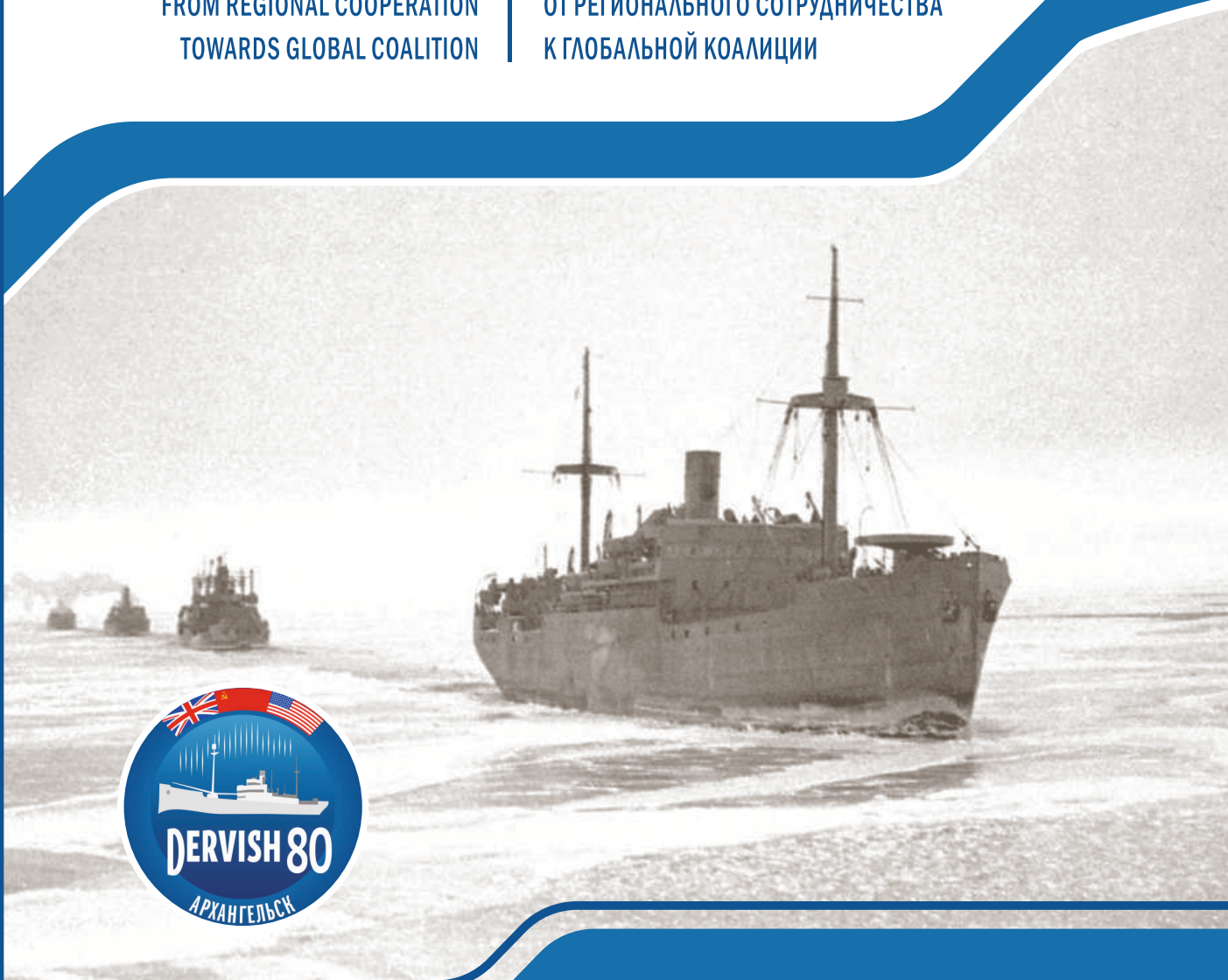


LEND-LEASE AND ARCTIC CONVOYS:

FROM REGIONAL COOPERATION
TOWARDS GLOBAL COALITION

ЛЕНД-ЛИЗ И АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ:

ОТ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
К ГЛОБАЛЬНОЙ КОАЛИЦИИ



*Посвящается 80-летию прихода в Архангельск
первого союзного конвоя «Дервиш»*

*Dedicated to the 80th anniversary of the first
allied Dervish convoy's arrival in Arkhangelsk*

Ministry of Science and Higher Education of the Russian Federation
Federal State Autonomous Educational Institution
of Higher Education
Northern (Arctic) Federal University named after M.V. Lomonosov

**LEND-LEASE AND ARCTIC CONVOYS:
FROM REGIONAL COOPERATION TOWARDS
GLOBAL COALITION**

Arkhangelsk
NARFU
2021

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Северный (Арктический) федеральный университет имени М.В. Ломоносова»

**ЛЕНД-ЛИЗ И АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ:
ОТ РЕГИОНАЛЬНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА
К ГЛОБАЛЬНОЙ КОАЛИЦИИ**

Архангельск
САФУ
2021

УДК 940.53
ББК 63.3(0)62
С 89

Составитель, научный редактор:
М.Н. Супрун, доктор исторических наук, профессор

С 89 Ленд-лиз и арктические конвои: от регионального сотрудничества к глобальной коалиции: материалы международной научной конференции, посвященной 80-летию прихода в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш» / сост., науч. ред. М.Н. Супрун; Сев. (Арктич.) федер. ун-т имени М. В. Ломоносова. – Архангельск: САФУ, 2021. – 423 с.
ISBN 978-5-261-01549-9

Представлены материалы международной научной конференции, посвященной 80-летию прихода в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш», положившего начало масштабным конвойным операциям по поставкам стратегических грузов для СССР в годы Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. Особое внимание уделено проблемам истории и историографии ленд-лиза и северных конвоев. Отмечено значение арктических конвоев не только в доставке грузов, но и роль конвоев в достижении стратегической инициативы союзников по Антигитлеровской коалиции в войне на море, в организации сотрудничества флотов разных стран.

Proceedings of the International Research Conference dedicated to the 80th anniversary of the arrival in Arkhangelsk of the first Allied Convoy, code-named Dervish, which marked the beginning of large-scale convoy operations for the supply of strategic cargo to the USSR during the Great Patriotic War, 1941–1945. Special attention is paid to the problems of history and historiography of Lend-Lease and the Arctic convoys. When assessing the importance of the Arctic convoys, emphasis is given not only to the delivery of goods but also to the convoys' role in achieving the strategic initiative of the Anti-Hitler Coalition Allies in the war at sea and in organizing cooperation between the fleets of different countries.

УДК 940.53
ББК 63.3(0)62

ISBN 978-5-261-01549-9

© Супрун М.Н., составление, 2021
© Северный (Арктический) федеральный университет им. М.В. Ломоносова, 2021



Dear reader!

This book is a significant contribution to the historiography of relations between the Allies throughout World War II. In it, you will find many interesting facts and figures about the Arctic convoys and the importance of Lend-Lease for the USSR during the Great Patriotic War.

For example, the convoy code-named Dervish (PQ-0) was not large – only one Dutch and five British merchant vessels that delivered to the USSR 10 thousand tons of rubber, one and a half thousand tons of uniform boots, tin, wool, 15 Hurricane fighters, 3.8 thousand depth charges and magnetic mines, as well as one vessel of fuel. Additionally to the Dervish convoy, the British aircraft carrier Argus delivered another 24 Hurricane fighters.

Simple math can help understand the aid the Red Army received: the boots sent by the UK could be used to shoe soldiers at an entire front – about 500 thousand people. The rubber was enough for tens of thousands of automobile and aircraft tires, the wool – for hundreds of thousands of greatcoats, and the tin – for alloys to manufacture bearings and parts of radio equipment.

Researchers have argued about Lend-Lease and its meaning and will undoubtedly continue doing so in the future. It is true that Lend-Lease helped the USSR, the USA and the UK end the war faster. However, it is also true that until June 1944 the main issue of



inter-allied relations was the question of opening a second front as soon as possible. Had it been opened earlier – in 1942 or 1943 – the war could have ended faster, and there would have been fewer military and civilian casualties.

Without the past, without exact knowledge of how our ancestors fought and won, we will not be able to build the present. However, one fact alone outweighs all possible arguments for and against: the fight against Nazism united a variety of countries and peoples with completely different socio-political systems, mentality, traditions, and historical experience. When the world is faced with a threat, we can come together.

*V.R. Medinsky
Aide to the President
of the Russian Federation*

Эта книга — значимый вклад в историографию межсоюзнических отношений всей Второй мировой войны. На ее страницах вы найдете множество интересных фактов и цифр, посвященных арктическим конвоям и значению ленд-лиза для СССР в годы Великой Отечественной войны.

Например, конвой «Дервиш» («PQ-0»), был невелик — всего пять английских транспортов, одно голландское судно, на которых в СССР доставили 10 тысяч тонн каучука, полторы тысячи тонн форменных ботинок, олово, шерсть, 15 истребителей «Харрикейн», 3,8 тысяч глубинных бомб и магнитных мин, а также один корабль, загруженный топливом. Вместе с «Дервишем» пришел британский авианосец «Аргус», несший на борту еще 24 истребителя «Харрикейн».

Чтобы было более понятным, какую помощь получила Красная Армия, проведем несложные расчеты: присланными англичанами ботинками можно было обути целый фронт — порядка 500 тысяч человек. Каучука хватило на десятки тысяч автомобильных и авиационных шин; из шерсти можно было произвести сотни тысяч

шинелей; из олова — сплавы для подшипников и детали радиоаппаратуры.

Конечно, научные дискуссии о ленд-лизе, его значении, были и будут продолжаться. Верно, что ленд-лиз помог СССР, США, Великобритании быстрее закончить войну. Но верно и то, что до июня 1944 года основным вопросом межсоюзнических отношений был вопрос о скорейшем открытии второго фронта. И если бы он был открыт раньше — в 1942-м или 1943-м — то и война могла закончиться быстрее, и потерь среди военных и мирных граждан было бы меньше.

Без прошлого, без точного знания, как воевали и победили наши предки, мы не сможем построить настоящего. Но один только факт перевешивает все возможные доводы «за» и «против»: борьба с нацизмом объединила самые разные страны и народы, имевшие совершенно разные социально-политические системы, менталитет, традиции, исторический опыт. Когда мир оказывается под угрозой, мы умеем быть вместе.

*В.Р. Мединский,
помощник Президента
Российской Федерации*

Dear friends!

This year we are celebrating the 80th anniversary of the arrival in Arkhangelsk of the first Allied convoy, Operation Dervish, that paved the way to the victory over fascism.

Over the years, historians have devoted much of their research to the significance of this event, its influence on the course of World War II, and the contribution made to the victory by Arkhangelsk, the city of military glory, and Molotovsk, present day Severodvinsk, that received the City of Labor Valor title in 2021.

During the anniversary celebration in 2021, Arkhangelsk is hosting an international research and practical conference dedicated to Lend-Lease, which brings together representatives of the scientific community from all over Russia, with researchers from other countries that participated in the Arctic convoys joining them online. I am sure that the works of the researchers presented in this book will open to readers – both professional historians and everyone who is interested in the history of World War II – new facets and nuances of the events of that time.

After 80 years, the most important thing for us is to remember the military and labor heroism of our grandfathers, grandmothers, fathers, and mothers, who managed to continuously deliver, receive and transport war materiel and other valuable cargo to the front



24 hours a day, in any weather, under bombings, and overcoming food shortage. The first time, Arkhangelsk met veterans of the “fiery miles” 50 years after the war, on August 31, 1991, which opened a new, peaceful page of the Arctic convoys. Since then, this date has been celebrated annually. However, in anniversary years, festive events become especially solemn.

Our main task is to prevent falsification and rewriting of history, to make sure that northerners and, first of all, representatives of the younger generation, remember the events of World War II in the North, and the significant role the Arkhangelsk region played in them.

*Alexander Tsybulsky,
Governor of the Arkhangelsk region*

Дорогие друзья!

В этом году мы отмечаем 80-летие прибытия в Архангельск первого союзного конвоя «Дервиш» – события, которое стало важнейшим шагом на пути к победе над фашизмом.

На протяжении многих лет ученые-историки посвятили немало исследований значению этого события, его влиянию на ход Второй мировой войны, вкладу, который внесли в победу город воинской славы Архангельск и Молотовск – ныне Северодвинск, получивший в 2021 году звание «Город трудовой доблести».

В дни проведения юбилейных мероприятий 2021 года в Архангельске проходит международная научно-практическая конференция, посвящённая ленд-лизу, которая собрала представителей научного сообщества со всей России, онлайн к ним присоединились ученые других государств – участников северных конвоев. Уверен, что труды исследователей, представленные в этом сборнике, откроют читателям – как знатокам, так и всем, кто интересуется историей Второй мировой войны, – новые грани и нюансы событий того времени.

Для нас по истечении 80 лет самым важным остается память о боевом и трудовом подвиге наших дедов, бабушек, отцов, матерей, сумевших круглосуточно, в любую погоду, под бомбёжками, преодолевая нехватку продовольствия, непрерывно доставлять, принимать и транспортировать дальше на фронт боевую технику и другие ценные грузы. Впервые после войны Архангельск встречал ветеранов «огненных миль» 50 лет спустя, 31 августа 1991 года, открыв новую, мирную страницу северных конвоев. С тех пор дату отмечают ежегодно. Но в юбилейные годы праздничные мероприятия приобретают особую торжественность.

Главная наша задача – не допустить фальсификации и переписывания истории, сделать так, чтобы северяне и, в первую очередь, представители молодого поколения, помнили о событиях Второй мировой войны на Севере, о значении и роли в них Архангельской области.

*А.В. Цыбульский,
губернатор Архангельской области*

Dear friends!

I am convinced it is clear for everyone that the enormous economic potential of the Anti-Hitler coalition countries was one of the main factors that contributed to the victory of the Allies in World War II. Pooling and efficient use of resources allowed the Allies to aid the Soviet Union in fighting Nazi Germany. The Arctic convoys went down in world history as a unique example of cooperation of **over 40 nations and fleets in the struggle against the common enemy, Nazism.**

Lend-Lease became an effective tool for mutual assistance between the Allies. At a meeting of the Board of Trustees of the Russian Geographical Society, President Vladimir Putin emphasized the special role of Lend-Lease, “Lend-Lease supplies and the subsequent opening of a second front played a significant role in defeating our common enemy, Nazism.”

Northern (Arctic) Federal University, the largest scientific and educational center of the Russian North-West, pays special attention to the study and preservation of the pages of military history.

For over 30 years, the Echo of War expedition has been operating at the Department of Russian History of our university that strives to pinpoint vessel and aircraft wreck sites and conducts operations to search and bury World War II soldiers. A database has been compiled that contains information about all wrecked vessels and over 5 thousand (almost all known) aircraft. Our university has published several issues of the almanac “Arctic Convoys: Research, Reminiscences, Documents”.

The expedition is supervised by Mikhail Suprun, Doctor of Historical Sciences and Professor at NArFU, who is also one of the organizers of today’s Conference.



NArFU is also home to a British Centre, where Associate Professor Valentina Golysheva and her students study the history of the Arctic Convoys. In the framework of one of the Centre’s initiatives NArFU has been visited by British veterans of the Allied Convoys. Several years ago the University published a book by Valentina Golysheva entitled “Reminiscences of the Arctic Convoys”, which included recollections of the events of 1941–1945 by their living participants.

This compilation comprises the arguments and ideas voiced during the Conference “Lend-Lease and Arctic Convoys: from Regional Cooperation towards Global Coalition”. I am certain that a closer examination of the allied collaboration experience during World War II will help the diplomats of today cope with the contemporary challenges facing the civilized world.

I wish the researchers new discoveries and our readers an exciting journey into the world of history!

*Elena Kudryashova,
Rector of Northern (Arctic)
Federal University*

Уверена, никому не нужно доказывать, что одним из основных источников победы союзников во Второй мировой войне стал огромный экономический потенциал стран Антигитлеровской коалиции. Объединение ресурсов и работающая формула их использования позволили союзникам оказать помощь Советскому союзу в борьбе с фашистской Германией. И северные конвои вошли в мировую историю как уникальный опыт сотрудничества **более чем 40 наций и флотов в борьбе против общего врага – нацизма.**

Ленд-лиз стал действенным инструментом взаимопомощи союзников. Особую роль ленд-лиза подчеркнул Президент России Владимир Владимирович Путин на заседании попечительского совета Русского географического общества: «Поставки по ленд-лизу и открытие потом второго фронта сыграли существенную роль в деле победы над общим противником, общим врагом – нацизмом».

Северный (Арктический) федеральный университет, крупнейший научно-образовательный центр Северо-Запада России, особое внимание уделяет изучению и сохранению страниц военной истории.

Более 30 лет на кафедре отечественной истории Высшей школы социально-гуманитарных наук и международной коммуникации САФУ им. М.В. Ломоносова работает экспедиция «Эхо войны» по установлению мест гибели кораблей и самолетов, проведению поисковых работ и захоронению воинов Второй мировой войны. Составлена База данных обо всех погибших кораблях и о более чем 5 тысячах самолетах (практически

всех известных). Университет издал несколько выпусков альманаха «Северные конвои: исследования, воспоминания, документы».

Руководит экспедицией доктор исторических наук, профессор нашего университета, один из организаторов сегодняшней конференции Михаил Николаевич Супрун.

В САФУ работает Британский центр, где под руководством доцента Валентины Георгиевны Голышевой студенты изучают историю арктических конвоев. По инициативе центра в предыдущие годы в САФУ уже побывали британские ветераны северных конвоев и их родственники. Несколько лет назад университет издал книгу Валентины Голышевой «Воспоминание об Арктических конвоях», в которую вошли рассказы ветеранов Северных конвоев – живых участников событий 1941–1945 годов.

Тезисы и идеи, которые озвучены в ходе международной конференции «Ленд-лиз и арктические конвои: от регионального сотрудничества к глобальной коалиции», собраны в этом сборнике. Уверена, кропотливое изучение опыта взаимодействия союзнических государств в период Второй Мировой войны поможет и сегодняшним дипломатам найти решение современных проблем цивилизованного мира.

Желаю исследователям новых интересных научных находок, а читателям увлекательного погружения в мир исторических открытий!

*Е.В. Кудряшова,
Ректор Северного (Арктического)
федерального университета
имени М.В. Ломоносова*

Section I

LEND-LEASE: PROBLEMS OF HISTORY AND HISTORIOGRAPHY

Раздел I

ЛЕНД-ЛИЗ: ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИИ И ИСТОРИОГРАФИИ

M.Yu. Myagkov

**LEND-LEASE FOR THE USSR AND ITS CONTRIBUTION TO THE VICTORY
OF THE ALLIES IN WORLD WAR II***

The Lend-Lease Act of March 11, 1941 gave the US President the right, when deemed necessary, to lend or lease defense articles “to the government of any country whose defense the President deems vital to the security of the United States.” On the same day that the bill was signed into law, the policy was extended to the UK, which became the main recipient of American aid, and to Greece.

Already back in June 1940, President Roosevelt drew attention of the USA to providing material aid to the countries fighting fascism. On December 8, 1940, Roosevelt came up with the idea of Lend-Lease policy. Equipment and weaponry could be leased to other countries, but if lost during the war, it would not have to be repaid. The supplies retained after cessation of hostilities and suitable for civil use would have to be repaid as a long-term loan. Roosevelt, eager to ensure public consent for this plan, used the following example. Imagine you have a house. Suddenly your neighbor’s house is on fire. There is a possibility that the fire may spread to your own house. Your neighbor comes running to you asking to lend him a garden hose to put out the fire. Will you ask your neighbor to pay for the hose? You are interested in putting out the fire as soon as possible to protect your own property. So you lend the garden hose, and when the fire has been put



out, your neighbor simply gives it back to you.

After Germany attacked the USSR, the USA and the UK were interested in starting effective cooperation with the USSR and providing the latter with material aid, although they did not bother to conceal that they rejected the values of the Soviet system. It is known that in the first period of the Great Patriotic War, many high-level officials in Washington and London were rather skeptical that the Red Army could put up an effective resistance to the Wehrmacht. The US military believed that Germany would need at least a month, and a maximum of 3 months, to defeat the USSR¹. Estimates began to change after Roosevelt’s envoy Harry Hopkins

М.Ю. Мягков

ЛЕНД-ЛИЗ ДЛЯ СССР И ЕГО ВКЛАД В ПОБЕДУ СОЮЗНИКОВ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Закон о ленд-лизе от 11 марта 1941 г. давал право президенту США, когда тот сочтет необходимым, передать займы или в аренду предметы обороны «правительству любой страны, оборону которой президент посчитает жизненно важной для безопасности Соединенных Штатов». В тот же день, когда был принят закон, его действие было распространено на Великобританию, которая стала главным получателем американской помощи, и на Грецию.

Отметим, что еще в июне 1940 г. президент Рузвельт нацелил Соединенные Штаты на материальную помощь противникам фашизма. 8 декабря 1940 г. он предложил концепцию ленд-лиза. Техника и вооружение могло передаваться другой стране в аренду, но если будут утрачены во время войны, то не будут подлежать оплате. Имущество, оставшееся по ее окончании и пригодное для гражданских целей, оплачивается в порядке погашения долгосрочного кредита. Объясняя идеологию принятия этого решения, Рузвельт приводил следующий гипотетический пример. Допустим, у вас есть дом и рядом дом вашего соседа. И у соседа дом загорелся. Огонь грозит перекинуться и на ваше здание. Сосед прибегает к вам и просит пожарный шланг. Вы что, будете спрашивать у соседа денег для того, чтобы он смог потушить пожар? Вы заинтересованы в том, чтобы со-

сед быстрее справился с огнем, и он не перекинулся на ваш дом. Поэтому вы дадите займы этот пожарный шланг, а когда сосед потушит пожар, он вам его просто вернет.

После нападения Германии на СССР США и Великобритания были заинтересованы в организации действенного сотрудничества с СССР и оказания ей материальной помощи, хотя они не скрывали свое неприятие идеалов советской системы. Известно, что в первый период Великой Отечественной войны многие руководящие лица в Вашингтоне и Лондоне довольно скептически относились к возможности упорного сопротивления Красной армии германскому вермахту. Военное ведомство США полагало, что Германии потребуется для разгрома России минимум месяц, а максимум 3 месяца¹. Оценки стали меняться после визита в СССР в конце июля 1941 г. и встречи со Сталиным личного представителя Рузвельта Г. Гопкинса. Помощник президента увидел в Москве готовность сражаться, «безграничную решимость победить» и призвал Рузвельта к самой активной помощи СССР². Обращаясь к Гопкинсу, Сталин подчеркнул, что Россия прежде всего нуждается в зенитных орудиях, авиационном бензине, алюминии для производства самолетов: «Дайте нам зенитные орудия и алюминий и мы сможем воевать три-четыре года»³. Гопкинс, конечно, не

visited the USSR at the end of July 1941 to meet with Stalin. In Moscow, the presidential aide saw a readiness to fight, “boundless determination to win” and appealed to Roosevelt to give the most active assistance to the USSR². Speaking to Hopkins, Stalin said that the USSR primarily needed anti-aircraft guns, aviation gasoline, and aluminum to build aircraft. “Give us anti-aircraft guns and aluminum and we can fight for three to four years.”³ Hopkins, of course, did not travel to the front in Russia but his belief that Russians could resist the enemy was influenced, among other things, by the nature of Stalin’s requests themselves. If the Soviet leader had been about to surrender, he would not have asked for urgent supplies of aluminum necessary for the complex and labor-intensive process of manufacturing military aircraft. Later, Hopkins wrote in *The American Magazine* about his Moscow talks, “... Joseph Stalin knew what he wanted, he knew what Russia wanted, and he believed that you also knew that ... His questions were clear, concise and direct.”⁴

For his part, the president, already on August 1, 1941, at a meeting with the Cabinet, harshly criticized them for the lack of real measures taken to support Moscow. He said, “It has been almost six weeks since Germany attacked the Soviet Union, but we have done practically nothing to ensure the delivery of the necessary materials to the Russians via Siberia”. It is interesting that the memorandum he prepared following this meeting also touched on the moral and ethical issue of cooperation with the USSR. “To tell the truth”, he noted, “if I were Russian, I would surely feel now that the Americans are just twisting me around their little finger”⁵.

The USA made the decision to extend the Lend-Lease policy to the USSR on November 7, 1941. However, on October 30, F.D. Roosevelt, in his message to Joseph Stalin, announced that he had ordered to begin shipments to the USSR in accordance with the law of March 11, 1941 and to provide a loan of \$1 billion to pay for the shipments. The volume of deliveries and types of weapons, raw materials and foodstuffs for the period from October 1, 1941 to June 30, 1942 were determined by the First Protocol signed on October 1, 1941 by the Soviet, American and British representatives at the Moscow Conference dedicated to war supplies. Later, three more protocols were developed.

After the trilateral conference in Moscow, A. Harriman, the American representative who took part in it, spoke on CBS Radio where he tried to explain to American listeners the reason for sending aid to the Soviet Union. “Weeks go by,” he said, “and the Russians continue to fight, holding back the huge German war machine? And all this in spite of the estimates of our military experts, who have previously argued that the Russians would be defeated in the shortest time possible...” The US President’s special envoy explained that he and Beaverbrook talked directly to Stalin and that the Soviet leader was frank with them. Negotiations to begin war supplies to the USSR resulted in much needed mutual understanding. In addition, members of the British and American delegations were given tours around the enterprises they had requested to visit. Harriman emphasized that “all the experts are unanimous in that the last generation of Russians gave the world first-class mechanics... The factories

видел настоящего фронта в России, но его вера в способность русских к сопротивлению возникла в том числе под влиянием характера самих просьб Сталина. Если бы советский лидер собирался сдаваться, он не просил бы о первоочередных поставках алюминия, необходимого для сложного и трудоемкого процесса производства боевых самолетов. Позднее Гопкинс писал о своих московских переговорах в журнале «Америкэн»: «...Иосиф Сталин знал, чего хочет, знал, чего хочет Россия, и он полагал, что вы также это знаете... Его вопросы были ясными, краткими и прямыми»⁴.

Со своей стороны, президент уже 1 августа 1941 г. на встрече с членами своего кабинета подверг их жесткой критике за отсутствие реальных мер по поддержке Москвы: «Прошло уже почти шесть недель с того момента, как Германия напала на Советский Союз, но мы не сделали практически ничего, чтобы обеспечить доставку необходимых русским материалов через Сибирь». Интересно, что в подготовленном им меморандуме по итогам этой встречи затрагивается и морально-этический вопрос взаимодействия с СССР. «По правде говоря, – отметил он, – если бы я был русским, то наверняка чувствовал бы сейчас, что американцы просто на просто обводят меня вокруг пальца»⁵.

Решение о распространении закона о ленд-лизе на СССР было принято в США 7 ноября 1941 г. Но еще 30 октября Ф. Рузвельт в послании И.В. Сталину сообщил о своем распоряжении начать поставки в СССР на основе закона от 11 марта 1941 г. и предоставить для их оплаты заем в 1 млрд долларов. Объем и виды вооружения, сырьевых материалов и продовольствия на период с 1 октября 1941 г. по 30 июня 1942 г. определялись Первым

протоколом, подписанным 1 октября 1941 г. представителями СССР, США и Великобритании на Московской конференции по вопросу о взаимных военных поставках. В дальнейшем были выработаны еще три протокола.

После окончания трехсторонней конференции в Москве участвовавший в ней американский представитель А. Гарриман выступил в эфире радиокompании «Си Би Эс», где попытался объяснить американским слушателям причину развертывания помощи Советскому Союзу. «Проходит неделя за неделей, – говорил он, – а русские продолжают сражаться, сдерживая огромную германскую военную машину? И все это вопреки оценкам наших военных экспертов, утверждавших ранее, что русские будут разбиты в самое короткое время...». Специальный представитель президента США пояснил, что он и Бивербрук имели дело непосредственно со Сталиным, и советский руководитель был откровенен с ними. Переговоры об организации военных поставок в СССР привели к важному взаимопониманию. Кроме того, членам английской и американской делегации удалось посетить те предприятия, которые они запрашивали. Гарриман особо подчеркнул, что «все эксперты говорят в один голос, что последнее поколение русских произвело на свет первоклассных механиков... Заводы оснащены по последнему слову техники. Лучшей работы я еще нигде не видел... Мы не знаем, где проходит фронт в настоящую минуту. Мы не знаем, где он будет проходить завтра. Но я убежден, что, получая оборудование и военные материалы, Россия будет сражаться»⁶.

Напомним вкратце историю организации ленд-лизовских поставок в СССР в 1941–1945 гг. В период дей-

are equipped with the cutting-edge technology. It is the best I have seen... We do not know where the frontline is at the moment. We do not know where it will be tomorrow. But I am convinced that, provided with equipment and war supplies, Russia will fight.”⁶

Let us briefly recall the history of Lend-Lease supplies to the USSR in 1941-1945. During the First Protocol, aid to the USSR was relatively small and did not meet the volumes agreed upon by the Allies. It was not serious material aid in the struggle of the Red Army during the Battle of Moscow, although some types of supplies (copper, aluminum, etc.) compensated for the drop in the Soviet industrial production due to the evacuation. It is important, however, to emphasize that Lend-Lease had a different meaning for the Soviet people at that time – it proved that the USSR was not alone in the ongoing war. Knowing this raised the morale of our people on the frontline and those of the home front. During this period, goods to the USSR were delivered mainly by the UK to Arkhangelsk and Murmansk. The North Atlantic route was extremely dangerous. In the harsh conditions of the Arctic, with constant enemy attacks at sea and from the air, escorting convoys with cargo was associated with a great number of casualties.

Under the Second Protocol (July 1, 1942–July 30, 1943), supplies from the UK and the United States were distributed approximately equally; obligations under the Protocol were not met in full either. In 1942, the Soviets satisfied their needs in trucks, fighters and transport aircraft, largely thanks to the Allied shipments. In 1942, when Germans were fully aware of how important the Northern Route was for the Soviet Union, they strengthened

their Navy and Air Force groups in the area and literally hunted down every convoy heading to the Soviet Union. Polar summer began. The sun almost never set. It was easy enough for German planes, submarines and destroyers to find the convoys and deal death blows to them. In July 1942, the PQ 17 convoy suffered heavy losses from the enemy bombers and submarines. During one of the most difficult periods of the war for the USSR, supplies to the USSR were suspended. However, the shortage of supplies was due to another reason – the priority for the Allies of the Mediterranean theater of operations in comparison to the needs of the Soviet Union. Shipments were also delayed due to the fault of some US and British government organizations, which did not believe the USSR could contain the German offensive. President F.D. Roosevelt and his aides (Hopkins, Harriman, etc.) had to repeatedly intervene in Lend-Lease issues in order to push forward the shipment of goods for the Red Army.

The North Atlantic route for the Lend-Lease aid to the USSR was the shortest. But large losses in the area forced to look for other ways. After the summer of 1942, most supplies went to the USSR via Iran and the Far East. The ports of Vladivostok and Petropavlovsk-Kamchatsky were reconstructed to grant entry to USS *Liberty* and other ships. The Pacific route became especially important in the second period of the war, with about half of the war supplies going by this route. For shipments via Iran, a through route was organized from the Persian Gulf to the Caspian Sea by road and rail. To cater for the needs of Lend-Lease, the Western Allies reconstructed Iraqi and Iranian ports.

ствия Первого протокола помощь СССР оказывалась в сравнительно небольшом объеме и отставала от запланированных норм. Она не оказала серьезного материального содействия борьбе Красной армии в период битвы за Москву, хотя некоторые виды поставок (меди, алюминия и др.) компенсировали резкое падение советского промышленного производства в связи с эвакуацией. Важно, однако, подчеркнуть, что ленд-лиз имел тогда для советских людей и другое измерение, – он показывал, что СССР не одинок в ведущейся войне. Это осознание укрепляло моральное состояние наших людей на фронте и в тылу. Отправки грузов в СССР обеспечивались в этот период главным образом Великобританией по маршруту до Архангельска и Мурманска. Североатлантический маршрут был чрезвычайно опасным. В суровых условиях Арктики, при постоянных атаках противника на море и с воздуха, проводка караванов с грузами была сопряжена с большими жертвами.

По Второму протоколу (1 июля 1942 г. – 30 июля 1943 г.) поставки из Великобритании и США распределялись примерно поровну; полностью обязательства также не были выполнены. В 1942 г. за счет союзных поставок в значительной степени удовлетворялись неотложные нужды СССР в грузовых машинах, истребителях и транспортной авиации. В 1942 г., когда немцы в полной мере осознали, насколько важен северный маршрут для Советского Союза, они усилили здесь свои морскую и авиационную группировки и повели буквально охоту за каждым караваном, который направлялся в Советский Союз. Началось полярное лето. Солнце фактически не опускалось за горизонт. Немецким самолетам, подводным лодкам и эс-

минцам было достаточно легко находить эти караваны и наносить им смертельные удары. Крупные потери от вражеских бомбардировок и подводных лодок понес в июле 1942 г. караван PQ-17. В один из самых тяжелых для СССР периодов войны отправка грузов в СССР была приостановлена. Впрочем, недопоставка грузов была связана тогда и с другой причиной – приоритетом для союзников средиземноморского театра военных действий по сравнению с запросами Советского Союза. Поставки задерживались и по вине некоторых правительственных организаций США и Великобритании, которые не верили в способность СССР сдержать германское наступление. Президенту Ф. Рузвельту и его помощникам (Гопкинсу, Гарриману и др.) приходилось неоднократно вмешиваться в вопросы ленд-лиза, чтобы подтолкнуть отправку грузов для Красной армии.

Североатлантический маршрут ленд-лиза в СССР был наиболее коротким. Но имевшиеся здесь большие потери вынуждали искать и другие пути. После лета 1942 г. основной поток грузов отправлялся в СССР через Иран и Дальний Восток. Для приемки американских судов «Либерти» и других кораблей реконструировались порты Владивосток, Петропавловск-Камчатский. Дальневосточный маршрут стал особенно заметен во второй период войны, через него прошла примерно половина военных поставок. Для доставки грузов через Иран был организован сквозной путь по автомобильной и железной дороге от Персидского залива до Каспийского моря. Для нужд ленд-лиза западные союзники реконструировали иракские и иранские порты. Важнейшее значение приобрела воздушная трасса Фэрбанкс–Красноярск, так называе-

The Fairbanks-Krasnoyarsk air route, the so-called ALSIB (Alaska-Siberia), attained importance. About half of American planes flew to the Soviet Union along this route. Among them were the famous fighters on which our brave aces fought. Tanks, airplanes, cars, aviation gasoline, foodstuffs and other materials were increasingly sent to the USSR.

The bulk of Lend-Lease cargo arrived in the USSR in the second half of 1943 and in 1944. Since 1943, most shipments to the USSR came from the USA. Americans were the key suppliers under the Third and the Fourth Lend-Lease Protocols. The latter ended on June 30, 1945, but already on May 12, 1945 (shortly after the VE Day), the USA stopped deliveries without a warning. This was clearly an unfriendly move reflecting the contradictions that arose between the Allies in connection with trying to find a solution to post-war problems. However, the USSR had yet to enter the war with Japan, which was clearly stipulated at the Yalta Conference in 1945. Moscow filed a note of protest. After that, the United States was forced to resume supplies, although did so in a limited amount. They were intended only to prepare the USSR for hostilities against the Japanese army. The last consignment arrived in the USSR on September 20, 1945.

According to the official American data, cargoes in the amount of 17.6 million long tons were sent from the Western Hemisphere along all routes to the USSR from June 1941 to September 20, 1945. Food products were over a quarter of the total weight of supplies. Metals, mainly for aircraft construction, and rails amounted to three and a half million tons. The Pacific Route saw 47 % of the total

supplies, the Persian Gulf – 24 %, and the Northern Route – 23 %. Some supplies came via the Black Sea and the Soviet Arctic.

In Soviet times, Lend-Lease supplies to the USSR were estimated to amount to 4 % of its own production. Today we can update the figures for some materials and weapons and see that they were higher. In particular, according to recent data, deliveries of military aircraft to the USSR reached 16–23 %⁷. Indeed, the importance of the materials received from the United States, the UK and Canada cannot be underestimated, because since the Third Protocol they had an ever-increasing influence on munitions of the Red Army. In total, the USSR received in 1941–1945 more than 18 thousand aircraft, about 12 thousand tanks, and 13 thousand anti-aircraft and anti-tank guns from the Allies. Special attention should be given to the supply of 427 thousand vehicles, about 2,000 steam locomotives and 11 thousand railroad cars (during this period, the USSR built 219 thousand vehicles, 92 steam locomotives and about 1 thousand railroad cars). Lend-Lease made a great contribution into development of the Soviet Navy. The deliveries of warships and vessels amounted to more than 596 units.

Supplies of a number of munitions and industrial equipment also contributed to the war effort of the USSR. It is known that the USSR received 257 million buttons alone from the Allies; and the telephone cable received from the United States could be enough to wind it around the equator several times: before 1944, the USSR received 670 thousand miles of cable and 189 thousand field phones. Deliveries of 44 thousand metal-cutting machine tools (25 % of Soviet

мый Алсиб (Аляска–Сибирь). По этому маршруту перегнали в Советский Союз около половины американских самолетов. В их числе знаменитые истребители, на которых воевали наши отважные асы. В СССР в возрастающем объеме направлялись танки, самолеты, автомашины, авиационный бензин, продовольствие и другие материалы.

Основная часть грузов по ленд-лизу поступила в СССР во второй половине 1943 г. и в 1944 г. С 1943 г. ведущую роль в поставках играли уже США. Именно они в основном обеспечивали Третий и Четвертый протоколы по ленд-лизу. Срок последнего оканчивался 30 июня 1945 г., но уже 12 мая 1945 г. (вскоре после окончания войны в Европе) американцы без предупреждения приостановили поставки. Это был явно недружественный шаг, отражавший противоречия, возникшие между союзниками по решению послевоенных проблем. Однако впереди было еще вступление СССР в войну с Японией, четко оговоренное на Ялтинской конференции 1945 г. Москва заявила свой протест. После этого США вынуждены были возобновить поставки, но только в ограниченном объеме. Они предназначались только для целей подготовки СССР к боевым действиям против японской армии. Последняя партия грузов пришла в СССР 20 сентября 1945 г.

По официальным американским данным, из Западного полушария по всем маршрутам в СССР с июня 1941 г. по 20 сентября 1945 г. были отправлены грузы в объеме 17,6 млн тонн. Более четверти из них составили продукты питания. Три с половиной миллиона тонн – металлы, в основном для авиастроения, и рельсы. Через советский Дальний Восток прошло – 47 % поставок, Персидский

залив – 24 %, северный маршрут – 23 %. Часть грузов проходила через Черное море и советскую Арктику.

В советское время вклад ленд-лиза в СССР оценивался в 4 % от собственного производства. Сегодня мы имеем возможность уточнить цифры по некоторым материалам и вооружению в сторону увеличения. Так, в последнее время говорится, что по боевым самолетам поставки в СССР достигали 16–23 %⁷. Действительно, нельзя недооценивать значение полученных из США, Великобритании и Канады поставок, поскольку начиная с Третьего протокола они оказывали все возрастающее влияние на оснащение Красной армии. Всего СССР получил от союзников в 1941–1945 гг. более 18 тыс. самолетов, около 12 тыс. танков, 13 тыс. зенитных и противотанковых орудий. Особо следует отметить ценность поставок 427 тыс. автомобилей, около 2000 паровозов и 11 тыс. вагонов (в СССР за этот период было произведено 219 тыс. автомобилей, 92 паровоза и около 1 тыс. вагонов). Большой вклад имел ленд-лиз для советского ВМФ. Поставки боевых кораблей и судов составили более 596 ед.

Поставки ряда видов военного снаряжения и промышленного оборудования также способствовали военным усилиям СССР. Так, только пуговиц СССР получил от своих союзников 257 млн штук, а телефонным кабелем, полученным из США, можно было несколько раз обмотать земной шар по экватору: до 1944 г. СССР получил 670 тыс. миль кабеля и 189 тыс. полевых телефонов. Важнейшее значение имели поставки 44 тыс. металлорежущих станков (25 % станков советского производства), а также специальной стали, алюминия, некоторых других видов сырья, боеприпасов и продовольствия. Нельзя

production of machine tools), as well as special types of steel, aluminum and some other raw materials, ammunition and foodstuffs were of paramount importance. One must not forget that the exchange of military and technical information on the latest technologies by the Allies played a significant role⁸.

However, there is no doubt that the victory of the Red Army over Germany was achieved, first of all, with the help of their own weapons and ammunition. In 1941 and 1942, the USSR received only 7 % of the supplies sent from the United States during the war years. The bulk of weapons and other materials were sent to the Soviet Union in 1944 and 1945, when it had virtually become clear who the victorious nations of World War II were.

Lend-Lease was not, of course, a purely altruistic act. The USA and the UK pursued their own interests. It was important for them to support the USSR in the coalition struggle, and the Red Army was pulling the bulk of the enemy troops to its own front. Even after the landings of the Allies in France, by the beginning of July 1944, there were 235 enemy divisions at the Soviet-German Front and 65 at the Western Front. During the second half of 1944, German military commanders deployed 59 divisions and 13 brigades against the Red Army, and transferred 12 divisions and 5 brigades from the Eastern Front to the Western Front. In January 1945, 195 divisions confronted Soviet troops, while 74 divisions were deployed against the Allied forces in Western Europe.

It should also be noted that for Americans, World War II served as a good way to finally recover from the consequences of the Great Depression. Lend-Lease was instrumental in giving the US economy an excellent stimulus

for growth. Interestingly, consumer spending in the 1940s soared in the USA from 14 to 24 billion dollars. Average income, including many hours of overtime, increased by 70 %. It is no coincidence that many Americans called World War II "Good war".

On the other hand, the Soviet Union, which fought the worst war in the history of mankind, received three times less aid than the UK: of the estimated \$50 billion-worth Lend-Lease supplies, more than \$30 billion went to England; the USSR received about \$10 billion. In total, three dozen countries received the Lend-Lease aid. In addition, the USSR, within the framework of its capabilities, also provided aid to the Allies. The USSR supplied the USA with 300 thousand tons of chromium, 32 thousand tons of manganese ore, a significant amount of platinum, technology for manufacturing frost-resistant tires, etc.

It is known that at some stages of the war, a number of the US and UK officials declared that supplies to the USSR could weaken the military potential of the Western Allies during the preparation of the landings in France. Closer to the end of the war, rumors spread that Moscow could use Lend-Lease to re-equip its military economy, which, given the tightening contradictions, could deal a blow to the military strategic analytics of London and Washington. Opinions were voiced that the USSR kept its military economic programs high secret and did not allow the Allies to monitor the use of Lend-Lease materials.

Recognizing the fact that the Soviets independently decided what types of materials to order under Lend-Lease and limited access to information about their use for Western representatives, one cannot agree with the idea that the

забывать, что существенную роль играл обмен союзниками военно-технической информацией по новейшим технологиям⁸.

Но не вызывает сомнения тот факт, что победа Красной армии над Германией была достигнута, прежде всего, с помощью собственного оружия и боеприпасов. В 1941 и 1942 годах в СССР поступило всего 7 % отправленных за годы войны из США грузов. Основное количество вооружения и других материалов было получено Советским Союзом в 1944 и 1945 годах, когда вопрос с победителями во Второй мировой был уже фактически решен.

Ленд-лиз не был, конечно, актом чисто альтруистическим. США и Великобритания преследовали здесь и свои собственные интересы. Им важно было поддержать СССР в условиях, когда велась коалиционная борьба, а Красная армия стягивала на свой фронт основную массу вражеских войск. Даже после высадки союзников во Франции, к началу июля 1944 г., на советско-германском фронте находилось 235, а на Западном – 65 дивизий противника. За вторую половину 1944 г. немецкое командование перебросило против Красной армии 59 дивизий и 13 бригад, а с него взяло для Западного фронта 12 дивизий и 5 бригад. В январе 1945 г. советским войскам противостояли 195 дивизий, а союзным войскам в Западной Европе – 74.

Отметим также, что для самих американцев Вторая мировая война послужила хорошим средством окончательно избавиться от последствий депрессии 1930-х годов. Не в последнюю очередь благодаря ленд-лизу экономика США получила великолепный стимул к экономическому росту. Интересно, что потребительские расходы в 40-х годах XX века подско-

чили в Америке с 14 до 24 млрд долларов. Средние заработки, с учетом многих часов сверхурочной работы, возросли на 70 %. Не случайно многие американцы называли Вторую мировую – «Good war» («Хорошей войной»).

С другой стороны, в Советский Союз, который вел самую страшную войну в истории человечества, было отправлено в три раза меньше грузов, чем в Британию: из 50 млрд долларов, в которые оцениваются поставки по ленд-лизу, более 30 млрд. досталось Англии, около 10 млрд – СССР. Всего же помощь по ленд-лизу получили три десятка стран. Кроме того, СССР в рамках своих возможностей также осуществлял поставки своим союзникам. США получили из СССР 300 тыс. тонн хромовой, 32 тыс. тонн марганцевой руды, значительное количество платины, технологию производства морозостойких шин и др.

Известно, что на некоторых этапах войны ряд государственных деятелей США и Великобритании заявляли, что поставки в СССР могут ослабить военный потенциал западных союзников в период подготовки высадки во Франции. А ближе к концу войны появилась информация, что Москва может использовать ленд-лиз для перевооружения своей военной экономики, что в условиях появившихся противоречий может повредить военно-стратегическим расчетам Лондона и Вашингтона. Звучали голоса, что СССР держит свои военно-экономические программы в строжайшем секрете и не дает союзникам возможности следить за использованием поставляемых материалов по ленд-лизу.

Признавая тот факт, что советская сторона самостоятельно решала, какие виды материалов необходимо заказать в рамках ленд-лиза, и огра-

USSR thereby allegedly set the goal to weaken the US military potential. Professor Van Tuyl, modern American researcher of the Lend-Lease history notes that it was a happy coincidence that the war supplies to the USSR were, first of all, necessary precisely at the Eastern Front but were not items of acute shortage in the United States⁹. Indeed, tanks, airplanes, trucks, communication devices, industrial machinery, aluminum and foodstuffs supplied to the USSR during the war years increased the power of the Red Army, enhanced its mobility. The former head of the US military mission, J. Dean, was right when he recalled after the war that the rapid transfer of Soviet divisions during an offensive could not be imagined without American trucks. When he and members of his mission came to the Soviet-German front in 1944, they saw these vehicles everywhere. "The roads," he said, "were clogged with vehicles of all kinds, but mostly American trucks ... The officers and soldiers praised them to the skies. Almost everyone preferred the Studebakers."¹⁰ Dean also listed oil products, various kinds of canned food, footwear, locomotives, etc. among the most important supplies.

However, the bulk of the Western aid, as already noted, began to come to the Soviet Union after the radical change at the Soviet-German Front (after 1942), therefore, Lend-Lease contributed, above all, to the fastest cessation of hostilities, the defeat of the aggressors and the reduction of losses of the Red Army. At the same time, in the most critical years of the war, 1941–1942, the leaders of the United States and the UK did everything in their power to modernize weapons and increase the number and the combat

readiness of their land, air and naval forces. In addition, Soviet assistance was directly related to strengthening the power of the Western Allies, giving them much-needed time to reorganize their armies. President Roosevelt, who closely monitored the events at the Eastern Front, understood this perfectly.

Moreover, after the war, Americans immediately reminded that the long-term loan had to be repaid. In fact, having written off the Lend-Lease debts of all other countries, the United States did not do the same for the USSR. Another era was beginning – the era of the Cold War. Therefore, despite the real contribution of the Red Army to the victory, despite its sacrifices, the USA demanded a significant amount of money from the Soviet Union. In the 1970s, it was equal to more than \$720 million including interest.

In terms of economy, the USA squeezed everything it could out of this war, having lost only about 450 thousand people in hostilities. These figures cannot be compared with the number of casualties in the USSR – 26.6 million people (including 8.6 million at the front). As for prisoners of war, only about 4 percent of the Western military personnel died in German captivity in contrast to more than 60 percent of Soviet prisoners of war. Any assessment of the Lend-Lease aid from the perspective of a certain "pool", when each country contributes what it can, seems misleading. A thousand dead Russian soldiers can hardly be compared with a thousand fighters...

Thanks to the sacrifices of the Soviet soldiers the victory became possible, and no material aid – no matter how big it is – can be compared with this. What was the most important

ничивала доступ западным представителям к сведениям об их использовании, нельзя не согласиться с версией о том, что СССР тем самым, якобы, ставил цель ослабить военный потенциал США. Как отмечает современный американский исследователь истории ленд-лиза профессор Ван Тулл: «счастливым совпадением являлся тот факт, что военные грузы, поставляемые в СССР, были, прежде всего, необходимы именно на Восточном фронте, но не являлись предметами острой нехватки в Соединенных Штатах»⁹. Действительно, танки, самолеты, грузовики, приборы связи, промышленные станки, алюминий, провизия, поступавшие в СССР в годы войны, усилили мощь Красной армии, сделали ее более маневренной. Бывший глава военной миссии США Дж. Дин был прав, когда вспоминал после войны, что быструю переброску советских дивизий во время наступления невозможно было представить без американских грузовых автомобилей. Когда он и члены его миссии побывали на советско-германском фронте в 1944 г., они на каждом шагу встречали эти машины. «Дороги, – по его словам, – были забиты транспортными средствами всех видов, но преимущественно американскими грузовиками... Офицеры и солдаты перевозили их до небес. Почти все отдавали предпочтение студебеккерам»¹⁰. К важнейшим поставкам Дин относил также нефтепродукты, различного рода консервы, обувь, локомотивы и др.

Однако основной грузопоток западной помощи, как уже отмечалось, стал приходить в Советский Союз уже после того, как на советско-германском фронте произошел коренной перелом (после 1942 г.), следовательно, ленд-лиз способствовал, прежде

всего, быстрейшему завершению войны, разгрому агрессоров и сокращению потерь Красной армии. В то же время в самые критические годы войны (1941–1942 гг.) руководители Соединенных Штатов и Великобритании делали все от них зависящее для модернизации вооружения, увеличения количества и повышения боевой готовности именно своих сухопутных, военно-воздушных и военно-морских сил. Кроме того, помощь СССР имела непосредственное отношение к усилению мощи западных союзников, давая им столь необходимое время для реорганизации своих армий. Этот последний факт прекрасно понимал Рузвельт, внимательно следивший за ходом событий на Восточном фронте.

Более того, после войны американская сторона незамедлительно напомнила о необходимости погашения долгосрочного кредита. Фактически простив всем остальным должникам долги по ленд-лизу, США не сделали этого для СССР. Начинаясь уже другая эпоха – эпоха холодной войны. Поэтому, невзирая на реальный вклад Красной армии в победу, несмотря на ее жертвы, с Советского Союза потребовали порядочную сумму. В 1970-х гг. она равнялась более 720 млн долларов, включая проценты.

США экономически выжали все возможное из этой войны, потеряв в годы войны всего около 450 тыс. человек. Эти цифры не идут ни в какое сравнение с жертвами СССР – 26,6 млн человек (из них 8,6 млн на фронте). Если говорить о военнопленных, то в германском плену умерло только около 4 % военнослужащих западных стран, в отличие от более 60 % советских военнопленных. Всякое измерение помощи по ленд-лизу с позиции некоего «пула», когда каждая страна вкладывает в общий котел

was that in 1941–1943 the USSR, above all, expected the Allies to open the Second Front. It was the Second Front that brought the greatest relief to the Soviet troops that ground down the main forces of the Wehrmacht. But for the period that passed from when President Roosevelt promised to open the Second Front in May 1942 to the its actual opening in June 1944, more than 5 million Red Army soldiers and commanders died at the Soviet-German Front, and the victims among the civilian population also numbered in the millions. “Their sacrifices are saving American lives,” Edward Stettinius, the future US Secretary of State, said about the USSR in his report to the Congress in 1943.

In general, it can be said that the Lend-Lease program contributed to laying the material foundations for

the victory of the USSR and other countries of the Anti-Hitler coalition over fascism. Moreover, its significance goes beyond the wartime. Lend-Lease seems to have helped establish a new mechanism for economic and international cooperation that had no analogues in the world. The experience of cooperation between the Allies in World War II, including in organizing shipments along the Northern Route, is unique. It may still be relevant today if we think about the new threats facing humanity like terrorism, piracy, drug trafficking, etc. In these circumstances, countries need to unite their efforts in many areas and develop cooperation in the military, economic and diplomatic fields. It is important in order to achieve specific goals when there is a common threat to the world security.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Sherwood, R. Ruzvelt i Gopkins glazami ochevidtza [Roosevelt and Hopkins: an intimate history]. Moscow, 1958, Vol.1. Pp. 495–496.

² Sovetsko-amerikanskiye otnosheniya vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny, 1941–1945 [Soviet-American Relations during the Great Patriotic War, 1941–1945]. Documents and materials, in 2 vols. Moscow, 1984. Vol. 1. P. 482.

³ Sherwood, R. Opere citato. Vol. 1. P. 527.

⁴ Ibid. Pp. 547–549.

⁵ Roosevelt, F., Memorandum for Wayne Coy, August 2, 1941. WAHP. CF. Cont. 160.

⁶ Radio Broadcast by W.A. Harriman from London over the Columbia Broadcasting System to the United States, October 13, 1941. US. Library of Congress. Manuscript Division. WAHP. CF. Cont. 160.

⁷ Pozdeeva, L.V. Lend Lis dlya SSSR [Lend-Lease for the USSR] // Velikaya Otechestvennaya voyna 1941–1945 [Great Patriotic War of 1941–1945]. Illustrated Encyclopedia. Ed. A.O. Chubaryan and M.Yu. Myagkov. Moscow, 2005. P. 311.

⁸ Kulikov, E.N., Myagkov, M.Yu., Rzheshhevsky, E.N. Voyna 1941–1945. Fakty i dokumenty [War of 1941–1945. Facts and documents]. Moscow, 2001, 2005. P. 274.

⁹ From the speech of Professor H. Van Tuyll of the University of Augusta, Georgia, during a round table discussion “Lend-Lease during the Second World War” at the Russian Academy of Sciences Institute of General History, April 14, 2005.

¹⁰ Dean, J.R. The Strange Alliance. Trans. I. Kadetov. Moscow, 2005. Pp. 81–82, 87.

то, что для нее считается наиболее доступным, представляется лукавым. Как вообще можно сопоставлять тысячу погибших русских солдат и тысячу истребителей...

Благодаря жертвам советских солдат стала возможна сама победа, и никакая (даже самая большая) материальная помощь не может с этим сравниться. Самое главное – на протяжении 1941–1943 гг. СССР ждал от союзников, прежде всего, открытия второго фронта. Именно он приносил самое большое облегчение советским войскам, перемалывающим основные силы вермахта. Но за период, который прошел от его обещания Рузвельтом в мае 1942 г. до реального открытия в июне 1944 г. на советско-германском фронте погибло более 5 млн бойцов и командиров Красной армии, миллионами исчислялись и жертвы мирного населения. «Их жертвы спасают жизни американцев», – говорил про СССР будущий госсекретарь США Эдвард Стеттиниус в докладе Конгрессу в 1943 г.

В целом можно сказать, что программа ленд-лиза способствовала созданию материальных основ победы СССР и других стран Антигитлеровской коалиции над фашизмом. Более того, ее значение выходит за рамки военного времени. Ленд-лиз, как представляется, помог становлению нового механизма экономического и международного сотрудничества, не имевшего ранее аналогов в мировой практике. Опыт сотрудничества союзников в годы Второй мировой войны, в том числе в организации поставок по северному маршруту, уникален. Он может быть востребован и сегодня, если исходить из тех новых угроз, которые стоят перед человечеством. Это терроризм, борьба с пиратством, борьба с нарко-трафиком и т.д. Разным странам необходимо в этих условиях объединять свои усилия во многих сферах, развивать сотрудничество в военных, экономических и дипломатических областях. Это важно ради достижения конкретно поставленных целей, когда есть общая угроза мировой безопасности.

Приложения

¹ Шервуд Р. Рузвельт и Гопкинс глазами очевидца. М., 1958. Т. 1. С. 495–496.

² Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: сб. документов. В 2 т. М., 1984. Т. 1. С. 482.

³ Шервуд Р. Указ. соч. Т. 1. С. 527.

⁴ Там же. С. 547–549.

⁵ Roosevelt F. Memorandum for Wayne Coy, August 2, 1941. WHP. CF. Cont. 160.

⁶ Radio Broadcast by W.A. Harriman from London over the Columbia Broadcasting System to the United States, October 13, 1941. US. Library of Congress. Manuscript Division. WHP. CF. Cont. 160.

⁷ Поздеева Л.В. Ленд-лиз для СССР // Великая Отечественная война 1941–1945: иллюстр. энцикл. / отв. ред. А.О. Чубарьян, ред. и рук. авт. коллектива М.Ю. Мягков. М., 2005. С. 311.

⁸ Кульков Е.Н., Мягков М.Ю., Ржешевский О.А. Война 1941–1945. Факты и документы. М., 2001. С. 274.

⁹ Из выступления профессора Университета Огаста (Джорджия) Х. Ван Тулла на круглом столе в Институте всеобщей истории РАН «Ленд-лиз в годы второй мировой войны», 14 апреля 2005 г.

¹⁰ Дин Дж. Р. Странный союз / пер. с нем. И. Кадетова; предисл. и коммент. А. Орлова. М., 2005. С. 81–82, 87.

M.N. Suprun

LEND-LEASE AND ARCTIC CONVOYS: IN THE STRATEGY OF THE ANTI-HITLER COALITION DURING WORLD WAR II*

One of the main factors that contributed to the victory of the Allies in World War II was the huge military and economic potential of the Anti-Hitler Coalition countries, which exceeded the potential of the enemy many times. However, creating a mechanism to ensure the most efficient and rapid use of this potential was just as important in the conditions of war. Such a mechanism was formed on the basis of the American Lend-Lease Act of March 11, 1941, which, with the entry of the United States into the war, came to be regarded as the basis of the concept of the mutual assistance pool. Each of the Allied countries contributed everything they could to this pool to secure victory and used it to take everything they needed to conduct military operations. Exit from the pool system meant that the country lost access to vital materials necessary for the war and post-war reconstruction. Thus, Lend-Lease became the main consolidating factor of the Coalition.

Inertia of supplies was so great that most states decided to remain part of the pool system even after the war. Therefore, creation of the UNO in 1945 and other world economic, political and cultural organizations that originated from the concept of Lend-Lease was no accident. At present, the historical experience of the pool system can seem attractive for an effective consolidation of nations faced with the



threat of international terrorism, global catastrophes, epidemics, etc.

Arctic convoys that sailed along the most important and shortest Northern Route for the supply of strategic materials to the Soviet Union made a great contribution to the victory. However, the importance of this route was determined not even by the quantity and quality of supplies, but by the fact that *it ran in the waters of the most important naval theater of operations*. It was here that the fate of the war at sea was decided. Fleets of more than 40 Allied nations were deployed here, the experience of military cooperation of which is unmatched so far.

Those who sent the first Allied Dervish convoy to Arkhangelsk and

М.Н. Супрун

ЛЕНД-ЛИЗ И СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ В СТРАТЕГИИ АНТИГИТЛЕРОВСКОЙ КОАЛИЦИИ В ГОДЫ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Одним из основных источников победы союзников во Второй мировой войне стал огромный военно-экономический потенциал стран Антигитлеровской коалиции, многократно превысивший потенциал противника. Но не менее важным в условиях войны было создать механизм наиболее эффективного и быстрого использования этого потенциала. Такой механизм и был образован на основе американского закона о ленд-лизе от 11 марта 1941 г., который со вступлением США в войну стал рассматриваться как основа концепции «пула» взаимопомощи (от англ. «pool» – резервуар). В этот «пул», как своеобразный «резервуар Победы», каждая из стран-союзниц вкладывала все, что могла, и брала из него все, что ей было необходимо для ведения военных действий. Выход из системы «пула» означал для страны потерю жизненно важных материалов и для ведения войны, и для послевоенного восстановления. Таким образом, ленд-лиз стал главным консолидирующим фактором коалиции.

Инерция поставок оказалась столь велика, что большинство государств предпочли сохранить свое участие в «пуле» и после войны. Поэтому не стало случайным образование в 1945 г. ООН и других всемирных экономических, политических и культурных организаций, которые берут свое начало из концепции ленд-лиза. В современных условиях историче-

ский опыт «пула» может быть востребован как опыт эффективной консолидации наций перед угрозой международного терроризма, глобальных катастроф, эпидемий и др.

Огромную роль в обеспечении победы сыграли северные конвои – самый важный и самый короткий маршрут поставок стратегических грузов в Советский Союз. Однако значимость этого маршрута определяло даже не количество и качество поставок, а то, что он пролегал в водах самого ответственного морского театра военных действий (ТВД). Именно здесь решалась судьба войны на море. Сюда были стянуты флоты более чем 40 союзных наций, опыт боевого сотрудничества которых не имеет себе равных.

Едва ли те, кто отправлял и принимал 31 августа 1941 г. в Архангельске первый союзный конвой «Дервиш», отдавали себе отчет, сколь важную страницу в истории они открывают, страницу, к которой мы вновь возвращаемся по прошествии 80 лет.

На пути к коалиции. Помощь Советскому Союзу в 1941 г. Непросто складывались отношения между будущими союзниками накануне и в самом начале Второй мировой войны. Внешняя политика Советского Союза после подписания пакта Молотова–Риббентропа 23 августа 1939 г. оценивалась большинством государств весьма настороженно. Лишь победы

received it there on August 31, 1941, were hardly aware of how important this event was for history, the event we are returning to 80 years later.

Towards the Coalition. Assistance to the Soviet Union in 1941. Relations between the future allies were not easy on the eve and at the very beginning of World War II. After the Molotov-Ribbentrop Pact of August 23, 1939, most states were cautious in assessing the foreign policy of the Soviet Union. Only the victories of the Wehrmacht and the buildup of the German forces near the western borders of the USSR forced the Soviet government to have closer relationship with the UK starting from the mid-1940 and to reconsider its political course in the spring of 1941.

The United States, despite its remote location from the theatre of operations and its official position of neutrality, could not stay away from what happened in Europe. At first, they provided assistance to friendly states for a fee, often bypassing their own and international laws. However, when it became clear that the war threatened to plunge the British economy into recession, the United States adopted the Lend-Lease Act on March 11, 1941 that provided for supply of necessary weapons and materials to other states for the duration of hostilities on conditions of a loan or a lease. Until February 1942, relations between the United States and recipient states were based on a credit basis. Likewise, the concept of the Lend-Lease Act initially allowed the United States to defend its own interests on very favorable terms for the Americans, without conducting military actions. However, in December 1941, after the US entered the war, this concept was changed during the Washington Inter-

Allied Conference into the concept of a victory pool. The British strategy of tightening the ring around Germany did not contradict American interests¹. This strategy, also called peripheral strategy, implied using bombing, local commando operations and an economic blockade to force the Germans to overthrow Hitler's government, thereby gaining victory with little blood shed and maintaining British influence over traditional spheres.

The German attack on the Soviet Union rightly made the latter part of the Anti-Hitler Coalition. Proceeding from the strategy of tightening the ring, in which the Eastern front closed the last sector of the blockade of Germany, the UK and US leaders, despite any existing contradictions, immediately declared their desire to provide the USSR with all possible support. Soon real help started coming to Russia. Along with a series of operations carried out by the British in the Arctic, the first ships with war materials were sent to Arkhangelsk. They laid the basis of the first and most important Northern Route of supplies.

At first, aid came only from the UK and in exchange for goods or precious metals. Legally, these supplies and economic relationship with the UK were enshrined in the Agreement on trade, credit and clearing concluded on August 18, 1941². On September 6, 1941, in response to an alarming message from Moscow, Stalin was informed about the possibility of sending strategic materials based on the Lend-Lease Act³. This meant that the *American president ordered to extend the law of March 11 to include the USSR, but erring on the side of caution, do it through the UK at first*. Therefore, when signing the First Protocol on Supplies at the Moscow

вермахта и наращивание германской мощи у западных границ СССР заставили советское правительство с середины 1940 г. пойти на сближение с Великобританией, а с весны 1941 г. и на смену политического курса.

Соединенные Штаты, несмотря на их географическую удаленность от театра военных действий и официально занятую позицию «нейтралитета», не могли остаться в стороне от событий в Европе. Поначалу они оказывали помощь дружественным государствам за плату, причем часто обходя собственные и международные законы. Но когда стало ясно, что война угрожает кризисом британской экономике, США пошли на принятие 11 марта 1941 г. закона о ленд-лизе (от англ. *lend* – сдавать в аренду, *lease* – давать взаймы), который предусматривал передачу другому государству на время ведения военных действий займы или в аренду необходимых оружия и материалов. До февраля 1942 г. отношения между США и государством-реципиентом строились на кредитной основе. Подобным образом концепция билля о ленд-лизе позволяла поначалу Соединенным Штатам отстаивать «собственные интересы» без ведения военных действий на весьма выгодных для американцев условиях. Но в декабре 1941 г., после вступления США в войну, эта концепция в ходе Вашингтонской межсоюзнической конференции была изменена, превратившись в концепцию «резервуара Победы». Не противоречила американским интересам и британская стратегия «стягивания кольца» вокруг Германии¹. Эта стратегия, получившая также название «периферийной войны», предусматривала с помощью бомбардировок, локальных операций «коммандос» и экономической блокады заставить немцев свер-

гнуть правительство Гитлера, тем самым прийти к победе малой кровью и с сохранением традиционных британских сфер влияния.

Нападение Германии на Советский Союз объективно включало последний в Антифашистскую коалицию. Исходя из стратегии «стягивания кольца», в котором «восточный фронт» замыкал последний сектор блокады Германии, лидеры Великобритании и США, несмотря на противоречия, сразу же заявили о стремлении оказать СССР всемерную поддержку. Вскоре в Россию стала поступать реальная помощь. Наряду с серией операций, проведенных британцами в Арктике, в Архангельск были отправлены первые суда с военными грузами. Они-то и проложили первый и самый важный северный маршрут поставок.

Сначала грузы поступали только из Англии и в обмен на товары или драгоценные металлы. Формально эти поставки и экономические отношения с Британией были закреплены 18 августа 1941 г. в соглашении «О товарообороте, кредите и клиринге»². В ответ на тревожное послание из Москвы 6 сентября 1941 г. И. Сталину было сообщено о возможности отправки стратегических материалов на основе ленд-лиза³. Это означало, что *американский президент распорядился распространить закон от 11 марта на СССР, но поначалу осторожно, через Великобританию*. Поэтому, подписывая 1 октября на Московской конференции Первый протокол о поставках, советская сторона уже знала, на каких условиях будут поступать оружие и военные материалы из США. И формальное объявление 7 ноября 1941 г. переноса действия закона о ленд-лизе на Советский Союз уже не было новостью для Москвы.

Conference on October 1, the Soviet representatives already knew on what terms weapons and war materials would be sent from the United States. And on November 7, 1941, the official announcement of the extension of the Lend-Lease Act to the Soviet Union was nothing new for Moscow.

The signing of the first alliance agreements was necessary to keep the Soviet Union in the war, at least until the onset of cold weather, that is, until the Wehrmacht, which was not ready for winter, would be forced to stop its offensive. Therefore, many promises were made to Stalin in advance without taking into account the inevitable difficulties of establishing new relations or the costs associated with the war. Meanwhile, they largely provoked the underdelivery or change in the delivery schedule and the range of product items.

Transport became one of the most serious problems for supply of materials. When trying to solve it, the parties realized that the Northern Route was the most convenient of all. Seven convoys, code-named PQ (initials of Peter Quillin, one of the officers of the UK Admiralty), sailed along this route to the Soviet ports in 1941. They transported 154 thousand tons of weapons – that was almost all the weapons sent to the USSR during this period⁴. 45 ships departed in 1941 in the opposite direction (convoys sailing back until August 1942 were codenamed QP). The weapons supplied in 1941 made it possible, *in theory*, to make up for all the losses of the Red Army. However, no one could imagine back then the true scale of the catastrophe. The real losses were twenty times greater. However, even in spite of the colossal sacrifices, the Red Army had an edge over the German

army in terms of basic quantitative and even qualitative indicators. Therefore, at that time it was more important to establish one's own production that would be more cutting-edge and to receive moral support from the leading world powers. The British-American supplies in 1941 served this very purpose. It was no coincidence that most of the Allied weapons were sent in the Moscow direction of the front and 3/4 of the goods sent to Russia were machine tools, industrial equipment and raw materials that the Soviet Union needed primarily to start its own production of military equipment.

Strengthening the Anti-Hitler Coalition. First Protocol and victories of the Red Army. The escalation of the world war and the entry of the United States into the war demanded consolidation of the anti-fascist states and additions to the Allied strategy. To this end, a series of high-profile meetings were held in Washington in January 1942. They resulted in signing the United Nations Declaration by 26 states. At the same time, foundations of a military, political and economic union were laid: the economic and military strategic platform of the Coalition was developed and joint management and control bodies were created.

With the expansion of the Coalition and complications at the European front, the UK strategy of tightening the ring was, in the spring of 1942, adjusted from the standpoint of the *direct action strategy*, on which the USA and the USSR insisted. Simultaneously with the adjustment of the Allied strategy, the entry of the United States into the war entailed a change of the Lend-Lease concept. It changed from a method of providing assistance without

Подписание первых союзных соглашений имело целью удержать Советский Союз в войне, по крайней мере до прихода холодов, то есть до вынужденного прекращения наступления не готового к зиме вермахта. Поэтому многие обещания давались Сталину авансом, без учета неизбежных трудностей становления новых отношений или издержек, вызванных войной. Между тем именно они во многом определили недопоставку или изменение графика завоза и номенклатуры грузов.

Одной из наиболее серьезных проблем поставок стала транспортная. В ходе ее решения выяснилось, что из всех маршрутов самым удобным являлся северный. По нему в 1941 г. в советские порты проследовало семь караванов под кодовым названием PQ (инициалы одного из офицеров Британского адмиралтейства Peter Quiling). Они перевезли 154 тыс. тонн или почти все оружие, отправленное в СССР в этот период⁴. 45 судов отбыли в 1941 г. в обратном направлении (караваны, шедшие обратно до августа 1942 г., имели кодовое название QP). Поставленное в 1941 г. вооружение теоретически позволяло восполнить все потери Красной армии. Однако никто не мог тогда предположить истинные масштабы катастрофы. Реальные потери оказались в двадцать раз больше. Впрочем, даже несмотря на колоссальные жертвы, РККА по-прежнему превосходила германскую армию по основным количественным и даже качественным показателям. Поэтому в тот период важнее было наладить собственное, причем более современное, производство и заручиться моральной поддержкой со стороны ведущих мировых держав. Именно такую роль и сыграли англо-американские поставки в 1941 г. Не случайно, большая часть союзно-

го вооружения была отправлена на московское направление фронта. А 3/4 направленных в Россию грузов составляли станки, промышленное оборудование и сырье, – то, что требовалось Советскому Союзу в первую очередь для налаживания собственного военного производства.

Укрепление Антигитлеровской коалиции. Первый протокол и победы РККА. Эскалация мировой войны, вступление в нее США потребовали консолидации антифашистских государств и внесения дополнений в союзную стратегию. С этой целью в январе 1942 г. в Вашингтоне был проведен ряд встреч на высшем уровне. Их результатом стало декларирование 26 государствами образования Организации Объединенных Наций. Тогда же были заложены основы военно-политического и экономического союза: разработана экономическая и военно-стратегическая платформа коалиции, созданы объединенные органы управления и контроля.

С расширением состава коалиции и осложнением обстановки на европейском фронте британская стратегия «сжимания кольца» была с весны 1942 г. подвергнута корректировке с позиций *стратегии «прямых действий»*, на которой настаивали США и СССР. Одновременно с корректировкой союзнической стратегии вступление в войну Соединенных Штатов повлекло за собой и изменение концепции ленд-лиза. Из метода оказания помощи без участия в военных действиях («*проху war*») он стал гигантским «снабженческим резервуаром». Условия использования этого резервуара оговаривались в специальных соглашениях о взаимопомощи. Подобные соглашения между СССР и США, СССР и Великобритани-

participating in hostilities (proxy war) into a gigantic supply pool. Conditions of its use were stipulated in special agreements on mutual assistance. Such agreements between the USSR and the USA, the USSR and the UK were signed on June 11 and 27, 1942, respectively. The adoption of the pool concept resulted in the transfer of the Lend-Lease supplies onto a credit-free basis at the end of February 1942, and four months later – in writing off most of the debts for supplies in the initial period of the war. The agreements reached at that time secured the political and legal basis of the Coalition, as well as the economic one.

The transfer of Lend-Lease supplies to a credit-free basis became the most important condition for the implementation of one of the three strategic objectives adopted by the Joint Chiefs of Staff (JCS) of the Anti-Hitler Coalition for the year of 1942: to keep the Russian front, to provide, according to the Strategic Planning Memorandum of JCS, help with the Russian offensive by all available means⁵. Strategic supplies were key to this. On the whole, the UK observed the time of delivery and the range of delivered materials and weapons. At the same time, delivery of goods from the United States was seriously behind schedule. This was due to the unforeseen entry of the United States into the war, which required adjustments to both the plans for the distribution of supplies and to the entire American military and economic program (Victory Program). The organizational difficulties the Allies encountered at the stage of the formation of new relations also had a negative effect. In addition, after Pearl Harbor bombing, the transportation problem aggravated – transportation by American steamships

stopped in the Far East and the work on expanding the Persian Corridor slowed down. Therefore, the Northern Route continued to play the most important role throughout 1942. It was no coincidence that Hitler declared the Arctic theater of operations the zone of fate, sending there the main forces of the German Navy, including the flagship of the Kriegsmarine, the battleship *Tirpitz*. Heavy fighting in the Arctic in the first half of 1942 cost the Allies 57 merchant ships (including 4 Soviet ones) and 6 warships, including the newest UK cruisers *Edinburgh* and *Trinidad*. A tragic series of events led to almost a complete destruction of convoy PQ 17. Nevertheless, 96 ships that reached the northern ports of Russia delivered, according to the First Protocol, about 700 thousand additional tons of supplies for the Russian front. Before the mid-1942, about as many tanks and aircraft were brought into the country through Arkhangelsk and Murmansk as there were at the front at the beginning of 1942⁶.

Therefore, despite the violation of the delivery schedule and underdelivery of certain types of weapons and materials, the USSR People's Commissariat for Foreign Trade considered the Moscow Agreement by and large fulfilled. The USSR received 3,296 of the 3,600 promised aircraft, 4,697 of the promised 4,500 tanks, and 1,800 of the 1,853 promised tankettes⁷. Underdeliveries and losses along the way (up to 10 %) were largely compensated for by off-protocol deliveries: the range of delivered goods (over 150 product items) exceeded the range of goods under the Moscow Conference protocol (67 product items).

There is no doubt that in the gross volume of the USSR industrial

ей были подписаны соответственно 11 и 27 июня 1942 г. Следствием принятия «концепции пула» стал перевод в конце февраля 1942 г. поставок по ленд-лизу на бескредитную основу, а спустя четыре месяца – и списание большей части долгов за поставки начального периода войны. Достигнутые в это время соглашения не только закрепили политико-правовую, но и экономическую основу коалиции.

Перевод поставок по ленд-лизу на бескредитную основу стал важнейшим условием реализации одной из трех стратегических задач, принятых Объединенным комитетом начальников штабов (ОКНШ) Антигитлеровской коалиции на 1942 г.: сохранить «русский» фронт, оказать, согласно Меморандуму стратегического планирования ОКНШ, «...помощь русскому наступлению всеми имеющимися средствами»⁵. Важнейшими среди них являлись стратегические поставки. Великобритания в целом выдерживала как сроки, так и номенклатуру ввозимых материалов и оружия. В то время как ввоз грузов из США серьезно отставал от графика. Причиной тому стало непредвиденное вступление США в войну, потребовавшее корректировки как планов распределения поставок, так и всей американской военно-экономической программы («Программы Победы»). Сказывались и организационные трудности этапа становления новых отношений. Кроме того, после Перл-Харбора обострилась транспортная проблема: прекратились дальневосточные перевозки американскими пароходами, затормозилась работа по расширению «персидского коридора». Поэтому северный маршрут продолжал оставаться самым важным и на протяжении всего 1942 г. Не случайно, Гитлер объявил арктический ТВД «зоной

судьбы», направив сюда главные силы германского флота, включая флагман Кригсмарине, линкор «Тирпиц». Тяжелые бои, развернувшиеся в Арктике в первой половине 1942 г., стоили союзникам потери 57 транспортов (том числе 4 советских) и 6 боевых кораблей, включая новейшие британские крейсера «Эдинбург» и «Тринидад». А трагическое стечение обстоятельств привело к гибели почти всего конвоя PQ 17. Тем не менее 96 дошедших до северных портов России судов доставили согласно Первому протоколу дополнительно для «русского фронта» еще около 700 тыс. тонн грузов. Через Архангельск и Мурманск до середины 1942 г. было завезено приблизительно столько танков и самолетов, сколько находилось их на фронте на начало 1942 г.⁶

Поэтому, несмотря на нарушение графика завоза, недопоставку отдельных видов вооружений и материалов Наркомат внешней торговли СССР посчитал Московское соглашение в целом выполненным. Из 3600 обещанных самолетов в СССР было отправлено 3296, из 4500 танков – 4697, из 1800 танкеток – 1853⁷. Недопоставки и потери в пути (до 10 %) были в значительной мере компенсированы «внепротокольными» грузами: номенклатура поставленного (свыше 150 наименований) более чем вдвое превышала номенклатуру протокола Московской конференции (67 наименований).

Не вызывает сомнения, что в валовом объеме промышленного производства СССР импортные поставки по Московскому протоколу составили мизерную часть. Однако по отдельным, как правило, самым необходимым для страны видам вооружения, сырья и материалов их доля была весьма велика. Количество поставленных союзниками танков состави-

production, imports under the Moscow Protocol were a miniscule share. However, for certain items – as a rule, the most necessary types of weapons, raw materials and goods for the country – their share was very large. The tanks supplied by the Allies amounted to almost 96 % of the tanks produced in the USSR in the first six months of the war, aircraft and machine guns – to 34 % and 93 % respectively⁸. For the Soviet economy that was being rebuilt to cater for the war needs and the production of the most important sectors of which fell by 30–70 %, some missing components were of great importance. Therefore, it was no coincidence that war materials imported into the Soviet Union accounted for only a fifth of the total volume of goods. The rest was food, non-ferrous metals, chemicals, oil products and industrial equipment – everything that was primarily required to organize their own production.

The deliveries of the first half of 1942 also played a certain role in the offensive operations of the Red Army. On average, by mid-1942, imported materiel made up about 15 % of all tanks and aircraft at the front⁹.

The Lend-Lease deliveries were of great help to the Soviet defense industry as well. At a time when a significant part of it was either being relocated or at the stage of developing its production capacities, materials and equipment from the Allies made it possible to fill the gaps in production and replace broken economic ties. American and British vehicles increased the mobility of the Red Army, and Lend-Lease food supplies ensured that more than 5 million soldiers remained fit for fighting throughout the entire period of the Moscow (First) Protocol, i.e. until mid-1942¹⁰. A significant part

of the weapons was used to create reserve formations, which remained unexpendable even during the critical stages of the Battle of Moscow. The General Headquarters held them back to deal a death blow when necessary.

Allied aid in the year of the turning point. The victories of the Red Army in 1943 in Stalingrad, Kursk and on the Dnieper led to the complete loss of the Wehrmacht's strategic initiative at the Russian front. Simultaneously with the powerful attacks of the Soviet armies, the Allied forces in North Africa went on the offensive. As a result, the German-Italian troops were expelled from the African continent. Proceeding with the offensive, the UK-US formations landed on the Apennine Peninsula, forcing Italy, Germany's main ally in Europe, to surrender. The Battle of the Atlantic also ended with the victory of the Allied Coalition. Japan's attempt to seize the initiative in the Pacific after the defeats in the summer of 1942 resulted in heavy battles for the Philippine Islands and Burma. By the end of 1943, it became clear that the Axis states had completely lost their strategic initiative in the eastern theater of operations too.

The situation at the fronts determined the general Allied strategy and, ultimately, the nature of relations between the Allies. Therefore, it was only natural that in 1943 the British peripheral strategy was replaced by the Soviet-American direct action strategy, which predicted the earliest possible end of the war in Europe and then in Asia. As the Allies advanced, relations between them became stronger: from the chilly atmosphere during the meeting between Churchill and Stalin in Moscow in August 1942 to the friendly one during the conference of

ло почти 96 % танков, выпущенных в СССР за первые полгода войны; самолетов – соответственно 34 %; автоматов – 93 %⁸. Для перестраивающейся на военный лад советской экономики, производство важнейших отраслей которой сократилось от 30 до 70 %, отдельные недостающие компоненты имели непреходящее значение. Не случайно поэтому военные поставки в общем объеме ввезенных в Советский Союз грузов составляли лишь пятую часть. Остальной тоннаж был занят продовольствием, цветными металлами, химическими веществами, нефтепродуктами, промышленным оборудованием – тем, что в первую очередь требовалось для организации собственного производства.

Поставки первой половины 1942 г. сыграли и определенную роль в проведении наступательных операций Красной армии. В среднем к середине 1942 г. импортная техника составляла около 15 % всех танков и самолетов, находившихся на фронте⁹.

Ленд-лизовские поставки серьезно поддержали и советскую оборонную промышленность. В то время когда значительная ее часть находилась либо «на колесах», либо на этапе освоения мощностей, союзнические материалы и оборудование позволили заполнить «бреши» в производстве и стать связующим звеном в разорванных хозяйственных связях. Американские и английские автомобили повысили мобильность Красной армии, а ленд-лизовское продовольствие в калорийном исчислении обеспечило боеспособность более 5 миллионов солдат в течение всего периода действия Московского (Первого) протокола, то есть до середины 1942 г.¹⁰ Значительная часть оружия была использована для создания резервных соединений, которые оставались не-

прикосновенными даже в критические этапы Московского сражения. Ставка придерживала их для нанесения самого главного удара.

Союзническая помощь в год коренного перелома. Победы Красной армии в 1943 г. под Сталинградом, Курском и на Днепре определили полную утрату вермахтом стратегической инициативы на «русском фронте». Одновременно с мощными ударами советских армий перешли в наступление и союзнические войска в Северной Африке. В результате германо-итальянские войска были изгнаны с Африканского континента. Развивая наступление, англо-американские соединения высадились на Апеннинском полуострове, принудив к капитуляции Италию – главного союзника Германии в Европе. Победой коалиции закончилась и «битва за Атлантику». Попытка Японии перехватить инициативу на Тихом океане после поражений лета 1942 г. вылилась в тяжелые бои за Филиппинские острова и Бирму. К концу 1943 г. стало ясно, что и на восточном ТВД государства «оси» также полностью утратили стратегическую инициативу.

Положение на фронтах определяло содержание общей союзной стратегии, а в конечном счете – и характер межсоюзнических отношений. Закономерным поэтому стало вытеснение в 1943 г. британской стратегии «периферийной войны» советско-американской стратегией «прямых действий», предполагавшей скорейшее завершение войны в Европе, а потом и в Азии. И по мере наступления союзников происходило укрепление межсоюзнических отношений: от холодной встречи Черчилля и Сталина в Москве в августе 1942 г. до дружеской конференции «Большой тройки» в ноябре 1943 г. в Тегеране.

the Big Three in November 1943 in Tehran.

Supplies continued to be the most important instrument of the US and the UK national policy. In an unstable military and political situation, they guaranteed that the Coalition stayed united, served as a consolidating factor. Therefore, when the Second Protocol was signed, the Soviet Union was offered weapons and materials that exceeded the volume of supplies under the Moscow Protocol four times. However, at the same time, the Allies pledged to deliver no more than 4.4 million tons of goods by their own ships, i.e. slightly more than a half: and that was still not enough. With the beginning of the Second Protocol in mid-1942, Canada joined in the deliveries. On September 8, 1942, it signed a credit agreement with the USSR for the supply of wheat (wheat agreement).

The significant increase in supplies under the new Protocol required the expansion of existing supply routes and the search for new ones, which definitely diminished the importance of the Northern Route. Although in absolute terms 986 thousand tons of goods delivered by the Northern Route slightly exceeded the amount of goods delivered during the First Protocol period, their share in the total volume of supplies to the USSR decreased from mid-1942 to the end of 1943 from 61 % to 16 %. However, almost all UK deliveries, as well as the most urgent supplies from across the ocean, were still sent to the USSR via the Northern Route. Almost half of all weapons imported into the Soviet Union were also delivered by the Arctic convoys¹¹. Along with solving the main task related to the supply of strategic materials to the USSR, escorting

convoys in the Arctic allowed the UK Admiralty, with the support of ships of the Allies and agents in Norway, to more accurately track the main forces of the Kriegsmarine preventing them from entering the Atlantic blue water that was the place of the major shipping lanes to the British Isles.

These reasons were still worth risking the ships as before. In total, from July 1942 to December 1943, 192 ships sailed along the Northern Route to the USSR, with 168 steamers sailing back. The Allies lost five warships and 26 merchant ships in the battles. The Kriegsmarine formations also suffered serious losses in the Arctic. With the sinking of three German warships, including the heavy cruiser *Scharnhorst* and 4 submarines, and damage to the *Tirpitz* and the *Admiral Hipper*, the Allies finally took over the strategic initiative in this theater of operations.

Although under the Second Protocol the Allies fulfilled their obligations only by 3/4, imported weapons and materials played a very important role in creating a radical turning point in the Great Patriotic War. The aircraft delivered under the Washington Protocol were enough to make for the losses of the Soviet aviation in all the major battles of this period. One in ten tanks of the Soviet army was imported.

Of particular importance in the range of supplies under the Second Protocol were radio and communications equipment. They satisfied the Red Army and Navy's demand by more than 80 %. 445 radars supplied to the USSR in 1942–1943 not only gave "sight" to Soviet weapons but also allowed the domestic radio electronics to make a leap of 10 years into the future, according to Soviet experts¹². The Allied assistance to the

Важнейшим инструментом США и Великобритании в проведении национальной политики по-прежнему были поставки. В условиях нестабильной военно-политической обстановки они продолжали оставаться гарантом сплоченности коалиции, важнейшим цементирующим ее фактором. Поэтому при подписании Второго протокола Советскому Союзу были предложены оружие и материалы, вчетверо превышавшие объем поставок по Московскому протоколу. Правда, при этом союзники обязались перевезти своим транспортом не более 4,4 млн тонн, т.е. немногим более половины: «тоннажа» по-прежнему не хватало. С началом действия с середины 1942 г. Второго протокола к поставкам подключилась и Канада. 8 сентября 1942 г. она подписала с СССР кредитное соглашение на поставку пшеницы («пшеничное соглашение»).

Значительное увеличение по новому Протоколу потоков грузов требовало расширения существующих и поиск новых маршрутов поставок, что определенно снизило роль «северного коридора». И хотя завезенные арктическим маршрутом 986 тыс. тонн в абсолютном выражении даже несколько превысили количество грузов, доставленных в течение первого протокольного периода, однако в общем объеме поставок в СССР их доля снизилась с середины 1942 г. до конца 1943 г. с 61 до 16 %. Впрочем, по нему по-прежнему направлялись почти все британские поставки, а также наиболее срочные заокеанские грузы. Почти половина всего ввезенного в Советский Союз оружия была доставлена также северными конвоями¹¹. Наряду с решением главной задачи, связанной с поставками стратегических грузов для СССР, проводка конвоев в Арктике позволяла Британ-

скому адмиралтейству при поддержке кораблей союзников и агентов в Норвегии более точно отслеживать главные силы Кригсмарине, предотвращая их выход на просторы Атлантики, по которым проходили основные артерии, обеспечивавшие жизнеспособность Британских островов.

Эти причины стоили того, чтобы по-прежнему рисковать флотом. Всего с июля 1942 г. по декабрь 1943 г. северным маршрутом в СССР было проведено 192 транспорта. Обратным путем проследовало 168 пароходов. В ходе боев союзники потеряли пять боевых кораблей и 26 транспортов. Серьезный урон понесли в Арктике и соединения Кригсмарине. С потоплением трех германских боевых кораблей, включая тяжелый крейсер «Шарнхорст» и 4 подводные лодки, с повреждением «Тирпица» и «Хиппера» стратегическая инициатива на этом ТВД окончательно перешла на сторону коалиции.

И хотя по Второму протоколу союзники выполнили свои обязательства лишь на 3/4, импортные оружие и материалы сыграли весьма важную роль в создании коренного перелома в Великой Отечественной войне. Поставленных по Вашингтонскому протоколу самолетов вполне хватило, чтобы заменить потери советской авиации во всех основных сражениях этого периода. Импортного производства был и каждый десятый танк действующей армии.

Особое значение в номенклатуре поставок Второго протокола имело радиооборудование и средства связи. Они позволили обеспечить части Красной армии и флота более чем на 80 %. А те 445 локаторов, поставленных СССР в 1942–1943 гг., позволили советскому оружию не только обрести «зрение», но и сделать отечественной радиоэлектронике, по оцен-

USSR in the field of shipbuilding and navigation was also noticeable.

However, military and sea supplies under the Second Protocol continued to account for only a third of the goods provided. The remaining two thirds were reserved for non-military goods, with food half of them. On the whole, during the second year of the war, the aid from the Allies increased two-fold in volume and almost three-fold in cost compared to the Moscow Protocol.

Lend-Lease at the final stage of the war in 1944–1945. The decisive offensive of the Red Army in the east and the landings in France in June 1944 deprived the fascist leadership of the last chance to split the Coalition and to exit the war with as little damage as possible. In May 1945, Germany was forced to surrender. Japan did the same four months later.

The successes of the Allied forces at the fronts made it necessary to solve political problems, and first of all, questions of the post-war world order. Each of the states proposed its own concept of international cooperation after the war. For the USA, it all boiled down to renewing the traditional open door policy through removal of trade barriers, and in the political sphere – to the creation of a more heavyweight international organization than the League of Nations. The ideology was to be based on the principles of liberalism that would oppose any tyranny, and first and foremost fascist one.

The UK proposed a more traditional approach based on the desire to protect the interests of the Empire and the Commonwealth and to maintain the balance of powers in Europe.

Stalin, known for his pragmatism, set himself on a more mundane task: to create a belt of friendly states

around the Soviet Union. The Soviet leader's aspirations found support among the Allies. That is why the post-war cooperation of the Anti-Hitler Coalition partners was becoming a reality. Difficulties in relations with the USSR could be expected either because of a clash of ideologies or because of the violation by the Coalition members of agreements on the post-war world order. It was these reasons that soon became the main ones in unleashing the Cold War.

However, even during the war, the parties understood perfectly well that the future of the planet depended on their cooperation. Key to this was establishing the friendliest relations with Russia and, preferably, making it part of the international political and economic system. The most important role in the implementation of the Allied concepts of the end of the war and the post-war world order belonged to the economic assistance system based on the principles of Lend-Lease. Therefore, the Allies did their best to fully observe their supply obligations. This was facilitated by removal of numerous barriers caused by both objective and subjective factors. The routes were fully operational, the administrative bodies were fine-tuned, and the production of weapons and materials increased.

The bulk of the Allied aid for the USSR was delivered in 1944–1945: 9.9 million tons of goods, or 3/5 of all wartime supplies. These also included goods delivered by Canada that signed the Third Protocol. Unlike deliveries under the Second and especially the First – often called British – Protocols, almost 90 % of all materials and weapons came from the USA at the end of the war. The ships and aircraft delivered under the latest Protocols

ке советских специалистов, «скачок величиною в 10 лет»¹². Заметной была и союзническая помощь СССР в области судостроения и мореплавания.

Однако «военные» и «морские» поставки по Второму протоколу по-прежнему занимали лишь треть предоставленного тоннажа. Остальные две трети были отведены под «невоенные» грузы, половину из которых составляло продовольствие. В целом в течение второго года войны помощь союзников по объему была вдвое, а по стоимости – почти втрое больше, чем поставки по Московскому протоколу.

Ленд-лиз на завершающем этапе войны, 1944–1945 гг. Решительное наступление Красной армии на востоке и высадка десанта во Франции в июне 1944 г. лишили фашистское руководство последнего шанса на раскол коалиции и достойный выход из войны. В мае 1945 г. Германия вынуждена была капитулировать. То же самое спустя четыре месяца сделала и Япония.

Успехи союзных войск на фронтах обусловили необходимость решения политических проблем, и в первую очередь вопросов послевоенного устройства мира. Каждое из государств предлагало собственную концепцию международного сотрудничества после войны. Для США она сводилась к обновлению традиционной политики «открытых дверей» через снятие торговых барьеров, а в области политической – к созданию более авторитетной, чем Лига Наций, всемирной организации. Основу идеологии должны были составить принципы либерализма, противостоящие любой, и прежде всего фашистской, тирании.

Британское руководство предлагало более традиционный подход, основанный на стремлении защитить интересы Империи и Содружества, сохранить равновесие сил в Европе.

И. Сталин, известный своим прагматизмом, ставил перед собой более приземленную задачу: создать вокруг Советского Союза «пояс дружественных государств». И стремления советского руководителя находили поддержку среди союзников. Послевоенное сотрудничество партнеров по Антигитлеровской коалиции поэтому становилось реальностью. Возникновение сложностей в отношениях с СССР можно было ожидать либо из-за столкновения идеологий, либо из-за нарушения участниками коалиции договоренностей по проблемам послевоенного устройства мира. Именно эти причины и стали вскоре основными в развязывании войны «холодной».

Однако еще в ходе войны стороны прекрасно понимали, что от их взаимодействия зависит будущее планеты. И ключевым вопросом для налаживания этого взаимодействия являлось установление самых дружеских отношений с Россией, желательно с включением ее в мировую политическую и экономическую системы. Важнейшая роль в реализации союзнических концепций завершения войны и послевоенного устройства мира принадлежала системе экономической помощи на принципах ленд-лиза. Поэтому союзники делали все возможное для того, чтобы полностью выполнить свои обязательства по поставкам. Этому способствовало и снятие многочисленных барьеров, вызванных как объективными, так и субъективными обстоятельствами. В полной мере заработали маршруты, отладили свою работу административные структуры, увеличилось производство оружия и материалов.

На 1944–1945 гг. пришелся основной объем помощи союзников для СССР: 9,9 млн тонн, или 3/5 всех грузов военного времени. В состав этих поставок

and the additional October 17 Program proposed to the Soviet Union for fighting in the war against Japan would be enough to fully compensate for the losses in all strategic operations carried out by the Soviet Armed Forces at the end of the war, with artillery by a quarter and tanks by 11 percent¹³. Every other armored vehicle and one in ten tanks sent to the front-line units during this period were imported. In fact, thanks to the Allied deliveries two more naval fleets were created, equal in composition to the Northern and Pacific ones. Almost all of the supplied equipment had been tested at the war fronts and was ordered by Soviet specialists because of this. Means of communication and special equipment were of high quality. Therefore, they occupied a special place in Soviet order forms. Radio stations and telephones supplied to the USSR in 1944–1945 could be enough to equip 300 to 500 divisions¹⁴. Over 80 % of the radar equipment used in the army and navy was produced in the USA and the UK.

However, aircraft, tanks, ships and other war materials of the total imported into the USSR at the end of the war still accounted for an insignificant part of supplies – only 9 %. The rest was allocated for industrial equipment, foodstuffs, metals and oil products. Foodstuffs accounted for a quarter of all supplies. Another quarter was represented by means of transport – vehicles, locomotives, railroad cars and special-purpose equipment.

At the end of the war, when the Allied fleets seized the initiative and supplies increased the role of the Northern Route gained more importance. In 1944–1945, 22 % of all supplies went along this route. In absolute terms, this amounted to 2.2 million tons of goods, i.e. more

than was imported by this route under the first two Protocols. Starting from the end of 1943, Soviet merchant ships were excluded from convoy orders, so most of the supplies were delivered by the Allied merchant ships, mainly American. As in the previous years, they sailed covered by the British naval fleet and Norwegian, Canadian, Polish and French ships. In the Soviet coastal area, ships and aircraft of the Northern Fleet joined in. In 1944–1945, they escorted 14 convoys of 379 ships to the ports of Arkhangelsk and Murmansk. The same number of convoys (393 ships) were escorted in the opposite direction. Another 49 steamers sailed alone until September 1945.

In the course of convoy operations at the final stage of the war, the Allied fleets finally consolidated their dominant position in the Arctic. In the last battles for convoys, the German naval forces lost 24 submarines and their largest ship, the battleship *Tirpitz*. The Allies lost 13 merchant ships and 9 warships. At the same time, when comparing the losses it becomes clear that even at the final stage of the war the fighting remained intense. The Northern Route continued to be the most dangerous route of all. Only starting from the end of May ships sailed there without any cover.

Thus, Lend-Lease deliveries were an integral part of the global strategy of the Anti-Hitler Coalition countries. Being a factor of keeping the USSR in the war at first, they later were relied upon to make the Soviet economy part of the world economy. Depending on the balance of powers on the world stage, the concept of Lend-Lease changed: from an instrument of warfare without taking part in hostilities to the pool concept and the factor of

включены и грузы, ввезенные Канадой, подписавшей самостоятельно Третий протокол. В отличие от поставок по Второму и особенно Первому (часто еще называемому «британским») протоколам почти 90 % всех материалов и оружия поступило в конце войны из США. Кораблей и самолетов, переданных по последним Протоколам и дополнительной «Программе 17 октября», предложенной Советскому Союзу для участия в войне с Японией, хватило бы для того, чтобы полностью восполнить потери в ходе всех стратегических операций, проведенных советскими вооруженными силами в конце войны, артиллерийских стволов – на четверть, танков – на 11 процентов¹³. Каждая вторая бронемашина и каждый десятый танк, направленные в этот период во фронтовые соединения, были импортного производства. Благодаря союзным поставкам по сути были созданы еще два флота, равные по составу Северному и Тихоокеанскому. Почти вся поставленная техника была опробована на фронтах войны и с учетом этого была заказана советскими специалистами. Высоким качеством отличались средства связи и специальная аппаратура. Поэтому они занимали в советских заявках особое место. Радиостанциями и телефонными аппаратами, поставленными в СССР в 1944–1945 гг., можно было бы оснастить от 300 до 500 дивизий¹⁴. Свыше 80 % радиолокационной аппаратуры в войсках и на флоте также были англо-американского производства.

Однако самолеты, танки, корабли и другие военные грузы в общем объеме ввезенных в СССР в конце войны материалов по-прежнему занимали незначительную часть тоннажа – всего лишь 9 %. Остальная часть была отведена под промышленное оборудование, продовольствие, металлы, нефтепро-

дукты. Четверть всего тоннажа занимало продовольствие. Другая четверть была отведена под средства транспорта – автомобили, локомотивы, вагоны и специальное оборудование.

Переход инициативы к союзным флотам и увеличение поставок в конце войны обусловили возрастание и роли северного маршрута. В 1944–1945 гг. по нему было доставлено 22 % всех грузов. В абсолютном выражении это составило 2,2 млн тонн, т.е. больше, чем было завезено этим путем в период действия первых двух Протоколов. Советские грузовые суда с конца 1943 г. были исключены из ордеров конвоев, поэтому большей частью груз лег на транспорты союзников, главным образом под американским флагом. Их прикрытие, как и в былые годы, осуществлял британский флот с участием норвежских, канадских, польских и французских кораблей. В советской береговой зоне к ним подключались корабли и авиация Северного флота. В течение 1944–1945 гг. они обеспечили проводку в порты Архангельск и Мурманск 14 конвоев в составе 379 судов. Такое же количество конвоев (393 судна) было сопровождено в обратном направлении. Еще 49 пароходов проследовали до сентября 1945 г. в одиночном плавании.

В ходе конвойных операций на завершающем этапе войны союзные флоты окончательно закрепили свое главенствующее положение в Арктике. В последних боях за конвои германские военно-морские силы лишились 24 подводных лодок и своего самого крупного корабля – линкора «Тирпиц». Союзники не досчитались 13 торговых судов и 9 боевых кораблей. Сопоставление потерь вместе с тем свидетельствует о сохранявшемся высоком накале боев даже на последнем этапе войны. Из всех маршрутов

integrating the USSR in the world economy. However, no matter how specialists try to assess Lend-Lease from the political point of view, it goes without saying that the Allied supplies played a great role in the victory of the Soviet Union in the war.

Until now, it has not been possible to work out an acceptable methodology to assess Allied assistance to the USSR. Most specialists try to do this by calculating the cost of the Lend-Lease supplies. In this case, calculations can be made in two main ways. The first one involves calculations based on currency exchange rates. According to it, all supplies delivered to the USSR were estimated at \$13.3 billion¹⁵. Supplies delivered by the Northern Route amounted approximately to a third of this. This is a very impressive number if we bear in mind that the value of all industrial enterprises in the United States in 1939, according to the USSR People's Commissariat of Foreign Affairs, was estimated at about \$50 billion¹⁶. However, it is not possible to compare it with the damage the USSR suffered in the war or with the volume of the Soviet production during the war years because the ruble-to-dollar exchange rates of that time cannot be compared.

Most researchers try to determine the role of Lend-Lease in terms of the total volume and the number of individual items of weapons and materials. However, the 17.5 million tons of goods imported to the USSR can give only a general idea and are difficult to compare with anything¹⁷. At that, more than 4 million tons were delivered by the Northern Route. As for individual types of supplies, it is very difficult to trace the application and therefore the value of even one type – and there were thousands of them.

There is no doubt that the calculation of the cost of the aid indicates the importance of Lend-Lease for the victory and the huge role of the Arctic convoys transporting these goods. Thanks to the Allied aid, millions of the USSR citizens were able to serve at the front, demand of the army in food and communications was satisfied by 70–75 %, its mobility increased two to three times, and to a certain extent the losses of military equipment were compensated for.

Meanwhile, the Soviet Union needed this aid just as much as the Allies needed the Russian front. This statement comes from the very concept of Lend-Lease as a pool developed in the United States at the beginning of 1942. It involves united efforts of all countries for a common goal. Each nation contributed what the Coalition needed, which traditionally constituted the dominant contribution of each of the Allied nations in the war. In return, the nations received what they needed for the war. The economically powerful United States became the main arsenal of weapons, war materials and foodstuffs. They accounted for 4/5 of all military and economic supplies. The ruler of the seas, the UK ensured that the Coalition dominated on the most important ocean routes. Russia was the territory of the main land front in Europe. The blood of the Russian soldiers, pouring into the Victory pool in abundance, became a kind of payment for the help provided by the Allies. The loss of one of the links in this chain would upset the balance of power, which would lead to the protraction of the war.

However, such a comparison within the framework of the pool concept would be incorrect since it implies the opposition of material costs and universal

северный продолжал оставаться самым опасным. Лишь с конца мая суда стали ходить по нему без прикрытия.

Таким образом, поставки по ленд-лизу являлись составной частью глобальной стратегии стран Антигитлеровской коалиции. Играя в начале войны роль фактора удержания СССР в войне, впоследствии они были призваны стать средством интеграции советской экономики в мировую. В зависимости от расстановки сил на мировой арене менялась и концепция ленд-лиза: от инструмента ведения войны без участия в военных действиях к «концепции пула» и фактору вовлечения СССР в мировую экономику. Но какую бы политическую оценку ни давали ленд-лизу специалисты, остается бесспорным большое значение, которое сыграли союзные поставки для победы Советского Союза в войне.

До сих пор не удалось выработать приемлемую методику оценки союзнической помощи СССР. Большинство специалистов пытаются сделать это, апеллируя к материальной ценности ленд-лизских грузов. При этом подсчеты ведутся двумя основными путями. Первый предполагал проведение расчетов в валютном исчислении. По нему все поставленные в СССР грузы были оценены в \$13,3 млрд¹⁵. Приблизительно треть этой суммы пришлось на грузы, отправленные северным маршрутом. Сумма весьма внушительная, если иметь в виду, что стоимость всех промышленных предприятий США в 1939 г., по оценке Наркомата иностранных дел СССР, составляла около \$ 50 млрд¹⁶. Однако сопоставить ее с материальным ущербом, нанесенным СССР войной, или сравнить с объемом советского производства военных лет не представляется возможным из-за несопоставимости курса рубля и доллара того времени.

Большинство исследователей пытаются определить роль ленд-лиза по общему объему и количеству отдельных наименований оружия и материалов. Однако называемые 17,5 млн тонн введенных в СССР грузов также создают лишь общее представление и с трудом поддаются сопоставлению¹⁷. Причем более 4 млн тонн было доставлено северным путем. Что касается отдельных видов поставок, то проследить применение, а потому значение даже одного вида весьма затруднительно. В то время как номенклатура ввозимых грузов включала тысячи наименований.

Несомненно, что исчисление материальной стороны помощи указывает на значимость ленд-лиза в победе и огромную роль, которую сыграли участники северных конвоев, перевозившие эти грузы. Благодаря помощи союзников, в СССР были освобождены для фронта миллионы граждан, теоретически на 70–75 % была обеспечена продовольствием и средствами связи армия, в два-три раза повысилась ее мобильность, в определенной степени были восполнены потери боевой техники.

Между тем эта помощь нужна была Советскому Союзу ровно настолько, насколько союзники нуждались в «русском фронте». Данное утверждение вытекает из самой концепции ленд-лиза как «пула», разработанной в Соединенных Штатах в начале 1942 г. Она предполагала объединение усилий всех стран во имя общей цели. Каждая нация вносила в «резервуар» то, в чем нуждалась коалиция, что традиционно составляло доминанту вклада в войну каждого из союзных государств. Обратно оно получало то, что ему было необходимо для ведения войны. Главным арсеналом оружия, военных материалов и продовольствия стали могущественные в эко-

human values and therefore automatically shifts the discussion into the field of ethics of both human and interstate relations and requires an appeal to other

categories. No matter how the discussion evolves, one thing remains indisputable: there cannot be anything more valuable in this world than a human life.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ For more information, see Suprun, M.N. *Lend-liz i severnye konvoi, 1941–1945* [Lend-Lease and the Arctic Convoys, 1941–1945]. Moscow, 1997; Suprun, M.N. *Lend-lease and the Northern Convoys in the Allied Strategy* // *Journal of Slavic Military Studies* (UK). 2019. Vol. 32, is. 4. Pp. 574–581.

² *Vneshnyaya politika Sovetskogo Soyuza v period Otechestvennoy voyny: dokumenty i materialy* [Foreign policy of the Soviet Union in the Great Patriotic War. Documents and materials]. Moscow, 1944. Vol. 1. P. 132.

³ *Sovetsko-angliyskiye otnosheniya vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945: dokumenty i materialy* [Soviet-British relations during the Great Patriotic War of 1941–1945. Documents and materials]. In 2 vols. Moscow, 1983. Vol. 1. P. 117.

⁴ Russian State Archive of Economics Fund 413. Series 9. File 567. Sheets 43, 44, 54, 66; Fund 8045. Series 3. File 653. Sheets 6, 12–14, 16.

⁵ For more information, see Sipols, V.Ya. *Na puti k velikoy pobede: Sovetskaya diplomatiya, 1941–1945* [On the way to the great victory: the Soviet diplomacy, 1941–1945]. Moscow, 1995. P. 99; Jones, R.H. *The Roads to Russia: United States Lend-Lease to the Soviet Union*. Univ. of Oklahoma, 1969. P. 81.

⁶ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 567. Sheets 33, 34, 54, 66; File 570. Sheets 8–9; Central Archive of the Russian Defense Ministry. Fund 38. Series 11353. File 1012. Sheet 5; Kozhevnikov, M.N. *Komandovanie i shtab VVS Sovetskoy Armii v Velikoy Otechestvennoy Voynе, 1941–1945* [Command staff of the Soviet Armed Forces during the Great Patriotic War, 1941–1945]. Moscow, 1977. P. 75.

⁷ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 438. Sheets 4–21; File 440. Sheet 39; Russian Foreign Policy Archive. Fund 6. Series 4. File 105. Sheets 17–42.

⁸ *Sovetskaya ekonomika nakanune i v pervy period Velikoy Otechestvennoy Voyny, 1938–1945* [Soviet economy right before and in the first period of the Great Patriotic War, 1938–1945] // *Istoriya sotsialisticheskoy ekonomiki* [History of the socialist economy]: in 7 vols. Moscow, 1978. Vol. 5. Pp. 250, 252, 271.

⁹ Calculated according to: Central Archive of the Russian Defense Ministry. Fund 38. Series 11373. File 153. Sheet 55; File 1012. Sheet 62; Series 11353. File 1053. Sheet 2; Declassified. *USSR Armed Forces losses in wars, hostilities and armed conflicts. Statistical research*. Moscow, 1993. Pp. 368–369.

¹⁰ *Sovetsko-angliyskiye otnosheniya vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny...* Vol. 1. P. 145; Russian Foreign Policy Archive. Fund 6. Series 4. File 105. Sheets 25–26; Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 438. Sheet 21; For more information on calculation of nutrition value of foodstuffs supplied, see Suprun, M.N. *Prodovolstvennye postavki v SSSR po lend-lizu v gody Vtoroy mirovoy voyny* [Food supplies to the USSR in World War II] // *Otechestvennaya istoriya* [Russian history]. 1996. No. 3.

¹¹ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 555. Sheet 17.

¹² Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 548. Sheet 5.

¹³ Calculated according to: Beaumont, J. *Comrades in Arms: British Aid to Russia, 1941–1945*. L., 1980. P. 169; *Soviet Supply Protocols*. Wash., 1947. Pp. 54–72, 77; Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 438. Sheets 12–21; File 553. Sheet 3; File 546. Lists 20–21; File 547. Sheet 15; File 539. Sheet 95; File 562. Sheets 23–30.

¹⁴ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 562. Lists 15–23, 27–28, 30; File 548. List 189. According to wartime norms, a rifle division is “supposed to have” 66 different radio stations, 5 chargers, 348 field telephones (Ibid. File 548. List 5).

¹⁵ *U.S. Congressional Record*, 82nd Congress, 1st Session, 1951, XCVII, Part 9, P. 12472; Munting R. *Lend-lease and Soviet War Effort* // *Journal of Contemporary History*. Vol. 19 (1984). P. 496; Balawyder A. *Canada in the Uneasy War Alliance* // *Canadian-Soviet Relations, 1939–1980*. Oakville, 1981. P. 7.

¹⁶ Russian Foreign Policy Archive. Fund 129. Series 29. File 172. List 25.

¹⁷ *Severnye konvoi; issledovaniya, vospominaniya, dokumenty* [Arctic Convoys: research, recollections, documents]. Arkhangelsk, 1991. Pp. 156–158.

номическом отношении Соединенные Штаты. На них пришлось 4/5 всех военно-экономических поставок. Владычица морей Британия обеспечивала господство коалиции на важнейших океанских маршрутах. Россия удерживала главный сухопутный фронт в Европе. Кровь русского солдата, таким образом, в изобилии наполняя «резервуар Победы», становилась своеобразной платой за оказанную союзниками помощь. Утрата в этой цепи одного из звеньев нарушала баланс сил, что вело к затягиванию войны.

Впрочем, подобное сравнение в рамках концепции «пула» является некорректным, поскольку предполагает противопоставление материальных затрат и общечеловеческих ценностей, а потому автоматически ведет к переводу дискуссии в область этики как человеческих, так и межгосударственных отношений и требует апелляции к иным категориям. И как бы ни продолжалась далее дискуссия, одно остается бесспорным: нет и не может быть ничего ценнее в этом мире, чем жизнь человека.

Приложения

¹ Подробнее см.: Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. М., 1997; Suprun Mikhail Lend-lease and the Northern Convoys in the Allied Strategy // Journal of Slavic Military Studies (UK). 2019. Vol. 32, is. 4. P. 574–581.

² Внешняя политика Советского Союза в период Отечественной войны: документы и материалы. М., 1944. Т. 1. С. 132.

³ Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны 1941–1945: документы и материалы. В 2 т. М., 1983. Т. 1. С. 117.

⁴ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп. 9. Д. 567. Л. 43, 44, 54, 66; Ф. 8045. Оп. 3. Д. 653. Л. 6, 6 об., 12–14, 16.

⁵ См.: Сиполс В.Я. На пути к великой Победе: Советская дипломатия, 1941–1945 гг. М., 1985. С. 99; Jones R.H. The Roads to Russia: United States Lend-Lease to the Soviet Union. Univ. of Oklahoma, 1969. P. 81.

⁶ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 567. Л. 33, 34, 66; Д. 570. Л. 8–9; Центральный архив Министерства обороны РФ (ЦАМО РФ). Ф. 38. Оп. 11353. Д. 1012. Л. 5 об.; Кожевников М.Н. Командование и штаб ВВС Советской армии в Великой Отечественной войне, 1941–1945 гг. М., 1977. С. 75.

⁷ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 438. Л. 4–21; Д. 440. Л. 39; Архив внешней политики РФ (АВП РФ). Ф. 6. Оп. 4. Д. 105. Л. 17–42.

⁸ Советская экономика накануне и в первый период Великой Отечественной войны, 1938–1945 гг. // История социалистической экономики: в 7 т. М., 1978. Т. 5. С. 250, 252, 271.

⁹ Подсчитано по: ЦАМО. Ф. 38. Оп. 11373. Д. 153. Л. 55; Д. 1012. Л. 62; Оп. 11353. Д. 1053. Л. 2; Гриф секретности снят. Потери Вооруженных сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах. Статистическое исследование. М., 1993. С. 368–369.

¹⁰ Советско-английские отношения во время Великой Отечественной войны... Т. 1. С. 145; АВП РФ. Ф. 6. Оп. 4. Д. 105. Л. 25–26; РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 438. Л. 21; Подробнее о расчетах калорийности поставленного продовольствия см.: Супрун М.Н. Продовольственные поставки в СССР по ленд-лизу в годы Второй мировой войны // Отечественная история. 1996. № 3.

¹¹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 555. Л. 17.

¹² РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 548. Л. 5.

¹³ Подсчитано по: Beaumont J. Comrades in Arms: British Aid to Russia, 1941–1945. L., 1980. P. 169; Soviet Supply Protocols. Wash., 1947. P. 54–72, 77; РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 438. Л. 12–21; Д. 553. Л. 3; Д. 546. Л. 20–21; Д. 547. Л. 15; Д. 539. Л. 95. Д. 562. Л. 23–30.

¹⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 562. Л. 15–23, 27–28, 30; Д. 548. Л. 189; по нормам военного времени стрелковой дивизии «положено иметь» 66 различных радиостанций, 5 зарядных агрегатов, 348 полевых телефонов (Там же. Д. 548. Л. 5).

¹⁵ U.S. Congressional Record, 82nd Congress, 1st Session, 1951, XCVII, Part 9, P. 12472; Munting R. Lend-lease and Soviet War Effort // Journal of Contemporary History. 1984. Vol. 19. P. 496; Balawyder A. Canada in the Uneasy War Alliance // Canadian-Soviet Relations, 1939–1980. Oakville, 1981. P. 7.

¹⁶ АВП РФ. Ф. 129. Оп. 29. Д. 172. Л. 25.

¹⁷ Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Архангельск, 1991. С. 156–158.

Alexander Hill

**BRITISH 'LEND-LEASE' AID TO THE USSR AND THE BATTLE OF MOSCOW
IN THE LIGHT OF RECENT ARCHIVAL RELEASES**

Introduction. I have previously written at some length about the significance of British 'Lend-Lease' aid for the Soviet war effort in late 1941 – aid at that time was being provided exclusively via the Northern Convoys. Although this assistance was far from decisive for the Soviet Union during this pivotal period of the war, nonetheless meaningful quantities of British aid had arrived and vehicles and aircraft entered service with the Red Army by early December 1941 – in time to play a role in both the defensive and offensive fighting near Moscow at that time.

The first of the Northern Convoys – 'Dervish' – understandably had particular significance for its symbolic value in being the first to arrive in the Soviet Union, and the associated deployment of 151 Wing of the Royal Air Force (RAF) to Vaenga would receive meaningful attention in the British press. On 15 September the Times newspaper reported that an RAF wing had arrived in Russia – noting that 'It is hoped that the help now being afforded to our gallant Ally, hard pressed in air combat, will have great and increasing practical and moral value'¹. Already by that date the RAF aircraft had been in action with the enemy, where on 12 September British Hurricanes were recorded as having shot down two Me 109s and a Henschel 126 reconnaissance aircraft for the loss



of one of their own – the latter piloted by one Sergeant Smith who was as a result killed². One of the purposes of sending 151 Wing to Russia had been – in addition to demonstrating the value of the British aircraft to the Soviet Union – to instruct the first of many Soviet pilots to fly them. When the aircraft of the wing were handed over to Soviet pilots the following month they were quick to score their first victories with the British aircraft as 78 Fighter Air Regiment (IAP) of the Northern Fleet³. The deployment of 151 Wing was largely of symbolic and only token military value, yet the act of handing over its fighter aircraft to Soviet crews would represent material assistance that would start to steadily trickle and then flow into

Александр Хилл

БРИТАНСКАЯ ПРОГРАММА ПОМОЩИ СССР ПО ЛЕНД-ЛИЗУ И БИТВА ЗА МОСКВУ В СВЕТЕ НЕДАВНО ОПУБЛИКОВАННЫХ АРХИВНЫХ ДОКУМЕНТОВ*

Введение. Ранее автор подробно описывал значимость британской программы военно-экономической поддержки Советскому Союзу в конце 1941 г., то есть в тот период, когда помощь оказывалась исключительно силами арктических конвоев. Несмотря на то, что это содействие отнюдь не было решающим для Советского Союза на данном переломном этапе войны, необходимо отметить, что из Великобритании прибыло значительное количество грузов, в том числе боевых машин и самолетов, которые поступили на вооружение Красной армии к началу декабря 1941 г., то есть как раз вовремя, чтобы сыграть свою роль как в оборонительных, так и в наступательных действиях на московском направлении.

Арктический конвой «Дервиш» по понятным причинам имел особое значение и символическую ценность как первый прибывший в СССР конвой, а связанная с данным событием переброска 151-го крыла Королевских ВВС Великобритании (RAF) на аэродром Ваенга получила широкое освещение в британской прессе. 15 сентября газета «Таймс» сообщила, что авиакрыло RAF прибыло в Россию и «можно надеяться на то, что помощь, оказанная нашему доблестному союзнику, испытывающему сильный натиск противника в воздушных боях, будет иметь огромное значение для решения практических задач и поднятия боевого духа как в настоящий момент, так и в

будущем»¹. Еще до издания вышеназванной статьи летчики RAF столкнулись с врагом. 12 сентября британские истребители «Харрикейн» сбили два «Мессершмита-109» и один разведывательный самолет «Хеншель-126», потеряв при этом один свой борт под командованием сержанта Смита, который погиб в этом бою². Среди причин, по которым 151-е авиакрыло было направлено в Россию, была не только демонстрация значимости британских самолетов для Советского Союза, но и необходимость научить первых из многих советских пилотов управлять британскими самолетами. Уже через месяц после того как самолеты 151-го авиакрыла были переданы советским пилотам, последние начали одерживать на них свои первые победы в составе 78-го истребительного авиационного полка ВВС Северного флота³. Передислокация 151-го авиакрыла имела по большей части символическое значение с точки зрения ведения боевых действий, однако факт передачи истребителей Красной армии послужил олицетворением той материальной помощи, которая начала медленно, но стабильно прибывать в СССР, чтобы впоследствии превратиться в вереницу арктических конвоев в конце 1941 и в начале 1942 годов. Особую ценность среди грузов, доставляемых с помощью первых конвоев под индексом PQ, были танки и самолеты, которых отчаянно не хвата-

the Soviet Union via the northern convoys in late 1941 and into 1942. Particularly prominent amongst those items delivered in the early PQ-series convoys were tanks and aircraft – both items that were in short supply during what for the Soviet Union was arguably its darkest hour during the war.

It has to be remembered that during this initial period of the Great Patriotic War the dramatic Soviet losses during the summer and into the autumn – and depressed domestic production – meant that British inputs of tanks in particular had significance beyond that suggested by the numbers delivered alone. The Soviet Union nominally had about 22,600 tanks available as of 22 June 1941, but would lose around 20,500 by the end of the year. Between 22 June and the end of the year, the Red Army would receive approximately 5,600 tanks – including nearly 500 from foreign deliveries⁴. Although Allied deliveries in late 1941 still only represented a relatively small proportion of wartime Soviet production to date, many of the Soviet-manufactured tanks received by the Red Army after 22 June 1941 were light tanks – T-60s. These light tanks arguably had less utility than those vehicles being supplied by the British for anything but a reconnaissance role. At the time British tanks were arriving in the Soviet Union and being put into service with the Red Army the best of the Soviet tanks – T-34s and KV-1s – were a fairly precious resource. From 1 July to 31 December 1941 from domestic production the Red Army received only 930 ‘heavy’ tanks – that is KV-series vehicles, and 1,866 ‘medium’ tanks – that is T-34s, along with 1,564 ‘light’ tanks – largely T-60s. Of these, 92 and 156 KV-series vehicles were produced in October

and November, with the figures for T-34s being 185 and 253 respectively. Many of these tanks had already been lost by late November 1941, and those remaining were spread fairly thinly. As of 1 December the field army had a total of only 1,731 tanks, of which 1,214 were ‘light’ tanks, that is in the main T-60s and surviving T-26s⁵. As of the same date the Kalinin, Western and left-wing of the South-Western Fronts defending the capital could field 667 tanks with combat units, of which only 205 were T-34s and KV-series tanks⁶. It is in this context that the significance of the primarily British-supplied Allied tanks for the Red Army has to be understood. The ‘infantry tanks’ provided by the British at the time could reasonably be classified as at least medium tanks based on their weights and armours, and as the analysis below will suggest, were often used in their intended infantry-support role in Red Army service.

Not only was the British government keen to highlight the British contribution to the fighting on Germany’s Eastern Front that autumn and winter, but the Soviet Union was also keen to receive British assistance. Both parties had rapidly and significantly changed their stance towards the other in a matter of weeks – and were willing to put aside their differences in pursuit of the shared goal of defeating Nazi Germany⁷. Soviet ambassador to the UK Ivan Maiskii’s visit to a British tank factory in the Midlands on 22 September 1941 provided both parties with an early opportunity to highlight this new collaboration – a collaboration that crossed national, political and class divides in its popularity. When Soviet ambassador Maiskii was asked which tanks he preferred that the Soviet

ло Советскому Союзу в течение того периода, который небезосновательно считается для него наиболее тяжелым периодом войны.

Не стоит забывать, что на начальном этапе Великой Отечественной войны колоссальные потери советских войск в течение лета и осени вкупе с переживающим упадок внутренним производством означали, что британские поставки танков играли значительную роль не только с точки зрения их объемов. Номинально на 22 июня 1941 г. Советский Союз имел в своем распоряжении около 22 600 танков, однако к концу года приблизительно 20 500 из них были уничтожены. В период с 22 июня и до конца года Красная армия получила примерно 5600 танков, при этом почти 500 из них благодаря поставкам союзников⁴. Несмотря на то, что союзническая помощь в конце 1941 г. составляла лишь относительно малую долю от общих объемов советской военной промышленности на тот момент, большинство произведенных после 22 июня 1941 г. в СССР танков для нужд Красной армии относились к легким Т-60. За рамками разведывательных операций эти танки были менее полезными, нежели боевые машины, поставляемые из Великобритании. В тот период, когда СССР принимал и передавал на вооружение Красной армии британские танки, самые лучшие советские танки – Т-34 и КВ-1 – были ценным и редким ресурсом. В период с 1 июля по 31 декабря 1941 г. Красная армия получила от отечественной промышленности лишь около 930 тяжелых танков серии КВ, 1866 средних танков Т-34 и 1564 легких танка, из которых большинство составляли Т-60. Из указанного количества 92 танка КВ были произведены в ноябре и 156 – в декабре, танков Т-34 соответствен-

но 185 и 253. Многие из этих танков были утрачены уже к концу ноября 1941 г., а уцелевшие распределялись по фронтам очень экономно. По состоянию на 1 декабря в распоряжении действующей армии находился всего лишь 1731 танк, из которых 1214 были по большей части легкими танками Т-60 и уцелевшими Т-26⁵. В то же самое время Калининский и Западный фронты, а также левое крыло Юго-Западного фронта, обороняющие столицу, могли передать в боевые подразделения 667 танков, из которых только 205 были либо танками Т-34, либо танками серии КВ⁶. Именно в изложенном контексте следует рассматривать значимость поставляемых в первую очередь Великобританией танков для Красной армии. Поставляемые в тот период британские пехотные танки можно справедливо назвать по меньшей мере средними, исходя из их массы и толщины брони. Согласно приведенному ниже анализу, эти танки чаще всего использовались Красной армией по их основному назначению, то есть в роли боевых машин поддержки пехоты.

Безусловно, британское правительство было заинтересовано в том, чтобы подчеркнуть особый вклад Великобритании в борьбу с Германией на Восточном фронте осенью и зимой 1941 г., но и Советский Союз был заинтересован в получении помощи от Великобритании. Обе стороны существенно и стремительно – в течение считанных недель – изменили отношение друг к другу и были готовы оставить в стороне противоречия ради достижения общей цели, заключавшейся в разгроме нацистской Германии⁷. Посещение советским послом Иваном Майским британского танкового завода в регионе Мидлендс 22 сентября 1941 г. предоставило двум

Union receive he was no doubt being genuine in answering – ‘We can use them all, and in any quantity. We would like them to get to the Soviet Union as soon as possible and in as large numbers as possible’⁸. Whilst Maiskii might have been predisposed to see British workers as favourable towards the USSR, his diary notes on the event where he recorded that ‘the mood of the crowd was like at our gatherings during the years of the revolution [Natroenie tolpi kak na nashikh sobr[aniia]kh v godi revoliutsii]’ no doubt reflected genuine enthusiasm on the part of British workers and the shop stewards represented⁹. This event was associated with the start of a week-long campaign in the UK to promote the production of tanks for Russia – a campaign publicised in Pravda that week under the headline ‘Week of Tank Production for the USSR in England’¹⁰. When Stalin praised his new allies in his 6 November 1941 speech on the anniversary of the October Revolution that year – a praise largely limited to 1941 – he did so because Allied assistance was at this time something of importance to the Soviet Union, noting how Great Britain and the United States had committed ‘systematically to assist our country with tanks and aircraft’, and where he added that ‘we have already begun to receive shipments’ of these important weapons systems¹¹.

The fact that meaningful British aid arrived in the Soviet Union in a timely manner in late 1941 should not be seen as a point scored for Britain in the ‘who did more to defeat Nazi Germany’ game sometimes played by historians during the Cold War and even today, but as an indicator of the increasingly effective nature of a rapidly cobbled together Allied alliance that was able not only

to out-produce the Axis, but also get resources to where they were needed far more effectively. The contribution of Allied aid before Moscow in late 1941 was a success story for the Allied alliance as a whole, but particularly for Britain and the Soviet Union. From British politicians overcoming doubts about the advisability of sending equipment to the Soviet Union and Britain actually doing so by the sole viable route at that time round German-occupied Norway – to the Soviet armed forces getting that equipment into frontline service in a matter of weeks and doing the fighting with it – all involved could feel satisfaction that valuable equipment was making its way to the sharp end of the war where it was most needed.

When I first started writing on the topic of British ‘Lend-Lease’ aid and the period of the Battle of Moscow, it was a painstaking process to piece together just what was being done by the Red Army with those British tanks that were in service by December 1941 – a process reliant on published primary source materials such as the service diary of Nikolai Biruikov – Military Commissar for the Main Auto-Armour Board of the Red Army from August 1941 – the Soviet memoir literature, and British and German archival sources that included a crucial note from the British Military Mission in Moscow noting that by 9 December 1941 about 90 British tanks had seen action with the Red Army¹². Access to the vast archival holdings of the Central Archive of the Ministry of Defence of the Russian Federation (hereafter TsAMO) that would have allowed a more detailed analysis of the role played by British aid for the Red Army – and in particular the tanks – was still limited for researchers, and particularly

государствам возможность уделить особое внимание новому виду сотрудничества, превзошедшему благодаря своей популярности национальные, политические и классовые разногласия. Когда советского посла Майского спросили, какие танки он считает наиболее предпочтительными для получения Советским Союзом, он искренне ответил: «Мы можем использовать их все — и в любом количестве. Мы бы хотели, чтобы как можно больше этих танков как можно скорее попали в Советский Союз»⁸. Возможно, Майский мог преувеличивать благосклонное отношение британских рабочих к СССР, однако запись о состоявшейся встрече в его дневнике, несомненно, свидетельствует о подлинном энтузиазме со стороны присутствовавших там рабочих и членов профсоюза: «Настроение толпы как на наших собраниях в годы революции»⁹. Данное событие было приурочено к началу в Великобритании недельной кампании, пропагандировавшей производство танков для России. Эта кампания была описана на той же неделе в газете «Правда» под заголовком «Неделя производства танков для СССР в Англии»¹⁰. Когда Сталин высказывал слова благодарности новым союзниками в своем докладе, посвященном годовщине Октябрьской социалистической революции 6 ноября 1941 г., он делал это потому, что союзническая помощь имела в тот момент значение для Советского Союза, и он отмечал, что Великобритания и Соединенные Штаты постановили «систематически помогать нашей стране танками и авиацией», добавив, что «мы уже начали получать на основании этого постановления танки и самолеты». После 1941 г. подобные слова благодарности можно было услышать очень редко¹¹.

То обстоятельство, что ошутимая помощь из Великобритании без задержек прибыла в Советский Союз в конце 1941 г., должно рассматриваться не как аргумент в пользу Британии в игре под названием «Кто сделал больше для победы над нацистской Германией?», в которую иногда с удовольствием играют историки холодной войны и даже современности, но как доказательство чрезвычайной эффективности наскоро созданного альянса, оказавшегося способным не только превзойти страны «оси» по объемам производства, но и гораздо более успешно направлять ресурсы туда, где они были наиболее необходимы. Помощь, оказанная союзниками Москве в конце 1941 г., стала показательным примером успеха всей антигитлеровской коалиции, но в первую очередь примером успешного взаимодействия Великобритании и Советского Союза. От того, что военная техника направлялась на передовую, то есть туда, где она была больше всего необходима, абсолютно все испытывали чувство удовлетворения: от британских политиков, преодолевающих сомнения в целесообразности отправки боевых машин в Советский Союз по единственному доступному на тот момент маршруту в обход оккупированной немцами Норвегии, до советских вооруженных сил, в течение нескольких недель переправляющих эту технику на линию фронта, чтобы использовать ее в боях.

Когда автор впервые обратился к вопросу британской военно-экономической помощи по ленд-лизу и к битве за Москву, потребовалось провести кропотливую работу, чтобы систематизировать информацию о том, каким именно образом Красная армия использовала британские танки, имевшиеся в ее распоряжении к декабрю

those from outside Russia. Fortunately that situation has to a significant extent now changed, thanks to the creation by the Russian Ministry of Defence of the Pamiat Naroda website, which has seen hundreds of thousands of wartime documents from combat units and formations made available both to Russian and overseas researchers¹³. Also of value are captured German documents held since the war by TsAMO, recently published online in a joint Russian-German initiative¹⁴. The primary purpose of this short paper is to provide a few examples as to how these newly released documents add to our understanding of the role of British aid, and particularly tanks, on the battlefield near Moscow in late 1941.

British Lend-Lease Tanks in Action. The first action near Moscow involving Soviet units equipped with British tanks took place during the 'defensive' phase of the fighting. This first engagement seems to have been between the German 252nd Infantry Division and Soviet 146th Tank Brigade in late November 1941. On 20 November 1941 General Nikolai Biriukov of the Main Auto-Armour Board of the Red Army recorded in his service diary that 146th Tank Brigade had been equipped with British-supplied Valentine or 'Mk-III' tanks – 21 in each of 137th and 139th Tank Battalions – along with 10 British-supplied 'transporters' or carriers. The brigade was soon, according to the commander of 78th Rifle (soon 9th Guards Rifle) Division Afanasii Beloborodov, attached to his command and provided assistance during its withdrawal and subsequent defensive action¹⁵. According to 146th Tank Brigade itself, 138th Independent Tank Battalion – also equipped with Lend-

Lease tanks – was initially to serve as part of the brigade, but had been sent elsewhere by the time the brigade first saw action¹⁶. In fact the tanks of 138th Independent Tank Battalion – 15 Matildas and 6 Valentines as of 20 November – were first to see action before the end of November and only shortly after those of 137th and 139th Tank Battalions of 146th Tank Brigade¹⁷.

According to combat reports for 146th Tank Brigade the unit first went into 'action' on 21st November 1941, by which point units of the brigade had taken up positions on the western bank of the Istra River on the Volokolamsk highway – on a section of front being covered not only by 78th Rifle Division, but also 18th Rifle Division and 146th Tank Brigade's own organic infantry component (146th OMSPB). On this day 146th Tank Brigade carried out reconnaissance – with a single platoon each of Valentines and T-60s – of the latter of which the brigade had 20 – and also with the reconnaissance company for its organic infantry component that was equipped with the British carriers. Only late on 21 November was contact made with the headquarters for the two infantry divisions, highlighting the parlous state of Red Army communications during this period¹⁸. On 23 November elements of 146th Tank Brigade engaged enemy units, by which time 108th Rifle Division of 5th Army had been added into the command chaos in the vicinity. That day would see the first tank losses for the brigade in counterattacks apparently ordered by the commander of 108th Rifle Division. After continued defensive action on 24 November, during the night of 24–25 November the whole of 146th Tank Brigade was handed over to the operational command of 78th Rifle Division¹⁹.

1941 г. Проведенное исследование основывается на военных мемуарах, данных из официально опубликованных первоисточников, в частности из фронтового дневника Николая Бирюкова, военного комиссара Главного автобронетанкового управления Красной армии с 1941 г., а также на британских и немецких архивных источниках, в которых содержится крайне важное упоминание британской военной миссии в Москве о том, что к 9 декабря 1941 г. около 90 британских танков принимали участие в боевых действиях в составе Красной армии¹². Доступ к богатейшим архивным фондам Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (далее – ЦАМО РФ), сведения из которых позволят провести более подробный анализ значения британской помощи, в частности танков, для Красной армии, остался закрытым для исследователей, особенно зарубежных. К счастью, ситуация недавно значительно улучшилась благодаря созданию российским Министерством обороны веб-сайта «Память народа», на котором в свободном доступе как для российских, так и для зарубежных исследователей размещены сотни тысяч документов военных лет, полученных от различных боевых подразделений и формирований¹³. Ценность также представляет захваченная немецкая военная документация, хранившаяся после войны в ЦАМО РФ и недавно опубликованная в рамках совместной российско-германской инициативы¹⁴. Цель данной статьи показать, каким образом недавно опубликованные архивные документы помогают осмыслить роль, которую британская военно-экономическая помощь, и в частности танки, сыграла на полях сражений в окрестностях Москвы в конце 1941 г.

Участие британских танков ленд-лиза в боевых действиях. Первое сражение на московском направлении с участием советских подразделений, оснащенных британскими танками, состоялось в рамках оборонительного периода боевых действий. По всей видимости, первое столкновение произошло в конце ноября 1941 г. между 252-й пехотной дивизией вермахта и 146-й отдельной танковой бригадой советских войск. 20 ноября 1941 г. генерал Николай Бирюков из Главного автобронетанкового управления Красной армии оставил в своем фронтовом дневнике запись о том, что 146-я отдельная танковая бригада была укомплектована поступившими из Великобритании танками МК.ІІІ «Валентайн» – по 21 машине в 137-м и 139-м отдельных танковых батальонах и десятью британскими бронетранспортерами. Вскоре, по словам Афанасия Белобородова, командующего 78-й стрелковой дивизией (немного позднее переименованной в 9-ю гвардейскую стрелковую дивизию), танковая бригада была переведена под его командование и оказывала поддержку во время отступления и ведения последующих оборонительных боев¹⁵. Согласно документам самой 146-й танковой бригады, 138-й отдельный танковый батальон, также укомплектованный танками ленд-лиза, изначально должен был входить в бригаду, однако был направлен в другое место еще до того, как бригада вступила в свой первый бой¹⁶. Получается, что танки 138-го отдельного танкового батальона, в число которых по состоянию на 20 ноября входили 15 «Матильд» и 6 «Валентайнов», впервые были применены в бою еще до конца ноября, то есть вскоре после поступления танков в 137-й и 139-й танковые батальоны 146-й танковой бригады¹⁷.

It is clear from Beloborodov's post-war testimony that 146th Tank Brigade played a significant role in the division – from 26 November 9th Guards Rifle Division – being able to extract itself from a situation in which it was threatened with encirclement and indeed elements of the division had been partially encircled²⁰.

Of considerable significance in assessing the activities of 146th Tank Brigade at this juncture is of course when German forces first noted the presence of its British-supplied tanks facing them on their Eastern Front, and that date seems most probably to have been on 23 November 1941. In a war diary entry for 23rd November the German 252nd Infantry Division would note that from 13:00 that day a Soviet attack on Lukino took place that was supported by six tanks, one of which was destroyed – an entry corresponding with mention in 146th Tank Brigade's after action report used above that noted that on that day 108th Rifle Division's commander had ordered that one of 146th Tank Brigades tank platoons counterattack against Lukino. According to 146th Tank Brigade this led to the loss of one Soviet tank and damage to another in an attack that did however put German forces there, by their own admission, in a 'critical situation'. It is quite possible that this tank lost was a Valentine, although neither the German or Soviet source identifies it specifically²¹. Certainly, in an intelligence report for 9th Army of Army Group Centre for the evening of 24 November it was noted that 'South east of Solnechnogorsk, which was taken on 23.11, rapidly assembled enemy forces are engaged in battle, especially numerous tanks, among which there are English Mark IIIs ... with Russian crews.'²² On 25 November

V Army Corps had reportedly noted 'counterattacks by rapidly assembled enemy forces with numerous tanks, including the latest of English origin...' south-east of Solnechnogorsk²³. Perhaps unsurprisingly, given the significance and novelty of this situation, this information would make it into the OKH (Oberkommando des Heeres) Situation Report for the East Number 165 of 27 November 1941, in which it was noted that 'The appearance of English tanks facing the Army Group, which has been reported on numerous occasions in the last few days, has been confirmed by the destruction of 5 tanks (Mark III type) by PzGr.3.'²⁴ These losses are certainly possible and are not incompatible with a confused accounting of losses by 146th Tank Brigade²⁵. 146th Tank Brigade would continue to see action through to the end of November, before a period of respite during the first half of December²⁶.

Although British-supplied tanks had seen action in late November, the number seeing action would increase significantly in early December as such vehicles continued to be rushed into service – often, as in the case of 138th Tank Battalion and 139th Tank Battalion of 146th Tank Brigade, with what was described by 146th Tank Brigade as 'poor preparation' for their crews²⁷. As noted above, by 9 December 1941 the British Military Mission in Moscow noted that about 90 British tanks had seen action with Soviet forces – including most probably not only those of 146th Tank Brigade with its forty-two Valentines, and 138th Independent Tank Battalion with fifteen Matilda and six Valentines, but also 131st Independent Tank Battalion with 21 Valentines, and 136th Independent Tank Battalion,

Согласно отчетам о боевых действиях 146-й отдельной танковой бригады, подразделение впервые было задействовано 21 ноября 1941 г., когда боевые расчеты бригады заняли позиции на западном берегу реки Истра на Волоколамском шоссе, то есть в той части фронта, которая прикрывалась 78-й и 18-й стрелковыми дивизиями, а также отдельным штатным мотострелково-пулеметным батальоном 146-й танковой бригады (146-й ОМСПБ). В этот день 146-я танковая бригада осуществляла разведку с участием одной роты танков «Валентайн» и одной роты Т-60, которых в составе бригады числилось 20 единиц, а также с участием разведывательной роты штатного мотострелково-пулеметного батальона, укомплектованной британскими бронетранспортерами. Лишь 21 ноября был установлен контакт со штабом двух пехотных дивизий, что свидетельствует о плачевном состоянии системы связи в Красной армии на тот момент¹⁸. 23 ноября, когда 108-я стрелковая дивизия 5-й армии пополнила хаотичную группировку собравшихся в данном районе подразделений, отдельные боевые единицы 146-й танковой бригады вступили в бой с частями противника. В тот день в ходе контратак, предположительно иницированных командующим 108-й стрелковой дивизии, были уничтожены первые танки бригады. После продолжительных оборонительных боев, проходивших 24 ноября, в ночь с 24 на 25 ноября 146-я танковая бригада была в полном составе передана в оперативное командование 78-й стрелковой дивизии¹⁹. Послевоенные заявления Белобородова явно свидетельствуют о том, что 146-я танковая бригада сыграла важную роль в боевой работе дивизии, переименован-

ной с 26 ноября в 9-ю гвардейскую стрелковую дивизию. Бригада смогла преодолеть угрозу потенциального окружения, в то время как отдельные подразделения дивизии действительно оказались частично окружены²⁰.

Важное значение в оценке деятельности 146-й танковой бригады играет, несомненно, тот момент, когда немецкие войска впервые осознали, что против них на Восточном фронте сражаются британские танки. Наиболее вероятно, что это произошло 23 ноября 1941 г. Запись в журнале боевых действий 252-й пехотной дивизии вермахта от 23 ноября свидетельствует о том, что в 13:00 в этот день состоялась атака советский войск на Лукино при поддержке шести танков, один из которых был уничтожен. Данная запись соответствует содержанию боевого донесения 146-й танковой бригады, в котором упоминается, что в этот же день командующий 108-й стрелковой дивизией отдал приказ об организации контрнаступления на Лукино силами одной танковой роты 146-й танковой бригады. Согласно документам 146-й танковой бригады, данные действия привели к потере одного советского танка и повреждению еще одного в ходе атаки, которая, несмотря на вышесказанное, поставила немецкие силы, по их собственному признанию, в «критическое положение». Вполне возможно, что уничтоженным танком оказался «Валентайн», хотя прямых указаний на это не содержится ни в советских, ни в немецких доступных источниках²¹. Определенно можно сказать, что в разведывательной сводке 9-й армии группы армий «Центр» вечером 24 ноября отмечалось, что «юго-восточнее Солнечногорска, взятого 23.11, стремительно стянутые военные силы противника вступили в бой, в частно-

which as of 20 November had been provided with three Matilda and nine Valentines. By the end of 1941 the Soviet Union had in fact received 187 Matilda and 259 Valentine tanks from the UK – with more than 350 having reached the Red Army by that point²⁸.

During counterattacks on the Moscow axis that preceded the wholesale counteroffensive that began on 5–7 December, Soviet infantry supported by available tank battalions and brigades were increasingly able to gain the upper hand as they sought to eliminate increasingly weak German spearheads. By this point the German advance was clearly running out of steam and the Red Army was increasingly frequently enjoying local numerical superiority. One noteworthy incident during this phase of the Battle of Moscow – the rebuff of one of the last attempts by German forces to break through towards Moscow – occurred during operations in the Naro-Fominsk region to the west of Moscow at the beginning of December. Part of the German 478th Infantry Regiment, 258th Infantry Division, with support including elements of 191st Sturmgeschütz-Abteilung had by 2 December, in an attempt to breach Soviet lines, pushed forward from the Nara River towards Moscow. Having pushed aside 76th Rifle Regiment of the NKVD, part of the German regiment held positions on both sides of the Desna River in the vicinity of the villages of Petrovskoe, Burtsevo and Iushkovo, with further elements covering their flank from heights to the west. That day a Soviet ‘armoured group’ that included two independent tank battalions under the command of the head of the armoured forces for their army – 33rd Army’s Colonel Safir – engaged

enemy forces in the Petrovskoe area²⁹. One of the independent tank battalions involved was 136th Independent Tank Battalion, equipped with 3 Matildas and nine Valentines according to Biriukov on 20 November – a strength confirmed by other sources as having been maintained during the action concerned³⁰.

Although infantry support was a problem for Soviet tanks operating to the east of Petrovskoe on the Naro-Fominsk axis,³¹ fortunately for the Red Army German troops in the area had relatively weak anti-tank resources – and those they had would be reduced further before 136th and 140th Independent Tank Battalions went in for their final push on Iushkovo and Petrovskoe on 3 December. In addition to forces of 33rd Army having engaged the enemy in Petrovskoe on the eastern side of the enemy-occupied group of settlements on 2 December, heavy fighting had apparently also taken place at Iushkovo on the western sector of the group of settlements on 2 December where a detachment of 16th Border Regiment of 5th Army with tanks of 20th Tank Brigade had engaged German infantry and elements of 191 Sturmgeschütz-Abteilung – the latter with support from an 88mm anti-aircraft gun. By the end of the evening of 2 December and night time engagement, both sides had apparently taken armoured losses in this seemingly confused engagements involving 20 Tank Brigade with its T-34 and T-26 tanks in and around Iushkovo. It is certainly evident from German sources that the T-34 tanks involved rampaged through Iushkovo on 2 December, and that 20th Tank Brigade played a crucial role in compelling German forces in and around Iushkovo to withdraw. German sources certainly

сти многочисленные танки, среди которых английские «Марк III»...с русскими экипажами»²². По имеющимся данным, 25 ноября 5-й армейский корпус сообщил о «контратаках силами быстро стянутых вражеских войск с использованием множества танков, включая последние модели английского производства...» юго-восточнее Солнечногорска²³. Таким образом, не приходится удивляться, что с учетом важности и необычности описанных событий информация о них попала в оперативную сводку под номером 165 Верховного командования сухопутных сил вермахта на Восточном фронте от 27 ноября 1941 г., в которой сообщалось, что «неоднократные случаи появления английских танков в бою против группы армий, о которых сообщалось в течение последних нескольких дней, подтверждены посредством уничтожения 5 танков (модели «Марк III») 3-й танковой группы»²⁴. Подобные потери, несомненно, возможны, совпадают с запутанными данными о потерях, оставшихся от 146-й танковой бригады²⁵. 146-я танковая бригада продолжала вести бои вплоть до конца ноября, то есть до периода временного приостановления боевых действий в течение первой половины декабря²⁶.

Несмотря на то, что уже в конце ноября британские танки вступили в бой, число задействованных в сражениях машин значительно увеличилось в начале декабря, поскольку танки ускоренными темпами продолжали поступать на вооружение, однако часто экипажи не обладали достаточным уровнем подготовки, как было в случае с 138-м и 139-м танковыми батальонами 146-й танковой бригады, согласно свидетельствам личного состава последней²⁷. Как отмечалось ранее, к 9 декабря 1941 г. британская

военная миссия в Москве сообщала о 90 британских танках, принимавших участие в боевых действиях в составе советских вооруженных сил, включая, с большой степенью вероятности, не только танки 146-й танковой бригады (42 «Валентайна») и 138-го отдельного танкового батальона (15 «Матильды» и 6 «Валентайнов»), но также танки, приписанные к 131-му отдельному танковому батальону (21 «Валентайн») и 136-му отдельному танковому батальону, в котором по состоянию на 20 ноября числилось три «Матильды» и девять «Валентайнов». К концу 1941 г. Советский Союз получил от Великобритании 187 танков «Матильда» и 259 танков «Валентайн», при этом более 350 из них к тому времени уже поступили в войска Красной армии²⁸.

Во время проведения отдельных контратак на московском направлении, предшествовавших начавшемуся 5–7 декабря массовому контрнаступлению, советская пехота при поддержке танковых батальонов и бригад получала все больше шансов одержать верх, стараясь уничтожить слабеющие передовые отряды вермахта. К этому времени стало очевидно, что немецкое наступление утрачивает силы, в связи с чем Красной армии все чаще и чаще удавалось сохранять локальное численное превосходство. Упоминания заслуживает отражение одной из последних попыток немецких войск пробиться к Москве, предпринятой в ходе боевых действий в Наро-Фоминском районе западнее столицы в начале декабря. 2 декабря, предпринимая попытку прорвать советскую оборону, часть 478-го пехотного полка 258-й пехотной дивизии при поддержке подразделений 191-го дивизиона штурмовых орудий начала наступление от реки Нара в направлении Москвы. Оттеснив 76-й

also noted the threat from tanks to the east of the settlements concerned in deciding to pull back – a force that included the tanks of 136th Independent Tank Battalion³². The next day, on 3rd December, aware of 20th Tank Brigade's attack to the west the previous day Safir's 136th and 140th Independent Tank Battalions of 33rd Army attacked Iushkovo and Petrovskoe from the south-east and east during the late afternoon – without significant infantry support. Safir apparently felt he could no longer wait to attack – despite the fact that further infantry support had not arrived – as daylight hours remaining were few and he apparently hoped to prevent German forces from being able to withdraw to the west. Despite the lack of substantial infantry support, Safir's force was nonetheless able to take the settlements, albeit in the face not of further stubborn resistance but of what turned out to be a German withdrawal that had been ordered early on the afternoon of 3 December. By the evening of 3 December Safir's tanks had taken up positions on the southern and western edges of the group of settlements now liberated from German forces³³.

On both 2 and 3 December 136th Independent Tank Battalion had played an important role in providing the necessary impetus to compel a full German withdrawal behind the Nara under considerable Soviet pressure. Certainly there was the real risk that those German forces in the Petrovskoe area might have been encircled had they not pulled back when they did. This withdrawal – part of a wider withdrawal by forces of LVII and XX Army Corps of 4th Army – represented a significant blow to the German advance on Moscow that took place even before localized Soviet

counterattacks turned into a wholesale counteroffensive during the weekend of 5–7 December³⁴.

An additional unit noted by Biriukov as being equipped with British-supplied tanks as of 20 November was 132nd Tank Battalion, that would also soon see action as part of 23rd Tank Brigade during the Soviet counteroffensive phase of the fighting around Moscow. 132nd Independent Tank Battalion had already been provided with 19 Valentine and two Matilda tanks as of 20 November, and would subsequently be incorporated into 23rd Tank Brigade on 14 December 1941 – with two companies of British-supplied tanks serving alongside a company of T-60s. At that time the brigade would immediately cross the Oka River near Serpukhov – the lighter T-60s able to cross the ice, the British tanks requiring a bridge. Tanks of the brigade would during the following days in late December serve alongside or be parcelled out to a number of rifle divisions in the area, the British tanks serving in many ways as designed in a close infantry support role as Soviet forces advanced. During fighting up until the New Year the brigade would lose one of its Matildas and three Valentines, along with three T-60s – gaining a T-34 along the way³⁵.

Of those units equipped with British-supplied tanks identified by Biriukov of the Main Auto-Armour Board on 20 November we are now left with only 131st Independent Tank Battalion to account for. 131st Independent Tank Battalion would fight alongside 112th Tank Division as part of 50th Army in mid-late December 1941, on 19 December for example being situated near Khanino not far from Tula as forces of the army were pursuing German forces westwards

стрелковый полк войск НКВД, часть немецкого полка удерживала позиции по обеим сторонам реки Десна вблизи села Петровское и деревень Бурцево и Юшково, обеспечив прикрытие флангов с высот на западе силами других подразделений. В этот день советская «бронетанковая группа», состоявшая из двух отдельных танковых батальонов под командованием полковника 33-й армии Сафира, вступила в бой с вражескими войсками в районе села Петровское²⁹. Одним из отдельных танковых батальонов, принимавших участие в сражении, был 136-й батальон, в состав которого, согласно утверждениям Бирюкова от 20 ноября входили три «Матильды» и девять «Валентайнов», которые удалось сохранить неповрежденными в течение всего боя, что подтверждается и другими источниками³⁰.

Несмотря на то, что советские танки, участвовавшие в боевых действиях к востоку от села Петровское Наро-Фоминского направления, не могли рассчитывать на достаточную поддержку пехоты³¹, немецкие войска в данном регионе, к счастью для Красной армии, располагали относительно слабым противотанковым вооружением, количество единиц которого продолжало уменьшаться еще до того, как 3 декабря 136-й и 140-й отдельные танковые батальоны перешли в решающее наступление на Юшково и Петровское. Помимо сил 33-й армии, которая сражалась с врагом, 2 декабря в селе Петровское с восточной стороны удерживаемой им группы поселений, тяжелые бои предположительно разворачивались в деревне Юшково в западной части этой же группы поселений, где подразделение 16-го пограничного полка 5-й армии вместе с танками 20-й танковой бригады противостояли немецкой пехоте и

частям 191-го дивизиона штурмовых орудий, в составе которого имелась 88-мм зенитная пушка. К моменту окончания вечерних боев 2 декабря, продолжавшихся в том числе ночью следующего дня, обе стороны, по всей видимости, понесли потери в бронетехнике, в частности, в ходе кажущихся беспорядочными столкновений в деревне Юшково и ее окрестностях с участием 20-й танковой бригады и ее танков Т-34 и Т-26. Данные из немецких источников рассеивают всякие сомнения в том, что принимавшие участие в боях 2 декабря танки Т-34 бурей пронесли через Юшково, а сама 20-я танковая бригада сыграла ключевую роль в том, что немецкие силы, сосредоточенные в Юшково и окрестностях, были вынуждены отступить. Кроме того, в качестве одной из причин принятия решения об отступлении немецкие источники отмечают угрозу, исходившую от танков, сосредоточенных с восточной стороны названных поселений, где располагались силы 136-го отдельного танкового батальона³². Ближе к вечеру следующего дня, 3 декабря, осведомленные о состоявшейся ранее атаке 20-й танковой бригады с запада 136-й и 140-й танковые батальоны 33-й армии под командованием М.П. Сафира пошли в атаку на Юшково и Петровское с юго-востока и востока без какой-либо ощутимой поддержки со стороны пехоты. Несмотря на то, что дополнительная поддержка пехоты на тот момент еще не прибыла, Сафир вероятнее всего понимал, что нельзя было более откладывать наступление, поскольку до конца светового дня оставалось лишь несколько часов, и можно предположить, что он надеялся не позволить немецким войскам отступить на запад. Невзирая на отсутствие серьезной поддержки пехоты,

and 50th Army sought to push through to Kaluga³⁶. As such, as shown in the map accompanying this article, British-supplied tanks participated in the Battle of Moscow from the north to the south of the fighting.

Clearly, those tanks being supplied by Britain to the Soviet Union in late 1941 were being put to good use by the Red Army, and thrown into action as soon as possible. However, despite these vehicles having sufficient utility to be thrown into action as soon as possible – and more being asked for – it became fashionable in Soviet writing on the rare occasions when Lend-Lease tanks were mentioned to be disparaging about their quality and relative utility³⁷. I have commented elsewhere at some length about the relative quality of the tanks being supplied by Britain at the end of 1941, and how for example there were certainly issues with mobility for such vehicles in icy conditions without spurs being attached to tracks, and how the absence of high-explosive ammunition for their 2-pounder guns was a considerable weakness when dealing with enemy anti-tank guns. As such, these tanks were certainly of less utility than KV-series or T-34 tanks, with their Soviet crews and maintenance personnel's lack of familiarity with the new vehicles adding to the issues with their sustained battlefield use³⁸. Soviet crews would, no doubt, have preferred T-34s or KV-series tanks, but many units such as 23rd Tank Brigade did not however have either of these – they were after all a fairly scarce commodity at that time – being equipped instead with British-supplied Valentines and Matildas, along with domestically-produced T-60s. At the end of 1941 however the British-supplied tanks certainly fared well in many senses

in comparison to their very small and light Soviet-produced compatriot, the T-60. For example, in 40–45cm of snow 23rd Tank Brigade's leadership noted that whilst the larger British tanks could frequently still make progress, the smaller T-60s alone could not do so even on the flat if their route had not had the snow compacted down³⁹. The T-60s main armament was of course only a 20 mm cannon – without a high explosive capability. Clearly, the value of these British-supplied tanks has to be understood in the context of late 1941 – a context that continued to exist well into 1942 before T-34 production started to increase significantly.

British-Supplied Lend-Lease Aircraft in Action. Although this article has up until this point focused on tanks, it is also important to remember that not only British-supplied tanks were making an appearance in and over the Moscow region before the end of 1941. British-supplied aircraft had by this time appeared in the skies not only over Moscow, but over much of the frontline from the Arctic southwards. Indeed, German reconnaissance reports from near Moscow that were pushed up to army group-level in late November 1941 noted a couple of instances of what seem to have been encounters with British-supplied aircraft around the same time as the first encounters with British-supplied tanks were being noted. For example, on 24 November it was noted by Army Group Centre intelligence, on the basis of a report by 2nd Army, that an attack on the railway station at 'Woroschilowo' (Voroshilovo – a small settlement not far from Borodino) 'by 2 English aircraft' with 'bombs and their on-board weapons' had taken place, and on 29 November that VI Corps of

войскам Сафира все же удалось захватить поселения и, не встретив какого-либо ожесточенного сопротивления, вынудить немецкие войска отступить согласно приказу, отданному в первой половине дня 3 декабря. К вечеру 3 декабря танки Сафира заняли позиции на южном и западном рубежах освобожденной от немецких захватчиков группы поселений³³.

Второго и третьего декабря 136-й отдельный танковый батальон сыграл важную роль в боевых действиях, обеспечив существенный темп наступления, в связи с чем силы вермахта были вынуждены отступить за реку Нара под яростным натиском советских войск. Несомненно, существовала реальная угроза окружения немецких подразделений в районе села Петровское в том случае, если бы они в тот момент не приняли решение отступить. Это отступление, ставшее частью масштабного отступления LVII и XX армейских корпусов 4-й армии, нанесло тяжелый удар по планам наступления немецких войск на Москву, и произошло это еще до того, как локальные советские контратаки превратились в полномасштабную контрнаступательную операцию, продолжавшуюся с пятницы 5 декабря по воскресенье 7 декабря³⁴.

Еще одним подразделением, которое Бирюков упоминает как укомплектованное британскими танками к 20 ноября, является 132-й танковый батальон, который также вскоре после этого вступит в бой в составе 23-й танковой бригады в период контрнаступательного этапа Битвы за Москву. По состоянию на 20 ноября 132-й отдельный танковый батальон уже имел на вооружении 19 «Валентайнов» и 2 «Матильды» и 14 декабря 1941 г. был включен в состав 23-й танковой бригады, имея в своем распоря-

жении две роты британских танков, использовавшихся наряду с ротой Т-60. В рассматриваемый период бригада в кратчайшие сроки пересекла реку Ока рядом с Серпуховым, при этом более легкие танки Т-60 могли перебираться по льду, а для британских танков потребовалось возведение моста. В течение нескольких следующих дней в конце декабря танки бригады выполняли боевые задачи, вместе либо по отдельности направлялись в дислоцированные в регионе стрелковые дивизии, британские танки при этом в большинстве случаев выполняли предусмотренные для них функции непосредственной поддержки пехоты по мере наступления советских войск. Во время ведения боев вплоть до Нового года бригада потеряет одну «Матильду», три «Валентайна», а также три Т-60, однако по мере продвижения вперед получит в распоряжение один Т-34³⁵.

Из тех подразделений Главного автотанкового управления, которые, по словам Бирюкова, к 20 ноября были укомплектованы британскими танками, осталось рассказать лишь о 131-м отдельном танковом батальоне. Он принимал участие в боевых действиях вместе со 112-й танковой дивизией в составе 50-й армии в период с середины до конца декабря 1941 г., и, к примеру, 19 декабря дислоцировался рядом с Ханино, неподалеку от Тулы, пока силы армии преследовали немецкие войска в западном направлении, стремясь прорваться к Калуге³⁶. Таким образом, британские танки принимали участие в Битве за Москву на всех направлениях с севера на юг (см. карту).

Очевидно, что танки, поступившие из Великобритании в СССР в конце 1941 г., нашли эффективное применение в Красной армии и на-



Ivan Maisky, Soviet Union's Ambassador to the United Kingdom, delivers his speech in Birmingham at a meeting on the occasion of sending the British tanks to the Soviet Union on September 28, 1941
(Courtesy of the Central Armed Forces Museum)



Loading the British Valentine and Matilda tanks aboard the PQ-2 convoy in 1941
(Courtesy of the Russian State Film and Photo Archive)



сколько это возможно быстро поступали на поля сражений. Как бы то ни было, несмотря на достаточную практичность данных боевых машин, позволявшую им в кратчайшие сроки оказываться в эпицентре боевых действий и определявшую запрос на поставку еще большего их количества, в отдельных трудах некоторых советских исследователей прослеживается тенденция при упоминании поставляемых по ленд-лизу танков пренебрежительно отзываться об их качестве и посредственной эффективности³⁷. В других работах автор достаточно подробно останавливался на так называемом посредственном качестве поставляемых в конце 1941 г. из Великобритании танков и упоминал о проблемах с маневренностью при эксплуатации данных боевых машин на льду без предварительно закрепленных на гусеницах шпор-

гунтозацепов, а также о том, какую проблему представляло отсутствие осколочно-фугасных снарядов для их двухфунтовых пушек при столкновении с противотанковыми орудиями. С данной точки зрения, рассматриваемые танки были несомненно менее эффективными, нежели танки серии КВ или танки Т-34. Кроме того, недостаточное знакомство экипажей и обслуживающего персонала с новыми машинами не позволяло обеспечить непрерывное использование этих танков на полях сражений³⁸. Вне всяких сомнений, советские экипажи предпочитали танки серии КВ или танки Т-34, однако многие подразделения, в частности 23-я танковая бригада, не имели в своем распоряжении ни тех, ни других, поскольку последние считались в то время дефицитными моделями, в связи с чем войска укомплектовывались британскими «Валентайнами» и «Матильдами», а также танками Т-60 отечественного производства. Как бы то ни было, в конце 1941 г. британские танки достойно проявили себя во многих отношениях на фоне достаточно небольших и легких советских аналогов, то есть танков Т-60. Например, согласно наблюдениям командования 23-й танковой бригады, при высоте снежного покрова 40–45 см более крупные британские танки, как правило, все еще могли двигаться вперед, в то время как небольшие Т-60 застревали даже на плоской местности, если снег на пути их следования предварительно не был утрамбован³⁹. Основным вооружением танка Т-60 являлась, как известно, 20-миллиметровая пушка с высокой пробивной способностью. Несомненно, значимость танков, о которых идет речь в настоящей статье, следует рассматривать в контексте событий конца 1941 и начала 1942 гг.,

9th Army had identified 'Spitfires' in operation⁴⁰. Although not Spitfires – the first Spitfires would not be received by the Red Army until well into 1942 – it is most likely that the aircraft encountered were either British-supplied Tomahawks or Hurricanes. Certainly by this point some of the first Soviet aircrews to receive British-supplied aircraft – including not only Hurricanes but US-built Tomahawks – were using their new aircraft operationally. As was the situation with tanks, Soviet pre-war stocks of combat aircraft had been large, but wartime losses heavy. By 1 January 1942 around 800 of nearly 8,000 Soviet fighters had been delivered by the Western Allies – largely the British, although the aircraft provided included US production for Britain then forwarded to the Soviet Union. Of these British-supplied aircraft, 484 were Hurricanes and 216 Tomahawks – both arguably of at least the value of some of the many I-15s and I-16s, and even the more recent MiG-3s in the Soviet inventory⁴¹. War diaries now published on the *Pamiat Naroda* website for some of these units give us some idea of the employment of these British-supplied aircraft, some of which saw service with the Soviet air defence forces (PVO) for Moscow. Indeed, at the beginning of January 1942 there were 39 Tomahawks and 99 Hurricanes in service with the Soviet air defences forces (PVO) – just over 9 % of a strength of 1,470 aircraft that was still reliant to a significant extent on older types (264 I-153 and 411 I-16) and the flawed MiG-3 (351 aircraft)⁴².

Although many of the war diaries for fighter regiments have yet to be published on the *Pamiat Naroda* website, fortunately those for 126th and 152nd Fighter Air Regiments (IAP) for

the period with which we are concerned here have been. Having been provided with Hurricanes in 'early November' in place of I-153s, 152nd Fighter Air Regiment operating in Karelia would lose its first Hurricane on 30 November in bad weather, but see its first 'kills' with the British aircraft on 4 December 1941 when three German aircraft were reported as destroyed for the loss of one of their own⁴³. Actually on the Moscow axis, and having traded in its MiG-1s, MiG-3s and I-16s for US-manufactured Tomahawks at the end of September, 126th Fighter Air Regiment's Tomahawk fighters were in operation from mid-October with the Moscow air defence forces. Although late October and November were spent on intermittent and uneventful patrolling near their aerodrome at Chkalovskaia, on 4 December the unit would also score its first 'kill' in aerial combat, when a He-111 bomber was recorded as having being shot down near Solnechnogorsk. Damage to a Ju-88 on 28 December near Volokalamsk may have resulted in a second 'kill' that month, with the first P-40 lost recorded on 8 January 1942⁴⁴. Certainly – in more favourable circumstances than those of the autumn of 1941 and where Soviet aircraft shortages were not as severe as for tanks – pilots sometimes had longer to convert to British aircraft. For example, it seems that pilots of 485th Fighter Air Regiment (previously 17 IAP) had the first quarter of 1942 to familiarize themselves with Hurricanes with a training regiment before receiving their own aircraft and seeing frontline action with 6th Shock Air Group in April 1942 on the North-Western Front. They would not use Hurricanes for long – by the end of the year they were using Iak-7s – but Hurricanes had apparently tided the unit over for much

то есть до наступления периода стремительного наращивания объемов производства танков Т-34.

Участие британских самолетов ленд-лиза в боевых действиях. Хотя внимание автора данной статьи до настоящего момента было сосредоточено на танках, важно помнить, что в Битве за Москву в конце 1941 г. принимали участие не только британские танки. К указанному времени британские самолеты уже можно было встретить не только в небе над Москвой, но и на протяжении большей части линии фронта от Арктики и южнее. И действительно, в доходивших до уровня группы армий немецких разведывательных донесениях о положении дел в Московском регионе в конце ноября 1941 г. сообщается, по всей видимости, о нескольких случаях обнаружения британских самолетов приблизительно в то же самое время, когда поступала информация о встречах немецких войск с британскими танками. Например, 24 ноября разведка группы армий «Центр» доложила на основании отчета 2-й армии об атаке на железнодорожную станцию Ворошилово (небольшой поселок недалеко от Бородино), совершенную «двумя британскими самолетами» с использованием «бомб и бортового вооружения», а 29 ноября VI армейский корпус 9-й армии опознал в бою самолет «Спитфайр»⁴⁰. Несмотря на то, что это не мог быть «Спитфайр», поскольку первые из этих истребителей были получены Красной армией только несколько месяцев спустя после начала 1942 г., обнаруженный самолет, вероятнее всего, был привезенным из Великобритании «Томагавком» или «Харрикейном». Очевидно, что к этому времени экипажи, первыми получившие из Великобритании самолеты, при этом не только «Харрикейны», но

и американские «Томагавки», отправлялись на них в бой. Как и в случае с танками, советские довоенные запасы боевых самолетов были значительными, однако и потери во время ведения боевых действий были существенными. К 1 января 1942 г. около 800 из почти 8000 советских истребителей были доставлены силами западных союзников по большей части из Великобритании, однако в числе этих самолетов были и те, которые производились в США для Великобритании, а затем оттуда переправлялись в СССР. Среди доставленных из Великобритании самолетов было 484 «Харрикейна» и 216 «Томагавков», и можно утверждать, что обе модели были как минимум не менее эффективны в бою, чем состоявшие на вооружении советских войск И-15, И-16 и даже появившиеся позже МиГ-3⁴¹. Опубликованные на сайте «Память народа» журналы боевых действий отдельных подразделений дают представление о том, каким образом использовались поставляемые из Великобритании самолеты, некоторые из которых несли службу в войсках противовоздушной обороны (ПВО) Москвы. Так, в начале января 1942 г. в распоряжении советских войск ПВО было 39 «Томагавков» и 99 «Харрикейнов», что составляло немногим более 9 % от численного состава из 1470 самолетов, большую часть которых на тот момент составляли старые самолеты (264 единицы И-153 и 411 единиц И-16) и неудачный МиГ-3 (351 единица)⁴².

Хотя журналы боевых действий многих истребительных авиационных полков (ИАП) еще только предстоит опубликовать на веб-сайте «Память народа», журналы 126-го и 152-го ИАП за интересующий автора период, к счастью, уже опубликованы. Ведущий боевые действия в

of 1942 before Iak-7s became available. Arguably their Hurricanes were an improvement on the MiG-3s that the unit had started with in July 1941⁴⁵.

Concluding Remarks. In many ways the bleak months of late 1941 and early 1942 were a golden period for Anglo-Soviet relations, where although ideological differences and the issues of post-war Europe and a Second Front were present, both sides were focused more on the immediate issue of turning the tide against the Axis than anything else. During this period Britain had not yet been visibly overtaken by the US as the powerhouse of the Allies in the West, and there could be little doubt that the Red Army was doing most of the fighting on land. Whilst I am in many ways critical of Churchill's leadership in late 1941 – and particularly his flip-flopping between different priorities in the desert and Far East – his decision to give aid to the Soviet Union a meaningful priority in late 1941 served both Britain and the Allied alliance well. That British tanks and aircraft could serve in the Soviet Union in addition to the deserts of North Africa put them where they were needed, and where Soviet crews were able to make the most of them in turning the

tide against Nazi Germany. At the same time, the formation of the Allied alliance – for which the Northern Convoys were a bold symbol – gave many in both Britain and the USSR the important boost to morale that comes from knowing that your country is not fighting alone. Although in both cases a transformation of attitudes was not necessarily instantaneous, the fact that the alliance was something concrete and practical can only have accelerated the process. The British historian Philip Bell has certainly noted that:

Between late 1941 and early 1943, admiration for the toughness and fighting power of the Soviet Union, expressed by the press and in popular opinion (as revealed by public opinion polls and Home Intelligence Reports) was so strong that it was virtually impossible for any public figure to voice any doubt about Soviet policies, intentions or virtues⁴⁶.

The British public could take some comfort from the fact that British factories were doing something meaningful to provide the Red Army with the weapons and equipment needed to fight and halt Axis forces – weapons and equipment being delivered by the Royal Navy and civilian merchantmen via the Northern Convoys.

References

¹ 'From a military correspondent', "RAF Organisation in Russia. Complete Equipment Transported", in *The Times* (London), Monday, 15 September, 1941, p. 4. An additional associated piece also appeared on page 5. A brief note would follow three days later, pointing out that the wing had by that point already been in contact with the enemy. 'From our Special Correspondent', "R.A.F. in Contact with Enemy in Russia", in *The Times* (London), Thursday, 18 September, 1941, p. 4.

² Described in some detail in Hugh Harkins (ed.), *Hurricane IIB Combat Log – 151 Wing RAF North Russia 1941* (Glasgow: Centurion Publishing, 2013). The Kindle version was consulted here.

³ See Mikhail Suprun, *Lend-Liz i severnie konvoi, 1941–1945* (Moscow: Adreevskii flag, 1997), pp. 39–40.

⁴ 466 tanks had arrived from the UK and 27 from the US. See Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader* (Abingdon, Oxon: Routledge, 2009), p. 173.

Карелии 152-й истребительный авиационный полк, получивший в начале ноября «Харрикейны» вместо самолетов И-153, потерял первый британский истребитель 30 ноября из-за плохих погодных условий, а первая победа на британском самолете была одержана 4 декабря 1941 г., когда было объявлено об уничтожении трех немецких самолетов ценой потери одного собственного⁴³. В составе войск противовоздушной обороны столицы на московском направлении с середины октября действовали истребители «Томагавк» 126-го истребительного авиационного полка, которые пришли на замену МиГ-1, МиГ-3 и И-16 в конце сентября. Хотя деятельность полка в конце октября и ноябре сводилась к периодическому и непримечательному барражированию в районе аэродрома базирования Чкаловский, 4 декабря подразделение также записало на свой счет первую пораженную цель в воздушном бою, когда сообщило о сбитом рядом с Солнечногорском бомбардировщике «Хейнкель He-111». Вероятно, что повреждение самолета «Юнкерс Ju 88» 28 декабря рядом с Волоколамском привело к его крушению впоследствии, что означало бы вторую пораженную цель, а 8 января был сбит первый Р-40 «Томагавк»⁴⁴. Несомненно, что в силу более благоприятных обстоятельств нежели те, которые сложились осенью 1941 г., а также благодаря тому, что нехватка самолетов не была настолько критичной как нехватка танков, пилоты зачастую имели больше времени на то, чтобы привыкнуть к британским самолетам. Так, представляется, что пилоты 485-го истребительного авиационного полка (ранее именовавшегося 17-м ИАП) в течение первого квартала 1942 г. знакомились с «Харрикейнами» в учебно-тренировочном

полку, и уже после этого получали собственный самолет и отправлялись на фронт в составе 6-й ударной авиационной группы Северо-Западного фронта. Пилотам не пришлось долго использовать «Харрикейны», поскольку к концу года они уже летали на самолетах Як-7, однако можно предположить, что британские самолеты помогли авиационным полкам продержаться в течение большей части 1942 г., то есть до появления Як-7. Имеются основания предполагать, что «Харрикейны» были более качественными машинами по сравнению с МиГ-3, на которых пилоты начинали службу в июле 1941 г.⁴⁵

Заключительные замечания. Во многих отношениях суровые месяцы конца 1941 и начала 1942 гг. стали золотым периодом англо-советских отношений, в которых хотя и присутствовали идеологические разногласия и проблемные вопросы, связанные с положением дел в послевоенной Европе и открытием Второго фронта, но все же обе стороны уделяли самое пристальное внимание неотложным вопросам кардинального перелома ситуации не в пользу стран «оси». В течение этого периода Великобритания еще не была подвержена такому очевидному влиянию США, позиционировавшим себя в качестве ведущей западной союзнической державы, и не приходилось сомневаться в том, что Красная армия будет в основном вести боевые действия на суше. Несмотря на то, что автор критически относится ко многим действиям Великобритании под руководством Черчилля в конце 1941 года, в частности к радикальной смене приоритетов в Северной Африке и Восточной Азии, решение премьер-министра в приоритетном порядке предоставить Советскому Союзу помощь принес-

⁵ Along with 487 tankettes (T-30 and T-40) and 101 light self-propelled guns (ZIS-30 – based on the T-20 ‘Komsomolets’ artillery tractor). See A.G. Soliankin et al, *Otechestvennye bronirovannii mashini XX vek. Tom 2. Otechestvennye bronirovannii mashini. 1941–1945 gg.* (Moscow: Izdatel’skii tsentr “Eksprint”, 2005), pp. 12–13, 24.

⁶ Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War* (Cambridge: Cambridge University Press, 2016), p. 288.

⁷ Winston Churchill was purportedly preparing to assist the Soviet Union in the event of German invasion before it had actually taken place, although Churchill and his ally on the matter Lord Beaverbrook (then Minister for Supply) had some work to do in order to overcome opposition to substantial support for the Soviet Union after the German invasion. See Avram Lytton, ‘In the House of Rimmon: British Aid to the Soviet Union, June–September 1941’, in *The Journal of Slavic Military Studies*, Volume 26, Number 4 (2013), p. 680 and more broadly pp. 673–704. See also Abraham Roof, ‘A Separate Peace? The Soviet Union and the Making of British Strategy in the Wake of ‘Barbarossa’, June–September 1941’, in *The Journal of Slavic Military Studies*, Volume 22, Number 2 (2009), pp. 236–252.

⁸ ‘From our special correspondent’, ‘British Tanks for Russia. Ambassador’s Visit to Factory. “We can use them all”’, in *The Times* (London), Tuesday 23 September, 1941, p. 2.

⁹ Iu. A. Nikiforov et al (eds.), *Ivan Mikhailovich Maitskii. Dnevnik diplomata. London. 1934–1943: v 2 kn. Kn.2, ch 2: 22 iunia 1941–1943 g.* (Moscow: Nauka, 2009), p. 53.

¹⁰ ‘Nedelia proizvodstva tankov dlia SSSR v Anglii’, in *Pravda*, 24 September 1941 (Number 265), p. 4.

¹¹ See Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 76.

¹² Without Nikolai Biriukov’s service diary or the note from the British Military Mission, the earlier research would most probably not have been feasible. See Nikolai Biriukov, *Tanki frontu! Zapiski sovetskogo generala* (Smolensk: Rusich, 2005) and Secret Cipher Telegram. From: 30 Military Mission. To: The War Office. Recd 11/12/41. The National Archives WO193/580.

¹³ <https://pamyat-naroda.ru/> [Accessed 6 April 2021].

¹⁴ <https://germandocsinrussia.org/ru/nodes/1-russisch-deutsches-projekt-zur-digitalisierung-deutscher-dokumente-in-den-archiven-der-russischen-f-deration> [Accessed 6 April 2021].

¹⁵ Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War*, p.289 and Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p.85, citing Nikolai Biriukov, *Tanki frontu!*, p. 57.

¹⁶ Boevaia deiatel’nost’ 146 TBr s 20 noiabria 1941 goda po 1 fevralia 1941 goda. TsAMO f.3111.o.1.d.1.1.2.

¹⁷ As of 25 November 138th Independent Tank Battalion was recorded by the Western Front as being en route from Karpovo to Esipovo on the Leningrad highway near Moscow, by 27 November recorded as having taken up positions with 7th Guards Rifle Division on the edge of the settlement of Lozhki, just south of Esipovo. According to 7th Guards Rifle Division the tank battalion was operating alongside 159th Rifle Regiment of 7th Guards Rifle Division on 27 November, with 138th Independent Tank Battalion participating in the advance on Esipovo the following day. [Zhurnal boevikh deistvii] 64 strel’kovaia diviziia [later 7 gv. strel’kovaia diviziia] entries for 27 and 28 November. TsAMO f.1059.o.1.d.4.1.43.

¹⁸ Chlenu Voennogo Soveta 16 Armii Divizionnomu Komissaru Tov. Lobachevu. Doklad o boevikh deistviiakh 146 tankovoi brigade za ves’ period ee boevikh deistvii. 25.8.42. TsAMO f.3111.o.1.d.8.1.57 and Boevaia deiatel’nost’ 146 TBr s 20 noiabria 1941 goda po 1 fevralia 1941 goda. No earlier than 1 February 1942. TsAMO f.3111.o.1.d.1.1.2-3.

¹⁹ Boevaia deiatel’nost’ 146 TBr s 20 noiabria 1941 goda po 1 fevralia 1941 goda. TsAMO f. 3111. o.1. d.1. 11. 3-4.

²⁰ Establishing communications between 78th Rifle Division and 146th Tank Brigade was – as seems typical for Soviet operations during this period – challenging, and only apparently achieved with the assistance of the nearby 18th Rifle Division. See A. Beloborodov, ‘Na istrinskom napravlenii’, in *Voenna-istoricheskii zhurnal*, No.2 (1962), p. 95.

²¹ According to 146th Tank Brigade this attack took place without support from 108th Rifle Division – although the German 252nd Infantry Division noted significant infantry involvement with supporting fire from mortars and artillery. 252. Inf.Div. Ia. Kriegstagebuch Nr.4. vom 25.5.41 bis 31.12.41. US National Archives (NARA) T-315 R-1747 frame 000336 and Boevaia deiatel’nost’ 146 TBr s 20 noiabria 1941 goda po 1 fevralia 1941 goda. TsAMO f.3111.o.1.d.1.1.3-4. Only on 21 December would 252nd Infantry Division note that 146 Tank Brigade had ‘around 50 tanks’, ‘of English origin’ as a result of the testimony of a PoW. 252. Inf. Division. Abt. Ic. Div.Gef.St., 21.12.1941. Gefangenenaustrage. NARA T-315 R-1748 frame 000411.

²² Armeoberkommando 9. Abt.Ic/A.O. A.H.Qu., den 25.11.1941. Feindnachrichtenblatt ... (Stand vom 24.11. abends). TsAMO f.500.o.12454.d.250.1.285. Solnechnogorsk is incorrectly written as Stolnetschogorsk.

ло пользу как собственно Великобритании, так и всем странам Антигитлеровской коалиции. Британские танки и самолеты, как и в случае с Северной Африкой, должны были помочь Советскому Союзу при условии, что они направлялись туда, где были больше всего необходимы, и где советские экипажи могли максимально эффективно использовать их, чтобы переломить ход войны в свою пользу. В то же самое время формирование антигитлеровской коалиции, бесстрашным символом которой стали арктические конвои, стало важным событием с точки зрения укрепления боевого духа многих людей в Британии и СССР, вселив в них уверенность, что они сражаются не в одиночку. Хотя трансформация мировоззренческих установок в обеих странах не могла произойти мгновенно, уверенность в реальности и эффективности коалиции лишь ускорила этот процесс. Британский историк Филип Белл с уверенностью отмечает следующее: «В период между 1941 г. и на-

чалом 1943 г. выражаемое в прессе и в обществе восхищение непреклонностью и боевой мощью Советского Союза (согласно данным опросов общественного мнения и отчетам службы внутренней разведки) было настолько сильным, что ни одна публичная фигура не смогла бы открыто усомниться в советской политике, намерениях или принципах»⁴⁶.

Британское общество могло быть воодушевлено тем фактом, что заводы страны занимались очень важным делом, обеспечивая Красную армию вооружением и техникой, необходимыми для ведения боев с войсками «оси» с целью их сдерживания. Тот факт, что эта боевая техника доставлялась в СССР силами Королевского военно-морского флота и гражданских торговых судов в составе арктических конвоев, может быть немного облегчит совесть некоторых британских политиков, которые считали, что Великобритания могла бы сделать больше для своих советских союзников.

Приложения

* Пер. А.А. Чекалина.

¹ Рубрика «Военное обозрение»: «Соединение RAF в России. Боевая техника и оборудование уже перевезены» («Таймс» (Лондон), 15 сент. 1941 г., с. 4); дополнительный материал по теме также на с. 5; краткая заметка была опубликована три дня спустя с информацией о том, что авиакрыло уже успело вступить в бой с противником. Рубрика «От нашего специального корреспондента»: «RAF вступает в бой с врагом в России» (газета «Таймс», 18 сент. 1941 г., с. 4).

² Более подробное описание в книге: Hugh Harkins (ed.), Hurricane IIB Combat Log – 151 Wing RAF North Russia 1941 (Glasgow: Centurion Publishing, 2013). Для целей данной статьи была использована версия с сервиса Kindle.

³ См.: Супрун М. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997. С. 39–40.

⁴ 466 танков прибыли из Великобритании и 27 из США (см.: Alexander Hill, The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader (Abingdon, Oxon: Routledge, 2009), p. 173.

⁵ Наряду с 487 танкетками (Т-30 и Т-40) и 101 легкой самоходной артиллерийской установкой (ЗиС-30 на базе артиллерийского тягача Т-20 «Комсомолец»). См.: Солянкин А.Г. и др. Отечественные бронированные машины. XX век. Т. 2. Отечественные бронированные машины. 1941–1945 гг. М., 2005. С. 12–13, 24.

⁶ Alexander Hill, The Red Army and the Second World War (Cambridge: Cambridge University Press, 2016), p. 288.

⁷ Предположительно, Уинстон Черчилль готовился оказать поддержку Советскому Союзу в случае вторжения на его территорию немецких войск еще до того, как это случилось на самом деле, хотя Черчиллю и его соратнику лорду Бивербруку (ставшему впоследствии министром запасов и снабжения) пришлось проделать определенную работу в целях преодоления сопротивления оппозиции, выступавшей против оказания существенной поддержки Советскому Союзу после немецкого вторжения. См. Avram

²³ Armeeoberkommando 4. Ic. A.H.Qu., den 25.11.1941. Ic – Morgenmeldung vom 25.11.1941. TsAMO f.500.o.12454.d.168.1.120. Solnechnogorsk again is misspelt, this time as Sselnetschnogorsk.

²⁴ Oberkommando des Heeres. Generalstab des Heeres. O.Qu.IV-Abt.Fr.H.Ost (II.L). Nr.4287/41 geh. H.??? Qu. 27.11.41. Geheim: Lagebericht Ost Nr.165. B. Heeresgruppe Mitte: TsAMO f.500.o.12451.d.296.1.232. See also Generalkommando IX.A.K. Abteilung Ic. An Panzergruppe 4, Ic. K. Gef.-Stand, den 27.11.41., NARA T-314 R-408 frame 000121 in which 'English' tanks were identified as attached to '146th Motor Rifle Battalion'.

²⁵ Boevaiia deiatelnost' 146 TBr s 20 noiabria 1941 goda po 1 fevralia 1942 goda. No earlier than 1 February 1942. TsAMO f.3111.o.1.d.1.11.4-5.

²⁶ Ibid., II.6-7, during which period in late November its motor rifle battalion was briefly encircled.

²⁷ Ibid., I.2.

²⁸ Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War*, p. 289.

²⁹ Ibid., p.266. See also V.M. Safir, "Oborona Moskvi. Narofominskii proriv 1-5 dekabria 1941 goda (chto bilo i chego ne bilo v deisvitel'nosti)", in *Voenna-istoricheskii arkhiv*, Number 1 (1997), pp. 77–125.

³⁰ Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 85; [Map] 33A. Polozhenie chastei armii 1-5.12.41. TsAMO f.208.o.2511.d.912, that can be found here <https://pamyat-naroda.ru/documents/view/?id=100261003> [Accessed 6 April 2021].

³¹ After fighting during the daytime on 2 December, only sixty-five infantrymen accompanied 136th Independent Tank Battalion as it went over to the defence that night not far to the east of their objectives, and even the next day the continuation of Soviet operations did not for example include two ski battalions (23rd and 24th) and 18th Infantry Brigade theoretically allocated as support. Apparently, according to Soviet after-action reports, even on 3 December 'the concentration of the infantry was delayed' and 'at the allotted time the infantry did not attack'. See Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War*, p. 266.

³² See Kratkii otchet o boevikh deistviakh 20 tankovoi brigade. 12.12.41. TsAMO f.3098.o.1.d.19.1.85 and a very detailed German after-action report by 258th Infantry Division, 258 Division. Abt. Ia. Div.Gef.Stand, im Februar 1942. Gefechtsbericht der 258. J.D. über den Angriff über die Nara bis an die Desna bei Burzewo und anschließenden Rückzug in die Ausgangsstellung in der Zeit vom 1.12.-4.12.1941. NARA T-315 R-1817 frames 000404-000459.

³³ Ibid, p. 267 and [Map] 33A. Polozhenie chastei armii 1-5.12.41. TsAMO f.208.o.2511.d.912.

³⁴ See Heeresgruppe Mitte. Ia Nr. T 1267/41 geh. H.Qu., 4.12.41. 1.00 Uhr. Tagesmeldung 3.12.41. TsAMO f.500.o.12454.d.222.1.181ob.

³⁵ Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 85 and NKO SSSR. Upravlenie 23 tankovoi brigadi. 22 noiabria 1943. No.0787. Komandiru 9 tankovogo korpusa. TsAMO f.3102.o.1.d.3.11.53-55.

³⁶ ...Nachal'niku ABTV 50 armii na 22:00 19.12.41. TsAMO f.3136.o.1.d.3.1.193. Operational intentions for 50 Army at this time, including the role of 131st ITB, are graphically well represented at this time in Vedomost' sootnosheniia sil na fronte 50 armii na 19–20 Dekabria 1941 goda. TsAMO f.405.o.9769.d.5.11.275-6.

³⁷ As Mikhail Bariatinskii notes in his book on *Tanki lend-liza v boiu* (Moscow: Iauza/Eksmo, 2009), pp.70-2, for the Matilda, before going on to quote at length an unreferenced Soviet report on this tank from 21 January 1942 that takes a balanced view of the tank's strengths and weaknesses.

³⁸ See for example Alexander Hill, 'British Lend-Lease Tanks and the Battle of Moscow, November–December 1941 – Revisited', in *The Journal of Slavic Military Studies*, Volume 22, Number 4 (2009), p. 581 onwards.

³⁹ [23 TBr] 6 ianvaria 1942 g. No. 51. Nachal'niku ABTV 49 armii.Doklad o takticheskome primenenii zimoi tankov Angliiskogo proizvodstva Mk-2, Mk-3 i tankov otechestvennogo proizvodstva T-60, v boevikh usloviakh. TsAMO f.3102.o.1.d.2.11.18-21.

⁴⁰ [Ab]t. Ic/A.O. 24.11.41. 18.15 Uhr. Abendmeldung A.O.K.2, Ic: TsAMO f.500.o.12454.d.247.1.70 and [I.c.] / A.O. 29.11.41. 7.25 Uhr. Morgenmeldung A.O.L.9-Ic: TsAMO f.500.o.12454.d.247.1.88ob, respectively.

⁴¹ Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 174.

⁴² Ibid., p. 175.

⁴³ Mikhail Bikov and Vladimir Anokhin, *Vse istrebitel'nie aviapolki Stalina. Pervaia pol'naia entsiklopediia* (Moscow: Iauza, 2014), p.411. The Google Play version provided by Litres was consulted here; [Zhurnal boevikh deistvii 152 IAP] Entries for 27 November–4 December 1941. TsAMO f.22352.o.213257s.d.2.11.17-18.

⁴⁴ Mikhail Bikov and Vladimir Anokhin, *Vse istrebitel'nie aviapolki Stalina. Pervaia pol'naia entsiklopediia*, p.393; [Zhurnal boevikh deistvii 126 IAP] Entries for 17 October 1941–8 January 1942. TsAMO f.22296.o.198578s.d.2.11.2-4.

Lytton, 'In the House of Rimmon: British Aid to the Soviet Union, June–September 1941', in *The Journal of Slavic Military Studies*, Volume 26, Number 4 (2013), с. 680, и более подробно с. 673–704; см. также: Abraham Roof, 'A Separate Peace? The Soviet Union and the Making of British Strategy in the Wake of 'Barbarossa', June–September 1941', in *The Journal of Slavic Military Studies*, Volume 22, Number 2 (2009), pp. 236–252.

⁸ Рубрика «От нашего специального корреспондента»: «Британские танки в России. Визит посла на танковый завод. «Мы можем использовать их все» («Таймс» (Лондон), 23 сент. 1941 г., с. 2).

⁹ Никифоров Ю.А. и др. (ред.) Иван Михайлович Майский. Дневник дипломата. Лондон, 1934–1943: в 2 кн. Кн. 2, ч. 2: 22 июня 1941–1943 гг. М.: Наука, 2009. С. 53.

¹⁰ Неделя производства танков для СССР в Англии // Правда. 1941. 24 сент. (№ 265). С. 4.

¹¹ См.: Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 76.

¹² Вероятнее всего, проведенные ранее исследования были бы невозможны без фронтового дневника Николая Бирюкова или записей британской военной миссии. (См.: Бирюков Н.И. *Танки фронту! Записки советского генерала*. Смоленск, 2005); секретная шифрограмма. От кого: 30 военная миссия. Кому: Военное министерство. Получено: 11/12/1941. Национальный архив WO193/580.

¹³ <https://pamyat-naroda.ru/> (дата обращения: 6.04.2021).

¹⁴ <https://germandocsinrussia.org/ru/nodes/1-russisch-deutsches-projekt-zur-digitalisierung-deutscher-dokumente-in-den-archiven-der-russischen-federation> (дата обращения: 6.04.2021).

¹⁵ Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War*, p. 289 и Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 85, со ссылкой на Николая Бирюкова («Танки фронту!», с. 57).

¹⁶ Боевая деятельность 146 тбр с 20 ноября 1941 года по 1 февраля 1942 года. ЦА МО РФ. Ф. 3111. Оп. 0000001. Д. 0001. Л. 2.

¹⁷ Согласно данным Западного фронта на 25 ноября, 138-й отдельный танковый батальон направлялся из Карпово в Есипово по Ленинградскому шоссе недалеко от Москвы. Согласно документам, 27 ноября батальон занял позиции вместе с 7-й гвардейской стрелковой дивизией на окраине села Ложки немного южнее Есипово. Согласно документам 7-й гвардейской стрелковой дивизии, танковый батальон вел боевые действия вместе с 159-м стрелковым полком этой дивизии 27 ноября, а на следующий день батальон принимал участие в наступлении на Есипово (Журнал боевых действий. 64 стрелковая дивизия (позднее 7 гв. стрелковая дивизия) // ЦА МО РФ. Ф. 1059. Оп. 0000001. Д. 0004. Л. 43).

¹⁸ Члену Военного Совета 16 Армии дивизионному комиссару тов. Лобачеву. Доклад о боевых действиях 146 танковой бригады за весь период ее боевых действий. 25.8.42 // ЦА МО РФ. Ф. 3111. Оп. 0000001. Д. 0008. Л. 57; Боевая деятельность 146 тбр с 20 ноября 1941 года по 1 февраля 1942 г. // ЦА МО РФ. Ф. 3111. Оп. 0000001. Д. 0001. Л. 2–3.

¹⁹ Боевая деятельность 146 тбр с 20 ноября 1941 года по 1 февраля 1942 г. // ЦА МО РФ. Ф. 3111. Оп. 0000001. Д. 0001. Л. 3–4.

²⁰ Установление связи между 78-й стрелковой дивизией и 146-й танковой бригадой представляло собой нелегкую задачу, что, по всей видимости, было типичным во время выполнения боевых операций советскими войсками в соответствующий период, в связи с чем данную задачу предположительно удалось решить только с помощью размещавшейся неподалеку 18-й стрелковой дивизии. См.: Белобородов А. На истринском направлении // Военно-истор. журн. 1962. № 2. С. 95.

²¹ Согласно документам 146-й танковой бригады, наступление происходило без поддержки 108-й стрелковой дивизии, однако по свидетельствам 252-й пехотной дивизии вермахта были задействованы значительные силы пехоты, сопровождавшиеся огнем минометов и артиллерии. 252 Inf.Div. Ia. Kriegstagebuch Nr.4. vom 25.5.41 bis 31.12.41. US National Archives (NARA) T-315 R-1747 frame 000336 и Боевая деятельность 146 тбр с 20 ноября 1941 г. по 1 февраля 1942 г. // ЦА МО РФ. Ф. 3111. Оп. 0000001. Д. 0001. Л. 3–4. Согласно показаниям одного из военнопленных, только 21 декабря 252-я пехотная дивизия обратила внимание на то, что в состав 146-й танковой бригады входят «около 50 танков английского производства». Inf. Division. Abt. Ic. Div.Gef.St., 21.12.1941. Gefangenenaussage. NARA T-315 R-1748 frame 000411.

²² Armeoberkommando 9. Abt.Ic/A.O. A.H.Qu., den 25.11.1941. Feindnachrichtenblatt ... (Stand vom 24.11. abends). TsAMO f.500.o.12454.d.250.1.285. Солнечногорск неверно записан как Столнечногорск.

²³ Armeoberkommando 4. Ic. A.H.Qu., den 25.11.1941. Ic – Morgenmeldung vom 25.11.1941. TsAMO f.500.o.12454.d.168.1.120. Вновь допущена ошибка в названии города Солнечногорска, на этот раз он записан как Сселнечногорск.

²⁴ Oberkommando des Heeres. Generalstab des Heeres. O.Qu.IV-Abt.Fr.H.Ost (II L). Nr.4287/41 geh. H.??? Qu. 27.11.41. Geheim: Lagebericht Ost Nr.165. B. Heeresgruppe Mitte // ЦА МО РФ. Ф. 500. Оп. 12451. Д. 296. Л. 232. См. также: Generalkommando IX.A.K. Abteilung Ic. An Panzergruppe 4, Ic. K. Gef.-Stand, den 27.11.41., NARA T-314 R-408 frame 000121, в котором «английские» танки приписываются 146-му мотострелковому батальону.

²⁵ Боевая деятельность 146 тбр с 20 ноября 1941 года по 1 февраля 1942 года. Не ранее чем 1 февраля 1942 г. // ЦАМО РФ. Ф. 3111. Оп. 0000001. Д. 0001. Л. 4–5.

⁴⁵ Mikhail Bikov and Vladimir Anokhin, *Vse istrebitel'nie aviapolki Stalina*, p. 149.

⁴⁶ Philip M.H. Bell, 'British Government Views on the Importance of Public Opinion during the Second World War', in *Mélanges de l'école française de Rome*, Volume 108, Number 1 (1996), p. 37, available at https://www.persee.fr/doc/mefr_1123-9891_1996_num_108_1_4420 [Accessed 20 April 2021]. Here he refers to his book, *John Bull and the Bear: British Public Opinion, Foreign Policy and the Soviet Union, 1941–1945* (London: Edward Arnold, 1990). For some indication of changing attitudes towards the western Allies in the Soviet Union during this period and beyond, see A.V. Golubev and O.S. Porshneva, *Obraz soiuznika v soznanii rossiiskogo obshchestva v kontekste mirovikh vojn* (Moscow: Novii khronograf, 2011), especially Part 2, sections 2 and 4.

²⁶ Там же. Л. 6–7 (о периоде в конце ноября, когда мотострелковый батальон танковой бригады был ненадолго окружен).

²⁷ Там же. Л. 2.

²⁸ Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War*, p. 289.

²⁹ Там же. С. 266; см. также Сафир В.М. Оборона Москвы. Нарофоминский прорыв 1–5 декабря 1941 г. (что было и чего не было в действительности) // Военно-истор. архив. № 1 (1997). С. 77–125.

³⁰ Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 85; [Карта] 33А. Положение частей армии 1-5.12.41 // ЦА МО РФ. Ф. 208. Оп. 2511. Д. 912. URL: <https://ramyat-naroda.ru/documents/view/?id=100261003> (дата обращения: 6.04.2021).

³¹ После дневных боев 2 декабря только 65 пехотинцев сопровождали 136-й отдельный танковый батальон во время его перехода в оборону немного восточнее объектов наступления, и даже на следующий день в целях продолжения боевых действий советские войска не стали использовать, например, два лыжных батальона (23-й и 24-й) и 18-ю пехотную бригаду, которые, вероятно, были направлены для обеспечения поддержки. Согласно советским боевым донесениям можно предположить, что даже 3 декабря «сосредоточение сил пехоты откладывалось» и «в назначенное время пехота не перешла в наступление». См. Alexander Hill, *The Red Army and the Second World War*, p. 266.

³² См.: Краткий отчет о боевых действиях 20 танковой бригады. 12.12.41 // ЦА МО РФ. Ф. 3098. Оп. 0000001. Д. 0019. Л. 85; чрезвычайно подробное боевое донесение немецкой 258-й пехотной дивизии, 258 Division. Abt. Ia. Div.Gef.Stand, im Februar 1942. Gefechtsbericht der 258. J.D. über den Angriff über die Nara bis an die Desna bei Burzewo und anschließenden Rückzug in die Ausgangsstellung in der Zeit vom 1.12.-4.12.1941. NARA T-315 R-1817 frames 000404-000459.

³³ Там же. С. 267 и [Карта] 33А. Положение частей армии 1-5.12.41 // ЦА МО РФ. Ф. 208. Оп. 2511. Д. 912.

³⁴ См.: Heersgruppe Mitte. Ia Nr. T 1267/41 geh. H.Qu., 4.12.41. 1.00 Uhr. Tagesmeldung 3.12.41 // ЦА МО РФ. Ф. 500. Оп. 12454. Д. 222. Л. 181об.

³⁵ Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 85; НКО СССР. Управление 23 танковой бригады. 22 ноября 1943. № 0787. Командиру 9 танкового корпуса // ЦА МО РФ. Ф. 3102. Оп. 0000001. Д. 0003. Л. 53–55.

³⁶ ...Начальнику АБТВ 50 армии на 22:00 19.12.41 // ЦА МО РФ. Ф. 3136. Оп. 0000001. Д. 0003. Л. 193; Боевые планы 50-й армии на тот момент, включая роль 131-й отдельной танковой дивизии, хорошо графически показаны в Ведомости соотношения сил на фронте 50-й армии на 19–20 декабря 1941 г. // ЦА МО РФ. Ф. 405. Оп. 9769. Д. 0005. Л. 275-6.

³⁷ Как отмечает Михаил Барятинский в своей книге «Танки ленд-лиза в бою» (М., 2009), с. 70-2, о «Матильде», прежде чем привести пространную цитату из неизвестного советского отчета об этом танке от 21 января 1942 года. В данном отчете представлена адекватная характеристика преимуществ и недостатков соответствующего танка.

³⁸ См., например: Alexander Hill, 'British Lend-Lease Tanks and the Battle of Moscow, November–December 1941 – Revisited', in *The Journal of Slavic Military Studies*, Volume 22, Number 4 (2009), с. 581 и далее.

³⁹ [23 тбр] 6 января 1942 г. № 51. Начальнику АБТВ 49 армии. Доклад о тактическом применении зимой танков английского производства Mk-2, Mk-3 и танков отечественного производства Т-60 в боевых условиях // ЦА МО РФ. Ф. 3102. Оп. 0000001. Д. 0002. Л. 18–21.

⁴⁰ [Аб]т. Ic/A.O. 24.11.41. 18.15 Uhr. Abendmeldung A.O.K.2, Ic // ЦА МО РФ. Ф. 500. Оп. 12454. Д. 247. Л. 70; [I.c.]/A.O. 29.11.41. 7.25 Uhr. Morgenmeldung A.O.L.9-Ic // ЦА МО РФ. Ф. 500. Оп. 12454. Д. 247. Л. 88об.

⁴¹ Alexander Hill, *The Great Patriotic War of the Soviet Union, 1941–1945: A documentary reader*, p. 174.

⁴² Там же. С. 175.

⁴³ Бирюков М. и Анохин В. Все истребительные авиаполки Сталина. Первая полная энциклопедия (М., 2014, с. 411). Для целей данной статьи была использована версия Google Play с сервиса «Литрес»; [Журнал боевых действий 152 ИАП] Записи с 27 ноября по 4 декабря 1941 г. // ЦА МО РФ. Ф. 22352. Оп. 213257. Д. 0002. Л. 17–18.

⁴⁴ Бирюков М. и Анохин В. Указ. соч. С. 393; [Журнал боевых действий 126 ИАП] Записи с 17 октября 1941 г. по 8 января 1942 г. // ЦА МО РФ. Ф. 22296. Оп. 198578. Д. 0001. Л. 2–4.

⁴⁵ Бирюков М. и Анохин В. Указ. соч. С. 149.

⁴⁶ Philip M.H. Bell, 'British Government Views on the Importance of Public Opinion during the Second World War', in *Mélanges de l'école française de Rome*, Volume 108, Number 1 (1996), p. 37. URL: https://www.persee.fr/doc/mefr_1123-9891_1996_num_108_1_4420 (дата обращения: 20.04.2021). Здесь он ссылается на свою книгу John Bull and the Bear: British Public Opinion, Foreign Policy and the Soviet Union, 1941–1945 (London: Edward Arnold, 1990). О некоторых свидетельствах изменения отношения к западным союзникам в СССР в течение данного периода и в дальнейшем см.: Голубев А.В. и Поршнева О.С. Образ союзника в сознании российского общества в контексте мировых войн (М., 2011), особенно Ч. 2, разд. 2 и 4.

I.V. Bystrova

WINSTON CHURCHILL AND THE ARCTIC CONVOYS TO RUSSIA*

Winston Churchill's life was inextricably linked with the sea and ships. In his letters to F.D. Roosevelt, he would often sign himself Former naval person. In October 1911, Churchill was appointed First Lord of the Admiralty and reformed the British Royal Navy. After the UK declared war on Germany on September 3, 1939, Churchill was again offered the position of First Lord of the Admiralty. One naval legend has it that ships of the British Royal Navy and naval bases exchanged a message "Winston is back".

Churchill's relationship with Russia was not easy. He collaborated with the Imperial Russian Navy but after the 1917 revolution he became a fierce opponent of the Bolsheviks and one of those who initiated intervention in the Soviet republics when the Civil War raged in what was left of the Russian Empire.

However, Hitler and Nazism became his main enemy in the new world war. On May 10, 1940, King George VI of the United Kingdom appointed Churchill Prime Minister. Churchill headed the War Cabinet and took the position of Minister of Defense. During the Battle of Britain, his popularity grew unprecedentedly high.

Right before Germany attacked the USSR, Churchill, in a telegram to F.D. Roosevelt, made his position clear regarding the actions of the UK in the event of the outbreak of this new war. On June 15, 1941, he



addressed the President of the United States and traditionally signed himself Former naval person. In the telegram, Churchill said, "From every source at my disposal, including some most trustworthy, it looks as if a vast German onslaught on Russia is imminent. Not only are the main German armies deployed from Finland to Roumania, but the final arrivals of air and armored forces are being completed. The pocket battleship Lutzow which put her nose out of the Skagerrak yesterday and was promptly torpedoed by our coastal aircraft, was very likely going north to give naval strength of the Arctic flank. Should this new war break out, we shall of course give all encouragement and any help we can spare to the Russians following principle that Hitler is the foe we have to beat."¹

И.В. Быстрова

УИНСТОН ЧЕРЧИЛЛЬ И СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ В РОССИЮ

Жизненный путь Уинстона Черчилля был неразрывно связан с морем и кораблями. Свои послания Ф. Рузвельту он часто подписывал «От одной военно-морской персоны» (вольный вариант перевода – «От одного военного моряка»). В октябре 1911 г. Черчилль был назначен на должность Первого лорда Адмиралтейства. Он провел ряд реформ британского флота. Со вступлением Великобритании в войну с Германией 3 сентября 1939 г. Черчиллю был снова предложен пост Первого лорда Адмиралтейства. Согласно морской легенде, корабли Королевского Военно-морского флота Великобритании и военно-морские базы обменялись сообщением с текстом: «Уинстон вернулся».

Отношения с Россией складывались у Черчилля не просто. Он сотрудничал с военно-морским флотом императорской России, но после революции 1917 г. стал яростным противником большевиков и одним из инициаторов интервенции в советские республики на фоне развернувшейся на обломках Российской империи Гражданской войны.

Однако главным его врагом в новой мировой схватке стал Гитлер и нацизм. 10 мая 1940 г. король Великобритании Георг VI назначил Черчилля премьер-министром. Черчилль возглавил Военный кабинет и занял пост министра обороны. В ходе битвы за Британию популярность его стала беспрецедентной.

Накануне нападения Германии на СССР Черчилль выразил свою четкую позицию в отношении действий Великобритании в случае начала этой новой войны в телеграмме Ф. Рузвельту. 15 июня 1941 г. он традиционно обратился к президенту США под именем «бывшая морская персона»: «Из всех источников, находящихся в моем распоряжении, в том числе самых надежных, представляется, что обширное вторжение Германии в Россию неизбежно. Не только главные германские армии развернуты от Финляндии до Румынии, но и развертывание последних авиационных и танковых подразделений завершено. Карманный военный корабль «Лютцов», который вчера высунул свой нос из Скагеррака и был удачно торпедирован нашим самолетом береговой охраны, очень вероятно двигался на север для военно-морского подкрепления арктического фланга. Если эта новая война разразится, мы должны, конечно, предоставить русским всю поддержку и возможную помощь, которую сможем выделить, следуя принципу, что врагом, которого мы должны победить, является Гитлер»¹.

В день нападения Германии на СССР 22 июня 1941 г. У. Черчилль сразу выступил в поддержку России. Пока США не вступили в военные действия, он сделал все возможное, чтобы организовать поставки в СССР военных материалов. Великобритания получала помощь от США по

On the day of the German attack on the USSR on June 22, 1941, Churchill immediately came out in support of Russia. Before the United States engaged in hostilities, he did everything in his power to arrange supply of military materiel to the USSR. The UK received aid from the United States under the Lend-Lease program and agreed to send a substantial part of this aid to the USSR in the first months of the war.

Churchill initiated personal correspondence with Joseph Stalin. He sent his first personal message to the Soviet leader on July 8, 1941. In it, he said, "We are very glad here that the Russian armies are making such strong and spirited resistance to the utterly unprovoked and merciless invasion of the Nazis... We shall do everything to help you that time, geography and our growing resources allow."² He welcomed the arrival of the Soviet military mission in London. The British military and economic missions arrived in Moscow on June 27, 1941. On June 28, the British mission received a Soviet application for the supply of raw materials that the Soviet Union would like to purchase from the UK³. Churchill suggested Stalin a number of joint military operations in the Arctic⁴.

On July 26, 1941, in a personal message, Churchill told Stalin about the first planned British deliveries to the USSR: "I am very glad to inform that the War Cabinet have decided, in spite of the fact that this would seriously deplete our fighter aircraft resources, to send to Russia as soon as possible 200 Tomahawk Fighter Airplanes. One hundred and forty of these will be sent from here to Archangel, and 60 from our supplies in the United States of America."⁵ It

was also planned to supply civilian products and raw materials (footwear, rubber, tin, wool, etc.).

In the directive by the Prime Minister and Minister of Defense "Anglo-American-Russian Conference" presented to the War Cabinet on September 22, 1941, Winston Churchill outlined his ideas on the issue of providing assistance to the USSR in the critical situation of the fall of 1941. Based on the results of discussions between Lord Beaverbrook and US representative W.A. Harriman, an agreement on the amount of supplies to the USSR was made, which had to be discussed at a conference in Moscow. Speaking about the routes of delivering goods to the USSR, Churchill pointed out the importance of keeping the route in the Far East (Vladivostok) open. Churchill considered the route from the Persian Gulf to the Caspian Sea the most promising, however, he had no doubt that the Soviets preferred the fastest Northern Route for the delivery of goods and would use the upcoming conference to focus on analyzing the possibilities of Arkhangelsk and its railroad connections with central Russia, taking into account both "ice conditions" and "probable enemy actions"⁶.

In his message to Stalin on September 21, 1941, Churchill emphasized the UK contribution to providing aid to the USSR. First, he noted that deliveries in the first planned period fell on the shoulders of the UK. The Soviet leader would see that, before the end of June 1942, supplies were almost entirely made up by British products or products that the UK purchased from the United States or received under the Lend-Lease Act. This state of affairs could also be explained by the fact that,

программе ленд-лиза и согласилась в первые месяцы войны передать СССР существенную часть этой помощи.

Черчилль стал инициатором личной переписки с И.В. Сталиным. Первое личное послание он отправил 8 июля 1941 г.: «Мы все здесь очень рады тому, что русские армии оказывают такое сильное, смелое и мужественное сопротивление совершенно неспровоцированному и безжалостному вторжению нацистов». Премьер-министр обещал сделать все, чтобы помочь России, «поскольку это позволяет время, географические условия и наши растущие ресурсы»². Он приветствовал прибытие в Лондон советской военной миссии. Военная и экономическая миссии Великобритании прибыли в Москву 27 июня 1941 г. 28 июня английской миссии была передана советская заявка на поставки сырья, которое Советский Союз хотел бы закупить у Англии³. Черчилль предложил Сталину ряд совместных военных операций в Арктике⁴.

26 июля 1941 г. в личном послании Черчилль сообщил Сталину о первых поставках, планировавшихся англичанами: «Я очень рад сообщить Вам, что Военный кабинет, несмотря на то, что это серьезно уменьшит наши ресурсы истребителей, единодушно решил послать в возможно короткий срок в Россию двести истребителей «Томагавк», 140 из этих самолетов будут отправлены в Архангельск отсюда, 60 – из числа заказанных нами в Соединенных Штатах»⁵. Планировались также поставки гражданской продукции и сырья (обувь, каучук, олово, шерсть и т.д.).

В директиве премьер-министра и министра обороны «Англо-американо-русская конференция», представленной Военному кабинету 22 сентября 1941 г. Уинстон Черчилль из-

ложил позиции по вопросу оказания помощи СССР в критической обстановке осени 1941 г. Исходя из результатов бесед между лордом Бивербруком и американским представителем В.А. Гарриманом была достигнута договоренность о размерах поставок в СССР, что следовало обсудить на конференции в Москве. Говоря о путях доставки грузов в СССР, Черчилль указывал на важность «сохранения открытым» дальневосточного пути (Владивостока). Наиболее перспективным Черчилль считал путь из Персидского залива на Каспий, но не сомневался в том, что советская сторона отдавала предпочтение наиболее быстрому, северному пути доставки грузов, и на предстоящей конференции уделит главное внимание анализу возможностей Архангельска и его железнодорожных связей с Центральной Россией с учетом как «ледовой обстановки», так и «вероятных действий противника»⁶.

В послании Сталину от 21 сентября 1941 г. Черчилль подчеркнул вклад Великобритании в помощь СССР. Во-первых, он отметил, что поставки в намеченный первый период легли на плечи Великобритании: «Вы увидите, что до конца июня 1942 года поставки идут почти полностью за счет британской продукции или продукции, которую Соединенные Штаты предоставят нам в качестве наших собственных закупок или согласно закону о передаче займы или в аренду». Объяснялось такое положение тем, что, по словам Черчилля, «Соединенные Штаты были исполнены решимости предоставить нам ... все свои экспортные излишки, и для них нелегко было обеспечить в течение этого времени новые эффективные источники снабжения». Во-вторых, он подчеркнул основную вклад Великобритании в воен-

according to Churchill, the United States was determined to provide the UK with its entire export surplus, and it was not easy for them to secure new efficient supply sources during that time. Second, he highlighted the major contribution of the UK to military operations for ensuring transportation by sea and air superiority over the enemy. Since the land forces and their supplies, according to Churchill, made up, perhaps, only one-fifth or one-sixth of the Soviet or the German armies, the first thing the UK was obliged to do was to keep the seas open, and the second thing to do was to achieve critical air superiority⁷.

At that moment, organizing Arctic convoys to Russia became a priority for the British Prime Minister. On October 6, 1941, Churchill sent a personal message to Stalin with a detailed plan of supplies in the following one and a half to two months. The Prime Minister emphasized that he was delighted to hear from Lord Beaverbrook that the conference in Moscow proved a success and said, "We intend to run continuous cycle of convoys leaving every ten days." Churchill highlighted the key role of Arkhangelsk, "In arranging this regular cycle of convoys we are counting on Archangel to handle the main bulk of deliveries. I presume this part of the job in hand. Good wishes."⁸

The next message of October 12 was evidence of the Prime Minister's personal control over supplies to the USSR. "I have given incessant directions to accelerate by every means the deliveries at Archangel as reported to you in my telegram of the 6th October. Your request for 3,000 lorries will be met immediately from our Army stock, but deliveries must not impede the flow of tanks and

aircraft. We are asking Harriman to arrange a larger long-term program from the United States."⁹

In early November, he asked to speed up sending those supplies to local authorities in the USSR. "I hope our supplies are being cleared from Archangel as fast as they come in... Please make sure that our technicians who are going with the tanks and aircraft, have full opportunity to hand these weapons over to your men under the best conditions... These weapons are sent at our peril and we are anxious they shall have the best chance."¹⁰

Stalin replied with accusations that tanks, artillery and aircraft arrived badly packaged, individual pieces of artillery arrived on different ships, and the planes were so badly packaged that the Soviets received them broken¹¹.

Six months after the start of the Soviet-German war, Churchill recognized the crucial contribution of Russia and the Red Army to the hostilities. At a meeting of the Defense Committee (Operations) of the War Cabinet on January 22, 1942, Prime Minister's Directive D.O. (42) 142/6 was presented. Part I of the memorandum on the course of the future war "Atlantic Front" dated December 16, 1941 stated the critical importance of Hitler's defeat in the war with the USSR during World War II (as Soviet historians would call it, "the collapse of the theory of Blitzkrieg"). According to the Prime Minister, "Hitler's failure and losses in Russia are the prime fact at the war this time. We cannot tell how great the disaster to the German Army and the Nazi regime will be. This regime has hitherto lived upon easily and cheaply won successes. Instead of what was imagined to be a swift and easy victory, it has now to face the shock of a Winter of slaughter

ные действия в виде обеспечения морских перевозок и превосходства над противником в воздухе. Поскольку сухопутная армия и ее снабжение, по его оценке, «составляют, может быть, только одну пятую или одну шестую Вашей или германской армий, то «наш первый долг и потребность заключаются в том, чтобы держать моря открытыми, а наш второй долг – достигнуть решительного превосходства в воздухе»⁷.

Организация северных конвоев в Россию стала в тот момент первоочередной задачей для британского премьер-министра. 6 октября 1941 г. Черчилль направил личное послание Сталину с подробным планом реализации поставок в ближайшие полтора-два месяца. Премьер-министр подчеркивал, что он был рад услышать от лорда Бивербрука об успехе конференции в Москве, и сообщал: «Мы собираемся отправлять вам конвои судов через каждые 10 дней». Черчилль особо подчеркнул главную роль Архангельска: «Организуя этот регулярный цикл конвоев, мы рассчитываем на Архангельск как на основную разгрузочную базу. Я надеюсь, что эта работа уже ведется. Шлю добрые пожелания»⁸.

Следующее послание от 12 октября свидетельствовало о личном контроле премьер-министра за поставками в СССР: «Я непрерывно следил за ускорением поставок в Архангельск, о которых я сообщал Вам в моей телеграмме от 6 октября. Ваша просьба о 3000 грузовиков будет немедленно удовлетворена из наших армейских запасов, но поставки не должны мешать потоку танков и самолетов. Мы просим г-на Гарримана позаботиться о более крупной программе поставок из Соединенных Штатов, рассчитанной на длительный период»⁹.

В начале ноября он попросил более быстро организовать процесс передачи этих поставок местным органам в СССР: «Я надеюсь, что наши поставки вывозятся из Архангельска с такой же быстротой, как они туда поступают... Прошу Вас обеспечить, чтобы наши техники, следующие с танками и самолетами, имели бы полную возможность передать это вооружение Вашим людям при наилучших условиях. Мы отправляем это вооружение с риском для себя, и мы весьма желали бы, чтобы оно использовалось самым лучшим образом»¹⁰.

Сталин ответил претензиями: «танки, артиллерия и авиация приходят в плохой упаковке, отдельные части артиллерии приходят в разных кораблях, а самолеты настолько плохо упакованы, что мы их получаем в разбитом виде»¹¹.

Спустя полгода после начала советско-германской войны, Черчилль признал решающий вклад России и Красной армии в военные действия. На заседании Комитета обороны (оперативного) Военного кабинета от 22 января 1942 г. была распространена директива премьер-министра D.O. (42) 142/6. В части первой меморандума о ходе ведения будущей войны «Атлантический фронт» от 16 декабря 1941 г. констатировалось решающее значение в ходе войны поражения Гитлера в войне с СССР (как называли бы советские историки, «крах теории молниеносной войны»). По мнению премьер-министра, «поражения и потери Гитлера в войне против России – это главный фактор в войне в настоящее время. Мы не можем сказать, насколько велика будет катастрофа германской армии и нацистского режима. Этот режим жил до сего времени тем, что легко и дешево одерживал победы. Вместо

and expenditure of fuel and equipment on the largest scale.

“Neither Great Britain nor the United States have any part to play in this event except to make sure that we send, without fail and punctually, the supplies we have promised. In this way alone shall we hold our influence over Stalin and be able to weave the mighty Russian effort into the general texture of the war.”¹²

However, in his post-war 6-volume work on the history of World War II, Churchill changed his point of view and called the Battle of the Atlantic “the dominating factor all through the war. Never for one moment could we forget that everything happening elsewhere, on land, at sea or in the air depended ultimately on its outcome...”¹³

Indeed, German commanders attached great importance to the fight against convoys. Submarine attacks did great damage to transatlantic shipments, and although at first convoys were escorted only in the most dangerous areas, after May 1941 it was done throughout the entire voyage across the ocean in a relay race manner¹⁴.

Arctic convoys to Russia went along one of the most dangerous routes. In 1942, after the failure of the Blitzkrieg, Hitler declared the Arctic a zone of fate in the struggle for naval domination. On January 16, 1942, the largest German ship, the battleship *Tirpitz*, arrived in Trondheim; the hunt for that battleship diverted the main naval forces of the British¹⁵. Although the British fleet under the command of Admiral J. Tovey had 4 battleships and the same number of heavy and 6 light cruisers, an aircraft carrier and 20 destroyers, those forces were constantly split up to escort convoys¹⁶. Soviet forces also defended the convoys. The Soviet Navy secured

the area between the 20th meridian east and the ports of Murmansk and Arkhangelsk.

Difficulties with shipments intensified in the spring of 1942, when the situation worsened in the southern wing of the Soviet-German front in the Kharkiv region, where a major offensive of the Red Army was planned (which subsequently ended as a major defeat for the Soviet troops), and the USSR was in dire need of ammunition supplies. On May 6, Stalin had no other option but to turn to Churchill, “I have a request to you. Some 90 steamers loaded with various important war materials to the USSR are bottled up at present in Iceland or in the approaches from America to Iceland. I understand there is a danger that the sailing of these ships may be delayed for a long time because of the difficulty to organize convoy escorted by the British Naval Forces.

“I am fully aware of the difficulties involved and of the sacrifices made by Great Britain in this matter.

“I feel it, however, incumbent upon me to approach you with the request to take all possible measures in order to ensure the arrival of all the above-mentioned materials in the USSR in the course of May as this is extremely important for our front.”¹⁷

Churchill replied with a message of May 9, 1942, in which he described in detail the problems of sending convoys with supplies to the USSR. “We have resolved to fight our way through to you with the maximum amount of war materials. On account of *Tirpitz* and other enemy surface ships at Trondheim the passage of every convoy has become a serious fleet operation. We shall continue to do our utmost...

“We are throwing all our available resources into solution of this

того, что представлялось легкой и быстрой победой, он теперь испытал шок убийственной зимы и расходов топлива и оборудования в огромных размерах. Ни Великобритания, ни Соединенные Штаты не принимают никакого участия в этих событиях, кроме того, чтобы обеспечить посылку, бесперебойно и пунктуально, поставок, которые мы обещали. Только таким путем можем мы сохранять влияние на Сталина и быть способными вплести могучие усилия России в общую ткань войны»¹².

Впрочем, в своем послевоенном 6-томном труде по истории Второй мировой войны, Черчилль видоизменил свою точку зрения, оценив битву за Атлантику как «доминирующий фактор на протяжении всей войны. Никогда ни на один момент мы не могли забыть, что все события на земле, в море, в воздухе, зависели, в конечном счете, от ее исхода...»¹³.

И действительно, немецкое командование придавало огромное значение борьбе с конвоями. Нападения подводных лодок наносили большой ущерб трансатлантическим перевозкам, и если поначалу охрана конвоев осуществлялась лишь в наиболее опасных районах, то после мая 1941 г. – на всем протяжении перехода через океан, по принципу эстафеты¹⁴.

Арктические конвои в Россию стали одним из самых опасных путей. В 1942 г. после провала «блицкрига» Гитлер объявил Арктику «зоной судьбы» в борьбе за морское господство. 16 января 1942 г. в Тронхейм прибыл крупнейший немецкий корабль линкор «Тирпиц», охота за которым отвлекала на себя основные морские силы англичан¹⁵. Хотя британский флот под командованием адмирала Д. Тови располагал 4 линкорами, таким же количеством тяжелых и 6 легкими крей-

серами, авианосцем и 20 эсминцами, но силы эти постоянно дробились для сопровождения конвоев¹⁶. В обороне конвоев участвовали и советские силы. Зоной ответственности советского флота являлся район между меридианом 20° в. д. и портами Мурманск и Архангельск.

Трудности в транспортировке усилились весной 1942 г., когда обострилась обстановка на южном крыле советско-германского фронта в районе Харькова, где планировалась крупная наступательная операция Красной армии (закончившаяся впоследствии крупным поражением советских войск), и СССР остро нуждался в поставках вооружений. 6 мая Сталин был вынужден обратиться к Черчиллю: «У меня просьба к Вам. В настоящее время скопилось в Исландии и на подходе из Америки в Исландию до 90 пароходов с важными военными грузами для СССР. Мне стало известно, что отправка этих пароходов задерживается на длительный срок по причине трудностей организации конвоя английскими морскими силами.

Я отдаю себе отчет в действительных трудностях этого дела и знаю о жертвах, которые понесла в этом деле Англия.

Тем не менее я считаю возможным обратиться к Вам с просьбой сделать все возможное для обеспечения доставки этих грузов в СССР в течение мая месяца, когда это нам особенно нужно для фронта»¹⁷.

Черчилль ответил подробным посланием от 9 мая 1942 г., в котором детально описал проблемы отправок конвоев с грузами в СССР: «мы решили пробить путь к Вам с максимальным количеством военных материалов. Вследствие наличия «Тирпица» и других вражеских надводных кораблей в Тронхейме проход каж-

problem, have dangerously weakened our Atlantic convoy escorts for this purpose, and, as you are no doubt aware, have suffered severe naval casualties in the course of these operations.”¹⁸

Churchill paid special attention to specific measures connected with participation of the Soviet armed forces in convoy operations.

Stalin responded to this message immediately, unlike in the first months of the war, the next day, May 12. “I... am writing to thank you for the promise to arrange for maximum delivery of the war materials to the USSR. We quite understand the difficulties which Great Britain is overcoming and those heavy sea losses which you are suffering while accomplishing this big task.

“As for your suggestion for the Air Force and Navy of the USSR to take more effective measures for protection of transports in the area mentioned by you, you may no doubt that on our part all possible measures will be taken immediately. It is necessary, however, to take into consideration the fact that our Naval Forces are very limited, and that our Air Forces in its vast majority are engaged at the battlefield.”¹⁹

The British nevertheless managed to send the May 1942 convoy to the USSR, about which Churchill informed Stalin on May 20. “A convoy of 35 ships sailed yesterday with orders to fight their way through to you. The Germans have about a hundred bombers in wait for these ships and escort. ...Much will depend on the extent to which your long-range bombers can bomb the enemy’s aerodromes, including that of Bardufoss, between the 22nd and 29th of this month...”²⁰

Churchill constantly followed the convoy’s progress. Informing Stalin about the meeting with V.M. Molotov,

upon his arrival in London on May 26, he specifically mentioned, “So far all has been well with the convoy, but it is now at its most dangerous stage. Many thanks for the measures you are taking to help it in.”²¹ In a message dated May 28, Stalin replied to Churchill that all possible measures to protect the convoy were being taken²². The convoy in question, PQ 16, came to Murmansk after fierce battles, having lost only five ships out of 35.

The most tragic page in the history of the Allied convoys was the tragedy of PQ 17 in early July 1942. Multiple publications are devoted to this. German commanders developed an operation that engaged 264 aircraft and 11 submarines, and two groups of surface ships were deployed in Trondheim and Narvik, including the battleship *Tirpitz*. The convoy left Reykjavik on June 27, 1942, consisting of 35 vessels (2/3 of them American, eight British ships, one Dutch ship, two Soviet tankers *Donbass* and *Azerbaijan* and three rescue ships). The main danger, from the point of view of the British commanders, was the *Tirpitz* escorted by surface forces. On July 3, the British sent a reconnaissance aircraft to the area in Trondheim where the *Tirpitz* presumably was. Having spotted no battleship there, they mistakenly assumed that the *Tirpitz* and *Admiral Hipper* had gone out to intercept the convoy²³. According to M. Suprun, after intense deliberation, First Lord of the Admiralty D. Pound ordered that the convoy should scatter²⁴.

V.N. Krasnov and I.V. Krasnov wrote that Pound’s second fatal decision was his order for the cruisers to go west at full speed. Left without any cover, scattered over a huge space, in the conditions of white nights, the

дого конвоя стал серьезной морской операцией. Мы будем продолжать делать все, что в наших силах. Мы бросаем все наши пригодные ресурсы для разрешения этой проблемы, ослабив с риском для себя наши эскорты конвоев в Атлантике для этой цели, и как Вам, несомненно, известно, мы потерпели тяжелые морские потери при проведении этих операций»¹⁸.

Особое внимание Черчилль уделил конкретным мероприятиям по участию вооруженных сил СССР в конвойных операциях.

Сталин ответил на это послание, не в пример первым месяцам войны, сразу – на следующий день 12 мая: «Я... приношу Вам благодарность за обещание принять меры по максимальной доставке военных материалов в СССР. Мы вполне понимаем, какие серьезные трудности приходится преодолевать Великобритании и какие тяжелые морские потери Вам приходится нести... Что касается Вашего предложения относительно принятия более крупных мер со стороны воздушных и морских сил СССР для охраны транспортов на указанном Вами участке, то можете не сомневаться, что все возможное с нашей стороны будет незамедлительно предпринято. При этом, однако, надо учесть, что наши морские силы, как Вам известно, весьма ограничены, а воздушные силы в своем громадном большинстве поглощены работой на фронте»¹⁹.

Британцам все же удалось отправить майский конвой 1942 г. в СССР, о чем Черчилль сообщил Сталину 20 мая: «Конвой, состоящий из тридцати пяти пароходов, отбыл вчера с указаниями пробить дорогу к Вам. Располагая приблизительно сотней бомбардировщиков, немцы подстерегают эти пароходы и охранение... Очень многое будет зависеть от сте-

пени, в какой Ваши бомбардировщики дальнего действия могут бомбить между 22 и 29 мая аэродромы противника, включая и находящийся в Бардуфоссе...»²⁰.

Черчилль неустанно следил за продвижением конвоя. Сообщая Сталину о встрече с В.М. Молотовым по его прибытии в Лондон 26 мая, он не преминул упомянуть, что «с продвижением конвоя пока все обстоит благополучно, но теперь он находится в самой опасной части пути. Большое спасибо за меры, которые Вы принимаете, чтобы содействовать его прибытию»²¹. В послании от 28 мая Сталин ответил Черчиллю, что все возможные меры по охране конвоя принимаются²². Указанный конвой с номером PQ-16 с ожесточенными боями пришел в Мурманск, потеряв всего 5 кораблей из 35.

Самой трагической страницей в истории союзных конвоев стала гибель в начале июля 1942 г. конвоя PQ-17. Этому сюжету посвящено немало исторических работ. Немецкое командование разработало операцию, на проведение было выделено 264 самолета, 11 подводных лодок, а в Тронхейме и Нарвике стояли две группы надводных кораблей, в том числе линкор «Тирпиц». Конвой вышел из Рейкьявика 27 июня 1942 г. в составе 35 судов (на 2/3 американских, 8 британских, 1 голландское, 2 советских танкера «Донбасс» и «Азербайджан» и 3 спасательных). Главную опасность, с точки зрения британского командования, представлял «Тирпиц» в сопровождении надводных кораблей. 3 июля англичане выслали на предполагаемое место стоянки «Тирпица» в Тронхейме самолет-разведчик. Не обнаружив там линкора, они ошибочно решили, что «Тирпиц» и «Адмирал Хиппер» вышли навстречу карава-

convoy ships became easy prey for German submarines and aviation²⁵.

The guilt of the British Navy commanders for the destruction of the convoy is obvious, however, the motives of the Brits' actions, as well as the sequence of events in the story with PQ 17, remain the subject for discussion. The tragic events forced Churchill to explain himself to Stalin in his message dated July 18. The Prime Minister analyzed the dynamics of the convoy operations. "We began running small convoys to North Russia in August 1941 and, until December, the Germans did not take any steps to interfere with them. From February 1942 the size of the convoys was increased, and the Germans then moved a considerable force of U-boats and a large number of aircraft to North Norway and make determined attacks on the convoys. By giving the convoys the strongest escort of destroyers and anti-submarine craft, the convoys got through with varying but not prohibitive losses..."

"The Home Fleet was thus in a position to prevent an attack by enemy surface forces. Before the May convoy was sent off, the Admiralty warned us that the losses would be very severe if... the Germans employed their surface forces to the eastward of Bear Island. We decided, however, to run the convoy. An attack by surface ships did not materialize, and the convoy got through with a loss of one-sixth, chiefly from air attack."

But then the situation, according to the Prime Minister, changed dramatically: "In the case of P.Q. 17, however, the Germans, at last used their forces in the manner we have always feared. They concentrated their U-boats to the westward of Bear Island and reserved their surface forces to the eastward of Bear Island.

"...I must explain the dangers and difficulties of these convoy operations, when the enemy's battle-squadron takes its station in the extreme north. We do not think it right to risk our Home Fleet east of Bear Island or where it can be brought under the attack of the powerful German shore-based aircraft. If one or two of our very few most powerful battleships were to be lost, or even seriously damaged, while *Tirpitz* and her consorts, soon to be joined by *Sharnhorst* remained in action, the whole command of the Atlantic would be lost..."

"It is therefore, with the greatest regret that we have reached the conclusion that to attempt to run the next convoy, P.Q. 18, would bring no benefit to you and would only involve dead loss to the common cause."²⁶

In his reply of July 23, Stalin expressed his indignation, "Our naval experts consider the reasons put forward by the British naval experts to justify the cessation of convoys to the Northern ports of the USSR wholly unconvincing... Our experts find it also difficult to understand and to explain the order given by the Admiralty that the escorting vessels of the P.Q. 17 should return whereas the cargo boats should disperse and try to reach the Soviet ports one by one without any protection at all. Of course, I do not think that regular convoys to the Soviet Northern ports could be effected without risk or losses. But in war time no important undertaking could be effected without risk or losses. In any case, I never expected that the British Government will stop dispatch of war materials to us just at the very moment when the Soviet Union, in view of the serious situation on the Soviet-German front, requires these materials more than ever."²⁷

ну²³. По мнению М.Н. Супруна, «после тяжелых раздумий Первый лорд Адмиралтейства Д. Паунд отдал приказ: «Каравану рассредоточиться!»²⁴.

Историки В.Н. и И.В. Красновы по этому поводу писали: «Вторым роковым решением Паунда было его приказание: «Крейсерам уходить на запад полным ходом. ...Оставшись без прикрытия, рассеянные на огромном пространстве, в условиях белых ночей, суда конвоя становились легкой добычей для германских подводных лодок и авиации»²⁵.

Вина военно-морского командования Великобритании за гибель каравана очевидна, однако мотивы действий англичан, как и событийный ряд истории с PQ-17, остаются предметом дискуссий. Трагические события заставили Черчилля объясняться перед Сталиным в послании от 18 июля. Премьер-министр проанализировал динамику конвойных операций: «Мы начали отправлять в Северную Россию небольшие конвои судов в августе 1941 г., и до декабря немцы не предпринимали каких-либо шагов, чтобы помешать им. С февраля 1942 г. размер конвоев был увеличен, и тогда немцы перебросили в Северную Норвегию значительные силы подводных лодок и большое количество самолетов и начали предпринимать решительные нападения на конвои. В результате предоставления конвоям возможно более сильного охранения в виде эсминцев и специальных судов для борьбы с подводными лодками, конвои проходили с... допустимыми потерями...

Благодаря этому флот метрополии был в состоянии предотвращать нападения со стороны надводных сил противника. Перед отправкой майского конвоя Адмиралтейство предостерегало нас, что потери будут очень

тяжелыми в случае, если... немцы используют свои надводные корабли к востоку от острова Медвежий. Мы решили отправить конвой. Нападения надводных кораблей не произошло, и конвой прошел, потеряв одну шестую часть своего состава, главным образом в результате нападений с воздуха». Но затем ситуация, по словам премьер-министра, кардинально изменилась: «в случае с последним конвоем под номером P.Q. 17 немцы, наконец, использовали свои силы таким способом, которого мы всегда опасались. Они сконцентрировали свои подводные лодки к западу от острова Медвежий, а свои надводные корабли держали в резерве для нападения к востоку от острова Медвежий...

Я должен объяснить опасности и трудности этих операций с конвоями, когда эскадра противника базируется на Крайнем Севере. Мы не считаем правильным рисковать нашим флотом метрополии к востоку от острова Медвежий или там, где он может подвергнуться нападению немецких самолетов, базирующихся на побережье. Если один или два из наших весьма немногочисленных мощных судов погибли бы или хотя бы были серьезно повреждены, в то время как «Тирпиц» и сопровождающие его корабли, к которым скоро должен присоединиться «Шарнхорст», остались бы в действии, то все господство в Атлантике было бы потеряно... Поэтому с очень большим сожалением мы пришли к заключению, что попытка направить следующий конвой P.Q. 18 не принесла бы Вам пользы и нанесла бы только невозместимый ущерб общему делу»²⁶.

В ответном послании от 23 июля Сталин выразил негодование: «Наши военно-морские специалисты считают доводы английских морских спе-

Various assessments of the tragic fate of the convoy are analyzed in detail in the book by V.N. Krasnov and I.V. Krasnov²⁸. In this case, the principled position of the Prime Minister is of interest.

As Churchill's archive documents in Cambridge show, Winston Churchill saw the main military strategic goal of the UK in maintaining control over communications in the Atlantic and the Pacific. The importance of transatlantic communications in World War II can hardly be overestimated. It was just as clear for German commanders, who launched one of the most large-scale naval campaigns of the war against the Allied convoys.

The fate of the PQ 17 convoy was the subject of detailed investigation in the British Admiralty and caused a storm of indignation not only from the Soviet leadership but also within the British Commonwealth.

I will cite only two documents that clearly reflect the essence of the controversy and the principled position of the Prime Minister on the issue of convoys.

On July 7, Stanley Bruce, Australian High Commissioner, addressed Churchill with a memorandum in connection with the destruction of the convoy in the USSR, "The developments in connection with the present Russian Convoy are of the most profound importance.

"Owing to the presence of the German surface craft and particularly the Tirpitz, against which the ordinary escort would have been powerless, orders were issued to the Convoy to scatter.

"As a result the individual ships of the Convoy were deprived of naval protection and left to find their way to Russian ports as best they could...

"The question that have to be faced is how the menace of German Surface ships and particularly her battleships can be removed and the convoys passed through. The answer would appear to be that only by the employment of our battleships can the menace of German battleships be neutralized...

"The passing of these northern convoys is vital."

Bruce suggested that British warships should sail under the cover of naval aviation. He noted, "No doubt this involves risks, but they must be taken if they are reasonable ones.

"The Germans took the risk in bringing the *Tirpitz* out in face of a submarine screen of some 13 British and Russian submarines. They felt the risk was worth it and took it. Surely we must do the same."²⁹

Churchill's response vividly reflected the Prime Minister's military strategy and understanding of the role the UK played in escorting convoys in particular. Because he was extremely busy, Churchill gave his answer to S. Bruce only two weeks later, on July 23, 1942. "I am sorry not to have thanked you sooner for the note on the Russian Convoys enclosed in your letter of July 7.

"You no doubt realize that our margin in naval strength is so slight that we either lose or have seriously damaged two of three units of the capital ship or large aircraft carrier classes we might lose control of our vital communications in either the Atlantic or Indian ocean.

"If we lost control of the Atlantic, not only would this country be paralysed, but also Australia, and no more supplies would reach Russia via either Archangel or the Persian Gulf.

"In the loss of PRINCE OF WALES and REPULSE (*both sunk by the Japanese in December 1941 – I. Bystrova*)

циалистов о необходимости прекращения подвоза военных материалов в северные порты СССР несостоятельными. ...Приказ Английского Адмиралтейства 17-му конвою покинуть транспорты и вернуться в Англию, а транспортным судам рассыпаться и добираться в одиночку до советских портов без эскорта наши специалисты считают непонятным и необъяснимым. Я, конечно, не считаю, что регулярный подвоз в советские порты возможен без риска и потерь. Но в обстановке войны ни одно большое дело не может быть осуществлено без риска и потерь. Вам, конечно, известно, что Советский Союз несет несравненно более серьезные потери. Во всяком случае, я никак не мог предположить, что Правительство Великобритании откажет нам в подвозе военных материалов именно теперь, когда Советский Союз особенно нуждается в подвозе военных материалов в момент серьезного напряжения на советско-германском фронте»²⁷.

Различные оценки трагической гибели каравана подробно проанализированы в книге В.Н. и И.В. Красновых²⁸. Нас в данном случае интересует принципиальная позиция самого премьер-министра.

Как показывают документы архива Черчилля в Кембридже, главную военно-стратегическую цель Великобритании У. Черчилль видел в сохранении контроля за коммуникациями в Атлантике и на Тихом океане. Значение трансатлантических коммуникаций во Второй мировой войне трудно переоценить. Понимало это и германское командование, развернувшее против конвоев союзников одну из самых широкомасштабных военно-морских кампаний этой войны.

История конвоя PQ-17 стала предметом детального разбирательства в

Британском адмиралтействе, что вызвало шквал возмущения не только со стороны советского руководства, но и внутри британского содружества. Приведем только два документа, которые ярко отражают суть полемики и принципиальную позицию премьер-министра в вопросе организации конвоев.

7 июля Высший Комиссионер по Австралии Стенли Брюс (Stanley Bruce) обратился к Черчиллю с меморандумом в связи с гибелью конвоя: «События, связанные с данным русским конвоем, имеют наиболее важное значение. Учитывая появление германских надводных кораблей, и в особенности «Тирпица», против которых обычный эскорт был бы бессилен, отдан приказ конвою рассредоточиться. В результате отдельные корабли конвоя были лишены военноморского прикрытия, и им осталось только пробираться в русские порты на свой страх и риск...

Вопрос, который нужно решить – это как устранить угрозу со стороны германских надводных кораблей, ...чтобы конвои могли быть проведены. Ответ – нейтрализовать угрозу со стороны германских военных кораблей можно только с помощью наших военных кораблей. ...Прохождение этих конвоев жизненно необходимо».

Брюс предлагал, чтобы британские военные корабли следовали под прикрытием авиации морского базирования. «Конечно – отмечал он, – это риск. Но рисковали же немцы, когда выставили «Тирпиц» против защитного кордона из 13 британских и русских подводных лодок. Они чувствовали, что стоит рисковать и рисковали. И мы должны сделать то же самое»²⁹.

Ответ Черчилля ярко отражал военную стратегию премьер-министра

we have an example of what may happen to capital ships without fighter protection, and the same thing might easily happen with Home Fleet at the Barents Sea as there are many days on which aircraft cannot be operated from carriers in these Northern Waters, whereas the shore-based aircraft can operate on any day on which their aerodromes are free from fog and make full use of the variations in visibility which so frequently occur in these latitudes.

“The Midway Island battle also shows what may happen to capital ships and carriers when they pit themselves against shore-based aircraft. No doubt the Japanese ships were protected by fighters, but this is no guarantee against the heavy attack by shore-based aircraft as if an attack is made by say 25 aircraft 20 may be shot down but the remainder will get in their attacks.

“The Germans have sufficient aircraft in North Norway to deliver even heavier attacks than these, and indeed on this occasion they made heavy attack on convoy (*PQ 17 – I. Bystrova*) at 340 miles, and attacks on single ships at more than 500 miles.

“You remark that the pass of these Northern Convoys is vital but I am sure you will agree that it is much less vital than our control over sea communications. You speak of the risk that the Germans took in sending out the TIRPITZ and suggest that we should be prepared to take the equal risks. The cases are not however comparable. Is we unreasonably risk the Home Fleet, we risk having our vital sea lines cut, whereas if TIRPITZ was sunk it would not affect Germany’s position in the same way.

“Naturally the Admiralty is trying to overcome these difficulties.

“Yours sincerely,
Winston S. Churchill.”³⁰

Resuming convoys to the USSR after the July 1942 tragedy was discussed in the correspondence between Churchill and Stalin, which is presented in Churchill’s archive in a separate folder. The Prime Minister repeatedly returned to this issue in encrypted telegrams to subordinate departments. Thus, in a telegram to the Ministry of Aviation dated August 10, 1942, the Prime Minister emphasized, “It is indispensable to run further the P.Q.’s after September. I shall be asked about this (*during an upcoming visit to Moscow – I. Bystrova*) and I must know. I cannot believe Admiralty resources will not admit this as well as TORCH (*the operation planned at that time to land the British-American Allies in North Africa – I. Bystrova*).”³¹

The Arctic convoys were resumed only at the beginning of September 1942. Churchill first informed Stalin of his intention to send a large convoy to Arkhangelsk in a message dated July 31, and he gave more details in the next message, “We are making preliminary arrangements for sailing a convoy of forty ships during the first week of September. I must make it clear, however, that there is little chance of even one third of the ships getting through to you as was the case in P.Q. 17, unless the air threat of the German surface forces in the Barents Sea is such as to deter the latter from operating against the convoy. As you are... aware the situation has been discussed with Maisky and I understand the latter has communicated to you what we consider the minimum air requirements.”³²

In his immediate response (on the very same day), Stalin said, “Let me express my gratitude for your consent to send the next convoy with war materials to the USSR at the

и понимание роли Великобритании в проводке конвоев, в частности. Ответ С. Брюсу он дал, в силу экстремальной занятости, только через две недели, 23 июля 1942 г.: «Извините за то, что я не поблагодарил Вас ранее на Вашу записку о русских конвоях, приложенную к Вашему письму от 7 июля.

Без сомнения, Вы понимаете, что пределы нашей морской мощи настолько невелики, что если будет потерян или серьезно поврежден какой-либо отсек на нашем линейном корабле или крупном авианосце, то мы можем потерять жизненно важный контроль над коммуникациями как в Атлантическом, так и в Индийском океанах.

Если мы потеряем контроль над Атлантикой, будет парализована не только наша страна, но и Австралия, и никакие поставки более не смогут достигнуть России ни через Архангельск, но через Персидский залив.

Потеря «Prince of Wales» (линкор) и «Repulse» (линейный крейсер, оба потоплены японцами в декабре 1941 г. – *И.Б.*) дала нам пример того, что может случиться с линейными кораблями без поддержки истребителей, и то же самое могло легко произойти с нашим флотом (Home Fleet) в Баренцевом море, поскольку в этих северных водах в течение многих дней самолеты не могут действовать с кораблей, в то время как самолеты наземного базирования могут действовать каждый день, когда на их аэродромах нет тумана, и в полной мере используют изменения видимости, которые часто имеют место в этих широтах.

Сражение за остров Мидуэй также показало, что может случиться с линейными кораблями и авианосцами, если они противостоят авиации наземного базирования. Несомнен-

но, японские корабли имели защиту против истребителей, но это не дает гарантии против массовой атаки самолетов наземного базирования, поскольку если атакуют, например, 25 самолетов, 20 из них могут быть сбиты, но остальные продолжают атаковать.

Немцы имеют достаточно самолетов в Северной Норвегии, чтобы производить еще более массированные атаки, чем вышеуказанные, и... в данном случае (с конвоем PQ-17 – *И.Б.*) они массированно атаковали конвой на расстоянии 340 миль и отдельные корабли на расстоянии 500 миль.

Вы отмечаете, что проводка северных конвоев жизненно необходима, однако я уверен, что Вы согласитесь, что она намного менее необходима, чем наш контроль за морскими коммуникациями. Вы говорите о том, что немцы рискнули отправить «Тирпиц» и предлагаете, чтобы мы тоже рисковали таким образом. Эти случаи нельзя даже сравнивать. Если мы безосновательно рискуем нашим флотом, мы рискуем, что наши морские коммуникации будут перерезаны, в то время как если бы «Тирпиц» был потоплен, это не оказало бы подобного влияния на положение Германии.

Конечно, Адмиралтейство старается преодолеть эти трудности.

Искренне Ваш, Уинстон С. Черчилль»³⁰.

Вопрос о возобновлении конвоев в СССР после июльской трагедии 1942 г. обсуждался в переписке У. Черчилля с И.В. Сталиным, которая выделена в архиве Черчилля в качестве отдельной папки. К этому вопросу премьер-министр неоднократно возвращается и в шифротелеграммах подчиненным ведомствам. Так, в телеграмме в Министерство авиации от 10 августа 1942 г. премьер-

beginning of September. In spite of the extreme difficulty to divert aircraft from the battle front, we will take all possible measures to increase the aerial protection of the convoy.”

In the same message, Stalin invited Churchill to visit the USSR to discuss urgent issues of the war against Hitler, whose threat to the UK, the USA and the USSR by that time had become especially strong³³.

Churchill's visit to Moscow in August 1942 was marred by differences in opinions over opening a second front, and, as you know, the parties failed to reach an agreement on this issue. Considering very tense relations, resuming Arctic convoys became the main direction of military cooperation.

Documents from W. Churchill's archive show that the Prime Minister was closely monitoring the convoy operations. The document dated March 11, 1943, “The Shipping Position”, shows a huge growth in British sea shipping during the war years, export and import dynamics, tonnage and other indicators³⁴.

As stated in Churchill's note dated April 30, 1943, from January 1942, British tonnage losses were two times greater than the American ones.

The Prime Minister wrote that he had followed the data week by week and only the last five months had shown some kind of improvement³⁵.

Documents from W. Churchill's personal archive allow to better understand his attitude to the Red Army, which the British Prime Minister invariably called the savior of humanity from Nazism. The image of J. Stalin is constantly present on the pages of W. Churchill's extensive correspondence, Churchill contemplates about the events at the Soviet-German front, their impact on

the military operations of the Allies and Stalin's possible reactions to the actions of the UK and the USA. Along with the traditional nickname “Uncle Joe”, Churchill called Stalin “Great bear”.

Of course, their personal relations were not simple, and the two leaders were even on the verge of breaking up their relations several times. From March 1943, convoy operations in the Arctic stopped once again. This was due to the preparation by the British-American commanders of the landing operation in Sicily (operation Husky was planned for July). In addition, operations in the Atlantic resulted in heavy tonnage losses. On March 18, the Admiralty issued a report on one of the largest winter battles in the Atlantic between a group of submarines and convoy escort ships. The battle lasted three days and nights in February, the British, American and French escort ships fought together along with the Liberator and Sunderland aircraft. The convoy suffered heavy losses but three submarines were sunk and others were damaged³⁶.

In addition, the Germans greatly strengthened their surface forces in Norway. All this made Churchill, after discussions with Roosevelt, send an unpleasant message to Stalin on March 30, which read as follows: “1. The Germans have concentrated at Narvik a powerful battle fleet consisting of *Tirpitz*, *Scharnhorst*, *Lutzow*, one 6-inch cruiser and 8 destroyers. Thus danger to Russian convoys which I described in my message to you of July 17 last year has been revived in even more menacing form...”

“2. President Roosevelt and I have therefore decided with greatest reluctance that it is impossible to provide adequate protection for the

министр подчеркивал: «Необходимо продолжать дальнейшие [конвои] PQ после сентября. Меня об этом будут спрашивать (во время предстоящего визита в Москву – И.Б.), и я должен знать. Я не верю, что ресурсы Адмиралтейства не позволяют это [осуществить], равно как и «Факел» (планировавшаяся в то время операция по высадке англо-американских союзников в Северной Африке – И.Б.)³¹.

Северные конвои были возобновлены только в конце августа 1942 г. Черчилль впервые сообщил Сталину о намерении отправить большой конвой в Архангельск в послании от 31 июля, а в следующем написал об этом подробнее: «Мы принимаем предварительные меры к отправке конвоя в 40 судов в первую неделю сентября. Я должен, однако, прямо сказать, что, если угроза с воздуха для германских надводных судов в Баренцевом море не будет столь сильна, чтобы удержать их от операций против конвоя, у нас мало шансов, как показал опыт конвоя № 17, провести благополучно даже и треть судов. Как Вам ... известно, это положение обсуждалось с Майским и, насколько я понимаю, последний сообщил Вам, что мы считаем необходимым минимум защиты с воздуха»³².

В немедленном (в тот же день) ответе Сталина выражалась «признательность за согласие направить очередной конвой с военными поставками в СССР в начале сентября. Нами, при всей трудности отвлечения авиации с фронта, будут приняты все возможные меры для усиления воздушной защиты транспортов и конвоя». Здесь же Сталин пригласил Черчилля посетить СССР «для совместного рассмотрения неотложных вопросов войны против Гитлера, угроза со стороны которого в отношении Англии,

США и СССР теперь достигла особой силы»³³.

Визит Черчилля в Москву в августе 1942 г. проходил под эгидой борьбы вокруг вопроса об открытии второго фронта, и, как известно, договоренности по этому поводу достичь не удалось. В условиях весьма напряженных взаимоотношений возобновление проводки северных конвоев стало главным направлением военного сотрудничества.

Документы из архива У. Черчилля показывают, что премьер-министр неотрывно следил за операциями по проводке конвоев. В документе от 11 марта 1943 г. «Положение с перевозками» («The Shipping Position») показан «огромный рост морских перевозок Британии в годы войны», динамика экспорта, импорта, тоннажа флота и другие показатели³⁴.

Как указывалось в записке Черчилля от 30 апреля 1943 г., с января 1942 г., британские потери тоннажа были в 2 раза больше, чем американские потери! «Я следил за этими данными неделя за неделей», – писал премьер-министр, и только в последние 5 месяцев наступило некоторое «улучшение»³⁵.

Документы из личного архива У. Черчилля позволяют лучше понять и его отношение к Красной армии, которую британский премьер неизменно называл спасительницей человечества от нацизма. Образ И.В. Сталина постоянно присутствует на страницах обширной корреспонденции У. Черчилля, он думает о событиях на советско-германском фронте, их влиянии на военные операции союзников, о возможных реакциях Сталина на поведение Великобритании, США. Наряду с традиционным прозвищем «Дядя Джо» (Uncle Joe), Черчилль называл Сталина «Великий медведь» (Great bear).

next Russian convoy... Orders have therefore been issued that sailing of March convoy is to be postponed.”³⁷

The period from May to June saw one of the major aggravations in relations between the USSR and the British-American Allies associated with another postponement of the opening of the second front in France. In a note to A.C. Kerr, the British Ambassador to the USSR, on June 29, 1943, Churchill wrote that he felt that might be the end of the Churchill-Stalin correspondence, which, as he boldly hoped, could lay the foundation of a kind of personal contact between the two countries³⁸.

On September 20, 1943, V.M. Molotov handed over to the British Ambassador a memorandum in which the Soviets insisted on resuming deliveries of the Allied aid along the Northern Route. Churchill informed Stalin about resuming the Arctic convoys, “... it is a very great pleasure to me that we are planning to sail a series of four convoys to North Russia in November, December, January and February, each of which will consist of approximately 35 ships, British and American. Convoys may be sent in two halves to meet operational requirements. The first convoy will leave the United Kingdom about 12th November, arriving North Russia ten days later, subsequent convoys at about 28-day intervals. We intend to withdraw as many as possible of the merchant vessels now in North Russia towards the end of October and the remainder with returning convoy escorts.”³⁹

Stalin replied on October 13, “Supplies from the British Government to the USSR, armaments and other military goods, cannot be considered otherwise than as an obligation which

... the British Government undertook in respect of the USSR, which bears on its shoulders, already for the third year, the enormous burden of struggle with the common enemy of the Allies – Hitlerite Germany.

“It is also impossible to disregard the fact that the Northern route is the shortest way which permits delivery of armaments supplies by the Allies within the shortest period to the Soviet – German front... By the way, for some reason or other, there was a very considerable decrease in the delivery of military goods sent by the Northern route this year in comparison with those received last year... It is impossible to consider this posing of the question to be other than a refusal of the British Government to fulfill the obligations it undertook, and as a kind of threat addressed to the USSR.”⁴⁰ However, with the Arctic convoys resumed, relations between the leaders more or less stabilized.

The new commander of the Home Fleet, Admiral B. Fraser, continued to adhere to the principle of dividing convoys into halves for safety reasons⁴¹. Escorting convoys went along the British hunt for the *Scharnhorst*. En route of convoy JW-55 from Iceland on December 20 and convoy RA-55A from the Kola Bay on December 23, the British squadron engaged into a fight with the battleship *Scharnhorst*, which was sunk⁴². The British considered this operation one of their main victories at sea in World War II. Churchill wrote about this in the message that Stalin received on December 27. “The Arctic convoys to Russia have brought us luck. Yesterday enemy attempted to intercept with battle cruiser *Sharnhorst*. Commander-in-Chief Admiral Fraser with the *Duke of York* (35-ton battleship) cut off

Конечно, их личные отношения были непростыми, и несколько раз находились на грани разрыва. С марта 1943 г. конвойные операции в Арктике были снова остановлены. Это было связано с подготовкой англо-американским командованием операции по высадке в Сицилии (операция под названием «Эскимос» планировалась на июль месяц). Кроме того, операции в Атлантике привели к крупным потерям тоннажа. 18 марта Адмиралтейство выпустило отчет об одном из крупнейших зимних сражений на Атлантике между группой подлодок и эскортами конвоев. Битва продолжалась 3 дня и 3 ночи в феврале, сражались вместе британские, американские и французские корабли эскорта вместе с самолетами «Либератор» и «Сандерленд». Конвой понес большие потери, но было потоплено 3 подлодки и нанесен ущерб другим»³⁶.

К тому же немцы резко усилили свою группировку надводных сил в Норвегии. Все это привело к необходимости для Черчилля отправить согласованное с Рузвельтом тяжелое послание Сталину от 30 марта следующего содержания: «1. Немцы сконцентрировали в Нарвике мощный линейный флот в составе «Тирпица», «Шарнхорста», «Лютцова», одного крейсера с 6-дюймовыми орудиями и восьми эсминцев. Таким образом, опасность для конвоев в Россию, которую я описывал в моем послании Вам от 17 июля прошлого года, возрождена в еще более угрожающей форме.

2. Поэтому Президент Рузвельт и я с величайшей неохотой пришли к выводу о невозможности обеспечить соответствующую защиту следующего конвоя в Россию... Поэтому были отданы распоряжения о том, чтобы отложить отправку мартовского конвоя»³⁷.

На период мая–июня пришлось одно из пиковых обострений отношений между СССР и англо-американскими союзниками, связанное с очередным откладыванием открытия второго фронта во Франции. В записке британскому послу в СССР А.К. Керру от 29 июня 1943 г. Черчилль написал: «Лично я чувствую, что это возможно конец переписки Черчилль – Сталин, из которой, как я смело надеялся, мог быть создан своего рода личный контакт между нашими странами»³⁸.

20 сентября 1943 г. В.М. Молотов передал английскому послу памятную записку, в которой советское руководство настаивало на возобновлении поставок по северному маршруту. Черчилль сообщил о возобновлении отправки северных конвоев: «я весьма рад сообщить Вам, что мы рассчитываем отправить в Северную Россию четыре конвоя в течение ноября, декабря, января и февраля, каждый из которых будет состоять приблизительно из 35 британских и американских судов. Конвои можно будет отправлять двумя частями для того, чтобы удовлетворить оперативным требованиям. Первый конвой выйдет из Соединенного Королевства около 12 ноября и прибудет в Северную Россию через 10 дней; последующие конвои будут выходить с интервалами приблизительно в 28 дней. Мы намерены к концу октября вывести возможно большее количество торговых судов, находящихся в настоящее время в Северной России, а остаток – с возвращающимися эскортами конвоев»³⁹.

Сталин в ответном послании от 13 октября заявил: «Поставки Британским Правительством вооружения и других военных грузов нельзя рассматривать иначе, как обязательство, которое... приняло на себя Британское Правительство в отношении

Sharnhorst's retreat and after an action sunk her.”

Stalin replied the same day and thanked Churchill for the news about the *Sharnhorst*. He sent his congratulations on the excellent strike and sinking of the German battleship *Scharnhorst* to Churchill, Admiral Fraser and the valiant sailors of the *Duke of York*⁴³.

In February 1944, progress was made in the fight against submarines to protect the Atlantic convoys thanks to the use of deep-sea shells by the Allies⁴⁴. The new escort procedure also contributed to the efficiency of escorting convoys. The British Admiralty abandoned the tactics of dividing convoys into parts and decided to significantly strengthen escorts by including aircraft carriers. As a result, according to M. Suprun, 22 enemy submarines were sunk in 1944, not counting seven submarines destroyed in operations not related to convoys and two submarines sunk by the Soviet ships in the Kara Sea⁴⁵.

With these rules of escorting convoys, interaction with the Soviet Navy increased. Convoy RA-57 was attacked by the German submarines in the area around Bear Island, one ship was sunk, but the British escort managed to sink three German submarines at once with the help of rockets and damage another two⁴⁶.

Churchill informed Stalin of this victory in his message dated March 10 saying that the latter would be delighted to know that the very last convoy sent to Russia arrived safely at its destination and that four submarines from the group that attacked the convoy must have been sunk by the escorting ships.

The most large-scale maritime operation was the escort of convoys

JW-58/RA-58 in late March – early April 1944. Almost the entire Home Fleet was sent to escort the huge convoy of 48 merchant ships. A powerful British squadron was supported by the Soviet Navy formations. The Germans suffered much greater losses in battles with the escorting ships than the Allies (four submarines and six aircraft). According to M. Suprun, with escorting JW-58/RA-58, the Allies generally fulfilled their obligations to deliver goods along the Northern Route in the spring of 1944⁴⁷.

The report of the Joint Intelligence Committee “Prospects for the defeat or surrender of Germany” presented at the meeting of the Joint Chiefs of Staff on September 9, 1944, assessed the war against the Allied convoys at sea as follows: “The German operations against Allied shipping and against Allied supply lines to the Continent have degenerated into harassing activities owing principally to the success of the Allied anti-submarine measures and, to some extent, to the impotence of the German Air Forces.

“The enemy still disposes of a large U-boat fleet and is now constructing improved types. An increase of activity may be accepted in the autumn. When these new types become operational, it is unlikely these operations may temporarily meet with more success than has been the case for some months past. Operations will, however, be seriously hampered by the loss of bases in the Biscay and consequently by the disadvantages of being forced to leave Norwegian ports.”⁴⁸

The war was coming to an end but the fighting for the convoys remained almost just as severe both in 1944 and at the beginning of 1945 (the last convoy returned to the UK on May 31, 1945)⁴⁹. As a result of a series

СССР, выносящего на своих плечах вот уже третий год громадную тяжесть борьбы с общим врагом союзников – гитлеровской Германией.

Нельзя не считаться с тем, что северный путь является наиболее коротким путем, позволяющим в наиболее краткий срок доставить на советско-германский фронт поставляемое союзниками вооружение... Между тем отправка военных грузов северным путем в этом году... и без того сократилась в несколько раз по сравнению с прошлым годом... Такую постановку вопроса нельзя рассматривать иначе, как отказ Британского правительства от принятых на себя обязательств и как ...угрозу СССР»⁴⁰. Однако с возобновлением арктических конвоев отношения между вождями вошли в более нормальное русло.

Новый командующий Флотом метрополии адмирал Б. Фрезер продолжал придерживаться принципа разделения конвоев на две части, что было более безопасным для них⁴¹. Проводка конвоев сопровождалась «охотой» англичан за «Шарнхорстом». В период перехода конвоев JW-55 из Исландии 20 декабря и RA-55A из Кольского залива 23 декабря состоялся бой английской эскадры с линкором «Шарнхорст», который был потоплен⁴². Эту операцию англичане считали одной из главных своих побед на море в годы Второй мировой войны. По этому поводу Черчилль писал в послании, полученном Сталиным 27 декабря: «Арктические конвои в Россию принесли нам удачу. Вчера враг пытался преградить путь при помощи линкора «Шарнхорст». Главнокомандующий адмирал Фрезер с «Герцогом Йоркским» (линкором водоизмещением 35 000 тонн) отрезал «Шарнхорсту» путь к отступлению и после боя потопил его».

Сталин сразу же 27 декабря отвечал: «Благодарю за Ваше послание о «Шарнхорсте».

Шлю Вам лично, а также адмиралу Фрезеру и доблестным морякам «Герцога Йоркского» мои поздравления по случаю превосходного удара и потопления германского линкора «Шарнхорст»⁴³.

В феврале 1944 г. был достигнут прогресс в борьбе с подводными лодками по защите атлантических конвоев благодаря использованию союзниками глубоководных снарядов⁴⁴. Повышению эффективности проводок конвоев способствовал и новый порядок проводки. Британское адмиралтейство отказалось от тактики дробления конвоев и пошло по линии значительного усиления эскротов путем включения в них авианосцев. В результате, по данным Супруна, в 1944 г. было потоплено 22 подводные лодки противника, «не считая семи лодок, уничтоженных в операциях, не связанных с конвойными, и двух субмарин, потопленных советскими кораблями в Карском море»⁴⁵.

При таком порядке проводки конвоев усиливалось взаимодействие с Советским ВМФ. Конвой RA-57 был атакован немецкими подлодками в районе о. Медвежий, одно судно было потоплено, однако английскому эскроту удалось с помощью ракетного оружия потопить сразу три немецкие лодки и повредить еще две⁴⁶.

Об этой победе Черчилль радостно сообщил Сталину в послании от 10 марта: «Вы будете рады узнать о том, что самый последний конвой, направленный в Россию, уже благополучно прибыл по назначению и что по пути эскротом были наверняка потоплены четыре подводные лодки из той группы, которая его атаковала».

of operations by the Allied fleet, the battleship *Tirpitz* was destroyed on November 12, 1944.

The war in the Arctic continued until the surrender of Germany. Churchill's role, who relied on his good

old British Admiralty in organizing and going on with convoys to the USSR along the Northern Route until the very end, was key in the delivery of Lend-Lease supplies that were invaluable to the USSR.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Churchill Archives Centre. Churchill Papers. CHAR 20/39/127. P. 121 (hereinafter Churchill Papers).

² Perepiska Predsedatelya Soveta Ministrov SSSR s prezidentami SSHA i premyer-ministrami Velikobritanii vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 [Correspondence of the Chairman of the Council of Ministers of the USSR with the presidents of the USA and the Prime Ministers of the UK during the Great Patriotic War in 1941–1945]. In 2 vols. Moscow, 1976. Vol. 1. Pp. 8–9.

³ Ibid. Pp. 17, 449.

⁴ Ibid. Pp. 21–22.

⁵ Ibid. P. 22.

⁶ National Archives. War Cabinet. CAB 6913. D.O. (41)12, 22 September 1941. P. 3.

⁷ Correspondence... Vol. 1. Pp. 35–36.

⁸ Ibid. P. 39.

⁹ Ibid. P. 40.

¹⁰ Ibid. Pp. 41–42.

¹¹ Ibid. P. 43.

¹² Churchill Papers. CHAR 23/10. P. 15.

¹³ Churchill W.S. The Second World War. Vol. 5. London, 1951. P. 6.

¹⁴ Butenina, N.V. Lend-liz: sdelka veka [Lend-Lease: the ultimate deal]. Moscow, 2004. Pp. 65–67.

¹⁵ Suprun, M.N. Lend-liz i Severnye konvoi, 1941–1945 [Lend-Lease and the Arctic convoys, 1941–1945]. Moscow, 1997. Pp. 79–80.

¹⁶ Severnye konvoi: issledovaniya, vospominaniya, dokumenty [Arctic convoys: research, recollections, documents]. Ed. M.N. Suprun. Arkhangelsk, 2000. No. 4. Pp. 95–96.

¹⁷ Correspondence... P. 57.

¹⁸ Ibid. P. 58.

¹⁹ Ibid. Pp. 58–59.

²⁰ Ibid. P. 59.

²¹ Ibid. P. 61.

²² Ibid. P. 62.

²³ Krasnov, V.N., Krasnov, I.V. Lend-liz dlya SSSR. 1941–1945 [Lend-Lease for the USSR. 1941–1945]. Moscow, 2008. P. 179.

²⁴ Suprun, M.N. Opere citato, 1997. P. 116.

²⁵ Krasnov, V.N., Krasnov, I.V. Opere citato. P. 180.

²⁶ Correspondence... Vol. 1. Pp. 64–66.

²⁷ Ibid. Pp. 68–69.

²⁸ Krasnov, V.N., Krasnov, I.V. Opere citato. Pp. 186–189.

²⁹ Churchill Papers. CHAR 20/52/76–78.

³⁰ Churchill Papers. CHAR 20/54A. Pp. 33–34.

³¹ Ibid. CHAR 20/87. P. 15.

³² Correspondence ... Vol.1. P. 70.

³³ Ibid. P. 71.

³⁴ Churchill papers. CHAR 23/11/ 24–27.

³⁵ Ibid. CHAR 23/11/44–46.

³⁶ The War in Pictures: Third Year. London: Odhams Press Ltd. Long Acre. W.C., 1946. Forth year. P. 112.

³⁷ Correspondence... Vol. 1. Pp. 132–133.

³⁸ Churchill papers. CHAR 20/114. P. 4

³⁹ Correspondence... Vol.1. Pp. 199–200.

⁴⁰ Ibid. Pp. 205–206.

Наиболее масштабной морской операцией стала проводка конвоев JW-58/RA-58 в конце марта–начале апреля 1944 г. На охрану огромного конвоя в составе 48 транспортов был отправлен «практически весь основной Флот метрополии. Мощь британской эскадры... усиливали и соединения советского флота. Немцы понесли во время проводки конвоя гораздо большие потери, чем союзники (4 подводные лодки и 6 самолетов)». По сведениям Супруна, «с проводкой JW-58/RA-58 союзники выполнили в основном обязательства по завозу грузов северным маршрутом на весну 1944 г.»⁴⁷

В докладе Объединенного разведывательного комитета «Перспективы поражения или сдачи Германии», рассмотренном на заседании Объединенного комитета начальников штабов от 9 сентября 1944 г. военно-морская война против союзных конвоев оценивалась следующим образом: «Германские военные операции против союзных перевозок и союзных линий поставок на Континент выродилось в лихорадочную активность, благодаря прежде всего успехам мер союзников против подводных лодок и, в определенной степени, бессилию германских ВВС.

Противник все еще располагает крупным подводным флотом и создает сейчас улучшенные модели. Рост активности можно ожидать к осени. Когда новые модели будут введены в действие, вероятно, что эти действия могут временно привести к большим успехам, чем несколько месяцев назад. Однако эти действия будут сильно затруднены потерей баз в Бискайском заливе и впоследствии неудобствами от того, что они будут вынуждены покинуть норвежские порты»⁴⁸.

Война шла к концу, но ожесточение боев за конвои почти не спадало ни в 1944, ни в начале 1945 г. (последний обратный конвой прибыл в Великобританию 31 мая 1945 г.)⁴⁹. В результате серии операций союзного флота 12 ноября 1944 г. был уничтожен линкор «Тирпиц».

Война в Арктике продолжалась вплоть до капитуляции фашистской Германии. Заслуга Черчилля, опиравшегося на «родное» ему британское Адмиралтейство, в организации и настойчивом проведении до конца проводки конвоев в СССР по северному маршруту была определяющей в деле доставки бесценных для СССР ленд-лизских грузов.

Приложения

¹ Churchill Archives Centre. Churchill Papers. CHAR 20/39/127. P. 121 (далее: Churchill Papers).

² Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В 2 т. М., 1976. Т. 1. С. 8–9.

³ Там же. С. 17, 449.

⁴ Там же. С. 21–22.

⁵ Там же. С. 22.

⁶ National Archives. War Cabinet. CAB 6913. D.O. (41)12, 22 September 1941. P. 3.

⁷ Переписка... Т. 1. С. 35–36.

⁸ Там же. С. 39.

⁹ Там же. С. 40.

¹⁰ Там же. С. 41–42.

¹¹ Там же. С. 43.

¹² Churchill Papers. CHAR 23/10. P. 15.

¹³ Churchill W.S. The Second World War. Vol. 5. London, 1951. P. 6.

⁴¹ Suprun, M.N. *Opere citato*. P. 190.

⁴² Krasnov, V.N., Krasnov, I.V. *Opere citato*. Pp. 197–198.

⁴³ *Correspondence...* Vol. 1. P. 215.

⁴⁴ *The War in Pictures...* P. 208.

⁴⁵ Suprun, M.N. *Opere citato*. P. 246.

⁴⁶ *Ibid.* P. 254.

⁴⁷ *Ibid.* Pp. 254–258.

⁴⁸ Churchill papers. CHAR 20/187/1. Pp. 86–87.

⁴⁹ Krasnov, V.N., Krasnov, I.V. *Opere citato*. P. 204.

- ¹⁴ Бутенина Н.В. Ленд-лиз: сделка века. М., 2004. С. 65–67.
- ¹⁵ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945 гг. М., 1997. С. 79–80.
- ¹⁶ Северные конвои: исследования, воспоминания, документы / сост. М.Н. Супрун. Архангельск, 2000. Вып. 4. С. 95–96.
- ¹⁷ Переписка... С. 57.
- ¹⁸ Там же. С. 58.
- ¹⁹ Там же. С. 58–59.
- ²⁰ Там же. С. 59.
- ²¹ Там же. С. 61.
- ²² Там же. С. 62.
- ²³ Краснов В.Н., Краснов И.В. Ленд-лиз для СССР. 1941–1945. М., 2008. С. 179.
- ²⁴ Супрун М.Н. Указ. соч., 1997. С. 116.
- ²⁵ Краснов В.Н., Краснов И.В. Указ. соч. С. 180.
- ²⁶ Переписка... Т. 1. С. 64–66.
- ²⁷ Там же. С. 68–69.
- ²⁸ Краснов В.Н., Краснов И.В. Указ. соч. С. 186–189.
- ²⁹ Churchill Papers. CHAR 20/52/76-78.
- ³⁰ Churchill Papers. CHAR 20/54A. P. 33–34.
- ³¹ Ibid. CHAR 20/87. P. 15.
- ³² Переписка... Т. 1. С. 70.
- ³³ Там же. С. 71.
- ³⁴ Churchill papers. CHAR 23/11/ 24-27.
- ³⁵ Ibid. CHAR 23/11/44-46.
- ³⁶ The War in Pictures: Third Year. London: Odhams Press Ltd. Long Acre. W.C., 1946. Forth year. P. 112.
- ³⁷ Переписка... Т. 1. С. 132–133.
- ³⁸ Churchill papers. CHAR 20/114. P. 4.
- ³⁹ Переписка... Т. 1. С. 199–200.
- ⁴⁰ Там же. С. 205–206.
- ⁴¹ Супрун М.Н. Указ. соч. С. 190.
- ⁴² Краснов В.Н., Краснов И.В. Указ. соч. С. 197–198.
- ⁴³ Переписка... Т. 1. С. 215.
- ⁴⁴ The War in Pictures... P. 208.
- ⁴⁵ Супрун М.Н. Указ. соч. С. 246.
- ⁴⁶ Супрун М.Н. Там же. С. 254.
- ⁴⁷ Супрун М.Н. там же. С. 254–258.
- ⁴⁸ Churchill papers. CHAR 20/187/1. P. 86–87.
- ⁴⁹ Краснов В.Н., Краснов И.В. Указ. соч. С. 204.

M. Folly

THE ARCTIC CONVOYS AND THE GRAND ALLIANCE AGAINST HITLER

I have been studying and writing about the alliance between Great Britain and the Soviet Union for many years now. When I first started I recall someone saying to me, when I told him what I was studying, ‘but what about the convoys?’. To him, and to many, the convoys were a scandal of wasted lives and resources and a classic example of the ‘phoney’ nature of the alliance. But were they?

On the day that Hitler invaded the USSR, Winston Churchill declared Britain and Russia would fight Hitler together¹. But what would that entail? Britain had been at war since September 1939 and had suffered serious setbacks. It was desperately short of equipment. It was expecting a German invasion itself at any time, and engaged in a tough fight to protect its vital supply routes at sea and in the Middle East. Right from the start, the supply of war materials to the Soviet Union from Britain was in leaders’ minds as a way to join up their efforts. British Foreign Secretary Anthony Eden promised on 30 June that Britain would supply all possible military and economic aid to help defeat Hitler². In his first message to Churchill on 18 July, Stalin asked for British military action, but he also wanted war materials³. On 4 September 1941 Stalin told the British ambassador that without a second front, 400 aircraft and 500 tanks a month and aluminium supplies, the Soviet Union would



either be completely defeated, or at best would lose any ability to do active operations against Hitlerism for a long time⁴.

The British military chiefs did not think that Britain could spare any equipment from its own needs. They did not think that anything they could send would make any difference in the USSR. Their view, as the head of the Military Mission to Moscow was told, was ‘They must save themselves, just as we saved ourselves in the Battle of Britain and the Atlantic’⁵.

Churchill shared some of these views, but believed that making a sign of solidarity was more important. He told Stalin that he would get all the tanks and aircraft that ‘time, geography and our growing resources would allow.’⁶ The only possible route

М. Фолли

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ И БОЛЬШОЙ АЛЬЯНС В БОРЬБЕ ПРОТИВ ГИТЛЕРА*

Я изучаю тему союзничества Великобритании и Советского Союза и пишу об этом уже на протяжении многих лет. Когда я только начинал, я помню, как кто-то спросил меня, когда я рассказал ему, что я изучаю: «а как насчет конвоев?». Для того, кто задал вопрос и для многих других конвои были скандалом потраченных впустую жизней и ресурсов, классическим примером «фальшивой» природы альянса. Но так ли это было на самом деле?

В тот день, когда Гитлер вторгся в СССР, Уинстон Черчилль объявил, что Великобритания и Россия будут вместе сражаться с Гитлером¹.

Но что это могло повлечь за собой? Великобритания находилась в состоянии войны с сентября 1939 года, терпела серьезные неудачи. Стране не хватало оборудования. Великобритания ожидала немецкого вторжения в любой момент и вела тяжелую борьбу, чтобы защитить свои жизненно важные маршруты снабжения на море и на Ближнем Востоке. С самого начала правительство Великобритании планировало поставки военных материалов в Советский Союз, чтобы объединить свои усилия против общего врага. Министр иностранных дел Великобритании Энтони Иден пообещал 30 июня, что Великобритания предоставит всю возможную военную и экономическую помощь, чтобы помочь победить Гитлера². В своем первом послании Черчиллю

18 июля Сталин призывает Великобританию к участию в военных действиях, но Советский Союз также нуждался в боевой технике и оборудовании³. 4 сентября 1941 года в разговоре с британским послом, Сталин подчеркивает необходимость второго фронта. Он добавляет, что Советский Союз нуждается в ежемесячных поставках алюминия. Также, чтобы не потерять способность вести активные операции против Гитлера, Советскому Союзу нужно не менее 400 самолетов и 500 танков в месяц⁴.

Британские военачальники не были уверены, что страна может сэкономить и поделиться оборудованием с СССР. Они слабо верили в то, что поставки будут полезны и будут иметь значение для СССР. Мнение военачальников Великобритании было выражено главе военной миссии в Москве следующими словами: «Русские должны спасаться сами, как это делали мы в битве за Британию и Атлантику»⁵.

Черчилль до определенной степени разделял эти взгляды, но считал необходимым проявить солидарности. Он пообещал Сталину максимизировать усилия, найти танки и самолеты и доставить их, используя все временные, географические и других возможности Британии⁶.

Единственный возможный путь доставки груза в то время был через север Норвегии, который был оккупирован Германией, в Мурманск или

to send them at that time was around the north of Norway, which was occupied by Germany, to Murmansk or Arkhangelsk, and that was the way they came, beginning with the first convoy we are celebrating here. The Admiralty's plan was to send a convoy every 40 days.

After the first shipments, arrangements were formalised by the Moscow Conference of 28 September to 1 October 1941. Large commitments were made by Lord Beaverbrook, the negotiator for Britain and Averell Harriman, the negotiator for the US – so large in fact that at one point Maxim Litvinov, who was translating at the conference, jumped to his feet, punched the air and exclaimed, 'Now we shall win!'⁷. On Beaverbrook's return, Churchill increased the commitment to a 'continuous cycle of convoys leaving every ten days.'⁸

The first seven convoys arrived without loss. 53 ships delivered 750 tanks, 800 fighters, 1400 vehicles, 100,000 tons of other stores. These came to Arkhangelsk until 12 December, then Murmansk, which had inadequate facilities to unload such cargoes⁹.

By the end of 1941 the Germans had decided that the flow of supplies had to be stopped, and deployed significant air forces, submarines and surface warships to north Norway. On 22 January 1942 Hitler declared the Norway theatre to be the decisive theatre of the war. The convoys would now have to fight their way through, in appalling conditions¹⁰.

For this and other reasons, the promises made by Beaverbrook and Harriman proved to be difficult to keep. The promised convoys were simply too ambitious for British naval resources, once they were having to fight their way

through. The losses began to mount and Admiral Pound warned that the route might be too costly¹¹. Churchill and US president Franklin D. Roosevelt were determined to keep going: Churchill commented 'The Russians are in heavy action and will expect us to run the risk and pay the price. ... I share your misgivings but I feel it is a matter of duty.'¹² When Churchill himself became concerned about the cost in ships, Roosevelt reminded him of the 'compelling' political and military reasons to continue. Churchill warned that every convoy was now a major fleet operation¹³.

However, despite the political objective of the enterprise, instead of producing a warm cooperative feeling in the alliance and perpetuating Litvinov's optimism, the convoys tended to be a catalyst for distrust and bitter accusations on both sides. It could be argued that they added greatly to the tensions in the alliance, though they were started and maintained in order to reduce political bad feelings.

From the Soviet perspective, a major theme of complaints was the amount of aid actually reaching the USSR. Beaverbrook and Harriman had made their promises with little assessment of what was actually possible to produce, or, more importantly, to deliver. The issue of delivery was passed over lightly at the conference, with the implication that the Allies were just committing themselves to making the materials available at the places of production¹⁴.

However, the allies had started off with assuming responsibility for delivery and the Soviets quickly regarded it as their duty. Stalin was quite prepared to put it in those terms. He treated the commitments as non-

Архангельск. Именно такому маршруту и следовали корабли, начиная с первого конвоя, годовщину которого мы сейчас отмечаем. План Адмиралтейства состоял в том, чтобы отправлять конвой каждые 40 дней.

После первых поставок договоренности были официально оформлены Московской конференцией, которая состоялась в период с 28 сентября по 1 октября 1941 года. Представитель переговоров со стороны Великобритании лорд Бивербрук взял крупные обязательства, не менее масштабные обязательства были взяты и американцами в лице Аверелла Гарримана.

Обещания были настолько значительными, что в какой-то момент переводчик Максим Литвинов вскочил, ударил кулаком по воздуху и воскликнул: «Теперь мы победим!»⁷. По возвращении Бивербрука Черчилль увеличил обещанные поставки до «непрерывного цикла отправки конвоев каждые десять дней»⁸.

Первые семь конвоев прибыли без потерь. 53 корабля доставили 750 танков, 800 истребителей, 1400 машин, 100 тысяч тонн других запасов. К 12 декабря все это было доставлено в Архангельск, затем поставки шли в Мурманск, но там не было достаточных мощностей для разгрузки таких грузов⁹. К концу 1941 года немцы приняли решение остановить поток грузов и перебросили значительные военно-воздушные силы, подводные лодки и надводные корабли на север Норвегии. 22 января 1942 года Гитлер объявил, что Норвегия становится решающим полем военных действий. Конвоям теперь придется пробивать себе дорогу в ужасных условиях¹⁰. По этой и другим причинам обещания, данные Бивербруком и Гарриманом, оказалось трудно сдержать. Обещанные конвои стали непосильными для

британских военно-морских ресурсов, теперь, когда им приходилось пробиваться с боем до пункта назначения. Потери начали расти, и адмирал Паунд предупредил, что этот маршрут дается слишком высокой ценой¹¹. Черчилль и президент США Франклин Д. Рузвельт были полны решимости продолжать поставки: Черчилль прокомментировал: «Русские ведут напряженные бои. Они рассчитывают, что мы пойдем на риск любой ценой ... Я разделяю Ваши опасения, но считаю, что наш долг продолжать»¹². Когда Черчилль сам начал проявлять серьезную обеспокоенность, Рузвельт напомнил ему о «убедительных» политических и военных причинах, чтобы продолжать. Черчилль предупредил, что «теперь каждый конвой представляет собой крупную операцию флота»¹³.

Однако, несмотря на политическую цель предприятия, вместо того, чтобы вызвать теплое чувство сотрудничества союзников и укреплять оптимизм Литвинова, конвои все больше становились причиной недоверия и ожесточенных обвинений с обеих сторон. Можно утверждать, что они значительно усилили напряженность среди союзников, хотя были созданы и осуществлялись для того, чтобы уменьшить политические недовольства.

Советский Союз главным образом жаловался на незначительный объем помощи, поступавшей в СССР по факту. Бивербрук и Гарриман давали свои обещания, не имея точного расчета, что на самом деле реально было произвести или, что более важно, доставить. На конференции вопрос о доставке был проигнорирован, подразумевая, что союзники просто взяли на себя обязательство доставить материалы до мест производства¹⁴.

negotiable and took any delay or shortfall as a deliberate act. At one point, Stalin wrote to Churchill 'The British Government's deliveries of munitions and other war cargoes to the USSR cannot be treated other than as an obligation assumed by the British Government.'¹⁵

The Soviets showed no sympathy with any difficulties of the supply route in the north, regarding them as minor affairs compared to the challenges of their own military situation. They complained bitterly at cancellations. They protested at losses on the way and found many faults with the state and quality of the items that did arrive.

And then there were issues caused by the presence of allied personnel in Murmansk, Polyarnoe and Arkhangelsk. There was a lot of tension over accommodation for these personnel and the provision of leisure activities for them. There were continual complaints about drunkenness and allegations that they made anti-Soviet comments. At one point Foreign Commissar Vyacheslav M. Molotov complained bitterly about the drunken behaviour of British seamen, claiming that in contrast their Russian counterparts when ashore in Britain spent their time in cultural pursuits such as visiting museums. There were repeated accusations that allied personnel were attempting to gather information – were spying, in fact¹⁶. And it seemed to the Soviet authorities that there were far too many allied men in North Russia, especially when the convoys were not running. These people seemed to be idle, and consuming resources in a front-line war zone¹⁷. Allied requests for facilities, for permission to station units in the north, and for operations to support the convoys were often regarded as

criticisms of Soviet abilities to do these things.

Rude comments were made about the Royal Navy's fighting spirit, especially after the disaster that befell PQ17 in July 1942¹⁸. Stalin complained directly to Churchill, I never expected that the British Government will stop dispatch of war materials to us just at the very time when the Soviet Union, in view of the serious situation on the Soviet-German front, requires material more than ever."¹⁹ He said "This is the first time in history that the British Navy has ever turned tail and fled from the battle. You British are afraid of fighting. You should not think the Germans are supermen. You will have to fight them sooner or later. You cannot win a war without fighting"²⁰

Overall, it seems clear, and seemed clear at the time, that while the Soviets pressed for material and complained when it was not arriving, many departments of the Soviet Government did not actually want the convoys there. The secretive, anti-foreigner elements in the security services could not get over their profound institutional and ideological objections to cooperation with foreigners. Or even to having them on Soviet soil.

On the Soviet side what they principally wanted from their allies was a second front. The convoys and supplies were secondary and an unsatisfactory substitute. They clearly did not want to attach too much importance to the convoys in case it allowed the British to argue that they were an adequate alternative to a second front²¹. Making the British leaders feel guilty about their level of effort was a favoured technique in the continuing campaign to get a second front. But Stalin also used guilt to maintain the flow of supplies

Однако союзники начали с того, что взяли на себя ответственность за доставку, и СССР восприняли это за обязанность союзников. Сталин рассматривал обязательства союзников как не подлежащие обсуждению и расценивал любую задержку или невыполнение как преднамеренное действие. В какой-то момент Сталин написал Черчиллю: «Поставки британским правительством боеприпасов и других военных грузов в СССР не могут рассматриваться иначе, как обязательство, взятое на себя правительством Великобритании»¹⁵.

Советская сторона не проявляла сочувствия к трудностям, с которыми сталкивались конвои по пути на север, считая эти сложности второстепенными по сравнению с той военной ситуацией, в которой находился Советский Союз. Союзники получали жалобы при отмене грузов и протесты в случаях потерь в пути. Представители советской стороны нередко обнаруживали недостатки в состоянии и качестве доставленного груза.

Ко всему прочему возникали и проблемы, связанные с присутствием союзников в Мурманске, Полярном и Архангельске. Размещение персонала со стороны союзников и предоставление им досуга порой создавали немало трудностей. Нередко поступали жалобы на пьянство и обвинения персонала кораблей союзников в анти-советских комментариях. В какой-то момент комиссар иностранных дел В.М. Молотов горько посетовал на пьяное поведение британских моряков, утверждая, что в отличие от них, их русские коллеги, когда они на берегу в Великобритании, организуют свой досуг культурно, ходят в музеи. Неоднократно звучали обвинения в том, что союзный персонал пытался собрать информацию, занимался

шпионажем¹⁶. И советским властям казалось, что на севере России находилось слишком много союзников, особенно в то время, когда конвои не приходили. Казалось, что эти люди бездельничали и потребляли ресурсы в зоне боевых действий¹⁷. Запросы союзников на оборудование, разрешение разместить подразделения на севере и провести операции по поддержке конвоев часто рассматривались как прямое указание на то, что советская сторона не могла выполнить эти запросы.

Грубые комментарии были сделаны по поводу боевого духа Королевского флота, особенно после катастрофы, постигшей PQ-17 в июле 1942 года¹⁸. Сталин пожаловался непосредственно Черчиллю: «...Я совсем не ожидал, что британское правительство прекратит отправку нам военных материалов как раз в то самое время, когда Советский Союз, ввиду серьезной ситуации на советско-германском фронте, нуждается в материалах больше, чем когда-либо»¹⁹. Он добавил: «Это первый случай в истории, когда британский флот поджал хвост и бежал с поля боя. Вы, британцы, боитесь драки. Не думайте, что немцы супермены. Рано или поздно вам придется сразиться с ними. Невозможно выиграть войну, не сражаясь»²⁰.

В целом кажется очевидным сейчас, и в то время казалось очевидным, что, хотя Советский Союз и требовал поставок оборудования и жаловался, когда они не прибывали, многие министерства Советского правительства на самом деле не хотели, чтобы конвои находились на территории страны. Скрытые, настроенные против иностранцев работники служб безопасности не могли преодолеть свои глубокие институциональные и идеологические возражения против

via North Russia. When the convoys were suspended or reduced, he voiced fury – even if the reason was to allow for allied offensive operations. He once complained, ‘I understand this unexpected action (suspension of the convoys) as a catastrophic diminution of supplies of arms and raw materials to the USSR on behalf of Britain and the United States of America... this cannot fail to affect the position of Soviet troops.’²²

The British and Americans therefore felt that the Soviets were unappreciative of the efforts they made, and the sacrifices being made of men and materials. They received very little information about Soviet output of munitions, leading to the belief that Stalin were just making demands as tests of political will and commitment to the struggle.

This produced some feelings at the time, which have been repeated in many books since, that the Soviets did not actually need the material at all. They just wanted a sacrifice of allied lives as a symbol of the alliance and an assurance that the burden of fighting Hitler was being shared. To many critics this seemed like a pointless political gesture that actually did not have any effect on the realist and ruthless attitude of Joseph Stalin²³.

Operationally there was resentment that the Soviet Navy did not supply more help to the convoys. With regard to the ships and crews that reached Murmansk and Arkhangelsk, it was felt that they were treated with suspicion and regarded as unwelcome visitors. Their freedom of movement was very restricted. They were allowed little scope for relaxation, subject to surveillance and NKVD entrapment attempts. Women they socialised with would suddenly disappear, with

the only explanation that they had ‘gone for a holiday in the Urals’. Facilities in Murmansk especially were rudimentary by western standards, and attempts to improve them were met with hostility. When the British tried to send out a hospital unit to provide medical care for wounded personnel it was refused entry, with the Soviet authorities regarding it as an insult against their own facilities²⁴.

As far as individual crews were concerned, it is clear than many ordinary seamen went to Russia with a great deal of sympathy for the Soviet Union and its politics. Their disillusion was profound. One wrote: ‘It was uphill work. The language difficulty could have been overcome with goodwill, but all gaiety and light-hearted talk was smothered by the dour, unsmiling political commissars who attended every occasion, their mean suspicious eyes flickering like cornered animals’²⁵

The British were sure that they needed the personnel that they stationed in North Russia for the efficient running and support of the convoys, and believed the Russians were wrong to claim there were too many. Because it was difficult to get visas for replacements, too many stayed there too long. By September 1943 153 of the 198 allied men in North Russia were due to be relieved, but the Soviet embassy in London would not grant their replacements visas. Murmansk was a front-line city, and prolonged stays there were of course stressful, especially to civilian crews. Some men developed a nervous condition they nicknamed ‘Polar Kola’ Six had mental breakdowns. One seaman noted in 1943 ‘Eight months in this joint is enough to drive anyone screwy.’²⁶

On the allied side, the convoys were always regarded by their militaries as

сотрудничества с иностранцами и самого факта пребывания их на советской земле.

Главное, чего ожидала советская сторона от своих союзников, это открытие второго фронта. Конвои и припасы были второстепенными и не могли служить заменой. Советский Союз не хотел придавать слишком большое значение конвоям на случай, если это позволит британцам утверждать, что они являются адекватной альтернативой второму фронту²¹. Заставлять британских военачальников чувствовать вину за недостаточные усилия, было излюбленной стратегией СССР в попытке получить второй фронт. Но Сталин также использовал чувство вины, чтобы поддерживать поток поставок через север России. Когда конвои приостанавливались или сокращались, он яростно критиковал, даже если причина заключалась в том, чтобы разрешить союзные наступательные операции. Однажды он пожаловался: «Я вижу эту неожиданную акцию (приостановку конвоев) как катастрофическое сокращение поставок оружия и сырья в СССР со стороны Великобритании и Соединенных Штатов Америки ... это не может не повлиять на позицию Советских войск»²².

По этой причине британцы и американцы считали, что Советский Союз не ценил ни усилия, которые прикладывали союзники, поставляя материалы, ни жертвы – людей, погибших при доставке этих материалов людьми. Они получали очень мало информации о советском производстве боеприпасов, что привело к убеждению, что Сталин просто выдвигал требования в качестве проверки политической воли и приверженности борьбе.

В то время это вызывало мысли, которые с тех пор повторялись во

многих книгах по истории вопроса, что СССР на самом деле вообще не нуждались в оборудовании и боевой технике. Они просто хотели эти жертвы со стороны союзников как символ союза и гарантию того, что бремя борьбы с Гитлером было разделено. Многим критикам это казалось бессмысленным политическим жестом, который на самом деле никак не повлиял на реалистическую и безжалостную позицию Иосифа Сталина²³.

В оперативном плане было недовольство тем, что советский флот не оказывал дополнительной помощи конвоям. Кораблям и экипажам, прибывавшим в Мурманск и Архангельск, казалось, что к ним относились с подозрением и считали нежеланными гостями. Их свобода передвижения была очень ограничена, им не давали возможности расслабиться, поскольку они находились под наблюдением, совершались попытки провокаций со стороны НКВД. Женщины, с которыми общались члены союзных экипажей, внезапно исчезали с единственным объяснением, что они «уехали отдыхать на Урал». Инфраструктура, особенно в Мурманске, была неустроенной по западным стандартам, и попытки улучшить условия быта были встречены враждебно. Когда британцы пытались организовать отделение госпиталя для оказания медицинской помощи своим раненым, им не разрешили это сделать, так как советские власти сочли это оскорблением их собственных учреждений²⁴.

Что касается отдельных экипажей, очевидно, что многие простые моряки отправлялись в Россию с большим сочувствием к Советскому Союзу и его политике. Их разочарование было глубоким. Один очевидец писал: «Это была тяжелая работа. Языковые трудности можно было бы преодолеть,

a troublesome exercise. The political justification for them magnified this feeling. The Royal Navy was torn between protecting convoys and ensuring their main battle forces were not drawn too far east, leaving it open for German units in Norway to penetrate into the Atlantic. Their attitude towards handling the Soviets was too much tinged with a sense that the Russians should show appreciation of what was being done for them, when the Soviets viewed their contribution, when set against total allied resources, as small, and only what they had a right to expect. They knew the way the Soviet state functioned, yet repeatedly failed to follow protocols – in particular when sending out the hospital unit without securing visas first.

Political leaders – the ambassadors in Moscow and London, the military missions there, and by the leaders at the top, Churchill and Stalin, Eden and Molotov – spent a lot of time trying to settle the issues raised on both sides about the convoys. Angry telegrams were exchanged between Churchill and Stalin on the subject. Once, Churchill thought Stalin's comments were so rude that he handed the message straight back to the Soviet Ambassador, indicating he regarded it as unreadable.

It would be easy from these points I have just made to conclude that though the convoys were sent for political reasons – to hold the alliance together and make it more friendly – they actually made things worse. They provided a needless friction point and constant crises in overall relations that distracted from other matters on which cooperation and agreement were needed. And they were made at great sacrifice on the part of the crews, and the resources used would have been more profitably used elsewhere.

But is that what we should conclude? Are there positives we should weigh against these negative experiences?

First, it is worth pointing out that this was one of the few areas where the anti-Hitler allies were fighting together against the common enemy. Their own military, air and naval forces cooperated together, and had some success, both in seeing the convoys through, and also in broader defensive and even offensive, operations against the enemy in North Norway. The convoys did, mostly, get through, and delivered their cargoes. And these cargoes were important. Especially in the first year and a half, the north was the main route to get supplies in, and while their quantities were relatively small, they can actually be seen as crucial. The margins were so tight in the Soviet situation, that the supply of allied aircraft in 1942, for instance, was very important in keeping numbers just sufficient. In December 1941 the Soviet aircraft industry was producing about 20 percent of what it had made in June. The allied aircraft were crucial for the battles in 1942, including Stalingrad. Stalin's angry reaction as late as October 1943 when he thought deliveries were not being prioritised, indicates the importance he attached to the material and to its delivery in the North²⁷.

Further, the military men in North Russia actually got on very well with each other, and there was significant mutual respect for each other as fighting men. British reports from the senior naval officer and the head of the Naval Mission contain many positive accounts of relations with Admiral Golovko²⁸.

The allied officers tended to blame their problems not on their opposite numbers in the Northern Fleet, but on

проявив добрую волю, но вся веселость и веселые разговоры подавлялись суровыми, не улыбочивыми политическими комиссарами, которые присутствовали на каждом мероприятии, их злые подозрительные глаза мерцали, как у загнанных в угол животных»²⁵.

Британцы были уверены, что весь персонал, который они разместили на севере России, был необходим для эффективного движения и поддержки конвоев, и считали, что русские ошибались, утверждая, что людей было слишком много. Перевыпустить визы было очень сложно, и многие оставались там надолго. К сентябрю 1943 года 153 из 198 союзников на севере России должны были быть сменены, но советское посольство в Лондоне не выдало визы на замену. Мурманск был прифронтовым городом, и длительное пребывание в нем, конечно, было стрессовым, особенно для гражданских экипажей. У некоторых людей развивалось нервное состояние, которое они прозвали «Полярная Кола». У шестерых были психические срывы. Один моряк в 1943 году заметил: «Восемь месяцев здесь достаточно, чтобы слететь с катушек»²⁶.

Союзники всегда рассматривали организацию конвоев как весьма сложную задачу. Политическая подноготная лишь усиливала это чувство. Королевский флот Великобритании разрывался между защитой конвоев и обеспечением того, чтобы их основные боевые силы не были отведены слишком далеко на восток, оставляя тем самым возможность немецким частям в Норвегии проникнуть в Атлантический океан. Союзники ждали, что русские должны показать признательность за то, что делается для них, но Советы рассматривали вклад союзников как малый

в сравнении с общими затратами и считали, что это было обязанностью союзных войск. Союзники знали, как функционировало советское государство, но при этом неоднократно не соблюдали протоколы, в частности, когда отправляли больничное отделение без предварительного получения визы.

Политические лидеры – послы в Москве и Лондоне, военные миссии и высшее руководство стран, Черчилль и Сталин, Иден и Молотов – потратили много времени, пытаясь решить вопросы, поднятые обеими сторонами по поводу конвоев. Черчилль и Сталин не раз посылали друг другу гневные телеграммы. Однажды Черчилль посчитал комментарии Сталина настолько грубыми, что вернул сообщение советскому послу, указав, что считал его нечитаемым.

Из всего того, что я только что изложил, было бы легко сделать вывод, что, хотя конвои были отправлены по политическим причинам – чтобы сплотить альянс и сделать его более дружественным, – они на самом деле только ухудшили положение. Конвои создавали ненужные трения и постоянные кризисы в отношениях в целом, которые отвлекали от других вопросов, по которым было необходимо было сотрудничество и согласие. И они были принесены с огромными жертвами со стороны экипажа, а затраченные ресурсы возможно разумнее было использовать иначе.

Но разве это тот вывод, к которому мы должны прийти? Есть ли положительные моменты, которые мы должны сопоставить с этим отрицательным опытом?

Во-первых, стоит отметить, что маршрут северных конвоев был одной из немногих территорий, где антигитлеровские союзники вместе



Meeting A. Eden in Moscow on December 16, 1941
(Courtesy of the Russian State Film and Photo Archive)



Vyacheslav Molotov meets Winston Churchill at the Moscow airfield on August 12, 1941
(Courtesy of the Northern State Maritime Museum)

сражались против общего врага. Их собственные военные, военно-воздушные и военно-морские силы сотрудничали друг с другом и добились определенных успехов, как в обеспечении проводки конвоев, так и в более широких оборонительных и даже наступательных операциях против врага в северной Норвегии. Конвои в основном успешно осуществлялись и доставляли грузы. И эти грузы были важны. Особенно в первые полтора года север был основным маршрутом для доставки припасов, и, хотя их количество было относительно небольшим, их фактически можно рассматривать как решающие. В той ситуации, в которой находился Советский Союз, даже небольшие поставки имели значение. Так, например, в 1942 году поставка союзниками самолетов была очень важна для сохранения достаточного количества самолетов. В декабре 1941 года советский авиапром производил около 20 процентов от июньского объёма производства. Самолеты союзников сыграли решающую роль в боях 1942 года, в том числе под Сталинградом. Гневная реакция Сталина уже в октябре 1943 года, когда он решил, что поставкам перестали отдавать приоритет, указывает на то значение, которое он придавал материалам и их доставке на Север²⁷.

В дальнейшем, военные на севере России действительно очень хорошо ладили друг с другом, они проявляли глубокое взаимное уважение друг к другу как к воинам. Британские отчеты старшего морского офицера и главы военно-морской миссии содержат много положительных отзывов об отношениях с адмиралом Головко²⁸.

Офицеры союзников были склонны винить в своих проблемах не своих коллег на Северном флоте, а по-

литических деятелей. Все их жалобы касались пограничников НКВД в «зеленых фуражках», ответственных за большинство неприемлемых правил и ограничений. Было заметно, что в Мурманске, находящемся в ведении ВМФ СССР, дела обстояли проще. В Архангельске спецслужбы играли более важную роль, и именно они настаивали на сложных правилах и ограничениях. В Москве британская военная миссия обвиняла Молотова и тех, кого они называли «кремлевской бандой»²⁹. Считалось, что в эту группу не входил сам Сталин, поскольку, когда можно было обсудить сложности напрямую с ним, он выражал сочувствие и его приказы должны были улучшить ситуацию. За то, что они редко выполнялись полностью, возлагали ответственность на НКВД и Наркомат иностранных дел. Советский флот делал все, что мог и относился к союзникам с сочувствием.

Велик соблазн сосредоточиться лишь на спорах и горьких воспоминаниях участников тех событий. Советская бюрократия была удручающим препятствием для подготовленных дипломатов, не говоря уже о профессиональных моряках или гражданских морских капитанах. Но если обращать внимание только на это, можно упустить из виду успешные операции, которые действительно имели место. Флоты союзников на самом деле работали сообща. Корабли многих союзных стран собирались в составе конвоев, и советский флот вносил свой вклад. Производился обмен разведданными. Осуществлялись успешные боевые действия. Яркими примерами таковых служат операции подразделений № 151 Крыло Королевского ВВС, полеты «Харрикейнов» из Мурманска, а затем операции из Ваенги по атаке немецкого линкора

political figures. Their complaints were all about the NKVD 'green-cap' border personnel, responsible for most of the objectionable rules and restrictions. It was noticeable that things were easier at Murmansk, which was run by the Soviet Navy. In Arkhangelsk the security services were much more visible and it was they who insisted on the complex rules and restrictions. In Moscow, the British military mission blamed Molotov, and what it called 'the Kremlin Gang'²⁹. This group was believed not to include Stalin himself, for when it was possible to discuss these issues with him directly, he said very sympathetic things and ordered better treatment. That this rarely fully came about was blamed on the NKVD and Commissariat for Foreign Affairs. The Soviet Navy, it was felt, was doing its best, and was sympathetic.

It is easy to focus on the disputes and bitter recollections of those involved in them. Soviet bureaucracy was a dispiriting thing to engage with for trained diplomats, let alone professional sailors or civilian sea-captains. But to only emphasise this can lead to overlooking the successful operations that did take place. The fleets did work together. Ships of many allied nations came together in the convoys, and the Soviet Navy did contribute. Intelligence was exchanged. Successful military operations did take place. Notable examples are the operations of number 151 wing, flying Hurricanes from Murmansk, and later operations from Vaenga to attack the German battleship *Tirpitz*. Soviet destroyers and submarines worked with the minesweepers based in the Kola Inlet. And Soviet cargo ships, of course, were part of the convoys.

So, to conclude, were the convoys a source of friction or a symbol of unity

and solidarity? In many people's eyes, the Grand Alliance was a political arrangement. It happened mostly when the three main leaders – the Big Three of Churchill, Stalin and Roosevelt, met together. In military terms, the partners fought their own separate campaigns. Even at the grand strategic level there was not much coordination, as shown by the lack of a second front in western Europe until 1944. While Americans and British, with Canadians, Poles and others, fought jointly, that is not often said about them and the USSR. But it was the case in the northern battles – the tough campaigns to get the supply convoys through. Here the Big Three allies and their other partners worked together, as a fighting front. As we have noted here, the cooperation was not perfect by any means and the experience of many involved in this cooperation was not positive. One lesson people drew was that meaningful cooperation between the western powers and the communist Soviet Union was impossible, and in particular that their military endeavours should stay apart. But it is important not to let that be the sole conclusion drawn from the campaign. The convoys had an important political role – otherwise they would not have been started or have continued against all the obstacles. They were regarded as worthwhile and that purpose was not entirely delusional. Churchill once commented that while he forgave the Soviets for their past in proportion to the number of Germans they kill, they forgave him 'in proportion to the number of tanks I send.'³⁰

In addition, this strange alliance needed bonding together by joint action. Cooperation between states and especially states' militaries and security services is never easy. The

«Тирпиц». Советские эсминцы и подводные лодки работали с тральщиками, базировавшимися в Кольском заливе. И советские сухогрузы, конечно же, входили в состав конвоев.

Итак, в заключение, были ли конвои источником разногласий или символом единства и солидарности? В глазах многих людей Большой альянс был политическим соглашением. В основном это происходило, когда три главных лидера – большая тройка Черчилля, Сталина и Рузвельта – встречались вместе. С военной точки зрения партнеры вели свои собственные отдельные военные кампании. Даже на высшем стратегическом уровне координация отсутствовала, о чем свидетельствует отсутствие второго фронта в Западной Европе вплоть до 1944 года. В то время как американцы и британцы вместе с канадцами, поляками и другими воевали вместе, нельзя было сказать того же о союзниках и СССР. По-иному происходили события на севере, где с большими трудностями осуществлялись поставки конвоев, и где союзники «Большой тройки» и другие их партнеры работали вместе, создавая боевой фронт. Как уже было отмечено, сотрудничество не было идеальным, и опыт многих участников этого сотрудничества не был положительным. Один из уроков, который извлекли люди, заключался в том, что конструктивное сотрудничество между западными державами и коммунистическим Советским Союзом было невозможно, и в частности, что их военные усилия должны осуществляться раздельно. Но важно не допустить, чтобы это был единственный вывод, сделанный из кампании. Конвои играли важную политическую роль, иначе их бы не было, или их прекратили бы из-за множе-

ства препятствий. Осуществление конвоев полагали целесообразным и крайне важным. Черчилль однажды заметил, что, он простил Советам их прошлое, учитывая количество убитых ими немцев, они же простили его «за то количество танков, которые я отправил»³⁰.

Кроме того, этот непростой союз требовал скрепления совместными действиями. Сотрудничество между государствами, особенно между их вооруженными силами и службами безопасности, никогда не бывает легким. Условия на севере вряд ли могли быть еще более сложными от – климата до непосредственной близости активных и мощных сил противника. В конце концов, это был боевой фронт, такой же, как битва за Москву или Сталинград. И здесь западные союзники смогли продемонстрировать, что они действительно были вместе с Советским Союзом и что их союз имел активный боевой характер. И пусть не второй фронт, но это был также фронт. Несмотря на все трудности, альянс демонстрировал потенциал справиться и с большими препятствиями. На этом фронте происходили крупные морские сражения, и хотя союзники несли тяжелые потери, немецкие потери также были значительными – один линейный крейсер и 31 подводная лодка. Пусть материальный вклад этих конвойных операций в поражение Гитлера можно оспорить и его не следует переоценивать, конвои явились важным вкладом в победу союзников в войне, несмотря на все трудности и противоречия. Сам факт того, что конвойные поставки осуществлялись на протяжении значительного времени, объединяя тем самым союзников при решении сопутствующих задач, отчасти обеспечил разгром фашистской Германии.

conditions in the north could hardly have been more demanding, from the climate to the close proximity of active and powerful enemy forces. This was, after all a fighting front like Moscow or Stalingrad. And here the western allies were able to demonstrate that they were indeed in it with the Soviets and that their alliance had an active military side. If not a second front, it was a front. For all the difficulties, the alliance could have done with a few more of them. Major naval battles took place on this front, and while the

allies took heavy losses, so did the Germans – they lost one battlecruiser and 31 submarines. While the material contribution these convoy operations made to the defeat of Hitler can be debated and should not be overestimated, they was an important aspect of the war-winning alliance and was a component, for all the difficulties and tensions, that helped that alliance to feel like a real and realistic ongoing concern. And that it should be ongoing was a vital ingredient in the defeat of the fascists.

References

- ¹ Churchill broadcast, BBC, 9 pm 22 June 1941, in C.G. Eade, ed., *The War Speeches of the Rt. Hon. Winston S. Churchill* vol. 1 (London: Cassell, 1951), p. 450–54.
- ² Anthony Eden conversation with Ivan Maisky 30 June 1941 British Foreign Office papers FO371/29466 available at British National Archives, Kew, UK (in subsequent references cited as TNA).
- ³ Stalin to Churchill 18 July 1941 in: В.О. Печатнов, И.Э. Магдеев, Переписка Сталина с Рузвельтом и Черчиллем в годы Великой Отечественной войны. Документальное исследование Том 1 (Москва, 2015): 36–37.
- ⁴ Stalin conversation with Sir Stafford Cripps 4 September 1941 TNA FO371/29490/N5105.
- ⁵ Chiefs of Staff to General Mason-Macfarlane 14. July 1941 TNA FO371/29486/N3729.
- ⁶ Churchill to Stalin 8 July 1941.
- ⁷ Beaverbrook said he had come to Moscow ‘not to bargain but to give’ Joan Beaumont, *Comrades in Arms. British Aid to Russia 1941–1945* (London, 1980): 53.
- ⁸ Churchill to Stalin 6 October 1941 Печатнов и Магдеев, Переписка: 79.
- ⁹ Peter Kemp, *Convoy! Drama in Arctic Waters* (London 1999): 24.
- ¹⁰ Kemp, *Convoy!:* 26.
- ¹¹ Kemp, *Convoy!:* 43.
- ¹² British War Cabinet minutes WM(42)64th 17 May 1942 TNA CAB65/30.
- ¹³ Roosevelt to Churchill 26 April 1942, Churchill to Roosevelt 1 May 1942 in Warren Kimball, ed., *Churchill and Roosevelt. The Complete Correspondence* vol. 1 (Princeton, 1984): 473, 482.
- ¹⁴ Beaumont, *Comrades in Arms*: 79.
- ¹⁵ Stalin to Churchill 13 Oct 1943 Печатнов и Магдеев, Переписка: 588–90.
- ¹⁶ Group Captain Cheshire report 2 January 1943 TNA FO371/36969/N702.
- ¹⁷ Admiral Alafusov complaints to Admiral Miles, British Naval Mission Diary 13 July 1942 TNA ADM119/1102.
- ¹⁸ Maisky comments to Eden 4 September 1942 TNA FO371/32884.
- ¹⁹ Stalin to Churchill 23 July 1942 TNA PREM3/463. 204-5.
- ²⁰ Stalin comments to Churchill, Kremlin, 13 August 1942 TNA PREM3/76A/12.
- ²¹ See Ivan Maisky diary 21 July 1942, in Gabriel Gorodetsky, ed., *The Maisky Diaries. Red Ambassador to the Court of St James’s 1932–1943* (London 2015): p. 452.
- ²² Stalin to Churchill 2 April 1943 Печатнов и Магдеев, Переписка: 413.
- ²³ David Wragg, *Sacrifice for Stalin. The Cost and Value of the Arctic Convoys Reassessed* (Barnsley, 2005): xiii–xv, 130.
- ²⁴ British Naval Mission Diary 9 September 1942, 12 October 1942 ADM119/1102.
- ²⁵ Captain Campbell of HMS *Milne*, Ian Campbell and Donald Macintyre, *The Kola Run: A Record of the Arctic Convoys, 1941–1945* (London, 1958).
- ²⁶ Senior British Naval Officer (SBNO), North Russia (Rear Admiral Bevan) report August 1942, TNA ADM199/604; Balfour to FO, notes on arrival in the USSR 10.9.43 TNA FO371/37057/N5808, Arthur

Приложения

* Пер. Н.Н. Белошицкой.

¹ Churchill broadcast, BBC, 9 pm 22 June 1941, in C.G. Eade, ed., *The War Speeches of the Rt. Hon. Winston S. Churchill* vol. 1 (London: Cassell, 1951), p. 450–54. [Из выступления Черчилля на BBC, 21.00, 22 июня 1941, под ред. С.Г. Ида «Тексты речей достопочтенного Уинстона Черчилля во время войны» т. 1 (Лондон: Кассель, 1951), с. 450–454].

² Anthony Eden conversation with Ivan Maisky 30 June 1941 British Foreign Office papers available at British National Archives, Kew, UK (in subsequent references cited as). [Запись беседы Энтони Идена с Иваном Майским 30 июня 1941, документы Министерства иностранных дел Великобритании FO371/29466, Национальный архив Великобритании, Кью, Великобритания (далее в ссылках НАВ)].

³ Stalin to Churchill 18 July 1941 in В.О. Печатнов, И.Э. Магдеев, Переписка Сталина с Рузвельтом и Черчиллем в годы Великой Отечественной войны. Документальное исследование Том 1 (Москва, 2015): 36–37. [Из послания Сталина Черчиллю 18 июля 1941, В.О. Печатнов, И.Э. Магдеев, Переписка Сталина с Рузвельтом и Черчиллем в годы Великой Отечественной войны. Документальное исследование Том 1 (Москва, 2015): 36–37].

⁴ Stalin conversation with Sir Stafford Cripps 4 September 1941 TNA FO371/29490/N5105 [Из разговора Сталина с сэром Стэффордом Криппсом 4 сентября 1941, НАВ FO371/29490/N5105].

⁵ Chiefs of Staff to General Mason-Macfarlane 14. July 1941 TNA FO371/29486/N3729 [Начальник штаба Генералу Мейсон-Макфарлейну, 14 июля 1941, НАВ FO371/29486/N3729].

⁶ Churchill to Stalin 8 July 1941 [Черчилль Сталину 8 июля 1941].

⁷ Beaverbrook said he had come to Moscow 'not to bargain but to give' Joan Beaumont, *Comrades in Arms. British Aid to Russia 1941–1945* (London, 1980): 53. [Бивербрук сказал, что он приехал в Москву «не торговаться, а отдавать», из книги Джоан Бомонт «Товарищи по оружию: Британская помощь России 1941–1945, Лондон, 1980, с. 53].

⁸ Churchill to Stalin 6 October 1941 Печатнов и Магдеев, Переписка: 79 [Черчилль Сталину 6 октября 1941, Печатнов и Магдеев «Переписка», с. 79].

⁹ Peter Kemp, *Convoy! Drama in Arctic Waters* (London 1999): 24 [П. Кемп «Конвой! Драма в водах Арктики», Лондон 1999].

¹⁰ Kemp, *Convoy!*: 26 [Кемп, Конвой!, с. 26].

¹¹ Kemp, *Convoy!*: 43 [Кемп, Конвой!, с. 43].

¹² British War Cabinet minutes WM(42)64th 17 May 1942 TNA CAB65/30. [Протокол заседаний правительства военного времени, WM(42)64, 17 Мая 1942, НАВ CAB65/30].

¹³ Roosevelt to Churchill 26 April 1942, Churchill to Roosevelt 1 May 1942 in Warren Kimball, ed., *Churchill and Roosevelt. The Complete Correspondence* vol. 1 (Princeton, 1984): 473, 482. [Рузвельт Черчиллю 26 апреля 1942, Черчилль Рузвельту 1 мая 1942, под ред. Уоррена Кимбола «Черчилль и Рузвельт. Полная переписка» т. 1, Принстон, 1984, с. 473, 482].

¹⁴ Beaumont, *Comrades in Arms*: 79 [Бомонт «Товарищи по оружию» с. 79].

¹⁵ Stalin to Churchill 13 Oct 1943 Печатнов и Магдеев, Переписка: 588–90 [Сталин Черчиллю 13 октября 1943, Печатнов и Магдеев «Переписка», с. 588–590].

¹⁶ Group Captain Cheshire report 2 January 1943 TNA FO371/36969/N702 [Из доклада группы капитана Чешира 2 января 1943, НАВ, FO371/36969/N702].

¹⁷ Admiral Alafusov complaints to Admiral Miles, British Naval Mission Diary 13 July 1942 TNA ADM119/1102. [Из жалобы адмирала Алафусова адмиралу Майлсу, дневник миссии британского ВМФ, 13 июля 1942 НАВ, ADM119/1102].

¹⁸ Maisky comments to Eden 4 September 1942 TNA FO371/32884. [Из комментариев Майского Идену 4 сентября 1942 НАВ, ADM119/1102].

¹⁹ Stalin to Churchill 23 July 1942 TNA PREM3/463. 204–5 [Сталин Черчиллю 23 июля 1942, НАВ, PREM3/463. 204–5].

²⁰ Stalin comments to Churchill, Kremlin, 13 August 1942 TNA PREM3/76A/12. [Из комментариев Сталина Черчиллю, Кремль, 13 августа 1942, НАВ, PREM3/76A/12].

²¹ See Ivan Maisky diary 21 July 1942, in Gabriel Gorodetsky, ed., *The Maisky Diaries. Red Ambassador to the Court of St James's 1932–1943* (London 2015): p. 452. [Дневниковые записи Ивана Майского, 21 июля 1942, под ред. Габриэля Городецкого «Дневники Майского – красного посла к Сейнт-Джеймскому двору 1932–1943», Лондон, 2015, с. 452].

²² Stalin to Churchill 2 April 1943 Печатнов и Магдеев, Переписка: 413 [Сталин Черчиллю, 2 апреля 1943, Печатнов и Магдеев «Переписка», с. 413].

²³ David Wragg, *Sacrifice for Stalin. The Cost and Value of the Arctic Convoys Reassessed* (Barnsley, 2005): xiii–xv, 130. [Дэвид Рэг «Жертва для Сталина. Переоценивая ценность арктических конвоев», Барнсли 2005, xiii–xv, с. 130].

Birse, *Memoirs of an Interpreter* (London, 1967): 67, British Naval Mission, Moscow, Diary 23 March 1942, 13 July 1942 TNA ADM 199/1102; Harriman to Eden 4. March 1943 TNA Eden private office papers FO954/26A.

²⁷ Observers who reported aircraft simply lying around unused, did not recognise this was often because they arrived damaged. Spare parts could come in different ships and it took time to bring the planes or tanks and the parts together. Beaumont, *Comrades in Arms*: 69-70, compared to Wragg, *Sacrifice for Stalin*: 130.

²⁸ Senior British Naval Officer, North Russia report, Murmansk, 20 September 1941 TNA FO371/29491/N5840, Senior British Naval Officer, North Russia letter to Director Naval Intelligence, London, 12 December 1941 TNSA ADM223/249.

²⁹ Mason-Macfarlane telegram to Chiefs of Staff 22 September 1941 TNA FO371/29490/N5458.

³⁰ Beaumont, *Comrades in Arms*: 72.

²⁴ British Naval Mission Diary 9 September 1942, 12 October 1942 ADM119/1102. [Дневник миссии британского ВМФ, 9 сентября 1942, 12 октября 1942, ADM119/1102].

²⁵ Captain Campbell of HMS *Milne*, Ian Campbell and Donald Macintyre, *The Kola Run: A Record of the Arctic Convoys, 1941–1945* (London, 1958). [Капитан эскадренного миноносца «Милн» Айн Кэмпбелл и Дональд Макинтайр «Путь к Кольскому полуострову: история арктических конвоев, 1941–1945», Лондон, 1958].

²⁶ Senior British Naval Officer (SBNO), North Russia (Rear Admiral Bevan) report August 1942, TNA ADM199/604; Balfour to FO, notes on arrival in the USSR 10.9.43 TNA FO371/37057/N5808, Arthur Birse, *Memoirs of an Interpreter* (London, 1967): 67, British Naval Mission, Moscow, Diary 23 March 1942, 13 July 1942 TNA ADM 199/1102; Harriman to Eden 4. March 1943 TNA Eden private office papers FO954/26A. [Доклад командующего ВМФ Великобритании о ситуации на севере России, контр-адмирал Биван, август 1942, НАВ, ADM199/604; Балфур адмиралу, запись по прибытию в СССР 10.9.43, НАВ FO371/37057/N5808, Артур Бирс «Мемуары переводчика», Лондон 1967, с. 67; Дневник миссии британского ВМФ, 23 марта 1942, НАВ, ADM 199/1102; Гарриман Идену 4 марта 1943, НАВ, FO954/26A].

²⁷ Observers who reported aircraft simply lying around unused, did not recognise this was often because they arrived damaged. Spare parts could come in different ships and it took time to bring the planes or tanks and the parts together. Beaumont, *Comrades in Arms*: 69–70, compared to Wragg, *Sacrifice for Stalin*: 130. [«Очевидцы, которые сообщали, что самолеты простаивали неиспользованными, не понимали, что техника прибывала уже поврежденной. Запчасти могли прибыть разными поставками, требовалось время, чтобы собрать танк или самолет.» из Бомонт «Товарищи по оружию», с. 69–70. Ср. с «Жертва для Сталина» Рэг, с. 130].

²⁸ Senior British Naval Officer, North Russia report, Murmansk, 20 September 1941 TNA FO371/29491/N5840, Senior British Naval Officer, North Russia letter to Director Naval Intelligence, London, 12 December 1941 TNSA ADM223/249. [Доклад командующего ВМФ Великобритании, ситуация на севере России, Мурманск, 20 сентября 1941, НАВ, FO371/29491/N5840, письмо с севера России командующего ВМФ Великобритании руководителю военно-морской разведки, Лондон, 12 декабря 1941, НАВ, ADM223/249].

²⁹ Mason-Macfarlane telegram to Chiefs of Staff 22 September 1941 TNA FO371/29490/N5458. [Из телеграммы Мейсон-Макфарлейна начальнику штаба, 22 сентября, 1941, НАВ, FO371/29490/N5458].

³⁰ Beaumont, *Comrades in Arms*: 72 [Бомонт «Товарищу по оружию», с. 72].

V.A. Nevezhin

DIPLOMATIC RECEPTIONS IN THE KREMLIN IN THE CONTEXT OF INTER-ALLIED RELATIONS WITH GREAT BRITAIN AND THE USA (1941–1945)*

The issue of diplomatic receptions is in line with the research on Soviet foreign policy throughout the Great Patriotic War. Various aspects of this problem have been studied in publications on diplomatic protocol and ceremonial¹, as well as on intercultural communication² and semiotics of gastronomy³. It was partly touched upon in works on the relations of the USSR with particular countries of the Anti-Hitler Coalition⁴; to a lesser extent – in generalizing works on the history of war and diplomacy⁵.

The paper presents the author's conception of the diplomatic receptions given by I.V. Stalin to strengthen personal relationships with the leaders and official representatives of the allied countries (Winston Churchill, Anthony Eden, Averell Harriman, Wendell Willkie, John Davis, Dwight David Eisenhower) in the general context of the Grand Alliance (the Big Three – the USSR, Great Britain, and the USA) throughout the Great Patriotic War (1941–1945). Memoirs and diaries of participants in the events⁶ were used as sources. In addition, the materials of the fundamental collection, which can be found on the Internet, "USSR and the Allies. Documents from the Russian Foreign Ministry Archive on the foreign policy and diplomacy of the leading powers of the anti-Hitler coalition"⁷ were drawn upon. The correspondence on the preparation and conduct of



diplomatic receptions is of particular value for the exploration of the topic. In particular, it includes: preliminary and final versions of the programs of stay in Moscow for the members of the allied countries' delegations; lists of those invited to banquets in the Kremlin; their seating diagrams at the set tables. This correspondence was preserved mainly in the fund of the Secretariat of the People's Commissar for Foreign Affairs of the USSR V.M. Molotov (F.06) of the Archive of the Foreign Policy of the Russian Federation (AFP RF).

Diplomatic receptions are one of the generally accepted and widespread forms of activity of the executive authorities and the Foreign Ministry. They are used to establish, maintain and develop contacts of the diplomatic

В.А. Невежин

ДИПЛОМАТИЧЕСКИЕ ПРИЕМЫ В КРЕМЛЕ В КОНТЕКСТЕ МЕЖСОЮЗНИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЙ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ И США (1941–1945 гг.)

Проблематика дипломатических приемов находится в русле исследований о советской внешней политике периода Великой Отечественной войны. Различные аспекты этой проблемы изучались в публикациях по дипломатическому протоколу и церемониалу¹, межкультурной коммуникации² и гастике³. Частично она затрагивалась в работах об отношениях СССР с отдельными странами Антигитлеровской коалиции⁴; в меньшей степени – в обобщающих трудах по истории войны и дипломатии⁵.

В предлагаемой статье представлена авторская концепция роли дипломатических приемов И.В. Сталина в деле налаживания и развития межличностных контактов с лидерами и официальными представителями союзных стран в рамках взаимоотношений держав «Большой тройки» (СССР, Великобритании и США) на протяжении Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. В качестве источников использовались мемуары и дневники участников событий⁶. Помимо этого, привлекались материалы размещенного в Интернете фундаментального сборника «СССР и союзники. Документы Архива МИД России о внешней политике и дипломатии ведущих держав антигитлеровской коалиции»⁷. Особую ценность представляет для раскрытия темы переписка по вопросам подготовки и проведения дипломатических приемов. Она, в частно-

сти, включает: предварительные и окончательные варианты программ пребывания в Москве членов делегаций союзных стран; списки приглашенных на банкеты в Кремль; схемы их рассадки за накрытым столом (столами). Эта переписка сохранилась главным образом в фонде Секретариата Народного комиссара иностранных дел СССР В.М. Молотова (Ф.06) Архива внешней политики Российской Федерации (АВП РФ).

Дипломатические приемы являются одной из общепринятых и распространенных форм деятельности исполнительных органов власти и внешнеполитического ведомства. Они используются для установления, поддержания и развития контактов дипломатического корпуса с властями страны пребывания, играют важную роль в деле оказания необходимых по протоколу почестей и демонстрации гостеприимства высоким зарубежным гостям, прибывающим в страну с официальными визитами⁸.

В период Великой Отечественной войны настоятельная необходимость координации военной, политической и дипломатической деятельности, конечной целью которой являлось достижение победы над общим врагом – Германией и ее сателлитами, требовала постоянного обмена мнениями между союзниками по Антигитлеровской коалиции. Москву с деловыми визитами неоднократно по-

corps with the authorities of the host country, play an important role in providing the necessary under the protocol honors and hospitality to distinguished foreign guests arriving in the country on official visits⁸.

During the Great Patriotic War, the urgent need to coordinate military, political and diplomatic activities, the ultimate goal of which was to achieve victory over the common enemy – Germany and its satellites, required a constant exchange of views between the allies in the anti-Hitler coalition. Moscow was repeatedly visited by political leaders, military leaders, diplomats of states and governments representing this alliance. Despite the short duration of such visits, in addition to official negotiations and other protocol events, in the Kremlin diplomatic receptions were arranged on behalf of the head of the Soviet government I.V. Stalin. They took the form of dinners. A diplomatic dinner is one of the types of diplomatic receptions, which starts in the interval from 8 to 9 pm and lasts for two to three hours⁹.

In total, 21 diplomatic receptions in honour of the allies were held in the ceremonial Catherine Hall of the Grand Kremlin Palace, of which 9 times – on the occasion of the arrival of official delegations and individual representatives of the Western allied powers – Great Britain and the United States¹⁰.

On October 1, 1941, this honour was awarded to the delegations of Great Britain and the United States at the end of the Moscow conference of representatives of the three main allied countries. On December 20, 1941, Stalin arranged a diplomatic reception in honour of A. Eden – British Foreign Secretary.

On October 30, 1943, the “heroes of the day” at a banquet in the Kremlin were US Secretary of State Cordell Hull and British Foreign Secretary Anthony Eden. They

participated in the Moscow Conference of Big Three powers heads of the foreign affairs agencies. On August 14, 1942, the Kremlin received the British Prime Minister W. Churchill and A. Harriman, the Special envoy of the US President F.D. Roosevelt. On September 26, 1942 I.V. Stalin hosted a reception on the occasion of the arrival in the USSR of W. Willkie, personal representative of the United States President F.D. Roosevelt. Later, banquets were organized in connection with the arrival in Moscow of other personal representatives of the American president: J.E. Davies (May 23, 1943) and H. Hopkins (June 1, 1945). On October 18, 1944, the second diplomatic reception was held in honour of W. Churchill, at which A. Eden was also the guest of honour. I.V. Stalin's reception in the Kremlin, arranged in honour of General of the Army D. Eisenhower (August 13, 1945) closes this list.

The main work on arranging receptions was entrusted to the leadership and employees of the People's Commissariat for Foreign Affairs. The Protocol Department of the People's Commissariat for Foreign Affairs, headed by F.F. Molochkov, was directly responsible for receiving official delegations of the allied countries in general and for arranging banquets in their honour. Security measures during the banquets were carried out by officials of the USSR NKVD (People's Commissariat for Internal Affairs).

As a rule, a few days before the date of the banquet, F.F. Molochkov sent to the People's Commissar V.M. Molotov or his deputies (A.Ya. Vyshinsky, S.A. Lozovsky) memorandums, which indicated: the exact time of the proposed dinner. With the active participation of the People's Commissariat for Foreign

сещали политические лидеры, военные деятели, дипломаты государств и правительств, представлявших этот альянс. Несмотря на краткую продолжительность подобных визитов, помимо официальных переговоров и других протокольных мероприятий, в Кремле от имени главы Советского правительства И.В. Сталина устраивались дипломатические приемы. Они имели форму обедов. Обед – это один из видов дипломатического приема, который начинается в промежуток времени от 20 до 21 часа и имеет продолжительность два-три часа⁹.

Всего в парадном Екатерининском зале Большого Кремлевского дворца был устроен 21 дипломатический прием в честь союзников, из них 9 раз – по случаю прибытия официальных делегаций и отдельных представителей западных союзных держав¹⁰.

1 октября 1941 г. этой чести удостоились делегации Великобритании и США по окончании Московской конференции представителей трех основных союзных стран. 20 декабря 1941 г. Сталин устроил дипломатический прием в честь английского министра иностранных дел А. Идена.

30 октября 1943 г. «героями дня» на банкете в Кремле были государственный секретарь США К. Хэлл и А. Иден, участники Московской конференции руководителей внешнеполитических ведомств держав «Большой тройки». 14 августа 1942 г. в Кремле принимали премьер-министра Великобритании У. Черчилля и А. Гарримана, специального посланника президента США Ф.Д. Рузвельта. 26 сентября 1942 г. И.В. Сталин устроил прием по случаю прибытия в СССР У. Уилки, личного представителя президента США Ф.Д. Рузвельта. Позднее были организованы банкеты в связи с приездом в Москву других

личных представителей американского президента: Дж. Э. Дэвиса (23 мая 1943 г.) и Г. Гопкинса (1 июня 1945 г.). 18 октября 1944 г. состоялся второй по счету дипломатический прием в честь У. Черчилля, на котором почетным гостем был также А. Иден. Замыкает этот список прием И.В. Сталина в Кремле, устроенный по случаю прибытия в Москву генерала армии США Д. Эйзенхауэра (13 августа 1945 г.).

Основная работа по устройству приемов возлагалась на руководящий состав и сотрудников Народного комиссариата иностранных дел. Непосредственно за прием официальных делегаций союзных стран вообще и за устройство банкетов в их честь отвечал Протокольный отдел НКВД, который возглавлял Ф.Ф. Молочков. Охранные мероприятия во время проведения банкетов осуществлялись сотрудниками НКВД СССР.

Как правило, за несколько дней до даты банкета Ф.Ф. Молочков пересылал наркому В.М. Молотову или его заместителям (А.Я. Вышинскому, С.А. Лозовскому) докладные записки, в которых указывались точное время предполагаемого обеда. При активном участии НКВД готовились и поименные списки приглашенных на обед в Кремль с советской стороны и иностранных гостей. По сложившейся традиции Ф.Ф. Молочков предварительно в письменном виде направлял такие списки В.М. Молотову¹¹, утверждавшему их окончательные варианты¹².

Количество участников банкетов в честь союзников варьировалось от 40 (20 декабря 1941 г.)¹³ до 100 (1 октября 1941 г.)¹⁴. 23 мая, 30 октября 1943 г., 18 октября 1944 г. на обедах в Екатерининском зале присутствовало примерно по 50 человек¹⁵; 14 августа 1942 г. – 70 человек¹⁶.

Affairs, lists of names of those invited to the dinner in the Kremlin from the Soviet side as well as the lists of foreign guests were prepared. According to the established tradition, F.F. Molochkov had previously sent such lists to V.M. Molotov¹¹, who approved their final versions¹².

The number of participants in banquets in honour of the Allies ranged from 40 (December 20, 1941)¹³ to 100 (October 1, 1941)¹⁴. On May 23, October 30, 1943, and on October 18, 1944 there were about 50 people¹⁵ at the dinners in the Catherine Hall. On August 14, 1942 there were 70 people¹⁶.

In addition to Stalin, from the Soviet side, the dinners were attended by candidates and members of the Politburo of the Central Committee of the All-Union Communist Party (Bolsheviks), representatives of the high command personnel of the Red Army and the Navy, military leaders, the leadership of the People's Commissariat for Foreign Affairs and People's Commissariat for Internal Affairs of the USSR, as well as the defense department. The heads and members of official delegations, employees of the diplomatic corps of Great Britain and the United States who worked in the USSR were invited from the American and British sides.

As a rule, representatives of the United States were always invited to receptions in honour of the British allies. For example, at the dinner on August 14, 1942, in addition to W. Churchill and the persons accompanying him (a total of 25 people), there were 17 Americans, headed by A. Harriman¹⁷. The list of those invited to the reception on October 18, 1944 included 18 people "from the British and American side."¹⁸ Banquets, where the "heroes of the day"

were the Americans, did not go without the participation of the British¹⁹.

All those present were accommodated in the Catherine Hall at one guest table, with the exception of the banquet on October 1, 1941, when, due to the large number of participants in the banquet, it was necessary to set a second table.

During visits at the highest level, protocol seating was carried out in full accordance with generally accepted rules of courtesy, respecting the recognized official or socio-political status of the guests. F.F. Molochkov was personally responsible for the observance of such norms.

The most important part of the diplomatic ceremony of receptions in the Kremlin with the participation of I.V. Stalin, of course, was the actual feast. It involved dishes from the Kremlin's special cuisine, as well as a variety of alcoholic beverages, ranging from champagne and all sorts of wines to liqueurs, vodka, and cognac. A high-ranking officer of the People's Commissariat for Internal Affairs of the USSR A.Ya. Egnatashvili was responsible for the Kremlin receptions' menus design²⁰.

Numerous toasts were an obligatory part of the diplomatic reception ceremony. It should be noted that I.V. Stalin never led the table at diplomatic receptions in honour of the Allies. The role of toastmaster at these dinners was invariably performed by the People's Commissar for Foreign Affairs of the USSR V.M. Molotov. Stalin could initiate individual toasts. Molotov, as a toastmaster, was distinguished by the fact that he did his best to pay attention to foreign guests present, offered to drink to them and gave them the floor to say toasts. In cases when any guest made an impromptu toast, Stalin got up from his seat and went up to him to clink glasses.

Вместе со Сталиным на дипломатические приемы прибывали кандидаты и члены Политбюро ЦК ВКП(б), представители высшего командного состава РККА и ВМФ, военачальники, руководящий состав НКВД и НКВД СССР, а также оборонного ведомства. С американской и с английской стороны приглашались главы и члены официальных делегаций, сотрудники дипломатического корпуса Великобритании и США, работавшие в СССР.

Как правило, на приемы в честь британских союзников всегда приглашались и представители США. Например, на обеде 14 августа 1942 г., помимо У. Черчилля и сопровождавших его лиц (всего 25 человек), присутствовало 17 американцев во главе с А. Гарриманом¹⁷. В список приглашенных на прием 18 октября 1944 г. было включено 18 человек «со стороны англичан и американцев»¹⁸. Банкеты, где «героями дня» являлись американцы, не обходились без участия англичан¹⁹.

Все присутствовавшие размещались в Екатерининском зале за одним гостевым столом, исключение составлял банкет 1 октября 1941 г., когда ввиду многочисленности участников банкета потребовалось накрыть второй стол.

В ходе визитов на высшем уровне протокольная рассадка осуществлялась в полном соответствии с общепринятыми правилами вежливости, соблюдением признанного служебного или общественно-политического положения гостей. За соблюдением подобных норм отвечал лично Ф.Ф. Молочков.

Важнейшей составной частью дипломатического церемониала приемов в Кремле с участием И.В. Сталина, естественно, являлось собственно

застолье. Оно предполагало употребление блюд изысканной кремлевской особой кухни, а также разнообразных алкогольных напитков, начиная от шампанского и разного рода вин и заканчивая ликерами, водкой, коньяком. Составлением меню кремлевских приемов в честь союзников занимался высокопоставленный сотрудник НКВД СССР А.Я. Егнатовичи²⁰.

Обязательной составной частью церемониала дипломатического приема являлись многочисленные тосты. Следует отметить, что И.В. Сталин никогда не вел стол на дипломатических приемах в честь союзников. Роль тамады на этих обедах неизменно выполнял народный комиссар иностранных дел СССР В.М. Молотов. Сталин мог выступать инициатором отдельных здравий. Молотова, как тамаду, отличало то, что он старался не обойти вниманием присутствовавших иностранных гостей, предлагал выпить за них и давал им самим слово для произнесения здравий. В случаях, когда гость произносил импровизированный тост, Сталин вставал со своего места и подходил к нему, чтобы чокнуться.

Как правило, во время дипломатических приемов в Кремле в честь представителей союзных держав провозглашалось по несколько десятков тостов. Так, А. Гарриман свидетельствовал, что на банкете 1 октября 1941 г. прозвучало 32 здравия²¹. У. Уилки насчитал 53 тоста, после которых хозяева и гости на дипломатическом приеме, устроенном И.В. Сталиным 26 сентября 1942 г. в его честь, «до дна» осушали свои бокалы²². В обоих конкретных случаях Сталин демонстрировал свое радушное отношение к представителям союзных держав. Так, на приеме 1 октября

As a rule, several dozen toasts were proclaimed in honor of representatives of the allied powers during diplomatic receptions in the Kremlin. Thus, A. Harriman testified that 32 toasts sounded at the banquet on October 1, 1941²¹. W. Wilkie counted 53 toasts, after which the hosts and guests at the diplomatic reception hosted by I.V. Stalin on September 26, 1942, in his honor, drained their glasses "to the bottom"²². In both specific cases, Stalin demonstrated his cordial attitude towards the representatives of the Allied powers. So, at the reception on October 1, 1941, among other toasts (to the Red Army and to the allied troops, to the upcoming victory over Germany and to the important role of military equipment in it), the Soviet leader considered it necessary to specially drink to the two American pilots who delivered the members of the official delegations of Great Britain and the USA to Moscow to participate in the first inter-allied conference²³.

It is worth mentioning that practiced by I.V. Stalin and V.M. Molotov's "round dance of toasts" (as the American General J.R. Deane called the most active, from the point of view of verbal communication, part of the Kremlin's diplomatic receptions)²⁴ was not always to the liking of foreign guests, and sometimes just annoyed them. Moreover, from the moment when the Red Army began to win the first significant battles on the German-Soviet front, I.V. Stalin, feeling more and more confident, began to demonstrate indifference to how the toasts pronounced by him and V.M. Molotov were taken by foreign guests. At the banquet hosted by Stalin on December 20, 1941 in honour of the British delegation headed by A. Eden, I.V. Stalin already clearly felt himself

the liberator of Moscow, the master of the situation, who was ready to starve the Germans out of the war. According to the testimony of the British diplomat Stafford Cripps, the Soviet leader was in a great mood, moved freely around the hall, made short toasts in honour of his military leaders, clinked glasses with them and at the same time paid little attention to the English guests present²⁵.

Naturally, the feasts were not limited to just drinks. Sometimes during a break between toasts, Stalin talked to the heads of the allied delegations through the translators (V.N. Pavlov and V.M. Berezhkov). Sometimes these conversations had impartial character. Thus, at the banquet on August 14, 1942, Stalin, in conversation with Churchill and Harriman, expressed his dissatisfaction with the delay in sending northern convoys to Soviet ports. He also expressed a wish to the governments of England and the United States that they take measures to speed up the military supplies that the USSR needed so much²⁶.

A. Harriman in his report to the President of the United States F.D. Roosevelt, on the content of the conversations that took place at the reception on August 14, 1942, in particular, reported: "Stalin told me that the British fleet had lost its initiative. There was no reason to suspend the dispatch of convoys." The Soviet leader even allowed himself to add the following: "He does not have much respect for the military efforts of Great Britain, but he has great hopes in the United States."²⁷ Suchlike unflattering for W. Churchill comparisons of the contribution of the Western allies to the war were most likely made by I.V. Stalin, in order to once again demonstrate dissatisfaction with the actions of the British.

1941 г. в числе других тостов (за Красную армию и за союзнические войска, за грядущую победу над Германией и за важную роль в ней военной техники) советский лидер счел необходимым специально выпить за двух американских пилотов, доставивших членов официальных делегаций Великобритании и США в Москву для участия в первой межсоюзнической конференции²³.

Следует отметить, что практиковавшийся И.В. Сталиным и В.М. Молотовым «хоровод тостов» (как назвал наиболее активную с точки зрения вербального общения часть кремлевских дипломатических приемов американский генерал Дж. Р. Дин²⁴) не всегда приходился по нраву иностранным гостям, а порой и просто раздражал их. Более того, с момента, когда Красная армия начала одерживать первые существенные победы на германо-советском фронте, И.В. Сталин, чувствуя себя все увереннее, уже демонстрировал равнодушие к тому, как воспринимаются произносимые им и В.М. Молотовым тосты иностранными гостями. На банкете, устроенном Сталиным 20 декабря 1941 г. в честь британской делегации во главе с А. Иденом, И.В. Сталин уже явно чувствовал себя освободителем Москвы, хозяином положения, который готов взять немцев «измором» в дальнейшей войне. По свидетельству британского дипломата Ст. Криппса, советский вождь был в прекрасном настроении, свободно передвигался по залу, произносил короткие тосты в честь своих военачальников, чокался с ними и при этом мало обращал внимания на присутствовавших английских гостей²⁵.

Естественно, застолье не ограничивалось только выпивкой. В перерыве между здравицами Сталин че-

рез переводчиков (В.Н. Павлова и В.М. Бережкова) иногда беседовал с главами союзнических делегаций. Порой эти беседы оказывались лицеприятными для союзников. Так, на банкете 14 августа 1942 г. Сталин в разговоре с Черчиллем и Гарриманом выразил недовольство задержкой с отправкой северных конвоев в советские порты. Он также высказал пожелание в адрес правительств Англии и США, чтобы они приняли меры к ускорению столь необходимых СССР военных поставок²⁶.

А. Гарриман в своем отчете на имя президента США Ф.Д. Рузвельта о содержании разговоров, которые имели место на приеме 14 августа 1942 г., в частности, сообщал: «Сталин сказал мне, что британский флот потерял свою инициативу. Не было никаких оснований приостанавливать отправку конвоев». Советский лидер даже позволил себе добавить следующее: «Он не испытывает особого уважения к военным усилиям Великобритании, но очень надеется на США»²⁷. Подобного рода нелестные для У. Черчилля сравнения вклада западных союзников в войну, скорее всего, были сделаны И.В. Сталиным, чтобы лишний раз продемонстрировать недовольство действиями англичан.

Большое значение для межсоюзнических отношений имел банкет 30 октября 1943 г. К тому времени произошел коренной перелом на советско-германском фронте после решающих сражений под Сталинградом и Курском. В этих условиях Сталин посчитал необходимым поднять бокал за Антигитлеровскую коалицию в лице ее американских и британских союзников и за будущую победу. На этом же обеде он сообщил К. Хэллу о намерении СССР выступить против Японии сразу же по окончании

The banquet on October 30, 1943 was of great importance for the inter-allied relations. By that time, a radical change had taken place on the Soviet-German front after the decisive battles at Stalingrad and Kursk. Under these conditions, Stalin considered it necessary to raise a glass to the anti-Hitler coalition represented by its American and British allies and to the future victory. At the same dinner, he informed C. Hull of the USSR's intention to act against Japan immediately after the end of hostilities in Europe against Germany. Finally, the aforementioned feast was used by Stalin to discuss the prospects for a personal meeting with Churchill and Roosevelt²⁸. As it is known, the meeting took place in Tehran in late November and early December 1943.

In conclusion, it should be noted that the "drinking component" was an important element of Stalin's personal contacts with the leaders and representatives of the allied countries. This can be evidenced by simple calculations of the time spent together by Stalin and Churchill during these visits. W. Churchill left the reception at the Catherine Hall of the Grand Kremlin Palace at 1:30 am. on August 15, which

had begun the day before at 8:00 pm.²⁹ Consequently, the British prime minister spent five and a half hours in the first (official) feast with the Soviet leader. The next day, on the eve of W. Churchill's departure from Moscow, an informal dinner took place at Stalin's Kremlin apartment. It lasted, according to Churchill, from 8:30 pm on August 15 to 3:00 am on August 16, 1942³⁰. It turns out that in the atmosphere of the feast Churchill spent about 12 hours during his first official visit to Moscow! For comparison, the total duration of the three conversations that took place between them in the Stalin's office in the Kremlin on August 12, 13 and 15 was 7 hours 35 minutes³¹.

Diplomatic receptions of I.V. Stalin in honour of the Western allies in the anti-Hitler coalition – Great Britain and the United States of 1941–1945 held in the ceremonial Catherine Hall of the Grand Kremlin Palace, were not only mandatory protocol actions. They were one of the specific forms of personal communication practiced by the Soviet leader with the leaders of the allied powers and were aimed at the strengthening of the anti-Nazi alliance.

References

* Transl. N. Beloshitskaya.

¹ P.F. Lyadov, *Istoriya rossijskogo protokola*. [The History of Protocol in Russia]. (Moscow, 2004); V.A. Nevezhin, "Diplomaticheskie priemy I.V. Stalina perioda Vtoroj mirovoj vojny (1939–1945 gg.) glazami predstavitelej inostrannyh gosudarstv" [Diplomatic Receptions by I.V. Stalin during World War II (1939–1945) by the Eyes of the Foreign States Representatives] in *Problemy rossijskoj istorii* [The Issues of Russian History]. (Moscow; Magnitogorsk, 2013), Vol. XII: 222–37; V.A. Nevezhin, "Stalinskaya «strategiya banketa»: diplomaticheskie priemy v Kremlje v chest' soyuznikov (1943 g.)" [The strategy of the Banquet by Stalin: Diplomatic Receptions in the Kremlin to honour Allies (1943)]. (paper presented in the international conference: *Korennoj perelom v Velikoj Otechestvennoj vojne: k 70-letiju osvobodzheniya Dona i Severnogo Kavkaza*) [The Radical Turning Point in the Great Patriotic War: to the 70th Anniversary of the Liberation of the Don and the North Caucasus]. (Rostov on Don, 2013), 108–14; V.A. Nevezhin, "Ceremonial diplomaticheskikh priemov Stalina 1941–1945 gg." [The Ceremonial of the Diplomatic Receptions by Stalin] in *Istoriik i hudozhnik: sbornik vospominanij i statej pamyati prof. Sergeja Sergeevicha Sekirinskogo* [The Historian and the Painter: the Collection of Memoirs and Papers to the memory of Sergei Sergeevich Sekirinskii]. (Moscow, 2013), 448–62; V.A. Nevezhin, "Ceremonijmejster Stalin. Diplomaticheskie priemy v Kremlje kak chast' vneshnepoliticheskoi igry," [Stalin as the Master of Ceremonies: Diplomatic Receptions in the Kremlin as the Part of the Foreign Policy Play] *Zhivaya istoriya* 3(3) (2015): 22–5.

военных действий в Европе против Германии. Наконец, упомянутое застолье было использовано Сталиным для обсуждения вопроса о перспективах личной встречи с Черчиллем и Рузвельтом²⁸. Как известно, такая встреча состоялась в Тегеране в конце ноября–начале декабря 1943 г.

В завершении следует отметить, что «застольная составляющая» была важным элементом личных контактов Сталина с лидерами и представителями союзных стран. Об этом могут свидетельствовать простые подсчеты времени, проведенного вместе Сталиным и Черчиллем в ходе этих визитов. У. Черчилль в 1 час 30 минут 15 августа покинул прием в Екатерининском зале Большого Кремлевского дворца, начавшийся накануне в 20.00²⁹. Следовательно, британский премьер провел в первом (официальном) застолье с советским лидером пять с половиной часов.

На другой день, буквально накануне отлета У. Черчилля из Москвы, состоялся неформальный ужин на ста-

линской кремлевской квартире. Он продолжался, по свидетельству Черчилля, с 20 часов 30 минут 15 августа до 3 часов утра 16 августа 1942 г.³⁰ Получается, что в атмосфере сталинского застолья Черчилль провел в ходе своего первого официального визита в Москву порядка 12 часов! Для сравнения, общая продолжительность трех бесед, которые велись между ними в сталинском служебном кабинете в Кремле 12, 13 и 15 августа, составила 7 час 35 мин³¹.

В целом дипломатические приемы И.В. Сталина в честь западных союзников по Антигитлеровской коалиции – Великобритании и США (1941–1945 гг.), проводившиеся в парадном Екатерининском зале Большого Кремлевского дворца, являлись не только обязательными протокольными действиями. Они представляли собой одну из практиковавшихся советским лидером специфических форм личного общения с лидерами союзных держав и были направлены на усиление Антигитлеровской коалиции.

Приложения

¹ Лядов П.Ф. История российского протокола. М., 2004; Невежин В.А. Дипломатические приемы И.В. Сталина периода Второй мировой войны (1939–1945 гг.) глазами представителей иностранных государств // Проблемы российской истории. М.; Магнитогорск, 2013. Вып. XII. С. 222–237; Невежин В.А. Сталинская «стратегия банкета»: дипломатические приемы в Кремле в честь союзников (1943 г.) // Коренной перелом в Великой Отечественной войне: к 70-летию освобождения Дона и Северного Кавказа: материалы междунар. науч. конф. Ростов н/Д., 2013, с. 108–114; Он же. Церемониал дипломатических приемов Сталина 1941–1945 гг. // Историк и художник: сб. воспоминаний и статей памяти проф. Сергея Сергеевича Секиринского. М., 2013, С. 448–462; Невежин В.А. Церемониймейстер Сталин. Дипломатические приемы в Кремле как часть внешнеполитической игры // Живая история. 2015. № 3(3). С. 22–25.

² Невежин В.А. Дипломатические приемы в Кремле и вербальная коммуникация союзников // Значение сражений 1941–1943 гг. на юге России в Победе в Великой Отечественной войне: материалы Всерос. науч. конф. Ростов н/Д., 2015. С. 283–289; Он же. Дипломатические приемы в Кремле в честь союзников 1941–1945 гг.: вербальный контекст // История Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Пределы и возможности современных интерпретаций ключевых проблем. М., 2015. С. 178–189; Он же. Дипломатические приемы И.В. Сталина в Кремле 1941–1945 гг. как место межкультурной коммуникации // Вторая мировая война в истории человечества. 1939–1945 гг.: материалы междунар. науч. конф. М., 2015. С. 309–318.

³ Кремль. Особая кухня. Ветеранам посвящается. М., 2014; Невежин В.А. Еда и алкогольные напитки на дипломатических приемах в Кремле (1941–1945 гг.) // Codrul Cosminului. 2014. Vol. XX, № 1. P. 149–166.

² V.A. Nevezhin, "Diplomatische priemy v Kremle i verbal'naya kommunikaciya soyuznikov" [Diplomatic receptions in the Kremlin and Verbal Communication of the Allies] (paper presented in the All-Russian Conference: *Znachenie srazhenij 1941–1943 gg. na yuge Rossii v Pobede v Velikoj Otechestvennoj vojne*) (Rostov on Don, 2015), 283–89; V.A. Nevezhin, "Diplomatische priemy v Kremle v chest' soyuznikov 1941–1945 gg.: verbal'nyj kontekst" [Diplomatic receptions in the Kremlin to Honour Allies 1941–1945: Verbal Context] in *Istoriya Velikoj Otechestvennoj vojny 1941–1945 gg. Predely i vozmozhnosti sovremennykh interpretacij klyuchevykh problem* [History of the Great Patriotic War 1941–1945. Limits and Possibilities of Modern Interpretations of Key Problems]. (Moscow, 2015), 178–89; V.A. Nevezhin, "Diplomatische priemy I.V. Stalina v Kremle 1941–1945 gg. kak mesto mezhkul'turnoj kommunikacii" [Diplomatic Receptions by I.V. Stalin in the Kremlin 1941–1945 as the Incidences of Intercultural Communication] (paper presented in the international conference: *Vtoraya mirovaya vojna v istorii chelovechestva. 1939–1945 gg*) (Moscow, 2015), 309–18.

³ *Kreml'. Osobaya kuhnya. Veteranam posvyashchaetsya* [The Kremlin. Special Cuisine. Dedicated to the Veterans]. (Moscow, 2014); V.A. Nevezhin, "Eda i alkogol'nye napitki na diplomaticheskikh priemah v Kremle (1941–1945 gg.)." [Food and Alcoholic Drinks at the Diplomatic Receptions in the Kremlin (1941–1945)] *Codrul Cosminului*, Vol. XX, no. 1 (2014): 149–66.

⁴ O.A. Rzhesheskiy, *Stalin i Chherchill'. Vstrechi. Besedy. Diskussii: dokumenty, kommentarii* [Stalin and Churchill. Meetings. Conversations. Discussions: Documents, Commentaries]. (Moscow, 2004); O.V. Pechatnov, *Stalin, Roosevelt, Truman: The USSR and The USA in the 1940s: Documentary Essays*. (Moscow, 2006).

⁵ *Ocherki istorii Ministerstva inostrannykh del Rossii. 1802–2002. 3 vol.* [Essays on the History of the Ministry of Foreign Affairs. 1802–2002. 3 vol.]. Vol.2 1917–2002. (Moscow, 2002); *Velikaya Otechestvennaya vojna 1941–1945 godov. 12 vol.* [The Great Patriotic War 1941–1945. 12 vol.]. Vol. 8. Vneshnyaya politika i diplomatiya Sovetskogo Soyuza v gody vojny [Foreign Policy and Diplomacy of the USSR in the years of the War]. (Moscow, 2014).

⁶ A. Harriman, E. Abel, *Special Envoy to Churchill and Stalin 1941–1946*. (New York, 1975); John, R. Deane, *Strannyj soyuz*. [The Strange Alliance]. (Moscow, 2004).

⁷ <http://agk.mid.ru>.

⁸ Lyadov, *Istoriya rossijskogo protokola*, 108.

⁹ *Ibid*, 132.

¹⁰ Nevezhin, *Diplomatische priemy I.V. Stalina v Kremle 1941–1945 gg. kak mesto mezhkul'turnoj kommunikacii*, 310.

¹¹ AVP RF. [The Archive of the Foreign Policy of the Russian Federation] F. 06. Op. 4. P. 22. D. 239. L. 48; Op. 5. P. 29. D. 337. L. 57, 58, 64, 64 ob.

¹² *Ibid*, Op. 3 AVTO. P. 19. D. 244. L. 15, 17; Op. 5. P. 34. D. 405. L. 31–32; Op. 5 b. P. 40. D. 17. L. 7–8; Op. 6. P. 5. D. 751. L. 21–22; Op. 7. P. 51. D. 831. L. 26; P. 53. D. 878. L. 20–21.

¹³ *Ibid*, Op. 3 AVTO, P. 8. D. 86. L. 19–20.

¹⁴ *Ibid*, P. 33. D. 441. L. 21–24; F. 129. Op. 25. P. 35, D. 16. L. 1–4; F. 69. Op. 30. P. 104. D. 13. L. 25.

¹⁵ *Ibid*, F. 06. Op. 4. P. 22. D. 239. L. 48; Op. 5. P. 29. D. 337. L. 56–58; Op. 5. P. 34. D. 405. L. 31–34; Op. 5 b. P. 40. D. 17. L. 7–8; Op. 6. P. 22. D. 229, L. 14; Op. 7. P. 51, D. 831, L. 27; P. 53. D. 878. L. 20.

¹⁶ *Ibid*, Op. 4. P. 14. D. 134. L. 12–14.

¹⁷ *Ibid*.

¹⁸ *Ibid*, Op. 6. P. 22. D. 229. L. 14.

¹⁹ *Ibid*, Op. 5, P. 29. D. 337. L. 58, 64, 64 ob.; Op. 7. P. 44. D. 683. D. 20.

²⁰ See more details in Nevezhin, *Eda i alkogol'nye napitki na diplomaticheskikh priemah v Kremle (1941–1945 gg.)*; *Diplomatische priemy I.V. Stalina v Kremle 1941–1945 gg. kak mesto mezhkul'turnoj kommunikacii*, 316–18.

²¹ A. Harriman, E. Abel. Op. Cit. P. 99.

²² Pechatnov, *Stalin, Roosevelt, Truman: The USSR and The USA in the 1940s: Documentary Essays*, 88.

²³ A. Harriman, E. Abel. Op. Cit. P. 99.

²⁴ Deane, *Strannyj soyuz*, 30.

²⁵ V. Assarsson, "1941 god. Moskovskij diplomatičeskij korpus v evakuacii" [1941. Moscow diplomatic corps in evacuation]. *Mezhdunarodnaya zhizn no.1* (1992): 140.

²⁶ V.A. Nevezhin, *Zastol'nye rechi Stalina: dokumenty i materialy*. [Stalin's Table Speeches: Documents and Materials]. (Moscow; Saint Petersburg, 2003), doc. 68: 307–308.

²⁷ Quoted in *Mirovye vojny XX veka. V 4 kn.* [World Wars of the 20th Century. 4 books]. Book 4. doc. 277. (Moscow, 2005): 378–79.

²⁸ Nevezhin, *Zastol'nye rechi Stalina: dokumenty i materialy*, doc. 76, 335–38.

²⁹ *Ibid*, doc. 69, 310.

³⁰ *Ibid*, doc. 73, 329.

³¹ *Na prieme u Stalina. Tetradi (zhurnaly) zapisej lic, prinyatykh I.V. Stalinym (1924–1953 gg.)*. [At Stalin's reception. Notebooks (journals) of records of persons taken by I.V. Stalin (1924–1953)]. (Moscow, 2008): 381–82.

⁴ Ржешевский О.А. Сталин и Черчилль. Встречи. Беседы. Дискуссии: документы, комментарии. М., 2004; Печатнов В.В. Сталин, Рузвельт, Трумэн: СССР и США в 1940-х гг.: документальные очерки. М., 2006.

⁵ Очерки истории Министерства иностранных дел России. 1802–2002. В 3 т. Т. 2. 1917–2002 гг. М., 2002; Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12 т. Т. 8. Внешняя политика и дипломатия Советского Союза в годы войны. М., 2014.

⁶ Harriman A. and Abel E. Special Envoy to Churchill and Stalin 1941–1946. N.-Y., 1975; Дин Дж. Р. Странный союз. М., 2004.

⁷ <http://agk.mid.ru>.

⁸ Лядов П.Ф. Указ. соч. С. 108.

⁹ Там же. С. 132.

¹⁰ Невежин В.А. Дипломатические приемы И.В. Сталина в Кремле 1941–1945 гг. ... С. 310.

¹¹ АВП РФ. Ф. 06. Оп. 4. П. 22. Д. 239. Л. 48; Оп. 5. П. 29. Д. 337. Л. 57, 58, 64, 64 об.

¹² Там же. Оп. 3 АВТО. П. 19. Д. 244. Л. 15, 17; Оп. 5. П. 34. Д. 405, Л. 31–32; Оп. 5 б. П. 40. Д. 17. Л. 7–8; Оп. 6. П. 5. Д. 751. Л. 21–22; Оп. 7. П. 51. Д. 831. Л. 26; П. 53. Д. 878. Л. 20–21.

¹³ Там же. Оп. 3 АВТО, П. 8. Д. 86. Л. 19–20.

¹⁴ Там же. П. 33. Д. 441. Л. 21–24; Ф. 129. Оп. 25. П. 35, Д. 16. Л. 1–4; Ф. 69. Оп. 30. П. 104. Д. 13. Л. 25.

¹⁵ Там же. Ф. 06. Оп. 4. П. 22. Д. 239. Л. 48; Оп. 5. П. 29. Д. 337. Л. 56–58; Оп. 5. П. 34. Д. 405. Л. 31–34; Оп. 5 б. П. 40. Д. 17. Л. 7–8; Оп. 6. П. 22. Д. 229, Л. 14; Оп. 7. П. 51, Д. 831, Л. 27; П. 53. Д. 878. Л. 20.

¹⁶ Там же. Оп. 4. П. 14. Д. 134. Л. 12–14.

¹⁷ Там же.

¹⁸ Там же. Оп. 6. П. 22. Д. 229. Л. 14.

¹⁹ Там же. Оп. 5, П. 29. Д. 337. Л. 58, 64, 64 об.; Оп. 7. П. 44. Д. 683. Д. 20.

²⁰ Подробнее об этом см.: Невежин В.А. Еда и алкогольные напитки на дипломатических приемах в Кремле...; Он же. Дипломатические приемы И.В. Сталина в Кремле 1941–1945 гг. ... С. 316–318.

²¹ Harriman A. and Abel E. Op. cit. P. 99.

²² Печатнов В.О. Указ. соч. С. 88.

²³ Harriman A. and Abel E. Op. cit. P. 99.

²⁴ Дин Дж. Р. Указ. соч. С. 30.

²⁵ Ассарссон В. 1941 год. Московский дипломатический корпус в эвакуации // Международная жизнь. 1992. № 1. С. 140.

²⁶ Невежин В.А. Застольные речи Сталина: документы и материалы. М.; СПб., 2003. Док. № 68. С. 307–308.

²⁷ Цит. по: Мировые войны XX века. В 4 кн. Кн. 4. М., 2005. Док. № 277. С. 378–379.

²⁸ Невежин В.А. Застольные речи Сталина... Док. 76. С. 335–338.

²⁹ Там же. Док. 69. С. 310.

³⁰ Там же. Док. 73. С. 329.

³¹ На приеме у Сталина. Тетради (журналы) записей лиц, принятых И.В. Сталиным (1924–1953 гг.): справ. М., 2008. С. 381–382.

A. Dobroński

DELEGATURA AMBASADY RP W ARCHANGIELSKU I JEJ UDZIAŁ W PRZYJMOWANIU ŁADUNKÓW Z KONWOJÓW POLARNYCH

W Instytucie Polskim i Muzeum gen. W. Sikorskiego w Londynie znajdują się materiały Delegatury Ambasady Rzeczypospolitej Polskiej (w Moskwie, następnie w Kujbyszewie) z siedzibą w Archangielsku, obejmującą swych zasięgiem obwody archangielski i wołogodzki. Są to głównie sprawozdania i listy z okresu od października 1941 r. do grudnia 1942 r.¹

Delegatura w Archangielsku. Delegatura powstała, by objąć opieką obywateli polskich deportowanych na te obszary przez NKWD po 17 września 1939 r. Stało się to możliwe po podpisaniu układu Sikorski-Majski 30 lipca 1941 r., a po zawarciu umowy wojskowej 14 sierpnia powoływano również przy delegaturach oficerów łącznikowych Wojska Polskiego. Placówka w Archangielsku stała się wyjątkowo ważna po rozpoczęciu realizacji programu Lend-Lease. Do 18 września mianowano 10 delegatów, natomiast decyzja o wysłaniu do Archangielska kapitana (rotmistrza) Józefa Gruja (ur. w 1894 r.) zapadła prawdopodobnie w końcu września. Na miejsce swej służby dotarł Gruja 10 października. Wiadomo, że wcześniej był on zatrudniony w referacie konsularnym w Moskwie, a następnie awansował na II sekretarza Ambasady RP. Awans ten z pewnością miał wzmocnić pozycję Gruja wobec władz archangielskich².



11 listopada rozpoczął swą działalność w Archangielsku także Eugeniusz Kocuper, zastępca delegata do udzielania pomocy społecznej. Obaj wysłannicy ambasady zamieszkali w luksusowym hotelu dla cudzoziemców „Inturist”. Warunki na pierwszy rzut oka były w pełni zadawalające, jednak nieadekwatne do potrzeb dyplomatów polskich. Gruja zajął się przede wszystkim organizacją przejmowania ze statków ładunków przeznaczonych dla wojska polskiego i polskiej ludności cywilnej oraz odprawianiem transportów kolejowych. Do jego obowiązków należała również obsługa rodaków korzystających z portu morskiego i lotniczego, przybywających z Londynu lub udających się do stolicy Wielkiej Brytanii.

А. Доброньски

ДЕЛЕГАТУРА ПОСОЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ ПОЛЬША В АРХАНГЕЛЬСКЕ И ЕЁ УЧАСТИЕ В ПРИЁМЕ ГРУЗОВ ОТ ПОЛЯРНЫХ КОНВОЕВ*

В Польском институте и Музее генерала Сикорского в Лондоне находятся материалы, касающиеся делегатуры Посольства Республики Польша, штаб-квартира которой располагалась в Архангельске. В Музее собраны письма и отчёты за период с октября 1941 г. по июль 1942 г.¹

Делегатура в Архангельске. Делегатура была создана для оказания помощи польским гражданам, депортированным в Архангельскую и Вологодскую области после 17 сентября 1939 г. Создание её стало возможным после подписания пакта Сикорского—Майского 30 июля 1941 г. А после заключения военного соглашения 14 августа в её состав были назначены офицеры связи Войска Польского. Организация в Архангельске пункта оказания помощи депортированным была чрезвычайно важна после начала реализации программы ленд-лиза. К 18 сентября в состав делегатуры были включены 10 человек.

Решение о назначении ротмистра Юзефа Груя (руководителя миссии) было принято, вероятно, в конце сентября, поскольку к месту службы он прибыл 10 октября. Известно, что ранее Ю. Груя работал в консульском отделе в Москве, где продвинулся до должности II секретаря Посольства Республики Польша. Безусловно, это было сделано для укрепления позиций Ю. Груи в переговорах с властями

Архангельска². 11 ноября начал свою деятельность в Архангельске и Эугениуш Коцупель, заместитель уполномоченного по оказанию социальной помощи. Оба посланника поселились в гостинице «Интурист». Условия проживания, на первый взгляд, были удовлетворительными, но не соответствовали в полной мере потребностям польских дипломатов.

Ю. Груя прежде всего занялся организацией приёма пароходов с грузами, предназначенными для польского войска и польского гражданского населения, а также отправкой этих грузов железнодорожным транспортом.

Практически сразу к делегатам стали обращаться поляки, желающие до наступления зимы уехать на юг России. Голод, мороз, болезни, отсутствие нормальной одежды и обуви, катастрофические санитарные условия, многочисленные смертельные случаи (в некоторых поселениях погибло до 40 % депортированных) пугали и угнетали людей, которые мечтали спастись любой ценой.

Вскоре были налажены контакты с большими спецпосёлками (Ежма, Косково, Нухтозеро, Острово, Иксора, Уйма, Заря и др.). В конце ноября делегатура имела связь с 68 поселками, в которых пребывало около 13 тысяч польских граждан. Имелись сведения, что в двух областях (Архангельской и Вологодской) может проживать до 20 тысяч ссыльных поляков. Местные

Niemal natychmiast do delegatów zaczęli zgłaszać się Polacy chcący jeszcze przed zimą wyjechać na południe Rosji. W środowiskach deportowanych obywateli II Rzeczypospolitej Polskiej panowała wręcz psychoza ucieczki z krainy głody, mrozu, chorób i często nawiedzającej przesiedleńców śmierci (w niektórych posiołkach wymarło do 40% przywiezionych z ziem polskich). Wkrótce nawiązano kontakty z dużymi posiołkami (Jeżma, Koskowo, Nucht–Ozero, Orlice, Ostrowo, Iksora, Ujma, Zaria i inne), wypłacano ruble na dożywianie, a pomoc na szerszą skalę miano świadczyć po nadejściu darów. W końcu listopada Delegatura RP w Archangielsku miała kontakt z 68 ośrodkami, w których przebywało około 13 tys. obywateli polskich. Szacowano, że wszystkich osiedlonych Polaków może być w obu obwodach do 20 tysięcy. Miejscowe władze twierdziły, że we wrześniu–październiku z obwodu archangielskiego wyjechało już na południe, głównie przez stację Kotłas, około 25 tys. uwolnionych obywateli³. Do marca 1942 r. delegaci zebrali dane o Polakach ze 113 miejscowości, z w tym z 60 spisy wszystkich żyjących tam rodaków. Otrzymali oni stosowne „udostowierienia”. Polacy zamieszkiwali w większości w miejscach rozrzuconych wzdłuż linii kolejowej: Archangielsk–Wołogda–Kotłas oraz wzdłuż rzek: północnej Dwiny, Wagi, Onegi, Weczegdy, Pinegi⁴.

Dwaj przedstawiciele Ambasady RP złożyli niezwłocznie wizyty obwodowym władzom: partyjnym, administracyjnym, NKWD (naczelnik Małkow, jego zastępca Szniukow). Usłyszeli, że w Archangielsku nie mogą pracować obce placówki dyplomatyczne, jest to bowiem od dawna strefa zamknięta dla cudzoziemców. Powstała sytuacja paradoksalna, Ambasada

polska uzgodnił z kierownictwem Ludowego Komisariatu Spraw Zagranicznych miejsca urzędowania delegatów i ich personelu, natomiast władze miejscowe stawiały opór. Także Polacy z terenu obwodów na przyjazd do Archangielska musieli uzyskiwać niechętnie im wydawane przepustki. Gruja w listach do kierownictwa Ambasady alarmował, że sprawy posuwają się bardzo wolno, wszystko idzie jak po grudzie; „biedakom naszym tu zamieszkałym możemy pomóc minimalnie i to nieoficjalnie”⁵. Szef NKWD wyraźnie unikał delegata i jego zastępcę, prawdopodobnie czekał na instrukcje z Moskwy, Niewykluczone jednak, że tak zachowywał się zgodnie z już otrzymanymi nakazami. Z kolei naczelnik Gorsowiet odmówił przydzielenia lokalu na biuro.

Polscy dyplomaci interesantów przyjmowali w pokoju hotelowym (dysponowali dwoma), dzwonili z telefonu umieszczonego na korytarzu. Byli świadomi, że mają „opiekunów”, którzy ich obserwują (szpiegują), a w pokojach się zainstalowane aparaty podsłuchowe. W tym też celu nasyłano im „przystojne panienki”. Bardzo efektownie wypadło natomiast przyjęcie sylwestrowe z udziałem Anglików, Amerykanów i dygnitarzy sowieckich⁶. Tymczasem w rejonach miejscowe władze chciały po prostu pozbyć się kłopotliwych dla nich, wolnych już „sojuszników”. Nie towarzyszyły temu jednak starania o wypłatę należnego wynagrodzenia, podstawienie środków lokomocji z posiołków do stacji kolejowych, zapewnienie wagonów oraz żywności i opału na drogę. Poza nielicznymi wyjątkami urzędnicy i funkcjonariusze okazywali obojętność wobec problemów byłych deportowanych i podobnie zachowywali się ich

власти утверждали, что в сентябре–октябре из Архангельской области уже выехали на юг, в основном через станцию Котлас, около 25 тысяч освобождённых граждан³. К марту 1942 г. представители делегатуры собрали данные о поляках из 113 населённых пунктов. Все они получили соответствующие «удостоверения». Поляки проживали в основном в населённых пунктах, разбросанных вдоль железнодорожной линии Архангельск–Вологда–Котлас, а также вдоль рек Северная Двина, Вага, Онега, Вычегда и Пинега⁴.

Ю. Груя и Э. Коцупель немедленно нанесли визиты местным властям: партийным, административным, НКВД (включая начальника Малкова, его заместителя Шнюкова). В ходе визитов они узнали, что в Архангельске существует запрет на работу иностранных дипломатических учреждений, поскольку это закрытая для иностранцев зона. Возникла парадоксальная ситуация: посольство Польши согласовало с руководством Народного Комиссариата Иностранных Дел все вопросы, касающиеся работы своих уполномоченных представителей, а местные власти оказывали сопротивление. Кроме того, для въезда в Архангельск поляки из районов области должны были получать пропуска, которые выдавались им с большим трудом. Ю. Груя в письмах руководству посольства сообщал, что дела продвигаются очень медленно: «бедным нашим людям, проживающим здесь, мы можем помочь минимально и то неофициально»⁵. Глава НКВД явно избегал польского дипломата и его заместителя, вероятно, ожидая инструкции из Москвы. Не исключено также, что он действовал в соответствии с уже полученными указаниями.

В свою очередь председатель горсовета отказался предоставить полякам помещение для приёма граждан. Дипломаты были вынуждены принимать граждан в двух гостиничных номерах. Для связи пользовались общим телефоном, расположенным в коридоре. Им было известно, что у них есть так называемые «опекуны», которые за ними наблюдают, а в номерах установлены подслушивающие устройства⁶. Тем временем местные власти хотели как можно скорее избавиться от неудобных для них уже освобождённых «союзников», однако обеспечить транспортное сопровождение и провиант в дорогу они были не в состоянии. Чиновники, офицеры и их руководство проявляли, как правило, безразличие по отношению к проблемам «бывших» депортированных.

Со временем местные власти стали уделять больше внимания проблемам депортированных польских граждан, а русско-польские отношения изменились в лучшую сторону, однако всё ещё оставались достаточно «холодными». Безусловно, это было следствием визита премьер-министра и главнокомандующего генерала В. Сикорского в Москву и его переговоров в Кремле 3–4 декабря 1941 г.

Большое неудобство польским дипломатам доставляли долгое рассмотрение поступавших запросов, а также запреты свободного общения и перемещения. Совершать поездки за пределы Архангельска членам польской делегатуры разрешалось только в сопровождении сотрудника НКВД или милиционера. Объяснялось это соображениями безопасности и соответствовало истине лишь отчасти⁷.

Представители посольства вели деятельность по трём направлениям: а) приём грузов, предназначенных для формирующейся на юге СССР армии

dotychczasowi pracodawcy. To oczywiste, że ofiary niewolniczej pracy nie wnikali z kolei w bardzo trudną sytuację ludności miejscowej i osób odpowiedzialnych za wykonaniu narzuconych, wysokich norm, które można było wykonać jedynie „na papierze”.

W Archangielsku natomiast stopniowo przewodniczący obwodowego i miejskiego Ispółkomu wykazywali więcej zrozumienia dla spraw polskich, zapadały częściej pomyślne decyzje. Był to z pewnością i efekt wizyty premiera i Wodza Naczelnego gen. W. Sikorskiego w Moskwie i jego rozmowy na Kremlu w dniu 3–4 grudnia 1941 r. Po początkowych bardzo trudnych relacjach również postawa kierownictwa archangielskiego NKWD zmieniła się na grzeczną, ale nadal „zimną”. Denerwowało zwłaszcza delegatów polskich długie oczekiwanie na wnoszone prośby. Zakazy swobodnego komunikowania się ich, a zwłaszcza poruszania się poza stolicą okręgu tłumaczono względami bezpieczeństwa, co tylko częściowo odpowiadało prawdzie. Członkowie delegatury, jeśli wyruszali pojedynczo w drogę poza Archangielsk to najczęściej w towarzystwie enkawudzisty lub milicjanta, a przy dalekich trasach i dużym bagażu również z tragarzem⁷.

Ostatecznie działania Delegatury Ambasady RP objęły trzy zakresy: a/ przyjmowanie ładunków z konwojów przeznaczonych dla formującej się na południu ZSRR wojsk gen. Władysława Andersa; b/ przyjmowanie ładunków z konwojów dla polskiej ludności cywilnej, byłych deportowanych, osób zwalnianych z więzień i łagrów. c/ opieka nad rodakami pozostającymi nadal na terenie okręgów archangielskiego i wołogodzkiego.

Przyjmowanie ładunków z konwojów i ekspediowanie kolejami.

Do pracy przy wyładunkach ze statków alianckich Gruja zatrudnił znanego sobie profesora gimnazjalnego Stefana Juzwę, a ten zarekomendował poznanego w więzieniu rodaka Gołębiowskiego. Po kilku dniach NKWD kazało jednak opuścić im Archangielsk, bo osoby amnestionowane nie mogły pozostawać w mieście. Czekano niecierpliwie na potwierdzenie legalności pobytu kpt. Wacława Logi, pracownika etatowego delegatury, który posiadał paszport i wizę służbową. Wysłano ponadto do Ambasady w Kujbyszewie pilne zapotrzebowanie na przyjazd 40–50 żołnierzy polskich z 3–5 oficerami. 15 listopada mjr Truszkowski z Wojskowej Misji Angielskiej poinformował Gruję, że wysłało 113 żołnierzy do wyładunków towarów wojskowych oraz do konwojowania transportów kolejowych⁸, bo często dochodziło do kradzieży, nawet do przejmowania wagonów wypełnionych towarami. Większość ładunków z konwojów (mundury, obuwie i inne elementy ekwipunku) skierowano do baz wojskowych w Buzułuku i Tockoje. Wagony plombowano, z eskortą składu stanowili podoficer i 5 żołnierzy.

Transporty wojskowe miały bezwzględne pierwszeństwo, zwłaszcza te przeznaczone dla Armii Czerwonej. Przy ich organizacji borykano się jednak z wieloma problemami technicznymi w samym porcie oraz odczuwano momentami brak taboru kolejowego. Polscy członkowie delegatury i wojskowi korzystali ze wsparcia misji amerykańskiej i angielskiej, łatwiej też porozumiewali się z sowieckimi władzami wojskowymi w porcie niż w mieście. W. Loga napisał, że miejscowe władze ułatwiały

генерала Владислава Андерса; б) прием грузов, предназначенных для мирного польского населения, бывших депортированных лиц и лиц, освобождённых из тюрем и лагерей; в) попечительство над соотечественниками, находящимися на территории Архангельской и Вологодской областей.

Приём военных грузов и сопровождение их по железной дороге. Для помощи в разгрузке судов союзников Ю. Груя привлёк знакомого профессора Стефана Юзву, а тот, в свою очередь, порекомендовал земляка по фамилии Голенбовский, с которым познакомился в тюрьме. Однако спустя несколько дней, согласно приказу НКВД, Юзва и Голенбовский покинули Архангельск, поскольку амнистированные поляки больше не имели права находиться в городе. В связи с этим было необходимо как можно скорее подтвердить легальность пребывания в Архангельске штатного работника правительства, капитана Вацлава Логи, который имел паспорт и действующую рабочую визу. Помимо этого, в Посольство Республики Польша был отправлен запрос на приезд 40–50 польских солдат и 3–5 офицеров. 15 ноября майор Трушковский из Британской военной миссии проинформировал Ю. Груя, что для разгрузки судов и конвоирования железнодорожных перевозок в Архангельск направлено 113 солдат⁸. Такая численность объяснялось тем, что были случаи краж и даже потери вагонов. Большая часть доставленного груза переправлялась на армейские базы в Бузулук и Тоцкое. Вагоны были опломбированы и сопровождалась эскортом, состоящим из одного унтер-офицера и пяти солдат. Поставляли в основном одежду, обувь и другие предметы военной экипировки.

Военные грузы имели абсолютный приоритет, особенно предназначенные для Красной армии. Однако при поставке грузов регулярно возникали технические проблемы в порту, ощущалась нехватка подвижного состава. Польские делегаты и военные получали поддержку от американских и британских миссий, советские власти также шли им навстречу. В. Лога свидетельствовал, что местные власти облегчали ему работу, и поезда с военными грузами уходили регулярно⁹.

Гуманитарная помощь для мирного населения. Приём гуманитарной помощи для населения полностью лёг на плечи дипломатов. Солдаты привлекались только в том случае, если были свободны от приёма военных грузов. Первое судно с 50 тоннами провианта зашло в порт Бакарица в Архангельске уже 1 сентября 1941 г. Следующая партия гуманитарной помощи поступила 11 октября. К концу 1941 г. в Архангельск прибыло ещё три судна, а в первом полугодии 1942 г. порт принял более 18 тысяч посылок, которые были отправлены в Республику Коми, Якутию, Красноярский и Нарымский края. Там ситуация с польскими переселенцами была ещё более трагична¹⁰. Большую часть грузов поставляла Администрация помощи и восстановления Объединённых Наций (США), а также Великобритания.

Несмотря на все усилия, прибытие в порт судов и их разгрузка постоянно сопровождалась трудностями. Часть грузов была плохо упакована и приходила в негодность во время транспортировки, повреждалась при выгрузке, пропадала из-за халатности местных рабочих и солдат. Иногда определить, для кого предназначался груз, было просто невозможно. Кроме

mu pracę, pociągi z ładunkami wojskowymi odchodziły regularnie. Tylko z wojskowymi⁹.

Przy odbiorze ze statków pomocy humanitarnej dla ludności cywilnej. Delegatura Ambasady RP była zdana głównie na własne siły. Żołnierze polscy przychodzili z pomocą tylko wówczas, jeśli nie mieli pilnych prac przy wyładunkach i formowaniu pociągów z ładunkami dla wojska. Pierwszy transport z 50 tonami żywności nadszedł do portu Bakarica w Archangielsku już 1 września 1941 r. i czekał na odbiór do przybycia J. Gruia. Kolejne dary przyplnęły 11 października, a więc w momencie podjęcia pracy przez obu delegatów. Do końca 1941 r. nadeszły jeszcze trzy transporty, a w pierwszym półroczu 1942 r. port w Archangielsku przyjął ponad 18 tys. jednostek opakowań pomocy humanitarnej, które rozesłano między innymi do republik autonomicznych Komi i Jakucji oraz do Kraju Krasnojarskiego i okręgu narymskiego, gdzie sytuacja polskich sybiraków była szczególnie tragiczna¹⁰. Gros ładunków stanowiły dary UNRRA z USA, do nich dodawano produkty i rzeczy gromadzone w Wielkiej Brytanii.

Borykano się wciąż z trudnościami, relacje z prac w porcie pełne były dramatycznych sformułowań. Część przesyłek została źle zapakowana, do tego dochodziły zniszczenia w czasie podróży (zalania wodą morską, skutki ostrzeliwania statków), uszkodzenia przy wyładunku, kombinacje miejscowych robotników i żołnierzy, kradzieże. Nocą nie można było palić w porcie świateł, a z pracami należało się spieszyć. Zdarzały się utopienia ładunków, niekiedy nie można było ustalić, które są przeznaczone dla wojska, a które

na pomoc dla ludności cywilnej. W dodatku władze sowieckie zażądały zapłacenia cła za przesyłki dla ludności cywilnej, zarówno te pozostawiane na miejscu, jak i kierowane dalej. Prawdopodobnie jednak te kwoty nie zostały wyegzekwowane. Początkowo starano się dołączać w Archangielsku wagony z pomocą dla ludności cywilnej do odprawianych stąd pociągów osobowych. Wspomniane straty po drodze, zwłaszcza kradzieże sprawiły, że od połowy października korzystano wyłącznie z transportów wojskowych¹¹.

Pomoc dla Polaków pozostających w dwóch okręgach północnych. Miało to być na początku podstawowe zadanie Delegatury RP w Archangielsku, realizowane pod presją pilnej konieczności, ratowania wymierających. Gruja do pomocy powołał mężów zaufania – pełnomocników w rejonach, a deportowani sami wybrali swoich mężów zaufania w poszczególnych miejscach pobytu. Łatwiej było przekazywać pieniądze otrzymywane z Ambasady, znacznie gorzej wysyłać towary.

Delegaci starali się niemal od początku o lokal na magazyn. Odpowiedź władz archangielskich długo nie nadchodziła, a przyznany w końcu lokal okazał się nieprzydatny ze względu na brak oświetlenia i dużą wilgotność. Dopiero 27 grudnia 1941 r. urządzono magazyn w pomieszczeniu odstąpionym przez misję amerykańską. Kpt W. Loga zdołał przekonać admirała Iwana Papanina (1894–1986), przedwojennego badacza mórz północnych, osobę wielkich zasług dla państwa i partii, który był w obwodzie archangielskim koordynatorem do spraw odbioru i rozsyłania ładunków z konwojów polarnych. Admirał, określany przez W. Logę mianem

того, советские власти требовали платить пошлины за посылки для гражданского населения вне зависимости от того, остаются ли они на месте или же отправляются дальше. Изначально планировалось, что вагоны с гуманитарной помощью для мирных граждан будут отправляться вместе с пассажирскими поездами, однако в связи с частыми случаями краж и порчи грузов было решено, что перевозка будет осуществляться только военным транспортом¹¹.

Помощь полякам, проживающим в двух северных областях. Это была первостепенная задача представителей Посольства Республики Польша в Архангельске, поскольку необходимо было оказать срочную помощь нуждающимся и заболевшим. Ротмистр Ю. Груя обратился к местным властям с просьбой выделить помещение под склад для полученных грузов. Решения архангельских властей пришлось ждать довольно долго, да и предоставленное в конце концов помещение оказалось совершенно непригодным из-за высокой влажности и отсутствия освещения. Только 27 декабря 1941 г. появилась возможность обустроить склад в помещении, предоставленном американскими союзниками. Капитан В. Лога сумел убедить представителя ГКО на Севере И.Д. Папанина (1894–1986, довоенного исследователя северных морей, человека высоких заслуг перед государством и партией) в необходимости помощи гражданам союзного государства. В результате были выделены круглосуточный транспорт и люди для перевозки грузов из порта¹².

Сохранились записи польских переселенцев («сибиряков»)¹³ об ожидании помощи, транспортировке посылок, распределении вещей и их

использовании. Одна из депортированных, Станислава Вилчковска, в сентябре 1942 г. получила информацию о гуманитарной помощи, находящейся в Архангельске. С риском для жизни ей удалось добраться до Падозера, откуда на пароходе – до Архангельска. Команда парохода была щедро вознаграждена, а гуманитарная помощь была направлена в местечко Глубокое. С. Вилчковска вспоминала: «Тогда мы получили каждый по пять килограммов пшеничной муки, несколько пачек горохового пюре, несколько банок мясных консервов, сухое и сгущенное молоко, чечевицу и кофе. Среди прочего были и лекарства: рыбий жир, витамин С и таблетки». Лекарства выдавались нуждающимся в соответствии с рецептом, этими же лекарствами лечили и эвакуированных детей россиян¹⁴.

К марту 1942 г. делегатура Посольства Республики Польша в Архангельске получила более 12 тысяч носков, 1875 балаклав (шапок, закрывающих голову и лицо), около 1250 свитеров, более 1,3 тысяч шарфов, почти 2 тысячи женских чулок, 703 полотенца, 380 одеял, 127 пар мужской обуви, 177 штук женских пальто, 518 пар женских туфель, 550 мужских рубашек, инструменты парикмахерские и охотничьи. Продуктов было мало, что объяснялось неблагоприятными условиями их перевозки. Поделено было между населением 2,3 тысячи банок концентрированного молока, 2250 плиток шоколада, 1,2 тонны сахара, полтонны кофе и другие продукты¹⁵.

Обобщая эти факты о деятельности польских делегатов в Архангельске, необходимо отметить, что с самого начала они находились в очень сложной ситуации. Поляки, отправленные НКВД на поселение в

komendanta wojennego całego regionu, przyznał, że jest to pomoc dla obywateli państwa alianckiego, dał delegatowi polskiemu samochody na 24 godzin i ludzi do przewozu ładunków z portu¹².

We wspomnieniach polskich sybiraków¹³ są liczne zapisy o oczekiwaniach na pomoc, potem jej transport, podział, wykorzystanie. Stanisława Wilczkowska we wrześniu 1942 r. otrzymała informację, że pomoc unrowska jest do odebrania w Archangielsku. Z narażeniem życia udało się jej po wielu dramatycznych zdarzeniach dotrzeć do Pad Ozero, stamtąd statkiem z delegacją miejscową rodaków do Archangielska. Opłacono hojnie załogę statku i dary trafiły do m. Głębokoje (Głębokie). „Dostaliśmy wtedy po pięć kilogramów mąki pszennej, kilka paczek grochu piure, trzy kilogramy cervesu [tłuszcz roślinny], kilka puszek konserw mięsno-jarzynowych, mleko w proszku i skondensowane słodzone, soczewicę i kawę niepaloną. Były też lekarstwa: tran, witamina C i pastylki odwadniające”. Lekarstwa wydawano potrzebującym na podstawie recepty, korzystały z nich również dzieci ewakuowanych Rosjan¹⁴.

Do marca 1942 r. przez magazyn Delegatury RP w Archangielsku przeszło m.in.: ponad 12 tys. skarpet, 1875 kominiarek (czapek z szalikami), 1252 swetrów, 1303 szali, niespełna 2 tys. pończoch damskich, 703 rękawików, 380 kołder, 127 butów męskich, 177 palt damskich, 518 pantofli damskich, 550 koszul męskich używanych, nawet kilkanaście krawatek, przyrządy fryzjerskie i łowieckie. Mało było artykułów spożywczych, co tłumaczono również złymi warunkami ich przechowywania. Rozdysponowano: 2300 puszek mleka kondensowanego, 2250 tabliczek

czekolady, 1200 kg cukru, 500 kg kawy i inne produkty¹⁵.

Delegatura Ambasady RP w Archangielsku została postawiona w bardzo trudnej sytuacji. Polacy osadzeni przez NKWD w tym obwodzie i w sąsiednim wołogodzkiem czekali na uratowanie ich przed zagładą i taką konieczność doskonale rozumieli Gruja oraz Kocuper. Dotarcie konwojów polarnych okazało się cennym wsparciem w tym zakresie, ale nałożyło na delegatów dwa bardzo ważne, dodatkowe zadanie: obsługę wspólnie z oddelegowanymi oficerami i żołnierzami ładunków przeznaczonych dla powstającej armii polskiej oraz wyekspediowanie wagonów z pomocą humanitarną do innych rejonów ZSRR z dużą liczbą polskich sybiraków. Zwiększało to znacznie koszty własne delegatury, aż do 30 % całego budżetu. Można postawić tezę, że ogrom prac był ponad możliwości Delegatury RP w Archangielsku, z czego chyba nie do końca zdawało sobie sprawę w Ambasadzie RP. Niestety, także strona sowiecka nie pospieszyła z należytą pomocą, przede wszystkim uniemożliwiła zatrudnienie większej liczby pracowników, nie zgodziła się na przekazanie obiektu na samodzielną siedzibę, utrudniała utrzymanie łączności między delegatami i rodakami. Polacy mogli liczyć na pomoc członków misji amerykańskiej i angielskiej, życzliwość niektórych tylko członków miejscowych władz administracyjnych i oficerów Armii Czerwonej.

Świadectwo kpt. Wacława Logi.

Dokument ten nosi tytuł : *Listy z Rosji do Rządu Polskiego w Londynie*, znajduje się również w zbiorach londyńskiego Instytutu Polskiego i Muzeum gen. Sikorskiego i liczy 12 stron zapisanych

Архангельскую и Вологодскую области, ждали спасения от гибели. Получение помощи с моря оказалось для них поистине чудом. Того же мнения придерживались Ю. Груя и Э. Коцупель. Однако обоим представителям Посольства Республики Польша и капитану В. Логе была поручена ещё более важная миссия: вместе с делегированными офицерами и солдатами они должны были принимать груз, предназначенный для формирующейся польской армии, а также сопровождать вагоны с гуманитарной помощью для других районов СССР, где также было большое количество польских переселенцев. Это подразумевало увеличение расходов правительственного бюджета примерно на 30 %. Очевидно, что объём работы был гораздо выше, чем возможности дипломатов и офицеров, однако посольство не до конца отдавало себе в этом отчёт. Советская сторона также не спешила оказывать полякам должную помощь: не выделялись дополнительно сотрудники, не предоставлялись помещения под склады, затруднялась связь с другими поселениями. Были, однако, и положительные примеры совместной работы офицеров Красной армии и некоторых сотрудников местной администрации. Кроме того, поляки могли рассчитывать на участие со стороны союзников – американцев и англичан.

Свидетельство капитана Вацлава Логи. В коллекции Польского Института и Музея генерала Сикорского находится «Письмо из России к Польскому Правительству в Лондоне»¹⁶ капитана Вацлава Логи. Это 12 страниц рукописного текста, написанные им после завершения миссии в Архангельске и возвращения в Куйбышев. Однако неизвестно, передал ли он его

тогда руководству Посольства Республики Польша. Из пометки на письме следует, что 69-летний автор отправил письмо неизвестному генералу в Лондон в надежде, что оно заинтересует прессу.

Капитан В. Лога по мере возможностей старался укрепить дружеские отношения с представителями органов власти и военными. В январе 1942 г., когда порт в Архангельске был закрыт из-за морозов, часть польского представительства вместе с офицерами вынуждена была переместиться в Мурманск. Глава НКВД отказал В. Логе в выдаче пропуска, поскольку ранее ему предъявлялось обвинение в фотосъёмке в порту, что было строго запрещено. Однако Лога добился личной встречи с главой НКВД и всё же получил согласие.

В Мурманск В. Лога выехал на поезде в середине января вместе с двумя офицерами и десятью польскими солдатами. Этим же поездом ехали представители американской и британской военных служб, сотрудники государственных структур, батальон Красной армии. По неизвестным причинам поезд прибыл на станцию Кандалакша, расположенную всего в 20 км от границы с Финляндией, не в полночь, а днём, хотя это противоречило правилам безопасности. Через полчаса после отхода поезда начался налёт немецких бомбардировщиков. Состав был разбит, часть вагонов охватило пламя. Ещё получасом позже налёт повторился. Только в 16 часов прибыл санитарный поезд, который эвакуировал раненых и вывез убитых¹⁷.

В Мурманском порту уже ждали несколько десятков вагонов с грузами, предназначавшимися для армии и «беженцев» (депортированных поляков). В феврале и марте работы по их разгрузке и сопровождению в другие

ręcznie. W. Loga napisał tekst po zakończeniu misji w Archangielsku i powrocie do Kujbyszewa. Nie wiemy jednak, czy przekazał go wówczas władzom Ambasady RP. Z dopisku na liście wynika, że oryginał został przesłany przez już 69-letniego autora do nieznanego nam generała w Londynie z nadzieją, że tekst zainteresuje prasę polską.

W. Loga nie bacząc na zakazy wchodził w układy z przedstawicielami władz sowieckich niższego szczebla i osobami wojskowymi, organizował im przyjęcia, w razie potrzeby przekupywał. W styczniu 1942 r., gdy port w Archangielsku zamarzał, grupa polska miała przenieść się do Murmańska. Szef NKWD odmówił wydania przepustki. Łodzie, ten jednak udał się na osobistą rozmowę i zyskał zgodę. Wcześniej był oskarżony o robienie zdjęć w porcie, co miało się z prawdą. Kpt. Loga przyznał się natomiast do wysyłania tajnych raportów do Londynu za pośrednictwem misji angielskiej¹⁶.

Do Murmańska Loga wyjechał pociągiem w połowie stycznia wraz z 2 oficerami i 10 żołnierzami polskimi oraz paru profesorami i działaczami społecznymi, którzy chcieli dostać się do Anglii. Pociągiem tym jechali także przedstawiciele misji amerykańskiej i angielskiej, Rosjanie i batalion Armii Czerwonej. Z niewiadomych powodów pociąg zamiast w nocy wjechał w południe na stację Kandalaksza, znajdującą się tylko 20 km od granicy z Finlandią. W pół godziny po odjeździe z tej stacji zaczął się nalot samolotów niemieckich, zniszczona została lokomotywa, zapaliła się część wagonów. Nalot powtórzył się pół godziny później. Dopiero o godz. 16 podjechał pociąg sanitarny, zabrano także rannych i zabitych¹⁷.

Intersujące są opisy działalności Polaków w Murmańsku, jak i życia w mieście. W porcie czekało już kilkadziesiąt wagonów z ładunkami do wojska polskiego i dla „uchodźców” (deportowanych). W lutym i marcu prace przebiegały sprawnie, miejscowe władze wojskowe służyły pomocą. Nadeszła wiadomość, że do portu wpłynął polski statek handlowy SS „Tobruk” ze sprzętem wojskowym i materiałami wybuchowymi. W momencie, gdy załoga zaczęła schodzić na ląd zaczął się pierwszy w Murmańsku nalot samolotów niemieckich, „Tobruk” osiadł na dnie, ale woda nie przełała się przed pokład, nie doszło też do wybuchów. Potem naloty powtarzały się 3 razy dziennie, zdaniem kpt. Logi port ucierpiał niewiele, ale miasto uległo zniszczeniu w trzech czwartych. W hotelu „Inturist” (biednie urządzonym) na 40 pokoi tylko 4 pozostało bez uszkodzeń. Do czasu zbombardowania teatru na spektakle zapraszał opera z Leningradu¹⁸.

Autor opisał życie w mieście (głód, brak towarów w sklepach, brud). Loga miał po otrzymaniu posiłków do dyspozycji 10 oficerów i 100 żołnierzy. Wyróżniali się oni wyglądem, szykiem, ale i zdarzały się im głupie przypadki. „Praca moja w Murmańsku polegała na tem, że musiałem kontrolować wyładowywanie naszych transportów, ładowanie ich do wagonów i odsyłanie do Buzułuku”. Było ciężko, zwłaszcza podczas przeładunków nocnych przy zgaszonym świetle, często skrzynie polskie mylono z przeznaczonymi dla wojsk sowieckich. Dodatkowych trudności kapitanowi przysparzał transport osób z Londynu przez Murmańsk do Rosji, głównie oficerów do armii gen. Andersa. Rosjanie podstawiali wagony to5-6warowe (ciepłuszki), a Anglicy zapewniali

регионы страны проходили гладко, местные военные власти оказывали в этом всяческое содействие. В порт прибыл польский корабль «Тобрук» с военным снаряжением и взрывчатыми веществами. В тот момент, когда экипаж спускался на сушу, начался налет немецких самолетов на Мурманск. В результате бомбардировки «Тобрук» пошёл ко дну, но взрывов на судне, к счастью, не случилось. С этого дня налёты на Мурманск повторялись по 3 раза в день. Порт практически не пострадал, но город был разрушен почти полностью. В гостинице «Интурист» из 40 номеров только 4 номера остались без повреждений¹⁸.

В распоряжении капитана В. Логи было 10 офицеров и 100 солдат. «Моя работа в Мурманске заключалась в том, чтобы контролировать приём поставок, их погрузку в вагоны, а позже переправлять это всё в Бузулук». Это была тяжёлая работа, особенно в тёмное время суток. Случалась путаница с ящиками, предназначенными для советских и польских войск. Дополнительные трудности возникали у капитана при организации поездок военных, направляющихся из Лондона через Мурманск в Россию, в войска генерала Андерса. В обратном направлении движение было слабее, из Мурманска в Лондон выезжали прежде всего мирные граждане. Особым событием стало прибытие в порт повреждённого польского корабля «Гарланд». Комендант города приказал В. Логе оказать помощь раненым морякам, и сам лично присутствовал на похоронах убитых и умерших от ран¹⁹.

В июле и августе налёты немецкой армии участились, уцелела лишь часть построек, целые кварталы превратились в руины. «Я балансировал между жизнью и смертью, буквально

наступавшей мне на пятки». Важно, что до «истории с прибытием «Гарланда» отношения с советскими властями были доброжелательны. Вопросы, связанные с доставкой грузов, рассматривались в первую очередь. Где бы я ни был – в банке, на почте или в других учреждениях – меня всегда пропускали вперёд». Но установить тесные контакты между гражданами СССР и иностранцами В. Лога не смог. Однако любые разногласия пропадали, когда начинались бомбежки. Капитан замечал: «Общая опасность сближает даже врагов». В Логе понравились спектакли Ленинградской оперетты, которые состоялись, несмотря на бомбёжки. Режиссёр и часть труппы была польского происхождения²⁰.

В июне В. Лога получил информацию, что Ю. Груя и Е. Коцупель арестованы. На следующий день пришёл приказ из Куйбышева: капитан В. Лога должен был немедленно вернуться в Архангельск и взять на себя руководство местной делегатурой Республики Польша. Россияне перестали снабжать провиантом польских солдат, конвоирующих железнодорожные перевозки. За разъяснениями В. Лога обратился к коменданту города. По словам коменданта, необходимости в помощи польских солдат уже не было, однако решено было выдать им провиант до окончания их пребывания в городе. Их отъезд состоялся вскоре после получения телеграммы генерала Андерса с соответствующим приказом. В польских войсках продолжалась подготовка к эвакуации из СССР в Персию.

По возвращении в Архангельск В. Лога не был размещён в гостинице и вынужден был просить помощи у британских союзников. Доступ в порт был также для него закрыт. Это объяснялось тем, что приёмом груза

żywność na drogę. W odwrotną stronę ruch był słabszy, do Londynu udawali się cywile. Wydarzeniem szczególnym były wpłynięcie ORP „Garland”, który bardzo mocno ucierpiał w walce z samolotami niemieckimi. Komendant miasta polecił Łodze zająć się rannymi i tenże asystował przy pogrzebie marynarskim zabitych oraz zmarłych (z pokładu okrętu angielskiego)¹⁹.

W lipcu i sierpniu naloty były jeszcze bardziej intensywne. Z Murmańska pozostała tylko część zabudowy, całe kwatery leżały w gruzach. „Lawirowałem między życiem i śmiercią, która następowała mi na pięty”. Co najważniejsze „do czasu historii z przybyciem „Garlanda” stosunki z władzami sowieckimi były bardzo dobre. Sprawy związane z wysyłką rzeczy do transportów były załatwiane w pierwszej kolejności i bardzo życzliwie. Czy to w banku, czy na poczcie lub w innym urzędzie publicznym nie pozwalano mi stać w kolejce zawsze dając pierwsze miejsce”. Podobnie było w hotelu i restauracji. Trochę dziwnie wyglądały rozmowy w większym gronie, kiedy wojskowi rosyjscy bardziej kontrolowali swe wypowiedzi i wykazywali poprawność propagandową. Ta sztuczność się kończyła, gdy zaczynały się bombardowania. „Wspólne niebezpieczeństwo zbliża nawet wrogów”. Kapitan Loga korzystał również z występów operetki z Leningradu, która dawała spektakle mimo bombardowań. Zarówno dyrektor, jak i niektórzy śpiewacy mieli częściowo polskie pochodzenie. Jednak utrzymywanie kontaktów z cudzoziemcami było bardzo źle widziane. Autor listu miał swoją „opiekunkę” z rodziny polsko-ukraińskiej, musiał przed nią ukrywać sprawozdania²⁰.

W czerwcu kpt. Loga został powiadomiony przez szefa misji angielskiej, że Gruja i Kocupel zostali aresztowani. Następnego dnia nadeszła depesza z Kujbyszewa, by Loga natychmiast powrócił do Archangielska i przejął kierownictwo tamtejszej Delegatury RP. Już wcześniej Rosjanie przestali wydawać żywność żołnierzom polskim ochraniającym transporty kolejowe. Loga udał się z interwencją do admirała, komendanta miasta. Ten odpowiedział, że żołnierze polscy nie są tu potrzebni, niech wracają do Buzułuku, ale zgodził się na wydawanie prowiantu. Wnet sprawa rozwiązała się w ten sposób, że kpt. Loga otrzymał depeszę od gen. W. Andersa, by odesłać oddział polski z Murmańska. W obozach wojsk polskich przygotowywano się do ewakuacji z ZSRS do Persji. Loga po powrocie do Archangielska nie został zakwaterowany w hotelu, musiał skorzystać z gościny w misji angielskiej. Nie wpuszczono go też następnego dnia do portu tłumacząc, że pomoc polska nie jest potrzebna, transportami zajmą się Rosjanie i trzeba mieć do nich zaufania. Kapitan chciał dalej interweniować, ale nadeszła depesza z Kujbyszewa, by jak najszybciej zwinął Delegaturę RP w Archangielsku. Magazyn rzeczy dla byłych deportowanych Polaków został zamknięty i zaplombowany. Loga odjechał pociągiem wraz z żoną Kucupela, która nie miała żadnych wieści o mężu. W drodze chciano zmusić, by dwójka Polaków wysiadła z pociągu przed Moskwą i udała się do Kujbyszewa okrężną trasą. Loga się przeciwstawił i już bez przeszkód dotarł do miejsca przeznaczenia. Po miesięcznym oczekiwaniu otrzymał zgodę na wyjazd do Persji, tam dołączył do wojsk polskich²¹.

должны были заниматься только советские граждане. Попытки капитана вмешаться были пресечены приказом из Куйбышева, в котором говорилось, что необходимо как можно скорее «свернуть» деятельность представительства Польской Республики в Архангельске. Склад вещей для депортированных поляков был закрыт и опломбирован.

В. Лога покинул город на поезде вместе с женой Коцупеля, которая не имела никакой информации о муже. В дороге были приняты меры, чтобы капитан вышел из поезда, не доезжая до Москвы, и добирался до Куйбышева другим путем. Однако В. Лога не подчинился и беспрепятственно добрался до места назначения. В течение

месяца он ожидал разрешения на выезд в Персию, где и присоединился к польским войскам²¹.

Описание деятельности представительства Республики Польша в Архангельске, а также и капитана Вацлава Логи в Мурманске, безусловно, требует дополнений. Мы надеемся, что в дальнейшем появится возможность обратиться к российским архивам. Информация, полученная из польских источников, является лишь небольшой частью в ключевом вопросе о северных конвоях и помощи в рамках ленд-лиза. Помощью США для СССР пользовались также части Армии Людовой, созданные под эгидой Союза Польских Патриотов и принимавшие участие в борьбе на восточном фронте.

Приложения

* Пер. В.В. Соболевой.

¹ Instytut Polski i Muzeum gen. W. Sikorskiego w Londynie (IPiMS), syg. A. 7/307/7.

² D. Boćkowski, *Czas nadziei. Obywatele Rzeczypospolitej Polskiej w ZSRR i opieka nad nimi placówek polskich w latach 1940–1943*, Warszawa 1999, s. 251, 265, 267; B. Szubtarska, *Ambasada polska ZSRR w latach 1941–1943*, Warszawa 2005, s. 109–111.

³ IPMS, A. 7/307/7, list J. Gruzi z 29 X, list E. Kocupera z 3 XI, pismo J. Gruzi z 14 XI (Ambasada RP zawiadomiła pismem z 29 X o swej interwencji w LKSZ), raport Gruzi z 28 XI.

⁴ Более точные данные: A. Dobroński, *Delegatura Ambasady RP w Archangielsku [w:] Polacy w guberni archangielskiej w XIX i XX wieku*, red. A. Kuczyński, M. Marczyk, Wrocław 2012, s. 107–109.

⁵ IPMS, A. 7/307/7, list Gruzi do A. Powierzy, sekretarza Ambasady RP, z 29 X 1941.

⁶ IPMS, 2286, W. Loga, *Listy z Rosji do Rządu Polskiego w Londynie*, rękop., s. 1.

⁷ IPMS, A. 7/307/7, sprawozdanie E. Kocupera z 18 III 1942.

⁸ Там же, отчет Грузи от 27 X и письма 3, 14 XI. Перед высылкой НКВД пытался завербовать Голенбовского в качестве тайного сотрудника.

⁹ IPMS, 2286, W. Loga, *Listy...*, s. 1. Приоритет военного снабжения во время войны был повсеместным и объяснимым.

¹⁰ Там же, заметки Грузи. Сообщения о трудностях с доставкой помощи гражданскому населению Польши были отправлены в Посольство Республики Польша и другими делегатурами. Vide: D. Boćkowski, *Działalność Ambasady RP w Kujbyszewie oraz jej delegatów i placówek mężów zaufania w świetle raportów NIK Rządu Polskiego w Londynie*, „Studia z dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej”, 1997, t. XXVII.

¹¹ D. Boćkowski, *Czas nadziei...*, s. 277–281, materiały wytworzone przez Delegaturę Ambasady RP w Archangielsku.

¹² IPMS, W. Loga, *Listy z Rosji...*, s. 2. Автор подробно описал частный приём для двоих (он и адмирал) с хорошей едой и напитками, также шофёр и работники получили немного денег и водки («взятку»).

¹³ Так в просторечии называют в Польше всех депортированных в СССР людей, даже если они находились в северной Европе, в Казахстане и иных южных республиках Советского Союза.

¹⁴ Пример: S. Wilczkowska, *Przymusowy pobyt w obwodzie archangielskim, Wspomnienia Sybiraków*, <http://www.sybiracy.wckp.lodz.pl/wspomnienia.html>. имеется множество рассказов об оказании помощи гражданскому населению. Обращается внимание на грубые нарушения. IPMS, LOT A.V. 96.

Przedstawiony zarys działań archangielskiej Delegatury Ambasady RP wymaga uzupełnień, co będzie możliwe po przebadaniu akt przechowywanych w archiwach Rosji. Mam świadomość, że wątki polskie są ledwie uzupełnieniem dla bardzo ważnego tematu pomocy wojskowej USA dla ZSRS w ramach Lend-Lease Act. Ale uzupełnieniem cennym, bo

ukazującym także pomoc humanitarną dla ludności cywilnej. Natomiast z ładunków wojskowych skorzystały również polskie dywizje piechoty sformowane w wyniku umowy zawartej przez władze sowieckie ze Związkiem Patriotów Polskich. Pierwsza z nich im. Tadeusza Kościuszki weszła do walk na froncie wschodnich 12 października 1943 r. (bitwa pod Lenino).

Załączniki

¹ Instytut Polski i Muzeum W. Sikorskiego w Londynie (IPMS), A. 7/307/7.

² D. Boćkowski, *Czas nadziei. Obywatele Rzeczypospolitej Polskiej w ZSRR i opieka nad nimi placówek polskich w latach 1940-1943*, Warszawa 1999, s. 251, 265, 267; B. Szubtarska, *Ambasada polska ZSRR w latach 1941-1943*, Warszawa 2005, s. 109-111.

³ IPMS, A. 7/307/7, list J. Gruzi z 29 X, list E. Kocupera z 3 XI, pismo J. Gruzi z 14 XI (Ambasada RP zawiadomiła pismem z 29 X o swej interwencji w LKSZ), raport Gruzi z 28 XI.

⁴ Dokładniejsze dane: A. Dobroński, *Delegatura Ambasady RP w Archangielsku [w:] Polacy w guberni archangielskiej w XIX i XX wieku*, red. A. Kuczyński, M. Marczyk, Wrocław 2012, s. 107-109.

⁵ IPMS, A. 7/307/7, list Gruzi do A. Powierzy, sekretarza Ambasady RP, z 29 X 1941.

⁶ IPMS, 2286, W. Loga, *Listy z Rosji do Rządu Polskiego w Londynie*, rękop., s. 1.

⁷ IPMS, A. 7/307/7, sprawozdanie E. Kocupera z 18 III 1942.

⁸ Tamże, raport Gruzi z 27 X i pisma z 3, 14 XI. Gołębiowski przed wydaleniem NKWD próbowało zwerbować na tajnego współpracownika.

⁹ IPMS, 2286, W. Loga, *Listy...*, s. 1. Priorytet dla dostaw wojskowych był w czasie wojny w ZSRS powszechny i w pełni zorzumiały.

¹⁰ Tamże, notatki Gruzi. Meldunki o trudnościach z transportem pomocy dla polskiej ludności cywilnej napływały do Ambasady RP i z innych delegatur. Vide: D. Boćkowski, *Działalność Ambasady RP w Kujbyszewie oraz jej delegatów i placówek mężów zaufania w świetle raportów NIK Rządu Polskiego w Londynie*, „Studia z dziejów Rosji i Europy Środkowo-Wschodniej”, 1997, t. XXVII.

¹¹ D. Boćkowski, *Czas nadziei...*, s. 277-281, materiały wytworzone przez Delegaturę Ambasady RP w Archangielsku.

¹² IPMS, W. Loga, *Listy z Rosji...*, s. 2. Autor opisał szczegółowo intymne przyjęcie dla dwoje (on i admirał), z dobrym jedzeniem i trunkami. Także szoferowi i robotników dał wódkę i pieniądze („łapówkę”).

¹³ Tak się określa potocznie w Polsce wszystkich wywiezionych do ZSRS, nawet jeśli przebywali na północnych terenach Europy, w Kazachstanie i innych republikach południowych Związku Sowieckiego,

¹⁴ Przykład: S. Wilczkowska, *Przymusowy pobyt w obwodzie archangielskim, Wspomnienia Sybiraków*, <http://www.sybiracy.wckp.lodz.pl/wspomnienia.html>. Dysponuję licznymi relacjami z opowieściami o rozdziale pomocy polskiej ludności cywilnej. Często pojawiały się w nich uwagi, że dochodziły do rażących nieprawidłowości. IPMS, LOT A.V. 96.

¹⁵ IPMS, A. 7/307/7, raport E. Kocupera napisany w Kujbyszewie 18 III 1942 r.

¹⁶ IPMS, B. 2286, W. Loga, *Listy z Rosji...*, s. 2-3 (dokładne zapisy rozmów z szefem NKWD).

¹⁷ Tamże, s. 4. Żołnierze polscy brali udział w gaszeniu wagonów, a kpt. Loga miał ze sobą worek z bandażami.

¹⁸ Tamże, s. 5-6.

¹⁹ Tamże, s. 6-7. Wiele szczegółów, w tym i anegdota o plutonowym, który wziął od komendanta miasta pieniądze na kupno zegarka i „zaginał”. W Murmańsku zmarł żołnierz polski Tomala z ekipy kpt. Logi i został pochowany na cmentarzu oddalonym ok. 5 km od miasta. Z „Garlanda” zginęło i zmarło 23 marynarzy i podoficerów.

²⁰ Tamże, s. 7-8. Pewnego dnia bomba spadła na teatr i przedstawienia się skończyły. Wcześniej często trzeba było pójść kilkakrotnie, by obejrzeć całe przedstawienie, bo naloty zmuszały do przerwania spektaklu.

²¹ Tamże, s. 9-12. Ciekawe są i zapisy rozmów prowadzonych przez autora listu z przygodnie spotkanymi obywatelami ZSRS oraz opisy warunków życia.

¹⁵ IPMS, A. 7/307/7, raport E. Kocupera napisany w Kujbyszewie 18 III 1942 г.

¹⁶ IMPS, sygn. B. 2286.

¹⁷ Там же. С. 4. Польские солдаты принимали участие в тушении вагонов, а капитан Лога имел при себе мешок бинтов.

¹⁸ Там же. С. 5–6.

¹⁹ Там же. С. 6–7. Много подробностей, в том числе и анекдот о взводном офицере, который взял у коменданта города деньги на часы и «пропал». В Мурманске умер польский солдат Томала из команды Логи и был похоронен на кладбище примерно в 5 км. От города. С «Гарленда» погибло и умерло 23 моряка и унтерофицера.

²⁰ Там же. С. 7–8. Однажды бомба упала на театр и представления прекратились. Ранее приходилось по несколько раз приходить, чтобы полностью посмотреть спектакль, т.к. из-за налётов они прерывались.

²¹ Там же. С. 9–12. Интересны также записи разговоров автора со случайно встреченными гражданами СССР, а также описания условий жизни.

K.V. Minkova

CANADA'S PARTICIPATION IN LEND-LEASE SUPPLIES TO THE SOVIET UNION*

In Russian and international historiography, Canada's participation in the Lend-Lease aid to the USSR has traditionally received insufficient attention. This is due to several reasons. First, Canada's role as an independent partner of the Soviet Union is considered insignificant. Second, there are certain difficulties with the documents that could be used for a large research on this topic. Third, Canada's participation in World War II is traditionally associated with the Arctic convoys, and researchers tend to overlook other aspects of the country's cooperation with the USSR. In this paper, I will try to highlight a number of topics that previously remained outside the scope of interest of Soviet and Russian researchers. What was the role of Canada in the Lend-Lease supplies? How was its activities coordinated and carried out within the framework of the Mutual Aid program? Finally, which cargo groups dominated in the supplies?

At the time of the German attack on the USSR, there were practically no contacts between the Soviet Union and Canada. This was due to a whole range of reasons: the absence of diplomatic relations (until 1931, Canada actually did not have its own foreign policy, and when it finally gained control over it, it was busy establishing diplomatic ties with partners that were more important for the country, i.e. London and Washington), poor trade contacts, personal aversion of Canadian Prime



Minister W.L. Mackenzie King, who held this post in 1921–1930 and then from 1935, to the Communists, on the one hand, and his policy of appeasement and even admiration for Hitler, on the other hand.

Nevertheless, on June 22, 1941, Mackenzie King, without waiting for the approval from London and the corresponding actions of Washington, spoke with words of support to the Soviet Union¹. At the same time, unlike the United States that immediately implemented a number of measures, albeit insignificant, to help the new ally, Canada was in no hurry to provide assistance to the USSR in the first days of the Soviet-German war. First of all, as already mentioned before, there were simply no mechanisms to rapidly ensure its implementation. On the other

К.В. Минкова

УЧАСТИЕ В КАНАДЫ В ПОМОЩИ СССР ПО ЛЕНД-ЛИЗУ

В отечественной и зарубежной историографии участию Канады в помощи СССР по ленд-лизу традиционно уделяется недостаточно внимания. Это связано с несколькими причинами: во-первых, роль Канады как самостоятельного партнера Советского Союза считается незначительной; во-вторых, имеются определенные сложности с документальной базой, на которой могло бы основываться крупное исследование, посвященное данной теме; в-третьих, участие Канады во Второй мировой войне традиционно связывается с полярными конвоями, так что другие аспекты ее взаимодействия с СССР уходят из поля зрения ученых. В настоящей статье мы постараемся осветить ряд сюжетов, ранее остававшихся за рамками работ советских и российских ученых: какова роль Канады в поставках по ленд-лизу? каким образом координировалась и осуществлялась ее деятельность в рамках соглашения о взаимопомощи? какие товарные группы преобладали в поставках?

К моменту нападения Германии на СССР контактов между Советским Союзом и Канадой практически не существовало. Это объяснялось целым комплексом причин: отсутствием дипломатических отношений (до 1931 г. Канада фактически не имела собственной внешней политики, а получив право на ее реализацию, была занята выстраиванием связей с более важными для нее партнерами – Лон-

доном и Вашингтоном), слабыми торговыми контактами, личной неприязнью премьер-министра Канады У.Л. Маккензи Кинга, занимавшего этот пост с 1921 по 1930 гг., а затем с 1935 г., к коммунистам, с одной стороны, и политика умиротворения, даже восхищение Гитлером – с другой.

Тем не менее 22 июня 1941 г. Маккензи Кинг, не ожидая одобрения Лондона и соответствующих действий Вашингтона, выступил со словами поддержки в адрес Советского Союза¹. При этом в отличие от Соединенных Штатов, немедленно реализовавших ряд мер, пусть и незначительных, Канада не спешила в первые дни советско-германской войны оказывать помощь СССР. Во-первых, как мы уже упомянули, действовавших механизмов для ее быстрой реализации просто не существовало. С другой стороны, летом 1941 г. канадское правительство довольно пессимистично оценивало шансы Красной армии².

Между тем в Канаде развернулось широкое общественное движение за скорейшее установление дипломатических и торговых отношений с Советским Союзом. Разумеется, эти вопросы нельзя было решить в сжатые сроки (кроме того, они выходят за рамки настоящей статьи), однако в качестве «быстрой» помощи Канада была готова поставлять в СССР пшеницу (впрочем, тоже не напрямую, а через Великобританию)³.

hand, in the summer 1941, the Canadian government was rather pessimistic about the chances of the Red Army to win².

Meanwhile, a fairly broad social movement developed in Canada for the earliest possible establishment of diplomatic and trade relations with the Soviet Union. Of course, these issues could not be resolved in a short period of time (besides, they go beyond the scope of this paper), however, as a “quick” aid, Canada was ready to supply wheat to the USSR (not directly but through the UK)³.

In the fall 1941, London and Ottawa reached an agreement on the supply of war materiel to the USSR, first and foremost, Valentine tanks, the first batch of which was sent from Canada to Vladivostok in October 1941⁴. In total, from October 1941 to March 31, 1944, Canadian deliveries to the USSR through the UK included 1,388 such tanks, 1,348 weapons carriers, 29 radar installations, 30,000 tons of aluminum and 27,000 tons of copper. The total exports of the maple leaf country to the USSR during this period amounted to 202.9 million Canadian dollars⁵. Among the European countries that imported Canadian products, the USSR ranked second after the UK in terms of volumes.

Interestingly, the Valentine tanks were produced in Canada only until 1944, and almost all of them, with the exception of 30 that remained in the country for the training of tank operators, were sent to the USSR⁶. It is rather difficult to assess the role of these tanks in the operations of the Red Army since there is abundant evidence from the Soviet side about the difficulties connected with their use and service, mainly due to the shortage of necessary spare parts⁷. A similar situation was with the Hurricane Mk XI aircraft:

most of the 150 planes produced were sent to the USSR in 1942–1943⁸.

In 1941–1943, Canadian supplies to the USSR came at the expense of the so-called Billion Dollar Gift – funds provided by Canada to the UK under Lend-Lease. At the same time, in the fall 1941, at a special request of the British Admiralty, Canada also handed over the old icebreaker *Montcalm* to the Russians to help keep the ports of Murmansk and Arkhangelsk open for deliveries⁹.

The possibility to repair vessels in the port of Vancouver proved of great help for the Soviets ships that also transported American goods and weapons supplied to the USSR under Lend-Lease. Since March 1942, Soviet and American ships “borrowed” by the USSR under Lend-Lease received additional guardrails, ice protection, etc. for sailing in high latitude regions¹⁰. The cost of work for each vessel was about 200,000 dollars¹¹.

With the establishment of diplomatic relations between the Soviet Union and the maple leaf country on June 12, 1942, the situation did not change all of a sudden. Lend-Lease goods were still delivered through the UK before the Soviet trade mission was set up in Ottawa. At the same time (in addition to the Lend-Lease channels) negotiations were under way to provide the USSR with a loan of 10 million Canadian dollars for the purchase of wheat. The corresponding agreement was signed by the parties on September 8, 1942 in London¹².

After opening the Soviet trade mission in Canada, it was possible to talk about the beginning of direct cooperation between Moscow and Ottawa. The cooperation was formalized by two documents: the Mutual Aid Act¹³ of May 20, 1943,

Осенью 1941 г. между Лондоном и Оттавой было достигнуто соглашение о поставках в СССР военной техники. В первую очередь оно касалось танков «Валентайн», первая партия которых была отправлена из Канады во Владивосток в октябре 1941 г.⁴ Всего с октября 1941 г. до 31 марта 1944 г. канадские поставки в СССР через Великобританию включали 1388 таких танков, 1348 транспортеров для перевозки оружия, 29 радиолокационных установок, 30 000 т алюминия и 27 000 т меди. Сумма экспорта Страны кленового листа в СССР за этот период составила 202,9 млн кан. долл.⁵ Среди европейских стран-импортеров канадской продукции СССР уступал по объемам только Великобритании.

Интересно, что танк «Валентайн» производился в Канаде лишь до 1944 г., и практически все машины, за исключением 30, оставшихся в стране для обучения танкистов, были отправлены в СССР⁶. Судить о роли этих танков в военных операциях Красной армии довольно сложно, поскольку имеются многочисленные свидетельства советской стороны о сложностях в их эксплуатации и ремонте, связанных по большей части с отсутствием необходимых запчастей⁷. Сходная судьба была и у самолетов модели «Харрикейн» Mk XI: большинство из 150 выпущенных экземпляров было отправлено в СССР в 1942–1943 гг.⁸

В 1941–1943 гг. канадские поставки в СССР шли за счет так называемого «подарочного миллиарда», т.е. из средств, предоставленных Канадой Великобритании в рамках ленд-лиза. В этот же период, осенью 1941 г., по особому запросу Британского адмиралтейства Канада также передала русским старый ледокол «Монкальм»,

чтобы он помогал охранять порты Архангельска и Мурманска⁹.

Большим подспорьем для советских кораблей, перевозивших в том числе и американские товары и вооружение по ленд-лизу, стала возможность ремонтировать суда в порту Ванкувера. С марта 1942 г. советские и американские суда, «одолженные» СССР по ленд-лизу, получали там дополнительные бортовые бруссы, ледовую защиту и т.д. для плавания в северных широтах¹⁰. Стоимость работ по каждому судну составляла порядка 200 тыс. долл.¹¹

С установлением 12 июня 1942 г. между Советским Союзом и Страной кленового листа дипломатических отношений ситуация изменилась далеко не сразу. Поставки по ленд-лизу до устройства в Оттаве советской торговой миссии по-прежнему шли через Великобританию. Параллельно (уже не по каналам ленд-лиза) шли переговоры о предоставлении СССР кредита на сумму 10 млн кан. долл. для закупки пшеницы. Соответствующее кредитное соглашение было подписано сторонами 8 сентября 1942 г. в Лондоне¹².

После устройства в Канаде торговой миссии СССР можно было говорить о начале прямого взаимодействия между Москвой и Оттавой. Оно было законодательно закреплено в двух документах: Акте о взаимной помощи (Mutual Aid Act)¹³ от 20 мая 1943 г. и в Третьем протоколе между правительствами СССР, США, Великобритании и Канады о поставках вооружения, сырья, промышленного оборудования и продовольствия в СССР (III протокол о поставках по ленд-лизу), в число участников которого Канада впервые вошла как независимая сторона¹⁴.

Изначально Акт был рассчитан на два финансовых года, его действие

which was the Canadian analogue of Lend-Lease, and the Third Protocol signed by the governments of the USSR, USA, UK and Canada on the supply of weapons, raw materials, industrial equipment and foodstuffs to the USSR (Third Protocol on Lend-Lease supplies), which Canada became an independent party to for the first time¹⁴.

Initially, the Act was designed for two fiscal years, ending on March 31, 1945. Within its framework, Canada entered into supply agreements with the United Kingdom, the USSR, Australia, China, France (supplies there began only in the second fiscal year) and a number of other states. Total supplies to the Allies amounted to 1.727 billion dollars (912 and 815 million dollars for the 1943/44 and 1944/45 fiscal years, respectively)¹⁵. To implement the project, the Canadian Mutual Aid Board was created that was chaired by Minister of Munitions and Supply C.D. Howe, who was responsible for the distribution of supplies and set the conditions for their transfer to recipient countries¹⁶.

Canada's desire to help the Soviet Union as an independent partner almost immediately ran into an unforeseen problem: Ottawa had a serious shortage of ships to transport the goods allocated for the USSR. As a result, in 1943, 75 % of Canadian exports to the USSR went through American ports. Of the 57 million dollars' worth goods, Mutual Aid Act supplies accounted for less than a half¹⁷.

The Soviets also faced certain difficulties. After the adoption of the Mutual Aid Act and the signing of the Third Protocol, Trade Attaché I.I. Krotov was responsible for the procurement of goods for the USSR in Canada. The trade mission of the Soviet Union in Canada did not become immediately successful.

For example, there is evidence of a lack of effective cooperation between the Soviet Government Procurement Commission in Washington and the Trade Attaché Office in Canada. In particular, the former did not inform Ottawa of its negotiations with representatives of Canadian companies in Washington. In addition to the inconveniences experienced by the Soviet trade mission in Canada, the behavior of the Commission created another problem: the Canadian government reacted painfully to the fact that it was being ignored, that the Commission conducted negotiations directly with the companies¹⁸.

Another problem stemmed from internal difficulties connected with the work of the trade mission. It was constantly understaffed, and the personnel were not fluent in English. In particular, Krotov complained to Moscow that there was no one to write the economic reviews for Mr Mikoyan, People's Commissar for Foreign Trade, and Krotov had to check all outgoing correspondence although his knowledge of English was also very limited¹⁹.

The first "independent" Canadian goods (flour, aluminum and other metals) went to the USSR from Vancouver on August 26, 1943²⁰. For the remaining 4 months of the year, 15 more vessels were prepared for shipment, which transported 90,443 tons of goods to the Soviet Union – mainly wheat and flour, as well industrial materials – with a total cost of 8.8 million dollars²¹.

The largest Canadian supplies to the USSR were in 1944–1945 (Table 1). Remarkably, Ottawa, striving to help its Ally, sometimes misjudged its abilities to fulfill its obligations. This, for example, happened with deliveries of wheat – it was not threshed in time due to limited operational capacities.

прекращалось 31 марта 1945 г. В его рамках Канада заключила соглашения о поставках с Соединенным Королевством, СССР, Австралией, Китаем, Францией (поставки туда начались только во втором финансовом году) и рядом других государств. Общая сумма поставок всем союзникам составила 1,727 млрд долл. (912 и 815 млн долл. за 1943/44 и 1944/45 финансовый годы соответственно)¹⁵. Для реализации проекта был создан Канадский комитет взаимопомощи (Canadian Mutual Aid Board) под председательством министра вооружения и снабжения К.Д. Хау, который отвечал за распределение поставок и устанавливал условия их передачи странам-реципиентам¹⁶.

Стремление Канады помогать Советскому Союзу на правах независимого партнера практически сразу же столкнулось с непредвиденной проблемой: Оттаве категорически не хватало судов для перевозки выделенных для СССР грузов. В результате этого в 1943 г. 75 % канадского экспорта в СССР шло через американские порты. Из товаров на общую сумму примерно в 57 млн долл. поставки по Акту о взаимопомощи составляли меньше половины¹⁷.

Определенные сложности были и у советской стороны. После принятия Акта о взаимопомощи и подписания Третьего протокола закупками товаров для СССР в Канаде занимался коммерческий атташе И.И. Кротов. Успешная деятельность торговой миссии Советского Союза в Канаде наладилась не сразу. Так, например, сохранились свидетельства отсутствия эффективных взаимоотношений между Правительственной закупочной комиссией (ПЗК) СССР в Вашингтоне и аппаратом атташе по

торговым делам в Канаде. В частности, ПЗК не ставила Оттаву в известность о своих переговорах с представителями канадских фирм в Вашингтоне. Помимо неудобства, которое испытывала советская торговая миссия в Канаде, поведение ПЗК создавало еще одну проблему: канадское правительство болезненно реагировало на то, что его игнорируют, переговоры идут напрямую между ПЗК и фирмами¹⁸.

Еще одна проблема проистекала из внутренних сложностей в организации работы торгпредства. Его штат был постоянно недоукомплектован, к тому же сотрудники слабо владели английским языком. Кротов жаловался в Москву, что составлять полученные наркомом внешней торговли Микояном экономические обзоры некому, а сам он был лично вынужден проверять всю исходящую корреспонденцию, хотя его знание языка было также весьма ограниченным¹⁹.

Первые «независимые» канадские товары (мука, алюминий и другие металлы) отправились в СССР из Ванкувера 26 августа 1943 г.²⁰ За оставшиеся 4 месяца этого года было снаряжено еще 15 судов, которые перевезли в Советский Союз 90 443 т грузов (преимущественно пшеницы и муки, а также материалов назначения) на общую сумму 8,8 млн долл.²¹

Пик канадских поставок в СССР пришелся на 1944–1945 гг. (табл. 1). Следует отметить, что в своем рвении помочь союзнику Оттава не всегда справедливо оценивала свои силы и могла выполнить взятые на себя обязательства. Так, например, случилось с запланированными поставками пшеницы, которую не сумели вовремя обмолотить из-за недостатка мощностей.

Table 1. Canadian supplies to the USSR from July 1, 1944 to July 1, 1945

Product name	Quantity	Weight, tons	Cost, thousand dollars
Mosquito bombers	100	700	20,000
25 pounder self-propelled field guns	200	6,000	12,000
Shells	200,000		
Bofors 40 mm guns	200	1,800	5,000
Shells	1,000,000		
Gunpowder (Total). Including:		27,200	23,484
Cordite powder		6,000	5,520
Rifle powder		1,200	1,104
Nitrocellulose powder for 3" guns		3,000	2,760
for 90" guns		3,000	2,100
RDX		2,000	2,000
Nitroglycerine powder		12,000	10,000
Minesweepers	10		3,000
Radars	100	4,200	10,000
Wireless sets No. 19	2,200	285	2,375
Mercury-arc valves	3	3,000	5,000
Hydraulic power units	9	25,000	10,000
Field maintenance shops with spare parts	2,000	18,000	26,000
Dodge 3 ton trucks with spare parts	10,000	36,000	19,380
Motocranes for 3–12 ton vehicles	100	700	400
Portable electric welding machines	700	240	375
Field portable compressors with spare parts	100	400	925
Stationary compressors with electric equipment	300	5,200	4,000
Centrifugal pump and electric motor sets	400	700	800
Pneumatic winch hoists	150	70	110
T R-47 undercutting machines with equipment	150	50	138
Mining machinery TEA-30	150	20	84
Pick hammers T.73 with special tips	200	8	37
Batteries (automobile and tank)	10,000	125	200
Locomotives	200	45,000	26,000
Railroad cars and platforms	5,000	12,000	25,000
Mine hoists	12	200	400

Таблица 1. Поставки в СССР из Канады за период с 1 июля 1944 г. по 1 июля 1945 г.

Наименование товаров	Количество	Вес, в тоннах	Стоимость, в тыс. долл.
Бомбардировщики «Москито»	100	700	20 000
Самоходные 25-фунтовые пушки	200	6 000	12 000
Снаряды к ним	200 000		
Пушки «Бофоро» 40 мм	200	1 800	5 000
Снаряды к ним	1 000 000		
Порох – всего		27 200	23 484
В том числе:			
кордитный		6 000	5 520
нитроглицериновый		1 200	1 104
винтовочный			
пироксилиновый:			
для 3" пушки		3 000	2 760
для 90" пушки		3 000	2 100
RDX		2 000	2 000
Нитроглицериновый		12 000	10 000
Минные тральщики	10		3 000
Радиолокейторы	100	4200	10 000
Радиостанции № 19 (компл.)	2 200	285	2 375
Ртутные выпрямители	3	3 000	5 000
Гидростанции	9	25 000	10 000
Полевые ремонтные мастерские с запчастями	2 000	18 000	26 000
Автомашины Додж 3 т с запчастями	10 000	36 000	19 380
Походные краны на автомашины грузоподъемностью 3–12 т	100	700	400
Электросварочные машины портативные	700	240	375
Походные портативные компрессоры с запчастями	100	400	925
Стационарные компрессоры с электрооборудованием	300	5 200	4 000
Центробежные насосы в комплекте с электромоторами	400	700	800
Пневматические подъемные лебедки	150	70	110
Врубовые машины T R-47 с оборудованием	150	50	138
Шахтные проходчики ТДА-30	150	20	84
Отбойные ручные молотки Т.73 со спецнаочечниками	200	8	37
Аккумуляторы (автомобильные и танковые)	10 000	125	200
Паровозы	200	45 000	26 000
Железнодорожные вагоны и платформы	5 000	12 000	25 000
Шахтные подъемники	12	200	400

End of Table 1

Product name	Quantity	Weight, tons	Cost, thousand dollars
Electric motors	300	1,100	3,000
Machine tools (total)	795	6,000	7,363
Tools	—	—	2,050
Hard metals	—	—	13,000
Presses	314	1,500	3,200
Cranes	100	3,000	4,000
Portable and stationary saws	3,000	200	3,500
Steam hammers	50	150	400
Molding equipment		50	1,000
Wood-working machines		50	200
Aluminum		50,000	15,122
Nickel		2,400	2,020
Cadmium		224	526
Lead		25,000	3,325
Selenium		10,000	25
Ferrochrome		4,000	1,960
Ferrosilicon		3,600	553
Rail with clamps		70,000	3,780
Flour		300,000	22,200
Wheat		100,000	5,300
Medical supplies			200
Overhaul of 3 vessels			1,000
Repair and service expenses for Soviet vessels (8 vessels per month)			5,760
Total:		862,172	282,492

Source: Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 12 s. File 6944. Sheets 3–5.

According to the People's Commissariat for Foreign Trade, as of April 1, 1945, Canada delivered 764,000 long tons of goods to the Soviet Union with the total cost of 232.8 million Canadian dollars (Table 2). The overwhelming majority of these deliveries were carried out under the Lend-Lease program.

Table 2. Canadian supplies to the USSR as of April 1, 1945

Year	thousand long tons	million Canadian dollars
1942	163,0	62,6
1943	126,7	64,4
1944	409,3	93,2
1945	64,9	12,6
Total	763,9	232,8

Source: Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 12s. File 7945. Sheet 206.

Окончание таблицы 1

Наименование товаров	Количество	Вес, в тоннах	Стоимость, в тыс. долл.
Электромоторы	300	1 100	3 000
Станки – всего	795	6 000	7363
Инструмент	–	–	2 050
Твердые сплавы	–	–	13 000
Прессы	314	1 500	3 200
Краны	100	3 000	4 000
Пилы портативные и стационарные	3 000	200	3 500
Молоты паровые	50	150	400
Формовочное оборудование		50	1 000
Деревообделочные машины		50	200
Алюминий		50 000	15 122
Никель		2 400	2 020
Кадмий		224	526
Свинец		25 000	3 325
Селен		10 000 ф	25
Феррохром		4 000	1 960
Ферросилиций		3 600	553
Рельсы железнодорожные со скреплениями		70 000	3 780
Мука		300 000	22 200
Пшеница		100 000	5 300
Медикаменты			200
Капитальный ремонт 3-х судов			1 000
Ремонт и расходы по обслуживанию советских судов (из расчета 8 судов в месяц)			5 760
Итого		862 172	282 492

Источник: РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12 с. Д. 6944. Л. 3–5.

По данным наркомата внешней торговли СССР, по состоянию на 1 апреля 1945 г. Канада поставила в Советский Союз 764 тыс. англ. тонн товаров на общую сумму 232,8 млн кан. долл. (табл. 2). Подавляющее большинство этих поставок осуществлялось по программе ленд-лиза.

Таблица 2. Канадские поставки в СССР по состоянию на 1 апреля 1945 г.

Год	тыс. англ. т	млн кан. долл.
1942	163,0	62,6
1943	126,7	64,4
1944	409,3	93,2
1945	64,9	12,6
Всего	763,9	232,8

Источник: РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12с. Д. 7945. Л. 206.

When comparing these deliveries with those from the United States (11.36 billion dollars throughout the entire period), Canada's aid may seem tiny.

However, before jumping to such a conclusion, consider the following. First, Canada's production facilities were greatly inferior to both American and Soviet ones. For example, the USSR produced over 100,000 tanks and self-propelled field guns during the war, while Canada produced a little more than 5,500²². Second, Canadian wheat – relatively inexpensive and, therefore, virtually inconspicuous against the background of more expensive goods such as steam locomotives and repair shops – proved of great help to the Soviet people more than once. In particular, the famine in Murmansk in the winter 1942 due to the serious problems with delivering foods from the south was overcome largely thanks to the Canadian wheat²³. Third, the difference in the approach of Ottawa and Washington to providing aid to the Soviet Union, which manifested itself at the end of Lend-Lease supplies after the end of hostilities, is of great political and economic importance. As you know, the United States demanded that a significant number of machinery, vehicles, ships and equipment supplied to the USSR under Lend-Lease, which at the time of the cessation of hostilities remained intact, should be returned or repaid. At the same time, the United States did not need most of these goods, so they were sent for disposal right after arriving at ports of discharge. Canada acted completely different. On February 11, 1942, Charge d'Affaires of the USSR in Canada G.I. Tunkin and Deputy People's Commissar for Foreign Trade V.A. Sergeyev, on behalf of the

Soviet Union, signed in Ottawa the Agreement between the Government of Canada and the Government of the Union of Soviet Socialist Republics on the principles applicable to the provision of Canadian military supplies to the Soviet Union in accordance with the Mutual Aid Act²⁴. The text of this agreement was the same for all countries that received Canadian aid. However, on the eve of the signing, on February 9, Norman Robertson, the Under Secretary of State for External Affairs of Canada, indicated in a memorandum to Mackenzie King that he considered it unlikely that at the end of the war Canada would ask the Soviet government to return to Canada or to an international relief agency aircraft, automotive equipment, etc. under the circumstances provided for in Article VIII of the agreement because he could not imagine any circumstances under which Canada would want to try to return the equipment of the above types supplied to the USSR. The USSR received from Canada only some special-purpose automotive equipment, mainly mobile mechanical workshops and ammunition, and the Under Secretary was confident that at the end of the war there would be much more of them in Canadian military depots than the country could use²⁵. A letter with due assurances was sent to G.I. Tunkin.

Indeed, at the end of the war, Canada did not demand that the USSR should return the goods supplied under Lend-Lease. Moreover, Ottawa decided to continue to provide aid to the Soviet Union by repairing those ships that were already at the docks of the West Coast²⁶. At the same time, in the second year of the Canadian Mutual Aid Act – from April 1944 to March 1945 – the cost of repairs was

Если сравнить эти данные с данными поставок из Соединенных Штатов (11,36 млрд долл. США за весь период), помощь Канады представляется практически ничтожной. Однако, прежде чем делать такой вывод, необходимо принять к сведению следующие соображения. Во-первых, производственные мощности Канады серьезно уступали как американским, так и советским. Например, в СССР за время войны было выпущено более 100 тыс. танков и самоходных артиллерийских установок, а в Канаде – немногим более 5,5 тыс.²² Во-вторых, канадская пшеница, отличавшаяся сравнительно недорогой стоимостью и поэтому фактически терявшаяся на фоне более дорогостоящих позиций типа паровозов и ремонтных мастерских, не единожды оказала советским людям значительную помощь. В частности, голод в Мурманске, возникший зимой 1942 г. из-за невозможности подвоза продовольствия с юга, был преодолен во многом благодаря канадской пшенице²³. В-третьих, большое политическое и экономическое значение имеет разница в подходе Оттавы и Вашингтона к помощи Советскому Союзу, проявившаяся в момент окончания поставок по ленд-лизу в связи с завершением военных действий. Как известно, Соединенные Штаты затребовали возвращения или выкупа значительного числа техники, автомобилей, судов и оборудования, поставленных в СССР по ленд-лизу, которые на момент прекращения военных действий оставались неповрежденными. При этом в большей части этих товаров США не нуждались, так что прямо в портах сдачи они отправлялись под пресс. Канада действовала совершенно иначе. 11 февраля 1942 г. временный поверенный в делах СССР в Канаде

Г.И. Тункин и заместитель наркома внешней торговли В.А. Сергеев от имени Советского Союза подписали в Оттаве «Соглашение между правительством Канады и правительством Союза Советских Социалистических Республик о принципах, применимых к предоставлению Канадой канадских военных поставок для Советского Союза в соответствии с канадским Законом о взаимной помощи»²⁴. Текст этого соглашения был одинаковым для всех стран, получавших канадскую помощь. Однако накануне подписания, 9 февраля, заместитель государственного секретаря Канады по внешним делам Норман Робертсон в меморандуме Маккензи Кингу указал, что он считает «маловероятным, что по завершении войны мы будем просить его [советское правительство – К.М.] передать нам или международному агентству по оказанию помощи самолеты, автомобильное оборудование и т.д. при обстоятельствах, предусмотренных в ст. VIII», поскольку он не может «вообразить себе таких обстоятельств, при которых мы захотели бы попытаться вернуть оборудование упомянутых выше типов, поставленное в Россию... Они получили от нас только некоторые специальные виды автомобильной техники, в основном мобильные механические мастерские и боеприпасы, и мы уверены, что в конце войны на наших собственных военных складах их будет гораздо больше, чем мы сможем использовать»²⁵. Письмо с соответствующими заверениями было направлено Г.И. Тункину.

По завершении войны канадская сторона действительно не требовала от СССР вернуть ей поставленное по ленд-лизу. Более того, Оттава решила продолжить оказывать помощь Советскому Союзу путем ремонта

already 4.8 million dollars, i.e. during this period alone about 20 ships were repaired in Canada!²⁷ By that time, in addition to Vancouver, other ports on the West Coast were involved in the repair program for Soviet ships.

Besides, according to a letter dated May 12, 1945 (on this day, the United States for the first time announced the termination of Lend-Lease supplies to the Allies) from Deputy Director of Administration of the Canadian Mutual Aid Board Heisman to F.N. Timchenko, the head of war supplies group under the Trade Advisor of the Soviet Embassy in Canada, despite the end of the war in Europe, the Board decided to supply the USSR under Lend-Lease with 10 more minesweepers (5 ordered earlier and 5 additional ones), all previously ordered rails, platforms and all special type steel²⁸.

Although on August 14, 1945, the Canadian government decided to terminate the Mutual Aid Act due to the surrender of Japan²⁹, the Canadian deliveries to the USSR under Lend-Lease ended a little later, after the Gouzenko spy scandal³⁰. From April to October 1945, 41 Soviet ships left the ports of the West Coast. The total cost of the goods exported during this period was 46.3 million Canadian dollars³¹.

The role and importance of Canadian Lend-Lease supplies cannot be underestimated. As already mentioned, in the total amount of goods received by the Soviet Union under the mutual assistance program, the Canadian share is tiny. However, in the total volume of Canadian supplies to the Allies under Lend-Lease, the aid to the USSR plays a significant role.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Severnye soyuzniki: SSSR i Kanada v gody Vtoroy mirovoy voyny: dokumenty i materialy [Northern Allies: the USSR and Canada in World War II: documents and materials]. Ed. Akimov, Yu.G. St. Petersburg, 2021. P. 35.

² Ibid. P. 37.

³ Ibid. Pp. 49, 51.

⁴ Hill, A. British Lend-Lease Aid and the Soviet War Effort, June 1941–June 1942 // *The Journal of Military History*. 2007. Vol. 71. No. 3. P. 785.

⁵ Report of the Canadian Mutual Aid Board. 20 May 1943 to 31 March 1944. Ottawa, 1944. Pp. 22–23.

⁶ Uchaev, A.N. K voprosu o primeneniі pekhotnykh tankov “Valentain” v SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [Case of using the Valentine infantry tanks in the USSR during the Great Patriotic War]. // *Reports of the Academy of Military Sciences*. Saratov, 2005. No. 3 (15). Pp. 116–121.

⁷ Uchaev, A.N. Spetsifika ekspluatatsii kanadskikh modeley tanka “Valentain” v RKKA vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny [Specifics of operating Canadian Valentine tanks in the Red Army during the Great Patriotic War]. // *Gramota*. 2016. No. 3 (65). Part 2. Pp. 180–181.

⁸ Uchaev, A.N. *Ekonomika i vooruzhennyye sily Kanady vo Vtoroy mirovoy voyne*: [Economy and the Armed forces of Canada in World War II]. PhD thesis. Saratov, 2003. P. 77.

⁹ Severnye soyuzniki... P. 57.

¹⁰ Report on ship repairs for the period ending May 31, 1942 // *Library and Archives Canada* (hereinafter LAC). RG 28 (Munitions and Supply)/256/196-13-3.

¹¹ Mansbridge, F. *Launching History: The Saga of Burrard Dry Dock*. Madeira Park, 2002. P. 93.

¹² Severnye soyuzniki... Pp. 89–91, 93–95.

¹³ Canada at War. Ottawa, 1945. No. 45. P. 126.

¹⁴ Severnye soyuzniki... Pp. 103–105.

¹⁵ Canada at War. Ottawa, 1945. No. 45. P. 126–127.

¹⁶ Pozdeeva, L.V. *Kanado-angliyskiye otnosheniya (1939–1945)* [Canadian-British relations (1939–1945)] // *Iz istorii Evropy v novoye i noveysheye vremya* [From the European history to the modern and contemporary times]. Ed. A.M. Samsonov. Moscow, 1984. P. 216.

тех судов, которые уже находились в доках Западного побережья²⁶. При этом во второй год действия канадского Акта о взаимопомощи – с апреля 1944 г. по март 1945 г. – стоимость произведенного ремонта составила уже 4,8 млн долл., т.е. только в этот период в канадских доках было отремонтировано порядка 20 судов!²⁷ К тому времени помимо Ванкувера в программе ремонта советских кораблей были задействованы и другие порты Западного побережья.

Кроме того, согласно письму заместителя директора администрации Канадского комитета взаимопомощи от 12 мая 1945 г. (в этот день Соединенные Штаты в первый раз объявили о прекращении поставок союзникам по ленд-лизу) Хисмана руководителю группы военных поставок при советнике по торговым делам Посольства Советского Союза в Канаде Ф.Н. Тимченко, несмотря на окончание войны в Европе, Комитет решил поставить СССР по ленд-лизу еще 10 минных

тральщиков (5 заказанных ранее и 5 дополнительно), все ранее заказанные рельсы, платформы и всю специализированную сталь²⁸.

Хотя 14 августа 1945 г. канадское правительство приняло решение прекратить действие Акта о взаимопомощи в связи с капитуляцией Японии²⁹, канадские поставки СССР по ленд-лизу завершились несколько позже, уже после шпионского скандала по делу Гузенко³⁰. С апреля по октябрь 1945 г. из портов Западного побережья вышло 41 советское судно. Общая стоимость вывезенных за этот период грузов составила 46,3 млн кан. долл.³¹

Роль и значение канадских поставок по ленд-лизу не следует недооценивать. Как мы уже упоминали, в общем количестве грузов, полученных Советским Союзом в рамках программы взаимопомощи, канадская доля невелика. Однако в общем объеме канадских поставок союзникам по ленд-лизу помощь СССР занимает значительное место.

Приложения

¹ Северные союзники: СССР и Канада в годы Второй мировой войны: документы и материалы / под ред. Ю.Г. Акимова. СПб., 2021. С. 35.

² Там же. С. 37.

³ Там же. С. 49, 51.

⁴ Hill A. British Lend-Lease Aid and the Soviet War Effort, June 1941–June 1942 // The Journal of Military History. 2007. Vol. 71. No. 3. P. 785.

⁵ Report of the Canadian Mutual Aid Board. 20 May 1943 to 31 March 1944. Ottawa, 1944. P. 22–23.

⁶ Учаев А.Н. К вопросу о применении пехотных танков «Валентайн» в СССР в годы Великой Отечественной войны // Доклады Академии военных наук. Саратов, 2005. № 3 (15). С. 116–121.

⁷ Учаев А.Н. Специфика эксплуатации канадских моделей танка «Валентайн» в РККА во время Великой Отечественной войны // Грамота. 2016. № 3(65). Ч. 2. С. 180–181.

⁸ Учаев А.Н. Экономика и вооруженные силы Канады во Второй мировой войне: дис. ... канд. ист. наук. Саратов, 2003. С. 77.

⁹ Северные союзники... С. 57.

¹⁰ Report on ship repairs for the period ending May 31, 1942 // Library and Archives Canada (далее – LAC). RG 28 (Munitions and Supply)/256/196-13-3.

¹¹ Mansbridge F. Launching History: The Saga of Burrard Dry Dock. Madeira Park, 2002. P. 93.

¹² Северные союзники... С. 89–91, 93–95.

¹³ Canada at War. Ottawa, 1945. No. 45. P. 126.

¹⁴ Северные союзники... С. 103–105.

¹⁵ Canada at War. Ottawa, 1945. No. 45. P. 126–127.

¹⁷ Apparently, the difference with the Soviet data given in Table 2 is due to the margin of error. Canada Year Book / Dominion Bureau of Statistics. Ottawa: King's Printer, 1945. P. 497, 505.

¹⁸ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 12s. File 6810. Sheet 12.

¹⁹ Ibid. Sheets 6-8; File 6944. Sheet 9.

²⁰ Karl C. Fraser, Director of administration CMAB, to H. H. Wrong, Undersecretary of state for external affairs. August 18, 1943 // LAC/ RG 25/ 2,526/ 158-40 (pt 2)

²¹ Sailings to the USSR Carrying Canadian Mutual Aid exiting Vancouver, BC // Ibid. (pt 3).

²² Uchaev, A.N. Razvitiye voenno-promyshlennogo kompleksa Kanady v gody Vtoroy mirovoy voyny [Development of the military industrial complex of Canada during World War II]. // Vestnik Baltiyskogo federalnogo universiteta imeni I. Kanta Seriya: Gumanitarnyye i obshchestvennyye nauki [I.Kant Baltic Federal University Vestnik: Humanities and social science]. 2017. No. 3. P. 59.

²³ Ischeznuvsheye kladbische: krayevedy raskryli tayny voyennoy istorii Zapolyarya [The Lost Cemetery: local historians have revealed the secrets of the military history of the Arctic]. // Rossiyskaya Gazeta. 2020. October 21 // URL: <https://rg.ru/2020/10/21/reg-szfo/kraevedy-raskryli-tajny-voennoj-istorii-zapoliaria.html> (accessed: 08.04.2021)

²⁴ Severnye soyuzniki... Pp. 113–115.

²⁵ Ibid. P. 107.

²⁶ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 12s. File 10064. Sheet 181.

²⁷ Pritchard, J. The Beaver and the Bear: Canadian Mutual Aid, Ship Repairing and the Soviet Far Eastern Merchant Fleet, 1941–1945 // The Northern Mariner. 2010. Vol. XX. No. 2. P. 141.

²⁸ Ibid.

²⁹ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 12s. File 10064. Sheet 177.

³⁰ Akimov, Yu.G. "Delo Guzenko" i krizis sovetско-kanadskikh otnosheniy (1945–1947) [Gouzenko Affair and the Soviet-Canadian Crisis (1945–1947)]. // Chelovek. Priroda. Obschestvo. Aktualnye problemy [Human. Environment. Society. Contemporary topics]. Proceedings of XI International Conference of Young Researchers. St. Petersburg, 2000. Pp. 411–418.

³¹ Pritchard, J. The Beaver and the Bear... P. 144.

¹⁶ Поздеева Л. В. Канадо-английские отношения (1939–1945) // Из истории Европы в новое и новейшее время / отв. ред. А. М. Самсонов. М., 1984. С. 216.

¹⁷ По-видимому, разница с советскими данными, приведенными в табл. 2, возникла из-за погрешностей при подсчете. Canada Year Book / Dominion Bureau of Statistics. Ottawa, 1945. P. 497, 505.

¹⁸ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12с. Д. 6810. Л. 12.

¹⁹ Там же. Л. 6-8; Д. 6944. Л. 9.

²⁰ Karl C. Fraser, Director of administration CMAB, to H. H. Wrong, Undersecretary of state for external affairs. August 18, 1943 // LAC/ RG 25/ 2,526/ 158-40 (pt 2).

²¹ Sailings to the USSR Carrying Canadian Mutual Aid exiting Vancouver, BC // Ibid. (pt 3).

²² Учаев А.Н. Развитие военно-промышленного комплекса Канады в годы Второй мировой войны // Вестн. Балт. федер. ун-та им. И. Канта. Сер.: Гуманитарные и общественные науки. 2017. № 3. С. 59.

²³ Исчезнувшее кладбище: краеведы раскрыли тайны военной истории Заполярья // Рос. газ. 2020. 21 окт. URL: <https://rg.ru/2020/10/21/reg-szfo/kraevedy-raskryli-tajny-voennoj-istorii-zapoliaria.html> (дата обращения: 08.04.2021).

²⁴ Северные союзники... С. 113–115.

²⁵ Там же. С. 107.

²⁶ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12с. Д. 10064. Л. 181.

²⁷ Pritchard J. The Beaver and the Bear: Canadian Mutual Aid, Ship Repairing and the Soviet Far Eastern Merchant Fleet, 1941–1945 // The Northern Mariner. 2010. Vol. XX. No. 2. P. 141.

²⁸ Там же.

²⁹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 12с. Д. 10064. Л. 177.

³⁰ Акимов Ю.Г. «Дело Гузенко» и кризис советско-канадских отношений (1945–1947 гг.) // Человек. Природа. Общество. Актуальные проблемы: материалы 11-й междунар. конф. молодых ученых. СПб., 2000. С. 411–418.

³¹ Pritchard J. The Beaver and the Bear... P. 144.

Ph. Wilkinson

HURRICANES TO MURMANSK – CHURCHILL'S RAPID RESPONSE TO STALIN'S APPEAL

Arctic Convoys were initiated by Operation Dervish, when seven commercial vessels sailed from Liverpool on 12 August 1941, with the Convoy Commodore aboard the "Llanstephan Castle". Also on board that Union Castle liner were 550 or so men of No 151 Wing, codenamed 'Force Benedict'. Elsewhere in the group was the principal cargo – the 16 crated Hurricanes that would be operated by the Wing once on shore after landfall at Archangel. Also at sea that August was a Royal Navy group of 11 warships, centred on the fleet carrier HMS Argus, at sea as Operation 'Strength'. On board Argus were 24 further Hurricanes. These were to be flown off, by pilots of the Wing's two squadrons, to land at a Soviet naval aviation airfield outside Murmansk–Vaenga.

Once again the RAF would operate over the inhospitable terrain of North Russia. Almost exactly 22 years before, the last of the British forces, land naval and air, who had been involved in the Intervention of 1918–1919, embarked in Archangel and Murmansk to sail to Britain. Now, once again, the cemeteries at both places would be the last resting places of British servicemen. What was it that brought them to Russia this time? And this time as a benevolent Ally, not as aggressors.

The simple answer is Stalin's predicament following the German



invasion of the USSR on 22 June 1941 – Operation Barbarossa. Churchill's immediate reaction to the news of the German attack was to write and broadcast a speech on the BBC at 9 o'clock that evening. With the Soviet Union's much unloved regime as part of his intended audience, he did not disguise his distaste for Communism, but stressed that there was "...but one aim and one single, irrevocable purpose." "Any man or state" he continued "who fights on against Nazidom will have our aid.... It follows therefore that we shall give whatever help we can to Russia and the Russian people." He concluded "The Russian danger is therefore our danger....just as the cause of any Russian fighting for his hearth and home is the cause of free

Ф. Вилкинсон

«ХАРРИКЕЙНЫ» В МУРМАНСКЕ – БЫСТРЫЙ ОТКЛИК ЧЕРЧИЛЛЯ НА ПРОСЬБУ СТАЛИНА*

Начало северным конвоям положила операция «Дервиш», когда семь судов торгового флота под командованием коммодора конвоя на борту «Ланстедфан Касл» вышли из Ливерпуля 12 августа 1941 г. Кроме того, на борту этого лайнера, принадлежавшего судоходной компании «Юнион-Касл», было порядка 550 военнослужащих 151-го истребительно-го авиакрыла Королевских ВВС, секретного подразделения под кодовым названием «Группа Бенедикт». Был там и основной груз – 16 наполовину разобранных истребителей «Харрикейн», которые после выгрузки их на берег в Архангельске предстояло пилотировать личному составу авиакрыла. В это же время, сконцентрировавшись в море вокруг авианосца «Аргус», на задании под кодовым названием операция «Сила» находилось 11 кораблей флота Его Величества. На борту «Аргуса» были ещё 24 «Харрикейна». Летчики двух эскадрилий в составе авиакрыла должны были вылететь с авианосца и прибыть на аэродром ВВС Северного флота Ваенга, недалеко от Мурманска.

Королевским ВВС снова предстояло нести службу на суровых просторах Русского Севера. Почти ровно 22 года назад последние из британских военнослужащих, представители сухопутных, воздушных и воен-

но-морских сил, участвовавших в интервенции 1918–1919 гг., отчалили от берегов Мурманска и Архангельска на родину. И вот опять британские военнослужащие найдут свое последнее упокоевание на кладбищах этих городов. Что же привело их в Россию на этот раз? И уже не как агрессоров, а союзников.

Ответ прост: это затруднительное положение Сталина, последовавшее за немецким вторжением в Советский Союз 22 июня 1941 г. (операция «Барбаросса»). Незамедлительной реакцией Черчилля на новость о немецкой атаке было написание речи и её радиотрансляция на «Би Би Си» в тот же самый вечер в 21.00. Предназначая свою речь и для Советского Союза, он не скрывал своей ненависти к коммунизму, но подчеркнул: «У нас лишь одна-единственная неизменная цель...любой человек или государство, которые борются против нацизма, получают нашу помощь. Отсюда следует, что мы окажем России и русскому народу всю помощь, какую только сможем.» В заключение он сказал: «Поэтому опасность, угрожающая России, – это опасность, грозящая нам... точно так же, как дело каждого русского, сражающегося за свой очаг и дом, – это дело свободных людей и свободных народов во всех уголках земного шара».

* Пер. Ю.А. Дракуновой.

man and free peoples in every quarter of the globe.”

There was initially very little response to this stirring rhetoric. A few extracts from the speech were published in ‘Pravda’; Stalin’s speech broadcast on 03 July acknowledged Churchill’s pledge of aid; the British Government was asked to receive a Russian Military Mission. In return, a similar Mission was sent to Moscow to reinforce the Service attaché team already in place in the Embassy. That Mission, 11 officers, led by Lieutenant General Mason McFarlane, had been very rapidly assembled and dispatched, arriving in Moscow on 27 June, with a further 10 on 05 July. The senior air member of the Mission was Air Vice-Marshal Collier.

Stalin eventually, on 18 July, made direct response to Churchill’s initial and follow-up messages of support. In a theme he returned to endlessly, Stalin suggested that the best help Britain could provide would be the opening of a Second Front, in fact two Fronts, one in Northern France and one in the North – the Arctic. This approach was noted by Churchill to be the first example of Stalin’s “monotonous disregard for physical facts.”

Nevertheless, Churchill replied in detail and said, in particular:

“We are also studying as a further development the basing of some British fighter air squadrons on Murmansk... some [aircraft] of which could be flown off carriers and others crated.”

That same day, 20 July, staffs in the Air Ministry were studying a long report of a reconnaissance visit to North Russia by Group Captain Pearce, detailing infrastructure, logistic support, and airfield characteristics for potential bases in and around both Archangel and Murmansk.

Another report provided the planning assumptions for the movement of an “air force contingent” (at that time expected to comprise both a Beaufighter and a Blenheim squadron as well as two Hurricane squadrons). The plan, at that stage, had all the Hurricanes being flown off a carrier. The others would be assembled at Archangel after transit as crated cargo. The report estimated that “from the time the executive order is given” the squadrons would be ready to operate in 41 days. By his reckoning, therefore, the Wing could have been in action – assuming instantaneous executive action – by 01 September. In the event, the crated Hurricanes arrived in Archangel that very day. Their assembly, air testing and ferrying to the airfield at Vaenga took up the next ten days. The ‘Argus’ had launched her Hurricanes to Vaenga on 07 September, but they could not operate at any real rate until essential supplies of spares and ammunition had also been transported from Archangel, by both sea and rail. Thus, the first full-scale operational day was 11 September. Both squadrons carried out front-line patrols – and the Germans were only 60 or so kilometres away from Murmansk, so contact was likely to be made early on in any sortie. But the short daily report stated simply “Nil combats; nil casualties.” The next day was different and six sorties resulted in three Luftwaffe aircraft confirmed destroyed (2 Me 109 and a Henschel 126), one probably destroyed (Me 109), and one damaged (Me 110). Sergeant Pilot Smith of 81 Squadron was unable to escape from his damaged Hurricane after combat with an Me 109 and was killed in the ensuing crash. He was buried in the Vaenga cemetery on 14 September. Given the close proximity of the front line and the

Сначала на эту волнующую речь практически не было отклика. Несколько отрывков из речи было опубликовано в «Правде». Выступая 3 июля, Сталин признал заверения Черчилля о помощи; Британское правительство получило просьбу принять Русскую военную миссию. В ответ аналогичная миссия прибыла в Москву, чтобы усилить штатную службу военного атташе посольства. Эта быстро организованная миссия из 11 офицеров с генерал-лейтенантом Мейсоном МакФерлейном прибыла 27 июня, еще 10 человек прибыли 5 июля. Старшим офицером в группе, представлявшим военно-воздушные силы, был вице-маршал авиации Кольер.

В итоге 18 июля Сталин дал прямой ответ Черчиллю на его выступление и последующие заверения о помощи. Обозначая свою позицию (на которой он и позже всегда будет настаивать), Сталин сказал, что лучшей помощью от Великобритании будет открытие второго фронта, а по сути двух фронтов: одного на севере Франции, а второго в Арктике. Черчилль отметил такой подход как первый пример того, что Сталин абсолютно не принимает во внимание «реальное положение дел».

Тем не менее, Черчилль дал подробный ответ и в частности сказал: «Мы также изучаем вопрос увеличения последующей помощи в виде базирования нескольких британских истребительных эскадрилий в Мурманске... часть (самолетов) могла бы вылететь с авианосцев, а другие будут доставлены в полуразобранном состоянии».

В этот же день, 20 июля, офицеры Министерства авиации изучали объёмный доклад группы капитана Пирса о рекогносцировке на Русском

Севере, где подробно описывалась инфраструктура, материально-техническое обеспечение, особенности аэродромов в районе Архангельске и Мурманске в качестве возможных авиабаз. Другой доклад содержал проектный расчет передвижения «контингента военно-воздушных сил» (на тот момент предполагалось, что он будет включать в себя по одной эскадрилье легких бомбардировщиков «Бленхэйм» и многоцелевых самолетов «Бофайтер», а также две эскадрильи истребителей «Харрикейн»). По плану все истребители должны были вылететь с авианосца. Все остальные должны быть собраны в Архангельске после доставки туда в полуразобранном виде. По подсчетам следовало, что с момента отдачи приказа эскадрильи будут готовы к бою через 41 день. Пирс предполагал, что авиакрыло могло бы быть готово к действию 1 сентября в том случае, если полуразобранные «Харрикейны» прибыли бы в Архангельск в точно назначенный день. Их сборка, летные испытания и отправка в Ваенгу заняла бы последующие десять дней. С авианосца «Аргус» истребители «Харрикейн» вылетели в Ваенгу 7 сентября, но их невозможно было полноценно использовать до прибытия из Архангельска морем и железной дорогой необходимых запасных частей и боекомплекта. Таким образом, первым днем боевого дежурства стало 11 сентября.

Обе эскадрильи выполняли патрулирование линии фронта, а так как немцы находились на расстоянии около 60 км от Мурманска, то встреча с ними при любом вылете могла произойти довольно скоро. Однако отчет за день гласил: «Боев нет, потерь нет». На следующий день все было иначе. В результате шести боевых

Luftwaffe bases, it is remarkable that Smith's loss was the only fatal combat casualty of the entire deployment. Against that can be set the confirmed tally of 15 Luftwaffe aircraft destroyed and several more probables and damaged.

But as well as direct combat in defence of the airfield and the adjacent industrial and port facilities of Murmansk, the Wing's mission – indeed its principal task – was to train a nucleus of Russian pilots to operate the Hurricane. So, in between the sorties to engage incoming Luftwaffe raids, and also to escort Russian bombers attacking German targets further up the Kola Peninsula, the Wing's pilots were very busy on a task of even greater importance. Over 3000 Hurricanes would be delivered to the USSR during the course of the war. Thanks to the Wing's efforts, the first Soviet unit was ready to take over the remaining Hurricanes as the Wing withdrew. The first Russian unit formed at Vaenga under the command of a man already decorated for his prowess during the first weeks of the German attack – Captain Safonov, of the Russian Naval Aviation's 72nd Air Regiment. This squadron was one of a group of squadrons – bomber and fighter – already based at Vaenga when the RAF arrived. Safonov was later to be further decorated as Hero of the Soviet Union, but was killed in combat before the end of 1943. The Russian naval air station at Severomorsk – the name now given to what had been Vaenga – is named after him. The local museum has much material on his exploits, but is also richly equipped with memorabilia of the Wing's short stay in the region.

I have not enough time to go into detail on the Wing's operations: those books will provide a great

deal. But there are some details that I think deserve a few words today. Most accounts of the deployment say that as well as military cargo and passengers there were other people aboard: expatriate Polish diplomats and officials, going to Moscow to establish a formal Mission to the USSR; similarly a group from Czechoslovakia. Politician Vernon Bartlett was on board, also Mrs Charlotte Haldane, who gave the RAF contingent a lecture or two on 'Domestic Life in Russia'. Some of the Wing officers had lived and worked in Russia before, and they, too, were able to provide some basic education in the language and customs of the people that were awaiting their arrival. Another passenger was the Polish artist Feliks Topolski, travelling as an accredited War Artist for both Polish and British Governments but also on contract to 'Picture Post' magazine which published many of his drawings of "Russia in War". That Picture Post commission resulted in several pages of the magazine's 15 November 1941 edition. Fascinating to hear all the veterans recalling how they were sworn to secrecy as they assembled and sailed. Yet the British press was giving wide coverage to the exploits of the Wing as early as 25 September. Picture Post really spread the news, starting with the magazine's cover portraying the Convoy Commodore, and other scenes portrayed over several pages, which were much appreciated back at home. There is a lively sketch of "An improvised concert on the after-well-deck" with a vigorous foreground figure, wearing the badges of a Flight Sergeant and energetically playing the spoons.

Topolski's autobiography describes the approach to Arkhangelsk as the evening of 29 August drew on,

вылетов удалось уничтожить три самолета Люфтваффе (два истребителя «Мессершмит-109», один штурмовик «Хеншель-126»), один самолет был уничтожен без подтверждения (истребитель «Мессершмит-109») и один выведен из строя («Мессершмит-110»). Старший сержант Смит из 81-й эскадрильи не смог выбраться из подбитого «Харрикейна» в бою с «Мессершмитом-109» и разбился при посадке. Он был похоронен на кладбище в Ваенге 14 сентября. Учитывая такую близость к линии фронта и базам Люфтваффе, невероятно, что среди боевых потерь всего подразделения был только один человек. Потери Люфтваффе составили 15 подтвержденных уничтоженных самолетов и несколько неподтвержденных и выведенных из строя.

Помимо воздушных боёв по защите аэродрома, прилегающих промышленных и портовых сооружений Мурманска, основной задачей авиакрыла было обучение советских летчиков пилотированию «Харрикейнов». Таким образом, в перерывах между боевыми вылетами по отражению налетов Люфтваффе, сопровождению русских бомбардировщиков до немецких целей на Кольском полуострове летчики авиакрыла были заняты более важным делом. Более 3000 тысяч истребителей «Харрикейн» будут доставлены в ходе войны в Советский Союз. Благодаря усилиям личного состава авиакрыла первое советское подразделение было готово принять оставшиеся «Харрикейны». Это подразделение было сформировано под командованием офицера, уже награжденного за проявленную отвагу во время первых недель войны, капитана Сафонова из 72-го военно-морского авиаполка. Его группа входила в состав истребительной и бомбарди-

ровочной авиации, базировавшейся в Ваенге до прибытия Королевских ВВС. Впоследствии Сафонов удостоится звания Героя Советского Союза и погибнет в бою. Российская база военно-морской авиации в Североморске (бывшая Ваенга) названа в его честь. В местном музее много информации о подвигах Сафонова и памятных вещей о недолгом пребывании там авиакрыла.

Не будем останавливаться на описании подробностей операций авиакрыла, об этом подробно описано в книгах. Но есть некоторые моменты, заслуживающие внимания. В большинстве отчетов о развертывании авиабазы упоминается, что, помимо военных грузов и военных, на борту лайнера были и другие пассажиры: польские дипломаты и официальные лица, отправившиеся в Москву для открытия официального представительства в СССР, а также их коллеги из Чехословакии с аналогичной миссией. Был на борту и политик Вернон Бартлет и миссис Шарлот Холдейн, прочитавшая пару лекций военному служащим королевских ВВС на тему «Уклад жизни в России». Некоторые офицеры авиакрыла уже имели опыт работы и жизни в России и, соответственно, могли поделиться общим представлением о традициях и языке тех людей, которые ждали их прибытия. Одним из пассажиров был польский художник Феликс Топольский, путешествовавший как военный художник, аккредитованный правительствами Польши и Великобритании и работавший по контракту с журналом «Пикчер пост», где были опубликованы многие из его работ из серии «Россия в войне». Сотрудничество с журналом выразилось в размещении работ на нескольких страницах в выпуске от 15 ноября 1941 г. Удивитель-

reflecting that before “..climbing up into our bunks – no-one has forgotten that we are just now heading into the narrowness of the White Sea, that we have been tracked down, that at dawn we shall be attacked.” – before that moment there was the first of a number of farewell parties. There were songs and that Flight Sergeant playing his spoons.

Teresa, Topolski's daughter, tells me that the editor of 'Picture Post' had a phone call from a lady immediately after that picture had appeared. "Thank you" she said, "I knew my husband was off somewhere but he wouldn't say where – now I know and I'm ever so pleased he's all right."

The reality of what was awaiting them was already known by Wing executives, led by a New Zealander: Wing Commander H N G Ramsbottom-Isherwood AFC. Hubert Griffith sums him up thus: "...thirty-sixish, grey-haired, with a mouth that shuts like a steel trap. He is a test-pilot of long standing, and has probably forgotten more about flying than many young RAF pilots have yet learnt. Also, he seems to like a joke." Just as well, for as the convoy left British shores a secret cypher message was arriving in the Air Ministry at 03:45 on 14th August. Sent by AVM Collier from the Mission in Moscow it opened with the following discouraging words:

Russian Naval Staff confirm that 24 Hurricanes can land at Vaenga repeat Vaenga ex carrier and that whole British force will be based at this aerodrome only. Russians state categorically that direct new railway from Archangel to Murmansk is not yet working. They strongly recommend erection of 16 cased aircraft at Archangel and flight thence to Vaenga. Vaenga under air bombardment daily

and unsuitable for large scale erection. Naval staff will make all preparations for work to be done by R.A.F. party at Archangel.

Russians recommend that ground personnel equipment supplies and M.T. shall be transhipped at Archangel and moved by sea to Kem thence by rail to Murmansk and Vaenga. Journey from Archangel to Vaenga should take about five days."

No doubt this all came up in the briefings that would have occupied the long hours at sea. It would certainly have got the attention of the pilots waiting on the 'Argus' for their first ever carrier take-off. Their published "Instructions For Flying Off HMS Argus Into Russia" give food for thought to the modern pilot! Spectators were told where to stand! The guidance for actions after take-off are simple: "If weather conditions are not at all favourable, flights are to take departure over 'Argus' and set course to pass over a destroyer which will have been previously stationed inshore of the carrier and on the correct bearing."

In the event, the launch was pretty much a success. The Wing was soon in action with a full complement of aircraft. Six weeks later the Russian pilots had been converted to the aircraft, and the handover had started so that on 20 October a signal could go back to Air Ministry saying "All aircraft handed over to Soviet pilots." Pilot Officer Tim Elkington had the Russian taking his aircraft sign in his log book, noting alongside Sergeant Romanov's signature that "The undersigned, namely Sergeant Peter Daniel Romanoff, is now the proud possessor of a very fine 'fighter craft'."

With a combat kill ratio of 15 to 1, and with no Soviet bomber lost while under escort from Wing Hurricanes, air

но было услышать от всех ветеранов воспоминания о присяге по неразглашению тайны при формировании авиакрыла и отплытии. Несмотря на это, британская пресса широко освещала подвиги авиакрыла уже 25 сентября. Первым новости начал распространять «Пикчер пост», разместив на обложке журнала коммодора конвоя и отдав еще несколько страниц под другие рисунки, что получило большой отклик на родине издания. На одном из рисунков, «Импровизированный концерт на корме», на переднем плане изображён человек с нашивками старшего сержанта, энергично играющий на ложках.

В автобиографии Топольского описан подход к Архангельску вечером 29 августа. Он вспоминает: «...залезая на свои койки, все помнили, что мы приближаемся к узкой части Белого моря, что нас выследили, что на закате мы будем атакованы.» До этого состоялась первая из череды прощальных вечеринок. Звучали песни, и тот самый старший сержант авиации играл на ложках. Тереза, дочь Топольского, рассказывала, что сразу после публикации того рисунка, одна дама позвонила редактору «Пикчер пост». «Спасибо вам, – сказала она, – я знаю, что мой муж сейчас на таком задании, о каком он не мог сказать мне. Теперь я знаю, и я так рада узнать, что с ним все в порядке.»

То что на самом деле ожидало их, было известно командному составу авиакрыла под руководством новозеландца Невилла Рамсботтома-Ишервуда. Губерт Гриффит описывал его так: «... лет тридцати шести, убежденный сединой, с челюстью, работающей как стальной капкан. Опытнейший летчик-испытатель, возможно, уже успевший забыть столько об авиации, сколько молодым летчикам еще

только предстояло узнать. Похоже, ценит шутку.» Всё это было кстати, потому что, как только конвой покинул британские берега, Министерство авиации получило шифровку 14 августа в 03:45 утра. Посланная вице-маршалом Кольером из московского представительства, она начиналась с таких неутешительных слов: «Военно-морской штаб русских подтверждает возможность для 24 «Харрикейнов» вылететь с авианосца и приземлиться в Ваенге, повторяю: в Ваенге, единственном аэродроме для базирования королевских ВВС. Русские категорично заявляют, что новая железная дорога между Архангельском и Мурманском еще не функционирует. Они настоятельно рекомендуют сборку 16 самолетов в Архангельске и полет оттуда в Ваенгу. Ваенга под ежедневной бомбардировкой и не подходит для крупномасштабной сборки. Военно-морской штаб выполнит всю подготовку для работы группы королевских ВВС в Архангельске. Пункт два. Русские предлагают перевалку оборудования службы материально-технического обеспечения в Архангельске и отправку морем до Кеми, а оттуда железной дорогой до Мурманска и Ваенги. Перевозка от Архангельска до Мурманска должна занять 5 дней».

Без сомнения, это всё обсуждалось на многочасовых совещаниях в море. Это не могло не привлечь внимание летчиков, ожидавших на борту «Аргуса» своего первого вылета с авианосца. Изданные «Инструкции по взлету с авианосца «Аргус» и полету в Россию» дают пищу для размышления современному летчику! Зрителям было указано, где стоять! Руководство к действию после взлёта простое: «При крайне неблагоприятных погодных условиях взлёты производить над «Аргусом» и установить

and ground crews could return home with a justified feeling of pride in a job well done. The Soviet authorities also thought so and the Wing Commander, the two Squadron Commanders (Squadron Leaders A.H. Rook and A.G. Miller), and Flight Sergeant C ('Wag') Haw – who was top scorer of the Wing with 3 confirmed kills – were all awarded the Order of Lenin. The Russians also insisted that the standard rate of 1000 roubles be paid to each pilot for an enemy aircraft shot down. At the going rate of exchange that would have been a total of some £300. The money was gratefully accepted, of course, but the Wing Commander thought that – to preserve their 'amateur status' – the money should go to the RAF Benevolent Fund. And so it did. The return journeys all had their moments, too, but are best researched in the surviving records already cited. With one or two specialist technicians left behind in Russia – in Archangel and

Moscow – to manage communications systems, the men of the Wing were all back in Britain in time for Christmas and their next postings. A short but successful exploitation of air power.

I am grateful for this chance to spread this story a little wider. I must thank the Russian authorities who have – on anniversaries of Victory Day since 1985 – presented Arctic Convoy veterans, including the Royal Air Force men who were in that very first convoy, Dervish, with commemorative medals. The British Government, after years of denial, finally amended the original rules and instituted a medal for Arctic service. And finally, and with great generosity, the very few remaining veterans of the convoys have been awarded the prestigious Russian Ushakov medal. British convoy veterans wear it with great pride. And none more so than the men of 151 Wing – they who embodied Churchill's rapid response to Stalin's appeal in June 1941.

курс со следованием по заданному пеленгу над эсминцем, который предвительно будет размещен со стороны авианосца по направлению к берегу».

В конечном счете развертывание прошло довольно успешно. Вскоре авиакрыла было готово к бою, будучи полностью укомплектованным. Спустя шесть недель советские летчики освоили самолет, и началась передача истребителей, а 20 октября в Министерство авиации был отправлен доклад о том, что «все самолеты переданы советской стороне». В бортовом журнале лейтенанта ВВС Тима Элкинтона при передаче самолета русский пилот напротив своей подписи написал: «Нижеподписавшийся сержант Петр Данилович Романов теперь является гордым обладателем прекрасного истребителя».

С соотношением в боевых потерях 15:1, не позволив сбить ни одного из сопровождаемых «Харрикейнами» советских бомбардировщиков, летный и технический состав мог вернуться домой с заслуженным чувством гордости за хорошо выполненную работу. Советское руководство думало так же, поэтому командир авиакрыла, оба командира эскадрилий (Антони Рук и Антони Миллер) и старший сержант Чарльтон Хоу – самый результативный в составе авиакрыла с тремя подтвержденными сбитыми целями на своем счету – были награждены орденом Ленина. Русские также настояли, чтобы стандартный норматив в 1000 рублей был выплачен каждому летчику за сбитый самолет противника. По обменному курсу того времени это равнялось примерно

тремстам фунтам стерлингов. Деньги, конечно, с благодарностью были приняты, но командир авиакрыла считал, что, чтобы сохранить «любительский статус», деньги надо было отдать в Благотворительный фонд Королевских ВВС. Так и сделали. При возвращении домой были свои интересные моменты, но лучше всего они описаны в уже упомянутых сохранившихся записях. За исключением пары специалистов-техников, оставленных в России (в Архангельске и в Москве) для поддержания систем связи, весь личный состав авиакрыла успел прибыть домой к Рождеству и к новым заданиям. Короткая, но успешная операция воздушных сил.

Я признателен за возможность дать этой истории более широкую огласку. Я должен поблагодарить российские власти, которые начиная с 1985 г., в годовщину Дня Победы вручали ветеранам северных конвоев, а в их числе и участвовавшим в этом первом «Дервише» военнотружущим Королевских ВВС, памятные медали. Правительство Великобритании после многих лет отрицания наконец-то внесло поправки в существовавшие правила и учредило положение о медали «За службу в Арктике». Почетной российской наградой – медалью Ушакова – были награждены немногочисленные оставшиеся ветераны конвоев. Британские ветераны носят её с большой гордостью. Особенно военнотружущие 151-го авиакрыла – те, кто олицетворяет собой незамедлительный ответ Черчилля на призыв Сталина о помощи в июне 1941 г.

N.N. Melnikov

INFLUENCE OF LEND-LEASE ON THE DEVELOPMENT OF THE SOVIET TANK INDUSTRY DURING THE WAR*

In the postwar years, Soviet historiographers tended to interpret the results of the development of the Soviet industry in the pre-war and war periods as unequivocally successful. Such tendency was due to the indisputable design and technological advantages of Soviet tanks and self-propelled units of the war years over foreign counterparts, which became possible due to the fast industrialization carried out within the first five-year plans¹. Speaking about the role of supplies from the anti-Hitler coalition countries to the USSR during the Great Patriotic War, Soviet historiographers, while recognizing the importance of certain technologies, supported the opinion of Chairman of the State Planning Committee N. Voznesensky who thought that Lend-Lease was of insignificant importance for the Soviet economy².

This approach persisted in the post-Soviet years. Some researchers still avoid mentioning Western supplies and uphold the Soviet idea that by the end of the 1930s, the Soviet industry had achieved great success and become independent from foreign supplies^{3, 4}.

“Archival revolution” of the 1990s marked a new stage in studies of the Soviet industry right before and during the Great Patriotic War. A large number of declassified documents available for research led to serious changes in ideas about the degree of independence



of the Soviet defense industry^{5, 6, 7}. A wide documentary base reflecting the development of the Soviet military industry in the 1920s–1930s and in the first period of the war is presented in collections of documents from the series “History of the formation and development of the military industrial complex of Russia and the USSR. 1900–1963”^{8, 9, 10, 11}.

At the end of 1939, advanced Soviet armored vehicles were introduced into service. The next year saw the start of a complete rearmament of the Red Army with newly developed tanks: heavy KV, medium T-34 and ultralight amphibious T-40 (somewhat later, in the first half of 1941 – light T-50). These vehicles inherited many of the components and technological solutions of the previous

Н.Н. Мельников

ВЛИЯНИЕ ЛЕНД-ЛИЗА НА РАЗВИТИЕ СОВЕТСКОГО ТАНКОСТРОЕНИЯ В ГОДЫ ВОЙНЫ

В послевоенные годы в советской историографии сформировалась традиция трактовки итогов развития отечественной индустриальной базы в предвоенный и военный период как однозначного успеха. Её суть в бесспорных конструктивных и технологических преимуществах отечественных танков и самоходных установок военных лет перед зарубежными аналогами, что стало возможно благодаря ускоренной индустриализации, проведенной в рамках первых пятилеток¹. Говоря о роли поставок союзников по Антигитлеровской коалиции в СССР в годы Великой Отечественной войны советская историография (признавая некоторую значимость отдельных видов техники), вслед за председателем Госплана Н. Вознесенским, говорила о невысокой значимости ленд-лиза для всей советской экономики².

Подобный подход продолжил свое существование и в постсоветские годы. Авторы некоторых работ по-прежнему предпочитают ничего не говорить о западных заимствованиях и утверждать советский тезис о том, что к концу 1930-х годов советская промышленность достигла высоких успехов и избавилась от зависимости во внешних поставках^{3, 4}.

«Архивная революция» 1990-х гг. ознаменовала новый этап развития историографии советской индустрии накануне и в годы Великой Отече-

ственной войны. Введение в научный оборот целого комплекса рассекреченных документов привело к серьезным изменениям представлений о степени самостоятельности военной промышленности СССР^{5, 6, 7}. Широкая документальная база, отражающая развитие советской военной промышленности в 1920–1930-е гг. и в первый период войны, содержится в сборниках документов из серии «История создания и развития Оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963»^{8, 9, 10, 11}.

В конце 1939 г. на вооружение были приняты новейшие образцы советской бронетехники. А в следующем году началась программа полного перевооружения Красной армии вновь разработанными танками: тяжелыми КВ, средними Т-34 и сверхлегкими плавающими Т-40 (несколько позже, в первой половине 1941 – легкими Т-50). Эти машины унаследовали многие комплектующие и технологические решения предыдущих моделей. Но в то же время обладали важными инновациями: новые марки броневой стали и толщина брони, дизельный двигатель, новейшие артиллерийские системы, торсионная подвеска. Справедливости ради нужно сказать, что в каждой принятой модели был далеко не весь набор этих технологических решений.

Советский танкопром уже в начале 1930-х гг. оказался способным выпу-

models. At the same time, they had some important innovations: new brands of armor steel, a thicker armor, a diesel engine, the latest artillery systems, and torsion bar suspension. Truth be told, not every model had the entire set of those.

Already in the early 1930s, the Soviet tank industry proved to be capable of producing up to three thousand tanks annually. The production rates remained the same even at the end of the most difficult 1940 when all tank building enterprises were switching to the production of a new generation of vehicles with a thicker armor, and more complex engines and weapons. The problem was that both the country's leadership and the military wanted to see completely different annual production rates: from 30 to 60 thousand¹². That is, ten times more!¹³

Such production rates were going to be achieved due to the fast development of metallurgy, metalworking, mechanical engineering and other industries. However, practice showed that the main problems of tank building (or, more broadly, of all mechanical engineering) accumulated in the previous years had not been resolved. The technology for the manufacture of gears and bearings remained imperfect. Tanks never received a robust and powerful engine since the new diesel engine turned out to be so unreliable that one spare engine had to be supplied for every two tanks. That is, the need for new engines was 1.5 times higher than tank output plans! This was only the tip of the iceberg. Poor quality of the air cleaning and cooling systems was due to, among other things, a shortage of special components. To a great extent, that was the reason why the new models of vehicles could not achieve their design efficiency. It is not

surprising that all mass-produced tanks demonstrated low reliability and failed before their warranty expired¹⁴.

The example of the bearing production in the USSR clearly illustrates the problems of the Soviet industry. By 1940, the country had stopped importing bearings, although even in the years of the first two five-year plans, tank building directly depended on the supply of imported bearings. The Kaganovich State Bearing Plant No. 1 (GPZ-1, Moscow) became the main enterprise for the production of bearings (it accounted for the vast majority of bearings manufactured in the country). The Moscow GPZ-2 operated at the same time with GPZ-1, and in February 1941 the Saratov GPZ-3 manufactured its first products. In addition to poor quality, the ball bearing industry had problems with quantity. The annual output plan at GPZ-1 was successfully fulfilled only for the total number of bearings. For about a third of all items, the plan was fulfilled or even exceeded, and for the rest, the output was at 60–80 % at best¹⁵. Therefore, it was still premature to talk about the stable operation of the Soviet ball bearing enterprises.

As a result, Soviet tanks both in the 1930s and those introduced into service in 1939–1941, despite some advanced characteristics, did not become reliable combat vehicles. They were distinguished by poor quality, and the real mileage life was about 1 thousand km at best. The refusal to import a wide range of materials, assemblies and components in a rapidly developing industry and the desire to get an unprecedented large number of combat vehicles inevitably led to low quality and reliability standards of manufactured equipment.

скасть ежегодно до трех тысяч танков. И сохранил эти темпы даже по итогам самого сложного 1940 г., когда всё танкостроение перестраивало свое производство на машины нового поколения, обладавшие более толстой броней, более сложными двигателями и вооружением. Но и руководство страны, и военные хотели видеть ежегодно совершенно другой уровень: от 30 до 60 тысяч¹². То есть, в десятки раз больше!¹³

Обеспечить такой масштаб производства бронетанковой продукции должно было опережающее развитие предприятий металлургии, металлообработки, машиностроения и других отраслей. Практика же показала, что основные проблемы танкостроения (или всего машиностроения), накопленные в предыдущие годы, так и не были решены. Осталась неотработанной технология изготовления шестерен и подшипников. Танки так и не получили надежного и мощного мотора, поскольку новый дизельный двигатель оказался столь ненадежен, что необходимо было выпускать на каждые два танка один запасной, то есть, потребность в новых двигателях была в 1,5 раза выше планов выпуска танков! Но это только «вершина айсберга». Низкое качество работы систем воздухоочистки и охлаждения моторов упиралось в том числе в дефицит специальных комплектующих. Во многом поэтому новейшие машины не могли развивать проектную мощность. Неудивительно, что все серийные танки показали низкую надежность и не выдерживали гарантийных параметров эксплуатации¹⁴.

На примере производства подшипников в СССР хорошо видно развитие многих проблем в советской промышленности. К 1940 г. страна избавилась от импорта этих деталей, хотя

еще в годы первых двух пятилеток танкостроение напрямую зависело от поставок импортных подшипников. Государственный подшипниковый завод № 1 им. Кагановича (ГПЗ-1, Москва) стал основным предприятием по их изготовлению. Параллельно работал Московский ГПЗ-2, а в феврале 1941 г. выпустил свою первую продукцию Саратовский ГПЗ-3. У шарикоподшипниковой отрасли кроме низкого качества были проблемы и с объемом выпуска. Годовое задание на ГПЗ-1 успешно выполнялось только по общему количеству подшипников. По трети всех наименований план примерно выполнялся и даже перевыполнялся, а по остальным – в лучшем случае программа выполнялась на 60–80 %¹⁵. Поэтому говорить о стабильной работе советской шарикоподшипниковой промышленности было преждевременно.

В итоге советские танки и в 1930-е гг., и принятые на вооружение в 1939–1941 гг., несмотря на некоторые передовые характеристики, так и не стали надежными боевыми машинами. Кроме низкого качества изготовления, реальный ресурс пробега в лучшем случае находился на уровне 1 тыс. км. Отказ от импорта широкого круга материалов, агрегатов и комплектующих в условиях активно развивающейся промышленности и желание получить беспрецедентно большое количество боевых машин неизбежно привели к установлению заниженных стандартов качества и надежности выпускаемой техники.

Начавшаяся Великая Отечественная война существенным образом обострила ситуацию. С осени 1941 г. центр танковой промышленности СССР в результате потери западных промышленных районов был смещен на восток, главным образом на

The outbreak of the Great Patriotic War significantly exacerbated the situation. In the fall 1941, due to the loss of the western industrial regions, the center of the Soviet tank industry was moved to the east, mainly to the Urals. During the war years, the main enterprises producing tanks, armored vehicles and engines were located there. The production potential of the eastern industrial regions was significantly lower even compared to the limited capacities of enterprises in the western part of the USSR. In the Urals, the Volga region and Western Siberia, in addition to enterprises manufacturing armored vehicles, tanks and engines, it was necessary to create new enterprises for the production of various components and special materials, without which it was impossible to produce combat vehicles: ball bearings, rubber products, automotive electronics, radio parts and much more. The industrial enterprises in the east could only partially make up for the shortage of these products. Therefore, the eastern tank-building centers, at least until the beginning of 1943, were forced to change configuration of combat vehicles and produced equipment of extremely low quality.

Considering the shortage and poor quality of production resources for the Soviet industry, the importance of foreign economic relations and the development of supplies of production equipment and materials, which during the war years were carried out primarily under the Lend-Lease program, inevitably increased. Moreover, the annual production rate of tanks and self-propelled units grew from 2–3 thousand in the pre-war period to more than 20 thousand already in 1942¹⁶. All increasingly produced armored vehicles had to be supplied with necessary parts.

However, the new tank building centers faced serious problems with resources.

The meager potential of the eastern industrial regions in the second half of 1941–first half of 1942 was used mainly for the development of the capacities of the major military enterprises (as for the tank industry, those were engine plants, and tank and armored vehicle assembly plants). There were simply neither opportunities nor resources left to create enterprises that would produce multiple components. The construction of such facilities was either frozen or close to that. The situation was especially grave with rubber and tire enterprises, which directly affected the production of T-34, the key tank for the Red Army. One of the design features of its undercarriage was its large track wheels that required a 360-degree rubber trimming. This could be done by plants of the People's Commissariat of the Rubber Industry, the mass construction of which was expected in the eastern regions already at the end of 1941. However, due to the severe shortage of construction resources no work was practically carried out until the end of 1942. This led to the fact that the plants in the east had no other option but to produce medium tanks equipped with track wheels with the so-called "internal damping".

This was a forced decision that only partially helped. By the spring 1943, rubber production facilities had started working at full capacity (including due to imported equipment). In 1943, five factories of the People's Commissariat of the Rubber Industry operated in the country: Sverdlovsk Tire Plant and factories No. 563 (Nizhny Tagil), No. 713 (Sverdlovsk), No. 735 (Omsk) and No. 736 (Yaroslavl Tire Plant)¹⁷. It was thanks to the US supplies that in 1943 the construction of the Moscow

Урал. В годы войны именно здесь располагались все основные танковые, броневые и моторные заводы. Индустриальный потенциал восточных промышленных районов был значительно ниже даже ограниченных возможностей предприятий западной части СССР. На Урале, в Поволжье и Западной Сибири, помимо собственно броневых, танковых и моторных производств, пришлось создавать новые предприятия по выпуску комплектующих и специальных материалов, без которых невозможно было осуществлять выпуск боевых машин: шарикоподшипников, резинотехнических изделий, автоэлектрики, радиодеталей и многого другого. Существующие промышленные предприятия на востоке могли восполнить дефицит этих товаров лишь отчасти. Поэтому восточные танкостроительные центры как минимум до начала 1943 г. вынуждены были ограничивать комплектность боевых машин и выпускали технику предельно низкого качества.

В условиях дефицита количества и качества производственных ресурсов для советской промышленности неизбежно возросло значение внешнеэкономических связей и развитие поставок производственного оборудования и материалов, которые в годы войны развивались прежде всего в рамках ленд-лиза. Тем более что ежегодный выпуск танков и самоходных установок вырос с 2–3 тыс. (в довоенный период) до более 20 тыс. уже в 1942 г.¹⁶ Весь этот резко возросший объем производства бронетехники необходимо было снабжать соответствующим количеством комплектующих. Однако новые производственные центры танкостроения столкнулись с серьезными проблемами в ресурсном обеспечении.

И без того скудный потенциал восточных производственных районов во второй половине 1941–первой половине 1942 гг. был вложен преимущественно в развитие мощностей основных военных заводов (в части танкостроения – это броневые, моторные и танкосборочные заводы). Для создания предприятий, выпускающих множество различных комплектующих, возможностей и ресурсов просто не осталось. Строительство этих мощностей было или полностью заморожено, или велось на грани останковки. Совершенно провальной оказалась ситуация с возможностями резинотехнических и шинных предприятий, что прямо влияло на производство основного для Красной армии танка Т-34. Одна из особенностей конструкции его ходовой части – большие опорные катки, которые требовали обрезинки по всему диаметру. Эффективно эту операцию могли выполнять заводы Наркомата резиновой промышленности, массовое строительство которых ожидалось в восточных регионах уже в конце 1941 г. Но в силу жесточайшего дефицита строительных ресурсов работы практически не осуществлялись вплоть до конца 1942 г. Именно эта ситуация привела к тому, что восточные заводы вынуждены были выпускать средние танки, оснащенные катками с так называемой «внутренней амортизацией». Такая конструкция стала вынужденным решением, которое помогло лишь отчасти.

К весне 1943 г. наконец начали массово работать производственные мощности по обрезинке (в том числе за счет импортного оборудования). В 1943 г. в стране действовало пять заводов Наркомата резинпрома: Свердловский шинный завод, заводы № 563 (Нижний Тагил), № 713 (Сверд-

Tire Plant (plant No. 507, People's Commissariat of the Rubber Industry) began. However, it was launched only in the summer 1945¹⁸.

The fall 1941 marked another problem that could not be solved by half measures – the impending crisis of the ball bearing industry. The two operating plants were located in Moscow (the Saratov GPZ was just beginning its operation). Consequently, in September–October 1941, the evacuation of GPZ-1 and GPZ-2 began, which led to opening GPZ-4 (Kuybyshev), GPZ-5 (Tomsk) and GPZ-6 (Sverdlovsk). 1942 saw the formation of the bearing industry at the factories in the east. Although the new plants started their production already at the end of 1941 (in particular, the Kuybyshev GPZ-4), the development of capacities continued throughout 1942¹⁹.

Throughout the war, the products of the Soviet bearing industry were of rather poor quality and could not ensure the reliable operation of units and assemblies. According to a military inspection at the Uralmash plant (one of the largest tank factories during the war in Sverdlovsk) in 1944, problems with GPZ-4 products were one of the four major reasons why self-propelled units failed acceptance tests²⁰. Remarkably, a significant part of the bearings were rejected even at the assembly stage. Perfectly aware of the scale of the impending catastrophe, the Soviet leadership (no later than the spring 1942) began looking for options for importing ball bearings.

In the spring, the People's Commissariat of Medium Machine Building approved the minimal list of items and the number of "the most labor-intensive" bearings for the People's Commissariat of the Aviation Industry and the People's Commissariat

of the Tank Industry, which were going to be ordered in the USA and the UK (some of them were ordered and purchased in Sweden)²¹. On a regular basis, the supply of imported ball bearings began by the end of 1942 and quickly became an important resource for tank building: People's Commissar of the Tank Industry V.A. Malyshev at the end of November 1943 ordered the creation of an emergency stock of imported bearings at the factories, which would be spent only on his personal order²².

There is a famous quote of Georgy Zhukov, where he linked Lend-Lease and tank building: "And how much sheet steel they supplied to us. We could not have quickly started the production of tanks if it had not been for American aid with steel."²³ In reality, the supply of armor from the USA did not play any major role in the development of the Soviet tank industry both due to the insignificant volumes and the fact that the USSR was not satisfied with the physical properties of the metal supplied. Zhukov's other quote is much closer to the truth: "The production of special types of steel necessary for various needs of the war was also associated with a number of American supplies."²⁴ The quality of tank armor (cast parts of tank armored hulls) manufactured at the Uralmash plant mentioned before directly depended on the stable supplies of imported ferroalloys²⁵. There is no doubt that similar alloys were sent to other metallurgical plants in the country. Consequently, the Soviet metallurgical production used American ferroalloys on a large scale.

In addition, the tank industry received other Lend-Lease goods. In plans of supplies for the factories of the People's Commissariat of the Tank

ловск), № 735 (Омск) и № 736 (Ярославский шинный завод)¹⁷. Именно благодаря поставкам из США в 1943 г. началось строительство Московского шинного завода (завод № 507 НКРП). Однако его запуск пришелся уже на лето 1945 г.¹⁸

Осенью 1941 г. проявилась другая проблема, которую невозможно было решить полумерами – надвигающийся кризис шарикоподшипниковой промышленности. Оба действующих завода находились в Москве (Саратовский ГПЗ только начинал свою деятельность). Следовательно, в сентябре–октябре 1941 г. началась эвакуация ГПЗ-1 и ГПЗ-2, которая привела к появлению ГПЗ-4 (Куйбышев), ГПЗ-5 (Томск) и ГПЗ-6 (Свердловск). Весь 1942 г. проходил процесс становления подшипниковой промышленности на восточных заводах. И хотя первая продукция на новых местах начала выпускаться уже в конце 1941 г. (в частности на Куйбышевском ГПЗ-4), в целом развертывание мощностей продолжалось весь 1942 г.¹⁹

Весь военный период продукция отечественной подшипниковой отрасли оставалась достаточно низкого качества и не гарантировала надежной работы узлов и агрегатов. По данным военной приемки на Уралмашзаводе (один из крупнейших танковых заводов в годы войны, Свердловск), в 1944 г. проблемы с продукцией ГПЗ-4 были одной из четырех основных причин снятия самоходных установок со сдаточных испытаний²⁰. При этом нужно учитывать, что значительная часть подшипников забраковывалась еще на этапе сборочного производства. Прекрасно осознавая масштаб надвигающейся катастрофы, советское руководство (не позднее весны 1942 г.) начало поиск вариантов им-

порта шарикоподшипниковой продукции.

Весной Наркомат среднего машиностроения определил минимальную номенклатуру и количество «наиболее трудоемких» подшипников для Наркомавиапрома и Наркомтанкопрома, заказ на которые следовало разместить в США и Великобритании (некоторая часть из них была заказана и закуплена в Швеции)²¹. На регулярной основе поставки импортных шарикоподшипниковых материалов начались к концу 1942 г. и быстро стали важным ресурсом для танкостроения: нарком танковой промышленности В.А. Малышев в конце ноября 1943 г. распорядился создать на заводах неприкосновенный запас импортных подшипников, который будет расходоваться только по его личному распоряжению²².

Хорошо известна фраза Г.К. Жукова, в которой он связывал ленд-лиз и танкостроение: «А сколько они нам гнали листовой стали. Разве мы могли быстро наладить производство танков, если бы не американская помощь сталью»²³. В действительности поставки бронелиста из США не сыграли никакой существенной роли в развитии советского танкостроения. Как в силу незначительности объемов, так и в силу того, что физические свойства этого металла не удовлетворили советскую сторону. Гораздо ближе к истине его другое высказывание: «Выпуск специальных сталей, необходимых для самых разных нужд войны, был тоже связан с рядом американских поставок»²⁴. Качество танковой брони (литые части танковых бронекорпусов), изготавливаемой на уже упоминавшемся нами Уралмашзаводе, напрямую зависело от стабильности поставок импортных

Industry to ensure the production of key products in the first quarter of 1944, a certain amount of imported materials was listed. In particular, out of almost 77 thousand tons of alloy steel, 2 thousand tons were imported; of 450 tons of tool steel – 150 tons; in addition, 2 thousand tons of structural steel, 1 thousand tons of sheet iron, 25 tons of welding wire, 300 tons of graphite electrodes, etc²⁶.

In 1942–1945, machine tool fleet of metal-cutting equipment of the tank industry enterprises increased 1.5 times from 24,161 to 36,664 units, and the fleet of unique metal-cutting machines (100 % imported) almost doubled from 152 to 330 units²⁷. This list includes foreign machine tools and other equipment purchased by the Soviet industry in the pre-war period, before Lend-Lease. However, during the war, imports were one of the key growth factors of the machine tool fleet of the tank industry.

During the war, the Soviet tank industry received under Lend-Lease, first of all, certain materials and

industrial equipment. I cannot say that the tank industry of the USSR directly depended on Lend-Lease supplies or other imports. The dependency was indirect, through separate supplies that, however, seriously affected production processes. At this stage of research, it is still impossible to identify a clear connection between the development of the Soviet tank industry and Lend-Lease supplies. However, there is a strong correlation between these two processes: an increase in the quantity and quality of manufactured Soviet armored vehicles coincides with an increase in the range and volume of Lend-Lease supplies for the USSR. Consequently, it was Lend-Lease that helped the Soviet tank industry achieve the production rate that was seen in the second half of the war.

This article was prepared with the help of the Russian Foundation for Basic Research grant No. 19-09-00050 “Production resources of the Soviet tank industry in the Great Patriotic War.”

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ *Istoriya Velikoy Otechestvennoy voyny Sovetskogo Soyuza* [History of the Great Patriotic War of the Soviet Union]. Vol. 1. *Podgotovka i razvyazyvaniye voyny imperialisticheskimi derzhavami* [Preparation and unleashing of war by the imperialist powers]. Moscow, 1960. P. 415.

² Voznesenskiy, N. *Voyennaya ekonomika SSSR v period Otechestvennoy voyny* [The military economy of the USSR during the Patriotic War]. Moscow, 1948. P. 72.

³ Aleksandrova, I.E. et.al. *Tankostroyeniye Ukrainy v 1927–1945: organizatsionnyy i proizvodstvenno-tekhnologicheskyy aspekty* [Ukrainian tank building in 1927–1945: organizational and production-technological aspects] // *Uralskiy istoricheskiy vestnik* [Ural Historical Bulletin]. 2015. No 1 (46). P. 17.

⁴ *Ekonomicheskaya istoriya SSSR: ocherki* [Economic history of the USSR: essays]. Ed. L.I. Abalkin. Moscow, 2007. P. 107.

⁵ Simonov, N.S. *Voyenno-promyshlennyy kompleks SSSR v 1920–1950-ye gody: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizatsiya proizvodstva i upravleniye* [The military industrial complex of the USSR in the 1920s–1950s: the rate of economic growth, structure, organization of production and management]. Moscow, 1996.

⁶ Bystrova, I.V. *Sovetskiy voyenno-promyshlennyy kompleks: problemy stanovleniya i razvitiya (1930–1980-ye)* [The Soviet military industrial complex: problems of formation and development (1930–1980s)]. Moscow, 2006.

⁷ Sokolov, A.K. *Ot voyenproma k VPK: sovetskaya voyennaya promyshlennost. 1917–iyun 1941* [From the defense industry to the military industrial complex: the Soviet defense industry]. Moscow, 2012.

ферросплавов²⁵. Нет сомнений, что подобные поставки направлялись и на другие металлургические производства страны. Следовательно, советское металлургическое производство массово использовало ферросплавы американского происхождения.

Кроме того, танкостроение получало другие ленд-лизовские товары. В плане поставок для заводов Наркомата танковой промышленности на обеспечение основного производства в I квартале 1944 г. значилось некоторое количество импортных материалов. В частности, из почти 77 тыс. т легированной стали на импорт приходилось 2 тыс. т; из 450 т инструментальной стали – 150 т; 2 тыс. т конструкционной стали, 1 тыс. т листового железа, 25 т электросварной проволоки, 300 т графитовых электродов и т.д.²⁶

Станочный парк металлорежущего оборудования предприятий танковой промышленности с 1942 по 1945 гг. увеличился в 1,5 раза – с 24 161 до 36 664 единиц, в том числе парк уникальных металлорежущих станков (все импортные) – более чем в два раза со 152 до 330 единиц²⁷. Частично в этот список входят иностранные станки и другое оборудование, закупленное советской промышленностью в довоенный период, еще до ленд-лиза. Но в военный период им-

портные поставки были одним из основных факторов роста станочного парка в танкопроме.

В годы войны советское танкостроение получало по ленд-лизу, прежде всего, отдельные материалы и промышленное оборудование. Мы не можем утверждать, что танковая промышленность СССР зависела напрямую от ленд-лизовских товаров или иного импорта. Зависимость была опосредованная, через отдельные поставки, тем не менее серьезно влиявшие на производственные процессы. На данном этапе развития исследований пока невозможно выявить четкую связь между развитием советского танкостроения и ленд-лизовскими поставками. Но есть существенная корреляция между этими двумя процессами: рост количества и качества изготовленной советской бронетехники совпадает с увеличением номенклатуры и объема ленд-лизовских товаров для СССР. Следовательно, именно ленд-лиз способствовал достижению советской танковой промышленностью того уровня производства, который был создан во второй половине военного периода.

Статья подготовлена в рамках гранта РФФИ № 19-09-00050 «Производственные ресурсы советской танковой промышленности в условиях Великой Отечественной войны».

Приложения

¹ История Великой Отечественной войны Советского Союза. Т. 1. Подготовка и развязывание войны империалистическими державами. М., 1960. 531 с.

² Вознесенский Н. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1948. С. 72.

³ Александрова И.Е., Александров Е.Е., Бесов Л.М., Звонкова Г.Л. Танкостроение Украины в 1927–1945 гг.: организационный и производственно-технологический аспекты // Урал. истор. вестн. 2015. № 1 (46). С. 16–25.

⁴ Экономическая история СССР: очерки / рук. авт. кол. Л.И. Абалкин. М., 2007. С. 107.

⁵ Симонов Н.С. Военно-промышленный комплекс СССР в 1920–1950-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996. 333 с.

⁸ Stanovleniye oboronno-promyshlennogo kompleksa SSSR (1927–1937) [Formation of the military industrial complex of the USSR (1927–1937)]. Vol. 3. Part 1. (1927–1932): collection of documents. Ed. A.A. Kolyukov. Moscow, 2008.

⁹ Ibid. Vol. 3. Part 2. (1933–1937). Moscow, 2011.

¹⁰ Oboronno-promyshlennyy kompleks SSSR nakanune Velikoy Otechestvennoy voyny (1938–iyun 1941) [The military industrial complex of the USSR right before the Great Patriotic War (1938–June 1941)]. Vol. 4: collection of documents. Ed. A.K. Sokolov. Moscow, 2015.

¹¹ Oboronno-promyshlennyy kompleks SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (iyun' 1941–1945) [The military industrial complex of the USSR during the Great Patriotic War (June 1941–1945)]. Vol. 5. Part. 1. (June 1941–1942): collection of documents. Ed. T.V. Sorokina. Moscow, 2020.

¹² Samuelson, L. Krasnyy koloss. Stanovleniye voyenno-promyshlennogo kompleksa SSSR. 1921–1941 [The Red Colossus. Formation of the military industrial complex of the USSR. 1921–1941]. Moscow, 2001. Pp. 189, 217–218, 224.

¹³ Here it is necessary to say that such a production rate was planned in case of war. And this is exactly what happened in mid-1941. However, the Soviet industry was able to approach the required level only in 1944, with 29 thousand tanks.

¹⁴ Oboronno-promyshlennyy kompleks SSSR... Vol.4. Pp. 697–701.

¹⁵ Russian State Archive of Economics. Fund 4372. Series 41. File 77. Sheets 4–6.

¹⁶ Calculated according to: Russian State Archive of Economics. Fund 8752. Series 4. File 728. Sheets 162–164.

¹⁷ Russian State Archive of Economics. Fund 8752. Series 4. File 313. Sheet 90.

¹⁸ Tikhonov, S.G. Oboronnyye predpriyatiya SSSR i Rossii [Defense enterprises of the USSR and Russia]. Moscow, 2010. Pp. 322–323.

¹⁹ Calculated according to: Russian State Archive of Economics. Fund 8115. Series 8. File 325. Sheets 24, 56, 95.

²⁰ Voyennaya priyemka Upravleniya samokhodnoy artillerii GABTU RKKA na Uralmashzavode. Otchet o rabote za period Velikoy Otechestvennoy voyny [Military inspection of the Directorate of self-propelled artillery of the Main Automotive-Armoured Directorate of the Red Army at the Uralmash Plant. Report on the work for the period of the Great Patriotic War. (Manuscript). Sverdlovsk, 1945. Sheet 199 // Materials of the Uralmash Plant Museum.

²¹ Russian State Archive of Sociopolitical History. Fund 82. Series 2. File 569. Sheets 60–87.

²² Russian State Archive of Economics. Fund 8752. Series 4. File 312. Sheets 128–129.

²³ G. K. Zhukov: neizvestnyye stranitsy biografii [G.K. Zhukov: unknown pages of biography]. // Voyennyye arkhivy Rossii [Military archives of Russia]. No. 1. Moscow, 1993. Pp. 175–245.

²⁴ Simonov, K.M. Glazami cheloveka moyego pokoleniya: Razmyshleniya o I.V. Staline [Through the eyes of a man of my generation: Reflections on J. Stalin]. Moscow, 1990. P. 312.

²⁵ Voyennaya priyemka Upravleniya samokhodnoy artillerii... Sheet 64.

²⁶ Russian State Archive of Economics. Fund 8752. Series 1. File 431. Sheets 187–188.

²⁷ Ibid. Series 4. File 728. Sheets 22, 26.

⁶ Быстрова И.В. Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930–1980-е). М., 2006. 704 с.

⁷ Соколов А.К. От военпрома к ВПК: советская военная промышленность. 1917–июнь 1941. М., 2012. 527 с.

⁸ Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Т. 3. Ч. 1 (1927–1932): сб. документов / под ред. А.А. Кольтюкова; отв. сост. Т.В. Сорокина. М., 2008. 912 с.

⁹ Там же. Т. 3. Ч. 2 (1933–1937). М., 2011. 944 с.

¹⁰ Оборонно-промышленный комплекс СССР накануне Великой Отечественной войны (1938–июнь 1941 г.). Т. 4.: сб. документов / под ред. А.К. Соколова; сост.: Т.В. Сорокина и др. М., 2015. 1120 с.

¹¹ Оборонно-промышленный комплекс СССР в годы Великой Отечественной войны (июнь 1941–1945). Т. 5. Ч. 1 (Июнь 1941–1942): сб. документов / сост. Т.В. Сорокина (отв. сост.) [и др.]. М., 2020. 872 с.

¹² Самуэльсон Л. Красный колосс. Становление военно-промышленного комплекса СССР. 1921–1941. М., 2001. С. 189, 217–218, 224.

¹³ Здесь нужно оговориться, что такой объем подразумевался на случай военного времени. Но именно это и случилось в середине 1941 г. Однако к нужному уровню советская промышленность смогла приблизиться только в 1944 г., выпустив почти 29 тысяч танков.

¹⁴ Оборонно-промышленный комплекс СССР... Т. 4. С. 697–701.

¹⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 4372. Оп. 41. Д. 77. Л. 4–6.

¹⁶ Подсчитано по: РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 728. Л. 162–164.

¹⁷ РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 313. Л. 90.

¹⁸ Тихонов С.Г. Оборонные предприятия СССР и России. М., 2010. С. 322–323.

¹⁹ Подсчитано по: РГАЭ. Ф. 8115. Оп. 8. Д. 325. Л. 24, 56, 95.

²⁰ Военная приемка Управления самоходной артиллерии ГАБТУ РККА на Уралмашзаводе. Отчет о работе за период Великой Отечественной войны. Свердловск, 1945. (Рукопись). Л. 199 // Материалы музея УЗТМ.

²¹ РГАСПИ. Ф. 82. Оп. 2. Д. 569. Л. 60–87.

²² РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 4. Д. 312. Л. 128–129.

²³ Г.К. Жуков: неизвестные страницы биографии // Военные архивы России. Вып. 1. М., 1993. С. 175–245.

²⁴ Симонов К.М. Глазами человека моего поколения: Размышления о И.В. Сталине. М., 1990. С. 312.

²⁵ Военная приемка управления самоходной артиллерии... Л. 64.

²⁶ РГАЭ. Ф. 8752. Оп. 1 Д. 431. Л. 187–188.

²⁷ Там же. Оп. 4. Д. 728. Л. 22, 26.

A.V. Khatanzeyskiy

ARMORED VEHICLES IN THE STRUCTURE OF LEND-LEASE SUPPLIES FOR THE USSR DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR IN 1941–1945*

Armored vehicles occupied a significant place in the structure of supplies under the Lend-Lease program for the Soviet Union during the Great Patriotic War. The demand was due to the large losses of armored vehicles in the first six months of the war, which amounted to about 20,500 units¹. Besides, during this period, the industry was in a difficult situation due to the evacuation of enterprises to the east and the necessity to switch to operation in wartime conditions.

On October 1, 1941, representatives of the USSR, the USA and the UK signed the First (Moscow) Protocol on deliveries. According to this document, both the USA and the UK pledged to supply the Soviet Union with 750 tanks per month until June 30, 1942, that is, a total of 4,500 armored vehicles. Despite the fact that the Lend-Lease Act was officially extended to the USSR on November 7, 1941, the first deliveries through the UK were urgently sent after September 6, that is, after Stalin's telegram to Churchill with a hint of a withdrawal from the war². They arrived in the Soviet Union in early October³.

To receive and properly count the incoming goods in the ports of the Soviet Union, special military missions were created. The British military mission to the USSR was deployed in Arkhangelsk on July 20, 1941, and the American mission was created there a month later⁴.



In October 1941, three Soviet experts were sent to the UK to receive tanks. In January 1942, a tank department was created as part of the Engineering Department of the People's Commissariat of Foreign Trade, the main function of which was to organize the import of armored vehicles, as well as to coordinate the work of foreign departments and representatives in Soviet ports. During the war, 7 to 10 people worked in the department. The department constantly kept in touch with representatives of the military missions of the UK and the USA in Moscow and could conduct negotiations or correspondence⁵.

The first 20 British Mk. III Valentine tanks, together with British

А.В. Хатанзейский

БРОНЕТЕХНИКА В СТРУКТУРЕ ПОСТАВОК ПО ПРОГРАММЕ ЛЕНД-ЛИЗА ДЛЯ СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ, 1941 – 1945 гг.

В структуре поставок по программе ленд-лиза для Советского Союза в годы Великой Отечественной войны значимое место занимала бронетехника. Потребность в ней была обусловлена ее большими потерями в первые полгода войны – порядка 20500 единиц¹. Кроме того, промышленность в этот период оказалась в тяжелом положении из-за эвакуации на восток и необходимости перехода на условия военного времени.

1 октября 1941 г. представителями СССР, США и Великобритании был подписан Первый (Московский) протокол о поставках. Согласно этому документу и США, и Великобритания обязались поставлять Советскому Союзу ежемесячно по 750 танков до 30 июня 1942 г., то есть всего 4500 единиц бронетехники. Несмотря на то, что закон о ленд-лизе был официально распространен на СССР 7 ноября 1941 г., реально поставки по ленд-лизу в Советский Союз начались с 6 сентября через Великобританию, после телеграммы Сталина Черчиллю с намерением на выход из войны². В Советский Союз они прибыли в начале октября³.

Для организации приема и учета поступающих грузов в портах Советского Союза были созданы специальные военные миссии. Британская военная миссия в СССР была развернута в Архангельске 20 июля 1941 г., а Американская миссия была создана там месяцем позже⁴.

В октябре 1941 г. в Англию для приемки танков была отправлена группа из трех советских специалистов-приемщиков. В январе 1942 г. в составе Инженерного управления Народного комиссариата внешней торговли был создан танковый отдел, главная функция которого заключалась в организации импорта бронетанкового вооружения, а также в координации работы заграничных отделов и представителей в советских портах. Штат отдела в течение войны составлял от 7 до 10 человек. Отдел постоянно держал связь с представителями военных миссий Англии и США в Москве и по необходимости мог вести переговоры или переписку⁵.

Первые 20 английских танков Mk. III Валентайн вместе с английскими инструкторами по танковому делу достигли Архангельска 11 октября 1941 г.⁶ Эти машины прибыли в Казань 28 октября 1941 г. Еще 120 танков и 200 танкеток (легких бронемашин) прибыли и выгрузились в Архангельске 30–31 октября, после чего их направили в г. Горький⁷, где создавалось еще одно училище для обучения экипажей иностранных танков⁸. Помимо учебных частей, большая часть этих машин была отправлена на фронт, где участвовала в ноябрьских оборонительных боях под Москвой и в декабрьском контрнаступлении 1941 г.⁹

20 декабря 1941 г. с конвоем PQ-6 прибыл 31 американский легкий танк

tank instructors, came to Arkhangelsk on October 11, 1941⁶. These vehicles arrived in Kazan on October 28, 1941. Another 120 tanks and 200 tankettes (light armored vehicles) arrived and were unloaded in Arkhangelsk on October 30–31, after which they were sent to Gorky⁷ where a new school was created for training crews to operate foreign tanks⁸. In addition to training units, most of these vehicles were sent to the front where they were engaged in the November defensive battles near Moscow and in the December 1941 counteroffensive⁹.

On December 20, 1941, 31 American M3 Stuart light tanks arrived with the PQ 6 convoy. In total, 387 tanks of this type were delivered to the USSR before July 10, 1942¹⁰. At the end of December 1941, the first 20 Tetrarch tanks were delivered through Iran. In March, in Armenia, they formed the 21st separate training tank regiment. At the same time, the 23^d and 38th training tank regiments were transformed to train tankers to operate foreign equipment¹¹. In total, from October 1, 1941 to early January 1942, the Allies delivered to the USSR 501 tanks (466 British and 35 American) and 330 British Mk. I Universal Carrier tracked armored vehicles, which were classified as tankettes in the USSR¹².

Under the First (Moscow) Protocol, the Allies pledged to deliver a total of 4,500 tanks and 1,800 armored personnel carriers. As a separate class, armored personnel carriers were not produced in the Soviet Union at that time and, therefore, did not exist in the Red Army.

Following the results of the First Protocol, the USSR received the following equipment:

- from the USA – 2,254 tanks (100.2 % in terms of protocol obligations);

- from the UK (and Canada) – 2,157 tanks (95.1 %).

1,525 (68 %) and 1,646 (70.4 %) tanks respectively reached the Soviet ports. 1,816 (100.1 %) armored personnel carriers were sent from the UK, and 1,470 (82 %) reached their destination, including 511 from Canada¹³.

There were also off-protocol deliveries. Among them for the same period (before July, 1942) from the United States:

- M2 armored ATVs: shipped – 219, discharged – 191;

- M3A1 armored cars: shipped – 400, discharged – 232;

- M-3 mobile welding units: ordered – 42; shipped and discharged – 25;

- Spare parts for the equipment mentioned above: shipped – 2,306 tons; discharged – 1,677 tons.

Off-protocol deliveries from the UK¹⁴:

- Mobile charging stations on the chassis of an armored personnel carrier: shipped – 32; discharged 20;

- Spare parts: shipped – 5,922 tons (including from Canada – 1,556 tons), discharged – 5,547 tons (including from Canada – 1,201 tons).

It should be noted that the difference in the number of tanks that were shipped and that were discharged in the Soviet Union was not only due to the losses along the way but also due to the fact that some were not loaded on ships for various reasons¹⁵.

By the beginning of the summer of 1942, the evacuation of enterprises to the eastern regions of the country had been generally finished. More than 1,300 enterprises started their operation and began to increase their production rates. According to the tank department of the Engineering Department of the People's Commissariat of Foreign

М3 «Стюарт». Всего до 10 июля 1942 г. в СССР было доставлено 387 танков этого типа¹⁰. В конце декабря 1941 г. через Иран были завезены первые 20 танков «Тетрарх». В марте в Армении из них сформировали 21-й отдельный учебный танковый полк. Тогда же на подготовку танкистов для эксплуатации иностранной техники перевели 23-й и 38-й учебные танковые полки¹¹. Всего с 1 октября 1941 г. и до начала января 1942 г. союзники поставили в СССР 501 танк (466 английских и 35 американских) и 330 английских бронетранспортеров Mk.I Universal Carrier, которые по советской классификации обозначались как танкетки¹².

По Первому (Московскому) протоколу союзники обязались поставить в совокупности 4500 танков и 1800 бронетранспортеров. Как класс бронетехники бронетранспортеры в Советском Союзе на тот момент не производились. По итогам Первого протокола в СССР было отгружено:

- из США – 2254 танка (100,2 % по протокольным обязательствам);
- из Великобритании (и Канады) – 2157 танков (95,1 %).

До советских портов дошли соответственно 1525 (68 %) и 1646 (70,4 %) танков. Бронетранспортеров было отправлено из Великобритании 1816 (100,1 % по обязательствам), прибыло 1470 (82 %), в том числе 511 из Канады¹³.

Наряду с протокольными были и внепротокольные поставки. В их числе за тот же период (до июля 1942 г.):

- из США:
 - броневездеходы М2: отгружено – 219, завезено – 191;
 - бронемашины М3А1: отгружено – 400, завезено – 232;
 - походные сварочные мастерские М-3: заказано – 42; отгружено и завезено – 25;

– запасные части для вышеуказанного вооружения и оборудования: отгружено – 2306 тонн; завезено – 1677 тонн;

- из Англии¹⁴:

– походные зарядные станции на шасси бронетранспортера: отгружено – 32; прибыло 20;

– запасные части: отгружено – 5922 тонны (в том числе из Канады – 1556 тонн), завезено – 5547 тонн (в т.ч. из Канады – 1201 тонна).

Следует отметить, что разницу в количестве отгруженных и прибывших в Советский Союз танков составляли не только потери в пути, но и по каким-либо причинам непогруженные на суда¹⁵.

К началу лета 1942 г. эвакуация промышленности в восточные районы страны в целом завершилась. Более 1300 предприятий вступили в строй и начали наращивать производство. По данным танкового отдела Инженерного управления НКВТ, удельный вес импортируемых отделом вооружения и оборудования в сравнении с внутренним производством составил за 1942 г. около 20 %¹⁶. Всего удельный вес импортной бронетехники в общем тоннаже поставок по Первому протоколу составил 3,65 %, тогда как самолеты и авиационное оборудование – 1,01 %, автомашины – 11,61 %, продовольствие – 23,12 %, промышленное оборудование – 1,78 %, другие материалы и продукция – 54,94 %¹⁷ – в соответствии с запросами СССР.

По данным советника посольства СССР А.А. Громыко, в США военная промышленность за первые шесть месяцев 1942 г. произвела военного снаряжения (включая самолеты и танки) в 1,5 раза больше, чем за весь 1941 г. Танков за этот период произведено в несколько раз больше, чем в течение всего 1941 г., а за один только май

Trade, the share of weapons and equipment imported by the department in comparison with the domestic production was about 20 % in 1942¹⁶. The total share of imported armored vehicles in the total tonnage of supplies under the First Protocol was 3.65 %, while that of aircraft and aviation equipment – 1.01 %, cars – 11.61 %, food – 23.12%, industrial equipment – 1.78 %, other materials and products – 54.94 %, in accordance with the needs of the USSR¹⁷.

According to advisor of the Soviet Embassy A.A. Gromyko, the military industry of the USA produced 1.5 times more military equipment (including aircraft and tanks) in the first six months of 1942 than in the entire 1941. During this period, several times more tanks were produced than in the entire 1941, with over 1,500 produced in May 1942 alone. At the same time, the newest M4 tank (M4A2 Sherman) with 75mm gun was increasingly produced¹⁸. Perhaps, that was the reason why the US supplies of armored vehicles under the Second Protocol were much larger than under the First Protocol. As for tanks alone, they amounted to 7,500 units; for M3A1 armored cars – 6,000; mobile repair shops – 1,206. The UK pledged to supply 3,000 tanks and 2,400 Mk. I armored personnel carriers¹⁹.

However, the total amount of the Allied supplies turned out to be much less. Before June 1943, the USA shipped the following:

- Tanks – 954, which was 12.7 % in terms of protocol obligations. Only 895 of them were discharged (11.8 %);
- M3A1 armored cars – 523 (8.8 %) shipped and discharged;
- Mobile repair shops – 257 (21.8 %) shipped and discharged.

The main problem with the supply of mobile repair shops was that the United States began delivering them in March 1943 instead of October 1942²⁰.

The UK shipped the following equipment under the Second Protocol²¹:

- Tanks – 1,824 (60.8 %), including from Canada – 723; discharged – 1,649 (55 %), including 683 from Canada.
- Mk. I armored personnel carriers: shipped and discharged – 140 (5.8 %). All from Canada.

Off-protocol supplies from the USA²²:

- M2 armored ATVs: shipped – 110, discharged – 89;
- M-1 mobile truck-mounted cranes (repair shops): ordered – 5, shipped and discharged – 5;
- M-3 mobile welding workshops: shipped – 17 (remains from the First Protocol period), discharged – 14;
- M10 self-propelled 3-inch guns (samples): ordered, shipped and discharged – 2;
- Tank transporters Diamond T (40-ton) and REO (20-ton): ordered – 720, shipped – 76, discharged – 60;
- Chrysler tank engines (samples): ordered, shipped and discharged – 5;
- Spare parts for the equipment mentioned above: shipped – 7,635 tons, discharged 7,312 tons.

Off-protocol supplies from the UK²³:

- Mobile repair shops: shipped – 149, discharged – 128;
- Mobile charging stations on the chassis of an armored personnel carrier: shipped – 61, discharged – 55;
- Spare parts for the equipment mentioned above: shipped – 9,489 tons (including from Canada – 3,485 tons), discharged – 7,963 tons (including from Canada – 2,683 tons).

The reason for this difference in figures was due to the fact that the

1942 г. было произведено более 1500. При этом в производстве все больше увеличивалась доля новейшего танка М4 (М4А2 «Шерман») с 75-мм пушкой¹⁸. Возможно, поэтому обязательства США по бронетехнике во Втором протоколе были намного выше, чем в Первом. Только по танкам они составляли 7500 шт.; по бронемашинам М3А1 – 6000 шт.; по полевым ремонтным мастерским – 1206 шт. Обязательства Великобритании – 3000 танков и 2400 БТРов Mk.I¹⁹.

Однако итоговая сумма поставок оказалась намного меньше обязательств союзников. Из США к июню 1943 г. было отгружено:

- танков – 954 (12,7 % от обязательств), из них завезено только 895 (11,8 %);

- бронемашин М3А1 – 523 (8,8 %) и столько же завезено;

- полевых ремонтных мастерских – 257 и столько же завезено (21,8 %).

Основной причиной невыполнения обязательств по ремонтным мастерским явилось то, что США начали их поставки не в октябре 1942 г., а в марте 1943 г.²⁰

Из Англии по Второму протоколу²¹:

- отгружено танков 1824 (60,8 %), в том числе из Канады – 723; завезено – 1649 (55 %), в т.ч. из Канады – 683;

- бронетранспортеры Mk.I: отгружено и завезено – 140 (5,8 %), все из Канады.

По внепротокольным обязательствам из США²²:

- броневездеходы М2: отгружено – 110, завезено – 89;

- походные ремонтные краны М-1 на грузовиках (мастерские): заказано – 5, отгружено и завезено – 5;

- походные сварочные мастерские М-3: отгружено – 17 (остаток от первого протокольного периода), завезено – 14;

- самоходные пушки М10 калибра 3 дюйма (образцы): заказано, отгружено и завезено – 2;

- танковые транспортеры Даймонд (40-тонные) и РИО (20-тонные): заказано – 720, отгружено – 76, завезено – 60;

- танковые двигатели Крайслер (образцы): заказано, отгружено и завезено – 5;

- запасные части к вышеуказанному вооружению и оборудованию: отгружено – 7635 тонн, завезено 7312 тонн.

По внепротокольным обязательствам из Англии²³:

- полевые ремонтные мастерские: отгружено – 149, завезено – 128;

- походные зарядные станции на шасси бронетранспортера: отгружено – 61, завезено – 55;

- запасные части к вышеуказанному вооружению и оборудованию: отгружено – 9489 тонн (в т.ч. из Канады – 3485 тонн), завезено – 7963 тонны (в т.ч. из Канады – 2683 тонны).

Причиной такой разницы в цифрах является отказ советской стороны от части танков, занимавших значительный объем тоннажа судов при остром его дефиците. Еще в августе 1942 г. за ужином с У. Черчиллем И.В. Сталин заявил, что СССР теперь в состоянии производить достаточное количество танков и больше в их поставках не нуждается²⁴.

Но необходимо учитывать и другие факторы, повлиявшие на сокращение поставок бронетехники, в частности:

- 1) низкое качество, технические характеристики и плохая укомплектованность отдельных типов союзнической бронетехники запасными частями и инструментом;

- 2) острая нехватка самолетов-истребителей, неожиданно выявившаяся под Сталинградом в сентябре–октябре 1942 года;

USSR refused a significant part of the tanks that constituted a large part of ships' tonnage with an acute shortage of the latter. Back in August 1942, at a dinner with W. Churchill, Stalin said that the USSR was finally able to produce a sufficient number of tanks and no longer needed them supplied²⁴.

However, it is necessary to take into account other factors that influenced the reduction in the supply of armored vehicles, in particular the following:

1. Poor quality and technical characteristics and the fact that certain types of the Allied armored vehicles were supplied with an incomplete set of spare parts and tools;

2. An acute shortage of fighters, which suddenly became clear during the Battle of Stalingrad in September-October 1942;

3. Interrupted deliveries along the Northern Route in the second half of 1942, when about two months passed between PQ 18 (2.09–19.09.1942) and JW 51A (15.12–25.12.1942)²⁵. This delay was due to the preparation of the Allies for the Operation Torch (landings in northwestern Africa) that required a significant amount of equipment and ships.

Thus, even before the signing of the Second Protocol, the USSR was inclined to reduce the supply of armored vehicles in favor of increasing other types of supplies.

The domestic production of tanks and self-propelled guns in the USSR in 1942 amounted to 24,504 units²⁶, while 15,100 were irreparably damaged over the same period²⁷. As the figures show, the domestic production covered the needs of the front, and there was no urgent need for the supply of armored vehicles anymore.

During 1942, supplies through Iran increased. In May 1942, monthly deliveries of goods reached 80–90 thousand tons, and in the second half of 1943 – 200 thousand tons²⁸. In total, before December 31, 1942, i.e. for over a year of operation, 670 tanks and 653 armored vehicles were received along the Persian Corridor. Losses on the way to Iran during the specified period amounted to 220 tanks and 222 armored vehicles²⁹.

In January 1943, the supply of tanks practically stopped due to the refusal of the USSR. Armored ATVs ceased to be sent already in November 1942, and armored cars were not shipped from December 1942 to April 1943³⁰.

According to the Fourth Protocol, tanks and armored vehicles were going to be delivered only from the USA, not counting repair shops from Canada. The USSR requested 3,000 tanks of various types and makes, and the US proposed 3,173. In the end, the request was adjusted to 2,229, of which 2,076 tanks were shipped and discharged³¹.

In addition, the following was shipped and discharged³²:

- M3A1 armored cars – 447;
- M9A1 and M5A1 armored ATVs – 418;
- Mobile repair shops from the USA: shipped – 103, discharged – 101 (lost along the way – 2); from Canada: shipped and discharged – 656 (remains from the Third Protocol);
- Tank transporters Diamond T (40-ton) from the USA: promised – 400, shipped – 310, discharged – 297³³.

Besides, 199 repair shops were shipped and discharged on an additional request dated October 17, 1944, according to which the USA pledged to deliver 720 of them³⁴.

3) перерывы в поставках по северному маршруту имевшие место во втором полугодии 1942 г., когда между конвоем PQ-18 (2.09.–19.09.1942) и JW-51A (15.12.–25.12.1942) прошло около двух месяцев²⁵. Эта задержка была связана с подготовкой союзников к операции «Факел» (высадка в Северо-Западной Африке), потребовавшей значительного количества техники и судов. Таким образом, еще до подписания Второго протокола советская сторона склонялась к решению о сокращении поставок бронетехники в пользу увеличения других типов поставок.

Внутреннее производство танков и САУ в СССР за 1942 г. составило 24504 единицы²⁶, тогда как безвозвратные потери за тот же период около 15100²⁷. Как показывают цифры, собственное производство теперь покрывало нужды фронта и острой нужды в поставках бронетехники уже не было.

В течение 1942 г. увеличились поставки через Иран. В мае 1942 г. ежемесячные поставки грузов достигли 80–90 тыс. тонн, а во второй половине 1943 г. уже 200 тыс. тонн²⁸. Всего по иранскому маршруту к 31 декабря 1942 г., т.е. за год с лишним работы, поступило 670 танков и 653 бронемашин. Потери по пути в Иран за указанный период составили 220 танков и 222 бронемшины²⁹.

В январе 1943 г. поставки танков практически прекратились в связи с отказом советской стороны. Броневозدهоды перестали отправлять еще в ноябре 1942 г., а бронемшины не отгружались с декабря 1942 по апрель 1943 г.³⁰

По Четвертому протоколу поставки бронетанковой техники предполагались только из США, не считая ремонтных мастерских из Канады. Заявка включала 3000 танков раз-

личных типов и марок, предложение США – 3173. Но в итоге скорректированная заявка составила 2229, из которых отгружено и завезено было 2076 танков³¹. Помимо этого, было отгружено и завезено³²:

- бронемашин М3А1 – 447;
- броневоздеходов М9А1 и М5А1 – 418;

- полевые ремонтные мастерские из США: отгружено – 103, завезено – 101 (потери в пути – 2); из Канады отгружено и завезено – 656 (остаток от Третьего протокола);

- танковых транспортеров «Даймонд» (40-тонные трейлеры) США обязались поставить 400 шт., но отгружено было 310, а завезено 297³³.

Кроме того, было отгружено и завезено 199 ремонтных мастерских по дополнительной заявке от 17 октября 1944 г., согласно которой США обязались поставить их 720 штук³⁴.

Внепротокольные поставки из США³⁵:

- полевые радиоремонтные мастерские: заказано, отгружено, завезено – 25 шт.;

- передвижные компрессоры высокого давления: заказано – 25; отмечено, что компрессоры были изготовлены, но их поставку прекратили в связи с окончанием войны;

- танковые брезенты: завезено – 4260 шт.;

- агрегаты для резки и сварки брони: отгружено и завезено – 14 (остаток от Третьего протокола);

- ацетиленовые генераторы – 150;

- ацетиленовые баллоны – 700;

- кислородные баллоны – 2000;

- поворотные механизмы для отечественных танков: заказано – 1000, отгружено и завезено – 455; от дальнейшей отгрузки отказались;

- воздушные нагнетатели для танковых двигателей (образцы): зака-

Off-protocol deliveries from the USA³⁵:

- Mobile radio repair shops. Ordered, shipped and discharged – 25;
- Mobile high pressure compressors. Ordered – 25. Remarkably, the compressors were manufactured but their delivery was stopped due to the end of the war;
- Tank tarps: discharged – 4,260;
- Armor cutting and welding units: shipped and discharged – 14 (remains from the Third Protocol);
- Acetylene generators – 150;
- Acetylene tanks – 700;
- Oxygen tanks – 2,000;
- Traversing mechanisms for Soviet-made tanks: ordered – 1,000, shipped and discharged – 455. Shipments were discontinued;
- Superchargers for tank engines (samples): ordered – 41, shipped and discharged – 20. Shipments were discontinued;
- T-26 heavy tanks (samples): shipped and discharged – 1;
- M-24 light tanks (samples): shipped and discharged – 2;
- Ford tank engines (samples) – 3;

Off-protocol deliveries from the UK and Canada³⁶:

- Valentine tanks – 80. Handed over in Iran;
- Pistons for Soviet-made tank diesel engines. Ordered – 180,000. Shipped and discharged – 159,165;
- Mobile repair shops of various types – 89;
- Crocodile flame tanks: modified Churchill VII tanks (samples) – 3;
- Mk. I flame throwing armored personnel carriers (samples) – 3;
- Comet tanks (samples) – 1;
- Crab: modified M4A4 Sherman tank equipped with a mine flail (for demining and making passes in minefields) – 3;

- AEC armored cars (samples) – 3;
- Daimler armored cars (samples) – 3;
- Spare parts for the equipment mentioned above. Shipped from the UK – 3,362.5 tons (including from Canada – 1,544.4 tons), discharged – 3,349.5 (including from Canada – 1,531.4 tons). Shipped from the USA – 9,688.1 tons, discharged – 9,566.5 tons;
- Spare parts for repair shops and Valentine tanks (as part of the Canadian Mutual Aid program) – 905.6 tons.

Remarkably, starting with the Third Protocol, the provision of armored vehicles supplied from the USA with spare parts improved significantly. During the First Protocol only 25 % of spare parts for tanks and armored vehicles were shipped, and during the Second Protocol – about 60 %, whereas during the Third and Fourth Protocols – about 90 %³⁷. All imported spare parts for armored vehicles initially arrived only at the central warehouses in the cities of Gorky, Baku and Naro-Fominsk, and only then were sent to the fronts and tank camps³⁸.

The Soviet tank industry continued to grow and develop in 1943–1945. This was primarily due to the expansion of the production facilities of the People's Commissariat of the Tank Industry and, in particular due to the improvement and ramp up of equipment at operating enterprises. Besides, the restoration and commissioning of enterprises in the liberated territories, in particular such large industrial centers as Stalingrad, Kharkov and Leningrad, played an important role in this process³⁹. Thanks to this, the Soviet tank industry by the end of 1944 was able to significantly increase the production of tanks and self-propelled guns, which amounted to 28,983 units⁴⁰. Thus, in 1944, Lend-Lease supplies of tanks and self-

зано – 41, отгружено и завезено – 20; от поставки оставшихся отказались;

– тяжелые танки Т-26 (образцы): отгружено и завезено – 1;

– легкие танки М-24 (образцы): отгружено и завезено – 2;

– танковые двигатели «Форд» (образцы) – 3.

Внепротокольные поставки из Великобритании и Канады³⁶:

– танки «Валентайн» – 80, переданы в Иране;

– поршни для отечественных танковых дизелей: заказано – 180000 шт., отгружено и завезено – 159165 шт.;

– полевые ремонтные мастерские различных типов – 89;

– огнеметные танки «Крокодил» на шасси танка «Черчилль VII» (образцы) – 3;

– огнеметные бронетранспортеры Mk. I (образцы) – 3;

– средние танки «Комета» (образцы) – 1;

– саперные танки «Краб» на шасси танка М4А4 «Шерман» (для разминирования и проделывания проходов в минных полях) – 3;

– бронемашины АЕС (образцы) – 3;

– бронемашины «Даймлер» (образцы) – 3;

– запасные части к вышеуказанному вооружению и оборудованию. Из Великобритании отгружено – 3362,5 т (в т.ч. из Канады – 1544,4 т), завезено – 3349,5 т (в т.ч. из Канады – 1531,4 т). Из США отгружено – 9688,1 т, завезено – 9566,5 т;

– запасные части к ремонтным мастерским и танкам «Валентайн» (в счет канадского фонда взаимопомощи) – 905,6 т.

Следует заметить, что начиная с Третьего протокола, обеспечение поставляемой из США бронетехники запасными частями значительно улучшилось. Если в период Первого

протокола запчастей к танкам и бронемашинам отгружалось только 25 % от нормы, а в период Второго протокола около 60 %, то во время Третьего и Четвертого протоколов уже около 90 % от нормы³⁷. Все импортные запасные части для бронетехники изначально прибывали только на центральные склады в города Горький, Баку и Наро-Фоминск и уже потом направлялись для обеспечения фронтов и танковых лагерей³⁸.

Собственное танковое производство в СССР в 1943–1945 гг. продолжало развиваться и наращиваться. Это происходило в первую очередь за счет расширения производственной базы Наркомата танковой промышленности, в частности усовершенствования и наращивания оборудования на действующих предприятиях. Но, помимо этого, важную роль здесь играло восстановление и вступление в строй предприятий на освобожденных территориях, в частности в таких крупных промышленных центрах, как Сталинград, Харьков и Ленинград³⁹. Благодаря этому советской танковой промышленности к концу 1944 г. удалось значительно увеличить производство танков и самоходных орудий, которое составило 28 983 единицы⁴⁰. Таким образом, ленд-лизовские поставки танков и САУ, которые за 1944 г. насчитывали 3131 и составили 10,8 % от внутреннего производства, что в целом соответствует подсчетам танкового отдела (около 10 %⁴¹). При безвозвратных потерях около 23700⁴² единиц за тот же год это позволяло советскому командованию покрыть 13,2 % от количества потерь.

За первое полугодие победного 1945 г. советская танковая промышленность произвела 15422 танка и САУ, однако, если добавить сюда пе-

propelled guns amounted to 3,131 units – 10.8 % of the domestic production, which generally corresponds to the calculations of the tank department (about 10 %⁴¹). With irrecoverable losses of about 23,700 units for the same year⁴², this allowed the Soviet command staff to cover 13.2 % of losses.

During the first half of the victorious 1945, the Soviet tank industry produced 15,422 tanks and self-propelled guns, however, if we add the period of hostilities against Japan in August 1945, then the volume of the domestically produced equipment for the period from January to August amounted to about 20,500 units⁴³.

Allied deliveries of tanks for the incomplete 1945 amounted to 1,095 units. For the most part, those were the American M4A2 Sherman tanks, as well as one T-26 heavy tank (aka M26 Pershing) and two M24 light tank as samples. Only three Comet tanks and one Crocodile flamethrower (also a sample) arrived from the UK. Thus, depending on the period, the share of the Allied supplies in comparison to the domestic production in the last year of the war varied from 5.3 % to

7.1 %. According to the calculations of the tank department of the People's Commissariat of the Tank Industry, the share was about 5 %⁴⁴.

Due to the fact that self-propelled artillery units were no longer supplied in the last months of the war, it would be wrong to include the number of domestically produced ones in the calculations. Therefore, if you subtract 5,000 self-propelled guns⁴⁵ sent to the army in the first half of 1945 from 15,422 and 20,500 given above, then you will get a more accurate share of 7–10.5 %. In the last six months of the war with Germany, the USSR lost about 8,700 tanks⁴⁶. Thus, the Allied supplies at the end of the war covered 12.6 % of tank losses.

As a result, for the entire period of the war, from October 1941 to June 1945, the tank department imported 23,186 armored vehicles, including 10,760 tanks⁴⁷. From June 1945, the supply of tanks was stopped. In the second half of 1945, only mobile shops, trailers and spare parts were delivered⁴⁸.

The total of the equipment imported by the tank department is shown by type and amount in the table below⁴⁹.

Type of equipment	Amount (units)	Cost (thousand rubles)
Tanks of all types	10,760	3,292,035.11
Armored cars	3,068	105,787.36
Armored personnel carriers	2,021	37,467.5
Armored ATVs	1,096	49,137.4
Trailers	557	40,219.0
Repair shops of all types	3,881	222,472.4
Self-propelled guns of all types	1,807	112,093.4
Tractors of all types	3,699	119,022.6
Miscellaneous	65,301.4	531,075.83

The volume of armored vehicles and equipment imported by the tank department for the period from October 1941 to June 1945⁵⁰:

- shipped – 512,700 tons for a total cost of 5,048,361.4 thousand rubles;
- discharged – 464,000 tons for a total cost of 4,509,310.1 thousand rubles.

риод боевых действий против Японии в августе 1945 г., то внутреннее производство на период с января по август составило около 20500⁴³.

Союзнические поставки танков за неполный 1945 г. составили 1095 ед. Это были в основном американские танки М4А2 «Шерман», а также один тяжелый танк Т-26 (он же М26 «Першинг») и два легких М24 в качестве образцов. Из Англии прибыли лишь 3 танка «Комета» и один огнеметный «Крокодил» (тоже образец). Таким образом, в зависимости от периода времени соотношение внутреннего производства и поставок в последний год войны варьируется от 5,3 до 7,1 %. По подсчетам танкового отдела НКВТ – около 5 %⁴⁴.

В связи с тем, что самоходные артиллерийские установки в последние месяцы войны уже не поставлялись, то включать количество их внутреннего производства в подсчеты было

бы неверно. Поэтому, если вычесть из вышеприведенных сумм (15422 и 20500) 5000 самоходных орудий⁴⁵, поступивших в войска в первое полугодие 1945 г., то более точное соотношение варьируется от 7 до 10,5 %. Потери в танках за последние полгода войны с Германией составили около 8700⁴⁶. Таким образом, союзнические поставки на исходе войны покрывали 12,6 % потерь танков.

В итоге за весь период войны, с октября 1941 г. по июнь 1945 г., танковым отделом завезено 23186 единиц бронетехники, в том числе 10760 танков⁴⁷. С июня 1945 г. поставки танков были прекращены. Во втором полугодии 1945 г. продолжались поставки только полевых мастерских, трейлеров и запасных частей⁴⁸.

Общая сумма импорта танкового отдела по видам и количеству вооружения и оборудования представлена в таблице⁴⁹.

Виды техники	Количество, ед.	Стоимость, тыс. руб.
Танки всех типов	10760	3292035,11
Бронемашины	3068	105787,36
Бронетранспортеры	2021	37467,5
Броневездеходы	1096	49137,4
Трейлеры	557	40219,0
Ремонтные мастерские всех типов	3881	222472,4
САУ всех типов	1807	112093,4
Тракторы всех типов	3699	119022,6
Прочее	65301,4	531075,83

Объем импорта бронетанкового вооружения и оборудования, осуществленный танковым отделом за период с октября 1941 г. по июнь 1945 г. составил⁵⁰:

по отгрузке – 512700 т на сумму 5048361,4 тыс. руб.;

по завозу – 464000 т на сумму 4509310,1 тыс. руб.

Из этого числа⁵¹:

– большая часть прибыла через северные порты – Мурманск и Архангельск – 53,2 %, или 247,0 тыс. т, на сумму 2777468,5 тыс. руб.;

– второе место занимает транзит через Иран – 35,47 %, или 162,5 тыс. т, на сумму 1380180,9 тыс. руб.;

Of those⁵¹:

1. Most arrived through the northern ports – Murmansk and Arkhangelsk – 53.2 %, or 247.0 thousand tons, for a total cost of 2,777,468.5 thousand rubles;

2. Transit through Iran comes second – 35.47 %, or 162.5 thousand tons, for a total cost of 1,380,180.9 thousand rubles;

3. Deliveries through the ports of the USSR in the Far East take third place – 10.9 %, or 50.9 thousand tons, for a total cost of 334,692.7 thousand rubles;

4. 0.65 %, or 2.95 thousand tons, for a total cost of 13,956.4 thousand rubles arrived through the ports of the Black Sea;

5. 0.15 %, or 0.65 thousand tons, for a total cost of 3,371.6 thousand rubles were imported through the Arctic ports of the USSR.

The obligations of the Allies under the Third Protocol (July 1, 1943–June 30, 1944) were fully fulfilled for the first time and even exceeded to make up for the previous shortfalls in deliveries. Even in the last year of the

war, supplies of tanks and armored vehicles continued. Although then their share in comparison to the Soviet-produced equipment dropped to about 10 %, Lend-Lease remained an additional resource for the armored and mechanized infantry of the Red Army.

A comparative analysis of the volumes of armored vehicles supplied under Lend-Lease in relation to the Soviet tank industry production showed that, on average, imports of tanks ranged from 12 to 15 % in different years of the war. For armored personnel carriers and wheeled tractors that were not produced in the USSR, this figure was 100 %. At the final stage of the war, the share of the supplied armored vehicles in comparison to the Soviet-produced equipment reduced to about 10 %, but the tanks and armored vehicles received under Lend-Lease remained an additional resource for replenishing the tank forces of the Red Army. These combat vehicles were engaged in the Vienna, Budapest, Berlin and Prague offensives and played their role in the common victory.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Krivosheyev, G.F. (Ed.) *Rossiya i SSSR v voynakh XX veka. Poteri vooruzhennykh sil. Statisticheskoye issledovaniye* [Russia and the USSR in the wars of the XX century. Losses of the armed forces. Statistical research]. Moscow, 2001. P. 475.

² *Perepiska Predsedatelya Soveta Ministrov SSSR s prezidentami SSHA i premyer-ministrami Velikobritanii vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny, 1941–1945* [Correspondence of the Chairman of the Council of Ministers of the USSR with the Presidents of the United States and Prime Ministers of the United Kingdom during the Great Patriotic War, 1941–1945]. In 2 vols. Vol. 1. Moscow, 1986. Pp. 28–29.

³ Suprun, M.N. *Lend-liz i severnyye konvoi 1941–1945* [Lend-Lease and the Arctic Convoys 1941–1945]. Moscow, 1997. Pp. 22–23.

⁴ Branch of the Central Archive of the Ministry of Defense (the Navy Archive). Fund 982. Series 137. File 46. Sheets 56–57.

⁵ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 547. Sheet 192.

⁶ Kolomiyets, M.V., Moshchanskiy, I.B. *Tanki lend-liza* [Lend-Lease tanks]. Moscow, 2000. P. 7.

⁷ *Glavnoye Avtobronetankovoye upravleniye. Lyudi, sobytiya, fakty v dokumentakh* [Main Automotive-Armored Directorate. People, events, facts in documents]. Vol. 2. Moscow, 2005. P. 115.

⁸ Khatanzeyskiy, A.V. *Bronetekhnika lend-liza v bitve za Moskvu* [Lend-Lease armored vehicles in the battle of Moscow] // *MGPU Vestnik* [Bulletin of Moscow State Pedagogical University]. 2019. No. 1. Pp. 47–52.

– на третьем месте поставки через Дальневосточные порты СССР – 10,9 %, или 50,9 тыс. т, на сумму 334692,7 тыс. руб.;

– через порты Черного моря пришло 0,65 %, или 2,95 тыс. т, на сумму 13956,4 тыс. руб.;

– через арктические порты СССР было завезено 0,15 %, или 0,65 тыс. т, на сумму 3371,6 тыс. руб.

Обязательства союзников по Третьему протоколу (1 июля 1943 г. – 30 июня 1944 г.) впервые были полностью выполнены и даже перевыполнены в счет прошлых обязательств. Даже в последний год войны поставки танков и бронемашин продолжались.

Сравнительный анализ объемов поставленной по ленд-лизу бронетехники

относительно собственного производства танковой промышленностью СССР показал, что в среднем импорт танков составлял от 12 до 15 % в разные годы войны. По бронетранспортерам и колесным тягачам, которые в СССР не производились, эта цифра составляла 100 %. На заключительном этапе войны соотношение поставок бронетехники с советским производством сократилось примерно до 10 %, но танки и бронемашин, полученные по ленд-лизу, оставались дополнительным резервом для пополнения танковых войск Красной армии. Эти боевые машины участвовали во взятии Вены и Будапешта, Берлина и Праги, сыграв при этом свою роль в общей победе.

Приложения

¹ Кривошеев Г.Ф. (ред.) Россия и СССР в войнах XX века. Потери вооруженных сил. Статистическое исследование. М., 2001. С. 475.

² Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны, 1941–1945 гг. В 2 т. Т. 1. М., 1986. С. 28–29.

³ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945 гг. М., 1997. С. 22–23.

⁴ Филиал Центрального архива Министерства обороны (Архив военно-морского флота) (ФЦАМО (АВМФ). Ф. 982. Оп. 137. Д. 46. Л. 56–57.

⁵ Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп. 9. Д. 547. Л. 192.

⁶ Коломиец М.В., Мощанский И.Б. Танки ленд-лиза. М., 2000. С. 7.

⁷ Главное Автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах. Кн. 2. М., 2005. С. 115.

⁸ Хатанзейский А.В. Бронетехника ленд-лиза в битве за Москву // Вестн. МГПУ. 2019. № 1. С. 47–52.

⁹ Центральный архив Министерства обороны (ЦАМО). Ф. 38. Оп. 11353. Д. 12. Лл. 138, 139, 165, 169–171.

¹⁰ Zaloga S.J. Soviet Lend-lease tanks of WWII. N.Y., 2017. P. 15–16.

¹¹ Коломиец М.В., Мощанский И.Б. «Матильда» в Красной Армии // Танкомастер. 1999. № 6. С. 31.

¹² РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 542. Л. 5–6.

¹³ Там же. Д. 547. Л. 15.

¹⁴ Там же. Оп. 9. Д. 547. Л. 15.

¹⁵ Там же. Д. 500. Л. 43.

¹⁶ Быстрова И.В. Ленд-лиз для СССР. Экономика, техника, люди (1941–1945). М., 2019; Симонов Н.С. ВПК СССР: темпы экономического роста, структура, организация производства, управление. М., 2015. С. 201.

¹⁷ Супрун М.Н. Указ. соч. С. 357.

¹⁸ Советско-американские отношения в годы Великой Отечественной войны. Т. 1. М., 1984. С. 227.

¹⁹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 547. Л. 16.

²⁰ Там же.

²¹ Там же. Л. 16–17.

²² Там же.

²³ Там же. Л. 17.

²⁴ Сиполс В.Я. На пути к великой Победе: Советская дипломатия в 1941–1945 гг. М., 1985. С. 141.

- ⁹ Central Archive of the Ministry of Defense. Fund 38. Series 11353. File 12. Sheets 138, 139, 165, 169–171.
- ¹⁰ Zaloga, S.J. *Soviet Lend-lease tanks of WWII*. N.Y., 2017. P. 15–16.
- ¹¹ Kolomiets, M.V., Moshchanskiy, I.B. *Matilda v Krasnoy Armii [Matilda in the Red Army] // Tanko-master [Tankmaster]*. 1999. No. 6. P. 31.
- ¹² Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 542. Sheets 5–6.
- ¹³ Ibid. File 547. Sheet 15.
- ¹⁴ Ibid. Series 9. File 547. Sheet 15.
- ¹⁵ Ibid. File 500. Sheet 43.
- ¹⁶ Bystrova, I.V. *Lend-liz dlya SSSR. Ekonomika, tekhnika, lyudi (1941–1945) [Lend-Lease for the USSR. Economy, technology, people (1941–1945)]*. Moscow, 2019; Simonov, N.S. *VPK SSSR: tempy ekonomicheskogo rosta, struktura, organizatsiya proizvodstva, upravleniye [Military industrial complex of the USSR: rates of economic growth, structure, organization of production, management]*. Moscow, 2015. P. 201.
- ¹⁷ Suprun, M.N. *Op. cit.* P. 357.
- ¹⁸ *Sovetsko-amerikanskiye otnosheniya v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [Soviet-American relations during the Great Patriotic War]*. Vol.1. Moscow, 1984. P. 227.
- ¹⁹ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 547. Sheet 16.
- ²⁰ Ibid.
- ²¹ Ibid. Sheets 16–17.
- ²² Ibid.
- ²³ Ibid. Sheet 17.
- ²⁴ Sipols, V.Ya. *Na puti k velikoy Pobede: Sovetskaya diplomatiya v 1941–1945 [Towards the Great Victory: Soviet Diplomacy in 1941–1945]*. Moscow, 1985. P. 141.
- ²⁵ *Bratstvo severnykh konvoyev, 1941–1945 [Brotherhood of Arctic Convoys, 1941–1945]*. Arkhangelsk, 1991. P. 314.
- ²⁶ Ermolov, A. Yu. *Tankovaya promyshlennost SSSR v gody Velikoy Otechestvennoy voyny [Tank industry of the USSR during the Great Patriotic War]*. Moscow, 2009. P. 153.
- ²⁷ Krivosheyev G.F. *Op. cit.* P. 483.
- ²⁸ Krasnozhennova, E.E. *Transiranskiy transportnyy marshrut v period Velikoy Otechestvennoy voyny (1941–1945) [Trans-Iranian transport route during the Great Patriotic War (1941–1945)] // Nauchno-tekhnicheskiye vedomosti SPbGU. Gumanitarnyye i obshchestvennyye nauki [Scientific and Technical Bulletin of St. Petersburg State University. Humanities and social sciences]*. 2017. Vol. 8. No. 3. P. 32.
- ²⁹ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 182. Sheet 42.
- ³⁰ Bystrova, I.V. *Op.cit.* P. 228.
- ³¹ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 547. Sheets 21–22.
- ³² Ibid. Sheet 42.
- ³³ Ibid. Sheet 22.
- ³⁴ Ibid.
- ³⁵ Ibid. Sheets 22–23.
- ³⁶ Ibid. Sheets 22–24.
- ³⁷ Ibid. Sheet 41.
- ³⁸ *Glavnoye Avtobronetankovoye upravleniye. Lyudi, sobytiya, fakty v dokumentakh, 1943–1944 [Main Automotive-Armored Directorate. People, events, facts in documents, 1943–1944]*. Vol. 3. Moscow, 2006. P. 752.
- ³⁹ Ermolov, A. Yu. *Op. cit.* Pp. 221, 225–229.
- ⁴⁰ Ibid. P. 260.
- ⁴¹ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 547. Sheets 25–26, 76.
- ⁴² Krivosheyev G.F. *Op. cit.* P. 483.
- ⁴³ *Perepiska Predsedatelya Soveta Ministrov SSSR...* P. 186.
- ⁴⁴ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 547. Sheet 76.
- ⁴⁵ Krivosheyev G.F. *Op. cit.* P. 479.
- ⁴⁶ Ibid.
- ⁴⁷ Russian State Archive of Economics. Fund 413. Series 9. File 547. Sheet 90.
- ⁴⁸ Ibid. Sheet 200.
- ⁴⁹ Ibid. Sheet 10.
- ⁵⁰ Ibid. Sheet 199.
- ⁵¹ Ibid. Sheet 13.

- ²⁵ Братство северных конвоев, 1941–1945 гг. Архангельск, 1991. С. 314.
- ²⁶ Ермолов А.Ю. Танковая промышленность СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 2009. С. 153.
- ²⁷ Кривошеев Г.Ф. Указ. соч. С. 483.
- ²⁸ Красноженова Е.Е. Трансиранский транспортный маршрут в период Великой Отечественной войны 1941–1945) // Науч.-техн. ведомости СПбГУ. Гуманитарные и общественные науки. 2017. Т. 8. № 3. С. 32.
- ²⁹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 182. Л. 42.
- ³⁰ Быстрова И.В. Указ. соч. С. 228.
- ³¹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 547. Л. 21–22.
- ³² Там же. Л. 42.
- ³³ Там же. Л. 22.
- ³⁴ Там же.
- ³⁵ Там же. Л. 22–23.
- ³⁶ Там же. Л. 22–24.
- ³⁷ Там же. Л. 41.
- ³⁸ Главное автобронетанковое управление. Люди, события, факты в документах, 1943–1944 гг. Кн. 3. М., 2006. С. 752.
- ³⁹ Ермолов А.Ю. Указ. соч. С. 221, 225–229.
- ⁴⁰ Там же. С. 260.
- ⁴¹ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 547. Л. 25–26, 76.
- ⁴² Кривошеев Г.Ф. Указ. соч. С. 483.
- ⁴³ Переписка Председателя Совета Министров СССР... С. 186.
- ⁴⁴ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 547. Л. 76.
- ⁴⁵ Кривошеев Г.Ф. Указ. соч. С. 479.
- ⁴⁶ Там же.
- ⁴⁷ РГАЭ. Ф. 413. Оп. 9. Д. 547. Л. 90.
- ⁴⁸ Там же. Л. 200.
- ⁴⁹ Там же. Л. 10.
- ⁵⁰ Там же. Л. 199.
- ⁵¹ Там же. Л. 13.

V.Yu. Monzul

LEND-LEASE AND THE MINSK AUTOMOBILE ASSEMBLY PLANT*

At present, the great contribution of the trucks supplied under Lend-Lease in 1941–1945 to the successes of the Red Army is generally recognized. Vehicles supplied from the USA in kits were assembled at a number of enterprises, one of which was the Minsk Automobile Plant organized specifically for this purpose. The contribution of this enterprise to the provision of imported equipment to the Red Army has not been specifically studied by Soviet and contemporary Belarusian historiographers. This article, based on the documents of the National Archives of the Republic of Belarus, tells about the activities of the Minsk Automobile Plant on the assembly of trucks supplied under Lend-Lease and tries to describe their significance.

On July 3, 1944 Minsk was liberated by the Red Army. The capital of the BSSR was a major railroad junction in the critical westerly direction and an important industrial center. On August 9, 1944, by the decree of the State Defense Committee No. 6360s, the Minsk Automobile Assembly Plant was organized¹. The enterprise was located in the former military town of Krasnoe Urochische built in the 1930s a few kilometers southeast of Minsk. When Minsk was under German occupation in 1941–1944, a large Daimler-Benz plant was organized in Krasnoe Urochische, for which many new facilities were constructed, including



a large main building. These buildings were little damaged in the hostilities, which made it possible to launch production already in the fall of 1944. A significant housing stock helped avoid problems with accommodating the first workers (690 people by December 10, 1944)².

The first vehicles were assembled at the Minsk plant in November 1944, and the monthly assembly volumes exceeded 1,000 vehicles already in March 1945³. In total, 232 vehicles were assembled in 1944 and 14 thousand in 1945, which made the Minsk Automobile Plant a large enterprise in the Soviet automobile industry⁴. Due to the proximity of the enterprise to the frontline, the cost of transporting vehicles to the Red Army was reduced compared to ferrying them from

В.Ю. Монзуль

ЛЕНД-ЛИЗ И МИНСКИЙ АВТОСБОРОЧНЫЙ ЗАВОД

В настоящее время считается общепризнанным большой вклад грузового автотранспорта, поставлявшегося по ленд-лизу в 1941–1945 гг., в успехи Красной армии. Автомобили, перевозимые из США в виде машинокомплектов, собирались на ряде предприятий, одним из которых стал организованный специально для этой цели Минский автозавод. Вклад этого предприятия в обеспечение импортной техникой Красной армии в советской и современной белорусской историографии специально не изучался. В данной статье на основе документов Национального архива Республики Беларусь показана деятельность Минского автозавода по сборке грузовых автомобилей, поставлявшихся по ленд-лизу, и предпринята попытка охарактеризовать её значение.

3 июля 1944 г. Минск был освобождён Красной армией. Столица БССР являлась крупным железнодорожным узлом и важным промышленным центром. 9 августа 1944 г. постановлением Государственного комитета обороны (ГКО) № 6360с был организован Минский автосборочный завод¹. Предприятие разместили в бывшем военном городке Красное Урочище, построенном в 1930-е гг. в нескольких километрах к юго-востоку от Минска. В годы немецкой оккупации Минска в 1941–1944 гг. в Красном Урочище был организован крупный завод компании Daimler-Benz, для которого было построено мно-

жество новых сооружений, включая большой главный корпус. Эти корпуса мало пострадали в ходе боевых действий, что позволило развернуть там производство уже осенью 1944 г. Благодаря наличию значительного жилого фонда не возникло и проблем с размещением первых работников (690 человек на 10 декабря 1944 г.)².

Первые автомобили были собраны на Минском автосборочном заводе в ноябре 1944 г., а уже в марте 1945 г. объёмы сборки превысили 1 тыс. автомобилей в месяц³. Всего в 1944 г. было собрано 232 автомобиля, а в 1945 г. – 14 тыс. автомобилей, что сделало Минский автозавод крупным предприятием отрасли всего Советского Союза⁴. Благодаря близости предприятия к линии фронта снижались издержки по отправке автомобилей в части Красной армии по сравнению с перегонкой из Горького, Москвы или с американских сборочных предприятий в Иране. В советской историографии утверждалось, что узлы и агрегаты автомобилей на завод поставлялись из Москвы⁵. Подобное указание вводит в заблуждение, поскольку в документах сохранились исключительно свидетельства о сборке импортных автомобилей. В 1944–1945 гг. на заводе собирали главным образом двух- и трёхосные грузовые автомобили Studebaker US6, Chevrolet G7100 (G506) и Ford-6 (G8T)⁶. Вклад предприятия не ограничивался простой сборкой из по-

Gorky, Moscow or from the American assembly plants in Iran. According to the Soviet historiographers, components and assemblies of vehicles were supplied to the plant “from Moscow”⁵. This argument is misleading since the documents only contain evidence of the assembly of imported vehicles. In 1944–1945, the plant assembled mainly two- and three-axle trucks Studebaker US6, Chevrolet G7100 (G506) and Ford-6 (G8T)⁶. The contribution of the enterprise was not limited to simple assembly of the supplied kits but also included production of truck bodies. One shift at the plant lasted 10 hours, manual labor was widely used, and there was an acute shortage of machines and tools⁷. Production volumes varied significantly from month to month, which was associated with a shortage of tools and irregular supplies of lumber for truck bodies and components⁸. It is difficult to reconstruct the logistics of supplies of kit vehicles from the USA to Minsk in 1944–1945. Taking into account the location of the frontlines in 1944 and references to supplies from Moscow, the Northern Route (i.e. from Arkhangelsk and Murmansk) should be recognized as the most probable route of supplies in 1944–1945.

Despite a number of shortcomings in the beginning, the Minsk Automobile Assembly Plant was considered promising for a full cycle of automobile production, which is evidenced by the design of the foundry, forging and mechanical workshops of the plant already in December 1944⁹. On August 26, 1945, the State Defense Committee adopted Resolution No. 9905s, according to which it was planned to create a full-fledged automobile plant for the production of YAZ-200 vehicles developed by the Yaroslavl Automobile Plant with a 110-horsepower General

Motors diesel engine on the basis of the existing assembly plant¹⁰.

The termination of supplies of kit vehicles under Lend-Lease in the second half of 1945 raised the question of the plant’s short-term production plan. The reconstruction of the enterprise and development of the production of new vehicles took several years, during which the Minsk Automobile Plant continued to assemble imported trucks¹¹. By the end of 1945, there were thousands of truck kits at Soviet assembly plants, including those lacking some key parts. At the same time, demand for trucks was enormous considering that an active economic recovery was underway in the USSR. A decision was made to use the reliable American trucks for the needs of the national economy, for which the pooling of stocks from different warehouses began. The Minsk Automobile Plant became one of the largest assembly sites for Lend-Lease vehicles in the post-war period.

In 1946–1947, the remaining kit vehicles that arrived in the USSR via various Lend-Lease supply routes were transported to the Minsk Automobile Plant in large quantities. They were often delivered with some parts missing. For example, in July 1946, 408 Chevrolet, Ford and Studebaker chassis arrived in Minsk, with only 88 axles and 78 cabs. The supplied kits regularly lacked batteries and other critical parts, and damaged packaging was reported, which may indicate theft of parts. The main shippers were Gorky and Odessa, where large automobile assembly plants operated¹². In 1946, the plant assembled 3,960 (according to other sources – 3,600) “imported cars”. At the same time, the plant started manufacturing trailers although the production figures

ставлявшихся комплектов, а включал также изготовление кузовов. Практиковался 10-часовой рабочий день, широко применялся ручной труд, остро не хватало станков и инструментов⁷. Объёмы производства серьёзно варьировались от месяца к месяцу, что было связано с недостатком инструментов и неритмичной поставкой пиломатериалов для кузовов и агрегатов⁸. Реконструкция логистики поставок машинокомплектов из США в Минск в 1944–1945 гг. была затруднительна. С учётом конфигурации фронтов в 1944 г. и упоминания поставок из Москвы следует признать наиболее вероятным доминирование в 1944–1945 гг. северного маршрута поставок для завода (т.е. из Архангельска и Мурманска).

Несмотря на ряд недостатков в работе, Минский автосборочный завод рассматривался как перспективная площадка для организации полного цикла производства автомобилей, на что указывает проектирование литейного, кузнечного и механического цехов завода уже в декабре 1944 г.⁹ 26 августа 1945 г. ГКО принял постановление (№ 9905с), в соответствии с которым на базе существующего сборочного предприятия намечалось создать полноценный автомобильный завод для выпуска автомобилей ЯАЗ-200 разработки Ярославского автозавода с дизельным двигателем «Дженерал Моторс»¹⁰ мощностью 110 л.с.

Прекращение поставок машинокомплектов по ленд-лизу во второй половине 1945 г. поставило вопрос о производственной программе завода на ближайшую перспективу. Реконструкция предприятия и освоение производства новых автомобилей заняли несколько лет, в течение которых МАЗ продолжил собирать импортные автомобили¹¹. К концу 1945 г.

на советских сборочных предприятиях остались тысячи комплектов грузовиков, в том числе без некоторых необходимых деталей. При этом потребность в грузовых автомобилях была огромной, поскольку в СССР велось активное восстановление экономики. Было принято решение использовать хорошо зарекомендовавшие себя американские грузовики в народном хозяйстве, для чего началось объединение запасов с разных складов. Одной из крупнейших площадок сборки ленд-лизовских автомобилей в послевоенный период стал Минский автозавод.

В 1946–1947 гг. на МАЗ массово перевозили остатки машинокомплектов, поступивших в СССР по различным маршрутам ленд-лиза. Зачастую они поставлялись разукomплектованными: например, в июле 1946 г. в Минск прибыло 408 шасси Chevrolet, Ford и Studebaker, но к ним прилагалось лишь 88 мостов и 78 кабин. В поставляемых комплектах узлов недоставало аккумуляторов и других дефицитных комплектующих, сообщалось о повреждённой упаковке, что может указывать на расхищение деталей. Основными грузоотправителями являлись Горький и Одесса, где действовали крупные автосборочные предприятия¹². В 1946 г. завод собрал 3960 (по другим данным – 3600) «импортных автомобилей». Одновременно завод освоил выпуск автоприцепов, но объём их производства в натуральном и денежном выражении был невелик. Сборка автомобилей из ленд-лизовских комплектов продолжалась в небольших объёмах вплоть до ноября 1947 г.¹³ Неясно, использовались ли остатки деталей ленд-лизовской техники для производства первых автомобилей МАЗ осенью 1947 г. В 1946–1947 гг.

were small. The assembly of vehicles from Lend-Lease kits continued in small volumes until November 1947¹³. It is unclear whether the remaining Lend-Lease equipment was used for the production of the first MAZ vehicles in the fall of 1947. In 1946–1947, the plant assembled imported vehicles of seven different makes: Studebaker, Chevrolet, Ford, International Harvester, GMC, Mack and Dodge. The vehicles belonged to different classes of carrying capacity – from 0.75 tons for the Dodge WC-51 (the so-called “Dodge Three Quarters”) to 10 tons for the Mack NR. Vehicle were assembled in small batches or even piece by piece as units arrived and truck bodies were made. So, in July 1946, the Minsk Automobile Plant assembled 480 vehicles of six different makes – 112 with truck bodies of its own production (“domestic”), 275 with bodies produced at a foreign factory (“imported”), and 93 Mack trucks were listed as assembled without bodies¹⁴. It seems that the extensive expertise in assembling trucks, especially heavy ones, proved useful to Minsk automobile manufacturers when starting the production of MAZ-205 vehicles.

It should be noted that at the same time, from the beginning of 1946, equipment began to arrive in the BSSR through the United Nations Relief and Rehabilitation Administration (UNRRA) program, but I can assert with confidence that the trucks assembled at the Minsk Automobile Plant were precisely of Lend-Lease origin. First of all, the UNRRA

specialized in the supply of foodstuffs and construction and industrial equipment to the BSSR, with few trucks supplied. By July 5, 1947, the UNRRA delivered 64 GMC and 16 Mack vehicles to the BSSR, as well as a small number of special-purpose vehicles on a wheeled chassis¹⁵. Second of all, the UNRRA deliveries were carried out under the supervision of American representatives and were intended for the Belorussian and Ukrainian Soviet Republics, whereas the Minsk Automobile Plant shipped the assembled trucks to many places in various Soviet Union republics, including Siberian coal mines and enterprises of the USSR Ministry of Armaments. It seems that the presence of the defense industry enterprises among the recipients of Minsk-assembled vehicles rules out a possible connection with the supplies from the UNRRA¹⁶.

Thus, the Minsk Automobile Plant founded in 1944 made a significant contribution to providing the Red Army with vehicles, and in 1946–1947, continued assembling vehicles delivered earlier under Lend-Lease for the restoration of the USSR economy. In 1944–1945, the plant assembled vehicles of three makes, in 1946–1947 – seven makes, while developing the production of MAZ-200 and MAZ-205 vehicles. Expertise in the assembly of trucks laid the foundation for the development of the Minsk Automobile Plant allowing it to become one of the largest enterprises in the Soviet automobile industry and an independent center of automobile design.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ National Archive of the Republic of Belarus. Fund 4p. Series 29. File 313. Sheet 52; Fund 4p. Series 38. File 354. Sheet 66.

на заводе собирали импортные автомобили 7 разных марок: Studebaker, Chevrolet, Ford, International Harvester (в документах – «Интер», «Интернационал»), GMC (ДМС, «Джи-эм-си», «Джемси»), Mack («Макк», МАКК) и Dodge. Машины принадлежали к разным классам грузоподъёмности – от 0,75 т у Dodge WC-51 (т.н. «Додж три четверти») до 10 т у Mack NR. Автомобили собирали малыми партиями или даже штучно, по мере поступления агрегатов и изготовления кузовов. Так, в июле 1946 г. МАЗ собрал 480 автомобилей 6 разных марок – 112 с кузовом собственного производства (отечественным), 275 с заводским (импортным), а 93 грузовика Mack числились как собранные без кузовов¹⁴. Представляется, что большой опыт сборки грузовиков, особенно тяжёлых, пригодился минским автомобилестроителям при освоении производства автомобилей МАЗ-205.

Следует отметить, что одновременно с начала 1946 г. в БССР начала поступать техника по линии Администрации Объединённых Наций по помощи и восстановлению (ЮНРРА), но можно уверенно утверждать, что собираемые на Минском автозаводе грузовики имели именно ленд-лизское происхождение. Во-первых, ЮНРРА специализировалась на поставках в БССР продовольствия, строительной техники и промышленного оборудования, а грузовых автомобилей по-

ставлялось немного. К 5 июля 1947 г. ЮНРРА поставила в БССР 64 автомобиля GMC и 16 Mack, а также небольшое количество специальной техники на колёсном шасси¹⁵. Во-вторых, поставки ЮНРРА осуществлялись под надзором американских представителей и предназначались Белорусской и Украинской ССР, а МАЗ отгружал собранные грузовики множеству получателей в различных союзных республиках, включая сибирские угольные разрезы и предприятия Министерства вооружений СССР. Представляется, что наличие предприятий военно-промышленного комплекса в числе получателей автомобилей минской сборки исключает возможную связь с поставками ЮНРРА¹⁶.

Таким образом, основанный в 1944 г. Минский автосборочный завод внёс значительный вклад в обеспечение Красной армии автотранспортом, а в 1946–1947 гг. продолжил сборку поставленных ранее по ленд-лизу автомобилей для восстановления экономики СССР. В 1944–1945 гг. завод собирал автомобили трех марок, в 1946–1947 гг. – семи марок, одновременно осваивая производство автомобилей МАЗ-200 и МАЗ-205. Успешный опыт сборки грузовиков заложил фундамент для развития Минского автозавода, позволив ему стать одним из крупнейших предприятий советской автомобильной промышленности и самостоятельным центром конструирования автомобилей.

Приложения

¹ Национальный архив Республики Беларусь (НАРБ). Ф. 4п. Оп. 29. Д. 313. Л. 52; Ф. 4п. Оп. 38. Д. 354. Л. 66.

² НАРБ. Ф. 4п. Оп. 29. Л. 298. Л. 227–233; Ф. 4п. Оп. 38. Д. 314. Л. 107, 119–121; Ф. 4п. Оп. 38. Д. 354. Л. 66; Концевой П.А. Германские репарации в восстановлении и дальнейшем развитии промышленности БССР (1945–начало 1950-х гг.) // Исторические и психолого-педагогические науки: сб. науч. ст. Минск, 2019. С. 216–224.

² National Archive of the Republic of Belarus. Fund 4p. Series 29. Sheet 298. Sheets 227–233; Fund 4p. Series 38. File 314. Sheets 107, 119–121; Fund 4p. Series 38. File 354. Sheet 66; Kontsevoy, P.A. *Germanskiye reparatsii v vosstanovlenii i dalneyshem razvitii promyshlennosti BSSR (1945–nachalo 1950kh)* [German reparations in restoration and further development of the BSSR industry (1945–early 1950s)]. // *Istoricheskiye i psikhologo-pedagogicheskiye nauki* [Historical, Psychological and Pedagogical Studies: collection of articles]. Minsk, 2019. Pp. 216–224.

³ National Archive of the Republic of Belarus. Fund 4p. Series 38. File 314. Sheet 100.

⁴ Ibid. File 354. Sheet 66.

⁵ *Ekonomika Belorusii v period poslevoennogo vrozozhdeniya* [Economy of Belarus during the post-war revival]. Ed. Drtitz, V.I. Minsk, 1988. P. 52.

⁶ National Archive of the Republic of Belarus. Fund 4p. Series 38. File 314. Sheets 100, 119–120, 125, 139, 150.

⁷ Ibid. Sheets 119–120, 150.

⁸ Ibid. Sheets 100, 143–144.

⁹ Ibid. Sheets 119–120.

¹⁰ Ibid. Series 29. File 313. Sheets 45–49.

¹¹ Ibid. Series 38. File 354. Sheets 66–68.

¹² Ibid. Series 29. File 148. Sheets 28–32.

¹³ Ibid. Series 50. File 11. Sheets 2–5, 8, 65.

¹⁴ Ibid. Series 29. File 148. Sheet 27; Series 38. File 354. Sheet 43.

¹⁵ Ibid. File 592. Sheets 2–3.

¹⁶ National Archive of the Republic of Belarus. Fund 4p. Series 29. File 148. Sheets 28–37; Snapkouski, U.E., Kurbeka, R.G. *Nezabytaya dapamoga: dzeynasts YuNRRA u Belarusi (1945–1947)* [Unforgettable help: UNRRA activities in Belarus (1945–1947)]. // *Zhurnal mezhdunarodnogo prava i mezhdunarodnykh otnosheniy* [Journal of International Law and International Relations]. 2018. No. 3–4. Pp. 25–32.

³ НАРБ. Ф. 4п. Оп. 38. Д. 314. Л. 100.

⁴ Там же. Д. 354. Л. 66.

⁵ Экономика Белоруссии в период послевоенного возрождения / под ред. В.И. Дрица. Минск, 1988. С. 52.

⁶ НАРБ. Ф. 4п. Оп. 38. Д. 314. Л. 100, 119–120, 125, 139, 150.

⁷ Там же. Л. 119–120, 150.

⁸ Там же. Л. 100, 143–144.

⁹ Там же. Л. 119–120.

¹⁰ Там же. Оп. 29. Д. 313. Л. 45–49.

¹¹ Там же. Оп. 38. Д. 354. Л. 66–68.

¹² Там же. Оп. 29. Д. 148. Л. 28–32.

¹³ Там же. Оп. 50. Д. 11. Л. 2–5, 8, 65.

¹⁴ Там же. Оп. 29. Д. 148. Л. 27; Оп. 38. Д. 354. Л. 43.

¹⁵ Там же. Д. 592. Л. 2–3.

¹⁶ НАРБ. Ф. 4п. Оп. 29. Д. 148. Л. 28–37; Снапкоўскі У.Е., Курбека Р.Г. Незабытая дапамога: дзейнасць ЮНРРА ў Беларусі (1945–1947 гг.) // Журн. междунар. права и междунар. отношений. 2018. № 3–4. С. 25–32.

R.I. Larintsev, A.N. Zablotsky

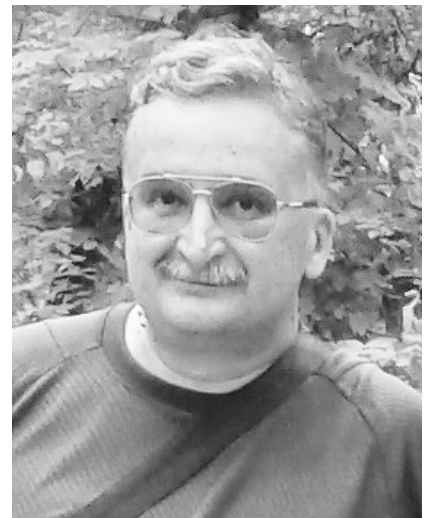
SOVIET NAVY AND LEND-LEASE IN 1941–1945*

Soviet Navy and shipbuilding industry right before the war.

The pre-war building of the Soviet Navy was determined by the lack of understanding of the role and place of naval forces in a future conflict among the country's military and political leadership. Before the mid-1930s, the Navy developed in accordance with the concept of a minor war at sea. This period of the Russian naval history is characterized by a fascination with inexpensive means of armed struggle. Basically, the emphasis was on creating a powerful submarine fleet. All projects of warships and boats developed in those years were inferior to those of potential enemies in terms of battleworthiness.

The legacy of the mid-1920s–early 1930s was the armada of motor torpedo boats and submarines, as well as developments of the Special Technical Bureau for Special Purpose Military Inventions, “suitable only for Palaces of Young Pioneers and Schoolchildren,” according to one report of that time. Among other things, during this period the country seriously lagged behind in the development of traditional types of naval weapons. In particular, the leading positions in the area of mine-sweeping weapons held by the Russian Navy since the beginning of the 20th century were lost.

The difficult economic situation caused by the post-war devastation, the need to restore or build from scratch



almost all basic industries did not allow the USSR to allocate enough money to maintain the level of military

Р.И. Ларинцев, А.Н. Заблотский

СОВЕТСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ И ЛЕНД-ЛИЗ 1941–1945 гг.

Флот и судостроительная промышленность СССР накануне войны. Предвоенное строительство советского ВМФ определялось отсутствием у военного и политического руководства страны устоявшихся представлений о роли и месте морской силы в будущем конфликте. До середины 30-х годов прошлого столетия флот развивался в соответствии с концепцией «малой войны» на море. Для этого периода отечественной военно-морской истории характерно увлечение «дешевыми» средствами вооруженной борьбы. В основном упор делался на создание мощного подводного флота. Все проекты боевых кораблей и катеров, разработанные в те годы, уступали кораблям наших вероятных противников по совокупности своих боевых качеств.

Наследием середины 20-х–начала 30-х годов стала армада торпедных катеров и подводных лодок, а еще творения Остехбюро, «пригодные лишь для Дворца пионеров», как писалось в одном из отчетов того времени. Помимо всего прочего, в этот период было допущено серьезное отставание в развитии традиционных видов морского оружия. В частности, были утрачены ведущие позиции в области минно-трального вооружения, прочно занимаемые Российским флотом с начала XX века.

Сложная экономическая ситуация, вызванная послевоенной разрухой, необходимость восстановления или

создания заново почти всех базовых отраслей промышленности, не позволили СССР выделять достаточно средств на поддержание уровня военного судостроения, достигнутого к 1914 г. В результате был утрачен ряд технологий. Серьезно снизился общий уровень судостроительного производства. Общая техническая отсталость советской промышленности, унаследованная от царской России, обусловила серьезное отставание в области создания новейших военно-морских вооружений. К тому же среди части отечественных военных специалистов существовала недооценка новейших средств вооруженной борьбы. Особенно плохо обстояла ситуация с внедрением на флоте современных технических средств обнаружения. Так, например, в области гидроакустики советская приборостроительная промышленность до 1940 г. выпускала технику, находившуюся на уровне начала 20-х годов.

Переход к строительству в середине 30-х годов «большого морского и океанского флота» оказал неоднозначное влияние на процесс создания ВМФ СССР. С одной стороны, реализация столь масштабной программы повлекла за собой резкий скачок практически во всех сферах научных разработок и производства вооружений для ВМФ. Именно программа «большого флота» инициировала возобновление работ в области минно-трального оружия, артиллерийского

shipbuilding achieved by 1914. As a result, a number of technologies were lost. The overall volume of shipbuilding production dropped significantly. The general technological backwardness of the Soviet industry inherited from the Russian Empire led to a serious lag in the development of the latest naval weapons. Besides, some Soviet military experts underestimated their importance. The situation with the introduction of cutting-edge detection technologies in the Navy was especially bad. As for hydroacoustics, for example, until 1940 the Soviet industry produced equipment the development level of which was like that of the early 1920s.

The transition to building a “large sea and ocean fleet” in the mid-1930s had an ambiguous impact on the process of creating the Soviet Navy. On the one hand, the implementation of such a large-scale program entailed a dramatic development in almost all areas of scientific research and production of weapons for the Navy. It was the program of a “large fleet” that prompted the resumption of work in the fields of mine-sweeping, artillery (especially anti-aircraft automatic systems), and detection technologies. Renewal of the Soviet aviation fleet with new types of aircraft that started during this period could potentially result in introducing new aircraft for naval air forces, with enhanced capabilities for war at sea (for example, seaplanes – long-range naval reconnaissance aircraft). Indeed, young engineers who came to the shipyards and design bureaus at that time created the Soviet bluewater fleet, but that is another story from the post-war period.

On the other hand, at the start of World War II the large fleet program

was still in its infancy. The first ships laid down under new projects could be delivered to the Navy no earlier than at the end of 1942–1943. The development of fundamentally new types of weapons and technologies did not go beyond prototyping. The overloading of enterprises with building new ships was aggravated by the simultaneous creation of new industrial facilities. This resulted in a longer construction time.

The huge submarine fleet created in the 1930s also required large funding to maintain its combat readiness. Besides, with the outbreak of World War II, the development of ground forces weapons programs had to be accelerated, which meant an even greater stress for the defense industry.

Besides the economic factors, the location of shipbuilding plants had its own adverse effect. The Soviet shipbuilding enterprises were mainly concentrated in the regions of Leningrad and Mikolayiv. Shipyards in the North and the Far East were just being built. Another negative factor was the distances between the future naval theaters of operations. The forces could only be redeployed from one theater of operations to another using inland waterways. As the war showed, these routes (primarily the White Sea–Baltic Canal) were dangerously close to the border.

Lend-lease and maintaining combat capabilities of the Navy during the war years. The first months of the war exacerbated this already difficult situation. In August 1941, the Mikolayiv shipyard was lost and the Leningrad shipyard was besieged. The Krasnoye Sormovo plant in Gorky switched to the production of tanks. In October, due to the evacuation,

вооружения (особенно зенитных автоматических систем), технических средств обнаружения. Начавшееся в этот период перевооружение советской авиации на новые типы самолетов могло в перспективе привести к появлению в составе морской авиации машин, в большей степени отвечающих задачам ведения войны на море (например, гидросамолетов – дальних морских разведчиков). Молодые инженеры, пришедшие в этот период на верфи и в конструкторские бюро, действительно стали творцами советского океанского флота, но это уже другая, послевоенная история.

С другой стороны, скорое начало Второй мировой войны застало программу «большого флота» в начальной стадии реализации. Первые корабли, заложенные по новым проектам, могли быть сданы флоту не ранее конца 1942–1943 гг. Разработка принципиально новых видов вооружения и технических средств не вышла за рамки создания опытных образцов. Перегрузка промышленности новым судостроением усугублялась одновременным созданием новых промышленных мощностей. Это влекло за собой увеличение сроков постройки.

Огромный подводный флот, созданный в 30-е годы, также требовал больших средств на поддержание его в боевой готовности. Кроме того, начавшаяся Вторая мировая война потребовала форсирования программ создания сухопутных вооружений, увеличивая и без того большое напряжение оборонной промышленности.

Кроме собственно экономики, неблагоприятным фактором была сама география отечественного судостроения. Советская судостроительная промышленность в основной массе была сосредоточена в районах Ленинграда и Николаева. Судостроительные базы на Севере и Дальнем Вос-

токе еще только создавались. Другим неблагоприятным фактором стала географическая разобщенность будущих морских театров военных действий. Межтеатровый маневр силами флота мог быть обеспечен только с использованием внутренних водных путей. Как показал опыт войны, пути эти (в первую очередь Беломорско-Балтийский канал) находились в опасной близости от границы.

Ленд-лиз и поддержание боеспособности флота в годы войны. Первые месяцы войны усугубили и без того непростую ситуацию. В августе 1941 г. была потеряна Николаевская и блокирована Ленинградская судостроительные базы. Завод «Красное Сормово» в Горьком перешел на выпуск танков. В октябре прекратили работу в связи с эвакуацией заводы-поставщики морского оружия с Донбасса и из Центрального промышленного района. Судостроительные предприятия внутри страны, никогда ранее не строившие ничего сложнее речного трамвайчика, смогли наладить выпуск боевых катеров, но не более того.

Положение с поддержанием боеспособности флота сложилось, без преувеличения, катастрофическое. Быстрая потеря верфей на юге страны и блокада Ленинграда привели к выходу из строя больше половины наличных судостроительных мощностей. Ситуация усугубилась несомненно правильным в конкретной обстановке приоритетным вниманием руководства страны к проблемам армии и ВВС. Запросы флота при этом выполнялись по остаточному принципу.

Справедливости ради следует сказать, что попытки изменить явно неблагоприятную ситуацию с пополнением флота предпринимались. Как правило, они совпадали с улучшением обстановки на сухопутных фрон-

the plants supplying naval weapons from Donbass and from the Central Industrial Region stopped working. Inland shipbuilding enterprises, which had never built anything more complicated than a water taxi, were able to organize the production of combat boats, but nothing more than that.

The situation with maintaining the combat capabilities of the Navy was literally catastrophic. The rapid loss of shipyards in the south of the country and the siege of Leningrad resulted in the loss of more than half of the shipbuilding facilities. The situation was aggravated by the fact that the priority attention of the country's leadership was given to the problems of the Army and the Air forces, which undoubtedly was a justified move considering the circumstances. The needs of the Navy were catered for last and with whatever funds remained.

Truth be told, attempts were made to change the dramatic situation with providing the Navy with new ships. As a rule, they coincided with improvements in the situation at the fronts on land. However, the decisions made were never implemented. Besides, the specifics of shipbuilding with its long periods of construction did not allow to get results in the shortest time possible.

In this situation, the only way to significantly strengthen the Navy was assistance from the outside, and in light of this, it was only logical to ask the Allies – the largest naval powers, the UK and the USA – for help. The first merchant ships that came with convoys to the USSR, delivered proximity mines, sweeps, and ship anti-aircraft guns¹. Less than a month and a half later, British mines were used by the Black Sea Fleet near Ochakov and Odessa. However, not everything

went smoothly, and implementation of the marine section of the Lend-Lease program faced a number of both objective and subjective difficulties.

First, the USA and the UK gave a much greater priority to the war in the ocean than the Soviet Union did to the war at sea. Therefore, the sacrifices that the Allies could make in the field of ground weapons seemed unacceptable when it came to naval supplies.

Second, focusing on the Soviet Union exclusively as the main participant in the land war, the British-American Allies strictly controlled their aid for the Navy and Air Forces. The supplies were strictly within the scope of practical demands in these areas².

Third, all relatively large ships received from the Allies could only be used in the Northern and Pacific naval theaters. Redeployment of even small ships and boats that did not fit into a railroad car along inland waterways to the Baltic and the Black Sea was fraught with a number of unavoidable limitations. In particular, the river regimes in the European part of the country limited such inter-theater redeployment to several months a year.

How can the contribution of the Allies to maintaining the combat capabilities of the Soviet Navy be assessed. The Allied supplies can be divided into three large groups:

- warships;
- aviation products;
- various weapons and equipment supplied separately from ships and aircraft.

The importance of each of the groups changed over the course of the war. In 1941–1943, deliveries of certain types of weapons were of the greatest priority. Since 1944, the supply of warships became increasingly important. Aviation equipment was

тах. Однако, во-первых, эти решения никогда так и не выполнялись. Во-вторых, специфика судостроения с его длительными построечными циклами не позволяла получить результаты в кратчайшие сроки.

В этой ситуации единственным путем существенного усиления флота стала внешняя помощь, и в свете этого стало логичным обращение к помощи своих союзников, крупнейших морских держав – Великобритании и США. Уже на борту первых транспортов, пришедших с конвоями в СССР, были доставлены неконтактные мины и тралы, корабельные зенитные установки¹. Не прошло и полутора месяцев, как английские мины были использованы для постановок Черноморским флотом у Очакова и Одессы. Однако не все было так просто, и на пути реализации морского раздела программы ленд-лиза имелся как ряд объективных, так и субъективных сложностей.

Во-первых, для США и Великобритании океанская составляющая войны имела несравнимо больший приоритет, чем морская для Советского Союза. Соответственно, те жертвы, на которые могли пойти союзники в области сухопутных вооружений, представлялись неприемлемыми, когда речь заходила о военно-морских поставках.

Во-вторых, ориентируясь в своих планах на Советский Союз исключительно как на главного участника сухопутной войны, англо-американские союзники строго дозировали свою помощь в морской и авиационной области. Принцип поставок, не выходящих за рамки повседневных нужд, в этих сферах соблюдался очень строго².

В-третьих, все относительно крупные корабли, полученные от союзников, могли быть использованы только на Северном и Тихоокеанском морских театрах. Переброска даже

небольших кораблей и катеров, не вписывающихся в железнодорожные габариты, по внутренним водным путям на Балтику и Черное море была сопряжена с рядом неустраимых ограничений. В частности, водный режим рек европейской части страны ограничивал их использование для подобных межтеатровых перебросок несколькими месяцами в году.

Какова же оценка вклада наших союзников в поддержание боеспособности Советского ВМФ? Все союзные поставки можно разделить на три большие группы:

- боевые корабли;
- авиационная техника;
- вооружение и технические средства, поставляемые «россыпью», т.е. отдельно от кораблей или самолетов.

Значимость каждой из этих групп изменялась на протяжении войны. Для периода 1941–1943 гг. наибольшее значение имели поставки отдельных видов вооружения. С 1944 г. все большее место начинают приобретать поставки боевых кораблей. Поставки же авиационной техники велись относительно равномерно.

Наибольшее влияние ленд-лизские поставки оказали на боевую деятельность Северного флота. Это было связано, прежде всего, с наличием непосредственной связи с союзниками на Севере. Учитывая общую слабость корабельного состава Северного флота в начале войны, переданные по ленд-лизу корабли позволили усилить как ударные (торпедные катера), так и эскортные силы флота (противолодочные корабли и тральщики). Поставки современных средств обнаружения позволили несколько улучшить положение в области гидроакустики и радиолокации. Начиная с 1943 г. импортные корабли и катера стали занимать все большее место в обеспечении повседневной деятельности флота.

supplied relatively uniformly and proportionally.

Lend-Lease supplies had the greatest impact on operations of the Northern Fleet. This was primarily due to the direct contact with the Allies in the North. Considering the general weakness of the Northern Fleet structure at the beginning of the war, the ships supplied under Lend-Lease made it possible to strengthen both the strike forces (motor torpedo boats) and the escort forces of the fleet (submarine

chasers and minesweepers). The supply of cutting-edge detection equipment made it possible to somewhat improve the situation with sonars and radars. Since 1943, imported ships and boats increasingly played an important role in the daily operations of the fleet. The transfer of heavy artillery vessels to the Northern Fleet by the Allies, as part of the division of the Italian fleet, even allows us to talk about a balance of the fleet composition in terms of ship classes.

Ships supplied by the Allies for the Soviet Navy³

Ship type	1942	1943	1944	1945	1946	Total
Battleship	—	—	1	—	—	1
Cruiser	—	—	1	—	—	1
Destroyer	—	—	9	—	—	9
Submarine	—	—	3	—	—	3
Frigate	—	—	—	28	—	28
Minesweeper	10	9	3	67	10	99
Large submarine chaser	—	9	21	48	—	78
Small submarine chaser	—	—	56	4	—	60
Motor torpedo boat	—	14	64	78	36	202
Landing craft	—	—	—	43	—	43
Assault boat	—	—	—	6	—	6

Note: Motor torpedo boats assembled at plant No. 5 in Leningrad in 1946 and 1947 from units and parts delivered in bulk are shown under 1946.

A significant number of ships supplied by the USA to the Soviet Pacific Fleet, however, had relatively little military significance. This was due to two things. First, the supplied ships greatly increased the defensive potential of the fleet but had a minor effect on its striking power. Even after the implementation of the so-called Program of October 17, 1944⁴, the Pacific Fleet did not pose a serious threat to the Japanese Navy. Second, the transience of the military campaign and the very nature of the hostilities

(there was no counter-effort from the Imperial Japanese Navy), which does not allow us to correctly assess the actions of the Pacific Fleet forces in August 1945.

The importance of the Lend-Lease ships and boats for the operations of the Black Sea Fleet can be assessed as extremely insignificant. We can only talk about minor episodes at the final stage of the hostilities. In the Baltic Sea, Lend-Lease warships were not used at all. Thus, in the Black and Baltic Seas, the use of Lend-Lease

А с передачей союзниками в состав Северного флота тяжелых артиллерийских кораблей, в счет раздела ВМС

Италии, можно даже говорить и о сбалансированности корабельного состава Северного флота по классам.

Поступление от союзников кораблей для ВМФ СССР³

Класс корабля	1942	1943	1944	1945	1946	Всего
Линкор	—	—	1	—	—	1
Крейсер	—	—	1	—	—	1
Эсминец	—	—	9	—	—	9
Подводная лодка	—	—	3	—	—	3
Фрегат	—	—	—	28	—	28
Тральщик	10	9	3	67	10	99
Большой охотник	—	9	21	48	—	78
Малый охотник	—	—	56	4	—	60
Торпедный катер	—	14	64	78	36	202
Десантное судно	—	—	—	43	—	43
Десантный катер	—	—	—	6	—	6

Примечание. Торпедные катера, собранные заводом № 5 в Ленинграде в 1946 г. и 1947 г. из узлов и деталей, доставленных россыпью, показаны под 1946 г.

Значительное число кораблей, переданных США советскому Тихоокеанскому флоту, тем не менее, имело сравнительно небольшое военное значение. Это обусловлено двумя обстоятельствами. Во-первых, переданные корабли существенно усиливали оборонительные возможности флота, но весьма скромно сказались на его ударной мощи. Даже после реализации в полном объеме так называемой «программы 17 октября 1944 г.»⁴ Тихоокеанский флот не представлял из себя серьезного противника для флота Японии. Во-вторых, скоротечность военной кампании и сам характер боевых действий (противодействие со стороны императорского флота отсутствовало), позволяют корректно оценить действия сил ТОФ в августе 1945 г.

Значение кораблей и катеров, полученных по ленд-лизу, в боевой деятельности Черноморского флота может быть оценено как чрезвычайно незначительное. Фактически речь

идет о небольших эпизодах на завершающем этапе боевых действий. На Балтике боевые корабли ленд-лиза вообще не применялись. Таким образом, на Черном и Балтийском морях применение ленд-лизированной техники было или минимальным, или приобрело значительные масштабы в конце войны, когда ее исход уже не вызывал сомнений. При всем уважении к защитникам советского Севера значимость двух других западных театров для судеб страны была несоизмеримо выше. И воевали на этих театрах, в основном, отечественным оружием. Хотя, справедливости ради, следует отметить, что отсутствие в боевом составе этих флотов импортных боевых кораблей зачастую негативным образом сказалось на решении боевых задач.

Использование боевых кораблей, полученных от союзников. Что же представляли собой боевые корабли и

supplies was either minimal or acquired significant proportions at the end of the war when no one was any longer in doubt about its outcome. With due respect to the defenders of the Soviet North, the significance of the other two Western theaters of operations for the country was incomparably greater. In these theaters, the troops mainly used Soviet weapons. Although, truth be told, absence of imported warships in the two fleets often had a negative effect on their operations.

Using warships supplied by the Allies. What kind warships and boats were delivered to the Soviet Union under Lend-Lease? It should be mentioned straight away that in the overwhelming majority of cases they were superior to their Soviet counterparts in terms of combat qualities.

Escort ships (SC-class subchasers and Tacoma-class frigates) were optimized for anti-submarine defense and had good seaworthiness and cruising range for ships of their class. Only subchasers of the Northern Fleet were used for their intended purpose (against submarines). In the Northern theater of operations, these ships were used intensively, despite the fact that their seaworthiness did not always meet the requirements for the Arctic conditions. Quite large losses (four ships) were primarily due to shortcomings in the tactical training of their command staff and poor skills of operating the latest types of weapons and surveillance equipment (radars and sonars).

Of great importance for the Northern Fleet was the supply of minesweepers, first from the UK and then from the USA. The TAM minesweepers that arrived in 1942 made it possible to minimize the results of a large-scale mine-barrage

operation of German submarines in the Kara Sea close to the most important shipping lanes in the Arctic. Throughout 1943, these were the only ships in the North capable of dealing with magnetic mines of the enemy. American-built AM minesweepers had to solve a slightly different task. Considering their extremely powerful anti-submarine weapons and effective sonar equipment, the command of the Northern Fleet used them for the most part in anti-submarine defense. The American-built minesweeper T-116 (type AM) has a track record of sinking one submarine, which became the only victory of a Northern Fleet surface ship over a submarine confirmed by the enemy. The losses incurred in solving ASW missions were due to tactical errors of command staff of the convoy that these minesweepers accompanied. Despite the fact that AM minesweepers were rarely used for their intended purpose, they were the only ships in the North equipped with high-performance sweeps for destruction of contact and proximity mines.

The minesweepers supplied under Lend-Lease played a certain role after the war as well. They were instrumental in cleaning the seas of the Northern and Pacific theaters of operations. At the same time, in the Baltic Sea, where the mine threat was the greatest, the number of Lend-Lease minesweepers was much less than the number of minesweepers of the former German fleet received as part of reparations.

American-built motor torpedo boats (of the Vosper, Higgins and Elco types), which made up a large and better part of the Northern Fleet's motor torpedo boat brigade, achieved success in the fight against the enemy ships in 1944⁵. Their efficiency in

катера, поставленные Советскому Союзу по ленд-лизу? Скажем сразу, что в подавляющем большинстве случаев они превосходили по боевым качествам свои советские аналоги.

Эскортные корабли (большие охотники типа SC и фрегаты типа «Тасома») были оптимизированы для решения задач противолодочной обороны, имели хорошую мореходность и дальность плавания для кораблей своего класса. Опыт использования по их прямому назначению (т.е. борьбе с подводными лодками) был получен только большими охотниками Северного флота. На северном театре эти корабли интенсивно эксплуатировались, несмотря на то, что для условий Заполярья их мореходность не всегда удовлетворяла предъявляемым требованиям. Довольно большие потери (четыре корабля) были обусловлены в первую очередь недостатками в тактической подготовке командного состава и слабым владением новейшими видами оружия и средств наблюдения (радиолокации и гидроакустики).

Очень ценным приобретением для Северного флота явилась поставка тральщиков сначала из Великобритании, а затем из США. Прибывшие в 1942 г. тральщики типа ТАМ позволили свести до минимума результаты широкомасштабной минно-заградительной операции немецких подводных лодок в Карском море на подступах к важнейшим узлам коммуникаций в Арктике. На протяжении всего 1943 г. это были единственные корабли на Севере, способные бороться с магнитными минами противника. Несколько иную задачу решали тральщики типа АМ американской постройки. Учитывая их очень мощное противолодочное вооружение и эффективное гидроакустическое оборудование, командование Северного флота использовало их большей ча-

стью для решения задач противолодочной обороны. На счету тральщика американской постройки Т-116 (типа АМ) единственная подтвержденная противной стороной победа надводного корабля Северного флота над субмариной противника. Понесенные при решении задач ПЛО потери были обусловлены тактическими ошибками командиров конвоев, которые эти тральщики сопровождали. Несмотря на то, что по своему прямому назначению тральщики типа АМ использовались редко, это были единственные на Севере корабли, оснащенные высокопроизводительными тралями для уничтожения контактных и неконтактных мин.

Определенную роль тральщики, поставленные по ленд-лизу, сыграли в проведении послевоенного траления. Наибольшее значение их деятельность имела для очистки акваторий морей Северного и Тихоокеанского театров. В то же время на Балтике, где минная опасность была наибольшей, число импортных тральщиков значительно уступало числу тралящих кораблей бывшего германского флота, полученных по репарациям.

Торпедные катера американской постройки (типов «Vosper», «Higgins» и ELCO), составившие большую и качественно лучшую часть бригады торпедных катеров Северного флота, в 1944 г. добились значительных успехов в борьбе с судоходством противника⁵. Эффективность их действий за одну кампанию была больше, чем результаты действий торпедных катеров всего советского ВМФ за 1941–1943 гг.⁶ Эти успехи были напрямую связаны со значительно более высокими тактико-техническими характеристиками катеров ленд-лиза по сравнению с катерами отечественной постройки. Большая мореходность и дальность плавания позволяли

one campaign was greater than that of motor torpedo boats of the entire Soviet Navy in 1941–1943⁶. The success was related to the significantly better tactical and technical characteristics of Lend-Lease boats in comparison to Soviet-built boats. Good seaworthiness and a long cruising range made it possible to expand the area of operations along the enemy shipping lanes. Their relatively large size and powerful defensive armament increased their chances in collisions with enemy escort ships. The higher number of motor torpedo boats in the Northern Fleet, mainly due to American supplies, made it possible to switch to more efficient search tactics in large groups. For the first time in field conditions, they successfully used radars to detect the enemy in low-visibility conditions. Unfortunately, Lend-Lease motor torpedo boats were redeployed to the Baltic and the Black Seas too late and did not lead to the results that one could have expected.

Small subchasers (PTC type) supplied by the USA had, unlike other Lend-Lease ships, unimpressive characteristics. However, they were not much inferior to the numerous patrol boats of the Soviet Navy and could be used for a variety of tasks typical for this class of boats.

The only class of ships that had no direct analogs in the Soviet fleet were the landing craft supplied by the USA (LCI and LCT types). They could transport personnel and heavy equipment over considerable distances. However, delivered to the Pacific Fleet, they could not fully realize their potential due to the transience of the campaign in the Far East⁷.

In addition to the warships supplied under Lend-Lease, the Soviet Union received a battleship, a light cruiser,

nine destroyers and four submarines as part of the division of the Italian fleet. The ships supplied under Lend-Lease, as a rule, were brand new, whereas those supplied as part of the division of the enemy fleet had been in operation for a long time and were worn out and outdated. The only exception was submarines built in 1938–1942. The destroyers had been mothballed for a long time and without permanent crews. This had a negative effect on the ship systems and hulls. This fact was one of the reasons for the rapid death of the destroyer *Deyatelny* in January 1945.

The ships, with the exception of one light cruiser⁸, were transferred by the UK, and in August 1944 they became part of the Northern Fleet squadron. With large artillery ships now in the North, the fleet became more balanced. The presence of an outdated but well-armed battleship theoretically reduced the threat from German heavy ships that were still in service. However, these ships had no actual impact on the situation. Neither the battleship nor the cruiser were engaged in the hostilities. This can be explained, first of all, by a radical change in the theater of operations by that time. Sighting large enemy ships in the Northern Fleet's area of responsibility became unlikely. Only the battleship *Tirpitz* remained in the waters of Northern Norway, but was soon put out of action by British aviation. The heavy cruisers of the Kriegsmarine had to support their ground forces in the Baltics. Second, even in the event of the unexpected arrival of large enemy ships, one can hardly doubt that the Allied fleets would bear the brunt of fighting them. Third, it can be argued with a very high degree of certainty that the persistent desire of the Soviet leadership to

расширить район действий на коммуникациях противника. Относительно крупные размеры и мощное оборонительное вооружение увеличивали шансы их в столкновениях с кораблями охранения противника. Увеличение численности торпедных катеров Северного флота, достигнутое в основном за счет американских поставок, позволило перейти к более эффективной тактике поиска крупными группами. Впервые в боевых условиях ими была успешно применена радиолокация для обнаружения противника в условиях плохой видимости. К сожалению, переброска ленд-лизовских торпедных катеров на Балтику и Черное море запоздала и не привела к результатам, которых можно было бы от этого ожидать.

Малые охотники (типа РТС), полученные из США, имели, в отличие от других кораблей ленд-лиза, посредственные характеристики. Однако по своим данным они мало уступали многочисленным сторожевым катерам ВМФ СССР и могли применяться для решения самых разнообразных задач, решаемым этим классом боевых катеров.

Единственным классом кораблей, не имевшим прямых аналогов в отечественном флоте, были полученные из США десантные корабли (типов LCI и LCT). Они были способны обеспечить переброску личного состава и тяжелой техники на значительные расстояния. Однако поставленные на Тихоокеанский флот, они не смогли в полной мере реализовать свои боевые качества из-за скоротечности кампании на Дальнем Востоке⁷.

Кроме боевых кораблей, переданных по ленд-лизу, Советский Союз получил линейный корабль, легкий крейсер, девять эскадренных миноносцев и четыре подводные лодки в счет раздела флота Италии. Если ко-

рабли, поставляемые по ленд-лизу, как правило, были новой постройки, то передаваемые в счет раздела имели значительный срок службы, к моменту передачи физически и морально устарели. Исключение составили подводные лодки 1938–1942 гг. постройки. Эсминцы длительное время находились на консервации, не имели постоянных экипажей. Это отрицательно сказалось на сохранности технических систем и корпусов кораблей. Данное обстоятельство послужило одной из причин быстрой гибели эсминца «Деятельный» в январе 1945 г.

Корабли, за исключением легкого крейсера⁸, были переданы Великобританией и в августе 1944 г. вошли в состав эскадры Северного флота. Появление на Севере крупных артиллерийских кораблей позволило придать флоту более сбалансированный характер. Наличие хотя и устаревшего, но хорошо вооруженного линейного корабля теоретически снижало угрозу со стороны еще остававшихся в строю тяжелых кораблей Германии. Однако практического влияния на военную ситуацию переданные корабли не оказали. Ни линкор, ни крейсер не принимали участия в боевых действиях. Это объясняется, во-первых, коренным изменением к этому времени обстановки на театре. Появление в зоне ответственности Северного флота крупных кораблей противника стало уже маловероятным. В водах Северной Норвегии оставался только линкор «Тирпиц», вскоре выведенный из строя английской авиацией. Тяжелые крейсера Кригсмарине были связаны выполнением задач поддержки своих сухопутных войск в Прибалтике. Во-вторых, даже в случае неожиданного появления крупных кораблей противника вряд ли можно сомневаться, что основная тяжесть борьбы с ними пала бы на

obtain a battleship was motivated mostly by political rather than military considerations. At the same time, even the German commanders considered the battleship *Arkhangelsk* (the former British *Royal Sovereign*) as something prestigious. This is evidenced by the fact that attempts to destroy the Soviet battleship in a well-protected anchorage were made even when the ship posed no obvious threat to the enemy.

Although the battleship and the cruiser given to the Northern Fleet were not engaged in the hostilities, the fate of the destroyers supplied by the UK was completely different. Since September 1944, these ships bore the brunt of escorting convoys in the Northern Fleet's area of responsibility. This was primarily due to the fact that the Daring-class destroyers (former American "Flush deckers" previously supplied to the UK) had the most advanced and the most powerful anti-submarine weapons among all ships of the Northern Fleet's squadron. In addition, the Soviet destroyers of the Gnevny class (Project 7), which had been in continuous operation since 1941, had significant wear and tear on their systems, especially the engine-boiler group, and had to be serviced. The share of Lend-Lease destroyers was especially high in convoy operations in the first quarter of 1945, when Soviet-built destroyers were not allowed to go to sea⁹. Remarkably, although the British ships were classified as destroyers, they should have been classified as frigates or destroyer escorts. It should be emphasized that new crews of the ships were slow in learning how to operate new weapons. For example, only five of the nine destroyers used the Hedgehog mortars in their sorties. At the same

time, three of those five fired them only several times¹⁰.

British submarines (S and U class) had rather good characteristics, roughly corresponding to those of the best Soviet S-class boats (IX-bis series). In addition, British boats had much better detection technologies – cutting-edge sonar stations, as well as search radars of the 291W type. Two of the three boats supplied to the Northern Fleet had been engaged in the Petsamo-Kirkenes offensive. Two of the three enemy ships that sank during the offensive sank because of them. The success of the submarines was due to the good training of their crews and extensive expertise of their command staff. However, Soviet troops did not have time to master the new technological means of detection in this case either.

Naval aviation Lend-Lease. Allied supplies of naval aviation equipment were carried out within the framework of general supplies for the Red Army Air Force. The exception was the Catalina seaplanes specially ordered for the Navy. As a rule, all types of aircraft supplied under Lend-Lease had very good tactical and technical characteristics, powerful weapons, and cutting-edge communications technologies.

Imported fighter jets were engaged in the Air Forces of all fleets, with the largest share in the air forces of the Northern Fleet, making up to 80 percent of the number of fighter aircraft at certain periods. In 1942–1944, Lend-Lease fighters bore the brunt of air battles in the skies of the Arctic. In the air forces of the Black Sea Fleet, imported fighters began to occupy an important place in the middle of 1943. However, a significant supply of Lend-Lease equipment was

союзные флоты. В-третьих, с очень большой долей уверенности можно утверждать, что настойчивое стремление советского руководства получить линейный корабль в большей степени диктовалось политическими, чем военными, соображениями. При этом характерно, что и германское командование рассматривало линкор «Архангельск» (бывший английский «Royal Sovereign») как элемент престижа. Об этом говорит тот факт, что попытки уничтожить советский линкор на хорошо защищенной якорной стоянке предпринимались при отсутствии явной угрозы, исходящей от данного корабля.

Если линкор и крейсер, переданные Северному флоту, участия в боевых действиях не принимали, то совершенно иначе складывалась боевая карьера полученных от Великобритании эсминцев. На эти корабли с сентября 1944 г. легла основная нагрузка по проводке конвоев в зоне ответственности Северного флота. Это в первую очередь объясняется тем, что эсминцы типа «Дерзкий» (бывшие американские «флэшдекеры» ранее переданные Великобритании) имели наиболее совершенное по качеству и самое мощное по количеству противолодочное вооружение среди всех кораблей эскадры Северного флота. Кроме того, отечественные эсминцы типа «Гневный» (проект 7), находившиеся в непрерывной эксплуатации с 1941 г., имели значительный износ механизмов, особенно машинно-котельной группы, и требовали ремонта. Особенно велик был удельный вес ленд-лизовских эсминцев в конвойных операциях первого квартала 1945 г., когда эсминцам советской постройки было запрещено выходить в море⁹. Отметим, что хотя английские корабли и классифицировались как «эскадренные миноносцы», но, скорее

всего, должны были быть отнесены к «фрегатам» или «эскортным миноносцам». Следует особо подчеркнуть, что степень освоения экипажами переданных кораблей новых средств вооружения была недостаточно высокой. Например, бомбометы «Хеджехог» в боевых походах использовали всего пять из девяти эсминцев. При этом три из пяти сделали из них всего по несколько залпов¹⁰.

Подводные лодки английской постройки (типов S и U) имели достаточно высокие характеристики, примерно соответствовавшие таковым лучших советских лодок типа «С» (IX-бис серии). Кроме того, «англичанки» имели более совершенные средства обнаружения – современные гидроакустические станции, а также поисковые радиолокаторы типа 291W. Две из трех прибывших на Север лодок успели принять участие в Петсамо-Киркенесской операции. На их счету два из трех потопленных в ходе операции кораблей противника. Успехи лодок следует отнести на счет хорошей подготовки экипажей и большого боевого опыта командиров. Однако и в этом случае наши моряки не успели в совершенстве освоить новые технические средства обнаружения.

Морской авиационный ленд-лиз. Поставки союзниками авиационной техники для морской авиации осуществлялись в рамках общих поставок для ВВС Красной армии. Исключение составили гидросамолеты «Каталина», специально заказанные для флота. Как правило, все типы самолетов, поставляемые по ленд-лизу, имели высокие тактико-технические характеристики и мощное вооружение, были прекрасно оснащены средствами радиосвязи.

Самолеты-истребители импортного производства воевали в составе

after the end of the hostilities in the Black Sea. As for the Baltic Fleet, throughout the war it was mainly equipped with Soviet fighters. The exception was in 1942–1943, when one air regiment used British Hurricane fighters.

The use of imported fighters did not fundamentally differ from the use of Soviet-produced aircraft. The efficiency of both of them was determined not by the differences in their technological characteristics but rather by the skills of their pilots and the ability of command staff to competently plan and control air combat. Of course, this issue deserves a separate detailed study. However, even today, according to the results of the study of air combat efficiency of individual pilots, it can be argued that with the same qualifications of pilots, the efficiency of their actions depends little on the type of aircraft they fly.

An important place in the mine and torpedo aviation of the Navy belonged to American A-20 bombers (Boston). The proportion of imported aircraft in the mine and torpedo aviation of the Black Sea Fleet was relatively small, whereas in the aviation of the Northern and Baltic Fleets since the end of 1944, they constituted the overwhelming majority of torpedo bombers. This was due to the fact that the production of Soviet heavy aircraft throughout the war did not meet the needs of all potential customers and the overwhelming majority of such aircraft became part of the long-range air force, which was a strategic tool of the High Command. Boston aircraft significantly outperformed the main Soviet Il-4 torpedo bomber in all respects. It should be noted that American aircraft were much more comfortable for crews, which was

important for long-distance flights. At the same time, the flight range of the Ilyushin aircraft was not of particular importance since the Soviet naval air forces operated at relatively short distances from their airfields.

The Bostons played a significant role in the operations of the Soviet mine and torpedo aviation. In 1944–1945, they accounted for most of the disabled enemy ships and vessels. However, the relative efficiency defined as the ratio of resources per victory was lower for American-made torpedo bombers than for their Soviet counterparts¹¹. This, however, does not disprove the technical merits of American aircraft. The efficiency of torpedo bombers largely depends on the weapons they use and not on the performance of the aircraft.

The American P-40 Kittyhawk fighter bombers occupy a very special place in the history of the naval aviation. They were used exclusively in the Northern Fleet against enemy merchant shipping. At the same time, in terms of the number of disabled small warships and coasters, Kittyhawks took first place among other types of attack aircraft. The success was facilitated by the harmonious combination of high flight performance of the aircraft with the proper tactics used. Unfortunately, this positive experience was not widely replicated by other fleets¹².

The only aircraft specially supplied for the naval air forces was the long-range naval reconnaissance aircraft, the Catalina seaplane. This aircraft was significantly superior to Soviet seaplanes in terms of naval reconnaissance and anti-submarine defense, which was greatly facilitated by its various on-board equipment, including the radar. The aircraft scored

ВВС всех флотов. Наибольший удельный вес они занимали в авиации Северного флота, составляя в отдельные периоды до 80 % истребительной авиации. В 1942–1944 гг. ленд-лизские истребители вынесли на себе основную тяжесть воздушных боев в небе Заполярья. В авиации Черноморского флота импортные истребители начинают занимать существенное место с середины 1943 г. Но значительное поступление ленд-лизской техники отмечается уже после завершения боевых действий на Черном море. Истребительная авиация Балтийского флота на протяжении всей войны была в основном укомплектована самолетами отечественного производства. Исключение составил период 1942–1943 гг., когда один авиаполк использовал английские истребители «Харрикейн».

Использование импортных истребителей принципиально не отличалось от использования машин отечественного производства. Эффективность и тех и других определялась не столько различиями в их качественных характеристиках, сколько мастерством пилотов и умением командиров грамотно планировать и управлять воздушным боем. Разумеется, этот вопрос требует отдельного обстоятельного исследования. Однако и на сегодняшний момент, по результатам исследования результативности воздушных боев отдельных пилотов, можно утверждать, что при одинаковой квалификации летчиков эффективность их действий мало зависела от типа машины, на которой они воевали.

Существенное место в минно-торпедной авиации ВМФ заняли американские бомбардировщики типа А-20 («Бостон»). Правда, удельный вес импортных машин в минно-торпедной авиации Черноморского флота был от-

носительно невелик. Но в авиации Северного и Балтийского флотов с конца 1944 г. они составляли подавляющую массу самолетов-торпедоносцев. Это было связано с тем, что выпуск тяжелых самолетов отечественной промышленностью на протяжении всей войны не обеспечивал потребности всех потенциальных заказчиков, и подавляющая часть таких машин отправлялась в авиацию дальнего действия, являвшуюся стратегическим инструментом Верховного командования. Самолеты «Бостон» существенно превосходили основной отечественный торпедоносец Ил-4 по всем характеристикам. Следует отметить, куда более комфортные условия для экипажей на борту американских машин, что было немаловажно при дальних полетах. При этом вдвое большая дальность полета самолета С.В. Ильюшина особого значения не имела, так как наша морская авиация действовала на сравнительно небольших расстояниях от своих аэродромов.

«Бостоны» сыграли значительную роль в боевых действиях советской минно-торпедной авиации. В 1944–1945 гг. на их счету большая часть выведенных из строя вражеских кораблей и судов. Однако относительная эффективность, определяемая как затрата ресурсов на одну достигнутую победу, у самолетов-торпедоносцев американского производства ниже, чем у отечественных машин¹¹. Данный вывод, впрочем, вовсе не оспаривает технического совершенства американских самолетов. Эффективность торпедоносцев в значительной мере зависит от специфики применяемого ими оружия, а не от летных данных самолетов-носителей.

Совершенно особое место занимают в истории боевого применения авиации ВМФ американские истребители-бомбардировщики Р-40 «Китти-

high points from Soviet pilots, but the efficiency of its use was significantly reduced due to poor skills of flight crews in operating fundamentally new radio-electronic equipment. Remarkably, the American aircraft played a significant role in developing requirements for Soviet seaplanes of the new, post-war generation.

Use by the Soviet Navy of certain types of weapons and equipment supplied under Lend-Lease.

A significant place in the total volume of naval supplies of the Allies belongs to weapons and equipment supplied in bulk, i.e. separate from ships and aircraft. Of these, the supply of British proximity induction mines had the most substantial impact on the efficiency of the operations of the Soviet Navy. British mines were used only by the Black Sea Fleet and the Baltic Fleet, while the greatest efficiency of their use was achieved in the Black Sea theater of operations. The Black Sea Fleet sailors, who widely and wisely used proximity mines, inflicted significant losses on the enemy in 1941–1943. In the Baltic Sea, British mines began to be extensively used in 1943. The results were worse than in the Black Sea. However, here, too, a number of large ships were destroyed. In general, the efficiency of British mines was very high. It should be noted that British mines became a model for the development of similar Soviet AMD-1 bottom mines, the production of which was launched in the second half of the war.

Together with proximity mines, the Allies also supplied equipment for dealing with them. The USSR received acoustic and electromagnetic sweeps (including coastal and river ones), as well as high-performance Oropesa type

contact sweeps, which were superior to their Soviet counterparts in terms of their characteristics.

During the war, Soviet enterprises could not master the production of a sweep similar to the British LL type. The Soviet MT type sweeps, modeled on the Oropesa contact sweep, were, nevertheless, inferior to their British counterpart. However, despite the indisputable advantages of imported sweeps, they were not widely used by the Soviet Navy. The reason for this was the absence of minesweepers, the tactical and technical characteristics of which made it possible to fully utilize the potential of both electromagnetic and contact imported sweeps. Acoustic sweeps received from the Allies became more widespread since there was no need to significantly re-equip minesweepers. However, in this case, Soviet enterprises quickly started the production of acoustic sweeps of their own design.

The fact that the Soviet Navy was not able to equip its ships with small-caliber automatic anti-aircraft artillery guns before the war had a negative impact on its operations. The capacity of the Soviet artillery industry turned out to be insufficient to make up for this deficiency even after the outbreak of hostilities. In fact, there was no small-caliber automatic gun suitable for installation on low-tonnage boats. Most of the ships mobilized at the beginning of the war were armed with guns hardly suitable to repel attacks from the air. This problem was partially solved when the Soviet Navy was supplied with Oerlikon 20 mm automatic cannons and heavy machine guns. As for the Soviet combatant craft mass-produced during the war, the focus was specifically on equipping them with imported weapons. However,

хаук». Они использовались исключительно на Северном флоте для борьбы с судоходством противника. При этом по числу выведенных из строя малых боевых кораблей и каботажных судов «Киттихауки» заняли первое место среди других типов ударных самолетов. В данном случае успеху способствовало гармоничное сочетание высоких летных данных самолета с правильно выбранной тактикой его применения. К сожалению, на других флотах этот положительный опыт не получил широкого распространения¹².

Единственным самолетом, поставляемым специально для морской авиации, стал дальний морской разведчик гидросамолет «Каталина». Эта машина значительно превосходила отечественные гидросамолеты в решении задач морской разведки и противолодочной обороны, чему немало способствовало его разнообразное бортовое оборудование, в том числе РЛС. Самолет заслужил высокую оценку советских экипажей, но эффективность его использования существенно снижалась слабым освоением летным составом принципиально нового радиоэлектронного оборудования. Отметим, что американская машина сыграла значительную роль в выработке требований к отечественным гидросамолетам нового, послевоенного поколения.

Использование советским ВМФ отдельных видов вооружения и техники, поставленных по ленд-лизу. Значительное место в общем объеме военно-морских поставок союзников занимали вооружение и технические средства, поставляемые «россыпью», т.е. отдельно от кораблей или самолетов. Наиболее значительное влияние на эффективность боевой деятельности советского ВМФ оказали поставки неконтактных индукционных мин

английского производства. Английские мины использовались только Черноморским и Балтийским флотом, при этом наибольшая эффективность их применения была достигнута на черноморском театре действий. Широко и тактически грамотно применяя неконтактное минное оружие моряки-черноморцы в 1941–1943 гг. нанесли врагу чувствительные потери. На Балтике английские мины стали массированно применяться с 1943 г. Результаты использования были ниже, чем на Черном море. Однако и здесь ряд крупных судов погибли на минах английского производства. В целом результативность минного оружия британского производства оказалась весьма высока. Следует отметить, что мины британского производства стали образцом для разработки аналогичных отечественных мин семейства АМД-1, выпуск которых был налажен во второй половине войны.

Одновременно с неконтактными минами союзники поставляли и средства борьбы с ними. СССР передавались акустические и электромагнитные тралы (в том числе береговые и речные), а также высокопроизводительные тралы для контактного траления типа «Оропеза», которые по своим основным характеристикам превосходили советские аналоги.

В годы войны советская промышленность не смогла освоить производство трала, подобного английскому типа LL. Созданные по образцу контактного трала «Оропеза» советские тралы семейства МТ, тем не менее, уступали своему английскому аналогу. Однако, несмотря на неоспоримое преимущество импортных тралов, широкого распространения они в отечественном флоте не получили. Причиной этого было отсутствие минных тральщиков, тактико-технические характеристики которых позволяли

the large-scale supply of anti-aircraft guns and large-caliber machine guns to the fleets began only in 1943. By this time, the threat of air attacks had weakened significantly in all theaters of operations since Soviet tanks – the best anti-aircraft defense in the world – had entered into action in the Luftwaffe airfields.

The Allies provided significant assistance in equipping Soviet ships with cutting-edge hydroacoustic equipment. The ASDIK sonar systems supplied from the UK were better than the Soviet Tamir sonars in all respects. Only by the end of the war, Soviet enterprises began to produce the Tamir-9 sonars in small quantities, which were similar to the British counterparts. The imported hydroacoustic equipment was most instrumental in the operations of submarines of the Northern Fleet. Thanks to the installation of the ASDIK-129 sonars, the Northern Fleet's submarines were able to "see" underwater mines from anti-submarine barriers placed by the enemy off the coast of Northern Norway and evade them. Since the British sonar systems had better characteristics than the Soviet ones when operating a listening sweep, the new equipment enhanced the potential for detecting targets under water. The Soviet S-101 submarine discovered and destroyed the German U-639 submarine on August 28, 1943, thanks to the data obtained with the British sonar system.

Since 1942, a large number of British-made sonars were installed on surface ships of the Northern Fleet. However, despite their extensive use, no reliable cases of destruction of enemy submarines with the help of the British sonar systems have been identified to date. This can be partly explained by the complex hydrological

features of the Arctic seas, and partly by poor personnel training and flawed tactics. In 1944, some ships of the Baltic Fleet also received the ASDIK sonars. However, in this theater of operations sonars were used less extensively than in the North, and the only enemy submarine was destroyed by the MO-103 subchaser equipped with the imported equipment. The Black Sea Fleet practically did not use the British sonars in its operations.

Before the end of the war, the Soviet radio industry only started the mass production of radars for detecting air targets. Gun laying systems for anti-aircraft artillery that were a reproduction of a British system were also produced. Ship radar stations were not mass-produced until 1945. Therefore, the vast majority of radars installed during the war on Soviet ships were imported. By the end of the war, almost all large ships of the Soviet Navy were equipped with various purpose radars. However, the speed of supply of radar stations was slow and Soviet-built ships used radars in their operations only at the end of 1944 and the beginning of 1945, and only in the Northern Fleet. The ships of the Black Sea Fleet had radars installed only after the end of the war. In the Baltic Fleet, radars were installed on a number of ships at the end of 1944, although there is no information about their use in operations. Gun laying systems for the naval anti-aircraft defense were much more widely used in operations. However, almost until the end of the war, there were only a few of such systems in the fleets. Radars supplied under Lend-Lease were of much greater importance as samples for the development of similar Soviet stations. After the war, a number of imported radars were almost completely

в полной мере использовать все возможности как электромагнитных, так и контактных импортных тралов. Больше распространение получили полученные от союзников акустические тралы, для использования которых не требовалось значительно переоборудовать тралящие корабли. Но в данном случае советская промышленность смогла быстро наладить выпуск акустических тралов собственной разработки.

Допущенное перед войной отставание советского ВМФ в оснащении кораблей малокалиберной автоматической зенитной артиллерией отрицательно сказалось на успешности ведения им боевых действий. Мощности отечественной артиллерийской промышленности оказались недостаточны и после начала боевых действий. Фактически отсутствовала автоматическая пушка малого калибра, пригодная для установки на малотоннажных катерах. Большинство мобилизованных с началом войны судов вооружалось артиллерией, мало пригодной для отражения атак с воздуха. Частично эта проблема была решена поставкой ВМФ СССР 20-мм автоматических пушек «Эрликон» и крупнокалиберных пулеметов. Система вооружения отечественных боевых катеров, серийно строившихся во время войны, была ориентирована именно на поставки вооружения из-за рубежа. Однако широкомасштабное поступление зенитных автоматов и крупнокалиберных пулеметов на флоты началось только с 1943 г. К этому времени угроза с воздуха на всех театрах значительно ослабла, поскольку в дело вступила лучшая в мире ПВО – советские танки на аэродромах Люфтваффе.

Значительную помощь оказали союзники в оснащении советских кораблей современными гидроакустиче-

скими средствами. Поставляемые из Англии гидроакустические станции «Асдик» по всем параметрам превосходили отечественные гидролокаторы семейства «Тамир». Только к концу войны отечественная промышленность стала в незначительных количествах выпускать гидроакустическую станцию «Тамир-9», приближающуюся по характеристикам к английским аналогам. В наибольшей степени импортная гидроакустическая аппаратура проявила себя в боевой деятельности подводных лодок Северного флота. Благодаря установке на них гидролокаторов «Асдик-129» подводники-североморцы получили возможность «видеть» под водой вражеские мины из противолодочных заграждений, выставленных противником у берегов Северной Норвегии, и уклоняться от них. Так как английские гидроакустические приборы имели лучшие характеристики, чем отечественные, также при работе в режиме шумопеленгования, то новое оборудование расширило возможности по обнаружению целей при плавании в подводном положении. Советская подводная лодка С-101 обнаружила и уничтожила немецкую субмарину U-639 28 августа 1943 г. именно по данным английской гидроакустической станции.

Начиная с 1942 г., большое число гидролокаторов английского производства было установлено на надводных кораблях Северного флота. Однако, несмотря на интенсивность применения, достоверных случаев уничтожения с помощью английской гидроакустики субмарин противника на сегодняшний день не выявлено. Частично это можно объяснить сложной гидрологией полярных морей, частично – слабой подготовкой личного состава и несовершенной тактикой. В 1944 г. часть кораблей Балтийского

replicated and mass-produced by the Soviet industry.

Conclusion. To sum up, there is no doubt that the Soviet Navy, like no other branch of the Armed Forces, required effective and varied assistance from the anti-Hitler coalition Allies. It is no secret that most of the Soviet military shipbuilding, and in particular, boatbuilding, relied on the supply of imported engines and weapons. To a great extent, successes of the Northern Fleet at the end of the war were due to the Lend-Lease equipment and weapons. Allied deliveries made it possible not only to increase the number of ships of the Northern Fleet but had a most beneficial effect on the efficiency of their operations.

On the other hand, of course, one can only regret that in 1945 there were no seaworthy and well-armed Elco, Vosper and Higgins motor torpedo boats in the Baltic. The Soviet G-5, D-3 and the first Komsomolets class boats fought the decisive battle with the Kriegsmarine. In general, it seems that the bewitching technological superiority of foreign equipment did not allow to objectively assess the merits of similar Soviet systems. Here is a typical example. Whoever wrote about the British bottom mines with an induction fuse that were successfully used by Soviet sailors in large quantities did not

hesitate to condescendingly mention the imperfection of the Soviet MIRAB proximity mine, the production of which started right before the war. However, a few years ago, Alexander Skrobach, a historian from St. Petersburg, wrote an article "The Ugly Duckling of Mine War"¹³. The article, based on the analysis of both Soviet and trophy German documents, proves that the efficiency of the MIRAB mines was, at least, not lower than that of the British mines¹⁴. In addition, it suddenly turned out that Soviet bottom mines were more difficult to sweep than British ones. Unfortunately, all this became clear seventy years after the war. Several hundred MIRAB mines were left unused in naval warehouses. If you wish, you can find lots of such stories both positive and negative at the same time.

Of course, one cannot deny the great assistance provided by the anti-Hitler coalition countries to the Soviet Union during the war. As for the Lend-Lease supplies for the Navy, in most cases, the technological level of the supplied weapons was higher than that of similar Soviet products. However, this does not eliminate the fact that the superior German army was defeated mainly with weapons made at the factories of the Urals, Siberia and in the cold factory workshops of besieged Leningrad.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Central Naval Archive, Fund 767, Series 1, File 3, starting from sheet 8 onwards.

² Kimball, Warren F. *Stalingrad i dilemma amerikano-sovetskikh otnosheniy* [Stalingrad and Dilemma of the US-Soviet relations] // Stalingrad. Moscow, 1994. Pp. 366–367.

³ For more information about all 989 ships and ships delivered to the USSR under Lend-Lease, see Berezhnoy, S.S. *Flot SSSR: korabli i suda lend-liza* [Fleet of the USSR: ships and ships of the lend-lease]. Reference book. St. Petersburg (editor).

⁴ From May to September 1945, 215 ships, including 28 frigates, 55 minesweepers, 32 submarine chasers and 40 landing craft, changed their flag at the Cold Bay naval base specially created in Alaska.

флота также получила на вооружение гидролокаторы «Асдик». Хотя на этом театре интенсивность использования гидроакустики была меньше, чем на Севере; единственный случай уничтожения вражеской подводной лодки на счету малого охотника МО-103, оснащенного импортной аппаратурой. На Черноморском флоте английские гидролокаторы на советских кораблях в боевых действиях практически не использовались.

Советская радиопромышленность до конца войны смогла освоить относительно массовый выпуск только радиолокаторов обнаружения воздушных целей. Производились также станции орудийной наводки для зенитной артиллерии, представлявшие собой воспроизведение английского аналога. Корабельные радиолокационные станции до 1945 г. серийно не выпускались. Поэтому подавляющее большинство радиолокаторов, установленных в период войны на советских кораблях, были импортного производства. К концу войны почти все крупные корабли ВМФ СССР имели на вооружении РЛС различного назначения. Однако динамика поступления радиолокационных станций была такова, что в боевых действиях корабли отечественной постройки применяли РЛС только в конце 1944 и начале 1945 годов и только на Северном флоте. На кораблях Черноморского флота радиолокаторы стали устанавливаться уже после завершения боевых действий. На Балтийском флоте в конце 1944 г. РЛС получил ряд кораблей, но сведений об их боевом применении нет. Значительно шире применялись в боевых условиях станции орудийной наводки, входившие во флотскую систему ПВО. Однако почти до конца войны таковых насчитывались единичные экземпляры. Куда большее значение получен-

ные по ленд-лизу РЛС имели как образцы для разработки аналогичных советских станций. После войны ряд импортных РЛС были почти полностью скопированы и серийно выпускались отечественной промышленностью.

Заключение. Таким образом с одной стороны, не вызывает сомнения, что советский Военно-морской флот, как ни один другой вид вооруженных сил, нуждался в действенной и разнообразной помощи союзников по Антигитлеровской коалиции. Не секрет, что большая часть отечественной программы военного судостроения, точнее катеростроения, ориентировалась на поставки импортных двигателей и вооружения. Большая часть успехов Северного флота в конце войны также достигнута благодаря ленд-лизовой технике и вооружению. Союзные поставки позволили не только увеличить численный состав сил Северного флота, но и самым положительным образом отразились на эффективности их действий.

С другой стороны, конечно, можно только сожалеть, что на Балтике в 1945 г. отсутствовали мореходные и хорошо вооруженные торпедные катера «Элко», «Воспер» и «Хиггинс». Но их не было, и в решающую схватку с Кригсмарине вступили отечественные Г-5, Д-3 и первые «Комсомольцы». Вообще создается впечатление, что завораживающее техническое совершенство зарубежных образцов не позволило объективно оценить достоинства аналогичных отечественных систем. Вот характерный пример. Кто бы ни писал про английские донные мины с индукционным взрывателем, в больших количествах и успешно применявшихся советскими моряками, обязательно снисходительно упомянет о несовершенстве совет-

⁵ In just a year, the torpedo boats made 344 sorties, used up 135 torpedoes and sank two merchant ships, four small motor boats, two minesweepers and two patrol boats. Two more minesweepers were damaged.

⁶ Bogatyrev, S.V., Larintsev, R.I., Ovcharenko, A.V. *Morskaya voyna v Zapolyarye 1941–1945* [Naval Warfare in the Arctic 1941–1945]. Reference book. Severodvinsk, 2001. P. 85.

⁷ The only time these ships were used for their intended purpose was the landing of troops on an unequipped coast in the operation to seize the Shumshu Island (Kuril Islands) on August 18, 1945.

⁸ The American cruiser Milwaukee, which raised the Soviet flag on April 20, 1944, and became part of the Northern Fleet under the name Murmansk, was the first Allied ship transferred to the USSR as part of the division of the Italian fleet.

⁹ Central Naval Archive. Fund 767, Series 2, File 99, Sheet 158.

¹⁰ Ibid. Sheet 176.

¹¹ Bogatyrev et al. Op. cit. P. 77.

¹² Zablotsky, A.N. Larintsev, R.I. *Kittihauki protiv Krigmarine* [Kittyhawks against the Kriegsmarine] // Zablotsky, A.N. Larintsev, R.I. *Sovetskiye VVS protiv Krigmarine* [Soviet Air Forces against the Kriegsmarine]. Moscow, 2010.

¹³ Skrobach, A.V. *Gadkiy utyonok minnoy voyny* [The Ugly Darkling of Mine War] // *Antologiya voyny* [Anthology of War]. 2013. No. 5.

¹⁴ For example, the results of comparative tests of the Black Sea Fleet showed that the MIRAB mines, being at twice the maximum depths according to its performance characteristics, exploded in 17 % of cases when a target ship passed over them. The British A-I-IV bottom mines under the same conditions did not explode even once in 148 cases!

ской неконтактной мины МИРАБ, запущенной в производство накануне войны. Но вот несколько лет назад санкт-петербургский историк Александр Скробач написал статью «Гадкий утенок минной войны»¹³. В статье на основе анализа как советских, так и трофейных немецких документов убедительно доказано, что эффективность МИРАБов была, как минимум, не ниже, чем у английских образцов¹⁴. Кроме того, неожиданно выяснилось, что советские донные мины вытравить было труднее, чем британские. К сожалению, все это выяснилось через семьдесят лет после войны. А несколько сот изготовленных МИРАБов так и остались лежать на флотских складах. При желании таких сюжетов

со знаком как «плюс», так и «минус» можно найти достаточно много.

Безусловно, нельзя отрицать большую помощь, оказанную странами Антигитлеровской коалиции, Советскому Союзу в годы войны. В большинстве случаев технический уровень поставленного вооружения, если говорить о морской составляющей ленд-лиза, был выше, чем у аналогичных изделий отечественной промышленности. Но такое признание вовсе не отменяет того факта, что совершеннейшая на тот момент в мире военная машина Германии была сломлена в основном оружием, сделанным на заводах Урала, Сибири и в холодных заводских цехах блокадного Ленинграда.

Приложения

¹ ЦВМА, Ф. 767, Оп. 1, Д. 3, Л. 8 и далее.

² Кимболл Уоррен Ф. Сталинград и дилемма американско-советских отношений // Сталинград. М., 1994. С. 366–367.

³ Подробнее обо всех 989 судах и кораблях, поставленных в СССР по ленд-лизу см. Бережной С.С. Флот СССР: корабли и суда ленд-лиза: справ. СПб., 1994. 400 с. (ред.)

⁴ Фактически с мая по сентябрь 1945 г. на специально созданной на Аляске военно-морской базе Колд-Бей сменили флаг 215 кораблей, в том числе 28 фрегатов, 55 тральщиков, 32 больших охотника и 40 десантных кораблей.

⁵ Всего за год торпедные катера совершили 344 выхода, израсходовали 135 торпед и потопили два транспорта, четыре малых судна типа «моторбот», два тральщика и два сторожевика. Еще два тральщика были повреждены.

⁶ Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. Морская война в Заполярье 1941–1945: справ.-хроника. Северодвинск, 2001. С. 85.

⁷ Единственный раз эти корабли были применены по прямому назначению, высадке десанта на необорудованное побережье, – в операции по захвату острова Шумшу (Курильские острова) 18 августа 1945 г.

⁸ Американский крейсер «Milwaukee», поднявший советский флаг 20 апреля 1944 г. и принятый в состав СФ под названием «Мурманск», стал первым кораблем союзников, переданным СССР в счет будущего раздела итальянского флота.

⁹ ЦВМА. Ф. 767. Оп. 2. Д. 99. Л. 158.

¹⁰ Там же. Л. 176.

¹¹ Богатырев С.В. и др. Указ. соч. С. 77.

¹² Заблотский А.Н., Ларинцев Р.И. «Киттихауки» против Кригмарине // А.Н. Заблотский, Р.И. Ларинцев. Советские ВВС против Кригмарине. М., 2010.

¹³ Скробач А.В. Гадкий утенок минной войны // Антология войны. 2013. № 5.

¹⁴ Например, по результатам сравнительных испытаний на Черноморском флоте МИРАБ, находясь на глубинах, в два раза превышающих предельные согласно ТТХ, сработала в 17 % случаев прохода над ней корабля-цели. Английская донная мина типа А-I-IV в тех же условиях при 148 проходах корабля-цели не сработала ни разу!

Duffett N., N.N. Shpanova

ONE-WAY SHIPS*

«Voyage, the worst in the world...», – this is how Winston Churchill, the British Prime Minister, described the northern Arctic convoys, which went to Murmansk and Arkhangelsk with strategic cargo for the Red Army.

In the section “The Frozen Sea – Northern Frontiers: The History of the Defense of the Russian North”¹, devoted to the story associated with the Second World War, the model of transport “Liberty” is presented, telling about the invaluable contribution of ships of this class to the victory over fascism. In the museum, the model appeared for a reason.

The fact is that during the perestroika period, the history of defense against fascism became the basis of cooperation and friendly relations between the Greater Portland of Maine, USA, where the New English Shipping Corporation and Arkhangelsk were located. During World War II, the Corporation produced Liberty-type vessels that crossed seven seas, the Barents Sea, including with strategic cargo for the Red Army. Twin-city relations between our northern territories – Greater Portland and Arkhangelsk have lasted for more than thirty years. The first contract was signed in 1988, which marked the beginning of projects for the exchange of delegations of schoolchildren, students, politicians, artists, representatives of the Ministry of Emergency Situations, etc. Later,



the cities of Kotlas of the Arkhangelsk Region and Waterville, Maine, also signed a cooperation agreement, and in 2016, cooperation began between the

Даффит Н., Н.Н. Шпанова

СУДА НА ОДИН РЕЙС

«Самое ужасное путешествие в мире...», – так охарактеризовал Уинстон Черчилль, британский премьер-министр, северные арктические конвои, которые шли в Мурманск и Архангельск со стратегическим грузом для Красной армии.

В разделе выставки «Студёное море – северные рубежи: история обороны Русского Севера»¹, посвящённом сюжету, связанному со Второй мировой войной, представлена модель транспорта «Либерти», рассказывающая о неоценимом вкладе судов этого класса в победу над фашизмом. В музее модель появилась не просто так. Дело в том, что в перестроечное время история совместной борьбы с фашизмом стала основой сотрудничества и дружеских отношений между Большим Портлендом штата Мэн (США), где находилась Строительная корпорация Новой Англии (New English Shipping Corporation), и Архангельском. Во время Второй мировой войны Корпорация производила суда типа «Либерти», которые прошли семь морей, Баренцево в том числе, со стратегическим грузом для Красной армии. Побратимские отношения между нашими северными территориями – Большим Портлендом и Архангельском – длятся вот уже более тридцати лет. Первый договор был подписан в 1988 г., что положило начало проектов по обмену делегациями школьников, студентов, политиков, художников, представи-

телей Министерства по чрезвычайным ситуациям и т.д. Позже города Котлас Архангельской области и Вокервилль, штат Мэн, также подписали договор о сотрудничестве, а с 2016 г. – началось активное сотрудничество музея Огасты и Архангельского краеведческого музея.

Модель «Либерти» на выставке – подарок Архангельскому краеведческому музею от Архангельского комитета Большого Портленда в год юбилейных тридцатилетних побратимских отношений – впервые представлена в выставочном пространстве. Изготовлена в США, отличается исторической достоверностью и высокой степенью детализации. Модель «Либерти» отсылает нас в 1941 г., когда был принят «Закон по обеспечению защиты Соединённых Штатов», известный больше как «Закон о ленд-лизе», который предусматривал, среди прочего, поставку военной техники, оружия, сырья и т.д. для стран, воюющих против фашистской коалиции. Специальный арктический конвой, получивший название «Дервиш», прибыл 31 августа 1941 г. в Архангельск.

Наиболее массовым военным транспортом, входящим в арктические конвои, были «Либерти» или, как их называли здесь, на Севере, «Либретки» водоизмещением порядка 10 тысяч тонн с пятью грузовыми трюмами. Суда курсировали между Великобританией, Исландией и Северной

Augusta Museum and the Arkhangelsk Regional Museum.

The model “Liberty” at our exhibition – a gift to the Arkhangelsk Regional Museum from the Arkhangelsk Committee of the Greater Portland in the year of 30-year anniversary fraternal relations – was first presented in the exhibition space. Made in the USA, it is distinguished by historical accuracy and a high degree of detail. The Liberty model sends us back to 1941, when the “United States Provision Act” was adopted, better known as Land-Lease, which included, among other things, the supply of military equipment, weapons, raw materials, etc. for countries fighting against the fascist coalition. A special Arctic convoy, dubbed Operation Dervish, arrived on August 31, 1941 in Arkhangelsk.

The most massive military vehicles entering the Arctic convoys were the Liberty, or as they were called here in the North, the Libret, with a displacement of about 10 thousand tons, with five cargo holds. The ships plied between Great Britain, Iceland and North America and the ports of the Soviet Union, located mainly in Murmansk and Arkhangelsk.

Liberty – “disposable vessels”, or “vessels for one flight” have become the most massive military transport. Total in the United States from 1941 to 1945. they were built in 2,710, of which 236, commissioned by the Government, by the New England Building Corporation of South Portland, Mann. The life of the vessels was calculated for five years. But the «one-time vessel» was not quite so. It is known, for example, that after the war, «Liberty», taken from the allies, were distributed to different fleets of the Soviet Union. Most of these vessels formed the basis of the Far Eastern Shipping Company.

In smaller quantities, they remained in the Baltic, as well as in Arkhangelsk and Murmansk.

In the album-reference book S.A. Spirikhina² presents photographs of the ship Oregon Sb Cp, type “Liberty”, built in 1942 in Portland, without significant alterations and repairs, under the Russian name «S. Kirov », which was operated as part of the Northern Shipping Company from 1944 to 1977. The steamship of John Langdon, type “Liberty”, built in 1942 in Los Angeles, was adopted in 1944 as part of the Northern Shipping Company under the name “Tbilisi”. And in 1944 shot down by a German submarine.

From the explosion, the hull of the vessel broke, and the nose part sank. In 1959, in Arkhangelsk, at the Krasnaya Kuznitsa ship repair plant, the nose of the single-type steamer Hores Gray was welded to the place of the broken off nose, after which it was put into operation and incorporated into the Murmansk Shipping Company. In 1977, decommissioned. The American steamer Campfire of earlier construction than the Liberty type entered the Northern Sea Shipping Company from the Allies, although the details of its history are unknown³. On the nose of the ship there was a gun platform, characteristic of the Liberty type, which during operation in peacetime was not even dismantled. Under the name “Surikov” the vessel was in operation until 1956.

But the first “Liberty” with the name “Patrick Henry” descended from the stocks of the shipyard Bethlehem Fairfield in Baltimore on September 27, 1941. In general, the war spurred plans for the US government to build large transport vessels, the need for which appeared in the mid-30s.

It should, however, be noted that the “Liberty” is not the only type of vessel

Америкой и портами Советского Союза, расположенными главным образом в Мурманске и Архангельске.

Либерти – «одноразовые суда», или «суда на один рейс», стали самым массовым транспортом военного времени. Всего на территории США с 1941 по 1945 гг. их было построено 2710, из них 236 – по заказу правительства, Строительной корпорацией Новой Англии Южного Портленда. Срок эксплуатации судов был рассчитан на пять лет. Но «одноразовое судно» не совсем являлось таковым. Известно, например, что после войны «Либерти», принятые от союзников, были распределены по разным пароходствам Советского Союза. Большая часть этих судов составила основу Дальневосточного морского пароходства. В меньшем количестве они остались на Балтике, а также в Архангельске и Мурманске.

В альбоме-справочнике С.А. Спирихина² представлены фотографии парохода «Орегон» («Oregon Sb Cr»), типа «Либерти», построенного в 1942 г. в Портленде, без значительных переделок и ремонтов, под русским названием «С. Киров», который эксплуатировался в составе Северного морского пароходства с 1944 по 1977 г. Пароход «Джон Лангдон» («John Langdon»), типа «Либерти», построенный в 1942 г. в Лос-Анджелесе, был принят в 1944 г. в состав Северного морского пароходства под названием «Тбилиси». В том же году он был атакован немецкой подводной лодкой. От взрыва корпус судна разломился, и носовая часть затонула. В 1959 г. в Архангельске на судоремонтном заводе «Красная Кузница», на место отломившейся носовой части была приварена носовая часть от однотипного парохода «Хорс Грей» («Hores Gray»), после чего он был

введен в эксплуатацию и включен в состав Мурманского морского пароходства. В 1977 г. выведен из эксплуатации американский пароход «Кэмпфайер» («Campfire») более ранней постройки, чем «Либерти». Он поступил в состав Северного морского пароходства от союзников, хотя подробности его истории не известны³. На носу судна имелась характерная для типа «Либерти» оружейная площадка, которая при эксплуатации в мирное время даже не была демонтирована. Под названием «Суриков» судно находилось в эксплуатации до 1956 г.

Но первый «Либерти» с названием «Патрик Генри» сошёл со стапеля верфи Бетлехем-Фэрфилд в Балтиморе 27 сентября 1941 г. Война подстегнула планы правительства США по постройке крупных транспортных судов, потребность в которых появилась в середине 1930-х.

Но «Либерти» не единственный тип судна, выпускаемый Строительной корпорацией Новой Англии Южного Портленда. Она получила заказ от правительства Великобритании на заказ 30 транспортов типа «Оушен» («Ocean») грузоподъемностью около 7 тысяч тонн.

Одна из самых поразительных историй, связанная с производством «Либерти», – скорость производства. Рекорд постройки «Либерти» Строительной корпорацией Новой Англии Южного Портленда – пять дней. Хотя абсолютный рекорд принадлежит верфи Кайзера: в ноябре 1942 г. транспорт «Роберт Е. Пири» (SS «Robert E. Peary») был спущен на воду от момента закладки всего за 4 дня и 15,5 часов. Объясняется это, прежде всего, конструкторскими решениями – отказом от заклёпочных соединений и переходом к цельносварным корпусам, которые собирались как с помо-

built by the New England South Portland Building Corporation. It received an order from the UK Government to order 30 transports of the “Ocean” type with a carrying capacity of about 7 thousand tons.

One of the most striking stories associated with the production of “Liberty” – the speed of ships construction. The record of construction of the Liberty Building Corporation of New England South Portland – five days. Although the absolute record belongs to the Kaiser shipyard: in November 1942 the transport was SS Robert E. Peary, when it took 4 days and 15.5 hours from the moment the ship was laid down to launch.

This is due primarily to design solutions – the transition to all-welded bodies, which was carried out both manually and using electric welding, and the rejection of riveted joints, which also led to quite serious savings. In addition, the designers abandoned the wooden deck flooring, replacing it with cheaper linoleum and mastic. The process technology allowed attracting not only highly skilled workers, but also women and adolescents. It is known that “socialist competition” was characteristic during the production of “Liberty”!

One of the photographs of the exhibition section is the ship Liberty, built by the New England Construction Corporation, named after Edward Crockett, the deceased Associated Press journalist, whose abbreviation is read on the bow of the ship. It is also one of the principles, what name to give Liberty, in honor of the dead or dead.

On November 10, 2001, the Liberty Memorial was opened in Southern Portland, Maine, built on the site overlooking the bay – the place of their production. At the opening, the program of which is also presented at the exhibition, a special guest was invited – Boris Korotyaev, vice-president of the Arkhangelsk club “Brotherhood of Northern Convoys”. His photograph is also presented. And now, residents of the Arkhangelsk region, while in Maine, consider it their duty to visit the Liberty Memorial.

Thus, the Liberty model reminds us of so many things. On the victory over fascism, of the allied countries, on the memory that formed the basis of the special relationship between Great Portland and Arkhangelsk⁴.

It is worth adding that two Liberty ships – John V. Brown in Baltimore and Jeremy O’Brien in San Francisco – have become two floating museums of Liberty history.

References

* Transl. V. Golysheva.

¹ The exhibition was opened in 2020 at the Arkhangelsk Regional Museum of Local Lore (*ed.*).

² Spirikhin S.A. Suda Severnogo morskogo parokhodstva: albom-spravochnik [Ships of the Northern Sea Shipping Company: Album and Reference Book] (Arkhangelsk, 2010).

³ Cargo ship Campfire with a gross tonnage of 5,689 tons was commissioned in 1919 under the name of Ipswich in Chester (USA). In April 1945, the Soviet Purchasing Commission accepted the delivery of the ship in San Francisco. After it had arrived in Vladivostok under the Soviet flag, it became part of the Far East Sea Shipping Company of the People’s Commissariat of the Soviet Navy under the name of Surikov. From 1949 to 1951, it was assigned to the Northern Sea Shipping Company and later to the Baltic Sea Shipping Company. Scrapped on August 24, 1956 (*auth.*).

⁴ It shall be noted that two Liberty ships – namely SS John W. Brown and SS Jeremiah O’Brien in San Francisco – were preserved as museum ships.

щью ручной, так и автоматической электросварки, что позволяло серьезно экономить время. Кроме того, конструкторы отказались от деревянного палубного настила, заменяя его на более дешевые линолеум и мастику. Технология процесса позволяла привлекать не только высококвалифицированных рабочих, но и женщин, подростков. Известно, что «соцсоревнование» было характерно и при производстве «Либерти»!

Одна из фотографий раздела выставки – фотография «Либерти», названного в честь погибшего журналиста агентства «Associated Press» Эдварда Крокетта. Это название читается на носу судна.

Называть «Либерти» в честь погибших или умерших, было традицией при спуске этих судов на воду.

10 ноября 2001 г. в Южном Портленде (штат Мэн) с видом на залив был открыт Мемориал «Либерти», возведенный на месте производства этих судов. На его открытие (программа которого также представлена на выставке) был приглашен особый гость – Борис Коротяев, вице-президент архангельского клуба «Братство северных конвоев» (на выставке есть и его фотография). И сейчас жители Архангельской области, бывая в штате Мэн, считают своим долгом обязательно посетить Мемориал «Либерти». Таким образом, модель «Либерти» – напоминание о многом. О победе над фашизмом стран-союзников, о памяти, которая легла в основу особых отношений между Большим Портлендом и Архангельском⁴.

Приложения

¹ Выставка была открыта в 2020 г. в Архангельском областном краеведческом музее (ред.).

² Спирихин С.А. Суда Северного морского пароходства: альбом-справ. Архангельск, 2010.

³ Пароход «Кэмпфайер» («Campfire»), грузоместимостью 5689 брт, был спущен на воду в 1919 году под наименованием «Ипсвич» (“Ipswich”) в г. Честер (США). В апреле 1945 г. принят в Сан-Франциско Советской закупочной комиссией (СЗК) и по прибытии во Владивосток под советским флагом вошел в состав Дальневосточного морского пароходства Наркомфлота СССР под наименованием «Суриков». С 1949 по 1951 гг. был в составе Северного морского пароходства, потом – Балтийского пароходства. Выведен из эксплуатации 24 августа 1956 г. (ред.).

⁴ Стоит добавить, что два «Либерти» – «Джон В. Браун» в Балтиморе и «Джереми О’Брайен» в Сан-Франциско стали двумя плавучими музеями истории «Либерти».

S.M. Monin

**SELECTING ROUTES FOR SHIPPING STRATEGIC SUPPLIES TO THE USSR
BY THE ALLIES AT THE BEGINNING OF THE GREAT PATRIOTIC WAR***

Right after Nazi Germany attacked the Soviet Union, the UK and the United States declared their readiness to provide the USSR with material aid to fight the aggressor. One of the questions that had to be immediately resolved was the question of the routes of these supplies. There were several options, each one with its own pros and cons, which, in turn, were determined by three main factors: a) geography of the routes, b) logistics, and c) military and political environment along the routes. Russia already had the experience of receiving strategic supplies from its Allies during World War I. Then, aid was delivered via Arkhangelsk and Vladivostok. In the fall 1916, Romanov-on-Murman (present-day Murmansk) became another delivery point, which had been built on purpose as a terminal railroad station and a port for receiving imported goods.

When Moscow, London and Washington started thinking how to send war materials to the Soviet Union, the *Northern (or Polar, Arctic) Route*, the most obvious route that already had been tested in the previous world war, immediately came to mind. It was by the Northern Route that strategic supplies could be delivered most quickly to the ports of the USSR, and from there to the front or to the industrial centers of the European part of the country. Therefore, this shipment



option was especially often used to transport weapons. Hence the increased attention of the Soviets to this route.

Geography. This was the shortest and fastest route to deliver aid to the USSR, which could be covered in 10–14 days. However, sailing along this route was quite difficult due to its geographic position and harsh climate, not to mention collisions with the enemy. The most difficult part of the way to the Soviet ports passed through the Barents Sea. Relatively warm water (Gulf Stream) and air from the Atlantic and cold water and air from the Arctic basin collided there, which resulted in highly changeable weather, constant violent storms and dense fogs. The mixing of waters with different

С.М. Мони́н

ВЫБОР СОЮЗНИКАМИ МАРШРУТОВ ПОСТАВОК СТРАТЕГИЧЕСКИХ ГРУЗОВ В СССР В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Сразу после нападения фашистской Германии на Советский Союз Великобритания и Соединенные Штаты заявили о готовности оказать ему материальную помощь в отражении агрессии. Среди вопросов, которые предстояло немедленно решить, был и вопрос о маршрутах этих поставок. Вариантов было несколько, и у каждого – свои плюсы и минусы, которые, в свою очередь, определялись тремя основными факторами: а) географией маршрута, б) логистикой, в) военно-политической обстановкой на маршруте. У России уже был опыт получения стратегических грузов от своих союзников в годы Первой мировой войны. Тогда поставки шли через Архангельск и Владивосток. Осенью 1916 г. добавился Романов-на-Мурмане (совр. Мурманск), который был специально построен как конечная железнодорожная станция и порт для приема импортных грузов.

Когда в Москве, Лондоне и Вашингтоне стали думать, каким путем отправлять военные грузы в Советский Союз, на первый план сразу же выдвинулся самый очевидный и уже проверенный в предыдущую мировую войну *северный (или полярный, арктический) маршрут*. Именно северным маршрутом стратегические грузы можно было быстрее всего доставить в порты СССР, а оттуда на фронт или в промышленные центры европейской части страны. Поэтому

данный вариант транспортировки особенно часто использовался для перевозки оружия. Отсюда и повышенное внимание советского руководства к этому маршруту.

География. Это был наиболее короткий и быстрый путь поставок в СССР, который можно было преодолеть за 10–14 дней. Однако уже само по себе плавание по этому маршруту, даже если не учитывать противодействие противника, представляло немалую сложность по чисто природно-географическим причинам. Наиболее тяжелый участок на подходах к советским портам проходил по акватории Баренцева моря. Здесь сталкивались относительно теплые воды (Гольфстрим) и воздух с Атлантики и холодные из Арктического бассейна, что предопределяло большую изменчивость погодных условий, постоянные сильные штормы и густые туманы. Смешивание отличавшихся по температуре и солености вод сильно затрудняло работу гидролокаторов противолодочных кораблей.

Баренцеву морю свойственна большая ледовитость. Круглый год свободной ото льда оставалась только его юго-западная часть, где ощущалось теплое Атлантическое течение. Остальная акватория покрывалась льдом, кромка которого зимой опускалась южнее острова Медвежий, а летом поднималась севернее его. Это,

temperature and salinity prevented sonars of anti-submarine ships from working correctly.

The Barents Sea was vastly covered with ice. Only its southwestern part, with a warm Atlantic current, remained free from ice throughout the year. The rest of the water area was covered with ice, which spread south of Bear Island in winter and retreated north of it in summer. As a result, this forced to change the route of convoys that passed either closer to or further away from the mainland, where the enemy fleet and aviation were deployed. In the first case (in winter), the danger of such an approach to the coast was at least partially compensated by the onset of the polar night, even though the night made navigation rather difficult. During the polar day, the Allied convoys were in plain sight and it was extremely difficult for them to hide from German planes and submarines. Because of this, from spring to autumn in 1943–1944, Brits and Americans refused to send convoys to the USSR altogether.

Cold, storms, fog, snow and rain were common during sea voyages to the Soviet ports. The ice crust would build up on the freeboard of vessels. If it was not removed from decks and deck structures, a shift in the center of gravity could affect the stability of the vessel and result in its capsizing. Sailors who found themselves overboard after a shipwreck could only hold out for a few minutes in the icy water, and if help did not come, death was inevitable. It is no coincidence that British Prime Minister W. Churchill called the Arctic convoys the worst journey in the world.

Logistics. Strategic supplies heading to the Soviet Union started

from factories, warehouses and arsenals in the United States and the UK, or were sent to Iceland from the ports of Scotland. There, in Reykjavik or Hwalfjord, in 1941, convoys were formed to be sent to the USSR (only PQ 2 convoy left Liverpool in October). The first Dervish convoy left Iceland on August 21 and arrived in Arkhangelsk on August 31¹. At first, they usually consisted of about a dozen ships (later their number could increase to fifty). The merchant vessels were guarded by British warships. In addition to the close escort, which was supposed to fight off attacks of German submarines and aircraft, heavy support ships (battleships, cruisers, aircraft carriers) were at a distance in case of a large number of enemy warships. On the final section of the route, the Soviet Northern Fleet joined in the escort of the convoys, although its capabilities were very limited.

At first, the port of destination was Arkhangelsk that had the loading and unloading points of Ekonomiya and Bakaritsa. Molotovsk (now Severodvinsk) was also used to unload “foreigners”. However, when frosts set and icebreakers had to be used to escort vessels to Arkhangelsk, convoys (starting with PQ 6 in December) were increasingly sent to ice-free Murmansk. From the very beginning, the use of its harbor proved to be problematic since from the first days of the war Murmansk suffered from intensive bombings. It took German planes just a few minutes to fly to it from the airfields in Petsamo (present-day Pechenga) and Kirkenes. And the front line was just a few dozens of kilometers away.

With the start of Allied deliveries, a sharp increase in the throughput of the northern ports came to the foreground, since at first the ports were clearly not

соответственно, заставляло менять маршрут движения конвоев, которые проходили то ближе, то дальше от материка, где базировались вражеские флот и авиация. В первом случае (зимой) опасность такого приближения к берегу хотя бы в какой-то степени компенсировалась наступлением полярной ночи, пусть даже эта ночь изрядно осложняла судовождение. В условиях же полярного дня конвои союзников оказывались как на ладони, и скрыться от немецких самолетов и подлодок было крайне сложно. Из-за этого впоследствии с весны по осень в 1943–1944 гг. англосаксы вообще отказались отправлять конвои в СССР.

Холод, шторм, туман, снег, дождь были обычным делом во время перехода в советские порты. Происходило непрерывное нарастание ледяной корки на надводной части судов. Если не счищать ее с палуб и надстроек, смещение центра тяжести могло привести к нарушению остойчивости судна и его переворачиванию. Оказавшиеся за бортом моряки с гибнувших кораблей имели шанс продержаться в ледяной воде лишь несколько минут и, если помощь не приходила, фатальный конец был неизбежен. Не случайно британский премьер У. Черчилль назвал арктические конвои «самым страшным плаванием в мире».

Логистика. Путь стратегических товаров, направлявшихся в Советский Союз, начинался на заводах, складах и в арсеналах США и Великобритании. Потом конвои концентрировались в портах Шотландии, откуда отправлялись в Исландию. Там, в Рейкьявике или в Хвальфиорде, в 1941 г. формировались конвои для отправки в СССР (только конвой PQ-2 в октябре вышел из Ливерпуля). Первый конвой «Дервиш» вышел из Ис-

ландии 21 августа и прибыл в Архангельск 31 августа¹. Поначалу в составе обычно было около десятка судов (позднее их число могло увеличиваться до полусотни). Торговые суда шли под охраной британских военных кораблей. Помимо ближнего эскорта, который должен был отражать атаки немецких подлодок и самолетов, на удалении шли тяжелые корабли заветсы (линкоры, крейсера, авианосцы) на случай появления крупных надводных сил противника. На заключительном участке пути к проводке конвоев подключался советский Северный флот, возможности которого, впрочем, были весьма ограничены.

Первое время портом назначения был Архангельск, включавший погрузочно-разгрузочные пункты Экономика и Бакарица. Для разгрузки «иностранцев» использовался также Молотовск (совр. Северодвинск). Но когда ударили морозы, и для проводки судов в Архангельск потребовалось использовать ледоколы, конвои (начиная с PQ-6 в декабре) все чаще направлялись в незамерзающий Мурманск. С самого начала использовать его гавань оказалось проблематично, так как с первых дней войны Мурманск стал подвергаться интенсивным бомбардировкам. Немецкие самолеты могли буквально за несколько минут долететь до него с аэродромов в Петсамо (совр. Печенга) и в Киркенесе. Да и линия фронта проходила всего в нескольких десятках километров от города.

С началом союзнических поставок остро встал вопрос о резком повышении пропускной способности северных портов, явно не готовых к перевалке растущего потока грузов (эта задача, впрочем, стояла на всех маршрутах). Разгрузка судов осуществлялась силами гражданских и

ready to handle the growing flow of cargo (in fact, this was a problem for all routes). Operations of unloading were carried out by civil and military organizations who had to work hard due to the lack of both personnel and equipment, especially when it came to large-tonnage cargo. In addition, the enemy cut off the Kirov railroad (Murmansk-Leningrad), which could completely devalue the port of Murmansk. However, by September 1, 1941, the Soroka-Obozerskaya railroad section had been put in operation, thanks to which the supplies from Murmansk were redirected to the Northern Railroad that ran from Arkhangelsk to the central regions. After unloading in the Soviet ports, the Allied ships gathered together again and, guarded by warships, set off on their return journey, often with the so-called "reverse Lend-Lease" (chrome and manganese ore, timber, etc.) on board.

Military and political environment.

Even before massive supplies to the USSR, the British, and later Americans, took steps to ensure their control over strategically important points in the North Atlantic. After the German invasion to Denmark and Norway in April 1940, British troops were sent to Iceland that was in union with Denmark. They also landed on the Danish Faroe Islands. On Svalbard, which belonged to Norway, the British set up meteorological stations that provided much-needed information about the weather in the region for escorting convoys. In 1941, American troops came to Iceland (and to Greenland).

After Germany attacked the USSR, the UK considered basing their ships in the Soviet ports to guard convoys

but this idea had to be abandoned due to the weakness of the anti-aircraft defense at the Soviet naval bases and the proximity of Murmansk to the front line. However, the British still fought in the fall of 1941 in the Soviet Arctic. The 151st Air wing (40 aircraft) successfully operated there covering Murmansk, and British submarines were deployed in Polyarny.

In 1941, when Hitler was confident in the success of his blitzkrieg, he did not pay much attention to Allied supplies to the USSR. However, from the beginning of 1942 the situation changed. The Germans concentrated significant number of warships, submarines and air forces in the north. On January 7, they achieved their first success by sinking the British merchant ship *Waziristan* of PQ 7 convoy, and subsequently launched a real hunt for Allied convoys turning the Arctic into a place of large-scale fierce battles.

In 1941, seven convoys that included 52 ships arrived at the northern ports of the USSR (four convoys with 45 merchant ships sailed back). They provided about 40% of all supplies. The most needed cargo was weapons: 699 aircraft, 466 tanks, etc. Although these figures might not seem very impressive, nevertheless, this materiel came in handy at the front. In addition, demonstrating that the Western democracies were on the side of the USSR was also very important from the psychological point of view.

Another route, which started operating in the summer of 1941, was the *Eastern Route, across the Pacific Ocean*. It attracted much less attention, was not in the midst of hostilities, but it was there that the bulk of American supplies to the USSR passed.

военных организаций с максимальным напряжением сил из-за нехватки и людей, и техники, особенно для работы с крупнотоннажными грузами. К тому же противник перерезал Кировскую железную дорогу (Мурманск–Ленинград), что могло бы полностью девальвировать значение порта Мурманск. Однако к 1 сентября 1941 г. был сдан участок Сорока-Обозерская, благодаря которому грузы из Мурманска перенаправлялись на Северную железную дорогу, шедшую от Архангельска в центральные районы. После разгрузки в советских портах суда союзников опять собирались вместе и под охраной военных кораблей отправлялись в обратный путь, зачастую имея на борту так называемый «обратный ленд-лиз» (хромовую и марганцевую руду, лес и т.п.).

Военно-политическая обстановка.

Еще до налаживания массовых поставок в СССР англичане, а вслед за ними и американцы предприняли шаги по обеспечению своего контроля над стратегически важными пунктами в Северной Атлантике. После вторжения в апреле 1940 г. фашистской Германии в Данию и Норвегию британские войска были отправлены в Исландию, до той поры находившейся в личной унии с Данией. Высадились они также и на датских Фарерских островах. На Шпицбергене, принадлежавшем Норвегии, англичане разместили метеостанции, дававшие столь необходимую для проводки караванов информацию о погоде в регионе. В 1941 г. в Исландии (и в Гренландии) появились американские войска.

После нападения Германии на СССР англичане рассматривали вопрос о базировании в советских портах своих кораблей, предназначенных для охраны торговых караванов, но от

этой идеи пришлось отказаться из-за слабости противовоздушной обороны советских морских баз и близости Мурманска к линии фронта. Но англичане все же повоевали осенью 1941 г. в советском Заполярье. Там успешно действовало 151-е авиакрыло (40 самолетов), прикрывавшее Мурманск, в Полярном базировались английские подлодки.

В 1941 г., когда Гитлер был уверен в успехе своего блицкрига, он не обращал особого внимания на союзнические поставки в СССР. Но с начала 1942 г. ситуация изменилась. Немцы сосредоточили на севере значительные силы своего надводного и подводного флота и авиации. 7 января они добились первого успеха, потопив британский транспорт «Вазиристан» из конвоя PQ-7, и в дальнейшем развернули настоящую охоту за союзными караванами, превратив Арктику в место масштабных ожесточенных сражений.

Всего за 1941 г. в северные порты СССР прибыли семь конвоев, включавших 52 судна (обратно ушли четыре конвоя с 45 транспортами). Они обеспечили примерно 40 % всех поставок. Наиболее востребованным грузом было оружие: 699 самолетов, 466 танков и т.д. Хотя эти цифры могли показаться не слишком впечатляющими, тем не менее, на фронте эта техника пришлась как нельзя кстати. Вдобавок очень важным было и психологическое значение демонстрации того, что западные демократии – на стороне СССР.

Другой маршрут, который заработал уже летом 1941 года, – **восточный, через Тихий океан**. Он привлекал гораздо меньше внимания, не сопровождался боевыми действиями, но именно здесь прошел основной объем американских поставок в СССР.

Geography. The entire journey from the west coast of the United States to the Soviet Far East took 18–20 days. However, the final part of the route was characterized by a very difficult environment. Japan, which then owned southern Sakhalin and all the Kuril Islands, controlled the straits leading to the ports of the Soviet Primorye. During the war, the Tsugaru (Sangar) Strait was completely closed for the Soviet ships. To get to Vladivostok through another ice-free strait – the Korea Strait – was possible only by going around the Japanese islands from the south. The La Perouse Strait (where, in addition, the Japanese organized minefields) and the First Kuril Strait remained open. In winter, they froze or were blocked with ice from the Sea of Okhotsk, just like the shallow Tatar Strait that was used for maneuvering between the Soviet ports.

Logistics. In the summer and autumn of 1941, aid from the United States to the Soviet Union could be delivered on ships of both countries. However, after the Japanese attacked Pearl Harbor in December and world war broke out in the Pacific Ocean, all supplies to the USSR were delivered only on ships with the Soviet flag and with Soviet crews. The convoy system was not used there, because the USSR was not at war with Japan. Merchant ships sailed alone, without any escort, and switched on ship lights only 150 miles away from the Japanese territorial waters.

Vladivostok was to receive the lion's share of supplies from the United States. Americans immediately started doubting its ability to handle such amounts of cargo and offered the services of their transport specialists. K. Umansky, the Soviet ambassador

to Washington, assured President F.D. Roosevelt that information about some kind of a "traffic jam" did not correspond to reality, that American defense supplies would go from Vladivostok to the front at a truly fast speed².

But the problem persisted. The Soviets did not only have to vigorously expand the capabilities of its main harbor in the region but also to make the most of the ports of Nakhodka, Nikolaevsk-on-Amur and others. The second most important port in the region was Petropavlovsk-Kamchatsky, although it did not have a railroad connection. There, especially in winter, many ships were fully or partially unloaded, and during summer navigation cargo was delivered by coastal shipments to other ports and further to the railroad. The Trans-Siberian Railroad worked at full load. At the same time, rolling stock received under Lend-Lease from the United States was often used. However, the time of delivering goods to the European part of the country could take weeks.

Military and political environment. American deliveries to the USSR immediately aroused extreme concern in Japan. What were they carrying? Why and to whom? Would war supplies end up in China, which Japan fought against? How would deliveries affect the European theater of operations, and how did they compare with Tokyo's obligations under the Triple Pact to Germany and Italy? Why did the USA supply certain goods to the USSR (for example, aviation gasoline) while Japan did not? Could it be that in exchange for war supplies Moscow would provide Americans with military bases in Primorye and Kamchatka and that would close

География. Весь путь с западного побережья США до советского Дальнего Востока занимал 18–20 суток. Однако завершающая часть маршрута проходила в очень непростой обстановке. Япония, которой тогда принадлежали Южный Сахалин и все Курильские острова, контролировала проливы, ведущие к портам советского Приморья. Пролив Цугару (Сангарский) на время войны был вообще закрыт для прохода советских судов. Попасть во Владивосток через другой незамерзающий пролив – Корейский – можно было лишь обогнув с юга Японские острова. Открытыми оставались очень сложные для судоходства проливы Лаперуза (где вдобавок японцы поставили минные поля) и Первый Курильский. Зимой они замерзали или забивались льдом из Охотского моря, как и мелководный Татарский пролив, использовавшийся для маневра между советскими портами.

Логистика. Летом–осенью 1941 г. помощь из США в Советский Союз могла доставляться на судах обеих стран. Однако после того, как в декабре японцы напали на Перл-Харбор и на Тихом океане началась мировая война, все поставки в СССР осуществлялись только на судах с советским флагом и с советскими экипажами. Система конвоев здесь не практиковалась, ведь СССР не воевал с Японией. Торговые суда шли поодиночке, без всякой охраны, включая судовые огни только за 150 миль от японских территориальных вод.

Львиную долю поставок из США предстояло принять Владивостоку. Американцы сразу засомневались в его способности переработать такое количество грузов и предложили услуги своих специалистов-транспор-

тников. Советский посол в Вашингтоне К. Уманский заверял президента Ф. Рузвельта, «что сведения о какой-то «транспортной пробке» не соответствуют действительности, что американские оборонные грузы пойдут из Владивостока на фронт поистине пассажирской скоростью»².

Но проблема все-таки существовала. Советской стороне пришлось не только энергично расширять возможности своей главной гавани в регионе, но и по максимуму использовать порты Находки, Николаевска-на-Амуре и другие. Вторым по значению в этом регионе станет Петропавловск-Камчатский, хотя к нему не подходила железная дорога. Там многие суда полностью или частично разгружались, особенно зимой, а в летнюю навигацию каботажными перевозками грузы доставлялись в другие порты и дальше на железную дорогу. Транссибирская магистраль работала с полной нагрузкой. При этом нередко использовался подвижной состав, полученный по ленд-лизу из США. Но все равно время доставки грузов в европейскую часть страны могло исчисляться неделями.

Военно-политическая обстановка. Американские поставки в СССР сразу же вызвали крайнее беспокойство Японии. Что везут? Зачем и кому? Не попадут ли грузы военного назначения в Китай, с которым воевала Япония? Как скажутся эти поставки на европейском театре военных действий и как они соотносятся с обязательствами Токио по Тройственному пакту перед Германией и Италией? Почему США поставляет в СССР определенные товары (например, авиационный бензин), а Японии – нет? Не окажется ли так, что в обмен на военные поставки Москва предо-

the ring around Japan in the north? The corresponding notes were sent by the Japanese Foreign Ministry to K.A. Smetanin, the Soviet ambassador in Tokyo, and Japanese ambassador in Moscow I. Tatekawa spoke about this with V.M. Molotov, the People's Commissar for Foreign Affairs³. The Japanese made similar protests to the United States. It took a lot of effort from Soviet diplomats to prevent these issues from dealing a serious blow to relations with Japan. Although in 1941 the Japanese did not detain Soviet ships (later, almost 200 ships were detained), they sank three ships (throughout the war – 10 ships)⁴.

In 1941, a new route was opened, which played a significant role in supplying the Soviet Union with strategic materials. It was the so-called **Persian Corridor**: a combination of sea, land and air routes from the Persian Gulf ports via Iran to the Soviet South Caucasus and Central Asia or along the Caspian Sea and Volga to the interior regions of the country. As one Iranian diplomat later put it, it was like a “safe back door” through which it was possible to deliver supplies to the USSR⁵.

Geography. This route immediately came to mind once you looked at the map. There was only one disadvantage – the journey from the United States to the Persian Gulf took up to 75 days. On the other hand, the route was far from the regions of active hostilities in the Atlantic and the Pacific.

For Europeans, the Iranian climate was very harsh. Because of the heat, for example, work had to be done from 3–4 in the morning until 11 in the afternoon. Later in the afternoon, people could get burns from red-hot metal. Soviet and local drivers ferried

vehicles (usually packed full with supplies) from the south to the north of the country, to the Soviet border. Narrow winding mountain roads, hot deserts with dust storms, heat and bad weather made the road difficult, as well as dangerous.

Logistics. It was not possible to use the Iranian territory for large-scale shipments to the Soviet Union all of a sudden due to the country's poor transport infrastructure. The Trans-Iranian railroad, which had access to ports in the Persian Gulf and the Caspian Sea, had a very small throughput capacity (two couples of trains per day). The same was true for the Iranian ports, as well as the Iraqi port of Basra. There were virtually no modern highways either.

After British and Soviet troops came to Iran, the British actively took on the task to modernize the Iranian transportation system. Locomotives, railroad cars and other equipment and materials from the British Isles and India were sent there. British Prime Minister Winston Churchill informed Joseph Stalin about the progress⁶. In 1942, the Americans began to play the key role in securing the operation of the Persian Corridor. Under the leadership of engineers from the West, railroads were reconstructed, airfields and highways linking the south to the north of the country were built, and automobile and aircraft assembly plants were constructed.

A significant part of supplies was delivered to the Soviet Union by the Caspian Sea. However, before the expulsion of Germans from the North Caucasus began, Soviet ships and vessels suffered from constant attacks by the German Air Forces, in particular in the Astrakhan region.

ставит американцам военные базы в Приморье и на Камчатке, и это создаст «северную часть кольца – окружения Японии»? Соответствующие представления делались японским МИДом советскому послу в Токио К.А. Сметанину, а японский посол в Москве И. Татэкава говорил об этом с наркомом иностранных дел В.М. Молотовым³. Аналогичные протесты японцы заявляли Соединенным Штатам. От советской дипломатии потребовались немалые усилия, чтобы эти вопросы не обернулись резким ухудшением отношений с Японией. Хотя в 1941 г. японцы еще не задерживали советские суда (это позднее таких случаев будет почти 200), но три судна они потопили (за всю войну – 10)⁴.

В 1941 г. был открыт новый маршрут, который сыграл значительную роль в снабжении Советского Союза стратегическими материалами. Это был так называемый **«персидский коридор»**: комбинация морских, сухопутных и воздушных путей из портов Персидского залива через Иран в советские Закавказье и Среднюю Азию или по Каспию и Волге в глубинные районы страны. Как позднее выразился один иранский дипломат, это был как бы «безопасный черный ход», через который можно было снабжать СССР⁵.

География. Этот путь сразу приходил на ум, стоило только посмотреть на карту. Явный минус только один – переход из США до Персидского залива занимал до 75 дней. Но зато он проходил вдали от районов активных боевых действий в Атлантике и на Тихом океане.

Для европейцев климат Ирана был весьма тяжелым. Из-за жары, например, приходилось работать с 3–4 часов утра до 11 часов дня. Позже можно

было получить ожоги от раскаленного металла. В очень сложных климатических и природных условиях советские и местные водители осуществляли перегонку автомобилей (как правило, с полным кузовом грузов) с юга на север страны, к советской границе. Узкие и извилистые горные дороги, раскаленные пустыни с пыльными бурями, жара и непогода, – всё это делало дорогу не просто трудной, но и опасной.

Логистика. С ходу использовать иранскую территорию для масштабной помощи Советскому Союзу не представлялось возможным из-за слабости транспортной инфраструктуры страны. Трансиранская железная дорога, имевшая выход к портам в Персидском заливе и на Каспийском море, отличалась очень небольшой пропускной способностью (две пары поездов в сутки). То же самое можно было сказать об иранских портах, а также об иракском порте Басра. Современных шоссейных дорог тоже практически не было.

После ввода британских и советских войск в Иран англичане активно взялись за транспортную систему Ирана. Туда стали поступать локомотивы, вагоны и другая техника и материалы с Британских островов, из Индии. Британский премьер У. Черчилль сообщал И.В. Сталину о ходе работ⁶. В 1942 г. первую скрипку в обеспечении функционирования «персидского коридора» стали играть американцы. Под руководством западных инженеров были реконструированы железные дороги, построены аэродромы и автодороги, идущие с юга на север страны, возведены авто- и авиасборочные предприятия.

Значительная часть грузов доставлялась на советскую территорию мор-

Military and political environment. Moscow and London began planning the delivery of war materiel to the USSR via the territory of Iran almost immediately after June 22, 1941. However, in order for this route to become operational, it was necessary to prevent the Third Reich forces from invading the Middle East and establishing pro-fascist regimes there. The German threat receded after the British had halted Rommel's offensive in Egypt by mid-1941, suppressed the anti-British insurgency in Iraq, and took control of Syria and Lebanon.

Naturally, the Persian Corridor could only be created with the consent and participation of Iran. However, Tehran strongly objected to the use of its territory to deliver supplies to the USSR. Moreover, nothing was done to suppress the activity of the numerous German community in Iran directed against the Soviet Union and the UK and, quite possibly, aimed at seizing power in the country. The desire not to offend Germans was the key in Iran's policy, Ambassador to Tehran A.A. Smirnov reported to Moscow on August 10⁷. The Soviet government, in accordance with the Soviet-Iranian treaty of 1921, demanded that the Shah's authorities should eliminate the threat to the security of the USSR emanating from the territory of Iran. Three times (the last two together with the British), the Soviets made corresponding demands to Tehran but to no avail. Then, on August 25, 1941, Soviet and British troops came to the territory of Iran. This helped neutralize the German community and ensure the operation of the route for strategic supplies to the USSR via Iran.

The British immediately began to develop the route. Soon Americans

joined in, who in 1942 became the main "curator" of this project on the part of the Western Allies. Railroads and highways, airfields, aircraft and automobile assembly plants were reconstructed and built. An air route from the United States across the Atlantic and Africa along which planes were ferried ended in Iran. In 1942, 28.8 % of all war supplies sent to the USSR went through the Persian Corridor, in 1943 – 33.5 %. This helped significantly mitigate the adverse consequences of the fact that in 1942 and in 1943 the Arctic convoys were put on hold for several months, which created considerable tension in relations between the Allies. It is enough to read Stalin's correspondence with Churchill on this issue. However, the Western Allies sought to compensate for these delivery shortfalls whenever possible by sending additional supplies through the Persian Corridor.

In addition to the three main routes, the Allies at the beginning of the war were looking for other options to deliver supplies to the USSR, even if they could not be immediately used. So, Americans, when discussing the issue of ferrying aircraft on their own, were interested whether aircraft could land anywhere along the East Siberian route⁸. And they could. On October 9, 1941, the State Defense Committee adopted a resolution *On the Krasnoyarsk-Uelen air line*. Construction and reconstruction of airfields and all other infrastructure started for the route that ran from Alaska via Chukotka, Kolyma and Yakutia to Krasnoyarsk that connected the air route with the Trans-Siberian Railroad. This air route, which went down in history as Alaska-Siberia (ALSIB), was opened in October 1942.

ским путем по Каспийскому морю. Здесь, однако, пока не началось изгнание немцев с Северного Кавказа, советские корабли и суда подвергались активным атакам немецкой авиации, прежде всего в районе Астрахани.

Военно-политическая обстановка.

Планировать доставку военных грузов в СССР через территорию Ирана в Москве и Лондоне начали практически сразу после 22 июня 1941 г. Однако для того, чтобы этот маршрут заработал на практике, надо было не допустить глубокого прорыва вооруженных сил Третьего рейха на Ближний и Средний Восток и утверждения там профашистских режимов. Германская угроза отступила после того, как англичане к середине 1941 г. остановили наступление Роммеля в Египте, подавили антибританский мятеж в Ираке и установили контроль над Сирией и Ливаном.

Создать «персидский коридор», естественно, можно было только с согласия и при участии Ирана. Однако Тегеран решительно возражал против перевозок оружия через свою территорию в СССР. Более того, не было предпринято никаких мер для пресечения активности многочисленной немецкой колонии в Иране, направленной против Советского Союза и Великобритании и, вполне вероятно, нацеленной на захват власти в стране. «Стремление не обидеть немцев проходит красной нитью в политике Ирана», – докладывал 10 августа в Москву посол в Тегеране А.А. Смирнов⁷. Советское правительство, в соответствии с советско-иранским договором от 1921 г., потребовало от шахских властей ликвидировать эту угрозу безопасности СССР, исходящую с территории Ирана. Трижды (два последних раза совместно с британца-

ми) советская сторона выступала с соответствующими требованиями в адрес Тегерана, но безрезультатно. Тогда 25 августа 1941 г. советские и британские войска вступили на территорию Ирана. Это позволило нейтрализовать немецкую общину и обеспечить функционирование идущего через Иран маршрута стратегических поставок в СССР.

Англичане сразу же начали устраивать этот маршрут. Вскоре к ним присоединились американцы, которые с 1942 г. стали главным «куратором» этого проекта со стороны западных союзников. Были реконструированы и построены новые железные и шоссейные дороги, аэродромы, авиа- и автосборочные заводы. На Иран замыкалось одно из ответвлений воздушного маршрута из США через Атлантику и Африку, по которому перегонялись самолеты. В 1942 г. по «персидскому коридору» прошло 28,8 % всех отправленных в СССР военных грузов, в 1943 г. – 33,5 %. Это позволило в значительной степени смягчить негативные последствия того, что и в 1942 г., и в 1943 г. по несколько месяцев арктические конвои не ходили, что генерировало немалое напряжение в межсоюзнических отношениях. Достаточно почитать переписку Сталина с Черчиллем по этому вопросу. Но западные союзники стремились по возможности компенсировать эти недопоставки путем отправки дополнительных грузов через «персидский коридор».

Помимо этих трех основных маршрутов союзники в начале войны искали и другие варианты организации поставок в СССР, пусть даже их нельзя было немедленно задействовать. Так, американская сторона при обсуждении вопроса о перегоне самолетов своим ходом интересовалась,

Conclusions. The major routes of Lend-Lease supplies to the USSR in 1941–1945.

Routes	Weight, thousands of tons	%
Pacific Route	8,244	47.1
Persian Corridor	4,160	23.8
Arctic convoys	3,964	22.6
Black Sea	681	3.9
Soviet Arctic	452	2.6
Total	17,501	100.0

The Allies, when deciding in the summer and autumn of 1941 where and how to deliver war materiel to the USSR, initially sent almost all supplies to Vladivostok, Arkhangelsk and Murmansk, i.e. along the routes known since World War I and potentially ready for new massive deliveries.

However, this did not end there. Immediately, preparations began for the use of two additional routes: a combined one (sea, air and land route) through the Persian Gulf and an airway via Alaska and Siberia. In fact, already at the beginning of the war, all the options conceivable at that time were identified, which were used until 1945 and through which almost all Lend-Lease supplies went. The Soviet Arctic and the Black Sea accounted for a minor percentage of supplies (Table). In 1941, the Allies did not have enough time for the Arctic convoys to sail along the Northern Sea Route and had to wait for the navigation of 1942, and in order to sail in the Black Sea it was necessary to drive out the German invaders from its shores first, which was done in 1944.

The greater number and variety of routes allowed to increase the scale of

supplies and, whenever necessary, to carry out maneuvers transferring goods from one route to another. For example, when the UK and the USA did not send Arctic convoys for several months, they stated that they would compensate for the shortfalls in delivery by sending more supplies along other routes.

From the very beginning, there was a kind of division of labor between the Allies. The British, for example, were the most experienced in convoy operations, and that is why they were entrusted with organizing and escorting merchant ships to the ports in the Russian North. A certain specialization of the routes themselves also developed. Arctic convoys from the USA and the UK delivered primarily weapons (in 1941 – 99.6 % of all weapons and war materiel received from them)⁹. Over time, many weapons went along the Persian Corridor. As for the Pacific Route, in the first place it was used to deliver bulky cargoes: machinery and equipment, oil products, chemicals and foodstuffs.

Relations between the Allies, especially at first, were marred by mutual mistrust, suspicion and even hostility that persisted from the pre-war era. Often there was a misunderstanding or just ignorance of each other's interests, capabilities, mentality and behavior. However, despite all this, Moscow, Washington and London managed to form a military alliance and build an effective cooperation in the face of the common danger. The military and economic aid that came to the Soviet Union by various routes was a vivid confirmation of that.

«имеются ли посадочные возможности по восточносибирскому маршруту»⁸. Возможности такие имелись. 9 октября 1941 г. Государственный Комитет Обороны принял постановление «О воздушной линии Красноярск–Уэлен». Развернулись работы по строительству и реконструкции аэродромов и всей прочей инфраструктуры для маршрута, пролежавшего от Аляски и далее через Чукотку, Колыму и Якутию до Красноярска, связывавшего воздушную магистраль с Транссибирской железной дорогой. Движение по этой воздушной трассе, вошедшей в историю под названием «Аляска–Сибирь» (АЛСИБ), было открыто в октябре 1942 г.

Выводы. Основные маршруты поставок в СССР грузов по ленд-лизу в 1941–1945 гг.:

Маршруты	Тоннаж, тыс. т	%
Тихоокеанский	8 244	47,1
Трансиранский	4 160	23,8
Арктические конвои	3 964	22,6
Черное море	681	3,9
Советская Арктика	452	2,6
Всего	17 501	100,0

Союзники, определяя летом–осенью 1941 г. куда и как доставлять военные материалы в СССР, первоначально почти всё направляли во Владивосток, Архангельск, Мурманск, т.е. по маршрутам, уже известным со времен Первой мировой войны и потенциально готовым к новым, более масштабным перевозкам.

Но этим дело не ограничилось. Сразу же развернулась подготовка к использованию еще двух путей: комбинированного (морского, воздушно-го, сухопутного) через Персидский залив и воздушного через Аляску и

Сибирь. Фактически уже в начале войны были выбраны все вероятные на тот момент варианты, которые использовались до 1945 г. и через которые прошли почти все ленд-лизовские грузы. Незначительные объемы пришлось на советскую Арктику и Черное море. Но в 1941 г. не успели провести караваны по Северному морскому пути и пришлось ждать навигации 1942 г., а для судоходства по Черному морю надо было сначала изгнать с его берегов немецко-фашистских захватчиков, что было сделано в 1944 г.

Большое количество и разнообразие маршрутов позволило не только увеличить масштабы поставок, но и при необходимости осуществлять маневр, перебрасывая грузы с одного маршрута на другой. Например, когда ангlosаксы по несколько месяцев не отправляли арктические конвои, они заявляли, что компенсируют недопоставки другими путями.

С самого начала сложилось своего рода разделение труда между союзниками. Если англичане, например, были наиболее опытны в конвойных операциях, то на них и возлагалась организация и проводка торговых караванов в порты Русского Севера. Обозначилась и определенная «специализация» самих маршрутов. Арктическими конвоями из США и Великобритании везли прежде всего оружие (в 1941 г. – 99,6 % всего полученного вооружения и боевой техники)⁹. Со временем много оружия пошло по «персидскому коридору». Через Тихий океан отправляли прежде всего объемные грузы: машины и оборудование, нефтепродукты и химикаты, продовольствие.

В отношениях между союзниками, особенно поначалу, было много взаимного недоверия, подозритель-

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Strictly speaking, the first war materials (depth bombs, magnetic mines, etc.) from the UK to the USSR were delivered by the British minelayer *Adventure*, which arrived in Arkhangelsk on August 1, 1941.

² Sovetsko-amerikanskiye otnosheniya vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny, 1941–1945: dokumenty i materialy [Soviet-American Relations during the Great Patriotic War, 1941–1945: Documents and Materials]. In 2 vols. Vol. 1, 1941–1943. Moscow, 1984. Pp. 90, 93.

³ Safronov, V.P. Voyna na Tikhom okeane [War in the Pacific Ocean]. Moscow, 2007. Pp. 252–256.

⁴ Pochtarev, A.N. Morskiye sekrety Vtoroy mirovoy. Voenno-morskoye sotrudnichestvo SSSR i SSHA [Sea Secrets of World War II. Naval Cooperation between the USSR and the USA]. Moscow, 2016. Pp. 443.

⁵ Orishev, A.B. V avguste 1941-go [In August of 1941] Moscow, 2011. P. 92.

⁶ Perepiska Predsedatelya Soveta Ministrov SSSR s prezidentami SSHA i premyer-ministrami Velikobritanii vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny 1941–1945 [Correspondence of the Chairman of the Council of Ministers of the USSR with the Presidents of the USA and the Prime Ministers of the UK during the Great Patriotic War of 1941–1945]. In 2 vols. Second edition. Vol. 1. Moscow, 1976. Pp. 31, 33–34.

⁷ Dokumenty vneshney politiki. 22 iyunya 1941–1 yanvarya 1942 [Foreign policy documents. June 22, 1941–January 1, 1942]. Vol. XXIV. Moscow, 2000. P. 227.

⁸ Sovetsko-amerikanskiye otnosheniya vo vremya Velikoy Otechestvennoy voyny... Vol. 1. P. 91.

⁹ Pochtarev, A.N. Opere citato. P. 424.

ности, а то и сохранившейся с довоенной поры враждебности. Нередко встречались непонимание или просто незнание интересов, возможностей, особенностей менталитета и поведения друг друга. Но, несмотря на это, Москва, Вашингтон и Лондон

перед лицом общей опасности сумели сплотиться в боевом союзе и наладить эффективное сотрудничество. Поступавшая в Советский Союз различными маршрутами военно-экономическая помощь стала ярким тому подтверждением.

Приложения

¹ Строго говоря, первым доставил военные грузы (глубинные бомбы, магнитные мины и др.) из Великобритании в СССР британский минный заградитель «Адвенчер», прибывший в Архангельск 1 августа 1941 г.

² Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны, 1941–1945: документы и материалы. В 2 т. Т. 1. 1941–1943. М., 1984. С. 90, 93.

³ Сафронов В.П. Война на Тихом океане. М., 2007. С. 252–256.

⁴ Почтарев А.Н. Морские секреты Второй мировой. Военно-морское сотрудничество СССР и США. М., 2016. С. 443.

⁵ Цит. по: Оришев А.Б. В августе 1941-го. М., 2011. С. 92.

⁶ Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945. В 2 т. 2-е изд. Т. 1. М., 1976. С. 31, 33–34.

⁷ Документы внешней политики. 22 июня 1941–1 января 1942. Т. XXIV. М., 2000. С. 227.

⁸ Советско-американские отношения во время Великой Отечественной войны... Т. 1. С. 91.

⁹ Почтарев А.Н. Указ. соч. С. 424.

Section II

ARCTIC CONVOYS: PROBLEMS OF HISTORY AND HISTORIOGRAPHY

Раздел II

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ: ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИИ И ИСТОРИОГРАФИИ

A.V. Platonov

ARCTIC CONVOYS IN THE CONTEXT OF HOSTILITIES IN THE ATLANTIC THEATER OF OPERATIONS*

During the Great Patriotic War, 75 Allied Arctic convoys passed through the operational zone of the Soviet Northern Fleet. Table 1 shows that 40 convoys sailed to the Soviet Union and 35 in the opposite direction. 1,548 ships were used in these convoys. However, only 1,408 reached their destination. In particular, 830 ships left for the Soviet Union and 729 arrived, and 718 ships left in the opposite direction and 679 reached their destination.

This is the general picture, however, the graph of sailings of the convoys (Figure 1) shows that their numbers varied: sometimes they were many and sometimes none. Pronounced dips in the convoy graph coincided with summer periods. June–September



1942 saw four convoys, but it was then that we lost 46 out of 86 ships sunken during the entire war (53 %).

Table 1. Quantitative characteristics of the Allied Arctic convoys

Year	Number of convoys	Number of ships	Ships lost	Ships returned	Ships reached destination
1941	7 + 3 = 10	56 + 36 = 92	–	4 + 2 = 6	52 (93 %) + 34 (94 %) = = 86 (93.5 %)
1942	14 + 12 = 26	282 + 199 = 481	54 (19 %) + 17 (8.5 %) = = 71 (15 %)	23 + 5 = 28	205 (73 %) + 177 (89 %) = = 382 (79 %)
1943	6 + 6 = 12	115 + 101 = 216	0 + 5 (5 %) = 5 (2 %)	7 + 1 = 8	108 (94 %) + 95 (94 %) = = 203 (94 %)
1944	9 + 10 = 19	258 + 265 = 523	3 (1 %) + 4 (1.5 %) = = 7 (1 %)	8 + 3 = 11	247 (96 %) + 258 (97 %) = = 505 (97 %)
1945	4 + 4 = 8	119 + 117 = 236	1 (0.8 %) + 2 (2 %) = = 3 (1 %)	1 + 0 = 1	117 (98 %) + 115 (98 %) = = 232 (98 %)
Total	40 + 35 = 75	830 + 718 = 1,548	58 (7 %) + 28 (4 %) = = 86 (5.6 %)	43 + 11 = 54	729 (88 %) + 679 (95 %) = = 1,408 (91 %)

* Transl. Yu. Drakunova.

А.В. Платонов

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ В КОНТЕКСТЕ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ НА АТЛАНТИЧЕСКОМ ТЕАТРЕ

В ходе Великой Отечественной войны через операционную зону советского Северного флота прошло 75 союзных полярных конвоев. Как следует из табл. 1, 40 конвоев провели в Советский Союз и 35 – в обратном направ-

лении. В этих конвоях участвовало 1548 судов. Правда, до пунктов назначения добрались только 1408. В частности, в Советский Союз вышли 830 судов и прибыли 729, а в обратном направлении вышли 718, дошли 679.

Таблица 1. Количественные характеристики союзных полярных конвоев

Год	Количество конвоев	Количество судов	Потери судов	Возвратилось судов	Прибыло судов в пункты назначения
1941	7 + 3 = 10	56 + 36 = 92	–	4 + 2 = 6	52 (93 %) + 34 (94 %) = 86 (93,5 %)
1942	14 + 12 = 26	282 + 199 = 481	54 (19 %) + 17 (8,5 %) = 71 (15 %)	23 + 5 = 28	205 (73 %) + 177 (89 %) = 382 (79 %)
1943	6 + 6 = 12	115 + 101 = 216	0 + 5 (5 %) = 5 (2 %)	7 + 1 = 8	108 (94 %) + 95 (94 %) = 203 (94 %)
1944	9 + 10 = 19	258 + 265 = 523	3 (1 %) + 4 (1,5 %) = 7 (1 %)	8 + 3 = 11	247 (96 %) + 258 (97 %) = 505 (97 %)
1945	4 + 4 = 8	119 + 117 = 236	1 (0,8 %) + 2 (2 %) = 3 (1 %)	1 + 0 = 1	117 (98 %) + 115 (98 %) = 232 (98 %)
Итого	40 + 35 = 75	830 + 718 = 1548	58 (7 %) + 28 (4 %) = 86 (5,6 %)	43 + 11 = 54	729 (88 %) + 679 (95 %) = 1408 (91 %)

Это общая картина, но если посмотреть на график прохождения конвоев, представленный на рис. 1, то видно, что их движение было не равномерным. Ярко выраженные провалы в проводке конвоев совпадали с летними периодами. Правда, на июнь–сентябрь 1942 г. приходится четыре конвоя, но тогда мы потеряли 46 судов из 86 потопленных за всю войну (53 %).

Кому-то все вышеизложенное очевидно: полярный день со всеми отсюда вытекающими последствиями.

Естественно, полярный день никто не отменял, только, например, летом 1944 г. для конвоев – это скорее благо, чем зло. При наличии достаточных сил охранения проводка конвоев в условиях хорошей погоды и при отсутствии ночной темноты имеет больше плюсов, чем минусов. Да и противник был уже не тот, что в 1942 г. Отчасти все это относится и к лету 1943 г.

Чтобы лучше понять причины пауз в проводке полярных конвоев да и отчасти столь больших потерь летом

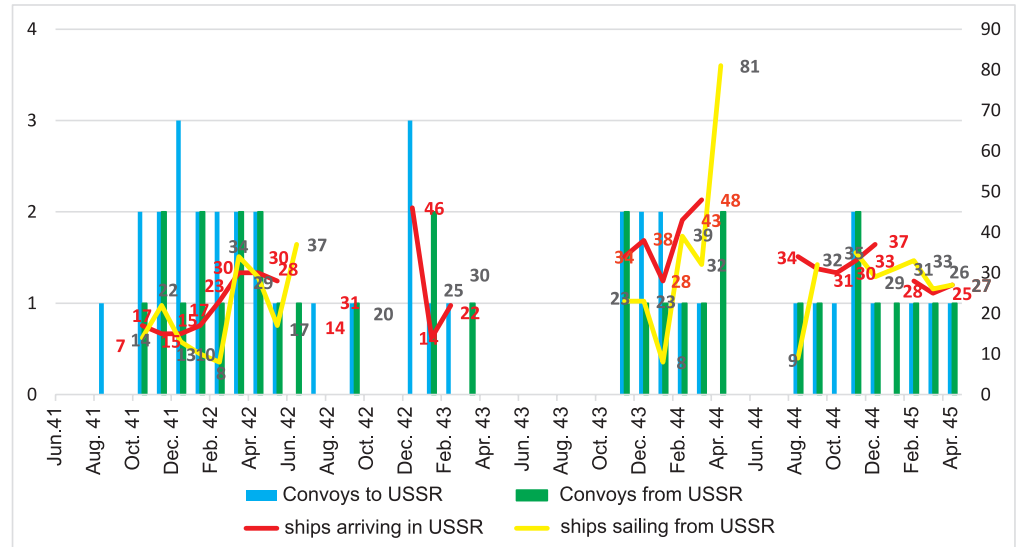


Figure 1. Sailings of the Arctic convoys by months

To some, all of the above may seem obvious: polar day with all the ensuing consequences. Naturally, the polar day did its bit; however, in the summer 1944, for example, it was more of a blessing for the convoys. Considering that there were sufficient escort forces, passage of convoys in good weather conditions and without darkness at night had more advantages than disadvantages. Moreover, the enemy was no longer the same as in 1942. To a certain extent, all this was true for the summer 1943.

To better understand the reasons for the pauses in the Arctic convoys, and, to a certain extent, for large losses in the summer 1942, it is necessary to consider the situation in the Barents Sea in the context of hostilities in the Atlantic and even in the European theater of war as a whole.

Let us start with the summer 1942. At that time, the operational and tactical cover of the Arctic convoys was provided by the newest American battleship *Washington*, as well as two

heavy cruisers and four destroyers, along with the British ships. All that was during the battles in the Coral Sea (May 7–8) and at Midway Atoll (June 3–6) and considering that the Allies had no combat-ready battleships in the Pacific Ocean! Naturally, it was not done on a whim. After sinking the German battleship *Bismarck*, the British introduced a standard: to have two of their own battleships against the *Tirpitz*, which can be clearly seen from Table 2. However, on May 1, when escorting the PQ 15/QP 11 convoys, the battleship *King George V* rammed the destroyer *Punjabi*. The battleship ripped out a piece of its own stem, and the explosion of the depth bombs of the sunken destroyer seriously damaged the bow of the battleship. The battleship was sent for repairs. The British simply did not have any replacement for the *King George V*. To occupy the island of Madagascar at the beginning of May, they brought in two battleships in a reduced battleworthy state (one tower of the

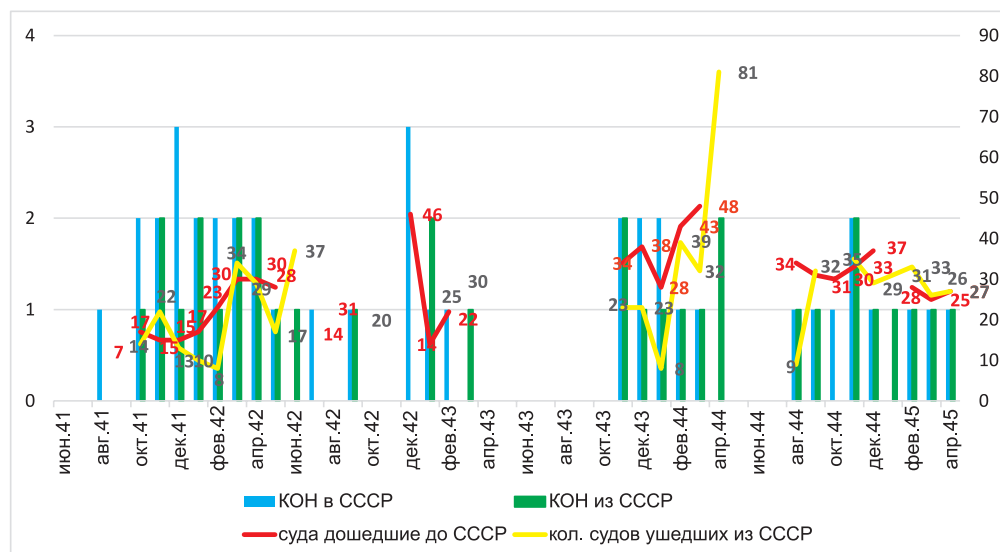


Рис. 1. Прохождение полярных конвоев по месяцам

1942 г., необходимо рассмотреть ситуацию в Баренцевом море в контексте военных действий на Атлантике и даже на Европейском театре войны в целом.

Начнем с лета 1942 г. Тогда в состав оперативного и тактического прикрытия полярных конвоев, наряду с британскими кораблями, входили новейший американские линкор «Вашингтон» («Washington»), а также два тяжелых крейсера и четыре эсминца. И это во время сражений в Коралловом море (7–8 мая), у атолла Мидуэй (3–6 июня) и при полном отсутствии боеготовых линкоров у союзников на Тихом океане! Естественно, все это не от хорошей жизни. Просто, по опыту потопления германского линкора «Бисмарк» («Bismarck»), британцы ввели стандарт: против однотипного «Тирпиц» («Tirpitz») иметь два своих линкора, что хорошо видно из табл. 2. Но 1 мая, в ходе прикрытия конвоев PQ-15/QP-11, линкор «Кинг Джордж V» («King George V») протара-

нил свой эсминец «Пенджаби» («Punjabi»). Мало того, что линкор вырвал себе клоч форштевня, так взрыв глубинных бомб затонувшего эсминца нанёс ему серьёзные повреждения в носовой оконечности. Пришлось встать в ремонт. А какая-либо замена «Кинг Джорджа V» у британцев просто физически отсутствовала. Даже для обеспечения оккупации острова Мадагаскар в начале мая они привлекли два линкора в ограниченно боеспособном состоянии (из-за нехватки личного состава законсервированы по одной башне главного калибра). Вот и пришлось американцам выделять для обеспечения проводки полярных конвоев свои крайне дефицитные корабли.

Но хуже другое. Имел место явный недостаток эскортных кораблей. Так, для печально известного PQ-17 на каждое судно приходилось только 0,5 корабля непосредственного охранения. Более того, для следующего конвоя эта цифра составила 0,23. Много это или мало? На атлантиче-

Table 2. British battleships used for operational cover of Arctic convoys

Operational cover battleships	Convoy	Period	Notes
Duke of York, King George V, Renown	PQ 12, PQ 13, QP 9	03–04.1942	<i>Tirpitz</i> sailed to the North
Duke of York, King George V	PQ 14, QP 10	04.1942	
Duke of York, King George V	PQ 15	26.04–05.05.1942	
Duke of York, King George V	QP 11	28.04–07.05.1942	
Duke of York, Washington	PQ 16, QP 12, PQ 17, QP 13	05–07.1942	
Duke of York, Anson	PQ 18, QP 14	09.1942	
King George V	JW 51A	15.12–27.12.1942	<i>Tirpitz</i> under repair in Trondheim
Anson	JW 51B, JW 52	12.1942–01.1943	<i>Tirpitz</i> under repair in Trondheim
Howe, King George V	RA 51	30.12–11.01.1943	
Anson	RA 52	20.01–08.02.1943	<i>Tirpitz</i> under repair in Trondheim
Howe, King George V	JW 53, RA 53	02–03.1943	<i>Tirpitz</i> finally repaired and returned to Altafjord
Anson	RA 54A	1.11–14.11.1943	In September, <i>Tirpitz</i> out of counter-sabotage forces
Anson	JW 54A, JW 54B, RA 54B	11–12.1943	<i>Tirpitz</i> out of commission
Duke of York	JW 55A, JW 55B, RA 55A	12.1943–01.1944	<i>Tirpitz</i> out of commission
Rodney	JW 60, RA 60	09–10.1944	

major caliber of each battleship was mothballed due to a lack of personnel). As a result, the Americans had to allocate their extremely scarce ships to escort the Arctic convoys.

Worse than that, there was a clear shortage of escort ships. For example, for the infamous PQ 17 convoy, each merchant ship had only 0.5 ship of immediate protection. Moreover, for the next convoy, the figure was 0.23. Was it enough or little? In the Atlantic, the British reached the figure of 0.7 already in 1941. However, in the case of PQ 18, they tried better than that.

In particular, by including an escort aircraft carrier. It did not help – 13 ships were lost.

However, the British, no matter how much they wanted, could not reinforce convoys with escort ships. The fact is that in the summer 1942 the island of Malta was on the line. Its loss would open an unhindered supply channel for the German-Italian troops in North Africa, and this would definitely lead to the loss of the Suez Canal with all the ensuing strategic consequences. To retain Malta, it was necessary to deploy troops and most importantly move

Таблица 2. Привлечение британских линкоров для оперативного прикрытия полярных конвоев

Линкоры ОП	Конвой	Период	Примечания
Duke of York, King George V, Renown	PQ-12, PQ-13, QP-9	03–04.1942	«Tirpitz» перешел на север
Duke of York, King George V	PQ-14, QP-10	04.1942	
Duke of York, King George V	PQ-15	26.04–05.05.1942	
Duke of York, King George V	QP-11	28.04–07.05.1942	
Duke of York, Washington	PQ-16, QP-12, PQ-17, QP 13	05–07.1942	
Duke of York, Anson	PQ-18, QP-14	09.1942	
King George V	JW 51A	15.12–27.12.1942	«Tirpitz» в ремонте Тронхейме
Anson	JW 51B, JW 52	12.1942–01.1943	«Tirpitz» в ремонте в Тронхейме
Howe, King George V	RA 51	30.12–11.01.1943	
Anson	RA 52	20.01–08.02.1943	«Tirpitz» в ремонте в Тронхейме
Howe, King George V	JW 53, RA 53	02–03.1943	«Tirpitz» завершил ремонт и возвратился в Альтен-фьорд
Anson	RA 54A	1.11–14.11.1943	В сентябре «Tirpitz» выведен из строя ПДСС
Anson	JW 54A, JW 54B, RA 54B	11–12.1943	«Tirpitz» не в строю
Duke of York	JW 55A, JW 55B, RA 55A	12.1943–01.1944	«Tirpitz» не в строю
Rodney	JW 60, RA 60	09–10.1944	

ских коммуникациях британцы еще в 1941 г. вышли на цифру 0,7. Правда, в случае с PQ-18 пытались взять качеством, в частности, включив в его состав эскортный авианосец. Не получилось – потеряно 13 судов.

Однако британцы, при всем своем желании, никак не могли усилить конвой эскортными кораблями. Дело в том, что летом 1942 г. решалась судьба о. Мальта. Её потеря открыла бы беспрепятственный канал снабжения германо-итальянским войскам в Северной Африке, а это однозначно привело бы к потере Суэцкого канала

со всеми вытекающими отсюда стратегическими последствиями. Чтобы удержать Мальту требовалось перебросить туда войска, а главное – истребители, топливо и боеприпасы. В общем все почти как у нас с Севастополем.

Для доставки всего необходимого британцы проводят целую серию конвойных операций, три из них летом 1942 г.: «Вигорес» и «Гарпун» (13–16 июня), а также «Пьедестал» (13–15 августа). Конвой «Вигорес» из 11 судов в охранении 7 крейсеров и 25 эскортных кораблей не смог про-

fighters, fuel and ammunition there. In general, it all resembled the situation with Sevastopol.

To deliver everything, the British carried out a series of convoy operations, three of them in the summer 1942: Vigorous and Harpoon (June 13–16), and Pedestal (August 13–15). The Vi-gorous convoy with 11 ships guarded by seven cruisers and 25 escort ships could not get through to the island. In trying to do so, the convoy lost two ships and three escort ships, including a cruiser. Only two of the six ships of the Harpoon convoy reached Malta. Two destroyers of the escort ships were lost. Operation Pedestal involved four aircraft carriers,

two battleships, seven cruisers, 32 destroyers and 14 ships. At that, the warships were mainly withdrawn from the Home Fleet that was used for escorting the Arctic convoys. An aircraft carrier, two cruisers, a destroyer and nine ships were lost. In addition, an aircraft carrier, two cruisers and three ships were damaged. A tanker with aviation fuel was heavily damaged but managed to reach its destination.

Thus, the situation with the escort forces in the summer 1942 was very difficult. However, that was not all. Figure 2 shows that June 1942 saw the most of ship losses along the Allied shipping lanes – 144 merchant ships.

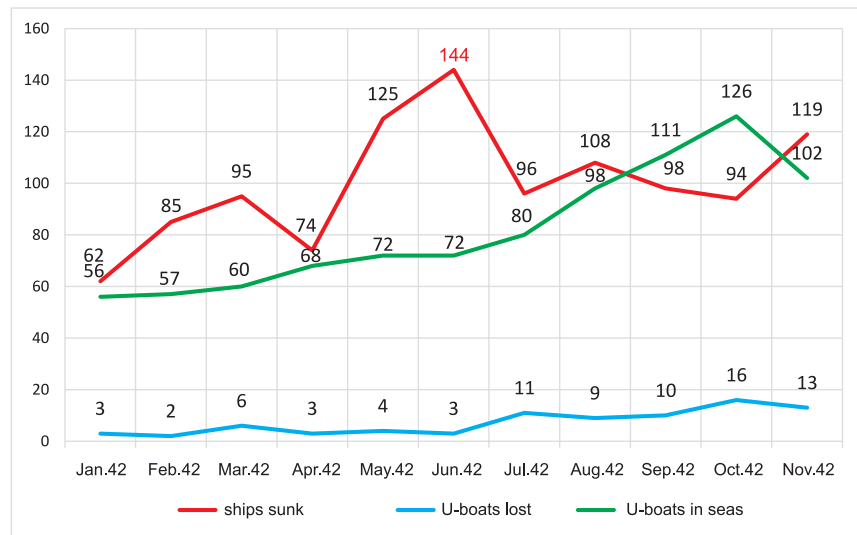


Figure 2. German submarines against ships in the Atlantic

The lack of forces and assets of anti-submarine warfare was the reason why, in the Atlantic, convoys started to be escorted in stages only in May 1941. Prior to that, the ships sailed most of the way without any protection at all. The most effective escorting start-to-finish across the Atlantic could be organized only in October 1942.

Table 3 shows that it was in the summer 1942 that the Germans had the most powerful naval group during the entire war in Northern Norway. Naturally, for the purpose of this paper, only those ships that could actually oppose the Arctic convoys are of interest.

биться к острову. При этом он потерял два судна и три корабля охранения, включая крейсер. В конвое «Гарпун» из шести судов до Мальты добрались только два. Из состава кораблей охранения потеряны два эсминца. В операции «Пьедестал» задействовали 4 авианосца, 2 линкора, 7 крейсеров, 32 эскадренных миноносца, 14 судов. Причем боевые корабли в основном изъяти из флота метрополии, того самого, который обеспечивал полярные конвои. Потери составили: авианосец,

два крейсера, эсминец и девять судов. Кроме этого, повреждены авианосец, два крейсера и три судна. Правда, среди тяжело поврежденных, но дошедших оказался танкер с авиационным топливом.

Как мы видим, летом 1942 г. обстановка с эскортными силами сложилась тяжелейшая. Но и это не все. Как наглядно видно на рис. 2, на июнь 1942 г. приходится пик потерь судов на коммуникациях союзников – 144 транспорта.

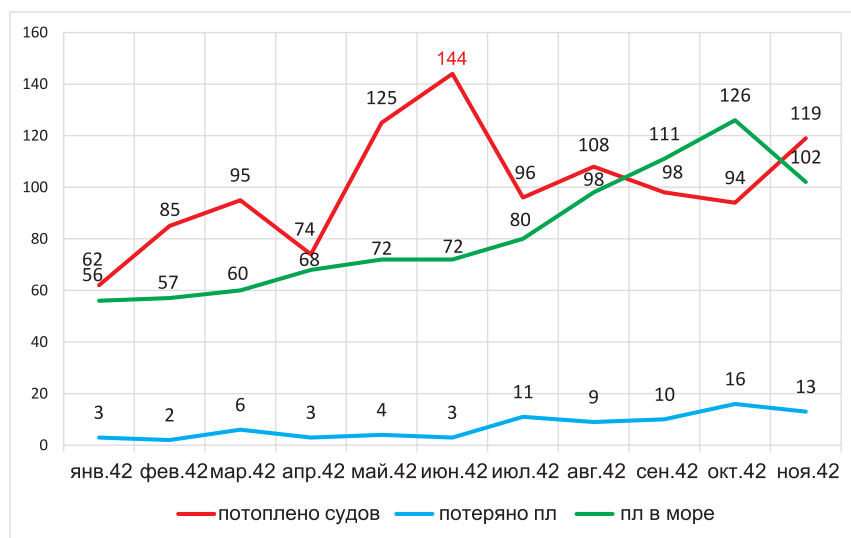


Рис. 2. Германские подлодки против судоходства в Атлантике

Недостаток сил и средств противолодочной борьбы может характеризовать тот факт, что в Атлантике только с мая 1941 г. началось конвоирование по этапам. До этого большую часть пути суда шли вообще без охранения. А наиболее эффективное сквозное конвоирование через Атлантику смогли организовать только в октябре 1942 г.

Одновременно, как следует из табл. 3, именно летом 1942 г. в Северной Норвегии немцы имели наиболее мощную корабельную группировку

за все время войны. Естественно, нас интересуют только те корабли, которые реально могли противодействовать полярным конвоям.

Аналогичная картина складывается с авиацией. По состоянию на 1 июля немцы имели в Заполярье из ударных машин: 123 Ju-88, 39 He-111 и 36 Ju-87. Последние работали по порту Мурманск. А всего – 270 боевых самолетов, без учета гидросамолетов. В сентябре на Север прибыли еще 35 торпедоносцев Ju-88.

Table 3. German warships against the Arctic convoys

Ship types	1942		1943	1944
	1.05	1.11	1.07	1.06
Battleship Tirpitz	1	1	1	1
Battleship Scharnhorst	–	–	1	–
Total battleships	1	1	2	1
Battle cruiser Admiral Scheer	1	1	–	–
Battle cruiser Lützow	–	–	1	–
Battle cruiser Admiral Hipper	1	1	–	–
Light cruiser Nürnberg	–	–	–	–
Light cruiser Köln	–	1	–	–
Total cruisers	2	3	1	–
Destroyer 1934	3	2	5	–
Destroyer 1936	–	–	1	–
Destroyer 1936A with 150mm gun mount	4	4	4	1
Destroyer 1936 mob with 150mm gun mount	–	–	1	4
Total destroyers	7	6	11	5
Total surface ships against Arctic convoys	10	10	14	6
Submarines VIIC	16	23	17	20
Total attack ships	26	33	31	26

There was a similar situation with aviation. As of July 1, the German attack forces in the Arctic included 123 Ju-88, 39 He-111 and 36 Ju-87. The latter hammered the port of Murmansk. In total, there were 270 combat aircraft, excluding seaplanes. In September, 35 more Ju-88 torpedo bombers flew to the North.

In the summer 1943, the convoy-free window was even wider than in 1942. No convoys sailed from April to October. At the same time, the German naval forces remained approximately the same whereas for the Luftwaffe 1943 was a turning point. The Fifth Air Fleet gradually acquired a purely defensive structure. Within a year, almost all twin-engine bombers were deployed to other fronts. In July, the last group of Ju-88 was redeployed

to the West. Instead, Fw-190A attack aircraft were used, which appeared in the Arctic in the spring that year. However, they were only used against short-sea shipping.

And what happened in the European theater of war in the summer 1943? First of all, of course, the Allied invasion of Sicily – the amphibious assault operation that was carried out from July 10 to August 17. For the topic of this paper, it is interesting in terms of the use of destroyers and escort ships (71 cutting-edge destroyers and 35 escort ships). As of April 1943, the Royal Navy had about 200 destroyers. If we subtract the Canadian and Australian ships, as well as those under repair or coming into operation, and the ships constructed during World War I, which, due to their poor condition,

Таблица 3. Германские корабли против полярных конвоев

Тип корабля	1942 г.		1943 г.	1944 г.
	1.05	1.11	1.07	1.06
лк Tirpitz	1	1	1	1
лк Scharnhorst	—	—	1	—
Всего линкоров	1	1	2	1
крт Admiral Scheer	1	1	—	—
крт Lützow	—	—	1	—
крт Admiral Hipper	1	1	—	—
крл Nürnberg	—	—	—	—
крл Köln	—	1	—	—
Всего крейсеров	2	3	1	—
Эсминец 1934	3	2	5	—
Эсминец 1936	—	—	1	—
Эсминец 1936А с 150-мм АУ	4	4	4	1
Эсминец 1936 mob с 150-мм АУ	—	—	1	4
Всего эсминцев	7	6	11	5
Всего нк, противодействующих полярным конвоям	10	10	14	6
Подводные лодки VIIC	16	23	17	20
Итого ударных кораблей	26	33	31	26

Летом 1943 г. «безконвойное» окно оказалось даже шире, чем в 1942 г. Конвои не проводились с апреля по октябрь. При этом германские корабельные силы приблизительно оставались на том же уровне. А вот для Люфтваффе 1943 г. стал переломным. Состав 5-го воздушного флота постепенно приобретал явно оборонительную структуру. В течение года почти все двухмоторные бомбардировщики перебрасывались на другие фронты. В июле на Запад передислоцировали последнюю группу Ju-88. Роль ударной авиации переходит к штурмовикам Fw-190А, появившимся в Заполярье весной этого года. Но они действовали только против каботажа.

А что происходило на Европейском театре войны летом 1943 г.? Конечно, это прежде всего Сицилийская

морская десантная операция союзников, которая проводилась с 10 июля по 17 августа. В контексте нашей темы следует обратить внимание на привлечение к этой операции эсминцев и эскортных кораблей. А это 71 наиболее современный эсминец и 35 эскортных кораблей. На апрель 1943 г. в ВМС всей Британской империи числилось порядка 200 эсминцев. Если из этого количества вычесть канадские и австралийские корабли, а также находящиеся в ремонте и только вступающие в строй корабли постройки Первой мировой, которые из-за их ветхости не то что в Арктику, а вообще далее 100 миль от своего берега отпускать нельзя, то в распоряжении флотов метрополии и Средиземноморского оставалось порядка 120 единиц. И вот более половины из

could not sail more than 100 miles from the coast, let alone in the Arctic, then the Home Fleet and the Mediterranean Fleet had about 120 ships. More than half of them ended up in Sicily. If you take modern escort ships, such as destroyers, frigates and corvettes, the situation is essentially the same.

At the same time, Atlantic shipping lanes still had to be protected. Among the six battleships sent to support the Allied landings in Sicily were the *Howe* and the *King George V* used for the operational cover of the Arctic convoys. In fact, six battleships off Sicily were all that the British actually had in the summer 1943. All the rest were under repair, and at least two were understaffed. At the same time, everyone understood that the specifics of the Northern Route of the Lend-Lease supplies to the Soviet Union required an enhanced defense of the convoys. This was due to the fact that on this route, in contrast to the Atlantic, the Germans could carry out anti-convoy operations with groups of diverse forces, not just submarines. Constant control over the location of the convoys, combined with the possibility to deliver massive air strikes, required increasing the number of escort ships per merchant ship to a minimum of 0.8–0.9 and adding escort aircraft carriers to the convoys. PQ 17 and PQ 18 taught the Allies a valuable lesson. So, the pause in convoys in the summer 1943 was largely due to the fact that the British simply did not have ships available.

In the summer 1944, the *Tirpitz* was permanently under repair. There was practically no threat from surface ships. The Luftwaffe in the Arctic generally did not have twin-engine bombers, let alone torpedo bombers. The only real threat was from under

the water. That is, the situation was the same as in the Atlantic, which the British were familiar with. Yet from March to August, not a single convoy sailed to the Soviet Union. At the same time, in April, RA 58 took 38 ships to Britain, and then the ships returned light and took everything that remained in the Kola Bay – another 34 merchant ships. In total, 81 ships sailed from the USSR in April!

In fact, the reason for the summer pause, like one year before that, was the concentration of all forces in preparation for the most significant task for the Allies in the European theater of war – the landings in France. The operation, which began on June 6, became the most ambitious in the history of mankind. It ended on July 24, and on August 15, the landing operation in southern France began, where 111 destroyers and escort ships were engaged. All in all, the British Empire had about 210 destroyers at that time.

The second half of 1944 was peculiar due to the fact that the tonnage deficit sharply increased against the background of the ongoing struggle along the shipping lanes. And there seems to be nothing new here – the whole idea of a sharp increase in the construction of ships in the United States (Liberty ships project) was originally aimed at compensating for the losses from the German submarines. However, in 1944, the Germans were already losing more submarines than the Allies were losing merchant ships. The new tonnage deficit resulted not from the losses but because of a sharp increase in volumes of shipped cargo. For example, the volumes of material and technical supplies for the Allied troops in Europe became similar to those for the Red

них оказалась у Сицилии. Если взять современные эскортные корабли, такие как эскортные миноносцы, фрегаты, корветы, то картина, по сути, такая же.

Одновременно никто не отменял оборону коммуникаций в Атлантике. Среди шести линкоров, выделенных для обеспечения высадки союзников на Сицилию, оказались «Хоув» («Howe») и «Кинг Джордж V» («King George V») из оперативного прикрытия полярных конвоев. Собственно, шесть линкоров у Сицилии – это все, что реально имели британцы летом 1943 г. Все остальные находились в ремонте, а минимум два были недоукомплектованы личным составом. Это, с одной стороны, а с другой – все понимали, что северный маршрут ленд-лиза в Советский Союз требовал усиленной обороны конвоев. Специфика заключалась в том, что на этом маршруте, в отличие от Атлантики, немцы могли проводить противоконвойные операции группировками разнородных сил, а не одними подлодками. Постоянный контроль местоположения конвоя в сочетании с возможностью нанесения массированных ударов с воздуха требовали довести количество кораблей охранения на каждое судно минимум до 0,8–0,9 и придать конвою эскортные авианосцы. PQ-17 и PQ-18 многому научили. Так что пауза в проводке конвоев летом 1943 г. во многом объясняется банальным отсутствием у британцев свободных кораблей.

Лето 1944 г. «Тирпиц» в перманентном ремонте. Угроза надводных кораблей практически отсутствует. Люфтваффе в Заполярье вообще не имело двухмоторных бомбардировщиков, не говоря уже о торпедоносцах. Реальная угроза только из-под воды. То есть привычный для бри-

танцев атлантический вариант. И все же с марта по август в Советский Союз не пришел ни один конвой. Одновременно в апреле RA-58 увел в Британию 38 судов, а затем суда конвоя вернулись налегке, без конвоя, и забрали все, что оставалось в Кольском заливе – еще 34 транспорта. То есть всего в апреле вывели 81 судно!

На самом деле причиной летней паузы, как и год назад, стала концентрация всех сил на решение самой знаковой для союзников задачи на Европейском театре войны – высадка во Франции. Начавшаяся 6 июня операция стала самой грандиозной. Завершилась она 24 июля, а 15 августа началась Южно-Французская десантная операция, где задействовали 111 эсминцев и эскортных кораблей. Всего же Британская империя имела в то время около 210 эсминцев.

Спецификой ситуации второй половины 1944 г. стало еще и то, что на фоне продолжающейся борьбы на коммуникациях, резко возрос дефицит тоннажа. И здесь, вроде, ничего нового – весь замысел с резким увеличением постройки судов в США (проект «Либерти») изначально был направлен на компенсацию потерь от германских подлодок. Но в 1944 г. уже немцы теряли больше подлодок, чем союзники транспортов. Теперь дефицит тоннажа возник не из-за потерь, а из-за резкого увеличения объемов перевозок. Например, объемы материально-технического снабжения войск союзников в Европе стали соизмеримы с таковыми в Красной армии. И все это необходимо не просто завозить на континент по морю, но, в основном, из США, то есть через океан.

Из всего вышеизложенного, можно сделать следующие выводы.

Во-первых, союзные полярные конвои, несмотря на свою индиви-

Army. All of them had to be brought to the continent by sea and mainly across the ocean from the USA.

Considering all of the above, several conclusions can be drawn.

First, the Allied Arctic convoys, despite their individual significance, were not something abstract. World War II, like a huge mosaic, was made up of countless elements. Writing off the role of any of them immediately damages the overall picture. There was the Battle of Moscow, Stalingrad and Kursk, and the landings in Normandy ... There were also Allied Arctic convoys. At the same time, barely discernible interrelations ran through the entire Second World War both in time and in space. Because of this, many questions that arise in the study of the Arctic convoys remain debatable and cannot be answered in monosyllables. The picture is not just black or white – there are many shades of gray.

Secondly, there is no need to look for any conspiracy in the summer pauses of the Arctic convoys. The 1942 summer tragedy perfectly proves that. Then, we were not strong enough, but the enemy was stronger than ever. Everyone realized the risks. However, the British took the risk and did everything they could. The enemy turned out to be somewhat stronger and more cunning. In the summer 1943 everything should have gone much easier, and in the summer 1944 – practically with no significant losses. However, there were no convoys. Moreover, we knew that there would not be any. And the polar day had nothing to do with it.

Thus, the Allied Arctic convoys should primarily be considered an example of how all peoples and states can unite to fight a common threat to humanity, regardless of previous contradictions and confrontations.

дуальную значимость, не являлись некой субстанцией. Вторая мировая война, как огромная мозаика, состояла из множества элементов. Были и оборона Москвы, и Сталинград, и Курская дуга, и высадка в Нормандии... Были и союзные конвои в Арктике. Одновременно невидимые связи событий пронизывали всю Вторую мировую и во времени, и в пространстве. Именно по этой причине на многие вопросы, возникающие при изучении полярных конвоев, нельзя ответить однозначно: здесь – черное, а здесь белое, в реальности – все в оттенках серого.

Во-вторых, не надо искать в летних паузах проводки полярных конвоев следы теории заговора. Как раз

трагедии лета 1942 г. тому подтверждение. Тогда мы были недостаточно сильны, и одновременно противник как никогда силен. Все понимали риски. Однако британцы пошли на это и сделали все, что могли. Враг оказался отчасти сильнее, отчасти хитрее. Но летом 1943 г. все должно было пройти гораздо легче, а летом 1944 г. практически без существенных потерь. Но конвоев не было. Более того, мы знали, что их не будет. И полярный день здесь не причем.

В союзных полярных конвоях нужно видеть, прежде всего, пример того, как для борьбы с общечеловеческой угрозой могут объединяться все народы и государства, независимо от былых противоречий и конфронтаций.

R. Kochnowski, A. Woźny

OKRĘTY POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ W KONWOJACH ARKTYCZNYCH 1942–1943

Wybuch wojny niemiecko-radzieckiej 22 czerwca 1941 r. otworzył nowy front wojny morskiej na Dalekiej Północy. Linie komunikacyjne między Islandią a portami w Archangielsku i Murmańsku zyskały strategiczne znaczenie. Była to najkrótsza z ówczesnie możliwych dróg, którą nowi sojusznicy Związku Radzieckiego – Wielka Brytania i USA (do grudnia 1941 r. formalnie neutralne) mogły dostarczać Armii Czerwonej walczącej z Wehrmachtem potrzebne uzbrojenie oraz prowiant.

Poczynając od września 1941 r. zaczęto tą właśnie drogą przekazywać materialne wsparcie dla ZSRR. Działająca na tym obszarze radziecka Flota Północna była najsłabszym związkiem operacyjnym sił morskich Związku Radzieckiego. Dowodzona przez wiceadm. Arsenija G. Gołowkę flota składała się z 8 niszczycieli, 15 okrętów podwodnych oraz kilkunastu mniejszych jednostek. Mogła zapewnić bezpieczeństwo alianckim konwojom tylko na bliskich podejściach do wymienionych wyżej portów¹.

Według opinii głównodowodzącego niemiecką marynarką wielkiego admirała Ericha Raedera, północny szlak żeglugowy do ZSRR miał strategiczne znaczenie dla zmagania III Rzeszy z Imperium Stalina. Należy dodać, że warunki geograficzne w znacznej mierze determinowały działania wojenne: „Bitwy konwojowe na Oceanie Lodowatym odbywały się



w ciągle zmieniających się warunkach. Latem długie godziny dnia sprzyjały naszym atakom, zwiększając procent zatopień. W czasie późnych miesięcy

Р. Кохновски, А. Вожны

ПОЛЬСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ В АРКТИЧЕСКИХ КОНВОЯХ 1942–1943 гг.*

Начало войны между СССР и Германией 22 июня 1941 г. привело к открытию нового фронта – на Крайнем Севере. Морские пути, связывающие Исландию с портами в Архангельске и Мурманске, приобрели стратегическое значение. В то время это был самый короткий путь, по которому новые союзники СССР – Великобритания и США (до декабря 1941 г. державшие нейтралитет) могли поставлять Красной армии, сражающейся с вермахтом, необходимое вооружение и провиант.

С сентября 1941 г. именно по этому пути началась поставка материальной помощи для СССР. Работающий на этом участке Северный флот был самым слабым звеном в системе военно-морских сил Советского Союза. Флот, возглавляемый вице-адмиралом А.Г. Головко, насчитывал 8 эсминцев, 15 подводных лодок и десяток других мелких единиц военной техники и мог обеспечить безопасность союзным конвоям только на близких подступах к перечисленным выше портам¹.

По мнению главнокомандующего немецким военно-морским флотом, адмирала Эриха Редера, северный сухоходный путь в СССР имел стратегически важное значение для борьбы Третьего рейха с империей Сталина. Следует добавить, что географические условия в значительной степени определили военные действия: «Эта война конвоев в Северном Ледовитом

океане шла в постоянно меняющихся условиях, причём меняющихся в значительном интервале. Долгие летние дни и светлые ночи играли нам на руку, давая возможность наносить удары в условиях прямой видимости и увеличивая процент нашего успеха. В мрачные зимние месяцы почти постоянная темнота, жестокие штормы и пронзительный холод изматывали наших моряков и летчиков, но в то же время прибавляли работы и трудностей противнику. Упорство, с которым велось эти сражения, свидетельствует о важности союзнических поставок для обеспечения действий на русском фронте»².

Экстремальные условия в районе боевых действий показывали, что появление другого корабля для членов экипажа, переживших потерю своего судна, вовсе не означало спасение. Нахождение в ледяной воде, температура которой даже летом редко превышала 8–10 °С, очень быстро приводило к гипотермии и гибели. Грузовые суда союзников были перегружены, что ставило под угрозу их остойчивость. Замёрзшие оружейные замки, обледеневшие прицелы, сбои в работе радаров мешали вести бой. Погодные условия ограничивали видимость практически до нуля. Нарушения в работе приборов ещё более затрудняли навигацию.

В норвежских базах Кригсмарине (немецкий военно-морской флот)

zimowych prawie nieprzerwane ciemności, ostre sztormy i przenikliwe zimno dawały się we znaki naszym marynarzom i lotnikom, jednak warunki te tak samo lub jeszcze gorzej wpływały na przeciwnika. Zawziętość, z jaką prowadzono bitwy konwojowe świadczyła o stopniu ważności tego alianckiego szlaku zaopatrzeniowego dla utrzymania zdolności bojowych sił rosyjskich na froncie wschodnim”².

Ekstremalne warunki w okolicach koła podbiegunowego sprawiały, że zatopienie okrętu lub statku dla członków załogi, którzy przeżyli zniszczenie swej jednostki nie było równoznaczne z ocaleniem, nawet jeżeli było komu ratować rozbitków. Przebywanie w lodowatej wodzie, której temperatura nawet latem rzadko przekraczała granicę 8 °C góra 10 °C bardzo szybko prowadziło do hipotermii. Frachtowce alianckie były przeciążone masami ładunku ponad miarę, co zagrażało ich stateczności. Zamarzające zamki dział, oblodzone dalocelowniki, zakłócenia w pracy radarów utrudniały prowadzenie walki. Poza dniem polarnym przy wyższej temperaturze, warunki atmosferyczne ograniczały widoczność, czasami wręcz do zera. Do tego dochodziły zakłócenia pracy kompasów na tej szerokości geograficznej, co jeszcze bardziej utrudniało prowadzenie normalnej nawigacji.

W bazach norweskich Kriegsmarine zgromadziła znaczne siły, od wiosny 1942 r. stacjonował w nich trzon sił nawodnych floty III Rzeszy, obejmujący pancernik *Tirpitz*³, krążownik liniowy *Scharnhorst*, (trzy–cztery) ciężkie krążowniki oraz kilkanaście niszczycieli. Do tego dochodziło około 20 okrętów podwodnych oraz liczne samoloty torpedowe i bombowe w norweskich bazach Luftwaffe⁴.

Brytyjską Royal Navy wspierał od 1942 r. silny zespół amerykańskiej US

Navy z nowoczesnym pancernikiem *Washington* na czele. Był to jedyny podówczas okręt aliancki, mogący zmierzyć z niemieckim *Tirpitzem* w pojedynkę. Flota aliancka na morzu była wprawdzie silniejsza od niemieckiej, ale wiadome było, że Niemcy unikać będą otwartej bitwy. Ich zamiarem było przechwycenie alianckiego konwoju eskortowanego przez niszczyciele i bliską osłonę krążowników, nim do akcji zdążą wkroczyć amerykańskie i brytyjskie liniowce. Niemcy panowali w powietrzu w pobliżu wód norweskich, nieliczne lotniskowce alianckie mogły zapewnić parasol powietrzny swym okrętom jedynie w ograniczonym zakresie. Wreszcie do Niemców należała inicjatywa dotycząca miejsca i czasu ataku. Te wszystkie czynniki sprawiały, że trasa żegluga do portów radzieckich najeżona była licznymi niebezpieczeństwami, a podejmujący rejs w tym kierunku musieli liczyć się nie tylko z zagrożeniem ze strony nieprzyjaciela ale także z trudnościami, wynikającymi z warunków meteorologicznych.

Polska Marynarka Wojenna została powołana do życia tuż po odbudowie państwa polskiego dekretem Józefa Piłsudskiego z 28 listopada 1918 r. Niestety wbrew nadziejom żywionym przez pionierów wojennomorskiej obecności Polski na Bałtyku nie udało się pozyskać wartościowych jednostek z podziału floty cesarskiej Niemiec i Austro-Węgier, jakkolwiek polscy obywatele tych państw mieli swój finansowy udział w ich rozbudowie⁵. Ostatecznie powstająca Polska Marynarka Wojenna otrzymała zaledwie kilka przestarzałych poniemieckich torpedowców i trałowców, które jednak mogły odgrywać rolę wyłącznie okrętów szkolnych. Olbrzymim wysiłkiem władz państwowych i *de facto* całego

собрала значительные силы, с весны 1942 г. в них располагалось ядро военно-морских сил Третьего рейха, включающее линкор «Тирпиц»³, линейный крейсер «Шарнхорст», 3–4 тяжёлых крейсера и десяток эсминцев. К этому прибавлялись около 20 подводных лодок и множество торпедоносцев и бомбардировщиков, находящихся в норвежских базах Люфтваффе (немецкие военно-воздушные силы)⁴.

С 1942 г. Королевский военно-морской флот Британии поддерживался мощной группой Военно-морского флота США во главе с современным линкором «Вашингтон». В то время это был единственный союзный корабль, который мог соперничать с немецким «Тирпицем» в одиночку. Силы союзников превосходили немецкие, и было ясно, что Германия постарается избежать открытого сражения. Её целью был перехват союзного конвоя, который сопровождался эскортом из эсминцев и крейсеров, до того, как к ним успеют подойти на помощь американские и британские корабли. Немцы имели абсолютное превосходство в территориальных водах Норвегии, и союзнические авианосцы не могли обеспечить должную защиту своим судам с воздуха. Наконец, инициатива времени и места атаки также исходила от немцев. Все эти факторы в совокупности затрудняли судоходный маршрут к российским портам, помимо угрозы со стороны врага, необходимо было учитывать и метеорологические условия.

Военно-морской флот Польши был создан сразу после восстановления польского государства указом Юзефа Пилсудского 28 ноября 1918 г. Несмотря на все усилия, восстановить былую мощь флота не удалось, и Польша получила лишь несколько

устаревших немецких миноносцев и тральщиков, которые могли выступать лишь в качестве учебных судов⁵. Огромных усилий Польской Республике стоила постройка порта в Гдыне, который исполнял как военную, так и торговую функции. Начиная с 30-х гг. XX в. польский военно-морской флот постепенно пополнялся новыми единицами боевой техники. Накануне войны⁶, в августе 1939 г., в состав польского ВМФ входили 4 эсминца, 5 подводных лодок, 6 тральщиков, 2 канонерские лодки, 1 минный заградитель и несколько десятков вспомогательных единиц⁷.

Военно-морские силы, как и другие виды вооружённых сил Польши, были подготовлены, прежде всего, с учётом возможного конфликта с СССР. В связи с тем, что базы в Гдыне и Хеле находились в большом отдалении от советских баз, их укреплению не было уделено должного внимания. Только в середине 30-х гг. XX века Польша приступила к реконструкции этих баз.

Резкое ухудшение отношений между Польской Республикой и Третьим рейхом весной 1939 г. и угроза вооружённого конфликта между государствами заставили Командование военно-морскими силами в Варшаве, руководителем которого был контр-адмирал Ежи Свирский, срочно искать выход из ловушки, в которую попали поляки. Рассчитывать на помощь союзников – Королевский военно-морской флот Британии и Национальные военно-морские силы Франции – Польша не могла. Для линейных кораблей единственный путь, ведущий из Северного моря в Балтийское, проходил через Кильский канал. Контр-адмирал Е. Свирский и контр-адмирал Ю. Унруга, командир флота в Гдыне, пришли к выводу, что

społeczeństwa II RP wybudowano od podstaw port w Gdyni zarówno handlowy jak i wojenny w dzielnicy Oksywie. Poczynając od początku lat trzydziestych minionego stulecia flotę polską zasilaly kolejne nowoczesne jednostki. U progu wojny⁶ w sierpniu 1939 r. w jej skład wchodziły: 4 niszczyciele, 5 okrętów podwodnych, 6 trałowców 2 kanonierki i 1 stawiacz min oraz kilkanaście jednostek pomocniczych⁷

Marynarka Wojenna podobnie jak i pozostałe rodzaje Sił Zbrojnych II RP była przygotowywana przede wszystkim pod kątem ewentualnego konfliktu z ZSRR. Ponieważ bazy polskie w Gdyni i na Helu znajdowały się w sporym oddaleniu od baz radzieckich, zaniedbano ich obronę zarówno, gdy idzie o niewielkie jednostki obrony Wybrzeża (np. ścigacze) oraz artylerię nabrzeżną. Dopiero w połowie lat trzydziestych XX wieku przystąpiono do umacniania półwyspu helskiego, ale istniejących zapóźnień nie zdołano nadgonić do 1939 r.

Gwałtowne pogorszenie stosunków między Rzeczpospolitą a Rzeszą Niemiecką na wiosnę 1939 r. i groźba wybuchu konfliktu zbrojnego między obu państwami zmusiło Kierownictwo Marynarki Wojennej w Warszawie, którego szefem był kadm. Jerzy Świrski oraz dowódcę floty w Gdyni kadm. Józefa Unruga do gorączkowego poszukiwania wyjścia z pułapki, w jakiej znalazła się Polska Marynarka Wojenna. Na pomoc sojuszników zachodnich brytyjskiej Royal Navy i francuskiej Marine Nationale Polacy liczyć nie mogli. Jedyna droga prowadząca z Morza Północnego na Bałtyk, dostępna dla okrętów liniowych wiodła przez Kanał Kiloński, posyłanie mniejszych jednostek obie admiralicje uznały za bezcelowe. W tej sytuacji obydwaj polscy admirałowie doszli do słusznego

skądinąd wniosku, że duże nawodne okręty polskie skazane będą na zagładę w obliczu przygniatającej przewagi niemieckiej Kriegsmarine. Polskie niszczyciele (zwłaszcza typu ORP *Grom*) były jednostkami należącymi do najsilniejszych w swej klasie. Mogły nawet walczyć z niemieckimi krążownikami lekkimi przy zachowaniu, rzecz jasna, liczbowej równowagi.

Wobec krążowników ciężkich czy okrętów liniowych byłyby bezsilne. Mogłyby, co najwyżej, usiłować wykonać atak torpedowy i szukać ratunku w ucieczce przed niechybną zagładą. Obaj polscy dowódcy doszli do wniosku, że wszystkie niszczyciele winny zostać skierowane do brytyjskiego portu jeszcze przed wybuchem wojny. Z perspektywy czasu można zauważyć, że do dywizjonu tych okrętów należało dołączyć jeszcze stawiacz min ORP *Gryf* oraz dwa największe i najnowocześniejsze okręty podwodne ORP *Orzeł* i ORP *Sęp*. Plany obu admirałów napotkały na opór Generalnego Inspektora Sił Zbrojnych marsz. Edwarda Śmigłego-Rydza, który był przeciwny takiej „dezercji”.

Ostatecznie wobec argumentów szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej ustąpił, ale uparł się by na Wybrzeżu polskim pozostał przynajmniej jeden niszczyciel, którym był ORP *Wicher*. Pozostałe trzy niszczyciele: ORP *Błyskawica*, ORP *Grom*, ORP *Burza* realizując, plan „Peking”⁸ opuściły 30 sierpnia 1939 r. gdyńską redę i prowadzone przez dowódcę dywizjonu kmdr. por. dypl. Romana Stankiewicza dotarły 1 września, już po wybuchu wojny do brytyjskiej bazy w Leith⁹.

Po zawarciu paktu niemiecko – radzieckiego 23 sierpnia 1939 r., najprawdopodobniej następnego dnia (24) Dowództwo Floty Bałtyckiej na podstawie

крупные польские суда будут обречены на гибель в условиях огромного превосходства немецкого флота. Польские эсминцы (особенно типа «Гром» – ORP «Grom») были самыми мощными единицами в своем классе и выдерживали конкуренцию даже с немецкими лёгкими крейсерами. Однако против тяжёлых крейсеров или линейных кораблей они были бы бессильны. Было принято решение, что все эсминцы должны быть направлены в британский порт еще до начала войны. Следует отметить, что к дивизиону этих кораблей необходимо было добавить ещё минный заградитель ORP «Gryf» («Гриф») и две крупнейшие современные подводные лодки ORP Orzeł («Орел») и ORP Sęp («Стервятник»). Планы обоих адмиралов встретили сопротивление со стороны Верховного главнокомандующего, маршала Эдварда Рыдз-Смиглы, который был против такого «дезертирства».

В конечном счёте Рыдз-Смигла уступил контр-адмиралам, но настоял, чтобы на польском побережье остался по крайней мере один эсминец – ORP «Wicher» («Вихрь»). Три эсминца – ORP «Błyskawica» («Молния»), ORP «Grom» («Гром»), ORP «Burza» («Буря») – в соответствии с операцией «Пекин»⁸ покинули порт в Гдыне 30 августа 1939 г. и 1 сентября, уже после начала войны, прибыли на британскую базу в Эдинбург⁹ под командованием капитана 2-го ранга Романа Станкевича.

После подписания Договора о ненападении между Германией и Советским Союзом 23 августа 1939 г. на следующий день (24 августа) командование Балтийского флота приступило к организации новой воинской части – ОВР (охраны водного района)¹⁰. Ранним утром 17 сентября

1939 г. (3.30 или в 5.30 по московскому времени) Красная армия вторглась на территорию Второй Польской Республики¹¹, а на море Балтийский флот «тоже пошёл на войну»¹². К кораблям, доплывшим до Великобритании, еще в сентябре присоединился подводный минный заградитель ORP «Wilk» («Волк»), а 14 октября в их ряды вступил ORP «Orzeł» («Орел»). Таким образом, польский военно-морской флот был единственным подразделением вооруженных сил Польши, которое принимало участие в войне с первого до последнего дня.

Польские военные суда принимали активное участие во всех кампаниях в Атлантическом океане¹³ и на других морских ТВД в 1939–1945 гг. Как только Лондон объявил войну Германии 3 сентября, эсминцы сопровождали конвои, а подводные лодки патрулировали в Северном море. Польский военно-морской флот был задействован в норвежской кампании и в боях на Ла-Манше во время эвакуации Дюнкерка. Первые потери в боях понесли тогда совместно с Королевским военно-морским флотом Британии: под Нарвиком затонул эсминец ORP «Grom», пострадавший от бомбежек Люфтваффе, а с патрулирования в Северном море не вернулся ORP «Orzeł».

В это же время, в соответствии с польско-британским договором, ряды польского ВМФ пополнили два эсминца: HMS «Garland» (Корабль Его Величества «Гарланд») и HMS «Nerissa» (Корабль Его Величества «Нерисса»). Первый получил британское название, а второй, который должен был заменить утраченный «Grom», получил название ORP «Piorun» («Молния»). Этот корабль прославился тем, что в ночь с 26 на 27 мая 1941 г. отслеживал немецкий

wcześniejszych rozkazów przystąpiło do organizacji nowej jednostki wojskowej – Ochrony Wodnego Rejonu¹⁰. 17 września 1939 r. we wczesnych godzinach porannych (3.30; godz. 5.30 czasu polskiego) Armia Czerwona wkroczyła w granice II RP¹¹ a na morzu Flota Bałtycka „też poszła na wojnę”¹².

Do okrętów, które dopłynęły do Wielkiej Brytanii dołączył jeszcze we wrześniu podwodny stawiacz min ORP *Wilk*, a po słynnej ucieczce z internowania w Estonii, 14 października do ich grona dołączył ORP *Orzeł*. Tym sposobem Polska Marynarka Wojenna była jedynym rodzajem Sił Zbrojnych zaangażowanym w walce przeciw III Rzeszy od pierwszego do ostatniego dnia wojny w Europie.

Okręty polskie aktywnie uczestniczyły we wszystkich kampaniach na Atlantyku¹³ i innych akwenach morskich lat 1939–1945. Niszczyciele bezpośrednio po przybyciu do baz brytyjskich, gdy tylko Londyn wypowiedział 3 września wojnę Niemcom aktywnie uczestniczyły w eskortowaniu konwojów, a okręty podwodne patrolowały Morze Północne. Polska Marynarka Wojenna uczestniczyła w kampanii norweskiej oraz walkach na Kanale La Manche podczas ewakuacji Dunkierki. Poniesiono też pierwsze straty w walkach u boku Royal Navy – pod Narvikiem zatonął niszczyciel ORP *Grom*, zbombardowany przez Luftwaffe, a z patrolu na Morzu Północnym nie wrócił ORP *Orzeł*.

Jednocześnie na mocy polsko-brytyjskiej umowy, dotyczącej współpracy na morzu w 1940 r. przekazano Polskiej Marynarce Wojennej dwa niszczyciele HMS *Garland* i HMS *Nerissa*. Pierwszy z nich kurtuazyjnie zachował brytyjską nazwę, natomiast drugi, który miał zastąpić utraconego *Groma*, otrzymał imię ORP

Piorun. Okręt ten zasłużył się podczas pościgu za niemieckim pancernikiem *Bismarck* w nocy z 26 na 27 maja 1941 roku przez ponad godzinę śledził pod ogniem jego kurs śląc meldunki głównym siłom brytyjskim. *Nota bene* jego dowódca kmr por. Eugeniusz Pławski był wychowankiem Akademii Morskiej w Petersburgu¹⁴.

Wybuch wojny radziecko-niemieckiej 22 czerwca 1941 r. zasadniczo zmienił obraz światowego konfliktu. Z punktu widzenia polskiego rządu na emigracji sytuacja nie była jednoznaczna, gdy idzie o jego relacje z Kremlm. Wkroczenie Armii Czerwonej na teren II RP 17 września 1939 r. było aktem agresji, ale ówczesny rząd polski nie ogłosił stanu wojny między Warszawą a Moskwą. Rząd radziecki uznał, że państwo polskie przestało istnieć, a jego agendy (szczególnie *Narodnyj Komisariat Wnutriennich Diel*; Ludowy Komisariat Spraw Wewnętrznych – NKWD) poddawały Polaków masowym represjom. Jednak ich szczegóły (a zwłaszcza zbrodnie określane jako Zbrodnie Katyńska) nie były rządowi gen. Władysława Sikorskiego znane. Dlatego też zostało zawarte porozumienie określane mianem układu Sikorski-Majski, przywracające w lipcu 1941 r. stosunki dyplomatyczne między RP a ZSRR¹⁵. Strona polska liczyła, że do Wielkiej Brytanii przybędzie co najmniej kilkuset oficerów i marynarzy przetrzymywanych w ZSRR od września 1939 r., wśród nich m.in. kadm. inż. Xawery Czernicki. Fakt, że odnaleziono ich tylko kilkudziesięciu był złą wróżbą na przyszłość.

Wysoka ocena umiejętności i morale polskich oficerów i marynarzy sprawiła, że brytyjska Admiralicja już od wczesnej wiosny 1942 r. skierowała polskie okręty do eskorty konwojów arktycznych. Marynarze polscy zyskali

линкорн «Бисмарк» и, даже находясь под непрерывающимся обстрелом, направлял на него остальные корабли союзников. Важно отметить, что капитаном ORP «Piłsudski» был Евгениуш Плавски, воспитанник Морской академии в Санкт-Петербурге¹⁴.

Начало войны между СССР и Германией 22 июня 1941 г. существенно изменило картину мирового конфликта. По мнению польского правительства, ситуация в эмиграции была неоднозначной. Вступление Красной армии на территорию Республики Польши 17 сентября 1939 г. было актом агрессии, однако польское правительство не объявляло о начале войны между Варшавой и Москвой. Советские власти признали, что Польское государство прекратило существование, а НКВД подвергал поляков массовым репрессиям. Однако некоторые факты (особенно Катынский расстрел) не были известны генералу Владиславу Сикорскому. Поэтому в связи с заключением соглашения Сикорского–Майского в июле 1941 г. дипломатические отношения между Польской Республикой и СССР были восстановлены¹⁵. Поляки рассчитывали, что в Великобританию придут по крайней мере несколько сотен офицеров и моряков, находящихся в СССР с сентября 1939 г., среди них ожидался и контр-адмирал Ксаверий Черницкий. Тот факт, что вернулись только несколько десятков, был неблагоприятным предзнаменованием.

Оценив высокое мастерство и боевой дух польских офицеров и моряков, Британское адмиралтейство уже с ранней весны 1942 г. направило польские военные суда для сопровождения арктических конвоев. Польские моряки ранее приобрели опыт в боевых действиях в Норвегии, когда

эсминцы ORP «Krakowiak» («Краковяк») и ORP «Kujawiak» («Куявяк») принимали участие в британском рейде на Лофотенские острова во время Рождества 1941 г. (операция «Анклет»).

Поэтому неудивительно, что в этот район боевых действий были направлены корабли под бело-красным флагом. Первым этот путь преодолела подводная лодка ORP «Jastrząb» («Ястреб»). Дебют был неудачным. Возникает закономерный вопрос: было ли направление союзнических судов в район, где должны были проходить конвои с поставками для СССР, верным решением? Задачами этого рейда были оценка сил Кригсмарине и возможное нападение на немецкие базы. В таком случае следовало расположить корабли как можно ближе к немецким базам в Норвегии, а не в непосредственной близости к конвойным маршрутам. Корабли сопровождения подвергались опасности не только со стороны вражеских самолетов и крупных судов, но и со стороны подводных лодок. Эта ситуация могла обернуться губительными последствиями.

ORP «Jastrząb» был американской подводной лодкой типа S. В рамках ленд-лиза американцы передали ее Королевскому военно-морскому флоту Британии, а позднее британцы – в пользование Польше. Польский флаг был поднят над «Ястребом» 4 ноября 1941 г. Первым и, как оказалось, последним его капитаном был лейтенант военно-морских сил Болеслав Романовский¹⁶. 24 апреля 1942 г. ORP «Jastrząb» отправился с базы в Леруик в свой первый боевой рейд. Территорией патрулирования была северная часть пути арктических конвоев. На протяжении всего рейда на судне возникали незначительные поломки, ко-

doświadczenie w akcjach na wodach norweskich już wcześniej, gdy polskie niszczyciele eskortowe ORP *Krakowiak* i ORP *Kujawiak* uczestniczyły w brytyjskim rajdzie na norweski archipelag Lofoty podczas Bożego Narodzenia 1941 r. (operacja „Anklet”).

Nic zatem dziwnego, że w ten niebezpieczny rejon zmagają II wojny światowej skierowano okręty pod białą-czerwoną banderą. Jako pierwszy szlak ten przetrwał okręt podwodny ORP *Jastrzęb*. Nie był to debiut szczęśliwy, lecz nie uprzedzajmy faktów. Można zadać pytanie, czy skierowanie okrętów podwodnych marynarek alianckich w rejon, w którym miały przechodzić konwoje z zaopatrzeniem dla ZSRR uznać należy za szczególnie trafny. Zadaniem tych jednostek miało być rozpoznanie sił Kriegsmarine i ewentualny atak na jej ciężkie jednostki. W takim jednak wypadku należało okręty te rozmieścić bliżej niemieckich baz w Norwegii a nie w niewielkiej odległości od tras konwojowych. Okręty eskorty bowiem wypatrywały nie tylko wrogich samolotów czy dużych jednostek, ale również nieprzyjacielskich okrętów podwodnych. W tej sytuacji mogło dojść do niespodzianek implikujących fatalnymi konsekwencjami.

ORP *Jastrzęb* był amerykańskim okrętem podwodnym typu *S*, przekazanym Royal Navy w ramach programu *Lend&Lease*, a następnie odstąpionym Polskiej Marynarce Wojennej. Banderę polską podniesiono na nim 4 listopada 1941 r. Pierwszym – i jak się okazało – ostatnim jego dowódcą został kpt. mar. Bolesław Romanowski¹⁶. 24 kwietnia 1942 r. ORP *Jastrzęb* wyruszył z bazy w Lerwick w swój pierwszy bojowy patrol. Rejonem działania okrętu miał być akwen północnej części trasy konwojów

arktycznych. Na jednostce w trakcie rejsu do sektora patrolowego występowały liczne drobne, ale uciążliwe dla załogi awarie. Trudno się temu dziwić skoro ORP *Jastrzęb* miał za sobą 20 lat służby w US Navy, a przed przekazaniem go Brytyjczykom przeszedł dość pobiczny remont. 2 maja w rejon działania polskiego okrętu podwodnego wszedł konwój PQ-15, który dokonał korekty kursu po napotkaniu gór lodowych o około 70 mil morskich na południe. Na okrętach eskorty nie uwzględniono faktu, że tym samym konwój wchodzi w sektor działania własnych okrętów podwodnych. Skutki tej niefrasobliwości okazały się dla ORP *Jastrzęb* i jego załogi fatalne.

Dwa okręty zespołu eskorty – brytyjski trałowiec *Seagull* oraz niszczyciel norweski *St. Albans* obrzuciły polski okręt, przebywający w zanurzeniu bombami głębinowymi. Kapitan Romanowski pomimo uszkodzeń zdołał wynurzyć ORP *Jastrzębia*, ale gdy ten znalazł się na powierzchni ostrzelany został z broni małokalibrowej obu jednostek. Ostrzału nie przerwano pomimo sygnałów nadawanych z polskiego okrętu, potwierdzających jego przynależność do sił alianckich. Jak wykazało później śledztwo prowadzone przez brytyjską admiralicję dowódcy trałowca i niszczyciela nie byli zaznajomieni z systemem potwierdzania tożsamości alianckich jednostek.

W wyniku tej bratobójczej walki zginęło pięciu marynarzy z załogi ORP *Jastrzęb*, a dalszych 16 oficerów i marynarzy zostało rannych, w tej liczbie dowódca okrętu. Okręt podwodny został na tyle poważnie uszkodzony, że zdecydowano się na ewakuację pozostałych członków załogi i jego zatopienie.

Brytyjski sąd morski uznał, że dowódcy okrętów brytyjskiego i

торые препятствовали полноценной работе. Это неудивительно, поскольку ранее ORP «Jastrząb» был уже 20 лет на службе Королевского военно-морского флота Британии и незадолго до передачи его британцам прошел срочный ремонт. 2 мая 1942 г. в район патрулирования подводной лодки вошел конвой PQ-15, который изменил курс, чтобы избежать столкновения с айсбергами, обнаруженными примерно в 70 морских милях к югу. При этом на кораблях сопровождения не был учтен тот факт, что конвой попадает в сектор действия своих же подводных лодок. Последствия этой беспечности обернулись для «Ястреба» и его экипажа катастрофой.

Два корабля группы сопровождения – британский тральщик «Seagull» и норвежский эсминец «St. Albans» – подвергли обстрелу погружающийся под воду польский корабль, ошибочно приняв его за немецкую подводную лодку. Капитан Романовский, несмотря на повреждения, сумел поднять «Ястреб» на поверхность, но тот вновь был обстрелян обоими кораблями. Несмотря на то, что с «Ястреба» подавались сигналы, свидетельствующие об его принадлежности к силам союзников, обстрел не был прекращен. Как позже показало расследование, проведенное Британским адмиралтейством, командиры тральщика и эсминца не были знакомы с системой опознавания принадлежности союзнических подразделений. В результате этой союзнической схватки погибли пять моряков из экипажа ORP «Jastrząb», 16 офицеров и матросов были ранены, в том числе и командир корабля. Подводная лодка была настолько сильно повреждена, что было принято решение эвакуировать оставшихся членов экипажа, а лодку затопить.

Британский морской суд признал, что командиры британского и норвежского кораблей имели право на атаку подводной лодки в том районе, но после всплытия и получения сигналов обязаны были немедленно прекратить обстрел. Незнание законов усугубило их положение, и в конечном итоге командиров обвинили в произошедшем инциденте. Экипаж «Ястреба» вернулся в Великобританию и перешел на еще одну подводную лодку – ORP «Dzik» («Кабан»)¹⁷, которая также вписала себя на страницы истории польского военно-морского флота.

Еще одним кораблем, участвующим в боях за защиту арктических конвоев, был ORP «Garland» («Гарланд»). Рейс «Гарланда» в сопровождении конвоя PQ-16 является легендой польского ВМФ. Эсминец ORP «Garland» принадлежал к британскому типу G/H, насчитывающему в общей сложности 24 единицы. 3 мая 1940 г. на корабле был поднят польский флаг, а сам корабль был направлен в британский флот Средиземного моря – Средиземноморский флот (Mediterranean Fleet). Командование принял капитан 3-го ранга Антоний Дорошковский. После поднятия польского флага на корабле стали возникать трудности с корректировкой ведения огня из орудий главного калибра. Британский офицер связи был уверен, что вина за это лежит на польских офицерах во главе с их капитаном. Британский адмирал Эндрю Каннингем, командующий Средиземноморским флотом, направил письмо главе командования польскими военно-морскими силами, контр-адмиралу Ежи Свирскому. Тот, в свою очередь, снял Дорошковского с должности капитана, однако позже польские артиллеристы с «Гарлан-

norweskiego mieli wprowadzić prawo do ataku w tym rejonie na zanurzony okręt podwodny, jednak po wynurzeniu tegoż i podaniu znaków rozpoznawczych powinni natychmiast przerwać ostrzał. Brak ich znajomości obciąża ich konto i ostatecznie im przypisano winę za cały incydent. Załoga ORP *Jastrząb* po dłuższej odysei *via* ZSRR powróciła do Wielkiej Brytanii i objęła kolejny okręt podwodny, który zapisał chlubną kartę w dziejach Polskiej Marynarki Wojennej ORP *Dzik*¹⁷.

Kolejnym okrętem zaangażowanym w walkę w obronie konwojów arktycznych był ORP *Garland*. Rejs tego okrętu w eskorcie konwoju PQ-16 przeszedł do legendy Polskiej Marynarki Wojennej. Niszczyciel ORP *Garland* należał do brytyjskiego typu *G/H*, liczącego łącznie 24 jednostki. Na okręcie podniesiono polską banderę 3 maja 1940 r. na Malcie i przydzielono go do brytyjskiej floty Morza Śródziemnego, tzw. *Mediterranean Fleet*. Dowodzenie okrętem objął kmdr ppor. Antoni Doroszkowski. Po przejściu pod polską banderę na okręcie wystąpiły trudności z koordynacją prowadzenia ognia z dział artylerii głównego kalibru. Brytyjski oficer łącznikowy był zdania, że winę z tan stan rzeczy ponoszą polscy oficerowie z dowódcą okrętu na czele. Brytyjski adm. Andrew Cunningham, dowodzący flotą śródziemnomorską skierował w tej sprawie pismo do szefa Kierownictwa Marynarki Wojennej w Londynie kadm. Jerzego Świrskiego. Tenże natychmiast odwołał kmdr. ppor. Doroszkowskiego ze stanowiska, nim jednak pismo w tej sprawie dotarło do Aleksandrii polscy artylerzyści z ORP *Garland* z por. Józefem Bartosikiem na czele wykryli, że przyczyną niesprawności centrali artyleryjskiej niszczyciela był mały kawałek drutu, umieszczony w dalocelowniku. Do dziś

nie wiadomo czy był to przypadek, czy skutek sabotażu. Admirał Cunningham przeprosił polskiego dowódcę i ... zmienił oficera łącznikowego¹⁸.

Nowym dowódcą ORP *Garland* został kmdr ppor. Konrad Namieśniowski, który uczestniczył w kampanii norweskiej na ORP *Grom* i przeżył zatopienie tego okrętu. Początkowo okręt pełnił służbę na Morzu Śródziemnym, a następnie we wrześniu 1940 r. przeszedł do Plymouth. W ciągu 1941 r. ORP *Garland* pełnił monotonną służbę eskortową na Atlantyku, 22 lipca został oficjalnie włączony w skład brytyjskiej floty macierzystej (*Home Fleet*)¹⁹. W przeciwieństwie do innych niszczycieli spod biało-czerwonej bandery, uczestniczących w wielu efektownych akcjach (by wspomnieć ORP *Piorun* i jego udział w pościgu za pancernikiem *Bismarck*) służba ORP *Garland* niczym szczególny się nie wyróżniała, co frustrująco wpływało na morale załogi. Z początkiem 1942 r. okręt ten został skierowany do stoczni remontowej, gdzie został poddany gruntownemu przeglądowi, a przy okazji wzmocniono jego uzbrojenie przeciwlotnicze. Jednocześnie nastąpiła zmiana na stanowisku dowódcy kmdr. ppor. Namieśniowskiego zastąpił kmdr por. Henryk Eibel, wywodzący się z szeregów floty austro-węgierskiej, który w latach trzydziestych XX w. pełnił funkcję zastępcy dowódcy Flotyli Pińskiej.

Po ukończeniu remontu okręt został skierowany na Islandię, by dołączyć do eskorty kolejnego konwoju podążającego do Murmańska, mianowicie PQ 16. Brytyjska Admiralicja, mając świadomość zagrożeń, jakie dla konwojów stanowią kombinowane ataki spod wody i powietrza, przy stałym zagrożeniu rajdem pancernych eskadr Kriegsmarine przydzieliła do

да» во главе со старшим лейтенантом Юзефом Бартошиком выяснили, что причиной неисправности орудий являлся небольшой кусок проволоки, попавший в прицел. До сих пор остается неизвестным, было ли это случайностью или актом саботажа. Адмирал Каннингем принес извинения польскому капитану и... сменил офицера связи¹⁸.

Новым командиром ORP «Garland» был назначен капитан 3-го ранга Конрад Намещневский, который принимал участие в норвежской кампании на ORP «Grom» и пережил затопление этого корабля. Первоначально корабль нес службу в Средиземном море, а в сентябре 1940 г. перебазировался в Плимут. В течение 1941 г. ORP «Garland» входил в состав эскадр в Атлантическом океане, 22 июля он был официально включен в состав британского флота метрополии (Home Fleet)¹⁹. По сравнению с другими эсминцами, служившими под польским флагом и участвовавшими во многих запоминающихся сражениях (вспомним ORP «Piłsudski» и его слежку за линкором «Бисмарк»), служба ORP «Garland» ничем особым не выделялась, что угнетающе влияло на боевой дух экипажа. В начале 1942 г. корабль прошел капитальный ремонт, в ходе которого было усилено зенитное вооружение. В это же время произошли изменения на посту командира: капитана 3-го ранга Намещневского сменил капитан 2-го ранга Хенрик Эйбель, состоявший ранее в рядах австро-венгерского флота и исполнявший в 30-х гг. XX в. роль вице-капитана Пинской военной флотилии.

После завершения ремонта корабль был направлен в Исландию, чтобы вступить в сопровождение ещё одного конвоя, направлявшегося в Мурманск, а именно PQ-16. Британ-

ское адмиралтейство, зная опасности, которые представляют собой атаки из-под воды и с воздуха, снабдило PQ-16 мощнейшим эскортом, костяк которого составляли целых четыре крейсера: два тяжелых («Kent» и «Norfolk») и два легких («Liverpool» и «Nigeria»). На HMS «Nigeria» (Корабль Его Величества «Нигерия») свой флаг поднял контр-адмирал Гарольд М. Барроу (Harold M. Burrough). Он руководил командой Королевского флота во время рейда на Лофотенские острова и имел опыт судоходства в сложных акваториях.

Эскадры крейсеров под его командованием хватило бы для сдерживания целой флотилии больших немецких эсминцев типа «Нарвик», если бы командование Кригсмарине решило использовать их против конвоев. Англичане знали, что немцы направили на базу в Нарвик два тяжелых крейсера «Адмирал Шеер» и «Лютцов». Конвой PQ-16 состоял из 35 судов под американским, британским, голландским, панамским и советским флагами²⁰.

25 мая 1942 г. немецкий 4-моторный дальний многоцелевой самолёт Фокке-Вульф 200 «Кондор» обнаружил конвой. Немецкие штабисты признали, что защита конвоя, в состав которой входили вышеупомянутые крейсера, слишком сильна, чтобы попытаться пробить её с помощью собственных единиц того же класса, поэтому в атаку были направлены самолёты Люфтваффе. Однако пока крейсера сопровождали конвои, самолёты не представляли особой угрозы: 32 зенитных орудия калибра 102 мм и более 100 малокалиберных орудий на крейсерах было достаточно для того, чтобы остудить боевой пыл немецких летчиков²¹. Тем не менее 26 мая 1942 г. Британское адмиралтейство, опасаясь за судьбу

PQ 16 niezwykle silną eskortę, której trzon stanowiły aż cztery krążowniki. Dwa ciężkie (*Kent* i *Norfolk*) oraz dwa lekkie (*Liverpool* i *Nigeria*). Na HMS *Nigeria* swą flagę podniósł kadm. Harold M. Burrough. Dowodził on zespołem Royal Navy podczas rajdu na Lofoty i miał doświadczenie w dowodzeniu na trudnych arktycznych akwenach. Eskadra krążowników pod jego dowództwem wystarczałaby do powstrzymania całej flotyli dużych niemieckich niszczycieli typu *Narvik*, a nawet niemieckiego zespołu złożonego z dwóch-trzech ciężkich krążowników, gdyby dowództwo Kriegsmarine zdecydowało się na ich użycie przeciw konwojowi. Brytyjczycy wiedzieli, że Niemcy skierowali do bazy w Narviku dwa ciężkie krążowniki *Admiral Scheer* oraz *Lützow*. W konwoju PQ 16 płynęło 35 statków pod banderą amerykańską, brytyjską, holenderską, panamską i radziecką²⁰.

25 maja 1942 r. niemiecki samolot rozpoznawczy dalekiego zasięgu Focke-Wulf 200 Condor wykrył konwój. Niemieccy sztabowcy uznali, że bliska osłona konwoju, w skład której wchodziły wspomniane wyżej krążowniki jest zbyt silna, by do akcji rzucić własne jednostki tej samej klasy. Do akcji skierowano zatem samoloty Luftwaffe. Dopóki jednak krążowniki towarzyszyły konwojowi, zagrożenie to nie było aż tak wielkie; 32 działa przeciwlotnicze kalibru 102 mm oraz ponad 100 działek małokalibrowych na krążownikach było wystarczającym potencjałem, aby ostudzić zapał bojowy niemieckich lotników²¹.

Jednak 26 maja 1942 r. przed południem Brytyjska Admiralicja w obawie o los krążowników odwołała te okręty z zespołu eskorty. Pamiętano bowiem o utracie aż dwu okrętów tej

klasy, mianowicie HMS *Edinburgh* i HMS *Trinidad* podczas poprzednich operacji konwojowych na wodach, okalających północną Norwegię. Posunięcie to w istotnym stopniu osłabiło siłę ognia eskorty, zachęcając Luftwaffe do śmielszych ataków. Jednak początkowo górą były okręty eskorty.

25 maja 1942 r. niemiecki bombowiec szturmowy Ju 87 Junkers (czyli popularny Stukas), wychodząc z lotu nurkowego wszedł prosto w ogień działek przeciwlotniczych ORP *Grland*. Obsługa Oerlikona nie zmarnowała okazji i zestrzeliła niemiecką maszynę. Kilka dalszych samolotów unicestwiły bądź uszkodziły pozostałe okręty eskorty. To sprawiło, że Niemcy zmienili dotychczasową taktykę. Następnego dnia Luftwaffe zaatakowała przede wszystkim okręty eskorty.

Naloty prowadzili doświadczeni lotnicy z dywizjonu III/KG 26 weterani walk z alianckimi okrętami. Około godziny 14.00 26 maja 1942 r. samoloty niemieckie zaatakowały polski niszczyciel metodą „młota i kowadła”. Oznaczało to, że samoloty nadlatywały z dwu kierunków pod kątem prostopadłym, a szanse uniknięcia bezpośredniego trafienia przez atakowany okręt były nikłe. A jednak dzięki refleksowi oficera wachtowego ORP *Garland* por. mar. Wacława Fary udało się tego uniknąć. Tym niemniej, niemieckie bomby uderzyły w morze bardzo blisko w odległości 10 m od burty polskiego okrętu na wysokości pomostu bojowego. Dowódca brytyjskiego niszczyciela *Ashanti* i jednocześnie senior oficer eskorty kmdr por. Richard Onslow widząc to zwrócił się do swych podkomendnych ze słowami: „Z Polakami już koniec. Szkoda okrętu, dzielnie walczył”²².

Jednak ku olbrzymiemu zaskoczeniu brytyjskiego komandora, ORP *Garland*

крейсеров, отозвало эти корабли из команды сопровождения. Это было связано с утратой на севере Норвегии двух крупных кораблей – HMS «Edinburgh» (Корабль Его Величества «Эдинбург») и HMS «Trinidad» (Корабль Его Величества «Тринидад») – во время предыдущей попытки переправить конвои. Это решение ослабило польский эскорт.

25 мая 1942 г. немецкий штурмовик «Юнкерс Ю-87», пикируя, вошёл прямо в зону огня ORP «Garland». Расчёт, обслуживающий «Эрликон», не упустил случая и сбил немецкую машину. Несколько следующих самолётов были уничтожены другими кораблями сопровождения. Это привело к тому, что немцы изменили свою прежнюю тактику. На следующий день самолёты Люфтваффе атаковали в первую очередь корабли эскорта.

Налёты проводили опытные летчики из 3-й группы 1-й бомбардировочной эскадры «Гинденбург». Около 14.00 26 мая 1942 г. немецкие самолёты атаковали польский эсминец методом «молота и наковальни». Это означало, что самолёты налетали с двух сторон под прямым углом, и шансы избежать прямого столкновения с противником были невелики. Однако благодаря реакции вахтенного офицера ORP «Garland» старшего лейтенанта Вацлава Фары удалось это предотвратить. Тем не менее, немецкие бомбы обрушились в море очень близко, на расстоянии 10 м от борта польского корабля. Командир британского эсминца HMS «Ashanti» (Корабль Его Величества «Ашанти») и старший офицер эскорта, капитан 2-го ранга Ричард Онсло (Richard Onslow), видя это, обратились к своим подчиненным со словами: «Полякам уже конец. Жаль корабль, он храбро сражался»²².

Однако к огромному удивлению британского командира, ORP «Garland» без видимых повреждений вышел на большой скорости из воронок, образовавшихся в результате сброшенных бомб, и по-прежнему вёл огонь по противнику, хотя и меньшим количеством орудий. Взрывающиеся в воде немецкие бомбы засыпали палубу польского корабля градом осколков. В результате полученных ранений погибли 23 матроса и унтер-офицера, еще 45 получили различного рода травмы и контузии. За жизнь раненых боролся корабельный врач – старший лейтенант Вильгельм Зонбронь, оперируя более суток без перерыва. За свой подвиг Зонбронь, командир корабля и трое членов экипажа эсминца были награждены орденами Воинской доблести (Virtuti Militari).

На следующий день ORP «Garland» с разрешения комадора покинул конвой и в одиночку отправился в Мурманск, чтобы поместить тяжелораненых в госпиталь. 28 мая 1942 г. корабль прибыл в порт. Это был первый визит польского корабля в СССР после 17 сентября 1939 г. Его направили на ремонт в Росту (часть Мурманска), где залатали почти 500 дыр и прострелов в корпусе. Проблемой для капитана 2-го ранга Эйбеля оказалось сформировать экипаж. Но к его удивлению, оказалось, что он получит в распоряжение офицеров и моряков, которым удалось пережить гибель «Ястреба». С ними на борту Эйбель прибыл 8 июля 1942 г. в британский Гурок²³. Несомненно, участие ORP «Garland» в защите конвоя PQ-16 – это самый известный эпизод с участием польского корабля в арктических операциях. После возвращения корабля в Великобританию его посетил глава Командования воен-

pozornie nietknięty wyszedł na dużej prędkości zza gejzerów wywołanych przez eksplodujące bomby i nadal prowadził ogień przeciwlotniczy, choć nieregularnie i z mniejszej liczby dział. Eksplodujące w wodzie niemieckie bomby zasypały pokład polskiego okrętu gradem odłamków, siejąc śmierć i spustoszenie. Zginęło bądź zmarło w wyniku odniesionych ran 23 marynarzy i podoficerów, 45 dalszych odniosło mniejsze lub większe rany i kontuzje. Tym drugim życie i zdrowie ratował lekarz okrętowy por. mar. Wilhelm Ząbroń, operując potrzebujących pomocy ponad dobę bez przerwy. Za swą postawę otrzymał Krzyż *Virtuti Militari*, podobnie jak dowódca okrętu i trzech innych członków załogi niszczyciela.

Następnego dnia ORP *Garland* za zgodą dowódcy eskorty opuścił konwój i z maksymalną prędkością wyruszył w samotny rejs do Murmańska, aby ratować życie ciężko rannym poprzez przekazanie ich do szpitala. 28 maja 1942 r. okręt zawinął do portu. Była to pierwsza wizyta polskiego okrętu w ZSRR po 17 września 1939 r. Okręt skierowano do prowizorycznego remontu w miejscowości Rosty, gdzie załatano prawie 500 dziur i przestrzelin w kadłubie. Problemem dla kmdr. Eibla była zdekompletowana załoga, jednak ku jego zaskoczeniu okazało się, że otrzyma do dyspozycji oficerów i marynarzy, którym udało się przeżyć zatopienie ORP *Jastrzęb* i z nimi na pokładzie zawinął 8 lipca 1942 roku do brytyjskiego Gourock²³.

Niewątpliwie udział ORP *Garland* w obronie konwoju PQ-16 to najbardziej znany epizod z udziałem polskiego okrętu w operacjach arktycznych. Po powrocie do Wielkiej Brytanii inspekcji okrętu dokonał szef KMW wiceadm. J. Świrski, który wielu członkom załogi

wręczył wysokie odznaczenia. Orderów nie poskąpiła również strona brytyjska, a okręt został skierowany na długotrwały remont i przebudowę związaną ze zmianą uzbrojenia.

Innym niszczycielem pod białą-czerwoną banderą uczestniczącym w konwojach arktycznych był słynny ORP *Piorun*. Na przełomie lat 1942/1943 zabezpieczał w dalekim zespole osłony z pancernikiem HMS *Howe*, na czele idący do Murmańska konwój JW 51 B oraz powracający stamtąd konwój RA 51.

W sylwestrowy poranek 1942 r. płynący do ZSRR konwój został zaatakowany przez silny zespół okrętów nawodnych Krigsmarine, w skład którego wchodziły m.in. ciężkie krążowniki *Admiral Hipper* oraz *Lützow*, a także kilka niszczycieli. Jak wiadomo, bezpośrednia eskorta konwoju a także zespół bliskiej osłony, złożony z brytyjskich krążowników lekkich *Sheffield* i *Jamaica* przepędziły napastników, uszkadzając jeden z krążowników i zatapiając niemiecki niszczyciel. Porażka, jaką poniosła w tym starciu Krigsmarine zadecydowała o dymisji jej głównodowodzącego wielkiego adm. Ericha Raedera 6 stycznia 1943 r.²⁴

Jednak główne siły osłony, wśród nich ORP *Piorun* nie brały w tej akcji bezpośredniego udziału. Wraz z większym okrętem brytyjskim (krążownik lekki *Sheffield*) w tym samym zespole operacyjnym dział podówczas także ORP *Orkan*, najnowszy niszczyciel Polskiej Marynarki Wojennej dowodzony przez kmdr. por. Stanisława Hryniewieckiego²⁵.

Wraz z nastaniem wiosny 1943 r. obydwie polskie niszczyciele zostały skierowane do służby eskortowej na Atlantyk. Po ujawnieniu przez władze III Rzeszy szczegółów dotyczących wymordowania polskich oficerów w

но-морскими силами, контр-адмирал Е. Свирский, вручивший многим членам экипажа высокие награды. На ордена не поспешила и британская сторона, а корабль был направлен на длительный капитальный ремонт и реконструкцию, связанную с заменой вооружения.

Другим эсминцем под бело-красным флагом, участвующим в эскорте арктических конвоев, был знаменитый ORP «Piogun». На рубеже 1942–1943 гг. вместе линкором HMS «Howe» (Корабль Его Величества «Хоув») он сопровождал идущий в Мурманск конвой JW-51B и обратный конвой RA-51.

Утром 31 декабря 1942 г. следующий в СССР конвой подвергся атаке со стороны группы немецких кораблей, в состав которой входили тяжелые крейсеры «Адмирал Хиппер» и «Лютцов», а также несколько эсминцев. Как известно, благодаря эскрту и прикрытию, в частности HMS «Sheffield» (Корабль Его Величества «Шеффилд») и HMS «Jamaica» (Корабль Его Величества «Ямайка»), удалось нанести урон немецким кораблям, существенно повредив «Хиппер» и потопив эсминец «Фридрих Эхольдт». После поражения в новгородном бою адмирал Эрих Редер вынужден был подать в отставку²⁴.

Однако основные силы прикрытия, среди них и ORP «Piogun», не принимали в этом бою непосредственного участия. Вместе с легким крейсером HMS «Sheffield» в этой же группе участвовал также ORP «Orkan» («Оркан»), новейший эсминец польского ВМФ, находившийся под командованием капитана 2-го ранга Станислава Хрыневецкого²⁵.

С наступлением весны 1943 г. два польских эсминца были направлены на службу сопровождения конвоев

в Атлантический океан. После того как генерал В. Сикорский, представляющий правительство Польши в изгнании, потребовал расследования Катынского расстрела польских военных, дипломатические отношения между польским правительством и СССР были разорваны по инициативе последнего. В результате было решено приступить к созданию под польским флагом собственных вооруженных сил, не зависящих от советских властей.

Этот неблагоприятный со всех сторон исход для польской стороны оказал влияние на активность вооруженных сил Польской Республики на Западе. Власти Великобритании во главе с Адмиралтейством, желая избежать каких-либо инцидентов, приняли решение о выводе польских кораблей с рейдов в СССР. Изначально это касалось также группы дальнего прикрытия арктических конвоев, потому что всегда могла случиться ситуация, при которой польские корабли были бы вынуждены войти в советские порты на Крайнем Севере. Только под конец войны, в начале весны 1945 г., в норвежские воды снова прибыл польский корабль. Это был крейсер ORP «Conrad» («Конрад»), направленный в эти акватории для патрульной службы, целью которой была защита курсирующих в/из СССР арктических конвоев.

Участие поляков в арктических конвоях не ограничивалось исключительно боевыми кораблями. В конвое PQ-13 в СССР шел польский транспорт «Тобрук», экипаж которого по пути в Мурманск сбил немецкий самолет, а позднее в советском порту собственными силами починил судно, чтобы оно смогло вернуться в Великобританию²⁶. Кроме того, многие поляки служили под чужими флага-

ZSRR przez NKWD, rząd emigracyjny gen. W. Sikorskiego nadaremnie próbował od władz w Moskwie uzyskać wiarygodne wyjaśnienia w tej sprawie. Odpowiedzią Józefa Stalina było zerwanie stosunków dyplomatycznych z rządem RP na emigracji i przystąpienie do tworzenia własnych, proradzieckich sił zbrojnych pod polską flagą jak również przystąpienie do tworzenia załączków zależnych od czynników radzieckich polskich organów władzy.

Ten ze wszech miar niekorzystny dla sprawy polskiej rozwój sytuacji miał wpływ na obszary aktywności Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Władze brytyjskie z Admiralicją na czele, chcąc uniknąć jakiegokolwiek incydentów, zdecydowały o wycofaniu polskich okrętów z rejsów do ZSRR. Początkowo objęło to także zespoły dalekiej osłony arktycznych konwojów, gdyż zawsze mogła się zdarzyć sytuacja, w której polskie okręty ze względów operacyjnych musiałyby wejść do portów radzieckich na Dalekiej Północy. Dopiero pod koniec wojny na początku wiosny 1945 r. na wody norweskie ponownie przybył polski okręt. Był nim krążownik ORP *Conrad*, skierowany na te akweny do służby patrolowej, której celem była osłona pływających do oraz z ZSRR konwojów arktycznych przed aktywnością niemieckich sił lekkich.

Udział Polaków w arktycznych konwojach nie ograniczał się wyłącznie do okrętów wojennych. W konwoju PQ-13 do ZSRR płynął polski statek ss. *Tobruk*, którego załoga w drodze do Murmańska zestrzeliła niemiecki

samolot, a po uszkodzeniu statku w radzieckim porcie własnymi siłami przy ograniczonej pomocy zewnętrznej naprawiła go prowizorycznie i powróciła do Wielkiej Brytanii²⁶. Ponadto wielu Polaków służyło pod obcymi banderami na okrętach i statkach pływających na arktycznym szlaku.

Dla Polaków uczestniczących w tym epizodzie II wojny światowej misja na arktycznym szlaku miała szczególny charakter. Oficerowie i marynarze zdawali sobie sprawę ze skomplikowanych relacji – oględnie mówiąc – stosunków polsko – radzieckich tej doby. Niektórzy z nich walczyli na pokładach polskich okrętów tuż po przybyciu do Wielkiej Brytanii z radzieckiej niewoli, którą cudem udało się przeżyć. W tym gronie wymienić można m.in. ówczesnego dowódcę niszczyciela ORP *Piorun* kmr. por. Stanisława Tytusa Dzienisiewicza, czy kpt. mar. Tadeusza Kamińskiego, który w pierwszym swym bojowym rejsie po powrocie z radzieckiego obozu został ciężko ranny w słynnym rejsie ORP *Garland* w obronie konwoju PQ-16. Trzeba o tym pamiętać, również w kontekście pojawiających się tu i ówdzie pomówień o powszechnie wrogim stosunku przedstawicieli Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie, niechętnym współpracy wojskowej z „sojuszniakiem naszych sojuszników”, czyli ZSRR. Postawa tych ludzi zadaje kłam owym pomówieniom, dowodzi także cennego wkładu we wspólne sojusznicze przedsięwzięcie II wojny światowej, jakim były konwoje arktyczne.

Załączniki

¹ H. Steigleder, *Die Kriegsmarine und Ostfeldzug*, Berlin 2010, s. 5 i n.

² E.M. Raeder, *Moje życie*, Gdańsk 2001, s. 442.

³ Kluczową informację o położeniu pancernika *Tirpitz* przekazał Admiralicji Brytyjskiej wywiad strategiczny Armii Krajowej, podległy Oddziałowi VI Sztabu Naczelnego Wodza Polskich Sił Zbrojnych

ми на кораблях, плавающих по северным маршрутам.

Для поляков, участвующих в этом эпизоде Второй мировой войны, служба на арктическом маршруте имела особый характер. Офицеры и моряки отдавали себе отчет в том, насколько сложными в то время были польско-советские отношения. Некоторые из них служили на борту польских кораблей сразу после прибытия в Великобританию из советской неволи, в которой чудом удалось выжить. В связи с этим можно вспомнить командира эсминца ORP «Piogun» капитана 2-го ранга Станислава Дженищевича или лейтенанта

Тадеуша Каминского, который, вернувшись из советского лагеря, был тяжело ранен в первом же боевом рейсе ORP «Garland» в защите конвоя PQ-16. Необходимо помнить об этом, особенно в контексте появляющихся высказываний о враждебном отношении представителей польских вооружённых сил на Западе и нежелании сотрудничать с «союзниками наших союзников», а именно СССР. Подвиги этих людей являются ответом на необоснованные обвинения, а также ценным вкладом в общее союзное предприятие Второй мировой войны, которым были арктические конвои.

Приложения

* Пер. В.В. Соболевой.

¹ Steigleder H. Die Kriegsmarine und Ostfeldzug. Berlin, 2010. S. 5. i n.

² Raeder E.M. Moje życie. Gdańsk, 2001. S. 442.

³ Ключевую информацию о положении линкора «Тирпиц» передала Британскому адмиралтейству стратегическая разведка Армии Крайовой, подчиненная VI Отделу штаба Верховного Главнокомандующего польскими вооруженными силами на Западе. Связная АК Софья Рапп-Коханьска (псевдоним Марья Спрингер), живя временно в Берлине, узнала, в каком норвежском фьорде немцы укрыли линкор «Тирпиц» (близнеца линкора «Бисмарк») [Подробности об обнаружении места дислокации линкора (А.В.) подтвердил в донесении последний начальник разведывательного Отдела II штаба подполковник Витольд Лангенфельд.] Благодаря этой информации Британское адмиралтейство на основании воздушной разведки обнаружило точную дислокацию линкора. В сентябре 1943 г. его повредили миниатюрные подводные лодки. 12 ноября 1944 г. линкор подвергся бомбардировке пятитонными бомбами «долговязиками» (Tall Boy) и затонул. Потопление линкора «Тирпиц» описал Дж. Пертек (Pertek J., Zatopienie „Scharnhorsta” i „Tirpitz”. Poznań, 1985, s. 121–142).

⁴ Woodman R., Konwoje arktyczne 1941–1945, Warszawa, 2002. S. 15 i n.

⁵ Kochnowski R. Wpływ tradycji Kaiserliche Marine, Kaiserliche und Königliche Marine oraz Wojennomorskiego Flota na genezę i rozwój Marynarki Wojennej II RP, [w:] Między polityką, historią a pamięcią historyczną. Studia z dziejów Polski okresu prozbiorowego, red. W. Łazuga i S. Paczos, Poznań 2015. S. 311 i n.; [także: Dyskant J.W. Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939. Gdańsk, 1983. S. 433–464].

⁶ Подробнее о подготовке Третьего рейха к войне с Польшей в 1939 г. см.: Woźny A. Niemieckie przygotowania do wojny z Polską w ocenach polskich naczelnych władz wojskowych w latach 1933–1939. Warszawa, 2000 [оценка по Кригсмарине см. с. 102–105].

⁷ Pertek J., Supiński W., Wojna Morska 1939–1945. Poznań, 1959. S. 43–44.

⁸ Архив дочери поручика Тадеуша Лесиша. Командование флотом [командующий контр-адмирал Йозеф Унрук], Штаб, L. dz. 1000/spec. 26-VIII 1939. Командир дивизиона торпедоносцев (собственно-ручно). Пункт 11 приказа гласит: «По сигналу: [...] <Пекин> немедленно отшвартоваться, скорость и маршрут определяет командир группы с тем, чтобы с максимальной осторожностью пройти опасную часть пути как можно скорее» [Выписка А.В. из документов Особого архива].

⁹ Bogowiak M., Admiral Unrug 1884–1973. Warszawa 2009, s. 189–191 [Архив дочери командира, поручика Т. Лесиша; в дополнение к приказу L. dz. 1000 / spec. от 26 VIII 1939 г. было сказано: «место randevu с ожидающим английским кораблем в 30 милях восточнее острова Мэй перед входом в Firth of Forth. Укажите время прибытия на место rendez sous станция Rothyth (так в документе), позывной сигнал станции GYN на волне 138 килогерц»].

na Zachodzie. Łączniczka AK Zofia Rapp-Kochańska (pokrywkowe nazwisko Marie Springer), mieszkając czasowo w Berlinie dowiedziała się, w jakim norweskim fiordzie Niemcy ukryli (bliźniaczy *Bismarckowi*) pancernik *Tirpitz*. [Szczegół dotyczący wykrycia miejsca stacjonowania pancernika (A.W.) potwierdził w relacji ostatni szef Wydziału Wywiadowczego Oddziału II Sztabu NW ppłk Witold Langenfeld]. Dzięki tej informacji Admiralicja Brytyjska na podstawie rozpoznania lotniczego potwierdziła dyslokowanie pancernika. We wrześniu 1943 r. uszkodziły go miniaturowe okręty podwodne. Potem w 12 XI 1944 r. pancernik został zbombardowany pięciotonowymi bombami Tall Boy. Zatopienie pancernika *Tirpitz* opisał J. Pertek, *Zatopienie „Scharnhorsta” i „Tirpitz”,* Poznań 1985, s. 121–142.

⁴ R. Woodman, *Konwoje arktyczne 1941–1945*, Warszawa 2002, s. 15 i n.

⁵ R. Kochnowski, *Wpływ tradycji Kaiserliche Marine, Kaiserliche und Königliche Marine oraz Wojennomorskiego Flota na genezę i rozwój Marynarki Wojennej II RP*, [w:] *Miedzy polityką, historią a pamięcią historyczną. Studia z dziejów Polski okresu przeobrażenia*, red. W. Łazuga i S. Paczos, Poznań 2015, s. 311 i n.; [także, J.W. Dyskant, *Konflikty i zbrojenia morskie 1918–1939*, Gdańsk 1983, s. 433–464].

⁶ Przygotowania III Rzeszy do wojny w 1939 r. przedstawił: A. Woźny, *Niemieckie przygotowania do wojny z Polską w ocenach polskich naczelnych władz wojskowych w latach 1933–1939*, Warszawa 2000 [ocena dot. Kriegsmarine, s. 102–105].

⁷ J. Pertek, W. Supiński, *Wojna Morska 1939–1945*, Poznań 1959, s. 43–44.

⁸ Archiwum córki kmr. por. Tadeusza Lesisza, Dowództwo Floty [dowódca kadm. Józef Unrug], Sztab, L. dz. 1000/spec. Z 26 VIII 1939 r. Dowódca dywizjonu kontrtorpedowców (do rak własnych) Punkt 11 rozkazu brzmi następująco: „Rozkaz wykonać na sygnał: [...] <peking> (odkrotwienie natychmiast, szybkość i trasę ustala dowódca zespołu z tym, że należy zachować dyskreję i niebezpieczną część drogi przebyć jak najprędzej)” [Ustalenie A. W. na podstawie dokumentu udostępnionego z Archiwum osobistego, jw].

⁹ M. Borowiak, *Admiral Unrug 1884–1973*, Warszawa 2009, s. 189–191. [Archiwum córki kmr. por. T. Lesisza; w uzupełnieniu rozkazu L. dz. 1000/spec. z 26 VIII 1939 r. dopisano: „Miejsce *rendez vous* z oczekującym okrętem angielskim 30 mil na Ost od wyspy May Island przed wejściem do Firth of Forth. Podać czas przybycia na miejsce *rendez sous* stacja Rothyth (tak w dokumencie), wywoławczy sygnał stacji GYH na fali 138 kilocylów].

¹⁰ M. Buś, *Agresja z polskim podtekstem*, „Morza. Statki i Okręty”, 2003, nr 3, s. 63.

¹¹ Cz. Grzelak, *Kresy w Czerwieni*, Warszawa 1999, *passim*; idem, *Armia Stalina 1939–1941*, Warszawa 2010; W. Włodarkiewicz, *Przed 17 września 1939 roku. Radzieckie zagrożenie Rzeczypospolitej w ocenach polskich naczelnych władz wojskowych 1921–1939*, Warszawa 2002, *passim*.

¹² Marek Buś napisał, iż „nastąpił tam <wybuch paniki i hysterii>. Żeby to zjawisko wyjaśnić, trzeba tylko przypomnieć, że radzieccy dowódcy na każdym szczeblu bardziej bali się plutonu egzekucyjnego własnej armii niż sił przeciwnika”. Wspomniana panika w radzieckim dowództwie morskim nie miała związku z ucieczką z Tallina polskiego okrętu podwodnego ORP *Orzeł*, który „rozpoczął swój słynny rejs do Wielkiej Brytanii 18 września ok. godz. 2 w nocy”. Marek Buś, *op. cit.*, s. 63. [Marek Buś w polemice w sprawie „pogoni za *Orłem*” odpowiedział Sergiejowi Klimowskiemu – autorowi artykułów pt. *W pogoni za ORP Orzeł* („Morza. Statki i Okręty” 2003, nr 2, s. 53–63 i nr 3, s. 60–63)].

¹³ W. Kon, *Bitwa o Atlantyk*, „Wojskowy Przegląd Historyczny 1957, s. 53–69; E. Kosiarz, *Bitwy morskie*, Warszawa 1994, s. 222–233, 370–374.

¹⁴ E. Pławski, *Fala za falą. Wspomnienia dowódcy ORP „Piorun”*, Gdańsk 2003, s. 364 i n.

¹⁵ P. Wieczorkiewicz, *Historia polityczna Polski 1935–1945*, Warszawa 2005, s. 277 i n.

¹⁶ N. Friedman, *US Submarines through 1945. An Illustrated Design*, Annapolis 1995, s. 142.

¹⁷ M. Borowiak, *Stalowe drapieżniki. Polskie okręty podwodne 1926–1947*, Warszawa 2013, s. 468 i n.

¹⁸ W. Koszela, *Niszczyciele Polskiej Marynarki Wojennej*, Warszawa 2013, s. 94.

¹⁹ Ibidem, s. 97.

²⁰ P. Kemp, *Convoy. Drama in Arctic Waters*, London 2013, s. 58.

²¹ R. Kochnowski, *Niemieckie działania krążownicze 1939–1942*, Zabrze-Tarnowskie Góry 2015, s. 307.

²² J. Pertek, *Mała flota wielka duchem*, Poznań 1989, s. 179.

²³ W. Koszela, *op. cit.*, s. 99.

²⁴ R. Kochnowski, *Niemieckie działania krążownicze...*, s. 330 i n.

²⁵ W. Koszela, *op. cit.*, s. 163.

²⁶ J. Piwowski, *Flota spod białą-czerwonej*, Warszawa 1989, s. 90–92.

¹⁰ Buś M. Agresja z polskim podtekstem Morza. Statki i Okręty, 2003, nr 3, s. 63.

¹¹ Grzelak Cz. Kresy w Czerwieni, Warszawa 1999, passim; idem. Armia Stalina 1939–1941, Warszawa, 2010; Włodarkiewicz W. Przed 17 września 1939 roku. Radzieckie zagrożenie Rzeczypospolitej w ocenach polskich naczelnych władz wojskowych 1921–1939. Warszawa, 2002, passim.

¹² Мареk Бус писал, что «там вспыхнула <паника и истерия>. Чтобы объяснить это явление, нужно лишь вспомнить, что советские командиры каждого уровня больше боялись наказания в своей армии, чем сил противника». Упомянутая паника в советском морском командовании не имела отношения к бегству из Таллина польской подводной лодки «Орел» (ORP «Orzeł»), которая начала свой знаменитый рейс в Великобританию 18 сентября ок. 2 часов ночи. Buś M. Op. cit., s. 63 [Мареk Бус в полемике по поводу «погони за «Орлом» ответил Сергею Климовскому – автору статей под названием «В погоне за подлодкой “Орел”» (Моря, корабли и суда. 2003. № 2, с. 53–63 и № 3, с. 60–63)].

¹³ Kon W. Bitwa o Atlantyk. Wojskowy Przegląd Historyczny, 1957. S. 53–69; Kosiarz E. Bitwy morskie. Warszawa, 1994. S. 222–233, 370–374.

¹⁴ Pławski E. Fala za falą. Wspomnienia dowódcy ORP «Piorun». Gdańsk, 2003. S. 364 i n.

¹⁵ Wiczorkiewicz P. Historia polityczna Polski 1935–1945. Warszawa, 2005. S. 277 i n.

¹⁶ Friedman N. US Submarines through 1945. An Illustrated Design. Anapolis, 1995. S. 142.

¹⁷ Borowiak M. Stalowe drapieżniki. Polskie okręty podwodne 1926–1947. Warszawa, 2013. S. 468 i n.

¹⁸ Koszela W. Niszczyciele Polskiej Marynarki Wojennej. Warszawa, 2013. S. 94.

¹⁹ Ibidem, s. 97.

²⁰ Kemp P. Convoy. Drama in Arctic Waters. London, 2013. S. 58.

²¹ Kochnowski R. Niemieckie działania krążownicze 1939–1942. Zabrze-Tarnowskie Góry, 2015. S. 307.

²² Pertek J. Mała flota wielka duchem. Poznań, 1989. S. 179.

²³ Koszela W. Op. Cit. S. 99.

²⁴ Kochnowski R. Niemieckie działania krążownicze... S. 330 i n.

²⁵ Koszela W. Op. cit. S. 163.

²⁶ Piwowski J. Flota spod białą-czerwonej. Warszawa, 1989. S. 90–92.

M.E. Morozov

**MILITARY ACTIVITIES OF GERMAN SUBMARINES AT THE NORTHERN MARITIME
THEATRE OF OPERATIONS IN 1941–1942***

German plans to prepare for a war against the USSR provided neither for the creation of any serious naval grouping in the Northern Maritime Theater of operations nor the allocation of submarines to it¹. The German command planned to capture Murmansk and the main base of the Northern Fleet in the city of Polyarny with the forces of the mountain corps of General Eduard Dietl about three weeks after the start of the war. The Northern Fleet formations relocated to Arkhangelsk could easily be blocked in the White Sea by establishing control over the Gorlo Strait (the strait separating the Kola peninsula and the Zimnij coast of the White Sea) and creating a mine and artillery position there. Securing the access to the Arkhangelsk – Astrakhan line by the Wehrmacht was supposed to bring about the final elimination of the Soviet naval forces in the North, since the capture of Arkhangelsk led to the destruction or flooding of the remaining ships of the Northern Fleet².

The very first weeks of hostilities in the Arctic showed the unreality of these plans. Landing troops that disembarked in early July from the ships of the Northern Fleet in the Motovsky Bay played a key role in stopping the German offensive³. The enemy did not expect these actions and had to take urgent countermeasures.

On July 18, the General Command of the Wehrmacht (GCW) assigned the



task to the headquarters of the Command of the War at Sea⁴ (CWS) to assist the corps of E. Dietl with the forces of the Kriegsmarine. In addition, “from the Fuehrer’s headquarters, the Fuehrer’s initiative was transferred to send submarines to the northern maritime theater of operations to immobilize the Russian supply lines and thus alleviate the land situation, namely in the Rybachy / Kola Bay area and in the sea routes from the south to Kandalaksha, where the Russians were bringing up significant reinforcements for battles around Salla.”⁵ The next day, the GCW’s demand to allocate submarines to the Northern Maritime Theater of operations was put in writing in GCW directive № 33⁶.

The German naval command reacted immediately to Hitler’s

М.Э. Морозов

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ГЕРМАНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ТЕАТРЕ В 1941–1942 гг.

Немецкие планы подготовки войны против СССР не предусматривали создания сколько-нибудь серьезной группировки ВМС на Северном морском театре и выделения в ее состав подводных лодок¹. Германское командование планировало захватить Мурманск и главную базу Северного флота г. Полярный силами горнострелкового корпуса генерала Э. Дитля примерно через три недели после начала войны. Перебазировавшиеся в Архангельск соединения Северного флота могли быть легко блокированы в Белом море установлением контроля над его горлом и созданием там минно-артиллерийской позиции. Выход вермахта на линию Архангельск–Астрахань должен был привести к окончательной ликвидации советских военно-морских сил на Севере, поскольку захват Архангельска приводил к уничтожению или затоплению оставшихся кораблей Северного флота².

Уже первые недели военных действий в Заполярье показали нереальность этих планов. Важную роль в остановке немецкого наступления сыграли десанты, высаженные в начале июля с кораблей СФ в Мотовском заливе³. Для противника эти действия оказались неожиданными и потребовали принятия срочных контрмер.

18 июля главное командование вермахта (ОКВ) поставило задачу штабу Руководства войной на море (РВМ⁴) оказать помощь корпусу

Э. Дитля силами Кригсмарине. Кроме того, «из главной квартиры фюрера была передана инициатива фюрера по посылке подводных лодок на северный морской театр для связывания русских линий снабжения и облегчения сухопутной ситуации, а именно в район Рыбачьего/Кольского залива и на морские пути с юга до Кандалакши, где русские для боев вокруг Саллы подтягивают значительные подкрепления»⁵. На следующий день требование ОКВ о выделении подводных лодок на Северный морской театр было письменно закреплено в директиве ОКВ № 33⁶.

Германское военно-морское командование отреагировало на указания Гитлера незамедлительно. Уже 18 июля для действий в Баренцевом море были выделены две первые подводные лодки (средние U-81, U-652 серии VIIC), которые в этот момент находились на переходе из норвежского порта Тронхейм в Северную Атлантику. Субмаринам была поставлена задача прибыть в норвежский порт Киркенес, где они переходили в распоряжение командовавшего силами Кригсмарине на театре «Адмирала Норвегии» генерал-адмирала Г. Бёма. «Главные усилия прилагать, – говорилось в директиве штаба РВМ по использованию подводных лодок, – для уменьшения угрозы флангам Дитля»⁷. 21 июля для действий на морской коммуникации Архангельск–Кан-

instructions. As early as on July 18, the first two submarines, which at that moment were on the transition from the Norwegian port of Trondheim to the North Atlantic (medium U-81, U-652 of VIIC series), were allocated for operations in the Barents Sea. The submarines were ordered to arrive at the Norwegian port of Kirkenes, where they were taken over by the commander of the Kriegsmarine forces in Norway General Admiral G. Boehm. The directive of the CWS on the use of submarines stated – “the main efforts are to be made to reduce the threat to Dietl’s flanks.”⁷ On July 21, a second pair of submarines was allocated for operations on the sea communication Arkhangelsk – Kandalaksha⁸.

On July 22, Admiral-General G. Boehm issued operational order No. 2, setting tasks for the patrol of the first pair of submarines. They were ordered to take positions to the west and east of the entrance to the Kola Bay in order to disrupt communications between Murmansk and the Rybachy Peninsula, and Murmansk and Arkhangelsk, respectively⁹. It is noteworthy that submarines were not sent directly to the Motovsky Bay, as the German command considered the actions there too dangerous in connection with the alleged presence of minefields there. Likewise, General Admiral G. Boehm refused to deploy submarines in the White Sea on the Arkhangelsk–Kandalaksha line. On July 24, he reported to the CWS headquarters that the Gorlo Strait was mined by Luftwaffe planes and, in addition, it would be difficult for submarines to operate there during the polar day in conditions of intensive enemy aerial reconnaissance. Instead, the Admiral proposed deploying submarines off the eastern coast of

the Kola Peninsula, which received approval¹⁰.

Almost until the end of 1941, German submarines were used in the Northern Maritime Theater of operations by employing the usual positional method, when each of the submarines operated within its own position. The search for targets was carried out around the clock in the surface position, when approaching the target or the coastline in daylight, the submarines submerged. Torpedo attacks, depending on visibility conditions, could be carried out both underwater and on the surface¹¹.

Contrary to the hopes of the German naval command, military operations in the Arctic theatre of operations did not end in the upcoming months. The idea occurred of creating a permanent submarine force grouping at the theater. The situation was aggravated by the negative attitude towards the allocation of submarines for operations in the Barents Sea on the part of the commander of the Kriegsmarine submarine forces, Vice Admiral K. Denitz, who considered this an undesirable diversion of forces from the main theater of operations in the North Atlantic. As new submarines were not allocated to replace the out of service submarines, in early October there was only one submarine in position off the coast of the Kola Peninsula. Only on October 31, the CWS headquarters decided to create a permanent group of three submarines in Northern Norway. At the same time, the CWS headquarters rejected the proposal of the commander of the naval group “North” Admiral-General Rolf Carls to deploy submarines in Medvezhij island area on the route of the allied northern convoys, which began moving to Soviet ports from the end of August 1941¹².

далакша была выделена вторая пара подлодок⁸.

22 июля генерал-адмирал Г. Бём отдал оперативный приказ № 2, ставивший задачи на поход первой паре подлодок. Им предписывалось занять позиции западнее и восточнее входа в Кольский залив с целью нарушения коммуникаций между Мурманском и полуостровом Рыбачий, Мурманском и Архангельском соответственно⁹. Примечательно, что непосредственно в Мотовский залив подводные лодки не направлялись, поскольку германское командование сочло действия там слишком опасными в связи с предполагаемым наличием там минных заграждений. Аналогичным образом «Адмирал Норвегии» отказался от развертывания подводных лодок в Белом море на линии Архангельск–Кандалакша. 24 июля он сообщил в штаб РВМ, что горло Белого моря заминировано самолетами люфтваффе и, кроме того, подлодкам будет сложно действовать там в период полярного дня в условиях интенсивной воздушной разведки противника. Вместо этого адмирал предлагал развернуть подлодки у восточного побережья Кольского полуострова, на что получило одобрение¹⁰.

Практически до конца 1941 г. немецкие подводные лодки применялись на Северном морском театре обычным позиционным методом, когда каждая из субмарин действовала в пределах своей позиции. Поиск целей осуществлялся круглосуточно в надводном положении, при приближении к цели или береговой черте в условиях светлого времени подлодки погружались. Торпедные атаки в зависимости от условий видимости могли осуществляться как в подводном, так и в надводном положениях¹¹.

Вопреки надеждам германского военно-морского командования, военные

действия на Заполярном ТВД в течение ближайших месяцев не завершились. Возник вопрос о создании на театре постоянно действующей группировки подводных сил. Ситуация усугублялась отрицательным отношением к выделению подлодок для действий в Баренцевом море со стороны командующего подводными силами Кригсмарине вице-адмирала К. Деница, который считал это нежелательным отвлечением сил от главного театра действий в Северной Атлантике. Поскольку новые субмарины на смену выбывшим из строя не выделялись, в начале октября на позиции у побережья Кольского полуострова находилась лишь одна подлодка. Только 31 октября штаб РВМ принял решение о создании в Северной Норвегии постоянно действующей группировки в составе трех подводных кораблей. Одновременно он ответил отказом на предложение командующего группой ВМС «Север» генерал-адмирала Р. Карльса развернуть подлодки в районе о. Медвежий на маршруте союзных северных конвоев, которые начали движение в советские порты с конца августа 1941 г.¹² Причиной отказа послужила малочисленность субмарин, не позволявшая надежно перекрыть проход между кромкой льда и Северной Норвегией в условиях наступавшей полярной ночи и слабости авиаразведки.

Всего в течение 1941 г., согласно исследованиям автора, в боевых действиях на Северном морском театре приняло участие 12 германских субмарин, которые совершили 15 боевых походов, выполнили 29 торпедных атак и поразили 8 целей¹³ (результативность атак 27,6 %). Советская сторона потеряла два сторожевых корабля, два тральщика, посыльное судно, транспорт, рыболовный траулер, была тяжело повреждена плавбаза¹⁴. В результате

The reason for the refusal was the small number of submarines, which did not make it possible to reliably block the passage between the ice edge and Northern Norway in the conditions of the approaching polar night and weak air reconnaissance

In total, during 1941, according to the author's research, 12 German submarines took part in the hostilities in the Northern Maritime Theater of operations. The submarines made 15 war patrols, performed 29 torpedo attacks and hit 8 targets¹³ (the effectiveness of attacks was 27.6 %). The Soviet side lost two corvettes, two minesweepers, a messenger ship, a transport, a fishing trawler, the floating base was heavily damaged¹⁴. As a result of the retaliatory actions of the Northern Fleet ships, two submarines received combat damage (U-71, damaged on August 26 by depth charges of the destroyer "Valerian Kuibyshev", and U-578, rammed on November 25 by the corvette "Breeze"), and were forced to return for repairs to Germany¹⁵.

The end of 1941 – the beginning of 1942 was a period of radical reassessment of the importance of the Northern Maritime Theater of operations by the highest German military-political leadership. On October 10, 1941, the GCW issued directive No. 37, dedicated to the conduct of military operations in The Arctic. It stated that "the tasks of the navy are to organize strikes against enemy transports going to Murmansk, and, to the best of their ability, to ensure their own navigation in the Barents Sea."¹⁶ In its development on October 15, the CWS headquarters gave instructions to form the command under the name the Admiral of the Arctic (Admiral Nordmeer), to which all the strike forces of the Kriegsmarine (surface ships and submarines) operating

in the Northern Maritime Theater of operations were subordinate. A group of submarines consisting of U-134, U-454 and U-584 (group "Ulan") was set up for operational use for the first time in this theater of operations by the Admiral Nordmeer's operational order No. 2 dated December 23. The task of the group was to act on the route of the allied northern convoy between Medvezhij island and the Cape Svyatoy Nos¹⁷. Although the group was extremely small and poorly supported by the actions of reconnaissance aircraft, it managed to achieve some success. On January 2, 1942, U-134 sank the transport that had lagged behind convoy PQ-7A, and on January 17, U-454 damaged the transport and sank a destroyer from the PQ-81¹⁸. These were the first successes of German submarines in the fight against Allied convoys, delivering aid to the USSR under the Lend-Lease program. From that moment on and until the last days of the Great Patriotic War, the task of disrupting this allied communication was the main one for German submarines in the Northern Maritime Theater of operations.

At the same time, the fight against allied convoys was not the only reason for the strengthening of the Kriegsmarine submarine forces in the Northern Maritime Theater of operations at the beginning of 1942. Hitler's meeting with the Commander-in-Chief of the Navy, Grand Admiral E. Raeder, on naval issues on January 22 was completely devoted to defense problems in Norway. The minutes of the meeting state: "The latest reports have definitely convinced the Fuehrer that Britain and the United States are taking all measures to influence the course of the war by attacking Northern Norway. Several coastal areas from Trondheim to Kirkenes are likely to be occupied

ответных действий кораблей Северного флота получили боевые повреждения две подлодки (U-71, поврежденная 26 августа глубинными бомбами эсминца «Валериан Куйбышев», и U-578, протараненная 25 ноября сторожевым кораблем «Бриз»), вынужденные вернуться на ремонт в Германию¹⁵.

Конец 1941 г. – начало 1942 г. стал периодом кардинальной переоценки высшим германским военно-политическим руководством важности Северного морского театра. 10 октября 1941 г. вышла директива ОКВ № 37, посвященная ведению военных действий в Заполярье. В ней указывалось, что «задачами военно-морского флота является организация ударов по транспортам противника, идущим на Мурманск, и, по мере сил, обеспечение своего судоходства в Баренцевом море»¹⁶. В развитии ее 15 октября штаб РВМ отдал указание о создании командования «Адмирала Арктики» (Admiral Nordmeer), которому подчинялись все ударные силы Кригсмарине (надводные корабли и подводные лодки), действовавшие на Северном морском театре. Оперативным приказом «Адмирала Арктики» № 2 от 23 декабря впервые на данном ТВД для оперативного использования была создана группа подводных лодок в составе U-134, U-454 и U-584 (группа «Улан»). Задачей группы были действия на трассе союзных северных конвоем между о. Медвежий и м. Святой Нос¹⁷. Хотя группа была крайне малочисленна и слабо обеспечивалась действиями разведывательной авиации, ей удалось добиться определенных успехов. 2 января 1942 г. U-134 потопила транспорт, отставший от конвоя PQ-7A, а 17 января U-454 повредила транспорт и потопила эсминец из состава PQ-8¹⁸. Это были первые успехи немецких подлодок в

борьбе с союзными конвоями, доставлявшими в СССР помощь по программе ленд-лиза. С этого момента задача нарушения этой союзной коммуникации стала главной для немецких подводных лодок на Северном морском театре, оставаясь таковой вплоть до последних дней Великой Отечественной войны.

Вместе с тем борьба с союзными конвоями была не единственной причиной усиления подводных сил Кригсмарине на Северном морском театре в начале 1942 г. Совещание А. Гитлера с главкомом ВМС gross-адмиралом Э. Редером по военно-морским вопросам 22 января было полностью посвящено проблемам обороны Норвегии. «Последние донесения, – записано в протоколе совещания, – совершенно определенно убедили фюрера, что Англия и Соединенные Штаты предпринимают все меры к тому, чтобы воздействовать на ход войны путем атаки на Северную Норвегию. Несколько районов побережья от Тронхейма до Киркенеса, видимо, вскоре будут оккупированы. Ожидается, что к этому наступлению присоединится Швеция...»¹⁹. Необходимость организации противодесантной обороны норвежского побережья обусловила быстрый рост подводной группировки в первые месяцы 1942 г. В соответствии с директивой штаба РВМ от 27 января предусматривалось увеличение числа подлодок, находящихся в подчинении «Адмирала Арктики», до шести и выделение еще восьми для защиты Норвегии путем развертывания их на рубеже Гебридские острова–Исландия. В начале февраля к этому добавилось требование держать в готовности к отражению десантов по две подлодки в портах Нарвик, Тронхейм и Берген. 12 марта группа лодок в районе Гебридских остро-

soon. Sweden is expected to join this offensive ...”¹⁹ The need to organize anti-landing defense of the Norwegian coast led to the rapid growth of the submarine group in the first months of 1942. In accordance with the CWS headquarters directive dated January 27, it was envisaged to increase the number of submarines under the command of the Admiral of the Arctic to six and allocate eight more to defend Norway, by deploying them on the line between the Hebrides and Iceland. At the beginning of February, the requirement was added to the directive to keep in readiness two submarines to repel landings in each of the ports in Narvik, Trondheim and Bergen. On March 12, a group of submarines in the Hebrides–Iceland region was disbanded. Four days later, all of its ships, as well as the submarines that were in readiness in Narvik, Bergen and Trondheim, became subordinated to the Admiral of the Arctic. After that, the total number of submarines at the Admiral of the Arctic disposal reached 20²⁰. Until early December 1942, the German naval command tried to maintain the number of submarines in this theater of operations at a level not lower than this figure, sending new ships to replace those which sank or were out of order for a long time.

The implementation of all these measures allowed the enemy from the beginning of March to begin a systematic interception of allied convoys by the forces of submarine groups. If the actions against the convoys PQ-12 / QP-8 and PQ-13 / QP-9²¹ at the beginning and end of March 1942 were of improvisation nature, then starting with PQ-14 / QP-10 (April 6–14) they took the form of prepared operations, when one or two groups of submarines (in total from 8 to 14 ships) were deployed on the convoy route in

advance, and the actions themselves were carried out in cooperation with surface ships and aircraft. At the same time, as a rule, one group of submarines was deployed between the islands of Jan-Mayen and Medvezhy, the second – on the approaches to the Kola Bay. Starting with the operation against PQ-15 / QP-11 convoys (April 29–May 5), all submarines began to be brought together into one group, which concentrated in the narrow area between Medvezhy island and the coast of Northern Norway. Prior to the detection of the convoy, the command lined up the submarines in one or two lines at intervals determined by the distance of visual visibility. As soon as a convoy was detected, the first submarine that noticed it was assigned as the guidance ship, which periodically transmitted the coordinates, course and speed of the convoy by radio. Other submarines, using these data, tried to intercept and attack. The convoy could be pursued for several days, up to the approaches to the Kola Bay (for convoys going east) or to the coast of Iceland (for convoys going west)²². In practice, due to adverse weather conditions and convoys resistance, this method of attack was far from always possible, as a result, the successes of submarines in the fight against allied convoys throughout the first half of 1942 remained rather modest.

The submarine attack on the infamous PQ-17 convoy had completely different results. Of the 11 submarines that took part in the operation, nine were successful, sinking a total of 16 merchant ships. It is noteworthy that in order to achieve this result, the submarines attacked with torpedoes 47 times and in 24 cases achieved hits. Thus, even in favourable conditions of firing at single unguarded ships, six of

вов–Исландии была расформирована. Спустя четыре дня все ее корабли, а также лодки, стоявшие в готовности в Нарвике, Бергене и Тронхейме, были подчинены «Адмиралу Арктики». После этого общее количество субмарин в его распоряжении достигло 20²⁰. До начала декабря 1942 г. германское военно-морское командование старалось поддерживать количество подлодок на данном театре на уровне не ниже этой цифры, присылая новые корабли взамен погибших или вышедших из строя на долгое время.

Осуществление описанных мероприятий позволило противнику с начала марта приступить к систематическому перехвату союзных конвоев силами групп подводных лодок. Если действия против конвоев RQ-12/QR-8 и RQ-13/QR-9²¹ в начале и конце марта 1942 г. носили характер импровизаций, то начиная с RQ-14/QR-10 (6–14 апреля) они приняли форму операций, когда одна-две группы подлодок (в сумме от 8 до 14 кораблей) разворачивались на маршруте движения конвоев заблаговременно, а сами действия осуществлялись во взаимодействии с надводными кораблями и авиацией. При этом, как правило, одна группа лодок разворачивалась между островами Ян-Майнен

и Медвежий, вторая – на подходах к Кольскому заливу. Начиная с операции против конвоев RQ-15/QR-11 (29 апреля–5 мая) все подлодки стали сводиться в одну группу, концентрировавшуюся в узости между о. Медвежий и побережьем Северной Норвегии. До обнаружения конвоя подлодки выстраивались командованием в одну или две линии с интервалами, определявшимися дистанцией визуальной видимости. При обнаружении конвоя первая заметившая его субмарина назначалась кораблем наведения, который периодически передавал по радио координаты, курс и скорость конвоя. Другие подлодки, используя эти данные, пытались выйти на перехват и атаковать. Преследование конвоя могло осуществляться в течение нескольких суток, вплоть до подходов к Кольскому заливу (для конвоев, идущих в восточном направлении) или до берегов Исландии (для конвоев, идущих на запад)²². На практике из-за сложных метеоусловий и противодействия эскорта такой способ нападения удавалось осуществить далеко не всегда, в результате чего успехи подводных лодок в борьбе с союзными конвоями на протяжении всей первой половины 1942 г. оставались достаточно скромными.

**Действия германских подводных лодок против союзных северных конвоев
в 1-ю половину 1942 г.**

Конвои	Дата проведения операции	Число ПЛ участвовавших в операции против конвоев	Количество торпедных атак, произведенных ПЛ	Результаты атак ПЛ	Потери ПЛ
RQ-12/QR-8	5–13 марта	8	3	–	–
RQ-13/QR-9	23–30 марта	8	12	+ 2 ТР	2
RQ-14/QR-10	6–14 апреля	14	11	+ 4 ТР	–
RQ-15/QR-11	29 апреля–5 мая	9	6	= 1 КРЛ	–
RQ-16/QR-12	14–29 мая	8	6	+ 1 ТР	–

Примечание: КРЛ – легкий крейсер, ТР – транспорт; + – потоплен, = – поврежден.

The attacks of German submarines against the allied northern convoys during the first half of 1942

Convoys	Dates of the operations	The number of submarines in the operation against convoys	The number of torpedo attacks carried out by the submarines	The results of attacks	Losses of the submarines
PQ-12/QP-8	March 5 – 13	8	3	-	-
PQ-13/QP-9	March 23 – 30	8	12	+ 2 TR	2
PQ-14/QP-10	April 6 - 14	14	11	+ 4 TR	-
PQ-15/QP-11	April 29–May 5	9	6	= 1 LC	-
PQ-16/QP-12	May 14 – 29	8	6	+ 1 TR	-

Note: LC – light cruiser, TR – transport; + - sunk, = - damaged.

which were abandoned by the crews, German submariners achieved success only in 50 % of cases²³. In addition, it should be noted that the submarines did not achieve all their successes before the British Admiralty had decided to disband the caravan²⁴. Another remarkable fact that speaks about the quality of interaction between the types of armed forces within the Wehrmacht was the fact that one of the submarines taking part in the operation was severely damaged by its own aircraft, and the other two were attacked by Luftwaffe aircraft, albeit to no avail.

In early August 1942, the German naval command decided to carry out Operation Wunderland (Wonderland) to disrupt Soviet communications in the Kara Sea. Together with the heavy cruiser “Admiral Scheer” three submarines took part in the operation. In addition, four others operated in the eastern part of the Barents Sea. Besides carrying out torpedo attacks, the submarines laid two minefields at the entrances to the Matochkin Shar and Yugorsky Shar straits²⁵. In total, from August to October, the Soviet side lost from submarine operations three transports, one corvette, three tugs, a barge and a lighter²⁶. According to

Soviet naval historians, “in general, in 1942, the enemy managed to create a tense situation on our communications and achieve some success.”²⁷ At the same time, the expectations of the German command to disrupt or seriously damage Soviet sea shipping in the western sector of the Arctic did not materialize.

Actions in the main direction – against the allied convoys – remained at the level which did not satisfy the German naval command. Thus, 17 submarines took part in the operation against PQ-18 / QP-14 convoys. The submarines managed to sink six merchant ships, a minesweeper and damage the destroyer. This result was achieved at the cost of three submarines loss and damage to three more by the depth charges of the British ships²⁸. Despite the relative success with PQ-18 / QP-14, the British Admiralty decided to suspend convoy movements until December. Only at the end of this month, an operation was undertaken to escort three more convoys – JW-51A, JW-51B, RA-51. Only the JW-51B ships were detected by U-354, which fired six torpedo attacks at them, but did not achieve a single hit. The actions of the other three submarines, as

Совершенно иные результаты имело нападение подлодок на печально известный конвой PQ-17. Из 11 субмарин, принимавших участие в операции, девять добились успеха, потопив в общей сложности 16 торговых судов. Примечательно, что для того чтобы добиться этого результата, подлодки атаковали торпедами 47 раз и в 24 случаях добивались попаданий. Таким образом, даже в благоприятных условиях стрельбы по одиночным неохранным судам, шесть из которых были брошены экипажами, немецкие подводники добивались успехов лишь в 50 % случаев²³. Кроме того, необходимо отметить, что всех своих успехов подлодки добились не раньше, чем Британское адмиралтейство приняло решение о роспуске каравана²⁴. Другим примечательным фактом, говорящим об уровне взаимодействия между видами вооруженных сил внутри вермахта, явилось то, что одна из принимавших участие в операции подлодок была сильно повреждена своей же авиацией, а две другие атакованы самолетами люфтваффе, хотя и безрезультатно.

В начале августа 1942 г. германское военно-морское командование решило провести операцию «Вундерланд» (Страна чудес) по нарушению советских коммуникаций в Карском море. Помимо тяжелого крейсера «Адмирал Шеер» в операции приняли участие три подводные лодки. Кроме того, четыре действовали в восточной части Баренцева моря. Помимо осуществления торпедных атак, субмаринами было выставлено два минных заграждения у входов в проливы Маточкин шар и Югорский шар²⁵. В общей сложности от действий подводных лодок советская сторона с августа по октябрь потеряла три транспорта, сторожевой ко-

рабль, три буксира, баржу и лихтер²⁶. По оценке советских историков «в целом в 1942 г. на наших коммуникациях противнику удалось создать напряженную обстановку и добиться некоторых успехов»²⁷. В то же время расчеты германского командования на срыв или серьезное нарушение советских морских перевозок в западном секторе Арктики не оправдались.

Действия же на главном направлении – против союзных конвоев – оставались на уровне, не удовлетворявшем германское военно-морское командование. Так, в операции против конвоев PQ-18/QP-14 участвовало 17 подводных лодок, которым удалось потопить шесть торговых судов, тральщик и повредить эсминец. Этот результат был достигнут ценой гибели трех подлодок и повреждения глубинными бомбами еще трех британских кораблей²⁸. Несмотря на относительный успех при проводке PQ-18/QP-14, Британское адмиралтейство приняло решение приостановить движение конвоев до декабря. Лишь в конце этого месяца была предпринята операция по проводке еще трех конвоев – JW-51A, JW-51B, RA-51. Только суда JW-51B были обнаружены U-354, которая произвела по ним шесть торпедных атак, но не добились ни одного попадания. Действия трех других находившихся в море подлодок, как и отряда надводных кораблей, атаковавших JW-51B 31 декабря 1942 г., оказались безуспешными²⁹.

Всего в течение 1942 г. в боевых действиях на Северном морском театре, по результатам исследований автора, приняли участие 35 германских подводных лодок, совершивших 135 боевых походов. В течение года субмарины выполнили 171 торпедную атаку, в 60 из которых добились успеха (результативность 35 %). В результате

well as the actions of the surface ships unit that attacked JW-51B on December 31, 1942, were unsuccessful²⁹.

In total, during 1942, according to the author's research, 35 German submarines took part in hostilities in the Northern Maritime Theater of operations. The submarines made 135 patrols. During the year, the submarines carried out 171 torpedo attacks, 60 of which were successful (35 % efficiency). As a result of the use of torpedoes, mines and artillery by German submarines, 39 transport ships, a destroyer, a minesweeper, a corvette, a submarine, two fishing trawlers, three tugs, a barge, a lighter and a motorboat were sunk during the year. One cruiser, a destroyer and a transport were damaged³⁰. German losses amounted to six submarines³¹.

The following conclusions can be made.

Initially, the German naval command underestimated the importance of the Northern Maritime Theater of operations and, accordingly, did not plan to use submarines on it. They were sent there only a month after the start of the war by the direct orders of A. Hitler, to solve an unusual for them task – to cover the coastal flank of the German troops advancing in the Murmansk direction. But even later, when a regular movement of allied northern convoys was established, the leadership of the Kriegsmarine continued for several months to underestimate the importance of actions in the Northern Maritime Theater of operations, giving the priority

to the Battle of the Atlantic. However, Germany was not able to win the Battle, especially after the United States had entered the war.

Although the submarine threat is considered to be one of the main threats that allied convoys faced in 1942, the results of the German submarines actions do not seem very impressive, and in tactical terms, they are far from being perfect. If we do not take into account the results of their actions against the disbanded convoy PQ-17, then only in four cases (attacks on convoys PQ-13, QP-10, PQ-18 and OP-14) of 17 attacked convoys, since March 1942, they managed to sink more than one target. It seems that the main reasons for this were rather strong anti-submarine defense of the allies, as well as the insufficient training of the commanders of a number of German submarines. They were sent to the Northern Maritime Theater of operations immediately after completing the training course and had no previous combat experience as commanders. The latter was the result of the conscious decision by the commander of the German submarine fleet K. Dönitz, who used the most trained submariners in the Battle of the Atlantic. Thus, the mediocre results of the submarine war in the Arctic became another consequence of the repeated systemic error of the German military-political leadership – underestimating the strength of the Soviet Union armed forces resistance and the importance of concentrating efforts in waging war on the Eastern Front.

References

* Transl. N. Beloshitskaya.

¹ See more details on the plans of the Germans to use the submarines in the war against the USSR in Morozov, M.E., “ ‘We should sacrifice a certain lag in the training process for the sake of using submarines in the Baltic....’ Planning for using German submarines in Operation ‘Barbarossa’ ”. *Voenno-Istoricheskiy zhurnal*. [Military-historical archive]. No. 7 (2018): 22–29.

применения торпед, мин и артиллерии германскими подлодками в течение года были потоплены 39 транспортных судов, эсминец, тральщик, сторожевой корабль, подводная лодка, два рыболовных траулера, три буксира, баржа, лихтер и мотобот. Повреждения получили крейсер, эсминец и транспорт³⁰. Собственные потери составили шесть подводных лодок³¹.

Из вышеизложенного материала вытекает ряд выводов.

Изначально германское военноморское командование недооценивало важность Северного морского театра и, соответственно, не планировало применять на нем подводные лодки. Они были направлены туда только через месяц после начала войны по прямому приказу А. Гитлера для решения не свойственной им задачи – прикрытия приморского фланга германских войск, наступавших на мурманском направлении. Но и впоследствии, когда установилось регулярное движение союзных северных конвоев, руководство Кригсмарине продолжало в течение нескольких месяцев недооценивать важность действий на Северном морском театре, отдавая приоритет битве за Атлантику, выиграть которую, тем более после вступления в войну США, оказалось не в состоянии.

Хотя подводную угрозу принято считать одной из главных, которой подвергались союзные конвои в

1942 г., результаты действий германских подлодок представляются не слишком впечатляющими, а в тактическом отношении – далеко не безупречными. Если не принимать во внимание результаты их действий против распущенного конвоя PQ-17, то только в четырех случаях (атаки на конвои PQ-13, QP-10, PQ-18 и OP-14) на 17 атакованных, начиная с марта 1942 г., конвоев им удавалось потопить более одной цели. Представляется, что главными причинами этого стали довольно сильная противолодочная оборона союзников, а также недостаточная подготовка командиров ряда немецких подлодок, направленных на Северный морской театр сразу после завершения учебного курса и не имевших ранее боевого опыта в должности командиров. Последнее стало результатом осознанного решения командующего подводным флотом Германии К. Деница, стремившегося использовать наиболее подготовленные кадры подводников в битве за Атлантику. Таким образом, посредственные результаты подводной войны в Арктике стали еще одним следствием многократно повторенной системной ошибки германского военно-политического руководства, выразившейся в недооценке силы сопротивления Советского Союза и его вооруженных сил и важности сосредоточения усилий в ведении войны на Восточном фронте.

Приложения

¹ Подробнее см.: Морозов М.Э. Планирование применения германских подлодок в операции «Барбаросса» // Военно-истор. журн. 2018. № 7. С. 22–29.

² Боевая летопись Военно-морского флота, 1941–1942. М., 1992. С. 8, 20.

³ Там же. С. 26–28.

⁴ Штаб Руководства войной на море (нем.: Stabes der Seekriegsleitung) – структурное подразделение верховного командования ВМС Германии, главный штаб Кригсмарине.

⁵ Kriegstagebuch (КТВ) der Seekriegsleitung 1939–1945. Teil A. Bd. 23. Juli 1941. Bonn, 1991. S. 273.

⁶ Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. М., 1973. Т. 2. С. 207.

- ² *Boevaya letopis' voenno-morskogo flota, 1941–1942*. [Combat chronicle of the Navy, 1941–1942]. Moscow: 1992, p. 8, p. 20.
- ³ Ibid, 26–28.
- ⁴ The Command of the War at Sea (German: Stabes der Seekriegsleitung) – a structural unit of the German Navy General Command, the main headquarters of the Kriegsmarine.
- ⁵ *Kriegstagebuch (KTB) der Seekriegsleitung 1939–1945*. Teil A. Bd. 23. Juli 1941. Bonn, 1991. S. 273.
- ⁶ Dashichev, V.I., *Bankrotstvo strategii germanskogo fashisma*. [The Bankruptcy of the German Fascism Strategy]. (Moscow: Nauka, 1973), Vol. 2. p. 207.
- ⁷ KTB der Seekriegsleitung 1939–1945. Teil A. Bd. 23. Juli 1941. Bonn, 1991. S. 273.
- ⁸ The U.S. National Archives and Records Administration (NARA). T-1022. Roll 2844. PG 46883. KTB des Kommandierenden Admirals Norwegen 16–31 Juli 1941. S. 73.
- ⁹ Gomm B. Der Krieg zur See 1939–1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1: Das erste Kriegsjahr (Juni 1941 bis Mai 1942). – Wiesbaden, 2000. S. 131.
- ¹⁰ NARA. T-1022. Roll 2844. PG 46883. KTB des Kommandierenden Admirals Norwegen 16–31 Juli 1941. S. 82–83.
- ¹¹ Sergeev, A.A., *Germanskiye podvodnuyye lodki v Arktike v 1941–1942*. [German Submarines in the Arctic in 1941–1942]. (Moscow, 2003), 10–12.
- ¹² Gomm B. Op. cit. S. 157.
- ¹³ The fact that submarine U-134 sank a German ship because of the submarine's commander mistake was not taken into account.
- ¹⁴ *Poteri boevykh korablej i sudov VMF, transportnykh, rybolovnykh i drugih sudov SSSR v Velikoj Otechestvennoy vojne 1941–1945*. [The USSR Losses of the Navy Combat Ships and Vessels, Transport Ships, Fishing Boats, and Other Types of Ships During the Great Patriotic War in 1941–1945]. (Moscow, 1959), 663–671.
- ¹⁵ Sergeev, A.A., *Germanskiye podvodnuyye lodki v Arktike v 1941–1942*, 77.
- ¹⁶ “Sovershenno sekretno! Tolko dlya komandovaniya”. *Strategiya fashistkoj Germanii v vojne protiv SSSR: dokumenty i materialy*. [“Top Secret! For Command Only.” Fascist Germany Strategy in the War Against the USSR: documents and materials]. (Moscow: Nauka, 1967), 338.
- ¹⁷ NARA. T-1022. Roll 3995. PG 35190. Anlagen zum KTB des Admiral Nordmeer 16. – 31.12.1941. Anlage 36.
- ¹⁸ Rohwer, J. *Axis Submarine Successes of World War Two*. German, Italian and Japanese Submarine Successes, 1939–1945. (Naval Institute Press, 1999), 197.
- ¹⁹ Quoted in: A.M. Noskov, *Skandinavskii platsdarm vo Vtoroj mirovoj vojne*. [Scandinavian Base during the World War II]. (Moscow, 1977), 180.
- ²⁰ Gomm B. Op. cit. S. 384, 386, 391–395.
- ²¹ The convoys moved in pairs, in both directions at the same time: PQ – from the west to the Soviet ports and QP – from the Soviet ports to the west.
- ²² D.A. Vershinin, L.M. Ereemeev, A.P. Shergin, *Deistviya nemetskih podvodnykh lodok vo vtoruyu mirovuyu voinu na morskikh soobshcheniyah*. [The Actions of the German Submarines During the Second World War on the Sea Traffics]. (Moscow, 1956), 110–112.
- ²³ J. Rohwer, *Axis Submarine Successes of World War Two*. German, Italian and Japanese Submarine Successes, 1939–1945, 198–199; A.A. Sergeev, *Germanskiye podvodnuyye lodki v Arktike v 1941–1942*, 160–188.
- ²⁴ *Boevaya letopis' voenno-morskogo flota, 1941–1942*, 102.
- ²⁵ I.A. Kireev, *Vliyanie minno-zagraditel'nykh dejstvij protivnika na usloviya boevoy deyatel'nosti Voenno-Morskih Sil SSSR v Velikoj Otechestvennoy vojne 1941–1945*. [Influence of the Enemy's Mine-Barrage Operations on the Conditions of the Combat Activity of the USSR Navy in the Great Patriotic War 1941–1945]. (Moscow, 1948), Part 1, 175.
- ²⁶ *Poteri boevykh korablej i sudov VMF, transportnykh, rybolovnykh i drugih sudov SSSR v Velikoj Otechestvennoy vojne 1941–1945*, 627–629, 631.
- ²⁷ *Voenno-Morskoj Flot Sovetskogo Soyuza v Velikoj Otechestvennoy Vojne 1941–1945*. *Voenno-istoricheskij ocherk. Tom 1. Severnyj flot*. [USSR Navy during the Years of the Great Patriotic War 1941–1945. Military-Historic Essay. Vol. 1. The Northern Fleet]. (Moscow, 1959), 276.
- ²⁸ J. Rohwer, G. Huemmelchen, *Chronology of the War at Sea, 1939–1945: The Naval History of World War Two* (Naval Institute Press, 1992), 163, 164.
- ²⁹ M.N. Suprun, *Lend-lease I severnuyye konvoi, 1941–1945*. [Lend-lease and Northern Convoys, 1941–1945]. (Moscow, 1997), 180–183.
- ³⁰ *Poteri boevykh korablej i sudov VMF, transportnykh, rybolovnykh i drugih sudov SSSR v Velikoj Otechestvennoy vojne 1941–1945*, 615–633; Rohwer, *Chronology of the War at Sea, 1939–1945: The Naval History of World War Two*, 197–201.
- ³¹ Suprun, *Lend-lease I severnuyye konvoi, 1941–1945*, 166–168.

- ⁷ KTB der Seekriegsleitung 1939–1945. Teil A. Bd. 23. Juli 1941. Bonn, 1991. S. 273.
- ⁸ The U.S. National Archives and Records Administration (NARA). T-1022. Roll 2844. PG 46883. KTB des Kommandierenden Admirals Norwegen 16-31 Juli 1941. S. 73.
- ⁹ Gomm B. Der Krieg zur See 1939–1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1: Das erste Kriegsjahr (Juni 1941 bis Mai 1942). Wiesbaden, 2000. S. 131.
- ¹⁰ NARA. T-1022. Roll 2844. PG 46883. KTB des Kommandierenden Admirals Norwegen 16-31 Juli 1941. S. 82–83.
- ¹¹ Сергеев А.А. Германские подводные лодки в Арктике 1941–1942. М., 2003. С. 10–12.
- ¹² Gomm B. Op. cit. S. 157.
- ¹³ Не учтено потопление подлодкой U-134 германского судна из состава немецкого конвоя из-за ошибки командира подлодки.
- ¹⁴ Потери боевых кораблей и судов ВМФ, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1959. С. 663–671.
- ¹⁵ Сергеев А.А. Указ. соч. С. 77.
- ¹⁶ «Совершенно секретно! Только для командования». Стратегия фашистской Германии в войне против СССР: документы и материалы. М., 1967. С. 338.
- ¹⁷ NARA. T-1022. Roll 3995. PG 35190. Anlagen zum KTB des Admiral Nordmeer 16. – 31.12.1941. Anlage 36.
- ¹⁸ Rohwer J. Axis Submarine Successes of World War Two. German, Italian and Japanese Submarine Successes, 1939–1945. Lnd., 1999. P. 197.
- ¹⁹ Цит. по: Носков А.М. Скандинавский плацдарм во Второй мировой войне. М., 1977. С. 180.
- ²⁰ Gomm B. Op. cit. S. 384, 386, 391–395.
- ²¹ Конвои ходили парами, одновременно в обоих направлениях: PQ – с запада в советские порты и QP – из советских портов на запад.
- ²² Вершинин Д.А., Еремеев Л.М., Шергин А.П. Действия немецких подводных лодок во вторую мировую войну на морских сообщениях. М., 1956. С. 110–112.
- ²³ Rohwer J. Op. cit. P. 198–199; Сергеев А.А. Указ. соч. С. 160–188.
- ²⁴ Боевая летопись Военно-морского флота, 1941–1942. С. 102.
- ²⁵ Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-морских сил СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Ч. 1. М., 1948. С. 175.
- ²⁶ Потери боевых кораблей и судов ВМФ. С. 627–629, 631.
- ²⁷ Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Военно-исторический очерк. Т. 1. Северный флот. М., 1959. С. 276.
- ²⁸ Rohwer J., Huemmelchen G. Chronology of the War at Sea, 1939–1945: The Naval History of World War Two. Lnd., 1992. P. 163, 164.
- ²⁹ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941–1945. М., 1997. С. 180–183.
- ³⁰ Потери боевых кораблей и судов ВМФ. С. 615–633; Rohwer J. Op. cit. P. 197–201.
- ³¹ Супрун М.Н. Указ. соч. С. 166–168.

E.A. Terenteva

ARCTIC CONVOYS IN THE FRENCH PRESS IN 1941–1945*

In the last decade, periodicals dating back to World War II have increasingly attracted attention of historians. Coverage of World War II and in particular the Great Patriotic War in the French press remains extremely little studied both by Russian and international researchers. Meanwhile, analysis of this type of historical sources allows to speak not only about social, political and cultural phenomena and processes in the French society but also about the level and state of the German propaganda in occupied Europe and about the degree of interest of the print media in various regions of the world and individual battles and operations.

The history of the French press during World War II is divided into four periods. The period from the beginning of the world war to the defeat of France and the beginning of the occupation generally saw the same trends in the development of the press as they were in the 1930s. At the beginning of the French campaign, most of the Parisian newspapers and magazines moved to the southern regions of the country. When the Wehrmacht entered Paris and France was divided into the occupied zone and the “free” zone with the Vichy puppet government, the first division of the periodicals took place. The collaborationist, or “German Francophone” press was made up by periodicals that returned to Paris, actively cooperated with the German



authorities and in effect represented the official stance of Berlin, although one should not forget that pre-war France had various views of European politics, including pro-German and anti-Bolshevik ones. The Vichy press was represented by periodicals published in the free zone and predominantly loyal to Germany. Finally, the underground press of the Resistance movement that appeared at the same time: at first, it was just random and irregular publications that by the end of the war turned into periodicals with thousands of copies printed and after the liberation of the country became authorized and lay the foundation of the new post-war French press. In 1942, after the “free” zone was also occupied by the German troops and France was divided into the north zone and south zone, the

Е.А. Терентьева

АРКТИЧЕСКИЕ КОНВОИ В ОСВЕЩЕНИИ ФРАНЦУЗСКОЙ ПРЕССЫ 1941–1945 гг.

Периодическая печать времен Второй мировой войны в последнее десятилетие все активнее вовлекается в поле зрения историков. Освещение Второй мировой и, особенно, Великой Отечественной войны во французской прессе остается крайне слабо изученным не только в отечественной, но и в зарубежной научной литературе. Между тем анализ этого типа исторических источников позволяет говорить не только о социальных, политических и культурных явлениях и процессах во французском обществе, но и об уровне и состоянии немецкой пропаганды в оккупированной Европе, и о степени интереса печатных СМИ к различным регионам мира и отдельным сражениям и операциям.

В истории французской прессы в период Второй мировой войны можно выделить четыре периода. С начала войны до поражения в ней Франции и начала периода оккупации продолжались тенденции развития прессы тридцатых годов. В начале французской кампании большая часть парижских газет и журналов переехали в южные регионы страны. С вступлением вермахта в Париж и делением Франции на оккупационную зону и «свободную» зону с марионеточным правительством Виши произошло первое разделение периодической печати. Коллаборационистскую, или «немецкую франкоязычную», прессу составили издания, вернувшиеся в Париж, активно сотрудничавшие с

немецкими властями и фактически транслировавшие официальную точку зрения Берлина; хотя надо помнить о том, что и в довоенной Франции существовали разные точки зрения на европейскую политику, в том числе пронемецкие и антибольшевистские. Вишистская пресса – периодические издания, выпускавшиеся в свободной зоне, в основной своей массе лояльные к Германии. Наконец, одновременно возникла и подпольная пресса движения Сопротивления: сначала это были разрозненные и нерегулярные издания, к концу войны превратившиеся в периодику, выходящую многотысячными тиражами, а после освобождения страны легализованную и ставшую основой для новой послевоенной французской прессы. В 1942 г., после того, как «свободная» зона была также оккупирована немецкими войсками, и Франция оказалась разделена на зоны «Север» и «Юг», общая картина в развитии французской периодики изменилась лишь незначительно: «южная» пресса потеряла свою номинальную независимость, но это не привело к заметному изменению ее позиции, и прежде вполне лояльной к нацистской Германии. Кардинальные изменения коснулись французских СМИ после снятия оккупации: были закрыты все коллаборационистские газеты, т.е. подавляющее большинство легально выходивших в 1940–1944 гг. изданий. Им на смену пришли бывшие

general structure in the development of French periodicals changed only slightly: the southern press lost its nominal independence, which, however, did not result in a major change in its opinions that had been quite loyal to Nazi Germany even before that. The French media saw fundamental changes after the end of the occupation: all collaborationist newspapers – the overwhelming majority of those published legally in 1940–1944 – were closed. They were replaced by the former underground newspapers of the Resistance movement that dominated among the French periodicals for the first several post-war decades. However, they changed their tune almost immediately after becoming authorized: in particular, while the anti-Nazi rhetoric persisted, their previous enthusiastic opinion about the USSR became much more cautious and the ideological propaganda of communist periodicals less explicit.

Some notable periodicals published news not only from the European and Mediterranean regions but also from the Asia-Pacific one. News of major battles were published in special articles, and fairly large newspapers, both daily and weekly, had regular sections “Communique” and “Summaries from the fronts”. However, attention of the French periodicals to military operations in different regions of the world and in different theaters of operations varied from detailed coverage to complete silence. Still little studied by international historiographers, the specifics and dynamics of the development of presentations and assessments of the events of World War II created by different French press groups were determined by the international military and political situation, as well

as the state of the French society and the internal political processes in the occupied and later liberated country. Events at the Eastern Front, which was the main one before the opening of the Second Front in 1944, were represented on the pages of newspapers based, on the one hand, on the set of ideological attitudes that had formed in the French society, and, on the other hand, on the German propaganda.

Attention of the French press to the Arctic region during the war was inconsistent and changed without any pattern (Fig. 1). The most references to events in the Arctic were in 1942.

In general, the logic of addressing a particular topic in the French authorized press was always the same. First, one or a series of feature articles on a new topic was published. If there was a break in publications, then this kind of article could be repeated before a new series of articles. Such feature articles were often provided with illustrations, maps, and background information. Examples of such publications about the Arctic are the articles of 1940 and 1943, which described the advantages of the Northern Sea Route for the world trade and shipping, the prospects for the development of territories beyond the polar circle, as well as the achievements of agricultural research in the tundra. Remarkably, the idea of the Northern Sea Route dates back to the time of Henry VIII when the Europeans first started talking about using it as a route to the east instead of travelling via Spain and Africa, and England set sights on the expanses of Siberia. In general, the press wrote about the leading role of the Europeans in the discovery and exploration of the Northern Sea Route (the route of a Norwegian explorer was marked on the map of the Arctic Circle, Fig. 2).

подпольные газеты Сопротивления, на ближайшие послевоенные десятилетия обновившие ландшафт французской периодики. Однако их тон заметно изменился практически сразу по легализации: в частности, при сохранении антинацистской риторики их прежде восторженная позиция по отношению к СССР стала более осторожной, а идеологическая окрашенность коммунистических изданий – менее яркой.

Сколько-нибудь заметные издания печатали новости не только из Европейского и Средиземноморского, но и из Азиатско-Тихоокеанского региона. Известия о крупных сражениях публиковались в специальных статьях, в достаточно крупных газетах как ежедневных, так и еженедельных, существовали постоянные рубрики «Коммюнике» и «Сводки с фронтов». Однако интенсивность внимания французской периодики к военным действиям в разных регионах мира и на разных театрах боевых действий варьировала от подробного освеще-

ния до полного молчания. Оставаясь до сих пор недостаточно изученной в мировой историографии, специфика и динамика развития картин и оценок событий Второй мировой войны, создававшихся разными группами французских органов печати, определялась как международной военно-политической ситуацией, так и состоянием французского общества и внутривнутриполитическими процессами, протекавшими в оккупированной, а затем освобожденной стране. События на восточном фронте, который до открытия второго фронта в 1944 г. был основным, находили отражение на страницах газет исходя из того набора идеологических установок, которые сформировались во французском обществе, с одной стороны, и деятельности органов немецкой пропаганды – с другой.

Внимание французских печатных СМИ к Арктическому региону на протяжении войны было непостоянным и изменялось весьма неравномерно (рис. 1). Пик упоминаний о событиях в Заполярье пришелся на 1942 г.

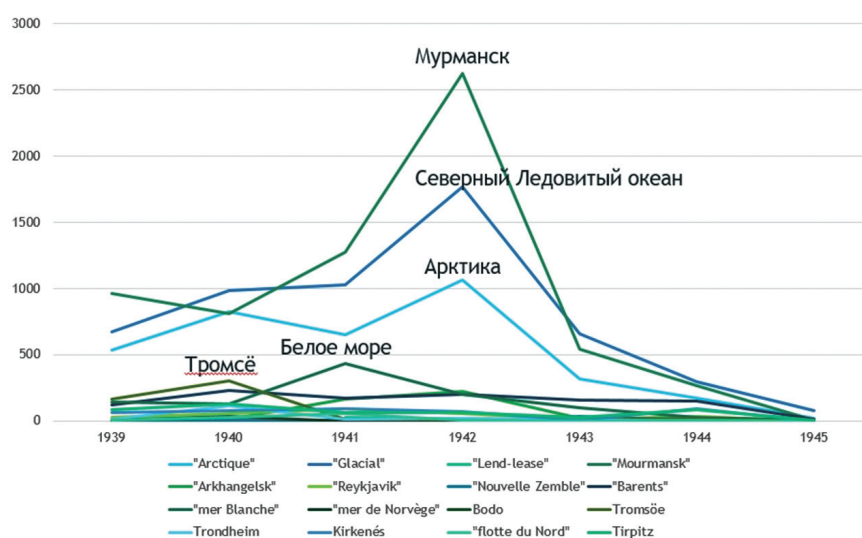


Рис. 1. Упоминание названий, связанных с Арктическим регионом, во французской прессе 1941–1945 гг.

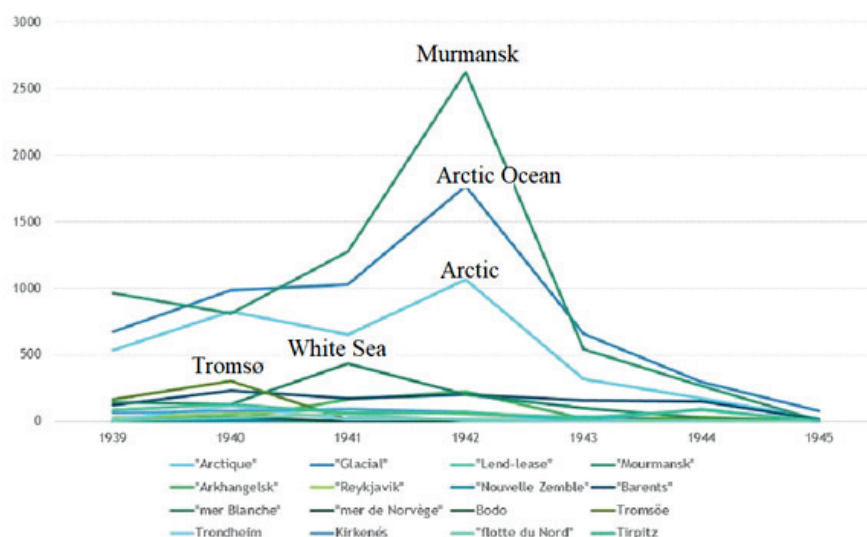


Figure 1. Frequency of references to the geographic names associated with the Arctic region in the French press

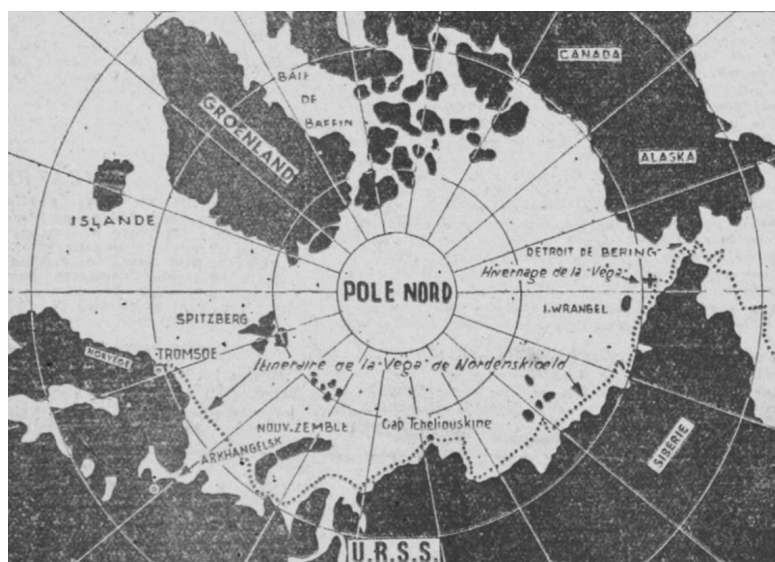


Figure 2. Sketch map of the Arctic Circle published in *Le Journal* on February 6, 1943

Moreover, the accompanying sketch maps clearly demonstrated the entire network of waterways that led along rivers and canals from the south of Russia to the Arctic region. For example, in May 1940, the French

La Science et la vie (Science and Life) published a feature article “What is the Soviet Navy Worth?”¹ (Fig. 3). In addition to describing the main milestones in the history of the Soviet Navy, an overview of the main types

В целом логика обращения к той или иной теме во французской легальной прессе была едина. Сначала публиковалась одна или серия статей с обзором новой для читателей проблематики. Если в публикациях наступал перерыв, то такого рода статья могла повториться в другом издании перед новой серией статей. Такие обзорные статьи часто снабжались иллюстрациями, картами и общими сведениями. Примерами таких предварительно-ознакомительных публикаций об Арктике служат статьи 1940 г. и 1943 г., в которых описывались преимущества Северного морского пути для мировой торговли

и судоходства, перспективы освоения заполярных территорий, а также достижения сельскохозяйственных исследований тундры. Примечательно, что история идеи Северного морского пути возводилась ко временам Генриха VIII Тюдора, когда европейцы впервые заговорили о его использовании вместо морского пути на восток через Испанию и Африку, а Англия присматривалась к просторам Сибири. В целом демонстрировалась ведущая роль европейцев в открытии и исследовании Северного морского пути (на карте Северного полярного круга был отмечен путь норвежского мореплавателя, рис. 2).

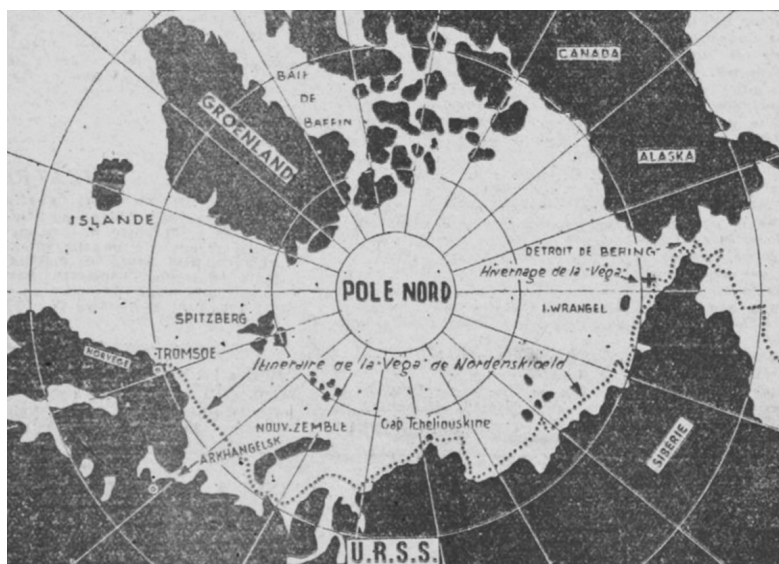


Рис. 2. Карта-схема полярного круга, опубликованная в газете «Журналь» от 6 февраля 1943 г.

Более того, на поясняющих картах-схемах наглядно демонстрировалась вся сеть водных путей, которая по рекам и каналам вела с юга России в Арктический регион. Так, в мае 1940 г., французская «Ля сыанс е ля ви» («Наука и жизнь») опубликовала большую статью «Чего стоит совет-

ский флот?»¹ (рис. 3). Помимо описания основных вех в истории советского флота, обзора основных типов кораблей и морских воинских званий и знаков различия, в статье приводилась карта западной части СССР от Северного Ледовитого океана до Черного моря с указанием советских



Figure 3. Sketch map of the western part of the USSR published in *La Science et la vie* on May 1, 1940

of ships, naval ranks and insignia, the article provided a map of the western part of the USSR from the Arctic Ocean to the Black Sea, with the Soviet naval bases indicated. In January–February 1943, the collaborationist *Le Journal* wondered whether the Northern Sea Route, which seemed a safer way of transportation from the USSR to the USA, was functioning at that moment since “convoys trying to reach this port [Murmansk – E. Terenteva] suffer attacks by bombers based in Norway and by the German submarines”². Thus, in 1940–1943, in virtually occupied France a campaign was carried out to justify the feasibility of seizing the Soviet territories in Europe³ (at least to the Urals, “everything that happens beyond which is mysterious”⁴).

In general, the number of publications related to the Arctic in the French press in 1941–1945 correlated with the frequency and size of the Arctic convoys, however, the Arctic convoys themselves, as will be shown below, were not always mentioned in such publications. Apparently, the very concept of the Arctic fascinated French journalists in a way that it allowed them to metaphorically and very effectively outline the length of the Eastern Front “from the Arctic to the Black Sea”. Comparing the number of references to the region with the history of the Arctic convoys suggests a connection between them. In 1941, with the beginning of the convoys, the number of publications about the Arctic grew significantly compared to 1939–1940. In 1942, there was a sharp increase in the attention of the French press to the region in general and the Arctic convoys in particular. The French press widely used the term “convoy war” – “la guerre des convois” – to denote the actions of the Arctic convoys in the Atlantic and Arctic regions, as well as countermeasures by the German Kriegsmarine. Since 1943, such publications showed a steady and fairly uniform decline in number and dropped to the minimum in 1945; in the post-war years the number of publications with references to the Arctic region remained at approximately the same extremely low level.

There was no clear start to the series of publications on the Arctic convoys in the French authorized press, and the names of the convoys were never published. In September 1941, information about the first convoy, Dervish, was given in the French press only between the lines. For example, on September 10, the collaborationist *Le Journal* mentioned



Рис. 3. Карта-схема западной части СССР, опубликованная в журнале «Ля сыанс е ля ви» от 1 мая 1940 г.

военно-морских баз. В январе-феврале 1943 г. коллаборационистская газета «Журналь», задавалась вопросом, функционировал ли в тот момент Северный морской путь, который представлялся более безопасным для СССР способом сообщения с Америкой, так как «конвои, пытающиеся достичь этого порта [Мурманска – *E.T.*], подвергаются ударам бомбардировщиков, базирующихся в Норвегии, и атакам немецких подводных лодок»². Таким образом, фактически в оккупированной Франции в 1940–1943 гг. проводилась кампания по обоснованию целесообразности захвата советской территории Европы³ (как минимум до Урала, «все происходящее за которым загадочно»⁴).

Динамика количества публикаций, связанных с Арктикой, во французской прессе 1941–1945 гг. в целом коррелировала с частотой и объемами поставок северных конвоев, однако, как будет показано ниже, сами арктические конвои в подобных публикациях далеко не всегда упоминались. Само понятие Арктики, очевидно, завораживало французских журналистов возможностью образно и очень эффектно очертить протяженность восточного фронта «от Арктики до Черного моря», сопоставление числа упоминаний о регионе с историей северных конвоев позволяет говорить о связи между ними. В 1941 г., с началом истории конвоев, интенсивность публикаций об Арктике, по сравнению с 1939–1940 гг., значительно возросла. В 1942 г. наблюдался резкий рост интереса французской печати к региону в целом и арктическим конвоям в частности. Для обозначения действий северных конвоев в Атлантике и Заполярье, а также противодействия им со стороны немецких Кригсмарине во французской прессе широко использовался термин «война конвоев», *«la guerre des convois»*. С 1943 г. начался постоянный и достаточно равномерный спад количества подобных публикаций, упав до минимума в 1945 г., в послевоенные годы количество публикаций, где упоминался Арктический регион, держалось примерно на одном уровне, крайне невысоком.

Четкое начало серии публикаций о северных конвоях в легальной французской прессе отсутствовало, а названия конвоев ни разу не публиковались. Информация о первом конвое, «Дервише», «читалась» во французской сентябрьской прессе 1941 г. лишь между строк. Так, 10 сентября коллаборационистская «Журналь»

Churchill's statement that Britain had made a large shipment to Russia without specifying whether it was food or military supplies⁵. In October, official newspapers spoke cautiously about "Anglo-Saxon assistance to the USSR", pointing out the problems that shipments through the northern ports would inevitably run into: difficulties in navigating the northern seas, and, in particular, the need to use icebreakers (at the same time it was reported that the German submarines had damaged the Soviet icebreaker *Ermak*) and the remote location of Murmansk and Arkhangelsk from the central regions of the USSR; polar night was cited as an advantage for the convoys⁶.

However, the real boom in publication of the news about the Arctic convoys was in 1942, and that was the start of the catastrophic predictions for the Allied British-American forces, which the pro-German press called the Anglo-Saxons or "allies" (the latter was invariably used with quotation marks). Without exception, all publications about the convoys since 1942 were associated with reports on the number of sunken enemy ships and merchant vessels, successful actions of the German submarines, reconnaissance aircraft and bombers, with such words as catastrophe, death, defeat, etc. often used in the headlines. July and September 1942 saw the greatest number of publications about the Arctic in the context of the Arctic convoys throughout the war.

Magazines published in the north of France – in particular, *Le Réveil du Nord* – paid extremely close attention to the events connected with the Arctic convoys. On July 25, 1942, a front-page article "Sensational Catastrophe of the Anglo-Saxons in the Arctic Ocean" was published⁷. It was, of

course, dedicated to the infamous PQ 17 convoy. Despite the passion of the collaborationist press for exaggeration, the information written in *Le Réveil du Nord* that quoted the German commanders was not too far from the truth. According to the newspaper, "the convoy consisted of no less than 39 ships. The accompanying warships were destroyers." In addition, the article wrote about the volume and composition of the sunken cargo. Next, there was a brief summary of the events of July 2, 7, 8 and 9, ending with the message that 32 ships with a total displacement of 217 thousand tons were sunk, and on July 11, the Luftwaffe announced that not a single ship had survived. Even before that, articles about the destruction of the PQ 17 convoy (although, as already mentioned, the French newspapers did not give the code names of the convoys) appeared shortly after the incident in other newspapers, both in the north and south zones. The news was on the front pages of the central newspapers such as *Le Petit Parisien*, *Paris-Soir*, *L'Oeuvre*, *Le Temps*, as well as smaller regional periodicals like *Le Progrès de la Somme*, *La Phare de la Loire*, *Le Petit Courrier*, *La Dépêche du Berry*, etc.

Two months later, *Le Réveil du Nord* triumphantly wrote (again on the front page) about the destruction of 38 merchant ships and six warships in the waters of the Arctic Ocean, this time exaggerating the losses of the PQ 18 convoy several times⁸. These losses were called "the most severe defeat of the Anglo-Saxons throughout the entire war of the convoys" although the complete destruction of the convoy was also mentioned in early July. In connection with the same events, *Le Progrès de la Somme* once again briefly outlined the program of the

упомянула заявление Черчилля о том, что Британия совершила в Россию некую крупную поставку – без уточнения, шла ли речь о продовольствии или военных грузах⁵. В октябре официальные газеты осторожно заговорили об «англосаксонской помощи СССР», указывая на трудности, с которыми неизбежно столкнутся поставки через северные порты – трудности навигации в северных морях, в частности необходимость использования ледоколов, и тут же сообщалось о повреждении немецкими подлодками советского ледокола «Ермак» и отдаленности Мурманска и Архангельска от центральных районов СССР; полярная ночь была названа преимуществом для конвоев⁶.

Но настоящий бум публикаций новостей об арктических конвоях пришелся на 1942 г. – было положено начало риторике катастрофичности этого явления для объединенных британо-американских сил, которые в пронемецкой прессе назывались англосаксами либо «союзниками» (последний термин неизменно ставился в кавычки). Все без исключения публикации о конвоях с 1942 г. были связаны с сообщениями о количестве потопленных вражеских кораблей и транспортов, успешности действий немецких субмарин и самолетов-разведчиков и бомбардировщиков, а в заголовках таких материалов нередко мелькали термины «катастрофа», «гибель», «поражение» и т.п. Июль и сентябрь 1942 г. стали периодами максимального количества публикаций об Арктике именно в контексте северных конвоев за весь период войны.

Особенно внимательны к событиям, связанным с северными конвоями, были журналы севера Франции, в частности «Ревей дю Нор». 25 июля 1942 г. в передовице газеты появилась

статья «Сенсационная катастрофа англосаксов в Северном Ледовитом океане»⁷. Речь шла, разумеется, о печально известном конвое PQ-17. Вопреки пристрастию коллаборационистской прессы к масштабным преувеличениям, «Ревей» привела не слишком расходившиеся с истиной данные, ссылаясь на немецкое командование. По сообщению газеты, «конвой состоял не менее чем из 39 единиц. Сопровождавшие его военные корабли были эсминцами». Кроме того, говорилось о масштабах и составе потопленного груза. Далее приводилась краткая сводка событий 2, 7, 8 и 9 июля, завершавшаяся сообщением о том, что было потоплено 32 судна общим водоизмещением 217 тыс. тонн, и 11 июля Люфтваффе констатировали, что ни один корабль не спасся. Еще раньше, по горячим следам, статьями о разгроме конвоя PQ-17 (впрочем, как уже говорилось, названий конвоев французские газеты не приводили) разразились и другие газеты как северной, так и южной зон. Об этом кричали как центральные газеты уровня «Пти паризьен», «Пари суар», «Овр», «Тан», так и более мелкие, региональные издания «Прогре де ля Сомм», «Фар де ля Луар», «Пти курье», «Депеш дю Берри» и др.

Два месяца спустя «Ревей дю Нор» торжествующе писала (снова в передовице) об уничтожении в водах Северного Ледовитого океана 38 грузовых и 6 военных судов, на этот раз уже в несколько раз преувеличив потери конвоя PQ-18⁸. Эти потери были названы «самым тяжелым поражением англосаксов за всю войну конвоев», хотя упоминалось и о полном уничтожении конвоя в первых числах июля. В связи с теми же событиями в «Прогре де ля Сомм» в очередной раз была кратко обрисована програм-

Soviet-American-British cooperation, which “the Soviet high command relied on”, with a comment that this program failed thanks to the valiant German submarines, vigilantly keeping watch on the Arctic route⁹.

In general, much was said about the successes of the German Kriegsmarine in the Arctic. These messages were based mainly on the reports of Hitler’s headquarters and, in full accordance with the propaganda traditions of World War II, significantly exaggerated the damage inflicted on the enemy while completely leaving out the losses of the German submarine fleet.

Riding a wave of interest in submarine warfare in the Arctic that sparked in the French press in 1942, quite a lot of similar materials were published in 1943, despite the sharp decrease in the number of convoys. Journalists turned to the events in the region as a whole, and covered the bombing of Murmansk by the Luftwaffe and even the sinking of individual Soviet minesweepers¹⁰. The fight against the Arctic convoys, however, no longer stood out as a separate area of activities for the Kriegsmarine and the Luftwaffe as it was in 1942, and data on the damage caused and the tonnage of sunken ships were interspersed with reports of other successes – not only in the northern seas but also in the Mediterranean¹¹. Only the last convoy of 1943, JW 55B, earned publications in the New Year’s newspaper issues¹². At the same time, the battle at North Cape was described as a heroic battle with overwhelming enemy forces. Remarkably, the article described in detail the sinking of the German battlecruiser *Scharnhorst*, with its photograph and detailed characteristics published¹³.

Apparently, at the beginning of 1944, only convoy JW 57 that sailed in late February was mentioned, however, it was done in the context of all operations carried out in this period by the German submarines (*Le Matin* of March 13)¹⁴.

August 1944 saw the last surge of interest in the Arctic convoys. During the liberation of the country from the German troops, the pro-German French press continued their publications. *Le Reveil du Nord*, for example, that paid extreme attention to the events in the Arctic, wrote on August 26–28 about the successful actions of the German submarines against the JW 59 convoy. In the autumn and winter 1944, newspapers of liberated France briefly wrote about the progress of the Petsamo-Kirkenes offensive of the Red Army, which resulted in the loss of the German naval base in Norway, whereas the convoys, despite the fact that the battles for them were still as intense, were not mentioned in the French press. In 1945, the Arctic convoys were not mentioned in any publication either.

The underground press of the French Resistance, generally, paid enough attention to the Soviet-German confrontation and sometimes gave overly optimistic assessments of the actions of the Red Army, while omitting writing about the Arctic convoys altogether. The October issue of *Libération* – the first one after the arrival of Dervish in Arkhangelsk – did not mention any events outside France, which was typical of the early Resistance press. However, the situation did not change in the following years – even in the early summer of 1942 when it seemed that the actions of the convoys were extremely successful. On June 24,

ма советско-американо-британского сотрудничества, на которую «надеялось советское главнокомандование», с комментарием о том, что эта программа потерпела крах благодаря доблестным немецким субмаринам, неусыпно несущим вахту на арктическом пути⁹.

В целом много говорилось об успехах немецких Кригсмарине в Арктике. Эти сообщения опирались преимущественно на сводки ставки Гитлера и в полном соответствии с традициями пропаганды времен Второй мировой войны значительно преувеличивали нанесенный противнику ущерб, совершенно умалчивая о потерях немецкого подводного флота.

На волне интереса к подводной войне в Арктике, вспыхнувшего во французской прессе в 1942 г., в 1943 г. публиковалось довольно много аналогичных материалов, несмотря на резко упавшее количество конвоев. Журналисты обратились к событиям в регионе в целом, освещая бомбардировки Мурманска Люфтваффе и даже потопление отдельных советских тральщиков¹⁰. Борьба с арктическими конвоями, однако, уже не выделялась в отдельное направление деятельности Кригсмарине и Люфтваффе, как это было в 1942 г., и данные о нанесенном им ущербе и тоннаже потопленных судов приводились вперемежку с сообщениями о других их успехах – даже не только в северных морях, но и в Средиземноморье¹¹. Лишь последнему конвою 1943 г., JW-55B, были посвящены публикации в предновогодних выпусках газет¹². При этом бой у Нордкапа был описан как героическое сражение с превосходящими силами противника. Примечательно, что в статье было подробно рассказано о потоплении немецкого крейсера «Шарнхорст», причем была

опубликована его фотография и подробные характеристики¹³.

В начале 1944 г. был упомянут только конвой JW-57, проведенный в двадцатых числах февраля, но в контексте всех операций, проводившихся в этот период немецкими субмаринами («Матен» от 13 марта)¹⁴.

Последним всплеском интереса к арктическим конвоям стал август 1944 г. В период освобождения страны от немецких войск пронемецкая французская пресса продолжала публиковаться. Все та же «Ревей дю Нор», особенно внимательная к событиям в Арктике, 26–28 августа писала об успешных действиях немецких подлодок против конвоя JW-59. Осенью и зимой 1944 г. газеты освобожденной Франции вкратце писали о ходе Петсамо-Киркенесской операции Красной армии, приведшей к потере Германией своей морской базы в Норвегии, и о конвоях, несмотря на то, что интенсивность борьбы вокруг них не снижалась, во французской прессе не говорилось. В 1945 г. арктические конвои также не были упомянуты ни в одной публикации.

Подпольная пресса французского Сопротивления, в целом обращавшая достаточно внимания на советско-германское противостояние и порой выступавшая с оптимистичными до восторженности оценками действий Красной армии, тему арктических конвоев, однако, обходила стороной. Октябрьский номер «Либерасьон» – первый после прихода «Дервиша» в Архангельск – не содержал никаких упоминаний о событиях вне Франции, что характерно для ранней прессы Сопротивления. Но и в последующие годы ситуация на изменилась – даже ранним летом 1942 г., когда, казалось, действия конвоев были чрезвычайно успешны. 24 июня

1942, *Libération* published a rather detailed review of the relationship between the Allies in the anti-Hitler coalition, focusing on the bilateral agreements between the UK and the USSR and the USA and the USSR¹⁵. However, not a word was said either about the Lend-Lease program or about the deliveries to the USSR, despite the indication that the Soviet army was perfectly equipped. *Libération* reported about the USA deliveries to the USSR only in its holiday issue of July 14, 1942, but it did not mention the route or features of these deliveries, and the emphasis was made on cooperation between the world capitalism and the USSR¹⁶. In August 1942, *Combat* wrote about a sharp increase in the production of weapons in the United States while leaving out any reference to the actual supplies to the USSR or the way of delivery¹⁷. Only a few issues of underground newspapers casually mentioned the Battle of the Atlantic.

On the other hand, a fairly objective picture of the actions of the convoys was provided to readers by the authorized collaborationist press of both groups – both the occupied (later north) and “free” (later south) zones. In general, it will not be a mistake to say that the underground press in France showed a tendency not to waste resources covering events that were relatively objectively covered by the authorized press, drawing the attention of readers primarily to the information that was either hushed up by the official press or distorted by the German censorship up to a complete loss of its connection with reality. This was how the Resistance newspapers acted during

and after the turning point in the Great Patriotic War when the German propaganda denied the successes of the Soviet troops and explained the retreat of the Wehrmacht by adjustments at the front. The Resistance journalists, apparently, did not consider the Arctic convoys as a successful propaganda story, and to demonstrate the unity of the anti-Hitler coalition it seemed sufficient to publish messages about agreements between the Allies.

After the liberation of France and the Resistance press becoming authorized, there were no fundamental changes in the coverage of events in the Arctic. In the late summer 1944–1945, the new French press was much more interested in domestic political processes, as well as military events in Europe. This explains the steady decline in the number of publications in which the Arctic was mentioned in 1944–1945.

Thus, a paradoxical situation developed when the authorized collaborationist press paid much more attention to the most important area of cooperation between the Allies in the anti-Hitler coalition than the anti-German underground Resistance press. In general, despite the exaggeration of the losses of the Allies and the successes of the Kriegsmarine and Luftwaffe in the fight against the Arctic convoys, publications of the authorized press during the German occupation of France could give an idea of the volumes of supplies going to the USSR through the ports of Murmansk and Arkhangelsk and of the intensity of surface and underwater “war of convoys” waged by the opposing parties.

1942 г. «Либерасьон» опубликовала довольно подробный для такого небольшого издания обзор взаимоотношений союзников по Антигитлеровской коалиции, делая акцент на договоренностях между Великобританией и СССР и США и СССР¹⁵. Однако ни о программе ленд-лиза, ни о практике поставок в СССР, несмотря на указание, что Красная армия прекрасно оснащена, не было сказано ни слова. О поставках из США в СССР «Либерасьон» сообщила лишь в праздничном номере от 14 июля 1942 г., но и там не говорилось о пути и особенностях этих поставок, а акцент был сделан на сотрудничестве между мировым капитализмом и СССР¹⁶. В августе 1942 г. «Комба» писала о скачкообразном росте производства вооружений в США, однако также не упоминала ни собственно о поставках в СССР, ни об их способе¹⁷. Лишь в некоторых номерах подпольных газет вскользь упоминалась битва за Атлантику.

С другой стороны, вполне объективную картину действий конвоев предоставляла читателям легальная коллаборационистская пресса обеих групп – и оккупационной (впоследствии северной), и «свободной» (впоследствии южной) зон. В целом можно говорить о том, что в подпольной прессе Франции существовала тенденция не тратить ресурсы на освещение событий, которые относительно объективно освещались прессой легальной, обращая внимание читателей прежде всего на ту информацию, которая либо замалчивалась официальной печатью, либо искажалась немецкой цензурой вплоть до полной потери связи с действительностью. Так действовали газеты Сопротивления в ходе и после коренного

перелома в Великой Отечественной войне, когда немецкая пропаганда отрицала успехи советского оружия и объясняла отступление вермахта выравниванием линии фронта. Северные конвои, по всей видимости, не воспринимались журналистами Сопротивления как удачный пропагандистский сюжет, а для демонстрации единства Антигитлеровской коалиции достаточным представлялось публиковать сообщения о договоренностях между союзниками.

После освобождения Франции и легализации прессы Сопротивления принципиальных изменений в освещении событий в Заполярье не произошло. Новую французскую прессу конца лета 1944–1945 гг. значительно больше интересовали собственные внутрисполитические процессы, а также военные события на территории Европы. Этим определяется непрекращающееся снижение количества публикаций, в которых упоминалась бы Арктика, в 1944–1945 гг.

Таким образом, сложилась парадоксальная ситуация, когда легальная коллаборационистская пресса уделяла важнейшему направлению взаимодействия союзников по Антигитлеровской коалиции намного больше внимания, чем антигерманская подпольная пресса Сопротивления. В целом, несмотря на преувеличения потерь союзников и успешности Кригсмарине и Люфтваффе в борьбе с арктическими конвоями, по публикациям легальной прессы периода немецкой оккупации Франции можно было составить представление о масштабах поставок, шедших в СССР через порты Мурманска и Архангельска, и об интенсивности надводной и подводной «войны конвоев», которую вели противоборствующие стороны.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Que vaut la flotte des Soviétiques? // *La Science et la vie*. 01.05.1940. T. 57. № 275. P. 52–64.

² Le passage du Nord est fermé, l'Empire Arctique de la Russie est figé // *Le Journal*. 6.02.1943. № 18285. P. 4.

³ Ile aux ours, Arctique où l'on se bat // *Le Journal*. 09.012.1943. № 18261. P. 4.

⁴ Le passage du Nord est fermé, l'Empire Arctique de la Russie est figé // *Le Journal*. 6.02.1943. № 18285. P. 4.

⁵ *Le Journal*. 10.09.1941. № 17855. P. 1.

⁶ L'aide anglo-saxonne // *Le Jour*. 31.10.1941. A. 9. № 279. P. 3.

⁷ Le sensationnel désastre des Anglo-Saxons dans l'Océan glacial arctique // *Le Réveil du Nord*. 25.07.1942. P. 1–2.

⁸ Dans les eaux de l'Océan Glacial Arctique après un combat qui dura six jours 38 cargos et pétroliers jaugeant 270.000 tonnes et 6 navires de guerre ont été anéantis // *Le Réveil du Nord*. 21.09.1942. P. 1–2.

⁹ Grave défaite anglo-saxonne. Les forces aéro-navales du Reich anéantissent près du Grand Nord un important convoi britannique // *Progrès de la Somme*. 22.09.1942. № 22771. P. 1.

¹⁰ *Le Progrès de la Somme*. 01.01.1943. №22857. P. 1; *La Phare de la Loire*. 11.01.1943. № 43263. P. 1; *Le Reveil du Nord*. 11.01.1943. P. 1; *La Dépêche du Berry*. 11.01.1943. A. 51. № 9. P.4; etc.

¹¹ Des sous-marins allemands ont torpillé dans le Nord de l'Atlantique, dans la Méditerranée et dans l'océan Glacial arctique, neuf cargos ennemis jaugeant au total 45.000 tonnes // *Le Matin*. 01.02.1943. 21398. P. 1.

¹² Dans l'océan Glacial arctique une formation navale du Reich attaque un convoi "allié" et lui inflige de lourdes pertes // *Le Réveil du Nord*. 28.12.1943. P. 1; *Le Petit Troyen*. 28.12.1943. A. 56. № 22631. P. 1; etc.

¹³ *Le Réveil du Nord*. 28.12.1943. P. 1.

¹⁴ Les sous-marins allemands 6 destroyers dans l'océan Glacial arctique, l'Atlantique et la Méditerranée // *Le Matin*. 13.03.1944. № 21740. P. 1.

¹⁵ *Libération*. Organe des forces de Résistance française. 24.06.1942. № 14. P. 2, 3.

¹⁶ *Ibid.* 12.07.1942. № 15. P. 2.

¹⁷ *Combat*. Août 1942. P. 2.

Приложения

¹ Que vaut la flotte des Soviets? // La Science et la vie. 01.05.1940. T. 57. № 275. P. 52–64.

² Le passage du Nord est fermé, l'Empire Arctique de la Russie est figé // Le Journal. 1943. № 18285. P. 4.

³ Ile aux ours, Arctique où l'on se bat // Le Journal. 09.012.1943. № 18261. P. 4.

⁴ Le passage du Nord est fermé... // Le Journal. 6.02.1943. № 18285. P. 4.

⁵ Le Journal. 10.09.1941. № 17855. P. 1.

⁶ L'aide anglo-saxonne // Le Jour. 31.10.1941. A. 9. № 279. P. 3.

⁷ Le sensationnel désastre des Anglo-Saxons dans l'Océan glacial arctique // Le Réveil du Nord. 25.07.1942. P. 1–2.

⁸ Dans les eaux de l'Océan Glacial Arctique après un combat qui dura six jours 38 cargos et pétroliers jaugeant 270.000 tonnes et 6 navires de guerre ont été anéantis // Le Réveil du Nord. 21.09.1942. P. 1–2.

⁹ Grave défaite anglo-saxonne. Les forces aéro-navales du Reich anéantissent près du Grand Nord un important convoi britannique // Progrès de la Somme. 22.09.1942. № 22771. P. 1.

¹⁰ Le Progrès de la Somme. 01.01.1943. № 22857. P. 1; La Phare de la Loire. 11.01.1943. № 43263. P. 1; Le Reveil du Nord. 11.01.1943. P. 1; La Dépêche du Berry. 11.01.1943. A. 51. № 9. P. 4 etc.

¹¹ Des sous-marins allemands ont torpillé dans le Nord de l'Atlantique, dans la Méditerranée et dans l'océan Glacial arctique, neuf cargos ennemis jaugeant au total 45.000 tonnes // Le Matin. 01.02.1943. 21398. P. 1.

¹² Dans l'océan Glacial arctique une formation navale du Reich attaque un convoi "allié" et lui inflige de lourdes pertes // Le Réveil du Nord. 28.12.1943. P. 1; Le Petit Troyen. 28.12.1943. A. 56. № 22631. P. 1 etc.

¹³ Le Réveil du Nord. 28.12.1943. P. 1.

¹⁴ Les sous-marins allemands 6 destroyers dans l'océan Glacial arctique, l'Atlantique et la Méditerranée // Le Matin. 13.03.1944. № 21740. P. 1.

¹⁵ Libération. Organe des forces de Resistance française. 24.06.1942. № 14. P. 2, 3.

¹⁶ Ibid. 12.07.1942. № 15. P. 2.

¹⁷ Combat. Août 1942. P. 2.

V.O. Terentev

**PROSPECTS OF THE COMPARATIVE APPROACH IN THE STUDY OF THE MILITARY
CONFRONTATION IN THE ARCTIC, 1941–1945*
(the case of captain 3rd rank V. F. Tamman)**

The history of World War II today is the arena of harsh information confrontation, which in its intensity and cynicism matches hot wars. In many ways, propaganda publications of the Soviet period have been replaced by anti-Soviet revisionism. Many post-Soviet publications are full of negative assessments of the professionalism and performance of Soviet military specialists; the feats and achievements of Soviet soldiers and commanders are being questioned. At the same time, there is an uncritical admiration for the German (or British) military machine and its representatives. Often, in information confrontation, the results of combat work are openly falsified or deliberately misinterpreted both in one direction and in the other direction. However, it seems promising for the emergence in the historiography of recent years of a direction that is appropriate to designate as neo-revisionism, which is characterized by a critical rethinking of both Soviet and post-Soviet ideologically biased studies based on an objective analysis of a wide range of sources. Nowadays it is possible to use archival developments of the opposing sides, which gives an opportunity to conduct balanced and critical research, taking into account the entire spectrum of features of the combat use of forces and means. The comparative method is best suited



for this. Yet, thus far, most of the works carried out using this method, unfortunately, are rather one-sided and unrepresentative, as cold statistics of victories and defeats do not take into account a number of features and qualitative criteria of the compared quantities and objects.

This paper explores the activities of submariners minelayers, namely one of the commanders of submarine minelayers, and presents the results of comparing his military activities with Soviet and foreign counterparts. A number of conditions and criteria are employed to secure effective comparison of how they implemented their capabilities in combat conditions.

В.О. Терентьев

**ПЕРСПЕКТИВЫ ПРИМЕНЕНИЯ КОМПАРАТИВНОГО ПОДХОДА В ИЗУЧЕНИИ
ВОЕННОГО ПРОТИВОБОРСТВА В АРКТИКЕ В 1941–1945 гг.
(на примере капитана 3-го ранга В.Ф. Таммана)**

История Второй мировой войны сегодня является ареной жестокого информационного противоборства, по своему накалу и циничности не уступающего горячим войнам. Во многом пропагандистские публикации советского периода сменились антисоветским ревизионизмом. Многие постсоветские публикации пестрят негативными оценками профессионализма и результативности советских военных специалистов; подвергаются сомнению подвиги и достижения советских солдат и командиров. Одновременно идет некритическое преклонение перед германской (или британской) военной машиной и ее представителями. Зачастую в информационной борьбе откровенно фальсифицируются или заведомо неверно интерпретируются результаты боевой работы как в одну, так и в другую сторону. Однако представляется перспективным зарождение в историографии последних лет направления, которое уместно обозначить как неоревизионизм, для которого характерно критическое переосмысление как советских, так и постсоветских идеологически ангажированных исследований на основании объективного анализа широкого круга источников. В связи с современной возможностью использовать архивные разработки противоборствующих сторон существует возможность проведения

взвешенных и критических исследований, учитывающих весь спектр особенностей боевого применения сил и средств. Для этого наилучшим образом подходит компаративный метод. Однако к настоящему моменту большинство работ, выполненных с использованием этого метода, к сожалению, достаточно однобоки и нерепрезентативны, поскольку сухие цифры побед и поражений не учитывают целый ряд особенностей и качественных критериев сравниваемых величин и объектов.

В настоящей статье на примере деятельности подводников-минеров, а именно одного из командиров подводных минных заградителей, представлены результаты сопоставления его военной деятельности с советскими и иностранными коллегами, с применением ряда условий и критериев, позволяющих наилучшим образом сопоставить реализацию их возможностей в боевых условиях.

Выпускник Ленинградского морского техникума, командир целого ряда подводных лодок, капитан 1-го ранга Тамман Виктор Федорович по праву считается одним из самых удачливых и результативных подводников Северного флота. Он первый в рейтинге подводников Северного флота по суммарному потопленному тоннажу и третий в общем рейтинге РККФ. Однако и в советской, и в со-

A graduate of the Leningrad Marine Technical School, commander of a number of submarines, Captain First Rank Tamman Viktor Fedorovich is rightfully considered one of the most successful and efficient submariners of the Northern Fleet. He is the first in the rating of the Northern Fleet submariners in terms of the total sunk tonnage and the third in the overall rating of the RKKF (Workers and Peasants Red Fleet). However, both the Soviet and contemporary literature contain a number of factual errors in his activities description and, thus, provide incorrect analytical assessment. So, it is even not clear what Tamman's nationality is: he is considered Russian (according to the award lists) or a Jew¹. At the same time, Viktor Fedorovich himself indicated his nationality as Soviet Estonian, born in Moscow².

For a comparative study of the activities of submarine minelayers commanders, who operated in the Arctic during the Second World War, the following **criteria** seem to be sufficient:

1. The same theater of operations (Arctic) with peculiar natural conditions;
2. Type and characteristics of the compared weapons, military equipment and technical means (submarines, mines, torpedoes, main and support equipment);
3. The level, forms and system of specialists training (submarine commanders).

The indicators of efficiency and effectiveness can be the following ones: the number of patrols (including mine laying); the number of carried out attacks and the survival rate in anti-submarine operations; the number of ships sunk (taking into account the presence or absence of opposition); displacement tonnage of sunken ships;

number of mines and mines laid. The comparison results are presented in Table 1.

Because of the Revolutions and the Civil War, Russia lost the leadership it used to have at the beginning of the 20th century in the development of submarine minelayers and mine weapons. Many new items of underwater tactics, weapons, and equipment that appeared in the world on the eve and during the Second World War were inaccessible to the Soviet Navy, and this fact must be taken into account when comparing the combat work and combat effectiveness of the Allied and Axis submarine fleets. In the late 1920s, the second series of the USSR submarines ("L" type) was developed precisely as a minelaying submarine. Later they were constantly improved. A total of 19 L-type submarine minelayers of four series were built for the four fleets before and during the war.

During the Second World War, two types of submarine mine-layers operated in the Arctic – universal (combined according to Soviet terminology during the war³) and special. In the Northern Fleet just before the war there were only two universal submarines of the "K" type, capable of laying mines. But they were much larger and had a wider range of tasks than specialized submarines of the "L" type. Therefore, submarines of the "K" type and their commanders are not considered in the paper. 6 "K" type submarines and 3 "L" type submarines operated during the war in the Arctic Circle, of the latter there were L-15 of series XIII, L-20 and L-22 of series XIII-1938.

During the entire war in the Arctic, the Allies laid only two minefields by submarines: in February 1941 by the

временной литературе существует целый ряд фактических ошибок в описании его деятельности и, соответственно, ее неверная аналитическая оценка. Так, даже по национальности Таммана существует неоднозначность: его считают русским (по наградным листам) или евреем¹. При этом Виктор Федорович сам указывал свою национальность – советский эстонец, родившийся в Москве².

Для компаративного исследования деятельности командиров подводных минных заградителей, действовавших в Арктике в годы Второй мировой войны, достаточными представляются следующие **критерии**:

1. Единый театр военных действий (Арктика) со своеобразными природными условиями;

2. Тип и характеристики сравниваемых вооружений, военной техники и технических средств (подводных лодок, мин, торпед, основного и вспомогательного оборудования);

3. Уровень, формы и система подготовки специалистов (командиров подводных лодок).

Показателями эффективности и результативности могут служить: количество походов (в т.ч. на минирование); количество проведенных атак и выживаемость в противолодочных операциях; количество потопленных судов (с учетом наличия или отсутствия противодействия); водоизмещение потопленных судов; количество минных постановок и выставленных мин. Результаты сравнения представлены в табл. 1.

Из-за революций и Гражданской войны Россия утратила имевшееся в начале XX века лидерство по разработкам подводных минных заградителей и минного оружия. Многие новинки подводной тактики, оружия, оборудования, появившиеся в мире накануне

и в годы Второй мировой войны, оказались недоступными для советского ВМФ, что необходимо учитывать при сопоставлении боевой работы и боевой эффективности подводных флотов союзников и стран «оси». В конце 20-х годов уже вторая серия подводных лодок СССР (тип «Л») разрабатывалась именно как подводный минный заградитель. Позже они постоянно совершенствовались. Всего перед войной и в ходе неё для четырех флотов было построено 19 подводных минных заградителей типа «Л» четырех серий.

В годы Второй мировой войны в Арктике действовали подводные минные заградители двух видов – универсальные (комбинированные по советской терминологии времен войны³) и специальные. На Северном флоте накануне войны находились лишь две универсальные субмарины типа «К», способные производить минные постановки. Но они были значительно крупнее и имели более широкий спектр задач, нежели специализированные лодки типа «Л». Поэтому лодки типа «К» и их командиры в работе не рассматриваются. Во время войны за полярным кругом действовало 6 лодок типа «К» и 3 – типа «Л». Из последних – Л-15 XIII серии и Л-20 и Л-22 XIII 38-й серии.

Союзники за всю войну в Арктике выставили подводными лодками лишь два минных заграждения: в феврале 1941 г. британским заградителем «Cachalot» у Нарвика и в сентябре 1942 г. французским «Rubis» у Тромсё. Их постановки оказались безрезультатны и влияния на ход боевых действий в Арктике не оказали.

В свою очередь, германские подводные лодки действовали в Арктике весьма активно. При этом специальные минные заградители типа VII-D или X-B задействованы не были, одна-

British minelayer *Cachalot* at Narvik and in September 1942 by the French *Rubis* at Tromsø. Their performances were unsuccessful and had no effect on the course of hostilities in the Arctic.

In their turn, German submarines were very active in the Arctic. At the same time, special minelayers of VII-D or X-B type were not involved, however, the famous submarines of VII-C type, despite their compactness, were universal and could be used for mine laying. In total, at least 100 VII-C type submarines operated in the Arctic, and 14 of them conducted mine operations.

Thus, it is expedient to compare only submarines of "L" and VII-C types. At the same time, L-20 and L-22 submarines had a number of differences from L-15. The noise emissions of the submarines decreased due to the use of rubber shock absorbers. New 1-D diesels allowed increasing surface speed to 18 knots, surpassing even German submarines.

To make the research complete, besides the "L" and VII-C submarines types, *Cachalot* and *Rubis* are indirectly included in the comparison of minelayers operating in the Arctic. In terms of the calibre of artillery weapons, the best of them was the Soviet "L" with 100-mm and 45-mm cannons, and the French *Rubis*, with one 75-mm cannon, was an outsider. However, it should be taken into account that the German submarines had an 88-mm cannon and a 20-mm anti-aircraft machine gun. Thus, they were more convenient than the Soviet submarines for repelling an air threat, and the 20-mm rapid-fire was more effective than the 45-mm one for fighting motor boats and small ships⁴.

In terms of cruising range and economy, German and British

submarines were significantly superior to Soviet ones. As for surface speed, size, noise emission and visibility, the best performance was possessed by the German VII-C type submarines, the worst – by the Soviet L-15. However, L-20 and L-22 submarines, both on the surface and in the submerged position, were faster. Two more indicators, thanks to which the German and British submarines for a long time retained their success in the confrontation with surface forces, are the maximum depth and sinking speed. German submarines of the VII-C type and British submarines of the *Cachalot* type had a maximum depth of 300 metres, in contrast to 100 metres of the Soviet submarines. The sinking speed of the German and British submarines was 2–3 times higher than that of the Soviet ones. In terms of the number of mines on board against the Soviet 20 units on the "L" (18 on the L-15), the German universal VII-C carried 24 or 16, depending on the type of mines (special German minelayer carried 52). The French *Rubis* and the British *Cachalot* carried 32 and 50 mines, respectively. The German submarines and the submarines of Allies were armed with sonar stations, bubbleless torpedo firing systems, calculating devices, radars, improved radio stations, allowing radio communication between submarines, and better optics. 5 out of 14 German submarine minelayers in the Arctic were equipped with the latest diesel underwater systems ("snorkels").

The situation with the technical equipment of Soviet submarines turned out to be quite difficult⁵. By the beginning of the war not a single submarine of the Northern Fleet was equipped with a sonar station. Submarines of the "L" type received

ко знаменитые подлодки типа VII-C, несмотря на свою компактность, были универсальными и могли использоваться для минных постановок. В общей сложности в Арктике действовало не менее 100 субмарин типа VII-C, и 14 из них проводили минные операции.

Таким образом, целесообразно сравнивать только лодки типа «Л» и VII-C. При этом Л-20 и Л-22 имели ряд отличий от Л-15. Шумность лодок благодаря применению резиновых амортизаторов снизилась. Новые дизели 1-Д позволили увеличить надводную скорость до 18 узлов, превзойдя даже германские субмарины.

Для полноты исследования в сравнение минных заградителей, действовавших в Арктике, кроме «Л» и VII-C, опосредовано включены «Cachalot» и «Rubis». По калибру артиллерийского вооружения лучшей из них была советская «Л» с 100-мм и 45-мм пушками, а аутсайдером французская «Rubis» – с одной 75-мм пушкой. Однако необходимо учитывать, что на немецких подлодках стояли 88-мм пушка и 20-мм автомат, более удобные, чем советские, для отражения воздушной угрозы, а скорострельная 20-мм была эффективнее 45-мм для борьбы с катерами и малыми судами⁴.

По дальности плавания и экономичности германские и британские подлодки существенно превосходили советские. По скорости надводного хода, размерам, шумности и заметности наилучшими показателями обладали германские подлодки типа VII-C, наихудшими – советская Л-15; однако Л-20 и Л-22 и в надводном и в подводном положении были более скоростными. Ещё два показателя, благодаря которым германские и британские подлодки длительное время сохраняли свою успешность в противостоянии с надводными силами –

это предельная глубина и скорость погружения. Германские лодки типа VII-C и британские типа «Cachalot» имели предельную глубину в 300 м, в отличие от 100 м у советских лодок. Скорость погружения в 2–3 раза превышала советские показатели. По количеству мин на борту против советских 20 шт. на «Л» (18 на Л-15) германские универсальные VII-C несли 24 или 16 в зависимости от типа мин (специальные немецкие минзаги – 52). Французская «Rubis» и британская «Cachalot» – соответственно 32 и 50. Подлодки Германии и союзников имели на вооружении ГАС (гидроакустические станции), БТС (системы беспузырной торпедной стрельбы), СРП (счётно-решающие приборы), радары, улучшенные радиостанции (в т.ч. позволяющие радиообмен между лодками) и более качественную оптику. 5 из 14 германских подводных заградителей в Арктике были оснащены новейшими системами дизельного подводного хода («шнорхелями»).

Ситуация с техническим оснащением советских подводных лодок оказалась достаточно сложной⁵. ГАС к началу войны не было оснащено ни одной лодки Северного флота. Подлодки «Л» получили их только зимой–весной 1943 г. Радаром и СРП в ходе войны была оснащена только Л-15 после ремонта в 1943 г. в Великобритании⁶.

Помимо отличий носителей минного оружия, значительно различались и сами мины. Если с британскими якорными контактными минами MkXVI и Vickers ТIII, устанавливаемыми в Арктике, советские ПЛТ и ПЛТ-Г успешно конкурировали (по мощности заряда превосходили, а по живучести уступали), а с появлением плавающей мины ПЛТ-2 и противотрального прибора «Чайка-ЭП» оста-

them only in the winter-spring of 1943. During the war only the L-15 submarine was equipped with radar and calculating devices after repairs in 1943 in Great Britain⁶.

In addition to the differences in the carriers of mine weapons, the mines were also significantly different. When comparing with the British moored contact *MkXVI* and *Vickers TIII* mines, laid in the Arctic, the Soviet PLT (submarine, tube-launched, moored contact mine) and PLT-G (modification of PLT mine for deep water use) competed successfully. They exceeded the British mines in charge power, yet, were inferior in survivability. With the advent of the floating mine PLT-2 (submarine launched mine with pneumatic flotation mechanism) and the anti-minesweeping device "Chaika-EhP, the British mines were left behind. However, the Soviet mines could not stand comparison with the non-contact German mines. In addition to the difficulties with the detection of magnetic-acoustic *TMB* and *TMC* mines, laid down by German submarines, the German ones were more powerful and carried a charge of 560 and 930 kg against 230–300 kg of Soviet mines⁷.

Soviet torpedoes 53-38 and 53-38U had good speed performance, but that was where their merits ended⁸. Some of the torpedoes were equipped with proximity fuses, which were constantly upgraded during the war. The ET-80 electrical torpedo was unstable in depth and was produced in small numbers. In their turn, the diverse family of German G7 torpedoes was distinguished by higher speed characteristics and a stable contact-non-contact fuse. They used high-quality control and guidance systems. Electrical torpedoes of this family proved to be more effective and

more stable than the Soviet one. Since 1943, homing torpedoes became widely used by Germany and the Allies. In the USSR, despite early developments, they were never used until the end of the war. In addition, in Germany and Britain, on the eve and during the war, more powerful explosives were developed and introduced into torpedo and mine weapons.

Without going into too much detail of the pre-war theory of the submarines combat use, it should be noted that due to various circumstances (including technical ones) its implementation by the Northern Fleet was reduced to the simplest and least effective forms. So, Soviet submarines were shackled in the initiative by positional tasks, while the British and German were quite maneuverable and free within the directive framework. In addition, the Workers and Peasants Red Fleet widely used the practice of a division commander entering a combat campaign on a submarine. Often this led not only to the pressure on the submarine commander, but his actual removal from control over the campaign and battle. A number of cases are known when a submarine, which was successful, sunk or disappeared without a trace when leaving with the division commander. However, this issue still requires detailed research.

For a full-fledged comparison of submarine commanders' activities, it is necessary to consider the various conditions of opposition in which they fought. In the Arctic, the Germans quickly introduced a system of convoys with zone and target anti-submarine defense. For each transport there were several minesweepers, anti-submarine, corvettes, and motor boats, accompanied by air control

вили позади, то сравнения с неконтактными немецкими минами они не выдерживали. Так, кроме сложностей с обнаружением магнитно-акустических мин ТМВ и ТМС, устанавливаемых германскими подлодками, немецкие были более мощными и несли заряд в 560 и 930 кг против 230–300 кг на советских⁷.

Советские торпеды 53-38 и 53-38У имели хорошие скоростные показатели, но на этом их достоинства заканчивались⁸. Часть торпед оснащались неконтактными взрывателями, постоянно модернизируемыми в ходе войны. Электрическая бесследная торпеда ЭТ-80 была нестабильна по глубине и выпускалась в небольших количествах. В свою очередь разнообразное семейство германских торпед G7 отличалось более высокими скоростными характеристиками и устойчивым контактно-неконтактным взрывателем. В них применялись качественные системы управления и наведения. Электрические торпеды этого семейства оказались эффективными и более стабильными, чем советские. С 1943 г. Германией и союзниками стали широко применяться самонаводящиеся торпеды. В СССР, несмотря на ранние разработки, они так и не использовались. Кроме того, в Германии и в Британии накануне и в ходе войны были разработаны и внедрены в торпедном и минном вооружении более мощные взрывчатые вещества.

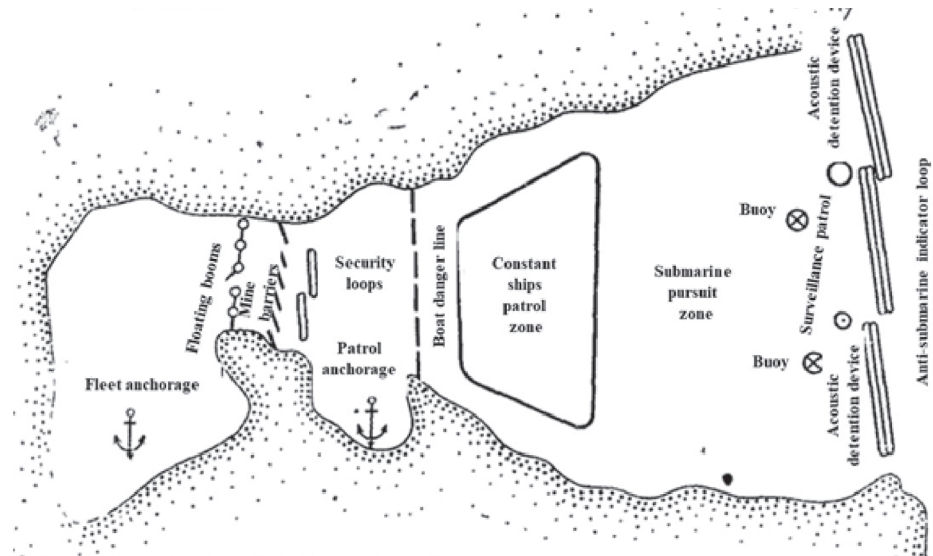
Не вникая в особенности предвоенной теории боевого применения подводных лодок, необходимо заметить, что в силу разных обстоятельств (в т.ч. технических) реализация ее Северным флотом свелась к наиболее простым и наименее эффективным формам. Так, советские подлодки были скованы в инициативе позиционными задачами, в то время как

британские и немецкие действовали достаточно маневренно и свободно, в директивных рамках. Кроме того, в РККФ широко применялась практика выхода комдива на подлодке в боевой поход. Нередко это приводило к давлению на командира лодки, а также его фактическому отстранению от управления походом и боем. Известен ряд случаев, когда успешная в целом подлодка гибла или пропадала без вести при выходе с командиром дивизиона. Однако этот вопрос еще требует подробного исследования.

Для полноценного сопоставления деятельности командиров подлодок необходимо рассмотреть и различные условия противодействия, в которых они воевали. В Арктике немцы быстро ввели систему конвоев с зональной и объектовой противолодочной обороной. На каждый транспорт приходилось несколько тральщиков, противолодочных и сторожевых кораблей и катеров при воздушном контроле зоны конвоя. Прибрежные конвои дополнительно охранялись береговой артиллерией и собственными минными заграждениями. Стоянки у островов, в проливах и фьордах немцы оснащали мощной многослойной противолодочной обороной. Типовая схема представлена на рисунке⁹. Проникновение в такой фьорд было крайне затруднительным и по факту – героическим событием. В свою очередь, на ТВД Северного флота количество удобных стоянок, несмотря на более обширные пространства, было значительно меньше. Техническое и боевое прикрытие практически отсутствовало. Нередко контроль ПВО и ПЛО гавани сводился к постам визуального наблюдения. К тому же гавани и заливы, в отличие от узких фьордов Норвегии, были географически более открыты и незащищены. Многие суда, особенно первое

of the convoy zone. Coastal convoys were additionally guarded by coastal artillery and their own minefields. The Germans equipped their stations at the islands, in straits and fjords with a powerful multi-layer anti-submarine defense. A typical scheme is shown in Figure⁹. Entering such a fjord was extremely difficult and, in fact, a heroic event. In addition, the number of convenient moorages in the Northern Fleet theatre of operations, despite the

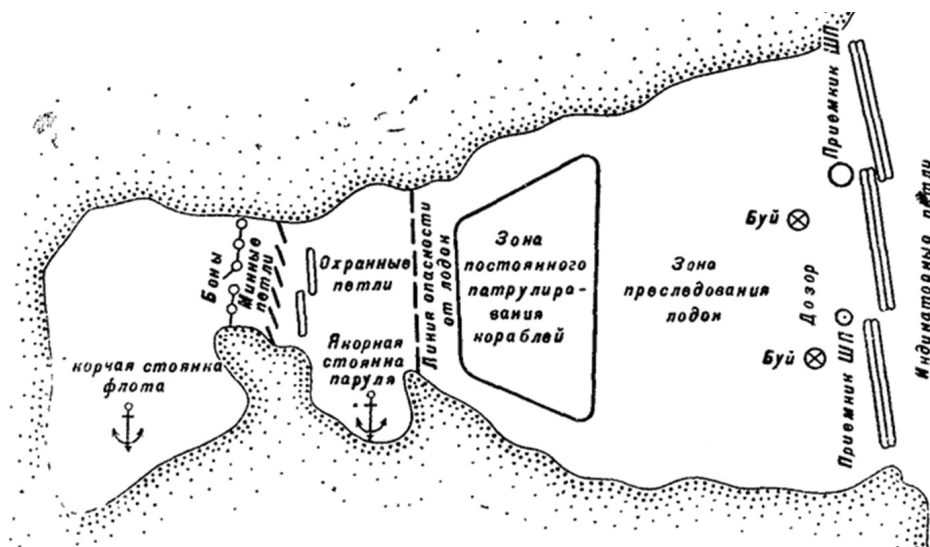
large space, is much smaller. There was practically no technical and combat cover. More often than not, the anti-air defense and anti-submarine defense of the harbour was limited to visual observation posts only. Moreover, harbours and bays, in contrast to the narrow fjords of Norway, are geographically more open and unprotected. Many ships, especially at first, acted alone: there was not enough cover for everyone.



Typical scheme of anti-submarine defense of a German base in Norway

An important element in comparing the activities of submarine commanders is the system and level of their training. So, the German professional training methodology differed from world practices in speed, intensity, gradation (after a three-year naval school, there was additional training with internship – first general naval, then 4–6 months in general on submarines, then 2 months on the intended type, then 4–6 months of non-combat and combat internship as a submarine officer, 2–3 months – courses for

submarine commanders, 1–2 months of commanding training (often on their own submarine under construction), 4–5 months of commanding non-combat internship (transport campaigns) and only after that – into a real battle) and experience sharing. Despite the need for a significant number of commanders and crews, their training was quite thorough and remained so until the end of the war. For 2 years the Kriegsmarine trained a competent specialist and an effective professional.



Типовая система противолодочной обороны германского пункта базирования в Норвегии

время, действовали поодиночке: прикрытия на всех не хватало.

Важным элементом сопоставления деятельности командиров подводных лодок является их система и уровень подготовки. Так, немецкая методика обучения отличалась от мировых практик быстротой, интенсивностью, ступенчатостью (после трехгодичного военно-морского училища дополнительное обучение с практикой – сначала общее флотское, затем 4–6 месяцев в целом на подлодках, затем 2 месяца на предназначенном типе, затем 4–6 месяцев небоевой и боевой практики в качестве офицера подлодки, 2–3 месяца – курсы командиров подлодки, 1–2 месяца командирское обучение (зачастую на собственной строящейся подлодке), 4–5 месяцев командирская небоевая практика (транспортные походы) и только после этого – в бой) и заимствование опыта. Несмотря на необходимость значительного числа командиров и экипажей, подготовка их была довольно тщательной и оста-

лась таковой до конца войны. За 2 года Кригсмарине готовил грамотного специалиста и эффективного профессионала.

Советская методика подготовки командиров подводных лодок опиралась на «классовую сознательность», «универсальность» и обязательную практику в качестве помощника или штурмана подводной лодки. Из командиров минных заградителей «Л» только В.И. Комаров имел военно-морское образование (ВМУ им. М.В. Фрунзе). В.Ф. Тамман и Е.Н. Алексеев окончили Ленинградский морской техникум, а В.Д. Афонин начал свою военно-морскую карьеру с краснофлотца канонерки. Каждый из них прошел практику (2–4 года) в качестве штурмана или помощника, а затем окончил курсы командиров подводных лодок. Каждый до войны и в ходе нее успел покомандовать подводными лодками как минимум трех типов.

Английская методика обучения опиралась на высшее и общеслужбное образование, социальную дифферен-

The Soviet method of submarine commanders training was based on “class consciousness”, “versatility” and mandatory internship as an assistant or a navigator of a submarine. Of the “L” minelayers commanders only V.I. Komarov had a naval education (Higher Naval School named after M.V. Frunze). V.F. Tamman and E.N. Alekseev studied in the Leningrad Marine Technical School, and V.D. Afonin began his naval career as a gunboat sailor. Each of them did an internship (2–4 years) as a navigator or assistant, and then completed courses for submarine commanders. Each of them before and during the war managed to command at least three types of submarines.

The English training methodology was based on higher and general naval education, social differentiation (the commanders were mainly representatives of the aristocracy) and the concept of “elite responsibility”. The training was notable for its slowness, inertness and conservatism. It was quite long, the quality of submarine commanders grew on their own experience, staff work and diversity, by the latter different sailing experience (both submarine and surface ships) is meant. When assessing submarine commanders, it is necessary to take into account the significant role of auxiliary equipment and the high professional level of the British junior command personnel and technical specialists, in the presence of whom the functions of the commanders were reduced to controlling the campaign and battle. Thus, many functions, which both the Soviet and the German commanders carried out, were not compulsory for the British commanders.

Over the period of 1941–1942 two allied submarines (a British and

a French one) made two successful minelaying operations in the Arctic, and laid 82 mines¹⁰. The enemy losses in minefields were not revealed. Both commanders are well known. John David Luce commanded the British submarine *Cachalot*. In 1963–1966 he was the Chief of the Naval Staff and the First Sea Lord. He undertook 11 patrols (including 4 for mining, of which 1 was in the Arctic), one German submarine was sunk; one minesweeper and one transport were lost to his mines. Actions in the Arctic were unsuccessful. Since March 1941 Luce was at the staff work in the Admiralty¹¹.

The commander of the French submarine, Henri Rousselot is also famous. The submarine operated throughout the war as part of the British fleet. He undertook 14 patrols (11 for mining, of which 1 in the Arctic), sank 1 transport, and 14 ships and vessels were lost to his mines.

Nine submarine minelayers operated from the Northern Fleet in the Arctic, three of them were the special “L” types. Over the period of 1942–1944 those “L” types carried out 25 minelaying operations and laid down 488 mines. L-22 has on its account a hospital ship and a minesweeper, and L-15 – a corvette. Three of the nine submarines (including the L-20) deployed minefields to no avail. Three “L” minelayers carried out 11 torpedo attacks, during which 2 enemy transports were sunk. Five out of nine submarines were destroyed (1 missed in action, 2 lost to mines, 2 sank in a battle with the enemy’s naval forces – all of them were of “K” type).

Over the period 1942–1944 by means of 14 universal VII-C type submarines Kriegsmarine in the Arctic carried out 21 minelaying operations, laid 432 mines (of *TMB* and *TMC*

циацию (командорами в основном были представители аристократии) и понятие «элитарной ответственности». Подготовка отличалась медлительностью, инертностью и консервативностью, была достаточно продолжительной, качество командиров подлодок росло на собственном опыте, штабных работах и разноплановости (опыт плавания на разных, как подводных, так и надводных кораблях). При оценке командиров подлодок необходимо учитывать значительную роль вспомогательной техники и высокий профессиональный уровень британского младшего комсостава и специалистов-техников, при наличии которых функции командиров сводились к управлению походом и боем, минуя оценочные, бытовые, контрольные, воспитательные и ряд других функций, присущих как советским, так и немецким командирам.

За 1941–1942 гг. двумя подводными лодками союзников (1 британская, 1 французская) в Арктике было произведено 2 удачные минные постановки, выставлено 82 мины¹⁰. Потерь противника на минных заграждениях не выявлено. Оба командира достаточно известны. Британской лодкой «Cachalot» командовал Джон Дэвид Льюс – в 1963–1966 гг. начальник морского штаба и Первый лорд Адмиралтейства. В его активе 11 боевых походов (в т.ч. 4 на минирование, из них 1 в Арктике), потоплена 1 немецкая подводная лодка, на минах подорвались 1 тральщик и 1 транспорт. Действия в Арктике были безрезультатны. С марта 1941 г. Льюс – на штабной работе в Адмиралтействе¹¹.

Не менее известен и командир французской подлодки, действовавшей всю войну в составе британского флота, Анри Руссело. Он совершил 14 боевых походов (в т.ч. 11 на мини-

рование, включая 1 арктический), потопил 1 транспорт, а 14 кораблей и судов погибли на его минах.

От Северного флота в Арктике действовало 9 минных заградителей, в т.ч. три специальных типа «Л». За 1942–1944 гг. последними было произведено 25 минных постановок, выставлено 488 мин. Л-22 имеет на своем счету госпитальное судно и тральщик, а Л-15 – сторожевик. Три из девяти подводных лодок выставляли минные заграждения безрезультатно (в т.ч. Л-20). Три минных заградителя «Л» провели 11 торпедных атак, в ходе которых потоплено 2 транспорта противника (оба Л-20). Пять из девяти подводных лодок погибли (в т.ч. 1 пропала без вести, 2 на минах, 2 в бою с ВМС противника – все типа «К»).

Кригсмарине в Арктике за 1942–1944 гг. 14 универсальными подводными лодками типа VII-C была произведена 21 минная постановка, выставлено 432 мины (тип ТМВ и ТМС), на которых погибло 2 транспорта общим водоизмещением 10939 т и 4 корабля общим водоизмещением свыше 1436 т, при этом на минах U-625 – 2 корабля; 9 подводных лодок выставляли минные заграждения безрезультатно¹². 10 немецких субмарин провели 22 торпедные атаки (из них 10 безуспешны). В ходе атак потоплено 15 транспортов союзников (в т.ч. U-601 – 4, U-968 – 4, U-625 – 3, U-960 – 2). Большинство немецких подводных лодок, несмотря на значительное число походов, оказались безрезультатными. 10 из 14 погибли (в т.ч. 4 в Арктике, одна из них уничтожена советской подлодкой С-101). В таблице представлены результаты сравнения боевой работы командиров средних подводных лодок – минных заградителей, действовавших в Арктике. Данные представлены только по Арктическому региону.

type), which destroyed 2 transports with a total displacement of 10939 tons and 4 ships with a total displacement of over 1436 tons. In addition, two of the four ships were destroyed by U-625. 9 submarines laid minefields to no avail¹². 10 German submarines conducted 22 torpedo attacks (of which 10 were unsuccessful). During the attacks, 15 Allied transports were sunk (U-601 – 4, U-968 – 4, U-625 – 3,

U-960 – 2). Most of the German submarines, despite a significant number of campaigns, were unsuccessful. 10 out of 14 sank (including 4 in the Arctic, one of them was destroyed by the Soviet submarine S-101). The table shows the comparison results of the combat work of the medium-sized submarine minelayers commanders operating in the Arctic. Data are presented only for the Arctic region.

Comparison of the performance of the submarine minelayers commanders who operated in the Arctic during World War II

With the rank on 22.6.1941 / With the rank on 9.5.1945 or +	Year of birth / in the navy / on a submarine	Full name	Submarine mine-layer	In the Arctic, fate	Number of patrols (incl. mine laying)	Number of attacks	TA / CA by depth charge	Results of torpedo attacks/min.	Tonnage (in the Arctic)	Rating*
Cap. 3 r. / Cap. 2 r.	1903 / 1933 / 1934	V.F. Tamman	L-20	since 15.9.1942	9 (7)	140	4 (21) / 3 (86)	2/0	12549	4/3/4/2 1
lieut. Commander / Cap. 3 r.	1911 / 1933 / 1936	Алексеев Е.Н.	L-20	since 3.1944	5 (4)	76	- / -	0/0	-	-/-/14/3 15
Cap. 3 r. / Cap. 2 r.	1905 / 1930 / 1934	Афонин В.Д.	L-22	since 15.9.1942	12 (10)	200	3 (16) / 1 (14)	0/2	1125	6/9/2/1 3
Cap. 3 r. / Cap. 2 r.	1911 / 1931 / 1934	Комаров В.И.	L-15	since 29.5.1943	7 (4)	72	4 (18) / -	0/1	856	11/11/9/4 7
Lieut.-Sen. / Lieut. Commander	1916 / 1935 / 1940	Helmut Vogler	U-212	9.1942-8.1943 + 21.07.1944	7 (1)	16	- / -	0/1	80	13/13/12/15 13
Lieut. / Lieut. Commander	1917 / 1937 / 1942	Heinz Bentzien	U-425	c 2.1944 + 17.02.1945 (the Barents Sea)	8 (1)	12	- / -	0/0	-	-/-/6/16 16
Lieut. Commander / Corvette Capt.	1908 / 1932 / 1940	Hans-Joachim Horrer	U-589	c 3.1942 + 14.09.1942 (the Barents Sea)	7 (1)	16	1 (4) / 1 (5)	0/1	417	12/12/13/14 12
Lieut. Commander	1911 / 1933 / 1941	Carl Borm	U-592	8-12.1942 + 31.01.1944	4 (1)	24	- / -	0/1	3770	9/7/15/13 9
Lieut.-Sen. / Lieut. Commander	1915 / 1934 / 1941	Peter-Ottmar Grau	U-601	c 7.1942 + 25.02.1944 (the Norwegian Sea)	10 (2)	48	3 (5) / - (not ac.)	4/0	8869	3/5/3/9 4

**Сравнение результативности командиров подводных минных
заградителей, действовавших в Арктике в годы Второй мировой войны**

В зв. на 22.6.1941 / В зв. на 9.5.1945 или +	Род. / во флоте / на ПЛ	ФИО	ПМЗ	В Арктике, судьба	К-во походов (в т.ч. на мин.)	К-во выст. мин	ТА / КАГБ	Результат торп./мин	Тоннаж (в Арктике)	Рейтинг
Кап. 3 р. / Кап. 2 р.	1903 / 1933 / 1934	Тамман В.Ф.	Л-20	С 15.9.1942	9 (7)	140	4 (21) / 3 (86)	2/0	12549	4/3/4/2 1
Кап.-лейт. / Кап. 3 р.	1911 / 1933 / 1936	Алексеев Е.Н.	Л-20	С 3.1944	5 (4)	76	- / -	0/0	-	-/-/14/3 15
Кап. 3 р. / Кап. 2 р.	1905 / 1930 / 1934	Афонин В.Д.	Л-22	С 15.9.1942	12 (10)	200	3 (16) / 1 (14)	0/2	1125	6/9/2/1 3
Кап. 3 р. / Кап. 2 р.	1911 / 1931 / 1934	Комаров В.И.	Л-15	С 29.5.1943	7 (4)	72	4 (18) / -	0/1	856	11/11/9/4 7
Обер-лейт. / Кап.-лейт.	1916 / 1935 / 1940	Helmut Vogler	U-212	9.1942-8.1943 + 21.07.1944	7 (1)	16	- / -	0/1	80	13/13/12/15 13
Лейт. / Кап.-лейт.	1917 / 1937 / 1942	Heinz Bentzien	U-425	С 2.1944 + 17.02.1945 (Баренцево море)	8 (1)	12	- / -	0/0	-	-/-/6/16 16
Кап.-лейт. / Корв.-кап.	1908 / 1932 / 1940	Hans-Joachim Horrer	U-589	С 3.1942 + 14.09.1942 (Баренцево море)	7 (1)	16	1 (4) / 1 (5)	0/1	417	12/12/13/14 12
Кап.-лейт.	1911 / 1933 / 1941	Carl Borm	U-592	8-12.1942 + 31.01.1944	4 (1)	24	- / -	0/1	3770	9/7/15/13 9
Обер-лейт. / Кап.-лейт.	1915 / 1934 / 1941	Peter-Ottmar Grau	U-601	С 7.1942 + 25.02.1944 (Норвежское море)	10 (2)	48	3 (5) / - (бс)	4/0	8869	3/5/3/9 4
Обер-лейт. / Кап.-лейт.	1917 / 1936 / 1940	Hans Benker	U-625	11.1942-1.1944 + 10.03.1944	9 (2)	48	4 (12) / - (бс)	3/2	19880	1/2/5/8 2
Лейт. / Обер-лейт.	1917 / 1937 / 1940	Hans-Helmuth Bugs	U-629	12.1942- 10.1943 + 7.06.1944	7 (3)	64	1 (2) / -	0/0	-	-/-/10/6 14
Обер-лейт. / Кап.-лейт.	1911 / 1936 / 1941	Hans Hildeb- randt	U-636	4.1943-3.1944	7 (3)	64	- / - снят	0/1	7160	8/6/9/5 6
Фенрик / Обер-лейт.	1920 / 1939 / 1941	Eberhard Schendel	U-636	С 3.1944 + 21.04.1945 (Северная Атлантика)	8 (1)	12	1 (1) / -	0/0	-	-/-/7/17 17

End of Table

With the rank on 22.6.1941 / With the rank on 9.5.1945 or +	Year of birth / in the navy / on a submarine	Full name	Submarine mine-layer	In the Arctic, fate	Number of patrols (incl. mine laying)	Number of attacks	TA / CA by depth charge	Results of torpedo attacks/min.	Tonnage (in the Arctic)	Rating*
Lieut.-Sen. / Lieut. Commander	1917 / 1936 / 1940	Hans Benker	U-625	11.1942-1.1944 + 10.03.1944	9 (2)	48	4 (12) / - (not ac.)	3/2	19880	1/2/5/8 2
Lieut.. / Lieut.-Sen.	1917 / 1937 / 1940	Hans-Helmuth Bugs	U-629	12.1942-10.1943 + 7.06.1944	7 (3)	64	1 (2) / -	0/0	-	-/-/10/6 14
Lieut.-Sen. / Lieut. Commander	1911 / 1936 / 1941	Hans Hildebrandt	U-636	4.1943-3.1944	7 (3)	64	- / - снят	0/1	7160	8/6/9/5 6
Sub-lieut / Lieut.-Sen.	1920 / 1939 / 1941	Eberhard Schendel	U-636	c 3.1944 + 21.04.1945 (North Atlantic)	8 (1)	12	1 (1) / -	0/0	-	-/-/7/17 17
Lieut.. / Lieut.-Sen.	1919 / 1937 / 1941	Walter Wichmann	U-639	c 4.1943 + 28.08.1943 (the Kara Sea, C-101)	4 (2)	42	- / -	0/0	-	-/-/16/10 18
Lieut.. / Lieut. Commander	1919 / 1937 / 1940	Hans-Dieter Mohs	U-956	c 8.1943	13 (1)	12	2 (5) / 1(?)	1/0	11800	7/4/1/15/ 5
Lieut.. / Lieut.-Sen.	1920 / 1938 / 1940	Günther Heinrich	U-960	5-12.1943 + 19.05.1944	2 (2)	40	2 (3) / -	2/0	3090	5/8/18/11 8
Lieut.. / Lieut.-Sen.	1920 / 1938 / 1940	Otto Westphalen	U-968	since 3.1944	7 (1)	12	5 (17) / -	4/0	24286	2/1/11/14 10
Sub-lieut / Lieut.-Sen.	1920 / 1939 / 1939	Hans Falke	U-992	since 6.1944	8 (1)	12	2(2) / -	1/0	1060	10/10/8/20 11
Lieut.-Sen. / Lieut. Commander	1911 / 1937 / 1937	Walter Köhntopp	U-995	since 5.1944	4 (1)	12	1(2) / -	0/0	-	-/-/17/21 21
Lieut. Commander / Commander	1906 / 1919 / 1927	John David Luce	Cachalot	2.1941	1 (1)	50	- / -	0/0	-	-/-/20/7 19
Lieut. Commander / Frigate-Captain.	1912 / 1931 / 1935	Henri Rous-selot	Rubis	9.1942	1 (1)	32	- / -	0/0	-	-/-/21/12 20

* the rating is shown among submarine mine-layers of all countries, which fought in the Arctic, according to the criteria: (1) by the number of ships and vessels sunk; (2) tonnage of the ships and vessels sunk; (3) the number of patrols; (4) the number of laid mines // cumulative rating

+ – loss of a submarine

TA/ CA – Number of torpedo attacks (torpedoes fired) / number of counter-attacks by anti-submarine defense (depth charges dropped); Not ac. – transports went unaccompanied

Окончание таблицы

В.зв. на 22.6.1941 / В.зв. на 9.5.1945 или +	Род. / во флоте / на ПЛ	ФИО	ПМЗ	В Арктике, судьба	К-во походов (в т.ч. на мин.)	К-во выст. мин	ТА / КАГБ	Результат торп./мин	Тоннаж (в Арктике)	Рейтинг
Лейт. / Обер-лейт.	1919 / 1937 / 1941	Walter Wichmann	U-639	С 4.1943 + 28.08.1943 (Карское море, С-101)	4 (2)	42	- / -	0/0	-	-/-/16/10 18
Лейт. / Кап.-лейт.	1919 / 1937 / 1940	Hans-Dieter Mohs	U-956	С 8.1943	13 (1)	12	2 (5) / 1(?)	1/0	11800	7/4/1/15/ 5
Лейт. / Обер-лейт.	1920 / 1938 / 1940	Günther Heinrich	U-960	5-12.1943 + 19.05.1944	2 (2)	40	2 (3) / -	2/0	3090	5/8/18/11 8
Лейт. / Обер-лейт.	1920 / 1938 / 1940	Otto Westpha- len	U-968	С 3.1944	7 (1)	12	5 (17) / -	4/0	24286	2/1/11/14 10
Фенрик / Обер-лейт.	1920 / 1939 / 1939	Hans Falke	U-992	С 6.1944	8 (1)	12	2(2) / -	1/0	1060	10/10/8/20 11
Обер-лейт. / Кап.-лейт.	1911 / 1937 / 1937	Walter Köhntopp	U-995	С 5.1944	4 (1)	12	1(2) / -	0/0	-	-/-/17/21 21
Лейт.- комманд. / Комманд.	1906 / 1919 / 1927	John David Luce 1906	Cach- alot	2.1941	1 (1)	50	- / -	0/0	-	-/-/20/7 19
Кап.-лейт. / Фрегат.-кап.	1912 / 1931 / 1935	Henri Rous- selot	Rubis	9.1942	1 (1)	32	- / -	0/0	-	-/-/21/12 20

Примечание.

1. Рейтинг показан среди подводников-минеров всех стран, воевавших в Арктике, по принципу: (1) по количеству потопленных кораблей и судов; (2) по водоизмещению потопленных кораблей и судов; (3) по количеству походов; (4) по количеству выставленных мин // общий рейтинг по совокупности мест.

2. + – гибель подводной лодки.

ТА / КАГБ – количество торпедных атак (выпущено торпед) / количество контра-так ПЛО (сброшено глубинных бомб); бс – транспорты шли без сопровождения.

В условиях слабости советской ПЛО, технического, а нередко и численного превосходства Кригсмарине в Арктике, эффективность немецких субмарин оказалась достаточно низкой, а их командиры, несмотря на качественную подготовку, менее результативными. Многие из них, совершив целый ряд боевых полярных

походов, оказались безрезультатны. Командир U-636 был снят с командования за пассивность. Таким образом, немецкие лидеры по количеству потопленных судов действовали исключительно в полигонных условиях, без боевого противодействия, поскольку атаковали одиночные транспорты. При столкновении с боевыми

Despite the weakness of the Soviet anti-submarine defense, the technical and often numerical superiority of the Kriegsmarine in the Arctic, the effectiveness of German submarines turned out to be rather low, and their commanders, despite high-quality training, were less effective. Many of them, having conducted quite a number of Arctic patrols, were ineffective. The commander of U-636 was removed from command for passivity. Thus, the German leaders in terms of the number of sunken ships operated exclusively in range conditions, without combat resistance, as they attacked single transports. In a collision with Allied warships, German submarines were destroyed. The only exception is Hans-Joachim Horrer (U-589), who withstood the attack of one anti-submarine ship and 5 depth charges dropped. Otto Westfalen (U-968) is the only one of 15 German submariners, who successfully attacked large

convoys, but with little resistance. Most of the Kriegsmarine “aces” operating in the Arctic cannot stand comparison with V.F. Tamman, who attacked strong warships four times (twice successfully), three times was attacked (2 anti-submarine ships each time) by 86 depth charges, and laid 7 minefields in the depths of the German anti-submarine defense. Next to Tamman is V.D. Afonin, who attacked enemy convoys three times, underwent a counterattack of 14 depth charges and laid 10 minefields, to which 2 German ships were lost. As a result of the study, we can talk about the courage, bravery and dedication of Soviet submariners, about the high level of skill, professionalism and efficiency of Soviet submarine minelayers commanders. V.F. Tamman and V.D. Afonin rightfully hold leading positions among all Soviet and foreign commanders of medium-sized submarine minelayers operating in the Arctic.

References

* Transl. N. Beloshitskaya.

¹ A.V. Abramovich, *V reshayushchej vojne. Uchastie i rol' evreev SSSR v vojne protiv nacizma*. [In the Decisive War. Participation and Role of the USSR Jews in the war Against Nazism]. (Saint-Petersburg: DEAN, 1999), 361.

² V.F. Tamman, *V chernoj pasti fiorda*. [Inside the Fiord's Black Mouth]. (Moscow: Voenizdat, 1979), 52.

³ V. Alekin, *Morskaya taktika*. [Naval Tactics]. (Moscow, 1936).

⁴ M.E. Morozov, K.L. Kulagin, *Sovetskij podvodnyj flot. 1922–1945. O podvodnyh lodkah i podvodnikah*. [Soviet Submarine Fleet. 1922–1945. About Submarines and Submariners.] (Moscow: AST, 2006), 248–51.

⁵ E. Kovalyov, *Koroli podplava v more chervonnyh valetov*. [The Kings of Submarine Fleet in the Sea of Jacks]. (Moscow, 2006).

⁶ A. Platonov, *Enciklopediya sovetskih podvodnyh lodok. 1941–1945*. [Encyclopaedia of Soviet Submarines. 1941–1945]. (Moscow: AST, 2004), 385–86.

⁷ Platonov, 437–440.

⁸ Morozov, *Sovetskij podvodnyj flot. 1922–1945. O podvodnyh lodkah i podvodnikah*, 195–220.

⁹ D. A. Vershinin, L.M. Ereemeev, A.P. Shergin, *Dejstviya nemeckih podvodnyh lodok vo vtoruyu mirovuyu voinu na morskikh soobshcheniyah*. [The Actions of German Submarines in World War II on Sea Routes]. (Moscow: Voenizdat, 1956), 365.

¹⁰ G. Mason, “Royal Navy Minelaying Operations” <https://www.naval-history.net/xGM-Ops-Minelaying>.

¹¹ Unithistories.com. https://www.unithistories.com/officers/RN_officersL2.html.

¹² Uboat.net. <https://uboot.net>.

кораблями союзников немецкие подводные лодки погибали. Исключением является только Ганс-Иоахим Хоррер (U-589), выдержавший атаку одного противолодочного корабля и 5 сброшенных глубинных бомб. Отто Вестфален (U-968) – единственный из 15 немецких подводников, успешно атаковавший крупные конвои, однако почти без противодействия. Большинство «асов» Кригсмарине, действовавших в Арктике, не выдерживает сравнения с В.Ф. Тамманом, четырежды атаковавшим сильные конвои (дважды успешно), трижды атакованным (по 2 противолодочных корабля) 86 глубинными бомбами, выставившим 7 минных заграждений в глубинах немецкой ПЛО. Рядом

с Тамманом стоит и В.Д. Афонин, трижды атаковавший конвои противника, подвергшийся контратаке в 14 глубинных бомб и выставивший 10 минных заграждений, на которых было уничтожено 2 немецких корабля. В результате проведенного исследования можно говорить о мужестве, смелости и самоотверженности советских подводников, о высоком уровне мастерства, профессионализма и результативности советских командиров подводных минных заградителей. В.Ф. Тамман и В.Д. Афонин достойно занимают лидирующие позиции среди всех советских и иностранных командиров подводных минных заградителей среднего класса, действовавших в Арктике.

Приложения

¹ Абрамович А. В решающей войне. Участие и роль евреев СССР в войне против нацизма. СПб., 1999. С. 299, 361.

² Тамман В.Ф. В черной пасти фиорда. М., 1979. С. 52.

³ Алекин В. Морская тактика. М., 1936.

⁴ Морозов М.Э. Кулагин К.Л. Советский подводный флот. 1922–1945 гг. О подводных лодках и подводниках. М., 2006. С. 248–251.

⁵ Ковалев Э. Короли подплава в море червонных валетов. М., 2006.

⁶ Платонов А. Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945. М., 2004. С. 385–386.

⁷ Там же. С. 437–440.

⁸ Морозов М.Э., Кулагин К.Л. Указ. соч. С. 195–220.

⁹ Вершинин Д.А., Еремеев Л.М., Шергин А.П. Действия немецких подводных лодок во Вторую мировую войну на морских сообщениях. М., 1956. С. 365.

¹⁰ Mason G. Royal Navy Minelaying Operations. URL: <https://www.naval-history.net/xGM-Ops-Minelaying> (дата обращения: 18.02.2021).

¹¹ Unithistories.com. URL: https://www.unithistories.com/officers/RN_officersL2.html (дата обращения: 18.02.2021).

¹² Uboat.net. URL: <https://uboot.net>. (дата обращения: 18.02.2021).

A.L. Kuzminykh

USE OF LABOR OF PRISONERS OF WAR AT ENTERPRISES OF ARKHANGELSK AND MOLOTOVSK (1944–1948)*

The formation of prisoner of war camps on the territory of the Arkhangelsk region during the Great Patriotic War was largely due to demographic and socio-economic factors. The major factor was the demand of the regional economy based on the forestry, woodworking and pulp and paper industries for manpower. It is a fact that during the Great Patriotic War 270 thousand residents of the Arkhangelsk region went to the front, 113 thousand of them died there¹. As a result, many enterprises lost their employees, including highly experienced specialists. For example, during the first year of the war, over a thousand people were drafted from the Solombala sulfate pulp mill, that is, more than a third of the workers. They were replaced with women, elderly people and teenagers². Nevertheless, the staff shortage was still acutely felt. For this reason, during the war years, the number of applications to the People's Commissariat of Internal Affairs (NKVD) bodies from enterprises of the Arkhangelsk region with requests for manpower increased.

At the same time, it was not possible to solve the staffing problem at the expense of the GULAG prisoners since the number of prisoners decreased significantly as a result of mobilization and mass deaths in wartime conditions, as well as the post-war amnesty. As of January 1,



1942, there were 130,495 prisoners in the Arkhangelsk camps, whereas of January 1, 1946 – 25,314 prisoners, i.e. their number decreased more than five times³. As a result, many construction sites and enterprises that were provided with workers at the expense of the GULAG prisoners suffered from understaffing.

However, a solution was soon found. Thanks to the successful offensive of the Soviet troops in 1944–1945, over 2.5 million soldiers and officers of the German army and its allies were captured by the Soviet Union⁴. On July 22, 1944, Deputy People's Commissar of Internal Affairs of the USSR S.N. Kruglov signed order No. 0156 "On the use of prisoners of war at construction sites and

А.А. Кузьминых

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ТРУДА ВОЕННОПЛЕННЫХ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ АРХАНГЕЛЬСКА И МОЛОТОВСКА (1944–1948 гг.)

Формирование лагерей военнопленных на территории Архангельской области в годы Великой Отечественной войны во многом было обусловлено демографическим и социально-экономическим факторами. Главным из них являлась потребность экономики региона, основу которой составляла лесная, деревообрабатывающая и целлюлозно-бумажная промышленность, в трудовых ресурсах. Как известно, в годы Великой Отечественной войны 270 тыс. жителей Архангельской области ушли на фронт, 113 тыс. из них погибли¹. В результате многие предприятия потеряли свои кадры, в том числе опытных специалистов. К примеру, в течение первого года войны с Соломбальского сульфат-целлюлозного завода было призвано в армию свыше тысячи человек, то есть более трети списочного числа работников. На смену им пришли женщины, старики и подростки². Тем не менее, кадровый голод по-прежнему остро ощущался. По этой причине в годы войны увеличивается число заявок в органы НКВД от предприятий Архангельской области с просьбами о выделении рабочей силы.

Вместе с тем решить кадровую проблему за счет контингента ГУЛАГа не представлялось возможным, так как численность заключенных в результате мобилизации в армию и массовой смертности в условиях военного времени, а также послевоенной

амнистии значительно сократилась. Если на 1 января 1942 г. в архангельских лагерях содержалось 130 495 заключенных, то на 1 января 1946 года – 25 314 чел., т.е. их количество сократилось более чем в пять раз³. В результате многие стройки и предприятия, которые обеспечивались кадрами за счет ГУЛАГа, стали испытывать потребность в рабочей силе.

Однако вскоре выход нашелся. Благодаря успешному наступлению советских войск в 1944–1945 гг. в советский плен попало свыше 2,5 млн солдат и офицеров германской армии и ее союзников⁴. 22 июля 1944 г. заместитель наркома внутренних дел СССР С.Н. Круглов подписал приказ № 0156 «Об использовании военнопленных на строительстве и производстве НКВД СССР». Он обязывал лагерные управления НКВД подготовиться к приему 85 тыс. военнопленных⁵. Примерно 25 тыс. обезоруженных вражеских военнослужащих планировалось разместить в исправительно-трудовых лагерях на территории Архангельской области⁶.

В сентябре 1944 г. в г. Молотовске начал функционировать лагерь военнопленных НКВД № 220, предназначенный для содержания 5 тысяч военнопленных рядового и младшего командного состава. Управление лагеря разместилось в здании Управления Ягринского исправительно-трудового лагеря (ул. Профсоюзная, 2). В струк-

production facilities of the NKVD of the USSR.” He ordered the NKVD camp administrations to prepare to receive 85 thousand prisoners of war⁵. Approximately 25 thousand disarmed enemy servicemen were going to be sent to penal labor camps on the territory of the Arkhangelsk region⁶.

In September 1944, NKVD Camp No. 220 designed for 5,000 prisoners of war – privates and junior commanders – began functioning in the city of Molotovsk. The camp administration was located in the building of the Administration of the Yagry penal labor camp (Profsoyuznaya, 2). The administration included a front office, a regime and security department, a supply department, an accounting and distribution department, a housing department, a sanitary department, a political department, an operations department, a financial department, an infirmary, an outpatient clinic, a pharmacy and a pharmacy warehouse, and a laboratory. In total, 121 people worked in the camp, including the management⁷.

Two subcamps were organized for the use of prisoners of war at construction site No. 203 of the NKVD: the first was located in the town of Molotovsk, at a distance of 5 km from the camp administration; the second – in the village of Solza, 26 km from the camp administration by car and 16 km by rail (haul railroad). The capacity of the subcamp No. 1 was 3.5 thousand people, while that of subcamp No. 2 – 550 people⁸. In total, 2,089 prisoners of war were detained in Yagry (Molotovsk) Camp No. 220 throughout the entire period of its operation⁹.

Inmates were accommodated in wooden frame barracks and slept on the type of bunk beds used in railroad

cars. Each prisoner was provided with a mattress and a pillow stuffed with fine wood shavings. The living area was 2 sq. meters per person, on average. The subcamps had bath houses, disinfection chambers, toilets, catering facilities, canteens and other utility rooms.

The camp territory was surrounded by a two and a half meter high barbed wire fence with one meter high additional fences inside and outside. Outside, subcamp No. 1 was guarded by the 250th NKVD convoy regiment, whose headquarters were located in Arkhangelsk. Employees of the paramilitary guards of construction site No. 203 of the NKVD were responsible for the security inside the camp, for which five guard posts were organized on the territory of the camp. Inmates were not allowed to leave their barracks after dark. To prevent escapes and help find escaped prisoners in the area around Molotovsk, 21 groups of 180 local residents were organized¹⁰.

Prisoners of war were provided with winter uniforms (sheepskin jackets, greatcoats, gloves), with the exception of felt boots since there were only 300 pairs of them in the camp. In the summer season, winter uniforms were cleared of dirt and repaired in the camp workshops¹¹. The camp was supplied with water from the city water supply system.

Food for inmates was supplied intermittently, due to which the camp had to borrow food from the Yagry camp that did not have sufficient reserves or all the necessary products. As a result, food substitutes were used. For example, meat was replaced with egg powder, cereals – with pea concentrates, butter – with vegetable oil, etc¹².

туре Управления лагеря имелись канцелярия, отделение режима и охраны, отделение снабжения, учетно-распределительное, квартирно-эксплуатационное, санитарное, политическое, оперативное, финансовое отделения, лазарет, амбулатория, аптека и аптечный склад, лаборатория. Всего штат лагеря вместе с руководящим персоналом насчитывал 121 единицу⁷.

Для использования военнопленных на строительстве НКВД № 203 были организованы два лагерных отделения: первое располагалось в г. Молотовске, на расстоянии 5 км от Управления лагеря; второе – в поселке Солза, в 26 км от Управления лагеря по автожужевой дороге и в 16 км по железной дороге (лесовозная ветка). Вместимость 1-го лаготделения составляла 3,5 тыс. чел., 2-го лаготделения – 550 чел.⁸ Всего за время существования Ягринского (Молотовского) лагеря № 220 через него прошло 2089 пленных⁹.

Контингент размещался в деревянных бараках каркасно-засыпного типа, на нарах вагонной системы. Каждый военнопленный был обеспечен матрасом и подушкой, набитыми мелкой стружкой. Жилая площадь в среднем составляла 2 кв. метра на человека. В лагерных отделениях были оборудованы бани, дезокамеры, санузлы, пищеблоки, столовые и прочие хозяйственные помещения.

Территория лагерных зон была обнесена забором из колючей проволоки высотой два с половиной метра с внешним и внутренним предзонниками высотой один метр. Наружную охрану 1-го лаготделения осуществлял 250-й полк конвойных войск НКВД, штаб которого находился в г. Архангельске. Внутренняя охрана возлагалась на сотрудников военизированной охраны (ВОХР) строительства НКВД № 203, для чего на территории

зоны было развернуто пять вахтерских постов. С наступлением темноты военнопленные из бараков не выпускались. Для борьбы с побегами и розыска беглецов в окрестностях Молотовска была организована 21 группа содействия за счет местного населения в количестве 180 членов¹⁰.

Контингент военнопленных был обеспечен зимним обмундированием (полушубками, шинелями, перчатками), за исключением валенок, которых в лагере имелось в наличии только 300 пар. В летний сезон зимнее обмундирование очищалось от грязи и ремонтировалось в лагерных мастерских¹¹. Водоснабжение лагеря производилось из городского водопровода.

Снабжение контингента продовольствием осуществлялось с перебоями, в связи с чем лагерю приходилось прибегать к заимствованиям продфондов у Ягринлага, который сам не имел достаточных запасов и необходимого ассортимента продуктов. В результате производилась замена продуктов питания. Так, например, мясо заменялось яичным порошком, крупы – гороховыми концентратами, сливочное масло – растительным маслом и т.п.¹²

Судя по документам, в октябре–декабре 1944 г. в лагере умерли 104 военнопленных, в том числе: от дистрофии – 77, крупозной пневмонии – 21, прочих болезней – 6¹³. Значительная смертность от дистрофии была вызвана неполноценным питанием военнопленных, которые прибыли в лагерь в состоянии резкого истощения, а также сложной адаптацией к северному климату и тяжелому физическому труду.

Для оказания медико-санитарной помощи военнопленным был развернут лазарет на 450 коек. Его обслуживали 5 врачей, 6 фельдшеров, 4 медсестры и фармацевт, которые имели необходимую квалификацию и стаж

Judging by the documents, in October–December 1944, 104 prisoners of war died in the camp, including 77 from dystrophy, 21 from croupous pneumonia, and 6 from other diseases¹³. High mortality rate from dystrophy was caused by malnutrition of prisoners who arrived at the camp severely exhausted, as well as difficult adaptation to the northern climate and hard manual labor.

To provide medical care to the camp inmates, an infirmary with 450 beds was organized. Five doctors, six paramedics, four nurses and a pharmacist with necessary qualifications and at least 5 years' relevant work experience worked there. Doctors carried out medical examinations of inmates on a monthly basis and made notes about their physical condition in medical records. In October 1944, according to the results of the medical examination, 534 prisoners of war were assigned to heavy manual labor, 735 – to medium manual labor, 276 – to light manual labor, 362 people – enrolled for health improvement or sent to the infirmary¹⁴.

The working day for the first and second categories of work capacity lasted eight hours, for the third category – six hours. In accordance with directive No. 2838 of the NKVD of the USSR dated November 30, 1944, people with the third category of work capacity were temporarily transferred to the health-improvement team and relieved from work. The production output for prisoners of war depended on their work capacity and types of work. The first category (heavy work) had to provide 100 % output, the second category (medium intensity work) – 80 % of the output norms typical for this type of labor. As an incentive to increase labor productivity,

differentiated nutrition schemes were used depending on the fulfillment of the production output norms, as well as the supply of tobacco to teams of excellent workers. According to reports, the use of these incentives gave a positive result¹⁵.

Along with the prisoners of the Yagry camp, former soldiers of the Wehrmacht took part in the construction of the largest shipbuilding plant in Europe (the total cost of the facility was 800 million rubles). In terms of the complexity of the work, it was exceptional among all construction projects in the European North of the USSR. Suffice to say that swamps made up 85 % of the construction area¹⁶.

Due to the general weakness, few inmates were initially used in production. They worked at the facilities of construction site No. 203 of the NKVD to complete the construction of plant No. 402 and the city of Molotovsk. In addition, in October–December 1944, an average of 500 people gathered flotsam and excavated sand in the village of Solza. After some prisoners of war were sent to the health-improvement team, the Solza subcamp was closed and the prisoners were transferred to subcamp No. 1 in the city of Molotovsk¹⁷.

Use of prisoners of Camp No. 220 in September–October 1944 is shown in Table 1.

The table shows a decrease in the number of prisoners of war used for work, which was caused by a deterioration of their health and an increase in morbidity with the onset of winter. Remarkably, the main task of the camp administration during this period was to improve the health of prisoners. The administration followed the principled guideline: to restore the physical condition of inmates to ensure their maximum involvement in

работы по специальности не менее 5 лет. Ежемесячно врачебной комиссией производился медицинский осмотр контингента с отметкой физического состояния в медико-санитарных картах. В октябре 1944 г. по результатам медосмотра 534 военнопленных были отнесены к категории тяжелого физического труда, 735 чел. – среднего физического труда, 276 чел. – легкого физического труда, 362 чел. – зачислены в оздоровительную команду или направлены в лазарет¹⁴.

Продолжительность рабочего дня для первой и второй категорий трудоспособности равнялась восьми часам, для третьей категории – шести часам. В соответствии с директивой НКВД СССР № 2838 от 30/XI–1944 г. третья группа трудоспособности была временно переведена в оздоровительную команду и на производство не выводилась. Нормы выработки военнопленных зависели от их трудоспособности и видов работ. Для первой категории (тяжелые работы) было установлено 100 % выработки, для второй категории (работы средней тяжести) – 80 % выработки от обычных для этого вида труда норм. В качестве стимула для повышения производительности труда применялись дифференцированное питание в зависимости от выполнения норм на производстве, а также снабжение

табаком бригад из числа отличников производства. Использование этих мер поощрения, как отмечалось в отчетной документации, давало положительный результат¹⁵.

Наряду с заключенными Ягринлага бывшие военнослужащие вермахта участвовали в возведении крупнейшего в Европе судостроительного завода (общая стоимость объекта составляла 800 млн руб.). По сложности работ Судострой занимал исключительное место среди всех строек Европейского Севера СССР. Достаточно упомянуть, что под болотами находилось 85 % площади строительства¹⁶.

В связи с ослабленным состоянием численность контингента, выводимого на производство, первоначально была незначительной. Военнопленные были заняты на объектах Строительства № 203 НКВД по достройке завода № 402 и г. Молотовска. Кроме того, в октябре-декабре 1944 г. в среднем 500 человек использовались на заготовке аварийной древесины и добыче песка в пос. Солза. В связи с направлением части военнопленных в оздоровительную команду, Солзинское лаготделение было закрыто и пленные переведены в 1-е отделение в г. Молотовск¹⁷.

Показатели трудового использования контингента лагеря № 220 в сентябре-октябре 1944 года отражены в табл. 1.

Таблица 1. Показатели трудового использования военнопленных лагеря № 220 в 4-м квартале 1944 г.¹⁸

Месяц	Фактически отработано человеко-дней			Отработано человеко-дней по норме	% выполнения нормы	Среднее число рабочих	
	сдельно	повременно	всего			всего	сдельщиков
Октябрь	37608	1423	39031	29442	75	1499	1499
Ноябрь	27963	1174	29137	19948	72	1045	1001
Декабрь	18300	345	18645	15234	83	710	691
Итого	83871	2942	86813	64624	–	3254	3191
В среднем	27957	980	28937	21541	81,3	1084	1063

Table 1. Use of prisoners of Camp No. 220 in the fourth quarter of 1944¹⁸

Month	Actual man-days			Actual hour/days with respect to production output norms	Fulfillment of production output norms, %	Average number of workers	
	Piecework	Timework	Total			Total	Piece-workers
October	37,608	1,423	39,031	29,442	75	1,499	1,499
November	27,963	1,174	29,137	19,948	72	1,045	1,001
December	18,300	345	18,645	15,234	83	710	691
Total	83,871	2,942	86,813	64,624	–	3,254	3,191
Average	27,957	980	28,937	21,541	81.3	1,084	1,063

the labor process in the future in order to reimburse the money spent on them by the state.

With the onset of warm weather, the development of the camp infrastructure, improved supplies and gradual adaptation to the camp conditions, the physical condition of prisoners improved, which had a positive effect on production indicators. For example, from March to July 1945 the number of sick and disabled inmates

decreased from 48 to 12 %, monthly mortality – from 16 to 4 people, the number of people used in production increased from 554 to 1,008 per day, the gross output – from 100 thousand to 227 thousand rubles, average labor productivity – from 76 % to 91 %¹⁹.

Labor productivity of prisoners of war in comparison with civilian workers and prisoners at naval construction site No. 203 in 1944–first half of 1945 is shown in Table 2²⁰.

Table 2. Labor productivity of prisoners of war, civilian workers and prisoners at naval construction site No. 203 in 1944–first half of 1945

Group	Fulfillment of production output norms, %	
	1944	1st half of 1945
Civilian workers	152	145
Prisoners	120	117
Prisoners of war	69	82

On average, in the first half of 1945, 35 civilians (11.4 %) and 329 prisoners of war (47 %) failed to fulfill the production output norms, whereas 36 % of civilian workers and 25 % of prisoners of war exceeded the production output norms²¹. Although the table shows that in 1945 there was an increase in the labor indicators of prisoners of war, there was still a significant gap between them and other groups of workers.

In order to control the compliance with the order of using labor of

the camp inmates, officers of the Department for Prisoners of War and Internees of the NKVD Directorate of the Arkhangelsk region carried out regular inspections. For example, while checking the labor use of prisoners of war in December 1945, it was found that the working day began at 9.40 AM instead of 8.00 AM, and as a result only 70–90 % of the production output norms were fulfilled. Due to the lack of heaters at the work sites, 18 cases of frostbite were recorded²². According to

Данные таблицы свидетельствуют о снижении количества пленных, используемых на работах, что было вызвано ухудшением их физического состояния и ростом заболеваемости с наступлением зимы. Необходимо отметить, что главной задачей руководства лагеря в этот период было оздоровление контингента. Аппарат лагеря следовал принципиальной установке: восстановить физическое состояние военнопленных для их дальнейшего максимального вовлечения в трудовой процесс и возмещения государству затрат на содержание контингента.

С наступлением теплой погоды обустройством лагерной инфраструктуры, улучшением снабжения и посте-

пенной адаптацией к условиям лагеря физическое состояние военнопленных улучшилось, что благоприятно отразилось на производственных показателях. К примеру, с марта по июль 1945 г. численность больных и нетрудоспособных пленных сократилась с 48 до 12 %, смертность (за месяц) – с 16 до 4 чел., вывод на производство вырос с 554 до 1008 чел. в день, валовая сумма выработки – с 100 тыс. руб. до 227 тыс. руб., средняя производительность труда – с 76 до 91 %¹⁹.

Производительность труда военнопленных в сравнении с вольнонаемными рабочими и заключенными на военно-морском строительстве № 203 в 1944 г. – первой половине 1945 г. отражена в табл. 2²⁰.

Таблица 2. Производительность труда военнопленных, вольнонаемных и заключенных на военно-морском строительстве № 203

Категория	Выполнение норм выработки, %	
	1944 г.	1-е полугодие 1945 г.
Вольнонаемные	152	145
Заключенные	120	117
Военнопленные	69	82

В среднем в первом полугодии 1945 г. не выполняли нормы из числа вольнонаемных 35 чел. (11,4 %), из числа военнопленных – 329 чел. (47 %); перевыполняли нормы выработки из числа вольнонаемных – 36 %, из числа военнопленных – 25 %²¹. И хотя данные таблицы показывают, что в 1945 г. наметился рост трудовых показателей военнопленных, значительный разрыв с другими категориями рабочих оставался.

В целях контроля за соблюдением порядка трудового использования лагерного контингента сотрудниками Отдела по делам военнопленных и интернированных Управления НКВД по Архангельской области регулярно

проводились проверки. К примеру, проверкой трудового использования военнопленных в декабре 1945 г. было установлено, что рабочий день вместо 8 час. утра начинался в 9 час. 40 мин., вследствие чего они выполняли нормы лишь на 70–90 %. Из-за отсутствия обогревалок на местах работ было зафиксировано 18 случаев обморожений²². По итогам проверки заместитель начальника по производству 1-го лаготделения был арестован на пять суток, а остальной руководящий состав предупрежден о персональной ответственности «за правильную и полную реализацию приказов и директив НКВД СССР о трудовом использовании военнопленных, сбе-

the results of the inspection, the deputy chief for production of subcamp No. 1 was arrested for five days, and the rest of the administration were warned that they were personally responsible “for the correct and complete implementation of orders and directives of the NKVD of the USSR on using labor of prisoners of war, protecting their health in winter conditions and ensuring the self-sufficiency of the camp”²³.

Extra attention was paid to establishing business contacts with the management of enterprises and organizations that used labor of prisoners of war. Their representatives were invited to meetings of the camp staff. Representatives of the camp administration, in their turn, attended meetings of the party and economic activists of enterprises. Representatives of the camp administration and the health care staff visited production facilities according to a special schedule in order to monitor the working conditions and labor discipline of prisoners of war and eliminate any shortcomings.

While assigning work and forming teams, the professional training of prisoners of war was taken into account. In March 1945, there were 973 people with professional qualifications in the camp, of whom 400 people worked in the field they had been trained for. The formation of specialized teams made it possible to increase the number of prisoners of war used in production from 290 people per day in January 1945 up to 600 people in March 1945. To use labor of weakened inmates, a special workshop was organized on the basis of the timber processing plant of construction site No. 203, where up to 150 prisoners of war worked. They mastered the manufacture and repair of

wood furniture, baskets, tools, etc.²⁴. At the same time, industrial training for prisoners of war was organized, and teams of carpenters, joiners, plasterers, painters, road workers, locksmiths, turners, electricians, motorists, mechanics, drivers were trained²⁵.

In July 1945, subcamp No. 2 of Camp No. 220 opened, which was located in the village of Lomovoye at the Lomovoye junction of the Northern Railroad, 120 km away from Molotovsk. It had one log barrack for 600–800 people and four frame buildings²⁶.

In May 1945, 90 hectares of arable land and 10 hectares of hay land unused by local collective farms were allocated for the organization of a subsidiary farm in the Krasnoborsk district of the Arkhangelsk region, 500 km from the city of Molotovsk. In 1945, 23.7 hectares were planted with potatoes and 1.3 hectares with rye. However, due to a drought and poor quality of the land, the yield was extremely low (68,600 kg of potatoes). In 1945, prisoners of war mowed about 50 tons of hay, which could not be transported to Molotovsk due to the end of the navigation season on the Northern Dvina²⁷.

An attempt to organize a livestock farm in the camp failed. In August 1945, subcamp No. 1 purchased ten piglets, for which a pigsty was built. The piglets grew rapidly and showed a huge increase in weight. However, in October 1945, eight piglets died of paratyphoid fever. As of January 1, 1946, there were two piglets in the camp, which were fed with the wastes from the camp kitchen and the processing of potatoes and vegetables.

In July–September 1945, the camp harvested wild plants. Prisoners of war gathered 2,200 kg of cabbage

режении контингента в зимних условиях и обеспечении самоокупаемости лагеря»²³.

Повышенное внимание уделялось установлению деловых контактов с руководством предприятий и организаций, использовавших труд пленных. Представители хозорганов приглашались на собрания сотрудников лагеря. В свою очередь, представители лагерной администрации присутствовали на совещаниях партийно-хозяйственного актива предприятий. Практиковалось посещение производственных объектов представителями лагерной администрации и медицинской службы по специальному графику с целью контроля за условиями производства и трудовой дисциплины военнопленных и устранения выявленных недостатков.

При распределении на работы и формировании бригад учитывалась профессиональная подготовка военнопленных. В марте 1945 г. в лагере было учтено 973 чел., имевших производственные специальности, из которых 400 чел. работали по профессии. Формирование специализированных бригад позволило увеличить группу выводимых на производство военнопленных с 290 чел. в день в январе 1945 г. до 600 чел. в марте 1945 г. Для трудового использования ослабленного контингента на базе лесокombината строительства № 203 был организован специальный цех, куда выводилось до 150 военнопленных. Ими были освоены изготовление и ремонт деревянной мебели, корзин, инвентаря и т.п.²⁴ Одновременно было развернуто производственное обучение военнопленных, из числа которых были подготовлены бригады плотников, столяров, штукатуров, маляров, дорожников, слесарей, токарей, электриков, мотористов, механиков, шоферов²⁵.

В июле 1945 г. в составе лагеря № 220 было открыто второе лагерное отделение, которое размещалось в пос. Ломовое на одноименном разъезде Северной железной дороги, в 120 км от г. Молотовск. В лаготделении № 2 имелся один рубленый барак на 600–800 чел. и 4 здания каркасно-засыпного типа²⁶.

В мае 1945 г. для организации подсобного хозяйства лагеря в Красноборском районе Архангельской области, в 500 км от г. Молотовск, было выделено 90 гектаров пахотной земли и 10 гектаров сенокосной земли, не используемой местными колхозами. Здесь в 1945 г. было посажено 23,7 га картофеля и 1,3 га ржи. Однако из-за засухи и плохого качества земли был получен крайне низкий урожай (686 центнеров картофеля). Силами военнопленных в 1945 г. было накошено около 50 тонн сена, которое не удалось вывезти в Молотовск из-за закрытия навигации по Северной Двине²⁷.

Неудачей закончилась и попытка организации в лагере животноводческого хозяйства. В августе 1945 г. первым отделением лагеря были закуплены десять поросят, для которых был построен свинарник. Поросята быстро развивались и давали значительное увеличение в живом весе. Однако в октябре 1945 г. из-за паратифа пали восемь поросят. На 1 января 1946 г. в лагере имелись два поросенка, кормление которых происходило за счет отходов кухни лагеря и переработки картофеля и овощей.

В июле-сентябре 1945 г. лагерь производил заготовку дикорастущих растений. Силами военнопленных было заготовлено 2200 кг капустного листа, 1600 кг крапивы, 250 кг лебеды, 2269 кг грибов, 440 кг черники, 354 кг брусники²⁸. Таким образом, благодаря самозаготовкам, лагерь

leaves, 1,600 kg of nettles, 250 kg of orach plants, 2,269 kg of mushrooms, 440 kg of blueberries, and 354 kg of lingonberries²⁸. Thus, thanks to this, the camp provided itself with additional food products.

Labor productivity of prisoners of war noticeably increased after the publication of the final reports of the Extraordinary State Commission for the establishment and investigation of the atrocities of the Nazi invaders and their accomplices and the damage caused by them. Many of the former soldiers and officers of the German army began to regard the compensation for material damage caused to the USSR (679 billion rubles) as their moral obligation. The *Freies Deutschland* newspaper of June 21, 1945 wrote, "The more energetically and willingly each of you begins to make amends, and the sooner our people, by their sincere behavior, regain the respect of other peoples of the world, the sooner the prisoners of war will be able to leave foreign countries and the sooner the soldiers of the occupation forces will leave Germany. So let's get down to business! The best anti-fascists should take the lead!"²⁹

Remarkably, a number of inmates became shock workers. For example, the Germans Schetelin and Schultz, who fulfilled 160–190 % of the production output norms, were the pride of construction site No. 203. Even more impressive results were achieved by Hans Meyer's team that brought labor productivity to 338 %³⁰. As an incentive, the record-holders received more food, new uniforms, the opportunity to send an additional postcard home, and were sent to recreation rooms with better conditions. Such incentives boosted prisoners' interest in increasing labor productivity.

At the same time, anti-fascist activists criticized some prisoners of war for their poor work results. They were summoned to anti-fascist activists' meetings for "self-identification", criticized in wall newspapers and other types of the camp press. For example, in December 1947, in subcamp No. 3 (Molotovsk) of Camp No. 211 at a meeting of anti-fascist activists, the work of Sahlms and Wunsch' teams whose labor productivity was below 70 % was discussed. Public condemnation had its effect on the aforementioned foremen. Within a week, they changed their attitude to work and increased the fulfillment of the production output norms to 120 %³¹.

Along with the improvement of the physical condition and morale of inmates, the growth of production indicators was ensured by the mechanization of labor. For example, according to the data from the Lomovoye subcamp at the stone quarry that was considered the place of work of penalized prisoners of the Yagry penal labor camp, 373 prisoners of war worked there in June 1946³². The work was extremely difficult – stones were extracted and loaded manually.

Hard work made it possible to improve and mechanize the production process. By the summer of 1947, a stone crusher, an excavator, a grading plant, a narrow-gauge railroad with mine trolleys, and a power plant operated in the quarry. Many inmates were trained as drivers, mechanics, sorters, and electricians. To improve nutrition, mushrooms, berries and herbs were gathered, which were used to prepare additional dishes. All these measures helped adapt prisoners of war to difficult working conditions. Labor productivity reached 140 %. In 1947, inmates extracted and shipped

обеспечивал себя дополнительными продуктами.

Производительность труда военнопленных заметно повысилась после публикации итоговых материалов Чрезвычайной государственной комиссии по установлению и расследованию злодеяний немецко-фашистских захватчиков и их сообщников и причиненного ими ущерба. Многие из бывших солдат и офицеров германской армии стали относиться к возмещению причиненного СССР материального ущерба (679 млрд руб.) как к моральному долгу. Газета «Freies Deutschland» от 21 июня 1945 г. призывала: «Чем энергичнее и охотнее каждый из вас приступит к делу возмещения ущерба и чем скорее наш народ своим искренним поведением вернет себе уважение других народов мира, тем быстрее военнопленные смогут покинуть чужую страну, и тем скорее солдаты оккупационных войск покинут Германию. Так давайте же приступим к выполнению большого дела! Лучшие антифашисты беритесь за его руководство!»²⁹.

Примечательно, что среди пленных появляется ряд ударников. Например, гордостью строительства № 203 были немцы Шетелин и Шульц, которые выполняли нормы на 160–190 %. Еще более впечатляющих результатов добилась бригада Ганса Меера, которая довела производительность труда до 338 %³⁰. В качестве поощрения рекордисты получали улучшенное питание, новое обмундирование, возможность отправиться на родину дополнительной почтовой карточкой, направлялись в комнаты отдыха с улучшенными условиями размещения. Такие формы поощрения повышали у пленных заинтересованность в улучшении трудовых показателей.

Одновременно через антифашистский актив проводилась критика плохо работавших военнопленных. Они вызывались на заседания антифашистского актива для «самопризнания», критиковались в стенгазетах и других видах лагерной печати. Так, в лаготделении № 3 (г. Молотовск) лагеря № 211 в декабре 1947 г. на собрании антифашистского актива был рассмотрен вопрос о работе бригад военнопленных Зальмса и Вьюнша, которые показывали производительность труда ниже 70 %. Публичное осуждение повлияло на упомянутых бригадиров. Уже через неделю они изменили отношение к работе и довели выполнение норм до 120 %³¹.

Наряду с улучшением физического состояния и морального настроя пленных, рост производственных показателей обеспечивала механизация труда. Для примера приведем данные по лаготделению «Ломовое» при каменном карьере, считавшемся местом работы штрафников Ягринского ИТЛ. В июне 1946 г. здесь трудились 373 военнопленных³². Работа представляла исключительно трудоемкий процесс: добыча и погрузка камня производились вручную.

Посредством упорного труда удалось усовершенствовать и механизировать производственный процесс. К лету 1947 г. карьер обслуживали камнедробилка, экскаватор, сортзавод, узкоколейная железная дорога с вагонетками, электростанция. Многие пленные получили квалификацию машинистов, механиков, сортировщиков, электромонтеров. Для улучшения питания были организованы заготовки грибов, ягод, зелени, за счет чего готовились дополнительные блюда. Все эти мероприятия позволили приспособить контингент к сложным условиям работы. Произ-

to construction site No. 203 about 40 thousand cubic meters of boulders and gravel, as well as about 10 thousand cubic meters of wood³³.

In general, prisoners of war made a great contribution to the construction of Molotovsk. Former Wehrmacht soldiers and officers built the Molotovsk-Solza road and a water conduit, laid the foundation for a cinder block plant and built its shop walls. Former enemy servicemen built the first multi-apartment stone houses in the city (on Profsoyuznaya and Pervomayskaya streets, and Lenin avenue), the Gorky Club, the Rodina cinema, and renovated more than a hundred apartments. In addition to construction work, prisoners of war worked at woodworking plant No. 2 where they manufactured construction materials, containers, furniture and other products. With their inherent accuracy, the Germans worked on the improvement of the city, they built a picket fence, curbs, made lawns and flower beds, sowed grass and planted trees³⁴. Prisoners of war who worked in the Lomovoye quarry sent 25–30 platforms of gravel, hundreds of cubic meters of firewood and wooden piles to Molotovsk every day. The Germans' technical skills were useful for servicing the vehicle fleet of construction site No. 203. In 1947, a team of prisoners arranged a workshop to repair and manufacture components and assemblies for vehicles³⁵.

Solombala Camp No. 211 was organized by orders of the NKVD of the USSR No. 00869 dated July 21, 1944 and the NKVD Directorate of the Arkhangelsk region No. 0067 dated August 7, 1944 for the use of prisoners of war at enterprises of the People's Commissariat of the Pulp and Paper Industry. Lieutenant Colonel of

State Security A.S. Cherepanov, who previously held the post of deputy head of the Department of penal labor camps and colonies in the Kemerovo region, was appointed head of the camp that was designed for 5,000 people. Later he was replaced by Lieutenant Colonel of State Security N.D. Dubovoy. From November 1945 to April 1948 Captain A.A. Lugovoy was in charge of the camp³⁶.

The camp administration was located in the Molotov village of the Solombala district of Arkhangelsk, at Industrialnaya 7³⁷. There were two subcamps. The first one (for 3,000 people) was located on the basis of the 6th section of the Department of penal labor camps and colonies of the regional NKVD Directorate at the Solombala sulfate pulp mill (Solombala district of Arkhangelsk), the second (for 2,000 people) – on the basis of the NKVD special camp at the Arkhangelsk pulp and paper mill (Isakogorka district of Arkhangelsk).

The first group of prisoners of war (1,500 people) arrived at subcamp No. 1 on October 7, 1944, the second group (1,498 people) – on October 16, 1944. For the most part, prisoners of war could not be provided with uniform, there were no shoes, clothes, linen, which made it impossible for the camp administration to send them to work³⁸. According to the medical examination in December 1944, 15 % of the Germans, 55 % of the Romanians, 8.5 % of the Hungarians were deemed fit for heavy and medium manual labor, with an average of 19 % of inmates. Besides, 306 people required urgent hospitalization³⁹.

Since prisoners of war who arrived at the camp were extremely weakened, few of them were sent to work in 1944. In October 1944, only

водительность труда достигла 140 %. В 1947 г. пленные заготовили и отгрузили для строительства № 203 около 40 тыс. кубометров камня-валуна и гравия, а также около 10 тыс. кубометров древесины³³.

В целом военнопленные внесли ощутимый вклад в строительство Молотовска. Бывшие солдаты и офицеры вермахта построили дорогу Молотовск–Солза, водовод, заложили фундамент завода шлакоблоков, производили кладку цеховых стен. Руками обезоруженных неприятельских военнослужащих были построены первые многоквартирные каменные дома в городе (на улицах Профсоюзной, Первомайской, проспекте Ленина), клуб имени Горького, кинотеатр «Родина», отремонтировано более ста квартир. Кроме строительных работ, военнопленные обслуживали деревообрабатывающий комбинат № 2, где изготавливали стройматериалы, тару, мебель и прочую продукцию. С присущей им аккуратностью немцы трудились на благоустройстве города: устанавливали штакетник, бордюры, разбивали газоны и цветочные клумбы, сеяли траву, сажали деревья³⁴. Военнопленные, работавшие в карьере Ломовое, ежедневно отправляли в Молотовск 25–30 платформ гравия, сотни кубометров дров и деревянных свай. Технические навыки немцев оказались востребованными при обслуживании автопарка строительства № 203. Бригадой пленных в 1947 г. был оборудован цех по восстановлению и изготовлению узлов и агрегатов для автомашин³⁵.

Соломбальский лагерь № 211 был организован на основании приказов НКВД СССР № 00869 от 21 июля 1944 г. и Управления НКВД по Архангельской области № 0067 от 7 августа 1944 г. для использования

военнопленных на предприятиях Наркомата целлюлозно-бумажной промышленности. Начальником лагеря, рассчитанного на 5000 чел., был назначен подполковник госбезопасности А.С. Черепанов, ранее занимавший должность заместителя начальника Управления исправительно-трудовых лагерей и колоний Кемеровской области. Позднее его сменил подполковник госбезопасности Н.Д. Дубовой. С ноября 1945 г. по апрель 1948 г. лагерем руководил капитан А.А. Луговой³⁶.

Управление лагеря находилось в поселке имени В.М. Молотова Соломбальского района г. Архангельска, по адресу: ул. Индустриальная, дом № 7³⁷. В структуре лагеря были сформированы два лагерных отделения. Первое (на 3000 чел.) располагалось на базе 6-го участка Управления исправительно-трудовых лагерей и колоний областного УНКВД при Соломбальском сульфат-целлюлозном заводе (Соломбальский р-н г. Архангельска), второе (на 2000 чел.) – на базе спецлагеря НКВД при Архангельском бумажном комбинате (Исакогорский р-н г. Архангельска).

В лаготделение № 1 первая партия военнопленных (1500 чел.) поступила 7 октября 1944 г., вторая партия (1498 чел.) – 16 октября 1944 г. Военнопленные в большинстве своем оказались необмундированными (отсутствовала обувь, одежда, белье), что не давало возможности командованию лагеря выводить их на работы³⁸. По данным медицинского освидетельствования контингента в декабре 1944 г. было признано годными к тяжелому и среднему физическому труду: по немецкому сектору – 15 % от состава, по румынскому – 55 %, по венгерскому – 8,5 %, в среднем по лаготделению – 19 % от личного со-

865 of 4,187 inmates worked, that is, 20 %⁴⁰. Former enemy soldiers did not have the necessary skills and their dedication to work was low. The camp documents recorded a number of facts when they tried to sabotage the work. For example, on December 17, 1944, Polish paramedic Russo called on prisoners of war in the camp canteen, "The Hungarian commanders want to toady to the Russian commanders and send everyone to work in cold weather, so the people are dying. Your clothes are bad, do not go to work, and if the commanders try to force you to do it, beat them."⁴¹

In their turn, representatives of enterprises treated prisoners of war with disdain, did not care about proper organization of their work, and were careless with writing work orders. As a result, inmates fulfilled 60–65 % of the production output norms⁴². It was rather natural that at the beginning of 1945 the camp was listed as "unprofitable". Gross output in relation to actual expenditures was 19.2 % in March 1945, and 21.4 % in April⁴³. In fact, the camp was financed from the state budget.

The report on operations of subcamp No. 1 in March 1945 said that 243 people were sent to work, with 22 working in the timber fuel department, 50 on the elevator conveyor, 50 in mechanical shops, 36 in the recovery shop, 32 in the cooking shop, 22 at the lime kilns, 25 transport department, 6 in the shoemaking shop. In total, they worked 5,925 man-days and earned 44,573 rubles 12 kopecks (7 rubles 52 kopecks per person per day), with 35 % accrued. Total output amounted to 82.2 %. In addition, prisoners of war worked 150 man-days in the Shock worker brigade and earned 2,404 rubles 76 kopecks (16 rubles 03 kopecks per person per day), with 35 % accrued.

Total output was 126.6 %. 192 people worked as the camp service staff, including 17 people in workshops (10 tailors and 7 shoemakers), 25 who loaded and unloaded food and goods, 10 who buried corpses, and 35 who worked in repair and construction⁴⁴.

Fulfillment of the production output norms for various types of work were the following: timber fuel department (cutting and sawing wood) – 25–42 %, mechanical shops (locksmiths, turners and electricians) – 80–100 %, recovery shop (locksmiths) – 50–80 %, cooking shop – 90–100 %, transport department (loading and unloading) – 100–110 %, lime kilns (stone burning, loading or unloading) – 100–110 %, capital construction department – up to 50 %, Shock worker brigade (repair and sewing of leather shoes) – from 100 to 150 %. Low labor productivity of prisoners of war in the timber fuel department was due to hard manual labor that consisted of cutting up old piles of wood, rolling out and sawing wood by hand, and clearing it of snow. As for the remaining shops (mechanical, recovery, cooking), the growth of labor productivity was hampered by the lack of specialists: locksmiths, turners, electricians, blacksmiths, etc.

According to the records, as of October 1, 1945, there were 850 inmates in the camp with working professions, including 116 locksmiths, 54 drivers, 46 engineers and mechanics, 44 bricklayers, 30 painters, 40 carpenters, 38 electricians, 36 blacksmiths, 26 doctors and paramedics, 21 furnace workers, 19 turners, 8 machinists, etc⁴⁵. The creation of specialized teams, along with industrial training, helped increase labor productivity.

The working day of prisoners of war lasted eight hours, with an eight-hour night rest every day, and a weekly

става. Наряду с этим было выявлено 306 чел., нуждающихся в срочной госпитализации³⁹.

В связи с тем, что прибывшие в лагерь военнопленные были предельно ослаблены, выход на производство в 1944 г. был исключительно низкий. В октябре 1944 г. из 4187 пленных выводились на работы лишь 865 чел., т.е. 20 %⁴⁰. Бывшие неприятельские солдаты не имели необходимых трудовых навыков и работали с низкой самоотдачей. В лагерной документации зафиксирован ряд фактов, когда пленные пытались саботировать работы. Так, 17 декабря 1944 г. в лагерной столовой фельдшер Руссо, по национальности поляк, призывал военнопленных: «Венгерские командиры хотят выслужиться перед русскими командирами и посылают всех на работу в холодную погоду, поэтому народ и умирает. Одежда у вас плохая, на работу не выходите, а если командиры будут посылать, их бейте»⁴¹.

В свою очередь, представители хозорганов пренебрежительно относились к пленным, не следили за организацией их труда, халатно оформляли наряды. В результате пленные выполняли нормы выработки на 60–65 %⁴². Вполне закономерно, что в начале 1945 г. лагерь числился в категории «убыточных». Валовая выработка по отношению к фактическому расходу в процентном соотношении составляла в марте 1945 г. – 19,2 %, в апреле – 21,4 %⁴³. Фактически, лагерь существовал за счет финансирования из государственного бюджета.

В обзоре производственной деятельности 1-го лаготделения за март 1945 г. отмечалось, что на работу хозоргана выводятся 243 чел., из них: лесотопливный отдел – 22, элеватор – 50, механические мастерские – 50, цех регенерации – 36, варочный

цех – 32, известковые печи – 22, транспортный отдел – 25, сапожная мастерская – 6. Всего ими было отработано 5925 человекоднев, общий заработок (с начислением 35 %) составил 44 573 руб. 12 коп. (на одного человека – 7 руб. 52 коп. в день), общая выработка – 82,2 %. Кроме того, в артели «Ударник» военнопленными было отработано 150 человекоднев, заработана сумма (с начислением 35 %) – 2404 руб. 76 коп. (на одного человека в день – 16 руб. 03 коп.). Общая выработки составила 126,6 %. В лагерной обслуге были заняты 192 чел., в том числе: в мастерских – 17 чел. (10 портных и 7 сапожников), на погрузке и разгрузке продфуража и вещдоговля – 25 чел., захоронении трупов – 10 чел., ремонтно-строительных работах – 35 чел.⁴⁴

Выполнение норм выработки на производстве и характер работы выглядели следующим образом: лесотопливный отдел (разделка и пилка древесины) – 25–42 %, механические мастерские (слесарные, токарные и электромонтажные работы) – 80–100 %, цех регенерации (слесарные работы) – 50–80 %, варочный цех – 90–100 %, транспортный цех (разгрузка и погрузка) – 100–110 %, известковые печи (обжиг камня, погрузка или разгрузка) – 100–110 %, отдел капитального строительства – до 50 %, артель «Ударник» (ремонт и пошив кожаной обуви) – от 100 до 150 %. Низкая производительность труда военнопленных в лесотопливном отделе объяснялась тяжелой физической работой, которая заключалась в разделке старых штабелей, выкатке и распиловке древесины вручную, очистке ее от снега. В остальных цехах (мехмастерские, цех регенерации, варочный цех) росту производительности труда мешало

day off. For prisoners of war used in production, meals were organized at their work place.

In 1945, subcamp No. 3 was opened in the village of Kuliga of the Telegovsky Rural Council in Krasnoborsk district, Arkhangelsk region, 550 km away from the camp along the Northern Dvina river. Its task was to provide prisoners of war and staff with vegetables and livestock products. Zootechnicians, veterinarians, machine operators, vegetable growers were selected from inmates. In 1945, there were 200 people in the subcamp, in 1946 – 300. The subcamp was closed by order of the Ministry of Internal Affairs of the USSR No. 001118 in May 1948, its land and buildings were given to collective

farms, property and material assets – to the regional Department of penal labor camps and colonies, inmates was transferred to other subcamps⁴⁶.

By order of the Arkhangelsk regional Department of the Ministry of Internal Affairs No. 0034 of June 5, 1946, it was decided to unite all camps for prisoners of war on the territory of the Arkhangelsk Region into one. As a result of the merger of Camp No. 220 in Molotovsk (now the city of Severodvinsk) and Camp No. 211 in Solombala, the latter incorporated two subcamps located in Molotovsk (for 1,200 people) and at the Lomovoye junction (for 400 people)⁴⁷.

Physical condition of prisoners throughout the period of operation of Camp No. 211 is shown in Table 3.

Table 3. Working capacity of prisoners of war of Camp No. 211 in Solombala in 1944–1948⁴⁸

Year	Fit for work (%)	Unfit for work (%)
1944	19.0	81.0
1945	62.7	37.3
1946	91.5	8.5
1947	83.7	16.3
1948	84.5	15.5

The table shows a tendency for improvement of physical condition of prisoners of war.

In 1945, prisoners of war made up half of the manpower at the Solombala sulfate pulp mill (49.9 %)⁴⁹. The gross output of the camp in 1945 reached 7,014,988 rubles (104 % of the plan). Average labor productivity increased to 107.4 % and was similar to that of civilian workers. Thanks to the prisoners of war, the Solombala sulfate pulp mill, in February 1945, fulfilled the plan for the production of pulp by 195 %, paper – by 151 %, gross output – by 193 %. Since all the wood at the

timber yard was processed, some inmates were transferred to sawmills No. 16 and No.17⁵⁰.

Inmates' knowledge and experience turned out to be useful for the Arkhangelsk pulp and paper mill. In August 1946, several railroad cars with imported equipment as part of reparation deliveries arrived at the mill. Prisoners of war with necessary qualifications were used in the installation, assembly and launch of the trophy equipment and devices, and translated technical specifications⁵¹. Unfortunately, most of the equipment was soon rejected as a result of

отсутствие специалистов – слесарей, токарей, электриков, кузнецов и т.п.

Согласно данным учета военнопленных на 1 октября 1945 г., в лагере было выявлено 850 чел., имевших рабочие специальности, в том числе: 116 слесарей, 54 шофера, 46 инженеров и механиков, 44 каменщика, 40 плотников, 38 электриков, 36 кузнецов, 30 маляров, 26 врачей и фельдшеров, 21 печник, 19 токарей, 8 машинистов и т.п.⁴⁵ Комплектование специализированных рабочих бригад и звеньев, а также производственная учеба позволили повысить производительность труда.

Продолжительность рабочего дня военнопленных составляла восемь часов, раз в неделю им предоставлялся выходной день, ежедневно – восьмичасовой ночной отдых. Для военнопленных, занятых на производстве, было организовано питание на месте работы.

В 1945 г. в структуре лагеря было сформировано лагерное отделение № 3 в деревне Кулига Телеговского сельсовета Красноборского района Архангельской области в 550 км от лагеря по р. Северная Двина. Перед ним была поставлена задача обеспечения военнопленных и личного состава овощами и продуктами животноводства. Из числа пленных были подобраны зоотехники, ветеринары, механизаторы, овощеводы. В 1945 г.

наполнение лаготделения составляло 200 чел., в 1946 г. – 300 чел. На основании приказа МВД СССР № 001118 в мае 1948 г. лаготделение № 3 было расформировано, земля и постройки переданы колхозам, имущество и материальные ценности – областному Управлению исправительно-трудовых лагерей и колоний, контингент переведен в другие лагерные отделения⁴⁶.

На основании приказа УМВД по Архангельской области № 0034 от 5 июня 1946 г. было принято решение об объединении всех лагерей военнопленных на территории Архангельской области в один лагерь. В результате слияния Молотовского лагеря № 220 (г. Молотовск, ныне – г. Северодвинск) и Соломбальского № 211 в состав последнего вошли два лагерных отделения с дислокацией в г. Молотовске (на 1200 чел.) и разъезде Ломовое (на 400 чел.)⁴⁷.

Физическое состояние контингента за период существования лагеря № 211 показано в табл. 3.

Данные таблицы демонстрируют тенденцию к улучшению физического состояния военнопленных.

В 1945 г. на Соломбальском СЦЗ военнопленные составляли половину производственного персонала (49,9 %)⁴⁹. Валовая выработка лагеря за 1945 г. достигла 7 014 988 руб. (104 % к плану), а средняя производительность труда выросла до 107,4 %

Таблица 3. Трудоспособность военнопленных Соломбальского лагеря № 211 в 1944–1948 гг.⁴⁸

Год	Трудовой фонд (%)	Нетрудовой фонд (%)
1944	19,0	81,0
1945	62,7	37,3
1946	91,5	8,5
1947	83,7	16,3
1948	84,5	15,5

negligence, being stored in the open and the ensuing corrosion⁵².

Despite the unfavorable situation in the first post-war years, the camp managed to maintain high production output. As of November 1, 1947, 89 % of its inmates were fit for work, 75 % were paid for work, 5 % were used as the camp service staff, average labor productivity amounted to 143 %, and the camp was 111 % self-sufficient. For the successful implementation of the production plan, head of the financial department of the camp T.G. Lisitsyn, labor inspector K.A. Vydro and output inspector P.G. Sidorov received bonuses⁵³. In 1945–1947, the administration of Camp No. 211 received 26,210 rubles as a bonus from the Arkhangelsk pulp and paper mill and the Solombala sulfate pulp mill⁵⁴.

To increase labor productivity among the inmates, labor competitions were held. The first attempts to organize them in early 1945 failed. However, over time, contracts with labor obligations were concluded not only between the teams but between the subcamps as well. Initially, the Romanians and Hungarians did better than the Germans. For example, in June–July 1945, Romanian foremen Bucarescu and Pejer and Hungarian foreman Geze reached average monthly labor productivity of 350 %, and on some days – 650–812 %. Among the Germans, the leaders were the teams of Kroeber and Herzog who worked in the mechanical shops. Their labor productivity was 150 to 200 %⁵⁵.

By the end of 1947, there were almost no teams left in the camp that failed to fulfill the production output norms, while in 1945 their share was 50 %. For example, the teams of Top, Fischer, Mihai, Gebelein, Marcin and Dotman fulfilled 242 to 364 % of the production output norm. In general,

380 people showed the fulfilment of the norm of over 150 %⁵⁶.

In July 1945, the Solombala sulfate pulp mill entrusted three imprisoned engineers with the management of individual production areas. Hecher was in charge of the construction of the drying shop, Grifelstein – in charge of the construction of the bath and laundry, Shinderu – in charge of inmates' work in the electrical department. Former head of the personnel department of the Solombala sulfate pulp mill A.P. Gorina recalled, "There were very smart people among them. The director immediately took one of them whose last name was Aleksander to the design bureau. Before that, our CHPP worked on wood, and Aleksander converted it to coal."⁵⁷

Information about the technical improvements in production processes proposed by inmates was recorded in the documents of the enterprises. For example, the order of the Solombala sulfate pulp mill dated March 27, 1947, contains information that engineer A. Horvat constructed a mechanical scale for weighing coal. Under the leadership of the chief engineer of the plant, he put into operation a machine for packing pulp that made it possible to cut five jobs, for which A. Horvat was paid a bonus of 400 rubles⁵⁸.

Technical innovations were actively implemented in the camp. For example, Lederer, on his own, designed and manufactured a machine for peeling potatoes, thereby freeing dozens of people from doing that job. Perlaki, in his free time, in addition to exceeding the production output norms, made a fan for the camp kitchen. These inmates received gratitude and gifts from the camp administration⁵⁹.

Due to the production needs, some inmates, mainly from among the foremen and skilled workers, became

и приблизилась к показателям кадровых рабочих. Благодаря военнопленным Соломбальский сульфат-целлюлозный завод в феврале 1945 г. выполнил план по производству целлюлозы на 195 %, бумаги – на 151 %, валовой продукции – на 193 %. Из-за того, что вся древесина, находившаяся на лесобирже, была переработана, пленным пришлось частично передать лесозаводу № 16-17⁵⁰.

Знания и опыт военнопленных оказались востребованными на Архангельском ЦБК. В августе 1946 г. сюда прибыло несколько вагонов с импортным оборудованием, полученным в ходе репарационных поставок. Военнопленные с соответствующей квалификацией использовались на установке, монтаже и пуске трофейных механизмов и приборов, переводе технической документации⁵¹. К сожалению, основная часть оборудования в результате халатного отношения, хранения под открытым небом и последовавшей вслед за этим коррозии была вскоре выбракована⁵².

Несмотря на неблагоприятные факторы первых послевоенных лет, лагерю удалось поддерживать высокие производственные показатели. На 1 ноября 1947 г. трудовой фонд в лагере составлял 89 %, выход военнопленных на оплачиваемые работы – 75 %, лагерная обслуга – 5 %, средняя производительность труда – 143 %, фактическая самоокупаемость лагеря – 111 %. За успешное выполнение производственно-финансового плана были премированы начальник финансового отдела лагеря Т.Г. Лисицын, инспектор по труду К.А. Выдро и инспектор-нормовщик П.Г. Сидоров⁵³. В 1945–1947 гг. со стороны Архангельского ЦБК и Соломбальского СЦЗ руководство лагеря № 211 получило в качестве премиального вознаграждения 26 210 руб.⁵⁴

Для повышения производительности труда среди военнопленных проводилось трудовое соревнование. Первые попытки его организации в начале 1945 г. окончились провалом. Однако со временем договоры с трудовыми обязательствами удалось заключить не только между бригадами, но и между лагерными отделениями. Первоначально румыны и венгры работали лучше, чем немцы. Так, бригады Букареску и Пежер (румынский сектор), Гезе (венгерский сектор) в июне–июле 1945 г. добились среднемесячной производительности труда 350 %, а в отдельные дни – от 650 до 812 %. Среди немцев передовыми считались бригады Кребера и Герцга, работавшие в механических мастерских. Они показывали производительность труда от 150 до 200 %⁵⁵.

К концу 1947 г. в лагере почти не осталось бригад, не выполняющих производственных норм, тогда как в 1945 г. таких была половина. Так, от 242 до 364 % выполняли трудовые задания бригады Топа, Фишера, Михая, Гебеляйна, Марчина, Дотмана. Общее число пленных, выполняющих нормы свыше 150 %, достигло 380 чел.⁵⁶

В июле 1945 г. Соломбальский сульфат-целлюлозный завод поручил трем военнопленным инженерам руководство отдельными производственными участками. Так, Хехер заведовал строительством сушильного цеха, Грифельштейн – строительством банно-прачечного комбината, Шиндери – работой военнопленных в электроотделе. Бывший начальник отдела кадров ССЦЗ А.П. Горина вспоминала: «Среди них были умнейшие люди. Одного из них, по фамилии Александер, директор сразу взял в конструкторское бюро. Наша ТЭЦ до этого работала только на древесном топливе, а Александер перевел ее на уголь»⁵⁷.

trusties and could move around without any convoy. For example, in subcamp No. 2, there were 143 such prisoners (8 Germans, 65 Hungarians, 70 Jews), who worked in the mechanical shops, the electrical department and the design bureau⁶⁰. They were given special passes that allowed them to freely leave the territory of the camp provided that they returned on time⁶¹.

With significant manpower, Camp No. 211 greatly helped enterprises of Arkhangelsk to fulfill their production plans. In 1945–1947, the timber yard, the timber fuel and transport departments of the Solombala sulfate pulp mill and the Arkhangelsk pulp and paper mill were entirely staffed with the camp inmates. Former enemy soldiers did all kinds of work from receiving and sawing wood to loading finished products. They processed up to 550 thousand solid cubic meters of wood per year, and 500 thousand tons of wood on average were loaded and unloaded annually. Prisoners of war maintained two lime kilns that burned 9,050 tons of limestone annually, made tools and spare parts in the mechanical shops and rewound electric motors. In 1945–1947, with the help of Camp No. 211, the Solombala sulfate pulp mill successfully fulfilled their production plans and became one of the leading enterprises of the country, holding the challenge banner of the Central Committee of the Papermakers' Union year on year.

Prisoners of war built seven warehouses, two wharfs, several roadways with a total length of seven kilometers, two factory clubs, a sports ground, a department store, an apartment building, renovated 50 residential buildings, etc⁶². Old-timers say that inmates improved the territory along Kirovskaya street with lawns, flower beds and plaster sculptures⁶³.

Former enemy soldiers also contributed to the construction of the Northern Fleet. In July 1945, Camp No. 211 sent some inmates to the Arkhangelsk shipyard of the Chief Directorate of the Northern Sea Route. According to archival documents, in December 1945, 94 prisoners of war worked at the shipyard⁶⁴. They launched 6 motorboats, a barge with a displacement of 50 tons, and about a dozen small river vessels. In addition to the main work, prisoners of war did other work for a total cost of 230 thousand rubles⁶⁵.

The camp workshops produced consumer goods: bowls, mugs, basins, buckets, shovels, rakes, watering cans, tables, cabinets, stools, baskets, shoes with wooden soles, etc. For example, in the first quarter of 1946, the plan was to produce consumer goods for a total cost of over 82 thousand rubles⁶⁶.

Production indicators of the Solombala camp in 1944–1948 are shown in Table 4.

Table 4. Production indicators of Solombala Camp No. 211 of the People's Commissariat of Internal Affairs-Ministry of Internal Affairs in 1944–1948⁶⁷

Year and indicators	1 quarter	2 quarter	3 quarter	4 quarter	Total per year
1944					
1. Manpower used in production*	–	–	–	1,039	1,039
2. Gross output	–	–	–	448,814	448,814
3. Daily wage of one POW	–	–	–	5-76	5-76

Сведения о внедрении военнопленными технических усовершенствований в производство зафиксированы в документации предприятий. К примеру, в приказе по ССЦЗ от 27 марта 1947 г. отмечалось, что инженер А. Хорват сконструировал механические весы для взвешивания каменного угля. Им же под руководством главного инженера завода был введен в эксплуатацию станок по упаковке целлюлозы, позволивший сократить пять рабочих мест, за что А. Хорвату было выплачено денежное вознаграждение в размере 400 рублей⁵⁸.

Технические изобретения активно внедрялись в лагерный быт. Так, пленный Ледерер самостоятельно сконструировал и изготовил машину для чистки картофеля, тем самым высвободил десятки человеческих рук. Военнопленный Перлаки, кроме перевыполнения производственных норм выработки, изготовил во внерабочее время вентилятор для кухни лагерного отделения. Руководством лагеря данным военнопленным была объявлена благодарность и вручены подарки⁵⁹.

В связи с производственной необходимостью некоторые военнопленные, в основном из числа бригадиров и квалифицированных рабочих, переводились на бесконвойный режим. К примеру, в лагерном отделении № 2 были расконвоированы 143 военнопленных (8 немцев, 65 венгров, 70 евреев), которые работали в механических мастерских, электроотделе и конструкторском бюро⁶⁰. Им выдавались специальные пропуска, позволявшие беспрепятственно покидать территорию лагеря, но в установленный срок они обязаны были вернуться в лагерь⁶¹.

Располагая значительными трудовыми ресурсами, лагерь № 211 оказывал предприятиям г. Архангельска существенную помощь в выполнении

производственных планов. Контингент лагеря в 1945–1947 гг. полностью обслуживал работу лесобиржи, лесотопливного и транспортного отделов Соломбальского СЦЗ и Архангельского ЦБК. Бывшие вражеские солдаты выполняли все виды работ, начиная с приема и распиловки древесины и заканчивая погрузкой готовой продукции. Их силами ежегодно принималось и перерабатывалось до 550 тысяч фестметров древесины, а среднегодовой объем погрузочно-разгрузочных работ превышал 500 тысяч тонн. «Узники войны» обслуживали две печи по обжигу извести, на которых ежегодно обжигалось 9050 тонн известкового камня, в механических мастерских изготавливали инструменты, запасные детали, осуществляли перемотку электромоторов. При помощи лагеря № 211 Соломбальский СЦЗ в 1945–1947 гг. успешно справлялся с выполнением производственного плана и числился в числе передовых предприятий страны, из года в год удерживая переходящее знамя ЦК Союза бумажников.

Военнопленными были построены семь складов, две товарные пристани, несколько мостовых для автомобильного движения общей протяженностью семь километров, два заводских клуба, спортплощадка, универмаг, многоквартирный жилой дом, отремонтированы 50 жилых домов и т.д.⁶² По воспоминаниям старожилов, пленными была благоустроена территория по улице Кировской с газонами, цветниками и гипсовыми скульптурами⁶³.

Внесли свой вклад бывшие неприятельские солдаты и в строительство Северного флота. В июле 1945 г. лагерем № 211 была организована подкомандировка на Архангельской судостроительной верфи Главсевморпути. Согласно архивным документам, в

End of Table

Year and indicators	1 quarter	2 quarter	3 quarter	4 quarter	Total per year
4. Labor productivity	–	–	–	62.1 %	62.1 %
5. Fulfillment of production plan	–	–	–	–	–
1945					
1. Manpower used in production	479	1,312	2,701	1,679	1,687
2. Gross output	357,140	1,170,856	2,993,582	2,493,410	7,014,998
3. Daily wage of one POW	9-51	12-00	14-03	14-18	13-49
4. Labor productivity	76.9 %	109.8 %	110.3 %	105.7 %	107.4 %
5. Fulfillment of production plan	–	–	–	–	104.0 %
1946					
1. Manpower used in production	2,095	2,332/41	3,515/122	3,324/123	2,888
2. Gross output	2,378,709	2,744,567	4,620,790	5,487,339	15,231,405
3. Daily wage of one POW	16-06	15-30	16-47	21-59	17-20
4. Labor productivity	118.4 %	136.1 %	140.0 %	120.5 %	129.4 %
5. Fulfillment of production plan	–	–	–	–	118.0 %
1947					
1. Manpower used in production	2,553/129	2,959/127	2,604/110	1,519/43	2,502
2. Gross output	4,018,663	4,230,708	4,607,726	2,420,732	15,277,829
3. Daily wage of one POW	20-44	18-82	22-10	20-35	20-40
4. Labor productivity	124.1 %	124.9 %	143.4 %	126.0 %	129.9 %
5. Fulfillment of production plan	–	–	–	–	102.9 %
1948					
1. Manpower used in production	1,477/31	–	–	–	1,477/31
2. Gross output	2,321,268	–	–	–	2,321,268
3. Daily wage of one POW	19-90	–	–	–	19-90
4. Labor productivity	124.4 %	–	–	–	124.4
5. Fulfillment of production plan	99.6 %	99.2 % ⁶⁸	–	–	99.4 %
Total gross output for the entire period					40,294,304
Fulfillment of production plans for the entire period					108.5 %

* In the line “Manpower used in production”, the numerator shows the number of working prisoners of war, the denominator – guards from prisoners of war.

In general, the total gross output of the camp was 40,294,304 rubles, and the camp maintenance cost was 34,587,868 rubles, i.e. the income from the camp operations exceeded 5.7 million rubles⁶⁹.

Truth be told, achievements of Camp No. 211 had its downside.

Excessive labor intensity resulted in deterioration of health⁷⁰, and sometimes even death of inmates. For example, on August 16, 1945 at the timber yard of the Arkhangelsk pulp and paper mill, five prisoners of war were hit by a cart loaded with timber. Yugoslavian Franz Progar,

декабре 1945 г. на Судоверфи работали 94 военнопленных⁶⁴. Их силами было спущено на воду 6 мотокатеров, баржа водоизмещением 50 тонн, около десятка мелких речных судов. Помимо основных работ военнопленными было выполнено прочих работ на сумму 230 тыс. руб.⁶⁵

Подсобные мастерские лагеря производили товары широкого потре-

бления: миски, кружки, тазы, ведра, лопаты, грабли, лейки, столы, шкафы, табуретки, корзины, обувь на деревянной подошве и т.п. К примеру, в 1-м квартале 1946 г. планировался выпуск предметов ширпотреба на сумму свыше 82 тыс. руб.⁶⁶

Производственная деятельность Соломбальского лагеря за 1944–1948 годы представлена в табл. 4.

Таблица 4. Производственная деятельность Соломбальского лагеря НКВД-МВД № 211 в 1944–1948 гг.⁶⁷

Показатели	1-й квартал	2-й квартал	3-й квартал	4-й квартал	За год
1944					
1. Выход на производство*	—	—	—	1039	1039
2. Сумма валовой выработки	—	—	—	448814	448814
3. Дневной заработок 1в/пл	—	—	—	5-76	5-76
4. Производительность труда	—	—	—	62,1 %	62,1 %
5. Выполнение производственно-финансового плана	—	—	—	—	—
1945					
1. Выход на производство	479	1312	2701	1679	1687
2. Сумма валовой выработки	357140	1170856	2993582	2493410	7014998
3. Дневной заработок 1в/пл	9-51	12-00	14-03	14-18	13-49
4. Производительность труда	76,9 %	109,8 %	110,3 %	105,7 %	107,4 %
5. Выполнение производственно-финансового плана	—	—	—	—	104,0 %
1946					
1. Выход на производство	2095	2332/41	3515/122	3324/123	2888
2. Сумма валовой выработки	2378709	2744567	4620790	5487339	15231405
3. Дневной заработок 1в/пл	16-06	15-30	16-47	21-59	17-20
4. Производительность труда	118,4 %	136,1 %	140,0 %	120,5 %	129,4 %
5. Выполнение производственно-финансового плана	—	—	—	—	118,0 %
1947					
1. Выход на производство	2553/129	2959/127	2604/110	1519/43	2502
2. Сумма валовой выработки	4018663	4230708	4607726	2420732	15277829
3. Дневной заработок 1в/пл	20-44	18-82	22-10	20-35	20-40
4. Производительность труда	124,1 %	124,9 %	143,4 %	126,0 %	129,9 %
5. Выполнение производственно-финансового плана	—	—	—	—	102,9 %

born in 1921, died from a head injury, Yugoslavian Marko Shnidarlich, born in 1924, suffered a concussion. The materials related to the incident were sent to the public prosecutor's office of the Isakogorka district of Arkhangelsk for investigation⁷¹. However, safety violations persisted. In 1946 alone, there were 159 incidents in the camp, with 180 prisoners of war injured, including two fatal incidents⁷².

In connection with the repatriation, as well as sending some prisoners of war to the Donbass coal mines, the number of inmates of Camp No. 211 reduced to 2,333 people by October 1947. In January 1948, the camp included four subcamps: subcamp No. 1 (Arkhangelsk) for 900 people at the Solombala sulfate pulp mill, subcamp No. 2 (Arkhangelsk) for 600 people at the Arkhangelsk pulp and paper mill, subcamp No. 3 (Molotovsk) for 500 people at naval construction site No. 203, subcamp No. 4 (Lomovoye

junction) for 300 people at the quarry of construction site No. 203⁷³.

In May 1948, subcamp No. 3 in Molotovsk was closed, and its inmates were transferred to subcamps No. 2 and No. 4. As of June 1, 1948, there were 1,711 people in three subcamps: 839 in subcamp No. 1 (Solombala sulfate pulp mill), 444 in subcamp No. 2 (Arkhangelsk pulp and paper mill), and 428 in subcamp No. 4 (Lomovoye quarry)⁷⁴.

By order of the Ministry of Internal Affairs of the USSR No. 00915 dated July 29, 1948, Camp No. 211 was relocated to the town of Vytegra, Vologda region. The administration of Camp No. 211 in Arkhangelsk and its subcamps was disbanded, and the remaining inmates were concentrated in subcamp No. 2 at the Arkhangelsk pulp and paper mill, with some sent to the Lomovoye junction. By order of the Ministry of Internal Affairs No. 001240 of October 19, 1948, the subcamp at the Arkhangelsk pulp and paper mill was closed⁷⁵.

References

* Transl. Yu. Drakunova.

¹ Arkhangelsk – frontu. Kakoy vklad v Pobedu vnesla Arkhangel'skaya oblast? [Arkhangelsk – for the front. What contribution did the Arkhangelsk region make to the Victory?] // Argumenty i Fакты Weekly. 2015. No. 19. URL: https://arh.aif.ru/society/arhangel'sk_frontu_kakoy_vklad_v_pobedu_vnesla_arhangel'skaya_oblast (accessed: 13.04.2021).

² Sulfat. Istoriya povsednevnosti, 1930-e–1960-e [Sulfate. The history of everyday life, the 1930s–1960s]. Ed. V.I. Korotaev. Arkhangelsk, 2010. P. 30.

³ Calculated according to: Upadyshev, N.V. GULAG na Arkhangel'skom Severe: 1919–1953 gody [GULAG in the Arkhangelsk North: 1919–1953]. Monograph. Arkhangelsk, 2004. P. 175.

⁴ Kuzminykh, A.L. Voyennyy plen i internirovannyye v SSSR. (1939–1956) [War captivity and internees in the USSR. (1939–1956)] Monograph. Vologda, 2016. Pp. 456–457.

⁵ Voyennoplennyye v SSSR. 1939–1956. Dokumenty i materialy [Prisoners of war in the USSR. 1939–1956. Documents and materials]. Ed. M.M. Zagorulko. Moscow, 2000. P. 584.

⁶ Ibid. Pp. 584–586.

⁷ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 59. Sheets 158–160.

⁸ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheet 7.

⁹ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 50. File with inspection reports on the state of the graves of prisoners of war for 1946. Sheet 54.

¹⁰ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheet 8.

¹¹ Russian State Military Archive. Fund 8/p. Series 5. File 1. Sheets 93–97.

¹² State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheet 9.

¹³ Ibid. Sheet 10.

Окончание табл. 4

Показатели	1-й квартал	2-й квартал	3-й квартал	4-й квартал	За год
1948					
1. Выход на производство	1477/31	—	—	—	1477/31
2. Сумма валовой выработки	2321268	—	—	—	2321268
3. Дневной заработок 1в/пл	19-90	—	—	—	19-90
4. Производительность труда	124,4 %	—	—	—	124,4
5. Выполнение производственно-финансового плана	99,6 %	99,2 % ⁶⁸	—	—	99,4 %
Общая сумма валовой выработки за все годы					40294304
Выполнение производственно-финансового плана за все годы					108,5 %

* В графе «Выход на производство» в числителе показаны работавшие военно-пленные, в знаменателе — охрана из военнопленных.

В целом совокупная валовая выработка лагеря составила 40 294 304 руб., а расходы на содержание лагеря — 34 587 868 руб., т.е. доход от деятельности лагеря превысил 5,7 млн руб.⁶⁹

Справедливости ради следует заметить, что у трудовых достижений лагеря № 211 была и обратная сторона. Чрезмерная интенсификация труда приводила к потере здоровья⁷⁰, а иногда и смерти военнопленных. К примеру, 16 августа 1945 г. на лесобирже Архангельского ЦБК пять военнопленных были сбиты груженой тележкой с лесоматериалами. При этом югослав Франц Прогар, 1921 года рождения, погиб от черепно-мозговой травмы, югослав Марко Шнидарлич, 1924 года рождения, получил сотрясение мозга. Материалы были направлены прокурору Исакогорского района г. Архангельска для расследования и привлечения виновных к уголовной ответственности⁷¹. Впрочем, после этого нарушение техники безопасности продолжалось. Только в 1946 г. в лагере имели место 159 случаев производственного травматизма, в которых пострадали 180 военно-

пленных, в том числе два со смертельным исходом⁷².

В связи с репатриацией, а также отправкой части военнопленных на угольные шахты Донбасса, контингент лагеря № 211 к октябрю 1947 г. сократился до 2333 чел. В январе 1948 г. в составе лагеря числились четыре лаготделения: № 1 (г. Архангельск) на 900 чел. при Соломбальском сульфат-целлюлозном заводе, № 2 (г. Архангельск) на 600 чел. при Архангельском целлюлозно-бумажном комбинате, № 3 (г. Молотовск) на 500 чел. при военно-морском строительстве № 203, № 4 (разъезд Ломовое) на 300 чел. при карьере строительства № 203⁷³.

В мае 1948 г. лагерное отделение № 3 в Молотовске было расформировано, а его контингент переведен в лагерные отделения № 2 и № 4. На 1 июня 1948 г. в лагере содержалось 1711 чел., которые размещались в трех лагерных отделениях: № 1 (Соломбальский СЦЗ) — 839 чел., № 2 (Архангельский ЦБК) — 444 чел., № 4 (карьер Ломовое) — 428 чел.⁷⁴

На основании приказа МВД СССР № 00915 от 29 июля 1948 г. лагерь

- ¹⁴ Ibid. Sheet 13.
- ¹⁵ Ibid. Sheet 44.
- ¹⁶ Severodvinsk: ispytaniye na prochnost: ocherki, vospominaniya, issledovaniya [Severodvinsk: a major test: essays, recollections, studies]. Ed. A. Maslennikov. Severodvinsk, 1998. P. 160.
- ¹⁷ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheet 17.
- ¹⁸ Calculated according to: State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheet 23.
- ¹⁹ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. Series 1. File 9. Sheets 59–60.
- ²⁰ Section of Social and Political History Documents of the State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 1451. Series 1. File 407. Sheets 2 back, 24.
- ²¹ Ibid. Sheets 24–25.
- ²² Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 74. Sheets 2–4.
- ²³ Ibid. File 62. Sheet 287.
- ²⁴ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheets 44 back – 45.
- ²⁵ Ibid. Sheet 70.
- ²⁶ Ibid. Sheets 63–63 back.
- ²⁷ Russian State Military Archive. Fund 8/p. Series 5. File 1. Sheets 93–97.
- ²⁸ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. File 9. Sheets 78 back – 79.
- ²⁹ Quote from: Kuzminykh, A.L. Inostrannyye voyennoplennyye i internirovannyye v Arkhangel'skoy oblasti (1944–1948) [Foreign prisoners of war and internees in the Arkhangelsk region (1944–1948)]. Monograph. In 2 vols. Vologda, 2020. Vol. 1: Uchrezhdeniya dlya sodержaniya voyennoplennykh i internirovannykh v Arkhangel'skoy oblasti. Ocherki i dokumenty [Institutions for prisoners of war and internees in the Arkhangelsk region. Essays and documents]. P. 153.
- ³⁰ Section of Social and Political History Documents of the State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 1451. Series 1. File 410. Sheets 104–105; Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 29.
- ³¹ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 30.
- ³² Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. File 50. File with inspection reports on the state of the graves of prisoners of war for 1946. Sheet 45.
- ³³ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 24.
- ³⁴ Ostrochenko, M.M., Ostrochenko A.M. Severodvinsk – gorod korabelov. Istoricheskiy ocherk [Severodvinsk, a city of shipbuilders. Historical sketch]. Severodvinsk, 1997. Pp. 36–37; Burllov, A.N. A ty mne, ulitsa rodnaya...: O Molotovske-Severodvinske, o druz'yakh-tovarishchakh i nemnogo o sebe [And you, my dear street ...: About Molotovsk-Severodvinsk, about friends and a little about myself]. Severodvinsk, 2000. Pp. 81–83; Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 26.
- ³⁵ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 31.
- ³⁶ Ibid. Sheet 1a; State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. Series 1. Administration of Prisoners of war and Internees Camp No. 211 of the Ministry of Internal Affairs of the Arkhangelsk region. 1944–1948. Historical reference. Sheet 1.
- ³⁷ Russian State Military Archive. Fund 8/p. Series 5. File 5. Sheet 84.
- ³⁸ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. Series 1. File 12. Sheet 1.
- ³⁹ Ibid. Sheet 58.
- ⁴⁰ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheets 17–18.
- ⁴¹ Ibid. Series 9v. File 78. Sheet 36.
- ⁴² Ibid.. Series 35a. File 32. Sheet 19.
- ⁴³ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Vologda Region. Fund 6. Series 1. File 467. Sheets 213–215; Voyennoplennyye v SSSR... Pp. 612–613.
- ⁴⁴ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. Series 1. File 41. Sheets 32–33.
- ⁴⁵ Ibid. File 42. Sheet 168.
- ⁴⁶ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheets 10–11.
- ⁴⁷ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 75. Sheets 109–113.
- ⁴⁸ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 81.
- ⁴⁹ Calculated according to: Section of Social and Political History Documents of the State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2018. Series 1. File 22. Sheet 84; File 27. Sheet 43.
- ⁵⁰ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2246. Series 1. File 133. Sheet 40.
- ⁵¹ Ibid. Fund 3543. Series 1. File 111. Sheets 285, 289.
- ⁵² Ibid. File 175. Sheets 411–413.

№ 211 был передислоцирован в г. Вытегру Вологодской области. Управление лагеря № 211 в Архангельске и лагерные отделения были расформированы, а оставшийся контингент сконцентрирован в лаготделении № 2

при Архангельском ЦБК с подкомандировкой на ст. Ломовое. На основании приказа МВД № 001240 от 19 октября 1948 г. лаготделение на Архбумкомбинате было расформировано полностью⁷⁵.

Приложения

¹ Архангельск – фронту. Какой вклад в Победу внесла Архангельская область? // Аргументы и факты. 2015. № 19. URL: https://arh.aif.ru/society/arhangel'sk_frontu_kakoy_vklad_v_pobedu_vnesla_arhangel'skaya_oblast (дата обращения: 13.04.2021).

² Сульфат. История повседневности, 1930-е–1960-е годы / сост.: В.И. Коротаев. Архангельск, 2010. С. 30.

³ Рассчитано по данным: Упадышев Н.В. ГУЛАГ на Архангельском Севере: 1919–1953 годы: моногр. Архангельск, 2004. С. 175.

⁴ Кузьминых А.Л. Военный плен и интернированные в СССР (1939–1956 гг.): моногр. Вологда, 2016. С. 456–457.

⁵ Военнопленные в СССР. 1939–1956. Документы и материалы / под ред. М.М. Загорулько. М., 2000. С. 584.

⁶ Там же. С. 584–586.

⁷ Архив УМВД России по Архангельской области (АО). Ф. 3. Д. 59. Л. 158–160.

⁸ ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 7.

⁹ Архив УМВД России по АО. Ф. 50. Дело с актами проверки состояния захоронений военнопленных за 1946 г. Л. 54.

¹⁰ ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 8.

¹¹ Российский государственный военный архив (далее – РГВА). Ф. 8/п. Оп. 5. Д. 1. Л. 93–97.

¹² ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 9.

¹³ Там же. Л. 10.

¹⁴ Там же. Л. 13.

¹⁵ Там же. Л. 44.

¹⁶ Северодвинск: испытание на прочность: очерки, воспоминания, исследования / ред.-сост. А. Масленников. Северодвинск, 1998. С. 160.

¹⁷ ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 17.

¹⁸ Рассчитано по данным: ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 23.

¹⁹ ГААО. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 9. Л. 59–60.

²⁰ Отдел документов социально-политической истории Государственного архива Архангельской области (далее – ОДСПИ ГААО). Ф. 1451. Оп. 1. Д. 407. Л. 2 об., 24.

²¹ Там же. Л. 24–25.

²² Архив УМВД России по АО. Ф. 3. Д. 74. Л. 2–4.

²³ Там же. Д. 62. Л. 287.

²⁴ ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 44 об. – 45.

²⁵ Там же. Л. 70.

²⁶ Там же. Л. 63–63 об.

²⁷ РГВА. Ф. 8/п. Оп. 5. Д. 1. Л. 93–97.

²⁸ ГААО. Ф. 2577. Д. 9. Л. 78 об. – 79.

²⁹ Цит. по: Кузьминых А.Л. Иностранцы военнопленные и интернированные в Архангельской области (1944–1948 гг.): моногр.: в 2 т. Вологда, 2020. Т. 1: Учреждения для содержания военнопленных и интернированных в Архангельской области. Очерки и документы. С. 153.

³⁰ ОДСПИ ГААО. Ф. 1451. Оп. 1. Д. 410. Л. 104–105; РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 29.

³¹ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 30.

³² Архив УМВД России по АО. Ф. 50. Дело с актами проверки состояния захоронений военнопленных за 1946 г. Л. 45.

³³ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 24.

³⁴ Остроченко М.М., Остроченко А.М. Северодвинск – город корабелов. Исторический очерк. Северодвинск, 1997. С. 36–37; Бурлов А.Н. А ты мне, улица родная...: о Молотовске-Северодвинске, о друзьях-товарищах и немного о себе. Северодвинск, 2000. С. 81–83; РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 26.

⁵³ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 83. Sheets 325–326.

⁵⁴ Calculated according to: State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2246. Series 1. File 133. Sheet 134; File 144. Sheet 234; Fund 3543. Series 1. File 87. Sheets 28, 35, 58, 64; File 111. Sheets 90, 158; File 110. Sheets 68, 89, 98, 127, 137, 184, 192; File 143. Sheets 101, 112, 162, 177; File 144. Sheet 251; File 175. Sheets 276, 344–357, 485, 596.

⁵⁵ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheets 58–59.

⁵⁶ *Ibid.* Sheets 28–29.

⁵⁷ Sulfat. *Istoriya povsednevnosti...* P. 31.

⁵⁸ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2246. Series 1. File 159. Sheet 76.

⁵⁹ *Ibid.* Fund 2577. Series 1. File 41. Sheets 108–109.

⁶⁰ *Ibid.* File 46. Sheets 61–62.

⁶¹ Lutyanova, I. *Chtoby ne byli vragami* [In order not to be enemies] // *Pravda Severa*. 1997. October 9. P. 11.

⁶² Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheets 25–26.

⁶³ Sulfate. *Istoriya povsednevnosti...* P. 53.

⁶⁴ Russian State Military Archive. Fund 8/p. Series 5. File 1. Sheet 75.

⁶⁵ *Ibid.* Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 27.

⁶⁶ State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. Series 1. File 41. Sheets 140–141.

⁶⁷ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheets 21–22.

⁶⁸ For May and June 1948.

⁶⁹ Kuzminykh, A.L. *Arhipelag GUPVI na Evropeyskom Severe SSSR (1939–1949)* [Main Administration for Prisoners of War and Internees Archipelago in the European North of the USSR (1939–1949)]. Moscow, 2017. P. 228.

⁷⁰ The list of extremely harmful and dangerous professions (December 1945) of prisoners of war at the Arkhangelsk enterprises included 36 items: chlorine workers, acid makers, bleach workers, stokers of cremation furnaces, water tenders, boiler cleaners, greasers, lead solderers, digester operators, etc. See: State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 2577. Series 1. File 1. Sheet 94.

⁷¹ Russian State Military Archive. Fund 8/p. Series 5. File 1. Sheet 21.

⁷² State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 3543. Series 1. File 175. Sheet 132.

⁷³ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 85. Sheet 1.

⁷⁴ Russian State Military Archive. Fund 1/p. Series 35a. File 32. Sheet 13; Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 86. Sheets 7–8.

⁷⁵ Archive of the Department of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation for the Arkhangelsk Region. Fund 3. File 86. Sheets 114–115, 197; State Archive of the Arkhangelsk Region. Fund 3543. Series 1. File 176. Sheet 274.

- ³⁵ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 31.
- ³⁶ Там же. Л. 1а; ГААО. Ф. 2577. Оп. 1. Управление лагеря военнопленных и интернированных № 211 УМВД Архангельской области. 1944–1948 гг. Историческая справка. Л. 1.
- ³⁷ РГВА. Ф. 8/п. Оп. 5. Д. 5. Л. 84.
- ³⁸ ГААО. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 12. Л. 1.
- ³⁹ Там же. Д. 5. Л. 58.
- ⁴⁰ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 17–18.
- ⁴¹ Там же. Оп. 9в. Д. 78. Л. 36.
- ⁴² Там же. Оп. 35а. Д. 32. Л. 19.
- ⁴³ Архив УМВД России по Вологодской области (ВО). Ф. 6. Оп. 1. Д. 467. Л. 213–215; Военнопленные в СССР... С. 612–613.
- ⁴⁴ ГААО. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 41. Л. 32–33.
- ⁴⁵ Там же. Д. 42. Л. 168.
- ⁴⁶ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 10–11.
- ⁴⁷ Архив УМВД России по АО. Ф. 3. Д. 75. Л. 109–113.
- ⁴⁸ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 81.
- ⁴⁹ Рассчитано по данным: ОДСПИ ГААО. Ф. 2018. Оп. 1. Д. 22. Л. 84; Д. 27. Л. 43.
- ⁵⁰ ГААО. Ф. 2246. Оп. 1. Д. 133. Л. 40.
- ⁵¹ Там же. Ф. 3543. Оп. 1. Д. 111. Л. 285, 289.
- ⁵² Там же. Д. 175. Л. 411–413.
- ⁵³ Архив УМВД России по АО. Ф. 3. Д. 83. Л. 325–326.
- ⁵⁴ Рассчитано по данным: ГААО. Ф. 2246. Оп. 1. Д. 133. Л. 134; Д. 144. Л. 234; Ф. 3543. Оп. 1. Д. 87. Л. 28, 35, 58, 64; Д. 111. Л. 90, 158; Д. 110. Л. 68, 89, 98, 127, 137, 184, 192; Д. 143. Л. 101, 112, 162, 177; Д. 144. Л. 251; Д. 175. Л. 276, 344–357, 485, 596.
- ⁵⁵ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 58–59.
- ⁵⁶ Там же. Д. 32. Л. 28–29.
- ⁵⁷ Сульфат. История повседневности... С. 31.
- ⁵⁸ ГААО. Ф. 2246. Оп. 1. Д. 159. Л. 76.
- ⁵⁹ Там же. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 41. Л. 108–109.
- ⁶⁰ Там же. Д. 46. Л. 61–62.
- ⁶¹ Лутьянова И. Чтобы не были врагами // Правда Севера. 1997. 9 окт. С. 11.
- ⁶² РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 25–26.
- ⁶³ Сульфат. История повседневности... С. 53.
- ⁶⁴ РГВА. Ф. 8/п. Оп. 5. Д. 1. Л. 75.
- ⁶⁵ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 27.
- ⁶⁶ ГААО. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 41. Л. 140–141.
- ⁶⁷ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 21–22.
- ⁶⁸ За май и июнь 1948 г.
- ⁶⁹ Кузьминых А.Л. Архипелаг ГУПВИ на Европейском Севере СССР (1939–1949 гг.). М., 2017. С. 228.
- ⁷⁰ Список особо вредных и опасных профессий (декабрь 1945 г.), на которых были заняты военнопленные на предприятиях Архангельска, включал 36 наименований: хлорщики, кислотчики, отбельщики, истопники кремационных печей, кочегары, котлочисты, смазчики, паяльщики по свинцу, варщики целлюлозы и т.п. См.: ГААО. Ф. 2577. Оп. 1. Д. 1. Л. 94.
- ⁷¹ РГВА. Ф. 8/п. Оп. 5. Д. 1. Л. 21.
- ⁷² ГААО. Ф. 3543. Оп. 1. Д. 175. Л. 132.
- ⁷³ Архив УМВД России по АО. Ф. 3. Д. 85. Л. 1.
- ⁷⁴ РГВА. Ф. 1/п. Оп. 35а. Д. 32. Л. 13; Архив УМВД России по АО. Ф. 3. Д. 86. Л. 7–8.
- ⁷⁵ Архив УМВД России по АО. Ф. 3. Д. 86. Л. 114–115, 197; ГААО. Ф. 3543. Оп. 1. Д. 176. Л. 274.

G.V. Shaverina

GULAG AND NORTHERN CONVOYS (ON THE MATERIALS OF YAGRINSKY LABOUR CAMP)*

Builders of the Molotov section of the Arkhangelsk commercial port and Lend-Lease. Official sources, historians, and regional ethnographers tend to insufficiently estimate the contribution of numerous labour camps and colonies' prisoners in the Soviet Union to strengthening the country's defense during the Second World War. Yagrinsky labour camp (the labour camp located in Yagry) is no exception.

In some publications about lend-lease, when referring to Molotovsk (the former name of Severodvinsk) section of the Arkhangelsk sea trade port, there is a mention of the fact that the port was built by the construction brigade No. 203 and the Yagrinsky labour camp of the NKVD (People's Commissariat for Internal Affairs).

Initially, the construction of a commercial port in Molotovsk was not envisaged, since a defense shipbuilding plant was being built.

The outbreak of the Second World War brought about changes in the plans as it became necessary to receive and handle Lend-Lease cargo arriving by the North Atlantic route.

Out of five sections of the Arkhangelsk Sea Trade Port, only *Ekonomiya* and *Bakaritsa* were suitable for import-export operations. Yet, even they were not able to accept deepwater ocean vessels without improving the port facilities and carrying out dredging works.

In addition, pilotage of ships to Arkhangelsk in winter due to



hummocking at the mouth of the Northern Dvina, especially in a harsh winter, was practically excluded.

The Resolution of the Council of People's Commissars dated September 17, 1941 "On ensuring year-round operation of the Arkhangelsk port" and the State Defense Committee Resolution dated November 9 "On the Arkhangelsk port" started expansion and reconstruction of the Arkhangelsk port and the construction of the Molotovsk section of the port

In the future Molotovsk section of the Arkhangelsk Sea Trade Port there were no proper wharfs, no warehouses and storage areas, no access roads, no mechanization equipment, no office premises. All these facilities were to be created in the shortest possible time in very harsh winter weather. First of all,

Г.В. Шаверина

ГУЛАГ И СЕВЕРНЫЕ КОНВОИ (ПО МАТЕРИАЛАМ ЯГРИНЛАГА)

Строители Молотовского участка Архангельского морского торгового порта и ленд-лиз. В официальных источниках, в работах историков и краеведов недостаточно оценивается вклад заключенных многочисленных исправительно-трудовых лагерей и колоний Советского Союза в укрепление обороноспособности страны в годы Великой Отечественной войны. Ягринский исправительно-трудовой лагерь (ИТЛ) не является исключением.

В некоторых публикациях о ленд-лизе, когда речь идет о Молотовском участке Архангельского морского торгового порта, есть упоминания о том, что возведением порта занималось строительство № 203 и Ягринский ИТЛ НКВД. Изначально в Молотовске строительство торгового порта не предусматривалось, так как возводился судостроительный завод оборонного значения. Планы вынужденно менялись с началом Великой Отечественной войны в связи с возникшей необходимостью приема и обработки грузов по ленд-лизу, поступающих североатлантическим путем.

Из пяти участков Архангельского морского торгового порта только Экономика и Бакарица были пригодны для импортно-экспортных операций. Но и они без улучшения портового хозяйства и проведения дноуглубительных работ были не в состоянии принимать глубоководные океанские суда. Кроме того, проводка судов в Архангельск зимой из-за торошения льдов в устье

Северной Двины, особенно в суровую зиму, была практически исключена.

Начало расширению и реконструкции Архангельского порта и строительству Молотовского участка порта положило Постановление Совета народных комиссаров от 17 сентября 1941 г. «Об обеспечении круглогодичной работы Архангельского порта» и Постановление ГКО от 9 ноября «Об Архангельском порте». На будущем Молотовском участке Архангельского морского торгового порта не было ни хороших причалов, ни складов и складских площадок, ни подъездных путей, ни средств механизации, ни служебных помещений. Все это предстояло создать в кратчайший срок в условиях суровой зимы. Прежде всего нужно было построить сплошную линию причалов. О проблемах и ходе строительных работ в Молотовске можно судить по материалам протоколов совещаний, справок и актов, хранящихся в Государственном архиве Архангельской области (ГААО).

Основой для порта должны были стать три временных причала завода № 402 общей длиной 586 пог. метров раскинутых на полигоне в 2-х километрах. Причалы имели длину: № 1 (западный) – 216 пог. метров, № 2 (центральный) – 200, № 3 (восточный) – 170. Подготовительные работы были начаты осенью 1941 г.¹

6 декабря 1941 г. в обкоме партии состоялось совещание с участием уполномоченного ГКО СССР И.Д. Па-

it was necessary to build a continuous line of wharfs.

The problems and progress of construction work in Molotovsk can be judged by the materials of the minutes of the meetings, certificates and acts stored in the Department of Social and Political History Documents (DSPHD) of the State Archive of Arkhangelsk region.

The basis for the port was to be three temporary wharfs of the plant No. 402 with a total length of 586 running metres spread out on a testing ground in 2 kilometers. The wharfs had the following lengths: No. 1 (western) – 216 running metres, No. 2 (central) – 200 metres, No. 3 (eastern) – 170 metres. Preparatory work began in the autumn of 1941¹.

On December 6, 1941, in the regional party committee, a meeting took place on the readiness of the wharfs in Molotovsk to receive ships. The meeting was held with the participation of the USSR State Defense Committee commissioner I.D. Papanin. The regional committee secretary Ogorodnikov said in his speech that construction brigade No 203 had failed to implement the plan to prepare three wharfs to receive foreign ships by November 25th.

The second wharf was not ready to receive ships. The extension and expansion of the third wharf had not been carried out either. Ogorodnikov threatened the acting head of construction Protopopov and the head of the political department of construction Gorbachev that if the wharfs and the railway were not completed in the coming days, no one would forgive them and both would be imprisoned.

In addition, the secretary of the regional committee warned the heads of the construction site that in the coming days a decision would be made to build additional wharfs to receive

four more ships. Construction brigade No. 203 within one-two days was to calculate the need for everything necessary for the construction of wharfs, taking into account their completion before January 20, 1942.

The acting head of Construction brigade No. 203, Chief Engineer Protopopov explained the reasons for the delay in the construction of the second wharf by the fact that they did not have time to prepare the site before the onset of frost.

In addition, he noted the shortage of manpower: only 11000 prisoners could work, 7000 people were in the camp for the sick, there were only 616 carpenters among prisoners and about 100 carpenters-civilians. It was necessary to additionally have 1500 carpenters and 60 pile drivers, who were then engaged in the construction of the Kuznechevsky bridge in Arkhangelsk.

There was only 15 days of food left in the camp, no new funds were received.

And, nevertheless, he assured the meeting participants that the work on the construction of the wharfs would be completed by December 12 and the port would be able to receive 5 ships simultaneously².

Besides the wharfs themselves, port facilities were to be created.

On February 2, 1942, representatives of the Arkhangelsk and Molotovsk sections of the port and construction brigade No. 203 signed an act, which provided for the entire scope of work and a list of necessary materials for construction work in the Molotovsk port³.

In practice, these volumes of work, somewhat reduced and with an indication of specific terms, were enshrined in State Defense Committee Resolution No.-1430 of March 12, 1942 "On measures to expand import and export operations in the Arkhangelsk

панина по вопросу готовности причалов в Молотовске к приему кораблей. Секретарь обкома П. Огородников в своем выступлении говорил о том, что строительство № 203 провалило решение о подготовке трех причалов к приему иностранных судов в срок до 25 ноября. Не готов к приему кораблей 2-й причал. Не проведены работы по удлинению и расширению 3-го причала. Пригрозил и.о. начальнику строительства Протопопову и начальнику политотдела строительства Горбачеву: если причалы и железная дорога не будут сделаны в ближайшие дни, то никто им этого не простит, и оба будут посажены. Кроме того, предупредил руководителей стройки, что в ближайшие дни будет принято решение о возведении дополнительных причалов для приема еще 4-х кораблей. Строительство № 203 в течение 1–2 дней должно подсчитать потребность во всем необходимом для устройства причалов с учетом окончания их до 20 января 1942 г.

Протопопов объяснил причины задержки строительства 2-го причала тем, что не успели до наступления морозов провести рефулирование площадки. Кроме того, он отметил нехватку рабочей силы: на работу выходит всего 11 000 человек заключенных, 7 000 человек в лагере больных, плотников всего 616 человек заключенных и около 100 вольнонаемных. Необходимо еще дополнительно иметь 1500 плотников и 60 сваебойщиков, которые сейчас заняты на строительстве Кузнечевского моста. Продовольствия в лагере осталось только на 15 дней, новых фондов не получили. И тем не менее заверил участников совещания, что работы по строительству причалов будут завершены к 12 декабря и порт сможет принимать одновременно 5 кораблей². Кроме самих причалов

предстояло создать портовое хозяйство. Представители Архангельского и Молотовского участков порта и строительства № 203 2 февраля 1942 г. подписали акт, в котором был предусмотрен весь объем работ и перечень необходимых материалов для строительных работ в Молотовском порту³.

Практически эти объемы работ, несколько уменьшенные и с указанием конкретных сроков, были закреплены в Постановлении ГКО за №-1430 от 12 марта 1942 г. «О мероприятиях по расширению импортно-экспортных операций в Архангельском порту», которое обязало НКВД СССР (т. Завенягина) выполнить следующие работы в Молотовске:

- к 1 мая отремонтировать существующие причалы № 1, 2, и 3 и построить грузовую площадку и 2 склада у этих причалов;

- к 1 июня перенести нефтяной причал за причал № 1 и оборудовать его для обработки нефтепродуктов;

- к 1 сентября построить 370 пог. метров нового причального фронта между причалами № 1 и № 2 и провести дноуглубительные работы на подходов каналах и у причалов с обеспечением подхода судов с осадкой 26 футов к существующим причалам;

- к 1 октября закончить строительство складов, служебных зданий, подъездных путей и водопровода. Обязать Госплан СССР предусмотреть в плане капитального строительства на 1942 г. для выполнения указанных работ капиталовложения для НКВД СССР для строительства в Молотовске в размере 5,0 млн рублей.

Перечень объектов, подлежащих выполнению ГУЛАГом НКВД в Молотовске к 1 октября 1942 г. в их натуральных показателях, был изложен в приложении к постановлению. Это постройка двух крытых складов

port”, which obliged the People’s Commissariat for Internal Affairs of the USSR (Comrade Zavenyagin) to perform the following works in Molotovsk:

- by May 1, to repair the existing wharfs No. 1, 2, and 3 and build a cargo area and 2 warehouses at these wharfs;
- by June 1, to move the oil jetty and equip it for processing oil products beyond wharf No. 1;
- by September 1, to build 370 running meters of a new wharf front between wharfs No. 1 and No. 2 and carry out dredging works on approach canals and at wharfs to ensure the approach of vessels with a draft of 26 feet to the existing wharfs;
- by October 1, to complete the construction of warehouses, office buildings, driveways paths and water supply;
- to oblige the State Planning Committee of the USSR to provide in the capital construction plan for 1942 capital investments for the People’s Commissariat for Internal Affairs of the USSR in the amount of 5.0 million rubles for construction in Molotovsk.

The list of objects to be carried out by the GULAG of the NKVD in Molotovsk by October 1, 1942 in their physical terms is set out in the appendix to the Resolution. This is the construction of 2 covered warehouses with an area of 3,200 sq.m., 2 sheds with an area of 3,200 sq.m., cargo platforms with an area of 10,000 sq.m., the construction of auto-carriage roads with a length of 4,000 running metres, arrangement of suspended train tracks with a length of 6,000 running metres, 800 running metres of crane runways, 740 running metres of water supply, office and production buildings of 500 square metres, a canteen and the building of the port administration. In addition, the list included power

supply, communications, improvement and fencing of the port.

The bill of materials allocated by the People’s Commissariat for Internal Affairs of the USSR for the construction of a port in Molotovsk reads:

1. 10,000 cubic metres of hydrotechnic and pile timber.
2. 3500 cubic metres of round wood.
3. 4 500 cubic metres of sawn timber.
4. 20 tons of nails
5. 1,000 rolls of roofing cardboard
6. 300 tons of cement
7. 9 600 pieces of railway sleepers

Paragraph 13 of the resolution deserves particular attention in the light of the topic under discussion. It reads: “Without the permission of the State Defense Committee it is prohibited to impose on the Arkhangelsk camps of the People’s Commissariat for Internal Affairs of the USSR the construction of other facilities, except for those provided for by this resolution and the plan of the NKVD of the USSR.

Signature – Chairman of the State Defense Committee I. Stalin.

The builders had to carry out work on the port facilities in a weakened state, both in terms of the number of people and physical condition of the main labor force (prisoners).

With the outbreak of the war, the already moderate nutritional norms of prisoners in the camps were reduced: in October 1941 to 2,778 kilocalories, in December to 2605 kilocalories per day, with a requirement of 4,500 for a person engaged in heavy physical labor⁴.

At a meeting of the political department of construction brigade No. 203 and Yagrinsky labour camp on November 20, 1941, the state of the camp was assessed as “extremely difficult.”

The need for ration standards was not covered: for cereals – by 66.5 %, for meat – by 71 %, for fish – by 51.3 %,

площадью 3 200 кв. м, двух навесов площадью 3 200 кв. м, грузовых площадок площадью 10 000 кв. м, строительство автогужевых дорог протяженностью 4000 пог. м, устройство подъездных железнодорожных путей протяженностью 6 000 пог. м, подкрановых путей 800 пог. м, водопровода 740 пог. м, служебно-производственных зданий 500 кв. м, столовой и здания управления порта. Кроме того, обеспечить энергоснабжение, связь, благоустройство и ограждение порта.

В ведомости материалов, выделяемых НКВД СССР для строительства порта в Молотовске значится: 1. Лес гидротехнический и свайный 10 000 куб. м; 2. Лес круглый 3 500 куб. м; 3. Лес пиленный 4 500 куб. м; 4. Гвозди 20 тонн; 5. Толь 1 000 рулонов; 6. Цемент 300 тонн; 7. Шпалы 9 600 штук.

Особого внимания в свете обсуждаемой темы заслуживает пункт 13 постановления, который гласит: «Воспретить без разрешения ГКО возлагать на Архангельские лагеря НКВД СССР строительство других объектов, кроме предусмотренных настоящим постановлением и планом НКВД СССР» (Подпись – председатель ГКО И. Сталин).

Работы на портовых сооружениях строителям пришлось вести в ослабленном составе как по количеству, так и по физическому состоянию основной рабочей силы (заключенных). И без того умеренные нормы питания заключенных в лагерях с началом войны были снижены: в октябре 1941 г. до 2778, в декабре – до 2605 килокалорий в сутки при потребности 4500 килокалорий на человека, занимающегося тяжелым физическим трудом⁴.

На заседании политотдела строительства № 203 и Ягринлага 20 но-

ября 1941 г. состояние лагеря оценивалось как «чрезвычайно тяжелое». Потребность по продовольственным нормам не покрывалась: по крупе – на 66,5 %, по мясу – на 71 %, по рыбе – на 51,3 %, по жирам – на 43 %, по овощам – на 100 %. Теплое обмундирование для заключенных имело большой процент износа, но и его было недостаточно: нехватка по телогрейкам составляла 66,9 %, по ватым шароварам – 59,7 %, по буркам-валенкам – 29,9 %, по полупальто – 23,2 %⁵.

Недостаток зимнего обмундирования был обусловлен еще и тем, что в августе 1941 г. был пожар на складе вещевого довольствия и промтоваров. Сгорело большое количество зимнего лагерного обмундирования⁶. К тому же физическое состояние заключенных не позволяло использовать их в полной мере. Так, на 1 января 1942 г. группа «А» (годные к тяжелому физическому труду) составляла 50,5 % к списочному составу, на 1 февраля – 48,7 %, на 1 апреля – 50,2 %, на 1 июня – 58,8 %, на 1 августа – 61,7 %⁷.

За 2 года (1941 и 1942) в лагере умерло 6 988 заключенных, смертность в 1942 г. составила 36 % от списочного состава⁸.

Очевидец тех событий Василий Павлович Корельский, служивший на ледоколе № 8, вспоминал: *«В январе 1942 года грузопоток переключили на Молотовский порт. Наш ледокол до весны работал там. Разгрузкой иностранных судов занимались красноармейцы и краснофлотцы. А постройку причалов вели заключенные. В тяжелых условиях приполярной зимы эти изможденные от голода и каторжного труда люди забивали мощные сваи, укрепляли связки свай бугелями, укладывали ряжи, монтировали настил.*

for fats – by 43 %, for vegetables – by 100 %.

Warm uniforms for prisoners had a large percentage of wear and tear, yet even they were lacking: the shortage of quilted jackets accounted for 66.9 %, for wadded trousers – 59.7 %, for felt boots – 29.9 %, for short coats – 23.2 %⁵.

The lack of winter uniforms was also due to the fact that in August 1941 there was a fire at the warehouse of clothing and manufactured goods. A large number of winter camp uniforms were burnt ...⁶

In addition, the physical condition of the prisoners did not allow them to be work to the full. Since September 1941, there was an ever-growing process of physical weakening of the camp population.

So on January 1, 1942, group “A” (fit for heavy physical labor) accounted for 50.5 % of the payroll, on February 1 – 48.7 %, on April 1 – 50.2 %, on June 1-58, 8 %, as of August 1 – 61.7 %⁷.

For 2 years (1941 and 1942) 6,988 prisoners died in the camp, mortality in 1942 reached 36 % of the payroll⁸.

An eyewitness to those events, Vasily Pavlovich Korelsky, who served on icebreaker No. 8, recalled: “In January 1942, the cargo traffic was switched to the Molotovsk port. Our icebreaker worked there until spring. The unloading of foreign ships was carried out by the Red Army and Red Navy men. And the construction of the wharfs was carried out by prisoners. In the harsh conditions of the polar winter, these people, exhausted by hunger and hard labour, drove powerful piles, strengthened the pile bundles with hoops, constructed cribs, assembled the flooring.

In those days, I witnessed a terrible scene. Two prisoners from the piles of the pier crawled across the ice to the

side of an English steamer, from which the cabin boy or cook threw out the slops. One of the guards raised his rifle and shot those unfortunates right in front of many, including the authorized People’s Commissar of Defense I.D. Papanin – he was on the pier⁹.

And, nevertheless, in a short time, in the most difficult conditions, the port was built. From the transcript of the meeting in the construction department No. 203 dated November 1, 1942, it follows that work were completed on the construction of a new wharfage with a length of 415 meters. New wharfs were built to receive ocean-going ships. The depth of the ocean wharfs provides reception of ships with a draft of 26 feet in low tide, which made it possible to receive ships with drafts greater than in the ports of Arkhangelsk. The wharfs were equipped with 3-4 lines of railway tracks, providing both the operation of railway cranes and the supply and cleaning of rolling stock.

With the completion of the construction of new berths, the port could simultaneously unload 7 large ships.

The total volume of dredging works in the port, including works along the canal, was 1,500 thousand cubic metres.

In addition, 2 covered warehouses, an open area for storing cargo, a mechanical workshop, a road connecting the port with the city were put into the operation in the port. The construction of a gas pipeline and an oil pipeline with a distribution facility were completed and commissioned (the port had already accepted two oil tankers). The building of the Port Authority Building was nearing completion¹⁰.

Airfield in Ponoy. The state archive of the Arkhangelsk region contains documents showing that the prisoners of Yagrinsky labour camp took part in the construction of an airfield in

В те дни я стал свидетелем страшной сцены. Двое заключенных от свай причала поползли по льду к борту английского парохода, с которого юнга или кок выбросили помой. Один из охранников вскинул винтовку и застрелил этих несчастных прямо на глазах у многих, в том числе уполномоченного наркома обороны И.Д. Папанина – он находился на причале»⁹.

И тем не менее в сжатые сроки, в тяжелейших условиях порт был построен. Из стенограммы совещания в управлении строительства № 203 от 1 ноября 1942 г. следует, что закончены работы по постройке нового причального фронта протяженностью 415 метров. Новые причалы построены для приема океанских кораблей. Глубина океанских причалов обеспечивает прием кораблей с осадкой 26 футов на малой воде, что дает возможность принимать корабли с осадками большими, чем в портах Архангельска. Причалы оборудованы 3–4 линиями железнодорожных путей, обеспечивающими как работу железнодорожных кранов, так и подачу, и уборку подвижного состава. С окончанием строительства новых причалов порт мог одновременно разгружать 7 больших кораблей. Общий объем дноуглубительных работ по порту, включая работы по каналу, составлял 1 500 тыс. куб. метров.

Кроме того, порту сданы 2 крытых склада, открытая площадка для хранения грузов, мехмастерская, дорога, соединяющая порт с городом, закончены и сданы бензопровод и маслопровод с раздаточным хозяйством (портом уже приняты два танкера с маслом). В стадии окончания находится постройка здания управления порта¹⁰.

Аэродром на Поное. В Государственном архиве Архангельской области хранятся документы, свиде-

тельствующие о том, что заключенные Ягринлага принимали участие в строительстве аэродрома на Поное в Мурманской области, который использовался в годы войны как одна из баз для морской авиации, охранявшей северные конвои. Строительство аэродрома на Поное, вероятно, было закончено в конце сентября–начале октября 1941 г., что следует из письма и.о. начальника строительства № 203 и Ягринлага НКВД Протопопова и начальника политотдела Горбачева секретарю Архангельского обкома Огородникову и командующему Беломорской военной флотилией вице-адмиралу Степанову от 10 ноября 1941 г. В своем письме руководители строительства **повторно** (выделено мной – Г.Ш.) просят «в виду окончания строительства аэродрома» вывезти с Поноя 850 заключенных и оборудование. Люди и материальные ценности должны были быть вывезены еще 20–25 октября. Заключенные остались на Поное без продовольствия, вследствие чего начались заболевания и смертность.

Из письма от 22 ноября выясняется, что основная часть людей вывезена, оставлены на берегу 100 человек для погрузки оборудования. Люди оставлены там без продовольствия. Содержится в этом письме и перечень оборудования: автомашин – 35, прицепов к автомашинам – 5, тракторов – 5, компрессоров – 6, электростанций – 4 и 6 электромоторов, инструменты и хозинвентарь, 500 железных бочек¹¹. Было ли доставлено оборудование с оставшимися заключенными, пока выяснить не удалось.

Ремонт судов. Многие суда, прибывшие в Молотовск с грузом, нуждались в ремонте. Эта работа была возложена на завод № 402 (ныне АО «ПО «Севмаш»). Еще в августе 1939 г.

Ponoy in the Murmansk region, which was used during the war as one of the bases for naval aviation guarding the Northern convoys. The construction of the airfield in Ponoy was probably completed in late September – early October 1941, which follows from the letter to acting head of construction No. 203 and Yagrinsky labour camp of the NKVD Protopopov and head of the political department Gorbachev to the secretary of the Arkhangelsk regional committee Ogorodnikov and the commander of the White Sea military flotilla Vice-Admiral Stepanov dated November 10, 1941.

In their letter, the construction managers again (emphasized by the author of the paper) ask “in view of the completion of the construction of the airfield” to remove 850 prisoners and equipment from Ponoy. People and material values should have been removed on October 20–25. The prisoners were left without food on Ponoy, as a result of which morbidity and mortality began.

From a letter dated November 22, it is clear that the bulk of the people were taken out, 100 people were left on the shore to load equipment. People were left without food there. This letter also contains a list of equipment: 35 cars, 5 car trailers, 5 tractors, 6 compressors, 4 power plants and 6 electric motors, tools and household inventory, 500 iron barrels¹¹.

Whether the equipment was delivered with the remaining prisoners has not yet been clarified.

Ship repair. Many ships that arrived in Molotovsk with cargo were in need of repair. This work was assigned to plant No. 402 (now JSC “Production Association «Sevmash»”). Back in August 1939, the first group of qualified shipbuilders, mechanical engineers, and

other specialists was delivered from the Bolshevskaya special prison and other camps to Yagrinsky labour camp, the number of whom eventually increased to 29 people. In Yagrinsky labour camp, the group was referred to as “Special Bureau of the 4th special department of the NKVD”, at the plant – the 20th department, in common parlance – “the golden cage of Yagrinsky labour camp”. They were in charge of all repairs, both domestic and foreign vessels.

Thus, in July 1942, prisoners from the special bureau N.V. Gavrilenko and A.N. Dekaristo supervised the repair of the domestic tanker “Azerbaijan”, one of the surviving ships of Convoy PQ – 17. The former prisoner of the special prison S.K. Bondarevsky writes in his memoirs: “At a meeting with the director of the plant, the head of the construction bureau of the plant, prisoner N.V. Gavrilenko, ridiculed the establishment of a repair period of several months. He considered it possible to complete the repairs within a week. Having headed the work together with the foreman N.K. Shipunov, working around the clock with a team of workers, on the fifth day they completed the repairs.”¹².

Bondarevsky himself was appointed a deputy head of the newly organized mine sweeping workshop. “E.M. Gorbenko, the chief technologist of the plant, was appointed a head of the shop concurrently. His role was fictitious, which allowed me to work independently,” Bondarevsky writes in his memoirs¹³.

A large volume of ship repair work made it necessary to establish a ship repair department at the shipyard in 1942. The leadership of the department was entrusted to the deconvoyed prisoner of Yagrinsky labour camp, a prominent Soviet shipbuilder Viktor Leonidovich Brodsky. Out of 124 foreign ships that

из Болшевской спецтюрьмы и других лагерей в Ягринлаг была доставлена первая группа судостроителей, машиностроителей и других специалистов, численность которых со временем возросла до 29 человек. В Ягринлаге группа именовалась как «Спецбюро 4-го спецотдела НКВД», на заводе – 20-й отдел, в просторечии – «золотая клетка Ягринлага». Они и возглавили весь ремонт как отечественных, так и иностранных судов. Ремонтом отечественного танкера «Азербайджан», одного из уцелевших судов каравана PQ-17, в июле 1942 г. руководили заключенные спецбюро Н.В. Гавриленко и А.Н. Декаристо. Бывший узник спецтюрьмы С.К. Бондаревский в своих воспоминаниях пишет: *«На совещании у директора завода начальник КБ завода заключенный Н.В. Гавриленко высмеял установление срока ремонта в несколько месяцев. Он считал возможным выполнить ремонт в недельный срок. Возглавив ведение работ вместе с мастером Н.К. Шипуновым, круглосуточно работая с бригадой рабочих, на пятый день закончили ремонт»*¹².

Сам Бондаревский был назначен заместителем начальника вновь организуемого минно-трального цеха. *«Начальником цеха по совместительству назначили главного технолога завода Е.М. Горбенко. Его роль была фиктивной, позволявшей мне работать самостоятельно»*, – пишет в своих воспоминаниях Бондаревский¹³.

Большой объем судоремонтных работ вынудил в 1942 г. организовать на заводе отдел судоремонта. Руководство отделом было возложено на расконвоированного заключенного Ягринлага, видного советского кораблестроителя Виктора Леонидовича Бродского. Из 124 иностранных судов, встававших под разгрузку в Молотовске, 70 получили необходимый

ремонт. Из воспоминаний директора завода С.А. Боголюбова: *«... Бродский был назначен главным строителем по судоремонту. Он свободно владел английским языком. Я разрешил ему выходить за пределы завода без конвоя, вести деловые переговоры и контроль ремонтных работ английских и американских транспортных в портах. Он мог свободно уйти на них из СССР»*¹⁴.

Заключенный Николай Владимирович Гавриленко как главный инженер конструкторского отдела обеспечивал своевременную подготовку конструкторской документации для ремонтирующихся и строящихся кораблей. Всего судостроителями Молотовска за годы войны было восстановлено, перевооружено и дооборудовано 139 военных кораблей, иностранных и советских судов.

Мост через реку Кузнечиху. Еще одним объектом, в возведении которого принимали участие заключенные Ягринлага, был мост через реку Кузнечиху в Архангельске (объект № 1). Мост был нужен для доставки грузов, поступавших по ленд-лизу, из порта Экономия до переправы через Северную Двину в районе Смольного Буяна. Строительством моста кроме заключенных Ягринлага занимался личный состав рабочих батальонов. В мае 1942 г. по мосту через Кузнечиху прошел первый поезд с грузом¹⁵.

В заключение хочется привести слова Северодвинского краеведа Л.Г. Шмигельского о вкладе заключенных Ягринлага в укрепление обороноспособности страны в годы Великой Отечественной войны: *«А ведь все они – участники той беспощадной войны в Арктике, которая велась на маршрутах северных конвоев, и без их ежедневного подвига военные операции на море не достигли бы нужного конечного эффекта»*.

got up for unloading in Molotovsk, 70 received the necessary repairs. From the memoirs of the plant's director S.A. Bogolyubov: "... Brodsky was appointed the chief builder for ship repair. He was fluent in English. I allowed him to leave the factory without an escort, to conduct business negotiations and control the repair work of British and American transports in ports. He could freely leave the USSR by them"¹⁴.

Prisoner Nikolai Vladimirovich Gavrilenko, as the chief engineer of the design department, ensured the timely preparation of design documentation for ships under repair and under construction.

In total, during the war, the shipbuilders of Molotovsk restored, re-equipped and retrofitted 139 warships, foreign transports and Soviet ships.

Bridge over the Kuznechikha river.

Another object in the construction of which the prisoners of Yagrin labour

camp took part was a bridge over the Kuznechikha River in Arkhangelsk (object No. 1). The bridge was needed for the delivery of goods received under the Lend-Lease from the port of Economy to the crossing over the Northern Dvina in the Smolny Buyan area. In addition to the prisoners of Yagrin labour camp, the construction of the bridge was carried out by the personnel of the labour battalions. In May 1942, the first train with cargo passed the bridge over Kuznechikha¹⁵.

In conclusion, I would like to quote the words of the Severodvinsk local historian L.G. Shmigelsky about the contribution of the prisoners of Yagrin labour camp to strengthening the country's defense capability during the Second World War: "They all are the participants of that merciless war in the Arctic, which was waged along the routes of the northern convoys. But for their daily feat, military operations at sea would not have achieved the desired final effect".

References

- * Transl. N. Beloshitskaya.
- ¹ State Archive of Arkhangelsk region. Department of Socio-Political History Documents. Repository 296, Inventory 1. Case 963. Sheet 29.
- ² Ibid, Case 940, Sheets 3–16.
- ³ Ibid, Case 26–28.
- ⁴ Upadyshev, N.V. *GULAG na evropeiskom severe: genesis, revoliutsiya, raspad*. [GULAG in the European North of Russia: Genesis, Revolution, Decay] (Arkhangelsk: Pomor State University Press, 2009), 200.
- ⁵ State Archive of Arkhangelsk region. Department of Socio-Political History Documents. Repository 1451, Inventory 1. Case 224. Sheet 54–56.
- ⁶ Ibid, Sheet 32.
- ⁷ State Archive of Arkhangelsk region. Department of Socio-Political History Documents. Repository 296, Inventory 1. Case 1187. Sheet 82.
- ⁸ Upadyshev, N.V. *GULAG na evropeiskom severe: genesis, revoliutsiya, raspad*. [GULAG in the European North of Russia: Genesis, Revolution, Decay] (Arkhangelsk: Pomor State University Press, 2009), 282.
- ⁹ Korelskii, Vasilii. *Na moyem veku*. [Throughout My Life] (Arkhangelsk: 1996), c. 124–25.
- ¹⁰ State Archive of Arkhangelsk region. Department of Socio-Political History Documents. Repository 296, Inventory 1. Case 1187. Sheet 86–8.
- ¹¹ Ibid, Case 296, Sheet 64–70.
- ¹² Bondarevsky, Sergey. *Tak bylo...* [It Was Like That] (Moscow: Kivi-Nord, 1995), 128.
- ¹³ Ibid.
- ¹⁴ Bogolyubov, S.A. *Iz Vospominanii S.A. Bogolyubova*. [From S.A. Bogolyubov's Recollections] (Severodvinsk: Production Association 'Sevmash', 2007).
- ¹⁵ Loshchilov, M. "Arkhangelskiy ob'ekt Molotovskikh stroiteley" [Arkhangelsk object of constructors from Molotovsk]. *The Northern Worker*. 4th March (2009): 15.

Приложения

- ¹ ОДСПИ ГААО. Ф. 296. Оп. 1. Д. 963. Л. 29.
² Там же. Д. 940. Л. 3–16.
³ Там же. Л. 26–28.
⁴ Упадышев Н.В. ГУЛАГ на Европейском Севере России: генезис, эволюция, распад. Архангельск, 2009. С. 200.
⁵ ОДСПИ ГААО. Ф. 1451. Оп. 1. Д. 224. Л. 54–56.
⁶ Там же. Л. 32.
⁷ Там же. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1187. Л. 82.
⁸ Упадышев Н.В. Указ. соч. С. 282.
⁹ Корельский В. На моем веку. Архангельск, 1996. С. 124–125.
¹⁰ ОДСПИ ГААО. Ф. 296. Оп. 1. Д. 1187. Л. 86–88.
¹¹ Там же. Д. 977. Л. 64–70.
¹² Так было...: мемуары / Сергей Бондаревский. М., 1995. С. 128.
¹³ Там же.
¹⁴ Из воспоминаний Боголюбова С.А. Северодвинск, 2007.
¹⁵ Лошилов М. Архангельский объект Молотовских строителей // Сев. рабочий. 2009. 4 марта. С. 15.

V.G. Golysheva

**CONVOY JW-65 IN REMINISCENCES OF BRITISH VETERANS
KENNETH REITH, MBE, AND STANLEY BALLARD***

Kenneth Reath's father was a Gordon Highlander (a kilted regiment) between the wars and when he came out of the Army he found it difficult to gain employment. Ken left school at age 14 without any educational qualification whatsoever to help the family finances as they were not very well off. He had two jobs before when in 1943 at age 15 he decided he would like to join the Royal Navy to do my bit in WW2. His parents could not sign the consent form quick enough as Ken was a rebellious teenager. After training he went to sea, HMS Diadem, an anti-aircraft defence cruiser, on which he served in the Arctic convoys. At the age of 17 there was his second ship. He did four Arctic convoys to Murmansk where they anchored off.

Ken was a signalman, a fairly important job, as all manoeuvring had to be done by visual means i.e. flags or Morse light as radio signals would give their position away to the enemy. One of his duties whenever there was sufficient daylight, and this could vary depending on the time of the year, was with a pair of binoculars to look around the convoy to see how many ships had been sunk during the hours of darkness. There was a big board in the signal office fitted with cup hooks hanging from which were tallies with all the ships' names on them. Ken would remove the tallies of the ships lost and place them in what was called the 'dead box' – it was not until some time



later that he realized the significance of the phrase (remember he was only a teenager) – that he was recording the deaths of all those many brave men who went down with those One of the incidents he recalls was as follows.

*«The cold, grey sea was flat,
the engines stopped,
The hour was late,
The ghostlike mist danced to a
macabre tune
As the red carnations bobbed above
their metal tomb.
We sang the words –
for those in peril on the sea –
With the unspoken thought –
this could have been me».*

(«Brothers», poem by Kenneth Reath)

В.Г. Голышева

КОНВОЙ JW-65 В ВОСПОМИНАНИЯХ БРИТАНСКИХ ВЕТЕРАНОВ КЕННЕТА РИТА, КАВАЛЕРА ОРДЕНА БРИТАНСКОЙ ИМПЕРИИ И СТЕНЛИ БЭМАРДА

*Холодное, серое море.
Заглушим двигатели в поздний час.
Призрачной мглой танцует мрачное горе,
Гвоздиками алыми летя на стальные могилы сейчас.
Слова заветной молитвы шепча
Для тех, кто в опасности моря дышал.
А горькая мысль,
Будто во тьме свеча горит:
«Я не тот, кто вместе с ними пал»*

(Кеннет Рит «Братья», пер. К. Рогачевой)

Отец Кеннета Рита, шотландский горец, воевавший в составе Гордонского шотландского полка. Участвовал во многих войнах, а когда вернулся из армии, то обнаружил, что найти работу практически невозможно. Кен бросил школу, когда ему было 14 лет, чтобы хоть как-то помочь семье. В 15 лет (это был 1943 г.) он решил присоединиться к Королевскому военно-морскому флоту, чтобы внести свой вклад в разгром нацизма. Его родители не сразу согласились подписать все необходимые документы, но Кен был настойчив. После соответствующей подготовки он отправился в море на английском противовоздушном крейсере «Диадема», который участвовал в проводке арктических конвоев. Когда Кену исполнилось 17 лет, он попал на свой второй корабль.

Кен совершил четыре похода в Мурманск. Он служил сигнальщиком. Это была довольно важная работа, так как все маневры должны были

быть совершены только посредством «видения». Дело в том, что флажки, азбука Морзе или любые другие радиосигналы тут же выдали бы врагу их местоположение.

Как только наступал рассвет, он должен был следить за конвоями в бинокль и считать, какое количество судов ушло под воду во время темноты. На связном пункте находилась доска, с которой свисали ярлыки с названиями всех кораблей. Кен снимал ярлыки с названиями утонувших кораблей и складывал их в так называемый «мёртвый ящик», хорошо осознавая значение этого словосочетания. Ведь он вёл учёт потерянных жизней всех тех отважных людей, которые погибли на своих кораблях.

Итак, обратимся к воспоминаниям Кеннета Рита:

«Мы шли с грузом на север России в марте 1945 г. Было, как всегда, невыносимо холодно, и почти на всём нашем пути непрерывно шел снег, сви-

“When we were engaged in a battle with three German destroyers. The battle had been noisy, what with our guns and their exploding shells and it wasn’t until it was all over that I realised that we had been hit, resulting in the death of one sailor and three wounded. Our dead comrade was stitched up in his hammock, with the traditional last stitch through his nose (to ensure he was dead). We conducted a naval burial at sea. His body was placed on a board under the White Ensign – then we slid him over the ship’s side. Later as was customary, we auctioned his kit with the proceed going to his next of kin”.

In connection with the approaching commemorations of the first Arctic Convoy, Dervish-70, Kenneth Reath painfully recollects in his letters the sacrifices that were made to help the beleaguered Russian allies. In view of the Dervish-75 commemorations in Archangel celebrated this year it might be interesting to turn to the reminiscences of Kenneth Reath about the Russian Convoy mission in the spring of 1945 and its tragic consequences. His personal experience of one such convoy was *Convoy JW-65* as this particular convoy was the last one, the one that he had experienced the greatest loss in his time.

Here are his reminiscences: “We were heading for North Russia in March of 1945. The weather was as usual extremely cold and snow showers prevailed most of the way. The upper deck was soon like a skating rink and extreme care had to be taken not to touch any metal with bare hands as the skin would be torn off. The appalling weather did have it’s benefits in that German U-boats and aircraft never made contact with the convoy. In particular we were extremely fortunate



Kenneth Reath

that the usual packs of U-boats which lay in wait off Bear Island failed to spot us.

In tandem with the severe weather conditions our luck continued to hold out until we were approaching Kola Inlet, North of Murmansk, another haunt where U-boats lay in wait. The snow blizzards prevented our carrier based aircraft from making contact with the enemy and the inevitable happened – the U-boats struck.

At 10 a.m. the American ship “Horace Bushnell” was torpedoed and a few minutes later another American ship Thomas Donaldson was also torpedoed. A periscope was sighted and all hell broke loose. The guns of the merchant ships opened up but were of more danger to our ships than to the enemy. Counter attacks were made by the escorts but to no avail and shortly after that H.M.S Lapwing was torpedoed. The bow shot up into the air and then sank in minutes, the stern went down 10–15 minutes later.

Throughout all this action the stench of burning metal, the screeching of as it was torn apart, *the screams of the wounded, filled the air*. Men clinging

репствовала настоящая пурга. Верхняя палуба превратилась в ледовый каток, и нужно было следить за тем, чтобы не задеть голыми руками металлические поверхности, иначе можно было содрать кожу.

Единственным утешением для нас было то, что немецкие подводные лодки и авиация не осмеливались атаковать нас в такую ужасную погоду. К тому же нам чрезвычайно повезло и в том, что немецкий подводный флот, базировавшийся у Медвежьего острова, не обнаружил нас. Удача сопровождала нас до тех пор, пока мы не подошли к Кольскому заливу. К северу от Мурманска затаилась в логовище ещё одна стая немецких подводных лодок. Из-за снежной бури наши самолеты не смогли взлететь с авианосца, чтобы отразить атаку врага. И вскоре произошло неизбежное: субмарины нанесли удар по конвою.

В 10 часов утра был торпедирован первый американский корабль «Гораций Бушнелл». А затем несколько минут спустя немцы торпедировали и другое американское судно «Томас Дональдсон». Над водой появился перископ, и тут начался сущий ад. Пушки с торговых судов открыли огонь, но их огонь был небезопасен и для наших судов. Попытка отразить атаку врага была предпринята военным эскортом. Но все было безуспешно. И вскоре немцы торпедировали британское судно «Лапвинг». Нос судна взмыл вверх и в считанные минуты погрузился в воду. Корма судна исчезла под водой 10–15 минут спустя.

Всё это время воздух наполнял невыносимый смрад и скрежет разрывающегося металла. Кругом были слышны душераздирающие крики раненых. Люди отчаянно хватались

за спасательные шлюпки и плоты. Многие погибали в ледяной воде, соскальзывая туда из-за жуткого холода и намокшей одежды».

Команде эсминца «Сэвидж» и сторожевого корабля «Эллингтон» чудом удалось спасти многих моряков с судна «Лапвинг», но тем не менее 158 человек из 229 моряков погибли¹.

Шесть недель спустя во время обратного перехода из России было торпедировано британское судно «Гудолл» при выходе из Кольского залива, и снова огромное число жертв. Потери составили 112 человек из 156 моряков командного состава «Гудолла».

Вот как это произошло. Обратимся к воспоминаниям другого британского ветерана, **Стэнли Бэлларда**:

«Двадцать девятого апреля 1945 г. нам сказали по интеркому, что нас уже поджидают на пути следования от 11 до 16 немецких подводных лодок. Мы использовали радиотелефонную связь, чтобы сообщить о возвращении пустых судов. Оценивая ситуацию в настоящее время, мы считаем, что это был большой успех. Первая подводная лодка наткнулась на одну из мин. Целая группа сопровождающих кораблей пошла на таран. Вторую подводную лодку потопил корабль Королевских ВМФ «Лох Шин» («Loch Shin»). Затем мы стали преследовать глубоководные лодки, которые стреляли акустическими торпедами с глубины 600–700 футов. Чтобы уничтожить их, мы использовали систему «Юнифокс» («Unifox»), которая издавала тот же самый шум, что и лопасти судна, так, чтобы торпеда попала именно в эту систему, а не в само судно. Обычные глубинные бомбы не функционировали на такой глубине, у нас на борту были глубинные

desperately to lifeboats and rafts, many because of the intense cold coupled with sodden clothing sliding back into the sea. The destroyer HMS Savage and the corvette H.M.S. Allington rescued many from the Lapwing but 158 seamen were lost out of a complement of 229¹.

On our return trip six weeks later the frigate H.M.S. Goodall was torpedoed at the entrance to Kola Inlet and again there was a tragic heavy loss of life, 112 lost their lives out of a complement of 156² (1-2014, p. 75).

In order to imagine what happened to H.M.S. Goodall we may turn to the reminiscences of another British veteran, Stanley Ballard. This is what he wrote about this tragedy:

“On April 29th 1945, we were told over intercom that between eleven and sixteen U Boats were waiting. So we used radio inter telephone to announce the return of the empty ships.

Looking back, it was a great success. The first U Boat hit one of the mines. The whole group of escorts went on the sweep. The second U Boat was sunk by HMS Loch Shin. We then went after the ones that went deep 600 to 700 feet, where they let acoustic torpedoes loose. To combat these we streamed Unifox that made the same noise as the propellers, so that the torpedo would go for it, and not the ship. Normal depth charges were useless at this depth but we carried one ton depth charges. We dropped them at five knots then full speed ahead. It used to lift the ship out of the water. It was an explosion of such force, and to the U Boats it was an implosion. We were guided over the U Boats by the other ships asdics. We sank two this way, although we felt good about it, it was them or us. You felt a little pity, but carrying on with the sweep.

The debris that came up was deck plating and oil. We fished for evidence of a positive kill. A glove came up with a hand inside it. The glove was thrown back. War is no pity.

The next contact found by HMS Cotton, Goodall and Anguilla, hoisting the black flag, warning that we were going to fire Hedgehog². Then everything happened so fast, we fired and a German torpedo aimed at HMS Alnwick Castle missed, crossed our bows and hit HMS Goodall. It is thought that it must have exploded the Goodall's Hedgehog. The torpedo destroyed two thirds of Goodall and killed 150 men.

Then our Hedgehog brought U 286 to the surface, ships opened fire all around us. We used our 20 millimetre guns as the U Boat was so close because we could not use the main armament. We shot the survivors off the casings, you could see the tracers going into them, and the U 286 went down stern first.

What was left of HMS Goodall was on fire and the sea around it was on fire. HMS Honeysuckle put her bows on the stern to take off survivors, including the first Lieutenant. 22 men came home on HMS Vindex, the wounded went ashore.

The hardest job, we had to sink what was left of Goodall by gunfire. Then came the long journey home, through very bad weather, and two skirmishes. A sad journey, our friendly sister ship was gone. HMS Goodall was the last ship sunk on the North Russia convoys: 29th April, 1945 at 19.30 hours.” (2-2014, p. 91)³

In conclusion I would like to quote Stanley Ballard's poem “The Destroyer” which successfully reflects the horrible atmosphere of the daily routine of the Russian Convoy mission.

бомбы в одну тонну. Мы сбрасывали их на скорости в пять узлов, мчались на максимальной скорости. Благодаря этому лодка выскакивала наверх, затем раздавался оглушительный взрыв, и для лодки это означало конец. Мы отслеживали подлодки при помощи локаторов с других судов.

На поверхность всплывали мазут и обломки от обшивки подлодки. Мы искали подтверждение тому что подводная лодка уничтожена. Появился обрубок руки в перчатке. Вот и доказательство. **На войне нет жалости!**

Далее, поднимая черный флаг, мы давали понять морякам на кораблях «Коттон» («Cotton»), «Гудолл» («Goodall») и «Ангуилла» («Anguilla»), что хотим выстрелить «Ежом» («Hedgehog»)². Далее все произошло очень быстро. Мы выстрелили, но тут немецкая торпеда, направленная на корабль «Алнвик Кастл» («Alnwick Castle»), пронеслась перед носом нашего судна и врезалась в корабль «Гудолл». Было похоже, что торпеда подорвала всю систему его бомбомета, разрушив две трети корпуса «Гудолла». В результате погибло 150 человек.

С помощью нашего «Ежа» мы заставили всплыть лодку U-286, по которой корабли эскорта открыли перекрестный огонь. Поскольку подлодка была очень близко, и мы не могли использовать наше основное оружие, использовали 20-миллиметровые пушки. Мы расстреливали оставшихся в живых немцев на корпусе подлодки, наблюдая, как снаряды пронзали их тела. Корма подлодки стремительно шла на дно. На поверхности горели



Стенли Бэллард

остатки «Гудолла». Море вокруг полыхало огнем. Корабль «Хонейсакл» («Honeysuckle») причалил носом к корме судна для спасения выживших, включая помощника капитана «Гудолла». 22 человека возвращались домой на судне «Виндекс» («Vindex»), раненых отправляли на берег.

Тяжелее всего было палить из пушек по останкам тонущего «Гудолла». Затем была долгая дорога домой при очень плохой погоде и двух перестрелках. Печальный переход: погиб «Гудолл». Он был одним из последних судов, участвовавших в арктических конвоях и затонувших на Русском Севере. Это случилось 29 апреля 1945 г. в 19 часов 30 минут»³.

Заканчивая воспоминания Стенли Бэлларда уместно привести текст его стихотворения «Эсминец», который в полной мере передает картину жуткой атмосферы повседневного быта арктических конвоев.

The Destroyer

The Destroyer, greyhound of the Fleet,
a ship, gracefully fast, the lady try safe all to keep.
When the bells ring and action station calls,
You wake heart pounding, what little sleep had at all.
Then man your gun, your set, a look out, your soaking wet.
But once closed up and action starts – you forget,
You're doing a job though scared and wet.
And then stand down, go to second degree,
Then still no sleep, just snooze, still wet you and me,
When we leave our chicks-ships we guarded at sea,
Into their harbor port a guarded place,
And then began to our own harbor race.
Alone I stood on the quarter-deck looking aft,
I'll tell you how I felt and exactly what I found,
A becalmed and beautiful mistress
In whose trust you have to keep,
Live by her, or ignore her, then she will send you deep.
I see the white froth of our screws, the backwash,
Wind and spray in my face.
Be it cold or warm, we are homeward bound,
The deck vibrates beneath my feet,
Shaking, not worried, my heart did pound.
Four on, four off, we shall get a rest,
Off for a sleep in my own safe rest.
A run ashore, the song no pest.
At last we see our harbor shore and rest,
Until we go to sea once more, then no sleep, no rest, no rest.

(By Stanley. J. Ballard, «The Destroyer»)

References

* Transl. V. Golysheva.

¹ Hedgehog – Anti submarine Protector.

² Reath K. The Screams of the wounded filled the Air (Reminiscences in Letters) // Golysheva V. A Flashbook to the Arctic Convoys. Arkhangelsk, NARFU. 2014. P. 74–80.

³ Ballard S. War is no pity // Golysheva V. A Flashbook to the Arctic Convoys. Arkhangelsk, NARFU, 2014. P. 90–95.

Эсминец

Грациозен и быстр, эсминец, ты словно борзая флота.
Дама, что хочет защиту нам дать от кого-то.
И вновь колокола звонят, и пост нас к бою зовёт.
Сердце твое лишь на миг отдышалось, бешеным ритмом снова ревёт.
Готовы орудия, снаряды к бою, ты смотришь смело вперед,
Промокший насквозь. И миг начинается бой. «Стрелять!» приказ командир отдает.
До нитки ты вымок, но нет в тебе страха, один лишь долг ведет вперед.
И вот боевой тревоги конец, а ты словно стал другим.
Невозможно уснуть, дай бог прикорнуть, мы промокли до нитки с другом моим.
Торговые суда под надежной нашей охраной ведем мы в их порт.
В безопасном укрытии оставив их там,
Мы вновь спешим к родным берегам.
Одиноко стою на корме, устремляя свой взор куда-то вдаль,
Я расскажу, что я чувствовал и повидал.
Спокойное и прекрасное судно,
Лишь эта дама правит тобой одна.
Живи ею или оставь в покое, иначе на дне будет твоя судьба.
Я вижу пенный след от винтов, бурлящих за кормой,
И чувствую ветер, соленые брызги предо мной.
И неважно жара или стужа, мы теперь спешим лишь домой.
И хоть палуба вибрирует подо мной
Я игнорирую, сердце мое ощущает покой.
И вновь вахта за вахтой. И вновь нужен сон.
Спокойный, без лишних тревог должен быть он.
Причаливаем, видим свой берег родной, наши печали забыты.
Вот дом, сулящий покой, где песней и пивом с лиц наших заботы смыты.
И вновь отправляемся в море, где нет нам ни сна, ни покоя, где тревоге мы снова открыты.

(Стэнли Бэллард «Эсминец», пер. В. Голышевой)

Приложения

¹ Хэджхог – британский противолодочный бомбомет.

² Рит К. Воздух огласился криками раненых (Воспоминания в Письмах) / Голышева Валентина. Воспоминания об Арктических Конвоях. Архангельск, САФУ, 2014. С. 74–80.

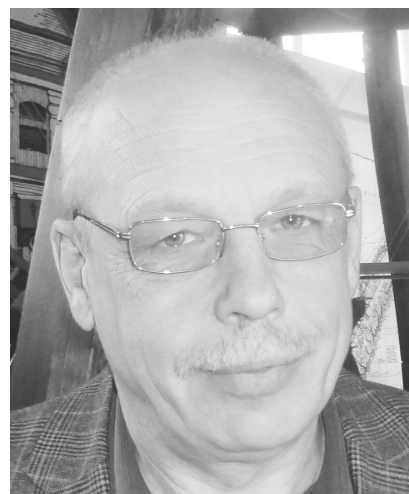
³ Бэллард С. На Войне Нет Жалости. Голышева Валентина. Воспоминания об Арктических Конвоях. Архангельск, САФУ, 2014. С. 90–95.

A.V. Barzenin

ARKHANGELSK PILOTS ESCORTING ALLIED CONVOYS*

With the beginning of the Great Patriotic War, the Arkhangelsk Sea Commercial Port again, as in 1914–1918, became one of the main centres of handling allied aid sent to our country. This led to a sharp increase in the load on all services of the port. The workload on the pilotage service of the port also increased. Pilotage of allied convoys was carried out by pilots of the Arkhangelsk port and military pilots of the hydrographic service of the White Sea Military Flotilla.

The port pilotage service was established in 1935 by reorganizing the pilot's watch of the Arkhangelsk Sea Commercial Port. However, both in colloquial speech and in some official documents, the pilotage service continued to be called a pilotage for several more decades. By the order of the People's Commissariat of Fleet on job titles, working hours and the system of bonuses for employees of the pilotage service, the staffing list of the pilotage service of the Arkhmorport (Arkhangelsk Sea Port) No. 149 dated March 25, 1940 was also approved. The following job titles were established: chief of the pilotage service, senior pilot, pilot, pilot's apprentice. Pilots were subdivided into pilots of the 1st and 2nd categories depending on qualification, knowledge and work experience. By the same order, the workers of the pilotage service were assigned to the coastal staff. The pilots' remuneration for pilotage was



set at 10 Rubles for each pilotage lasting from 4 to 12 hours, 20 Rubles for each pilotage from 12 to 24 hours. For pilotage lasting over one day the remuneration was 10 Rubles for every 12 hours. Pilot apprentice received 50 % of the pilot's remuneration¹. The staffing structure for the IV quarter of 1940 was established as follows: Chief – 1, senior pilot – 2, pilot of the 1st grade – 12, pilot of the 2nd grade – 15, pilot apprentice of the 1st grade – 7, pilot apprentice of the 2nd grade – 4, accountant – 1, typist-clerk – 1, storekeeper – 1, rowers – 5, cleaning lady – 1, cooks – 3².

After repressions against pilots in 1937–1938 the staff of the pilotage service changed a lot. Most of the pilots hired during this period were born in 1909–1913, they had education,

А.В. Барзенин

АРХАНГЕЛЬСКИЕ ЛОЦМАНЫ НА ПРОВОДКЕ СОЮЗНЫХ КОНВОЕВ

С началом Великой Отечественной войны Архангельский морской торговый порт (АМТП) вновь, как и в 1914–1918 гг., стал одним из основных пунктов приема направляемой в нашу страну союзнической помощи. Это привело к резкому повышению нагрузки на все службы порта. Увеличилась нагрузка и на лоцманскую службу порта. Лоцманскую проводку союзных конвоев осуществляли лоцманы Архангельского порта и военные лоцманы гидрографической службы Беломорской военной флотилии (БВФ).

Лоцманская служба порта была образована в 1935 г. путем реорганизации лоцманской вахты (лоцвахты) Архангельского морского торгового порта. Однако, как в разговорной речи, так и в некоторых официальных документах, лоцманская служба продолжала именоваться лоцвахтой еще несколько десятилетий. Приказом № 149 от 25 марта 1940 г. Наркомфлота о должностных наименованиях, рабочем времени и системе премирования работников лоцманской службы утверждалось и штатное расписание лоцманской службы Архморпорта. Были установлены следующие наименования должностей: начальник лоцманской службы, старший лоцман, лоцман, лоцманский ученик. Лоцмана, в зависимости от квалификации, знаний и опыта работы, подразделялись на лоцманов 1-го и 2-го разрядов. Этим же приказом работ-

ники лоцманской службы отнесены к береговому составу. За проводку судов лоцманам было установлено вознаграждение в размере 10 руб. за каждую проводку длительностью от 4 до 12 часов, 20 руб. за каждую проводку от 12 до 24 часов. За проводку длительностью свыше суток 10 руб. за каждые 12 часов. Лоцманские ученики получали 50 % от вознаграждения лоцмана¹. На IV квартал 1940 г. устанавливалось следующее штатное расписание: начальник – 1; старший лоцман – 2; лоцман 1-го разряда – 12, 2-го разряда – 15; ученик 1-го разряда – 7, 2-го разряда – 4; бухгалтер – 1, машинист-делопроизводитель – 1, кладовщик – 1, гребцы – 5, уборщица – 1, повара – 3².

После волны репрессий 1937–1938 гг. состав лоцманской службы сильно изменился. Большинство лоцманов, принятых на работу в этот период, были 1909–1913 гг. рождения, имели образование архангельского или ленинградского морских техникумов. В 1937–1938 гг. в лоцманскую службу пришли окончившие морской техникум женщины – Добычина, Каминская, Смирнова, Правдолюбова, однако к 1941 г. все они перешли на другие должности³.

Несмотря на заметно увеличившуюся нагрузку, штатное расписание лоцманской службы было сокращено с 53 человек в 1941 г. до 48 человек в 1942 г. и до 36 человек в 1943 и 1944 гг.⁴ В первые месяцы войны

graduated from Arkhangelsk or Leningrad Naval Technical Schools. In 1937–1938 women who graduated from the naval technical school came to the pilotage service – Dobychina, Kaminskaya, Smirnova, Pravdolyubova, but by 1941 they all moved to other positions³.

Despite the considerably increased workload, the staffing of the pilotage service was reduced from 53 people in 1941 to 48 people in 1942 and to 36 people in 1943 and 1944⁴. In the first months of the war, the following people were mobilized: the head of the pilotage service Pustoshny B.P., pilots of the 1st category: Butakov G.I., Medvedkov A.V., pilots of the 2nd category: Volykhin M.Ya., Kopylov A.M. and others. In addition to pilotage, the workers of the pilotage service were involved, like other workers of the port, in agricultural activities⁵, loading and unloading operations⁶, and during the icebreaking campaign to demolition work⁷.

The training of pilots was organized within the pilotage service. The would-be pilot went the way from a pilot apprentice of the 2nd category to a pilot. The decision to award the title of “pilot” and give a higher rank was made by the qualification commission chaired by the Captain of the Port⁸. The training was made complicated by the fact that the pilots were not exempted from the draft. In 1943, 6 people came to the service, 9 people left, and 5 of them were drafted into the army and the navy⁹.

The wages of the port pilots were relatively high, the average wages were 641 Rubles in 1942, and 791 Rubles in 1943¹⁰. However, with the card system of distribution of everything, the salary was not the main thing. In November 1943, the head of the pilotage service

P. Martynov appealed to the head of the port with a report on permission to issue pilotage uniforms, as they had not received a uniform for three years: “it is inconvenient to go to ships in dirty service coat and trousers”¹¹. At the same time, the pilotage service regularly exceeded annual revenue targets.

The military pilot service of the Northern Fleet was formed in 1939, and in August 1941 the military pilot service of the Hydrographic Department of the White Sea Military Flotilla was formed, which included military pilot divisions in Arkhangelsk, Iokanga, Kandalaksha, Kem, Belomorsk, Mezen, Onega, Shoina. The head of the service was Captain 2nd Rank V.D. Ushakov. The head of Arkhangelsk division was senior military pilot lieutenant-commander G.N. Bibikov¹².

On August 1, 1941, the first British ship arrived in Arkhangelsk. It was the minelayer “Adventure” with the cargo of magnetic mines and depth charges.

The first allied convoy with military supplies for the Soviet Union “Dervish” arrived in Arkhangelsk on August 31, 1941¹³. Escorting of the convoy vessels was carried out by the pilots of the pilotage service of the Arkhangelsk Sea Commercial Port¹⁴.

On September 27, the cruiser “London” approached the Severodvinsk roadstead where the representatives of the allies following to Moscow were located: the Minister of Reserves and Supplies of Great Britain W.A. Beaverbrook, Special Representative of the President of the United States in Great Britain and the USSR W.A. Harriman and American Admiral W. Standley. A small hydrographic vessel “Migalka” was the first to approach the British

были мобилизованы: начальник лоцманской службы Б.П. Пустошный, лоцманы 1-го разряда Г.И. Бутаков, А.В. Медведков, лоцманы 2-го разряда М.Я. Волыхин, А.М. Копылов и др. Помимо лоцманской проводки, работники лоцманской службы, как и другие работники порта, привлекались к сельскохозяйственным⁵, погрузочно-разгрузочным работам⁶, а в период ледокольной кампании – к подрывным работам⁷.

Подготовка лоцманов проходила в самой лоцвакте. Будущий лоцман проходил путь от ученика лоцмана 2-го разряда до лоцмана. Решение о присвоении звания «лоцман» и повышении разряда принимала квалификационная комиссия под председательством капитана порта⁸. Очень осложняло обучение то, что ученики не освобождались от призыва. В 1943 г. в службу прибыло 6 человек, убыло – 9, из них 5 были призваны в армию и на флот⁹.

Заработная плата лоцманов порта была относительно высокой, средняя составляла 641 рублей в 1942 г., 791 рублей – в 1943 г.¹⁰ Однако при карточном распределении зарплата не являлась показателем достатка. В ноябре 1943 г. начальник лоцманской службы П. Мартынов обращается к начальнику порта с рапортом о разрешении выдать лоцманские форменные костюмы, т.к. не получали форму уже три года «неудобно ходить на суда в грязных кителях и брюках»¹¹. При этом лоцманская служба регулярно перевыполняла годовые планы по доходам.

Военно-лоцманская служба Северного флота была образована в 1939 г., а в августе 1941 г. была образована военно-лоцманская служба Гидрографического отдела Беломорской военной флотилии, которая имела в своем

составе военно-лоцманские пункты в Архангельске, Иоканье, Кандалакше, Кеми, Беломорске, Мезени, Онеге, Шойне. Начальником службы был назначен капитан 2-го ранга В.Д. Ушаков. Начальником Архангельского пункта был назначен старший военный лоцман капитан-лейтенант Г.Н. Бибиков¹².

1 августа 1941 г. в Архангельск прибыл первый британский корабль – минный заградитель «Андвенчур» с грузом магнитных мин и глубинных бомб. Первый союзный конвой с военными поставками для Советского Союза «Дервиш» пришел в Архангельск 31 августа 1941 г.¹³ Проводку судов конвоя осуществляли лоцманы лоцманской службы АМТП¹⁴.

27 сентября к северодвинскому рейду подошел крейсер «Лондон», на котором находились следующие в Москву представители союзников: министр запасов и снабжения Великобритании У.Э. Бивербрук, специальный представитель Президента США в Великобритании и СССР У.А. Гарриман и американский адмирал У. Стэндли. Первым с прикрытой от ветра стороны к английскому крейсеру подскочило небольшое гидрографическое судно «Мигалка», с началом войны мобилизованное для задач лоцманской службы. Опасную проводку по мелководному фарватеру Северной Двины в бурную осеннюю погоду осуществил военный лоцман Б.П. Пустошный, до мобилизации возглавлявший лоцманскую службу Архангельского порта. Проводка осуществлялась в крайне неблагоприятных условиях. По воспоминаниям Г.Н. Бибикова, начальника Архангельского военно-лоцманского пункта, в море в этот день штормило. Бибиков и Пустошный, поднявшись на борт крейсера, уточнили у коман-

cruiser from the side hidden from the wind. This vessel was mobilized for the tasks of the pilotage service when the war began. Dangerous pilotage along the shallow channel of the Northern Dvina in stormy autumn weather was carried out by the military pilot B.P. Pustoshny, who headed the pilotage service of the Arkhangelsk port before the mobilization. The pilotage was carried out in extremely unfavorable conditions. According to the memoirs of G.N. Bibikov, the head of the Arkhangelsk military pilot division, the sea was stormy that day. Having boarded the cruiser, Bibikov and Pustoshny clarified the draft of the ship with the commander, 1st rank captain Serveys. The cruiser's draft was 27 feet (8.23 m), which was equal to the shallowest channel depth in the Northern Dvina delta. After the representatives of the allies were "reloaded" on the destroyer "Sokrushitelny", B.P. Pustoshny began escorting the ship. "He offered Serveys one of the proven options for navigating a heavy vessel along the channel. And, even though the channel in stormy weather became shallower, which meant that it would not exceed the cruiser draft, even in these conditions it was possible to "crawl" the smallest depths.

There is, of course, a risk, – Pustoshny began to state his idea, – but we must try. The cruiser lays down on the leading signs and gives a move. Then, at my command, he stops the engine. This is to avoid damaging the screws. And slips the shallowest waters under inertia". A few days later, Pustoshny took "London" out to sea, and then escorted the British cruisers "Norfolk" and "Suffolk" to Arkhangelsk¹⁵.

During the period from August 31 to December 13, 1941, the Arkhangelsk

port received 6 convoys with a total of 53 transports and 49 escort ships and sent 4 convoys with a total of 47 transports (of which 15 were Soviet) and 25 escort ships¹⁶.

In the winter of 1941–1942, in the conditions of the polar night, the German aviation was forced to reduce its activity. But already at the end of January 1942, in the area of the island of Sosnovets, a convoy under the escort of the icebreaker "Joseph Stalin" (military pilots G.A. Kalinich, Z.I. Kottsov, B.P. Pustoshny) was attacked by German aviation. The icebreaker was seriously damaged and was towed to Molotovsk by the icebreaker "F. Litke", and the pilots switched from the icebreaker to the convoy ships and escorted them to Arkhangelsk¹⁷.

In the winter and spring of 1942 significant work was carried out in the Arkhangelsk and Molotov ports to increase the berthing line, deepen the channel, mechanize the berths, which greatly facilitated the handling of heavy ships of allied convoys.

In total, in 1942 the pilotage service of the Arkhangelsk port conducted 452 operations with Soviet ships and 263 with foreign ones¹⁸. The specified number of operations includes entry into the port from the sea, exit from the port to the sea and rearrangements in the port. Rearrangements accounted for more than half of the operations. A large number of operations was due to the fact that the Arkhangelsk Sea Commercial Port had 5 loading and unloading areas: Bakaritsa, Ekonomiya, Left Bank, Right Bank and Moseev Island, the Molotovsk District was transferred to the Arkhangelsk Sea Commercial Port in the beginning of 1942 as a cargo area¹⁹.

The results of the work of the Arkhangelsk Sea Commercial Port

дира капитана 1-го ранга Сервейса осадку корабля. Осадка крейсера составила 27 футов (8,23 м), что равнялось наименьшей глубине фарватера в дельте Северной Двины. После того, как представителей союзников «перегрузили» на эсминец «Сокрушительный», Б.П. Пустошный начал проводку корабля. Он предложил Сервейсу один из проверенных вариантов проводки по фарватеру большегрузного корабля. И, несмотря на то, что канал в штормовую погоду становится как бы мельче, а значит, не превысит осадку крейсера, но и в этих условиях можно «проползти» самые малые глубины. «Есть, конечно, риск, – стал излагать свою мысль Пустошный, – но надо попробовать. Крейсер ложится на створные знаки и дает ход. Затем по моей команде стопорит машины. Это для того, чтобы не повредить винты. И на инерции проскакивает самое мелководье». Через несколько дней Пустошный выводил «Лондон» в море, а затем проводил в Архангельск английские крейсера «Норфолк» и «Саффолк»¹⁵.

Зимой и весной 1942 г. в Архангельском и Молотовском портах были проведены значительные работы по увеличению причальной линии, углублению фарватера, механизации причалов, что значительно облегчило прием большегрузных судов союзных конвоев.

За период с 31 августа по 13 декабря 1941 г. Архангельский порт принял 6 конвоев общей численностью 53 транспорта и 49 кораблей эскорта и отправил 4 конвоя общей численностью 47 транспортов (из них – 15 советских) и 25 кораблей эскорта¹⁶.

Зимой 1941–1942 гг., в условиях полярной ночи, немецкая авиация была вынуждена снизить активность. Но уже в конце января 1942 г. в районе

острова Сосновец подвергся нападению немецкой авиации конвой, шедший под проводкой ледокола «Иосиф Сталин» (военные лоцманы Г.А. Калинин, З.И. Котцов, Б.П. Пустошный). Ледокол получил серьезные повреждения и был отбуксирован в Молотовск ледорезом «Ф. Литке», а лоцманы перешли с ледокола на суда конвоя и провели их в Архангельск¹⁷.

Всего в 1942 г. лоцманская служба Архангельского порта провела 452 операции с советскими судами и 263 – с иностранными¹⁸. В указанное количество операций входят ввод в порт с моря, вывод из порта в море и перестановки внутри порта. Перестановки составляли более половины операций. Большое количество операций было связано с тем, что Архангельский морской торговый порт имел 5 погрузочно-разгрузочных участков: Бакарица, Экономия, Левый берег, Правый берег и Мосеев остров; Молотовский район был передан АМТП в начале 1942 г. на правах грузового района¹⁹.

Итоги работы лоцманской службы АМТП в 1942 г. были следующие: средний нетто регистровый тоннаж судов, обслуженных лоцманами порта в 1942 г.: советских – 1374, иностранных – 3748; средняя осадка проводимых судов по всем судам – 17'7", в т.ч. по судам с осадкой свыше 15 футов – 20'2"²⁰.

Одной из тяжелейших лоцманских операций 1942 г. стала проводка в Архангельск судов самого большого из арктических конвоев PQ-18. 19–20 сентября 27 транспортов конвоя прибыли на Северодвинский рейд. Подходы к рейду, фарватер и подходы к реке Маймакса были густо забросаны с немецких самолетов акустическими и донными минами. Очистка фарватера проводилась глубинными

pilotage service in 1942 were as follows: the average net registered tonnage of vessels served by the port pilots in 1942 was: Soviet – 1374, foreign – 3748. The average draft of the piloted vessels was: for all vessels – 17'7", incl. for vessels with a draft of over 15 feet – 20'2" ²⁰.

One of the most difficult pilotage operations in 1942 was the escort of the largest Arctic convoy PQ-18 to Arkhangelsk. On September 19–20, 27 transports of the convoy arrived at the Severodvinsk roadstead. The approaches to the roadstead, the channel and the approaches to the Maimaksa River were heavily pelted with acoustic and bottom mines from German aircraft. The channel was cleaned with depth charges. By the time the convoy arrived, the channel had been cleared of mines. The pilotage to

the port was in groups. Military pilots, under the leadership of the head of the Arkhangelsk military pilot division G.N. Bibikov, escorted transports to the port in the conditions of stormy weather, shellfire, and bombing. A strong storm did not allow the minesweeper with military pilots to approach the British air defence cruiser, so military pilot Lieutenant G.I. Butakov. jumped from a minesweeper to a cruiser and piloted the cruiser to the port. Escaping from under the bombing, the allied transport "Compound" ran aground, the team left the ship. Military pilot senior lieutenant P.M. Nefedov was appointed commandant of the ship. After removing part of the cargo on the barges, the transport was brought afloat and by the end of the day delivered to the port ²¹.

In 1943 the results of the work were as follows:

	Soviet ships	Foreign ships	Total	1942
Total operations	211	309	520	715
Including				
From the sea	24	80	104	134
To the sea	39	64	64	126
Rearrangement	148	165	165	453

Compared to 1942, operations with foreign ships increased slightly – from 263 to 309 – and with Soviet ships sharply decreased from 452 to 201. The growth of operations with foreign ships, with a sharp decrease in the port's turnover, was caused by the arrival of 24 foreign ships in Arkhangelsk in the summer months for layup and the movements of these ships between the port areas.

All foreign ships used pilots. As for Soviet vessels, only 63 out of the total turnover of 743 ships used pilots. If we count only the larger vessels (Narkomflot vessels – 241, input and

output, then pilotage was used by 26.1 %) in 1942 – 36.5 %.

Average net registered tonnage of ships served by pilots was:

	1943	1942
Soviet	1,208	1,374
Foreign	3,956	3,748
Average	2,915	2,247

The average net tonnage increased due to the increase in the share of foreign vessels. There were no accidents due to the pilots' fault.

Report figures for the pilotage service of Arkhangelsk Sea Commercial Port for 1944 ²²

бомбами. К приходу конвоя фарватер был разминирован. Проводка в порт осуществлялась группами. Военные лоцманы, под руководством начальника Архангельского военно-лоцманского пункта Г.Н. Бибикова, в условиях штормовой погоды, обстрела и бомбежки, проводили транспорты в порт. Сильный шторм не позволял тральщику с военными лоцманами подойти к английскому крейсеру ПВО, военный лоцман лейтенант Г.И. Бутаков

прыгнул с тральщика на крейсер и провел крейсер в порт. Уходя из-под бомбежки, союзный транспорт «Компаунд» выбросился на мель, команда покинула судно. Военный лоцман старший лейтенант П.М. Нефедов был назначен комендантом судна. После снятия части груза на баржи, транспорт был снят с мели и к концу дня поставлен в порт²¹.

В 1943 г. итоги работы выглядели следующим образом:

	Советские суда	Иностранные суда	Всего	1942 г.
Всего операций	211	309	520	715
В т.ч.:				
ввод с моря	24	80	104	134
вывод в море	39	64	64	126
перестановка	148	165	165	453

По сравнению с 1942 г. операции с иностранными судами несколько возросли – с 263 до 309, а с советскими судами – резко сократились с 452 до 211. Рост операций с иностранными судами, при резком сокращении судооборота порта, был вызван прибытием 24 иностранных судов в Архангельск в летние месяцы для отстоя и имевшими место передвижениями этих судов между районами порта.

Все иностранные суда пользовались лоцманами. Советские суда из общего судооборота 743 судна лоцманов брали 63. Если же считать только более крупные суда (суда Нарком-

флота – 241 с вводом и выводом), то лоцманской проводкой пользовались 26,1 %, в 1942 г. – 36,5 %.

Средний нетто регистровый тоннаж судов, обслуженных лоцманами:

	1943 г.	1942 г.
Советские	1208	1374
Иностранные	3956	3748
В среднем	2915	2247

Средний нетто тоннаж вырос из-за увеличения удельного веса иностранных судов. По вине лоцманов не было никаких аварий.

Отчетные показатели по лоцманской службе Архмортгорта за 1944 г.²²:

	Советские суда	Иностранные суда	Всего	1943 г.
Число операций	197	443	640	520
В т.ч.:				
ввод с моря	24	186	212	104
вывод в море	41	130	171	103
перестановка	132	125	257	301

	Soviet ships	Foreign ships	Total	1943
The number of operations	197	443	640	520
Including				
From the sea	24	186	212	104
To the sea	41	130	171	103
Rearrangement	132	125	257	301

Average net registered tonnage of vessels served by pilots in 1944: Soviet – 1,771, foreign – 4,407, on average – 3,616.

In all annual reports on the port pilot service, there is a shortage of pilots, despite the constant reduction in the staffing structure, the pilot staff had never been fully staffed. In total, during the war years the port pilots conducted ships from 31 convoys²³.

The selfless work of the Arkhangelsk pilots was awarded by the government. For work during the war years medals

were awarded to: Baskakov A.S., Bogolepov G.I., Kopylov A.M., Kotlov K.G., Kulebyakin S.P., Kozlov A.I., Medvedkov P.V., Martynov P.I., Semenov P.N., Ustinov L.S., Shirokiy V.T., Yashkov N.S.²⁴ Military pilots also received high awards: Butakov G.I., Gulin, Kalinich, Pustoshny B.P., Pustoshny V.V.

Thus, the pilots of the Arkhangelsk seaport and the military pilot service of the White Sea Military Flotilla contributed to the Great Victory.

References

* Transl. M. Lutyanskaya.

¹ State Archives of the Arkhangelsk Region, Fund 340, List of files 1, Register 3000, P. 1.

² Ibid, P. 4.

³ Ibid, Register 3281, P. 6–15.

⁴ Ibid, Register 3029, P. 88, 115, 172.

⁵ Ibid, Register 3303, P. 23.

⁶ Ibid, Register 3304, P. 10.

⁷ Ibid, P. 15, 21.

⁸ Ibid, Register 3306, P. 10.

⁹ Ibid, Register 3264, P. 56.

¹⁰ Ibid, P. 55, 56.

¹¹ Ibid, Register 3303, P. 31.

¹² Guzanov V. Military pilots. *Marine collection*, No.1(1997), P. 57.

¹³ State Archives of the Arkhangelsk Region, Fund 340, List of files 14, Register 26, P. 1–3.

¹⁴ Ibid, P. 15.

¹⁵ Guzanov V. Military pilots. *Marine collection*, No.1(1997), P. 57–58.

¹⁶ The history of the hydrographic service of the Russian fleet. Vol. 2 Hydrographic Service of the Russian Fleet (1917–1996). Saint Petersburg, 1997. P. 191–192.

¹⁷ Ibid. P. 192.

¹⁸ State Archives of the Arkhangelsk Region, Fund 340, List of files 1, Register 3264, P. 55–56.

¹⁹ Krasavtsev L.B. The feat of the Arkhangelsk port workers during the Great Patriotic War. *Defenders of the Fatherland. Materials of the XI regional social and scientific readings on military-historical topics*. Arkhangelsk, 2002.

²⁰ State Archives of the Arkhangelsk Region, Fund 340, List of files 1, Register 3264, P. 55–56.

²¹ Hydrographers in the Great Patriotic War. Collection. Edited by M.N. Koryagin. Leningrad, 1975. P. 243–244.

²² State Archives of the Arkhangelsk Region, Fund 340, List of files 1, Register 3501, P. 3.

²³ Krasavtsev L.B. Ibid. P. 74.

²⁴ State Archives of the Arkhangelsk Region, Fund 340, List of files 1, Register 3188, P. 4.

Средний нетто регистровый тоннаж судов, обслуженных лоцманами в 1944 г.: советских – 1771, иностранных – 4407, в среднем – 3616.

Во всех годовых отчетах по лоцманской службе порта отмечается нехватка лоцманов, несмотря на постоянное сокращение штатного расписания штат лоцманов ни разу не был укомплектован полностью.

Всего за годы войны лоцманами порта были проведены суда из 31 конвоя²³.

Самоотверженный труд архангельских лоцманов был отмечен правительственными наградами. За рабо-

ту в годы войны были награждены медалями: Баскаков А.С., Боголепов Г.И., Копылов А.М., Котлов К.Г., Кулебякин С.П., Козлов А.И., Медведков П.В., Мартынов П.И., Семенов П.Н., Устинов Л.С., Широкий В.Т., Яшков Н.С.²⁴. Получили высокие награды и военные лоцманы: Бутаков Г.И., Гулин, Калинин, Пустошный Б.П., Пустошный В.В.

Таким образом, лоцманы Архангельского морского порта и военно-лоцманской службы Беломорской военной флотилии внесли свой вклад в Великую Победу.

Приложения

¹ ГААО. Ф. 340. Оп. 1. Д. 3000. Л. 1.

² Там же. Л. 4.

³ Там же. Д. 3281. Л. 6–15.

⁴ Там же. Д. 3029. Л. 88, 115, 172.

⁵ Там же. Д. 3303. Л. 23.

⁶ Там же. Д. 3304. Л. 10.

⁷ Там же. Л. 15, 21.

⁸ Там же. Д. 3306. Л. 10.

⁹ Там же. Д. 3264. Л. 56.

¹⁰ Там же. Л. 55, 56.

¹¹ Там же. Д. 3303. Л. 31.

¹² Гузанов В. Военные лоцманы // Морской сб. 1997. № 1. С. 57.

¹³ ГААО. Ф. 340. Оп. 14. Д. 26. Л. 1–3.

¹⁴ Там же. Л. 15.

¹⁵ Гузанов В. Указ. соч. С. 57–58.

¹⁶ История гидрографической службы Российского флота. Т. 2. Гидрографическая служба Российского флота (1917–1996 гг.). СПб., 1997. С. 191–192.

¹⁷ Там же. С. 192.

¹⁸ ГААО. Ф. 340. Оп. 1. Д. 3264. Л. 55–56.

¹⁹ Красавцев Л.Б. Подвиг Архангельских портовиков в годы Великой Отечественной войны // Защитники Отечества: материалы XI областных обществ.-науч. чтений по военно-исторической тематике. Архангельск, 2002. С. 60.

²⁰ ГААО. Ф. 340. Оп. 1. Д. 3264. Л. 55–56.

²¹ Гидрографы в Великой Отечественной войне: сб. / под ред. М.Н. Корягина. Ленинград, 1975. С. 243–244.

²² ГААО. Ф. 340. Оп. 1. Д. 3501. Л. 3.

²³ Красавцев Л.Б. Указ. соч. С. 74.

²⁴ ГААО. Ф. 340. Оп. 1. Д. 3188. Л. 4 об.

V.V. Filippov

**WAR IN THE YENISEY NORTH. CONTRIBUTION OF NAVAL AND POLAR AIR FORCES
TO MILITARY OPERATIONS IN THE KARA SEA IN 1941–1944***

Throughout the war, German air forces equipped and sent around 30 special-purpose expeditions to the north. Reconnaissance parties of 7 to 9 people were inserted into remote Arctic areas. These groups consisted of specialists in synoptic meteorology, radio reconnaissance and decryption. Germans set up their bases in Nagurskaya Bay, several bays near Novaya Zemlya, Slobodskaya Bay (in the Yenisey Gulf), the Minina Skerries and Volchy Bay (Nordenskjold Archipelago).

A few days into the start of military operations in the north, the Northern Fleet Command provided for countermeasures against potential infiltration of enemy ships into the eastern regions of the Barents Sea and into the Kara Sea through the Novaya Zemlya straits, which could result in disruption of communications along the Northern Sea Route.

In order to carry out reconnaissance in the eastern areas of the Barents Sea and in the western sector of the Northern Sea Route, 2nd airborne formation of the Northern Fleet Air Force with three TB-3 heavy bombers, four DB-3 long-range bombers, two SB high-speed bombers and one GST hydroplane (piloted by the formation commander, Hero of the Soviet Union, colonel I. Mazuruk) were relocated from Yagodnik airfield outside Arkhangelsk to Naryan-Mar and Amderma on August 20, 1941. The formation's personnel comprised ex-pilots



of polar aircraft groups familiar with the flight areas and ground infrastructure of the northern coast. Operational control of the formation was exercised by the Northern Unit Commander of the White Sea Flotilla.

On October 04, 1941, hydrographic survey ship *Akademik Shokalskiy* detected a submarine at surface condition in the Kara Sea off Novaya Zemlya Cape called Sporny Navolok. As the ship approached, the submarine submerged immediately. One small depth charge was laid from the ship atop the submarine's suspected position in the submergence area. Apparently, it was one of the first enemy submarines, which infiltrated the Kara Sea with reconnaissance rather than attacking purposes.

* Transl. A. Chekalin.

В.В. Филиппов

ВОЙНА НА ЕНИСЕЙСКОМ СЕВЕРЕ. УЧАСТИЕ АВИАЦИИ ВМФ И ПОЛЯРНОЙ АВИАЦИИ В БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЯХ В КАРСКОМ МОРЕ В 1941–1944 гг.

За весь период войны военно-морские силы Германии снарядили и отправили на Север около 30 специальных метеоэкспедиций. В отдаленные районы Арктики забрасывались разведгруппы, состоящие из 7–9 человек: специалистов по синоптике, радиоразведке и дешифровке. Немцами были созданы базы в бухте Нагурского, некоторых бухтах Новой Земли, в бухте Слободская (в Енисейском заливе), в шхерах Минина, в заливе Волчий (остров Норденшельда).

Командование Северного флота с первых дней военных действий на Севере предусмотрело меры противодействия возможному проникновению судов противника в восточные районы Баренцева моря и через новоземельские проливы в Карское море и нарушения ими коммуникаций Северного морского пути.

Для проведения разведки восточных районов Баренцева моря и западного сектора Северного морского пути 20 августа 1941 г. с аэродрома Ягодник (под Архангельском) в Нарьян-Мар и Амдерму была передислоцирована 2-я авиагруппа ВВС Северного флота в составе трех самолетов ТБ-3, четырех ДБ-3, двух СБ и гидросамолета ГСТ (на нем летал командир авиагруппы Герой Советского Союза полковник И.П. Мазурук). Личный состав авиагруппы состоял из бывших летчиков авиагрупп полярной авиации, хорошо знающих

районы полетов и наземную инфраструктуру на северном побережье. Оперативно она подчинялась командиру Северного отряда Беломорской военной флотилии.

В Карском море в районе новоземельского мыса Спорный Наволок 4 октября 1941 г. гидрографическое судно «Академик Шокальский» обнаружило подводную лодку в надводном положении. При приближении судна лодка срочно погрузилась. В район погружения с судна сбросили одну малую глубинную бомбу. Повидимому это была одна из первых проникших в Карское море подводных лодок противника, имевшая задачей разведку, а не атаку.

Два самолета МБР-2 4 сентября 1941 г. в 25 милях к востоку от мыса Канин Нос обнаружили подводную лодку в позиционном положении и сбросили на нее 4 бомбы. На месте взрыва бомб всплыло масляное пятно. При повторной атаке по центру пятна растекающегося соляра – оно значительно увеличилось в размерах. Две германские подводные лодки были обнаружены и атакованы самолетами ВВС БВФ. Самолет СБ Мезенского отряда, обнаружив 1 ноября 1941 г. подводную лодку в надводном положении в 30 милях севернее мыса Канин Нос, сбросил 6 авиабомб, результатов атаки не наблюдал.

Авиагруппа Новоземельской базы состояла из четырех самолетов

On September 04, 1941, two MBR-2 short-range maritime reconnaissance and bombing flying boats detected a submarine in the awash condition 25 miles to the east of Cape Kanin Nos, and dropped four bombs on it. An oil patch emerged at the site of a blast. Repeated attack aimed at the middle of the fuel spill resulted in its increase in size. Two German submarines were detected and attacked by aircrafts assigned to the White Sea Flotilla Air Force. On November 01, 1941, SB high-speed bomber of the Mezen Unit detected a submarine at surface condition 30 miles to the north of Cape Kanin Nos, and dropped six bombs on it, but did not observe any results of the attack.

Airborne formation of the Novaya Zemlya base comprised four MBR flying-boats, which it received from the White Sea Flotilla Air Force. By the end of August 1942, construction of land airfield Rogachovsky for wheeled aircrafts was completed 12 km away from the Belushya Guba settlement. Two DB-3F long-range bombers were relocated here from Amderma.

Starting from March 22, 1942, Iokangskaya Naval Base assumed control over the 53rd composite aviation regiment comprised of two fighter squadrons and one MBR-2 flying boats squadron. Novaya Zemlya Naval Base took command over the 54th composite aviation regiment comprised of one MBR-2 flying boats squadron (10 aircrafts), one I-15 fighter squadron and a separate aviation detachment of six A-20G *Boston* bombers stationed at the airfields of Rogachovsky, Amderma and Naryan-Mar. On June 16, 1944, nine PBN-1 *Catalina* hydroplanes arrived at Guba Gryaznaya airfield of the Northern Fleet Air Force in Kola Bay. On July 26, 1944, one of these planes flew above the Kara Sea in search for the DB-1 convoy. Five more *Catalina* aircrafts joined the

Northern Fleet on July 28 and August 01, 1944. In an effort to strengthen anti-submarine warfare of the Kara Naval Base, four *Catalina* aircrafts of the 44th composite aviation regiment were relocated to Dikson on August 06, 1944. Throughout their participation in military operations run by the Northern Fleet and the White Sea Flotilla, *Catalina* aircrafts took 340 flights in order to ensure anti-submarine defense.

Ilyushin Il-4 flying squadron of the 44th composite aviation regiment was relocated to Rogachovsky airfield on August 15, 1944, at the order of the People's Commissar of the Navy. In September 1944, I-15 fighters were replaced with American P-40 *Kittyhawk* fighters. Two *Catalina* aircrafts were crashed by a storm and a hurricane in Belushya Bay on September 06, 1944. There were four P-40 fighters, three Il-4 bombers and two *Catalina* aircrafts left for the purposes of aerial reconnaissance and anti-submarine defense.

Polar aviation aircrafts of the Northern Sea Route Administration also took part in military operations. Due to declaration of martial law, Krasnoyarsk Aircraft Repair Plant named after Pobezhimov equipped all polar aviation airplanes with light and bombing weapons in 1941.

This involvement was not without its cost: two ice patrol crews perished as early as in August 1941. On August 17, 1941, crew of the Dornier Wal USSR H-235 plane went missing in action: pilot-in-command, captain Aleksandr Mikhailovich Surnin; navigator, senior lieutenant Sergei Vasilievich Baryshev; aircraft technician, military technician 1st rank Ivan Iliich Zhukov; flight engineer, military technician 2nd rank Aleksandr Ivanovich Dyuryagin; radio operator/gunner, sergeant major Piotr Mikhailovich Nikolaev. Dornier Wal

МБР-2, переданных базе из ВВС БВФ. К концу августа 1942 г. в 12 км от пос. Белушья Губа было завершено строительство сухопутного аэродрома «Рогачёвский» для колесных машин. Сюда перебазировали из Амдермы два самолета-бомбардировщика ДБ-3Ф.

С 22 марта 1944 г. Иоканьгской ВМБ передавался 53-й смешанный авиаполк (САП) в составе двух эскадрилий истребителей и одной эскадрильи МБР-2. Новоземельской ВМБ передавался 54-й САП в составе эскадрильи МБР-2 (10 самолетов), эскадрильи И-15 и отдельного отряда из шести самолетов А-20G «Бостон» с дислокацией их на аэродромах «Рогачёвский», Амдерма и Нарьян-Мар. 16 июня 1944 г. в ВВС СФ на аэродром Губа Грязная в Кольском заливе прибыли 9 гидросамолетов РВН-1 «Каталина». Один из этих самолетов летал 26 июля 1944 г. в Карском море на поиск местонахождения конвоя ДБ-1. Еще пять «Каталин» прибыли на Северный флот 28 июля и 1 августа 1944 г.; 6 августа 1944 г. для укрепления противолодочной обороны Карской ВМБ на Диксон были передислоцированы 4 самолета «Каталина» 44-го смешанного авиаполка. Всего за время участия в боевых действиях в составе СФ и БВФ «Каталины» совершили 340 самолето-вылетов с целью противолодочной обороны (ПЛО).

С 15 августа 1944 г. приказом Наркома ВМФ передислоцирована на аэродром «Рогачёвский» эскадрилья самолетов Ил-4 44-го САП. В сентябре 1944 г. истребители И-15 были заменены на истребители американского производства Р-40 «Киттихаук». Две «Каталины» были разбиты штормом и ураганом в губе Белушья 6 сентября 1944 года. На авиаразведке и ПЛО остались четыре Р-40, три Ил-4 и две «Каталины».

Участвовали в боевых действиях и самолеты полярной авиации (УПА ГУСМП). В связи с военным положением на все самолеты полярной авиации на Красноярском авиаремонтном заводе им. Побежимова (КАРЗ) в 1941 г. было установлено стрелковое и бомбовое вооружение.

Не обошлось без потерь, два экипажа самолетов ледовой разведки погибли уже в августе 1941 г. 17 августа 1941 г. в районе Новой Земли пропал без вести во время выполнения боевого задания экипаж самолета Дорнье Валь «СССР Н-235»: командир корабля капитан Сурнин Александр Михайлович, штурман старший лейтенант Барышев Сергей Васильевич, борттехник воентехник 1-го ранга Жуков Иван Ильич, бортмеханик воентехник 2-го ранга Дюрягин Александр Иванович, стрелок-радист старшина Николаев Петр Михайлович. Линейный самолет Игарского авиаотряда УПА ГУСМП Дорнье Валь «СССР Н-8» уже в августе 1941 г., базируясь в губе Белушья на Новой Земле, работал на поиске немецких подводных лодок в Баренцевом море. 2 января 1942 г. не вернулся из разведки. Командир корабля майор Михельсон Петр Давыдович, бортмеханик Левин, радист Пименов считаются пропавшими без вести.

Враг активно обнаружил себя в Арктике в конце июля 1942 г. Первый удар приняли на себя экипажи самолетов И.П. Мазурука и М.И. Козлова. После долгих и утомительных полетов экипажи этих двух ледовых разведчиков отдыхали в палатке на юго-западном берегу Новой Земли, а две их «Каталины» покачивались на воде у берега. Всплыла вражеская подводная лодка и прямой наводкой стала расстреливать палатку и самолеты. Погиб бортмеханик Ф.Ф. Перов

USSR H-8 battle plane of the Igarsky air detachment assigned to the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration was stationed in Belushya Bay at Novaya Zemlya to search for German submarines in the Barents Sea. On January 02, 1942, the aircraft failed to return from its reconnaissance mission. Pilot-in-command, major Piotr Davydovich Mikhelson, flight engineer Levin and radio operator Pimenov are considered missing in action.

The enemy openly manifested itself in the Arctic in late July 1942. The first aircraft crews to face the attack were those of I.P. Mazurka and M.I. Kozlov. After long and exhausting flights, the reconnaissance crews were having rest in a tent on the southwest coast of Novaya Zemlya, while their *Catalina* aircrafts were rolling with the waves off the coast. The enemy submarine surfaced and opened fire on the tent and the aircrafts at point-blank range. Flight engineer F.F. Petrov was killed, one of the aircrafts was destroyed. After that, the submarine attacked the nearest polar station in Malye Karmakuly firing at polar explorer's houses and storage facilities. One of the explorers was killed and four of them were injured. Then, on August 01, 1942, steamship named *Krestyanin (Peasant)* was sunk off the Novaya Zemlya coast in the Belushya Bay area. On August 17, near Matveev island in the entrance to Yugorsky Strait, two tugboats – *Nord* and *Komsomolets* – were sunk together with the barges carrying fishermen, workers and their families, including women and children. On August 23, steamboat *Kuybyshev* was sunk in the vicinity of Bely island on its way from Novaya Zemlya to Dikson Island. On August 24, Cape Zhelaniya polar station was taken under fire.

Shortly before *Operation Wunderland* designed by the German fleet in order

to disrupt navigation in the Kara Sea, German U-255 submarine ensured a stronghold for a BV-138 hydroplane in the northern tip of Novaya Zemlya to conduct reconnaissance from Cape Zhelaniya towards Vilkitsky Strait. Radio officers in Franz Josef Land and on Uyedineniya Island (known as Lonely Island) reported to have heard the sounds made by heavy aircrafts flying over the localities they were stationed in.

Heavy cruiser *Admiral Scheer* set sail to the Kara Sea for raiding purposes on August 16, 1942 accompanied by five submarines to safeguard its activities. On August 25, the cruiser encountered a steam-powered ice breaker *Aleksandr Sibiryakov* near the Nordenskjold Archipelago and displayed an American flag asking to convey information about the ice situation in the strait and the location of the convoy. The ice breaker's master senior lieutenant A.A. Kacharava realized who he was dealing with and ordered to inform Dikson about the fact of coming across a German raider. The cruiser signaled an order to cease radio transmission and fired a warning shot in the direction of the ice breaker, at which point the latter opened fire on the enemy. During 20 minutes, the ice breaker fought against the heavy cruiser in an unprecedented battle, which resulted in the Soviet vessel going under embroiled in flames. Seventy-nine crew members and passengers were killed, 18 seamen were taken captive. The German cruiser tried to move forward into the eastern part of Vilkitsky Strait. A hydroplane took to the air from the raider and was able to detect the ice breakers and the convoy, yet crashed upon landing. The cruiser went east, lost bearings in the fog and became beset in thick ice. Having faced big ice floes, the cruiser captain decided to attempt a backup raiding plan and approach the island of

и один самолет затонул. Затем подводная лодка напала на ближайшую полярную станцию в Малых Кармакулах, обстреляв дом полярников и склады. Один полярник был убит, четверо ранены. Затем 1 августа 1942 г. был потоплен пароход «Крестьянин» у берегов Новой Земли в районе губы Белушьей. 17 августа у острова Матвеев близ входа в пролив Югорский Шар потоплены два буксира «Норд» и «Комсомолец» с баржами, на которых были рыбаки, рабочие и их семьи – женщины и дети. 23 августа потоплен в районе острова Белый на пути от Новой Земли к острову Диксон пароход «Куйбышев», 24 августа обстреляна полярная станция на мысе Желания.

В преддверии операции «Вундерланд» германского флота по нарушению судоходства в Карском море немецкая подлодка U-255 создала опорный пункт в районе северо-восточной оконечности Новой Земли для гидросамолета BV-138, который вел разведку в направлении от мыса Желания к проливу Вилькицкого. Служащие радиоцентров на Земле Франца-Иосифа и острове Уединения докладывали, что слышали звук пролетающих в их районах тяжелых самолетов.

Тяжелый крейсер «Адмирал Шер» вышел в рейдерство в Карское море 16 августа 1942 г., его действия обеспечивали пять подводных лодок. 25 августа у архипелага Норденшельда крейсер встретил ледокольный пароход «Александр Сибиряков», поднял американский флаг и потребовал сообщить ледовую обстановку в проливе и место каравана судов. Капитан ледокола старший лейтенант А.А. Качарава понял с кем имеет дело и приказал сообщить на Диксон, что он встретил немецкий рейдер. С крейсера приказали прекратить радио-

передачу и для острастки произвели выстрел в сторону парохода, в ответ на что «Александр Сибиряков» открыл огонь по противнику. В течение 20 мин ледокольный пароход вел беспрецедентный бой с тяжелым крейсером, затем обхваченное пламенем советское судно затонуло. Погибли 79 членов экипажа и пассажиров, 18 моряков попали в плен. Немецкий крейсер попытался пройти в восточную часть пролива Вилькицкого. С рейдера поднялся гидросамолет, который обнаружил ледоколы и караван судов, но при посадке потерпел аварию. Крейсер пошел на восток, в тумане потерял ориентировку и попал в тяжелые льды. Встретив большие ледяные поля, командир крейсера решил предпринять запасной вариант рейдерства: подойти к острову Диксон. Предполагалось высадить десант численностью 180 человек, захватить документы и пленных, а порт и поселок уничтожить артиллерией. 27 августа крейсер подошел к Диксону и открыл огонь по находившимся в гавани судам. Получив несколько попаданий от береговой артиллерии, крейсер отошел от острова и 30 августа покинул Карское море, возвратившись в Нарвик.

В 1943 и 1944 гг. в Карском море постоянно действовали 8–9 подводных лодок противника и десятки самолетов вражеской разведывательной авиации. Летом 1943 г. германские летающие лодки BV-138 совершили 8 вылетов в Карское море. Один самолет пропал без вести, один – потерпел аварию при приеме топлива с подводной лодки.

Из состава УПА ГУСМП в навигацию 1943 г. в западном секторе Арктики находились следующие самолеты:

– С-47 «СССР Н-328» (командир корабля С.И. Антюшев, с М.А. Титлов) – с 17 июля по 20 ноября;

Dikson. The captain's intention was to land 180 men in order to take possession of the documents and take prisoners, subsequently destroying the port and the settlement using artillery. On August 27, the cruiser approached Dikson and opened fire on the ships in the harbor. Having suffered several hits from the coast artillery, the cruiser moved away from the island and left the Kara Sea for Narvik on August 30.

In 1943 and 1944, eight or nine enemy submarines along with dozens of enemy reconnaissance aircrafts were constantly present in the Kara Sea. In the summer of 1943, German BV138 flying boats took eight flights to the Kara Sea. One of the planes went missing, and one more crashed when being fueled by a submarine.

During the 1943 navigation period, the following planes were under command of the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration in the Western sector of the Arctic:

- Douglas C-47 *USSR H-328* military transport aircraft (pilot-in-command S.I. Antyushev, with M.A. Titlov) – from July 17 to November 20.

- PBN-1 *Catalina USSR H-273* hydroplane (pilot-in-command I.I. Cherevichny) – from June 23 to October 16.

- PBN-1 *Catalina* No. 1 hydroplane (pilot-in-command N.L. Syrokvasha) – from July 10 to July 19.

- PBN-1 *Catalina USSR H-325* hydroplane (pilot-in-command A.T. Streltsov) – from July 24 to October 14.

- KOR-2 (Beriev Be-4) *USSR H-330* flying boat (pilot-in-command V.V. Malkov) – from July 31 to September 25.

- KOR-2 (Beriev Be-4) *USSR H-331* hydroplane (pilot-in-command M.V. Teiman) – from July 31 to September 25.

- Tupolev SB high speed bomber (pilot-in-command V.A. Popov) – from August 17 to August 28.

- PBN-1 *Catalina USSR H-307* hydroplane (pilot-in-command V.A. Surguchev) – from August 31 to September 23.

On July 23, 1943, German submarine at surface condition fired at and sank a hydrographic survey ship *Akademik Shokalskiy* heading from Dikson into Blagopoluchiya Bay near Novaya Zemlya. The ship carried Arctic Institute expedition members and polar explorers ready to replace those who had spent two or three years working at the stations. Some of the crew and expedition members managed to escape in lifeboats or swim away. The Germans landed a shore party and attempted to terminate the survivors. Several ice patrol crews were sent to search for the lost vessel. Aircrafts commanded by I.I. Cherevichny and A.T. Streltsov took the victims to the mainland.

On August 27, 1943, German U-354 submarine attacked the convoy comprised of cargo ship *Dikson* and tugboat *Severoles-18* escorted by SKR-75 patrol ship and T-906 minesweeper. *Dikson* cargo ship was sunk. MBR-2 flying boat and KOR-2 (Beriev Be-4) hydroplane of the Yenisey polar aviation formation (*USSR H-330* and *USSR H-331*) arrived to the wreck site and dropped bombs upon the suspected submarine location (20 miles off Cape Sterligov). On September 1943, U-960 submarine approached the VA-18 convoy in the Kara Sea and torpedoed cargo ship *Arkhangelsk*. The cargo ship was sunk. In October, the enemy destroyed cargo ship *Sergei Kirov* and minesweeper *T-896*.

Due to intense activity of hostile submerged forces in the Kara Sea resulting in the loss of three steam ships with imported freights, a minesweeper and a hydrographic survey ship, People's Commissar of the Navy made a decision to set up the Kara Naval Base in March

– РВН-1 «СССР Н-273» (командир корабля И.И. Черевичный) – с 23 июня по 16 октября;

– РВН-1 № 27 (командир корабля Н.Л. Сырокваша) – с 10 июля по 19 июля;

– РВН-1 «СССР Н-325» (командир корабля А.Т. Стрельцов) – с 24 июля по 14 октября;

– КОР-2 (Бе-4) «СССР Н-330» (командир корабля В.В. Мальков) – с 31 июля по 25 сентября;

– КОР-2 (Бе-4) «СССР Н-331» (командир корабля М.В. Тейман) – с 31 июля по 25 сентября;

– СБ (командир экипажа В.А. Попов) – с 17 августа по 28 августа;

– РВН-1 «СССР Н-307» (командир корабля В.А. Сургучёв) – с 31 августа по 23 сентября.

23 июля 1943 г. немецкая подводная лодка в надводном положении обстреляла из орудия и потопила гидрографическое судно «Академик Шокальский», направлявшееся с Диксона к Новой Земле в залив Благополучия. На судне плыли полярники на смену тем, кто работал на станциях уже по 2–3 года, и участники экспедиции Арктического института. Часть экипажа и экспедиции смогли спастись на шлюпке и вплавь. Немцы высадили десант и пытались уничтожить оставшихся в живых моряков. На розыски команды погибшего судна были посланы самолеты ледовой разведки. Самолеты И.И. Черевичного и А.Т. Стрельцова вывезли пострадавших на материк.

27 августа 1943 г. подвергся атаке германской подводной лодки U-354 конвой в составе транспорта «Диксон» и буксирного парохода «Северолес-18» под эскортом СКР-75 и Т-906. Транспорт «Диксон» был потоплен. С острова Диксона в район гибели судна прилетели самолеты МБР-2 и

КОР-2 (Бе-4) Енисейской авиагруппы полярной авиации «СССР Н-330» и «СССР Н-331», сбросившие авиабомбы в предполагаемый район нахождения лодки (в 20 милях от мыса Стерлигова). 30 сентября 1943 г. подводная лодка U-960 в снежном заряде подошла к конвою ВА-18 в Карском море и торпедировала транспорт «Архангельск». Транспорт затонул. В октябре были потоплены транспорт «Сергей Киров» и тральщик Т-896.

В связи с активизацией подводных сил противника в Карском море, гибелью трех пароходов с импортными грузами, тральщика и гидрографического судна нарком ВМФ в марте 1944 г. принял решение о создании Карской ВМБ. В состав Карской ВМБ вошел 44-й САП (предполагалось передать полку 6 прибывших из США «Каталин» и обеспечивающие полк подразделения – 37-ю авиабазу и 26-ю аэродромно-техническую роту). Первая группа из четырех «Каталин» прибыла на остров Диксон 6 августа 1944 г., еще два самолета – 2 сентября 1944 г.

Климатические условия Арктики не позволяли широко использовать авиацию в боевых операциях. Погода в районе авиабазы на Диксоне не изобиловала ясными днями, чаще всего были сильные ветра и туманы, делавшие использование авиации практически невозможным. Начиная с 8 августа авиация с гидроаэродрома острова Диксон начала производить регулярные полеты с целью ПЛО и обследования состояния льдов как в районе Диксона, так и на северо-востоке и северо-западе Карского моря.

12 августа 1944 г. в 9.00 с гидроаэродрома острова Диксон вылетел самолет РВН-1 «Каталина» (бортовой № 16), ведомый командиром 44-го САП майором С.М. Рубаном

1944. The Kara Naval Base comprised the 44th composite aviation regiment (it was planned to assign to the regiment six newly arrived US *Catalina* aircrafts together with the supporting units: the 37th airbase and the 27th aviation maintenance company). The first group of four *Catalina* aircrafts arrived to Dikson on August 06, 1944, followed by two more planes on September 02, 1944.

Arctic climate did not allow for the extensive use of aircrafts in combat operations. The weather in the vicinity of the Dikson airbase could not boast the abundance of clear sky. Strong winds and thick fogs were more than frequent making it almost impossible to use the aviation. Starting from August 08, aircrafts from the Dikson island seaplane base took regular flights in order to ensure anti-submarine defense and investigation of ice conditions near the island, as well as in the northeastern and northwestern areas of the Kara Sea.

At 9 am on August 12, 1944, a PBN-1 *Catalina* flying boat (tail number 16) led by pilot-in-command of the 44th composite aviation regiment major S.M. Ruban left the Dikson island seaplane base for Sverdrup Island and further to the ice edge and Cape Zhelaniya, and then back to Dikson. At 10.20 am, the pilot detected a submarine at surface condition at the northwestern coast of Sverdrup Island, which opened heavy machine gun fire on the plane. Being out of bombs, the plane returned the machine gun fire, after which the submarine submerged and proceeded forward. Ruban advised the Kara Naval Base headquarters of the submarine, but miscalculated about the coordinates. Three more *Catalina* aircrafts were sent from Dikson to follow the Ruban's route: No. 3 commanded by lieutenant V.A. Gurichev, No. 10 commanded by senior lieutenant E.E. Evdukov and No. 11 commanded by captain S.V. Sokol. They

detected the submarine and bombed it. On the same day, a GST hydroplane assigned to the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration under command of lieutenant colonel M.I. Kozlov detected a submarine 80 miles to the north of Amderma.

On August 26, 1944, hydrographic survey ship *Nord*, which departed Dikson on August 23, 1944, was taken under German submarine's fire. On August 27, 1944, the Kara Naval Base Commander sent a T-116 minesweeper into the area near Krusenstern Island. At the same time, two planes assigned to the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration and commanded by I.I. Cherevichny and M.I. Kozlov took off to search for the submarine. On August 29, 1944, a *Catalina* aircraft (tail number 16) left Dikson led by captain S.V. Sokolov. On September 05, 1944, the T-116 minesweeper detected a submarine near the Mohn Islands by its periscope and took two shots of the antisubmarine rocket launcher followed by pattern of large depth charges dropped atop the blast area. An oil slick and air bubbles swelled to the surface along with pieces of wood and cork dust. Another pattern of depth charges was dropped. Senior lieutenant E.E. Evdukov left Dikson for the site on his *Catalina* No. 3, but could not reach T-116 due to the fog and had to return to the airfield. On August 06 and 07, T-116 reported with confidence: "I consider the submarine destroyed". On September 08, 1944, *Catalina* No. 10 dropped four more PLAB-100 antisubmarine bombs atop the sinking point. On September 14, 1944, the divers found that U-632 submarine rests on the bottom with five holes and four cracks.

It was subsequently concluded that survey ship *Nord* was sunk by artillery fire from the German U-957 submarine. Eighteen people were killed, four taken

по маршруту остров Диксон–остров Свердруп и далее на север до кромки льдов, далее к мысу Желания и обратно на Диксон. В 10.20 у северо-западного берега острова Вардропер пилот обнаружил подлодку в надводном положении, открывшую огонь из крупнокалиберных пулеметов. Не имея бомб, самолет обстрелял лодку из пулемета, лодка погрузилась и продолжала движение. Рубан сообщил о лодке в штаб Карской ВМБ. По маршруту С.М. Рубана с Диксона были направлены еще три «Каталины» – № 3 лейтенанта В.А. Гуричева, № 10 старшего лейтенанта Е.Е. Евдукова и № 11 капитана С.В. Сокола, которые, обнаружив лодку, отбомбились по ней. В этот же день подводную лодку в 80 милях к северу от Амдермы обнаружил и самолет ГСТ УПА ГУСМП подполковника М.И. Козлова.

26 августа 1944 г. гидрографическое судно «Норд», вышедшее с Диксона 23 августа 1944 г., было обстреляно немецкой подлодкой. Командиром Карской ВМБ 27 августа 1944 г. был выслан тральщик Т-116 в район островов Крузенштерна и одновременно на поиск вылетели самолеты УПА ГУСМП И.И. Черевичного и М.И. Козлова. 29 августа 1944 г. с Диксона вылетела «Каталина» (бортовой № 16) капитана С.В. Сокола. 5 сентября 1944 г. Т-116 у острова Мона обнаружил подводную лодку по перископу, произвел два залпа из реактивного бомбомета и в район взрыва сбросил серию больших глубинных бомб. На поверхность всплыл воздушный пузырь и соляровое пятно, появились обломки древесины и крошки пробки. Была сброшена еще серия бомб. С Диксона вылетел в район старший лейтенант Е.Е. Евдуков на «Каталине» № 3, но из-за тумана пробиться к Т-116 не смог и вернулся

на аэродром. 6 и 7 августа Т-116 с уверенностью доложил: «Считаю лодку уничтоженной». 8 сентября 1944 г. «Каталина» № 10 сбросила на место потопления еще 4 бомбы ПЛАБ-100. 14 сентября 1944 г. водолазы установили, что лодка U-362 лежит на грунте, имеет 5 пробоин и 4 трещины.

Впоследствии было установлено, что судно «Норд» было потоплено артогнем германской подводной лодки U-957. Погибло 18 человек, четверо моряков взяты в плен и захвачены документы связи ГУСМП.

В ночь на 25 сентября 1944 г. с двух подводных лодок на мыс Стерлигова был высажен десант в составе 25 человек. Диверсионная группа захватила радиоцентр, пост СНИС, сожгла дом полярной станции и здание складов, взяты в плен 5 человек, захвачены все документы.

Авиаторы несли оперативное дежурство в штабе Карской ВМБ. Сухопутного аэродрома Диксон не имел. Силами базы был построен гидроаэродром в бухте Летняя с гидроспуском и аэродромными площадками на 6 гидросамолетов.

Для осуществления проводки конвоев штаб Карской ВМБ производил дальнюю (самолетами Ил-4) и ближнюю («Каталина» и МБР-2) разведку с аэродромов на Диксоне и в Амдерме. Самолеты УПА ГУСМП также проводили параллельно с ледовой разведкой разведку ПЛО. Самолетами «Каталина» в разведывательных целях было совершено 93 боевых вылета. За период навигации 1944 г. самолеты Карской ВМБ и УПА ГУСМП обнаружили в море три подводные лодки противника (командир 44-го САП майор С.М. Рубан, пилоты УПА ГУСМП М.И. Козлов и И.И. Черевичный).

За период участия в боевых действиях из личного состава Карской

captive, while the enemy took possession of the Northern Sea Route Administration communication documents.

Overnight into September 25, 1944, two submarines landed 25 men at Cape Sterligov. A raiding party gained control over the radio center and surveillance and communications station, and burnt the residential building of the polar station together with the warehouses. The enemy also took five men captive and took possession of all the documents.

The pilots were on duty at the Kara Naval Base headquarters. Dikson did not have any land airfield. By efforts of the naval base personnel, a seaplane aerodrome was built in Letnyaya Bay with a slipway and six aircraft platforms.

In order to ensure defensive support for the convoys, the Kara Naval Base headquarters conducted both distant (by Ilyushin Il-4 aircrafts) and close (by *Catalina* and MBR-2 aircrafts) reconnaissance from airfields on Dikson and in Amderma. Along with ice reconnaissance, the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration aircrafts conducted antisubmarine reconnaissance. *Catalina* aircrafts conducted 93 reconnaissance missions. During the 1944 navigation season, aircrafts assigned to the Kara Naval Base and the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration detected three enemy submarines (commander of the 44th composite aviation regiment major S.M. Ruban, pilots of the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration M.I. Kozlov and I.I. Cherevichny).

During the period of military operations, 302 people from among the Kara Naval Base personnel were killed, including 283 servicemen and 19 civilian employees. Minesweepers T-114, T-118, T-120, patrol ship SKR-29 *Brilliant*, steamboat *Marina Raskova*

and hydrographic survey ship *Nord* were destroyed.

A submarine-torpedoed cargo ship *Marina Raskova* and two minesweepers sunk on August 12, 1944, carried a total of 618 people. Of them, 362 people perished, including 53 men from among the airbase and communications section personnel, who were supposed to set up a seaplane base on Dikson island. Navy men and pilots saved 256 people.

Ships and aircrafts were sent to the wreck site. Lifeboats with survivors were detected only on August 16, and the rescuers could save 18 lives. On August 18, M.I. Kozlov's crew detected a lifeboat with people in the fog. Kozlov managed to land his flying boat in the stormy sea and took 25 people over from the lifeboat to the plane in a rubber boat. It was only possible to take off after dumping some fuel into the sea. On August 19, pilot of the 44th air force aviation regiment of the White Sea Flotilla captain S.V. Sokol found another group of survivors in the sailboat, but was only able to pick up one person, and then had to catch the air not to kill the people and the plane. The aircrafts could not fly because of the bad weather. Only Kozlov's crew set out on a search daily scouting around the area in frequent tacks and almost touching the water with its floats. After seven hours and twenty minutes of flight on August 23, Kozlov detected a sailboat with people. Kozlov circled around the sailboat for nine hours on the watch for the salvage ship. Without waiting for the latter, Kozlov made a decision to come down on water. There were 25 dead bodies and 14 survivors in the sailboat, of which only six could move on their own. Flight engineer Kamirny and navigator Leonov carried the people over to the plane, which was tossed around in the rough sea. With waves reaching three meters, it was impossible to take

ВМБ погибло 302 человека, в т.ч. 283 военнослужащих и 19 вольнонаемных. Погибли тральщики Т-114, Т-118, Т-120, СКР-29 «Бриллиант», пароход «Марина Раскова» и гидрографическое судно «Норд».

На торпедированных подводной лодкой транспорте «Марина Раскова» и двух погибших тральщиках 12 августа 1944 г. было 618 человек. Погибло 362, в том числе погиб персонал авиабазы и отделения связи в количестве 53 человека, который должен был организовать гидроаэродром на острове Диксон. Моряки и летчики спасли 256 человек.

К месту гибели были посланы суда и самолеты. Шлюпки с людьми были обнаружены только 16 августа, удалось спасти 18 человек. 18 августа экипаж М.И. Козлова обнаружил в тумане шлюпку с людьми. Козлов смог посадить лодку на штормовое море и переправил со шлюпки на самолет на клипер-боте 25 человек. Взлететь на большой волне с перегрузом смогли лишь слив часть бензина в море. Еще одну группу людей на кунгасе обнаружил 19 августа летчик 44-го авиаполка ВВС Беломорской военной флотилии капитан С.В. Сокол, но смог снять только одного человека и поспешил взлететь, чтобы не погубить самолет и людей. Самолеты не могли летать из-за плохой погоды. Только экипаж Козлова ежедневно уходил на поиск и прочесывал весь район частыми галсами, почти касаясь поплавками воды. 23 августа после 7 часов 20 минут полета Козлов обнаружил кунгас с людьми; 9 часов кружился Козлов над кунгасом в ожидании спасательного корабля. Не дождавшись судна, Козлов решил садиться на воду. В кунгасе было более 25 трупов и 14 человек живых, из которых передвигаться самостоятельно

могли только шестеро. Бортмеханик Камирный и штурман Леонов переносили людей на руках в самолет, который бросало в волнах штормового моря. Взлететь при трехметровой волне было невозможно, и Козлов принял беспрецедентное решение – рулить по воде к ближайшему берегу – к острову Белый, до которого было 60 миль. Больше 10 часов шла машина Козлова в спасательную бухту, ныряя по волнам и поминутно рискуя быть захлестнутой волной, сначала на двух моторах, потом на одном, потому что от перегрузки левый мотор вышел из строя. Только в проливе Малыгина к самолету подошел военный тральщик и снял с него 13 спасенных, 14-й умер в пути. 33 часа экипаж Козлова спасал людей. Больше никого не удалось ни найти, ни спасти.

За эту уникальную спасательную и проявленный героизм при спасении людей с погибших кораблей экипаж Матвея Ильича Козлова был награжден орденами.

Приказ Командующего Северным флотом № 0107 от 14.12.1944 г.:

«Наградить членов экипажа самолета Н-275 УПА ГУСМП:

орденом Красного Знамени:

– командира самолета подполковника Козлова Матвея Ильича;

орденом Отечественной войны 1 степени:

– второго пилота старшего лейтенанта Попова Владимира Александровича,

– бортмеханика техника-лейтенанта Камирного Никифора Потаповича;

орденом Отечественной войны 2 степени:

– штурмана самолета младшего

лейтенанта Леонова Ивана Ефремовича;

орденом Красной Звезды:

– бортмеханика-бортрадиста Земскова Алексея Дмитриевича,

– бортрадиста Богаткина Николая

Алексеевича.

*Командующий Северным флотом
адмирал Головко».*

off, and Kozlov made an extraordinary decision to taxi the plane 60 miles away to the nearest coast of Bely island. It took Kozlov's aircraft more than 10 hours to reach the salutary bay while diving into the waves at the risk of being devoured by the sea, first with two and then with just one motor, because the left one had broken down due to overload. It was not until the aircraft made it to Malygin Strait when a minesweeper approached it and took 13 survivors aboard. One of them died on their way to the shore. The Kozlov's crew had been saving people for 33 hours. There was no one else to be found or saved.

For this outstanding rescue mission, as well as for merit beyond the call of duty when saving people from the destroyed ships, Matvei Kozlov's crew was decorated with orders.

***Order of the Northern Fleet Commander
No. 0107 dated December 14, 1944:***

*I hereby command to decorate the crew
of H-275 plane of the Polar Aviation
Directorate of the Northern Sea Route
with the Order of the Red Banner:*

*– pilot-in-command, lieutenant colonel
Matvei Iliich Kozlov;
with the Order of the Patriotic War,
1st class:*

*– second-in-command, senior lieutenant
Vladimir Aleksandrovich Popov and
– flight engineer, technical lieutenant
Nikifor Potapovich Kamirny;*

*with the Order of the Patriotic War,
2nd class:*

*– navigator, junior lieutenant
Ivan Efremovich Leonov;*

with the Order of the Red Star:

– flight engineer and radio operator

*Aleksei Dmitrievich Zemskov and
– radio operator Nikolai Alekseevich
Bogatkin.*

*Norther Fleet Commander,
Admiral Golovko*

After the Kara Sea tragedy, People's Commissar of the Navy ordered to

redeploy a squadron of Ilyushin Il-4 aircrafts to the airfield in Belushya Guba, and to have eight to ten *Catalina* aircrafts available on Dikson island dawn to dusk in order to cover the convoys.

There were no enemy air strikes on the Kara Naval Base military objectives from 1944 to 1945. The base aircrafts operated as anti-submarine defense launching PLAB-100 bomb strikes on the submarines detected by the ships and conducting ice reconnaissance. Alongside aircrafts from the Kara Naval Base, planes assigned to the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration were operational in the same zone conducting ice reconnaissance, transporting sick, wounded and priority passengers and delivering urgent shipments.

Within 1944, Kara Naval Base aircrafts completed 21 air missions ensuring anti-submarine defense of the convoys and 62 missions conducting preliminary reconnaissance and searching for the submarines in the expected convoy courses.

During the period from 1944 to 1945, the 44th composite aviation regiment lost two *Catalina* aircrafts in air crashes. On October 29, 1944, lieutenant Vetrov's plane crashed on the way from Naryan-Mar to Kholmovskoye Lake when being relocated to Lakhta. The plane ran into fog and encountered a snow squall. In an effort to keep track of the ground, the pilot used a nap-of-the-earth type of flight, yet hit the ground having disregarded the landscape elevation. The aircraft burned down killing six crew members. However, flight engineer Fedorovykh survived and made it to a village in Nizhnepechenskiy District in the Nenets Autonomous Area on November 10. The accident happened at the Timan Ridge (latitude 66°44,

После трагедии в Карском море нарком ВМФ приказал перебросить на аэродром Белушья губа эскадрилью самолетов Ил-4, а на острове Диксон иметь 8–10 самолетов «Каталина» для прикрытия конвоев в течение всего светового дня.

Налетов авиации противника на объекты Карской ВМБ в 1944–1945 гг. не было. Авиация базы выполняла функции ПЛО конвоев, наносила удары бомбами ПЛАБ-100 по обнаруженным кораблями подводным лодкам противника и вела ледовую разведку. Одновременно с авиацией Карской ВМБ в ее операционной зоне с целью ледовой разведки и доставки срочных грузов, больных и срочных пассажиров действовали самолеты УПА ГУСМП.

За 1944 г. самолеты Карской ВМБ выполнили 21 самолето-вылет с задачами ПЛО конвоев и 62 самолето-вылета для осуществления предварительной разведки и поиска подводных лодок по предполагаемому курсу конвоев.

В 1944–1945 гг. 44-й САП потерял в авиационных катастрофах два самолета «Каталина». 29 октября 1944 г. произошла катастрофа самолета лейтенанта Ветрова на перелете Нарьян-Мар–оз. Холмовское при перебазировании в Лахту. Самолет попал в туман и снежный заряд. Стремясь не потерять землю, летчик летел на бреющем и врезался в землю. Самолет сгорел, шесть членов экипажа погибли, остался жив только бортмеханик Федоровых, который вышел к людям только 10 ноября в д. Каткино Нижне-Печергского района Ненецкого АО. Место происшествия – Тиманский кряж (широта 66°44', долгота 49°54'). Экипаж 44-го смешанного авиаполка Беломорской флотилии: командир экипажа – Ветров Иван Иванович,

второй пилот – Дорофеев Владимир Федорович, штурман – Сорокин Алексей Иванович, второй штурман Гапонов Николай Иосифович, радист Дубошин Николай Степанович, воздушный стрелок – Мелехин Василий Прокопьевич, бортмеханик – Федоровых Михаил Васильевич. 4 февраля 1945 г. в губе Белушья погиб при катастрофе экипаж самолета старшего лейтенанта Шишова Анатолия Николаевича.

Как работали летчики полярной авиации лучше всего характеризуют приказы о их награждении за выполнение боевых заданий и тексты наградных листов.

Из наградного листа на пилота УПА ГУСМП Крузе Леонарда Густавовича:

«...Командир экипажа пилот Крузе Л.Г. с первых дней Отечественной войны систематически выполнял задания Командования Северного Флота по доставке вооружения, проводил ледовую разведку в Северных морях для обеспечения проводки конвоев судов, произвел на протяжении 1941–1942 годов 49 вылетов на розыски пропавших без вести экипажей ВМФ и на спасательные операции. Доставлял продовольствие аварийным экипажам военных кораблей, занимался перевозкой офицерского состава ВМФ во фронтовую зону и полетами специального назначения по указанию Командования Северным флотом.

В июне-июле 1941 года пилот Крузе проделал большую транспортную работу по подвозу винтовок из г. Харькова в Мурманск, где их не хватало для оснащения армии. В тяжелые дни для Мурманска, когда враг наседали на подступах к городу, пилот Крузе совершил 42 вылета в Мурманск с целью доставки для обороны пушек, снарядов и других видов вооружения,

longitude 49°54'). The 44th composite aviation regiment of the White Sea Flotilla included the following crew members: pilot-in-command – Ivan Ivanovich Vetrov, second-in-command – Vladimir Fyodorovich Dorofeev, navigator – Aleksei Ivanovich Sorokin, second navigator – Nikolai Iosifovich Gaponov, radio operator – Nikolai Stepanovich Duboshin, air gunner – Vasilii Prokopyevich Melekhin, flight engineer – Mikhail Vasilyevich Fyodorov. On February 04, 1945, a crash in Belushya Guba killed the crew of the aircraft commanded by senior lieutenant Anatolii Nikolayevich Shishov.

The best description of polar pilots' work can be found in their award sheets reinforced by orders of their decoration for fulfilling combat tasks.

An excerpt from an award sheet in the name of Leonard Gustavovich Kruze, pilot of the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration:

"...Starting from the first days of the Patriotic War, pilot-in-command L.G. Kruze have regularly delivered weapons and conducted ice reconnaissance in the Northern seas, thus ensuring defensive support for the convoys, as instructed by the Northern Fleet Command. In the period from 1941 to 1942, he took 49 flights to search for the crews of naval ships reported as missing in action, and to perform rescue operations. He brought subsistence to the emergency crews on warships, transported naval officers to the frontline and took special-purpose flights, as ordered by the Northern Fleet Command.

In June and July 1941, pilot Kruze did a great job delivering rifles from Kharkiv to Murmansk, which required them to supply the army. When Murmansk experienced hard times with the enemy advancing on the city's fringes, pilot Kruze took 42 flights to Murmansk in

order to deliver cannons, shells and other types of weapons, thus bringing 86 tons of different armaments into the enemy-controlled area. In the period between 1941 and 1942, comrade Kruze took a number of flights in extremely harsh winter conditions in order to rescue and pick up people from the disabled ship of the Northern Fleet. Kruze also had to land in unaccommodated areas, and his daring actions ensured supplements delivery to the disabled SKR-73 ship, which became beset in ice near Khodovarikha. Shortly after this, Kruze took all crew members to the settlement on the northern coast. Kruze rendered similar assistance to the cargo ship Vytegra, which at the same time ran aground near the Timansky coast. This mission was completed by pilot Kruze in a swift and seamless manner. Kruze's courage and persistence during the flights always ensured immaculate fulfillment of tasks assigned to him by the Northern Fleet Command.

Conclusion: For courage and persistence displayed during the flights, for excellent and timely fulfillment of tasks assigned by the Fleet Command and the State Defense Committee in the field of special-purpose air transfer in the Northern seas, pilot Kruze is recommended for the following government decoration: the Order of the Red Banner.

Head of the Northern Sea Route Administration, counter admiral I. Papanin. April 09, 1945."

An excerpt from an award sheet in the name of Ivan Ivanovich Cherevichny, pilot of the GST hydroplane assigned to the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration:

"...Comrade Cherevichny is the best polar pilot. During the 1943 campaign, he and his crew did a great job safeguarding combat performance

тем самым обеспечил подвоз 86 тонн различного вооружения в зоне, находившейся под воздействием противника. В 1941–1942 г. т. Крузе в целях спасения людей и снятия их с аварийного корабля СФ произвел ряд полетов в исключительно трудных метеоусловиях зимы 1941–1942 г. и посадок на необорудованные площадки, так своими смелыми полетами т. Крузе обеспечил доставку продовольствия личному составу аварийного корабля СКР-73, выжатого льдом в районе Холловарики, и в дальнейшем вывез полностью весь его экипаж в населенный пункт на северное побережье. Аналогичная помощь была оказана т. Крузе транспорту «Вытегра», в это же время севшему на мель у Тиманского берега. Эта операция была выполнена пилотом Крузе быстро и четко. Своими же смелыми и настойчивыми полетами т. Крузе всегда обеспечивал отличное выполнение тех задач, которые ставило перед ним Командование Северным флотом.

Вывод: За проявленное мужество и настойчивость в полетах, отличное и своевременное выполнение заданий Командования ВМФ и ГКО по особым перевозкам в северных морях представляется к правительственной награде – ордену Красного Знамени.

Начальник Главсевморпути контр-адмирал И. Папанин. 9.04.1945 г.»

Из наградного листа на летчика самолета ГСТ УПА ГУСМП Черевичного Ивана Ивановича:

«...Тов. Черевичный является лучшим полярным летчиком. За кампанию 1943 г. проделал важную работу со своим экипажем по обеспечению боевой работы кораблей Северного отряда флотилии. Он произвел обследование архипелага Норденшельда с целью обнаружения надводных и под-

водных кораблей противника. Экипажем под его руководством производились поиск и разведка подводных лодок противника у островов Диксон, Белый, Исаченко, Русский, ихеры Минина и ряд других ответственных заданий. Успешно произведено патрулирование каравана по маршруту Усть-Таймыр–Диксон. Всего затрачено на поиск, разведку и патрулирование 77 часов 30 минут. В исключительно сложных метеоусловиях т. Черевичный доставил командующего Беломорской военной флотилией в бухту Тикси для выполнения специального правительственного задания. Полет совершен в это время года с большим риском. Все задания т. Черевичный выполнил с большим мастерством и знанием дела.

За успешное выполнение боевых заданий ходатайствую о награждении летчика Черевичного орденом Красного Знамени.

Командующий БВМФ контр-адмирал Кучеров. 20.11.1943 г.»

Из наградного листа на командира самолета Н-313 Енисейской авиагруппы УПА ГУСМП капитана Стрельцова Александра Тимофеевича:

«...Тов. Стрельцов с первых дней боевых действий Северного отряда 1942 г. и особенно боевых действий Карской ВМБ в Арктическую навигацию 1944 г. активно помогал в успешном выполнении боевых заданий командования. Работая летчиком УПА, в октябре 1943 г. принимал активное участие в розыске группы летчиков самолетов МБР-2 ВВС БВМФ, которые перебазировались с Диксона через Красноярск в Архангельск и вследствие плохой погоды заблудились и произвели вынужденную посадку в неизвестном районе. Экипажам угрожала опасность и гибель боевых ма-

of ships assigned to the Northern Unit of the White Sea Flotilla. He explored the Nordenskjold Archipelago with the purpose of detecting hostile surface ships and submarines. Along with a number of different high-profile assignments, the aircraft crew under his command conducted search for and reconnaissance of enemy submarines near Dikson island, Bely island, Isachenko island, Russky island and the Minina Skerries. The aircraft crew successfully escorted the convoy traveling from Ust-Taymyr to Dikson. A total of 77 hours and 30 minutes were spent on search, reconnaissance and escort missions. Flying in extremely harsh weather conditions, comrade Cherevichny delivered the Commander of the White Sea Warship Flotilla to Tiksi to complete a special government assignment. The flight in this time of the year entailed high risks. All tasks were performed by comrade Cherevichny with great skill and expertise.

For successful completion of combat missions, I hereby petition for a decoration of pilot Cherevichny with the Order of the Red Banner.

*Commander of the White Sea Warship Flotilla, counter admiral Kucherov.
November 20, 1943."*

An excerpt from an award sheet in the name of Aleksandr Timofeevich Streltsov, pilot-in-command of the H-313 plane assigned to the Yenisey formation of the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration:

"... From the first day of military operations conducted by the Northern Unit in 1942, and especially by the Kara Naval Base during the Arctic navigation in 1944, comrade Streltsov made an active contribution to successful accomplishment of combat missions assigned by the Command. In 1943, as a

pilot of the Polar Aviation Directorate, Streltsov actively participated in the search for MBR-2 flying boats' pilots of the White Sea Flotilla Air Force, who lost their bearings during relocation from Dikson through Krasnoyarsk to Arkhangelsk and had to make emergency landing in an unknown area. The pilots and their fighting machines were in grave danger. Over the course of three days, comrade Streltsov had been risking his life searching for the pilots in adverse weather conditions of the Arctic, and his persistence eventually helped him find the people. He dropped necessary subsistence, and then picked up and took the crews to Krasnoyarsk. In September 1944, he was actively involved in providing defensive support for the WD-1 convoy traveling from the Laptev Sea with its thick ice and through a dangerous and mine-infested area in Vilkitsky Strait. Despite adverse weather conditions, comrade Streltsov conducted excellent ice reconnaissance, thus providing an opportunity to safely escort the convoy out of the thick ice through Vilkitsky Strait. In March 1945, there was an urgent necessity to redeploy a military radio to Nansen Island, and to transport the acute patients in need of emergency medical care from Nansen Island and the Mikhailov Peninsula (from the artillery batteries). Comrade Streltsov volunteered to assist the base command in fulfilling this important task despite adverse weather conditions in the area in question, including severe blizzard, poor visibility and low temperatures (–31...38 °C). Besides, there were not any prepared landing areas close to the coast artillery batteries. Risking his own life and the lives of his crew, Streltsov did an excellent job while accomplishing the tasks assigned to him.

For active assistance and help rendered to the Kara Naval Base

шин. Тов. Стрельцов в течение трех дней в тяжелых метеоусловиях Арктики, рискуя жизнью производил поиск и благодаря своей настойчивости разыскал группу летчиков, сбросил им продовольствие, снял экипаж и доставил в Красноярск. В сентябре 1944 г. принимал активное участие в обеспечении проводки конвоя ВД-1 из тяжелых льдов моря Лаптевых через опасный минами район в проливе Вилькицкого. Тов. Стрельцов несмотря на плохие метеоусловия полета произвел хорошую ледовую разведку и тем самым дал возможность благополучно вывести конвой из тяжелых льдов через пролив Вилькицкого. В марте 1945 г. было крайне необходимо перебросить на остров Нансен боевую рацию а с о. Нансен и с полуострова Михайлова (с батарей) вывезти тяжелобольных, которым требовалась срочная медицинская помощь. Тов. Стрельцов по собственной инициативе согласился помочь командованию базы выполнить эту важную задачу, причем к этому времени метеоусловия в районе о. Нансен и п-ова Михайлова были неблагоприятные – наличие сильной пурги, плохой видимости, низкой температуры ($-31...38^{\circ}\text{C}$), а также отсутствие в районе береговых батарей, оборудованных посадочных площадок. Рискую собственной жизнью и жизнью экипажа, блестяще выполнил поставленные задачи.

За активное содействие и помощь командованию Карской ВМБ по выполнению заданий и проявленную при этом смелость, инициативу и настойчивость ходатайствую о награждении тов. Стрельцова правительственной наградой – орденом Отечественной войны 2-й степени.

Начальник штаба Карской ВМБ капитан 2 ранга Васильев. 9.03.1945 г.».

Из наградного листа на командира самолета С-47 «СССР Н-328» УПА ГУСМП Титлова Михаила Алексеевича:

«В ноябре 1943 г. самолет Н-328 был передан Беломорской военной флотилии для выполнения важных оперативных задач по проводке караванов. Летчик Титлов в сложных метеоусловиях совершал вылеты в Карское море по разведке, чем обеспечивал правительственное задание по проводке конвоя АБ-55 – ледоколы «Сталин», «Ленин», «Литке», «Дежнев», «Мурман», шедших из Арктики в Белое море под личным руководством командующего Беломорской военной флотилией. Независимо на сложнейшие метеоусловия северных широт летчик Михаил Титлов всегда вылетал на задание и своевременно привозил сведения о состоянии льдов и надводной обстановки.

С апреля по июнь 1944 г. выполнял оперативное задание по обеспечению Карской ВМБ, в очень сложных метеоусловиях при подводной угрозе движению ценных арктических конвоев, тов. Титлов и весь его экипаж с честью справились с государственным заданием. Тов. Титлов в целях выяснения ледовой обстановки находился в воздухе по 16–18 часов и долетал до 86 параллели.

Совершил несколько перелетов без посадки на промежуточные аэродромы по трассе Диксон–Архангельск и обратно, перевоза личный состав и ценные грузы.

Тов. Титлов производил полеты в таких условиях погоды, которые не могли выполнять другие летчики.

За отличное выполнение правительственного задания и заданий командования по организации ледовой разведки транспортов и ледоколов тов. Титлов достоин награждения орденом Отечественной войны 2 степени.

Командующий ВВС БВФ полковник Логинов. 10.06.1944 г.».

Command in completing the missions, as well as for displayed courage, initiative and persistence, I hereby petition for a decoration of comrade Streltsov with the following government award: Order of the Patriotic War, 2nd class.

*Commander of the Kara Naval Base headquarters, 2nd rank captain Vasiliev.
March 09, 1945."*

An excerpt from an award sheet in the name of Mikhail Alekseevich Titlov, pilot-in-command of the S-47 USSR H-328 aircraft assigned to the Polar Aviation Directorate of the Northern Sea Route Administration: "In November 1943, an H-328 plane was transferred to the White Sea Flotilla in order to execute important operational missions related to the convoy defensive support. Pilot Titlov took reconnaissance flights over the Kara Sea in adverse weather conditions, thus ensuring fulfillment of the government assignment involving defensive support of the AB-55 convoy (ice breakers Stalin, Lenin, Litke, Dezhnev and Murman) traveling from the Arctic into the White Sea and led personally by the Commander of the White Sea Flotilla. Despite extreme weather conditions in the northern latitudes, pilot Mikhail Titlov never canceled his flights and always brought information about ice conditions and surface picture in a timely manner.

From April to June 1944, Titlov's operative task was providing supplies to the Kara Naval Base. In extreme weather conditions and facing danger of submarine attack on the vitally important Arctic convoys, comrade Titlov and his crew accomplished the

government assignment with flying colors. In an effort to investigate ice conditions, comrade Titlov would spend from 16 to 18 hours in flights reaching the 86th parallel.

He took several non-stop flights from Dikson to Arkhangelsk and back, delivering personnel and valuable cargo.

Comrade Titlov took flights in the worst weather conditions, when other pilots were not able to take off.

For excellent accomplishment government missions, as well as tasks related to ice reconnaissance for cargo ships and ice breakers assigned by the Command, comrade Titlov deserves a decoration with the Order of the Patriotic War, 2nd class.

Commander of the White Sea Flotilla Air Force, colonel Loginov. June 10, 1944."

On June 20, 1945, the Kara Naval Base was disbanded. However, one of its units continued to exist on Dikson island with reduced staff (including an air station (seaplane base) comprising 7 people) until October 1947, when its entire property and materiel were removed from the island. All buildings were transferred to the Northern Sea Route Administration.

Summarizing the above, one can conclude that although battles against Nazi invaders at land fronts took place in the far west of our country, the war left its tragic imprints also on the territory of the Krasnoyarsk Region. We are reminded of this war by the monuments erected in honor of those who protected the northern frontiers of our motherland on the Kara Sea coast.

Карская ВМБ была расформирована 20 июня 1945 г., но ее подразделение функционировало на острове Диксон в сокращенном штате (в том числе авиапост (гидроаэродром) в количестве 7 человек) до октября 1947 г., пока все имущество и материальная часть не были вывезены с острова. Все постройки были переданы ГУСМП.

Вот так, несмотря на то, что бои против немецко-фашистских захватчиков на сухопутных фронтах шли далеко на западе нашей страны, война оставила трагические отметины и на территории Красноярского края. Напоминают нам о ней сегодня памятники защитникам северных рубежей нашей родины на побережье Карского моря.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ – LIST OF AUTHORS

- Барзенин Андрей Викторович*, научный сотрудник, Северный морской музей
Barzenin, Andrey V., Researcher, Northern Maritime Museum
- Быстрова Ирина Владимировна*, д.и.н., профессор, ведущий научный сотрудник ИРИ РАН
Bystrova, Irina V., D.Sc. (History), Professor, Leading Researcher, Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences
- Вилкинсон Филипп*, коммодор авиации, Королевские ВВС Великобритании (в отставке)
Wilkinson, Philip, Air Commodore, Royal Air Force (retired)
- Вожны Александр*, профессор Педагогического университета в Кракове
Woźny, Aleksander, Professor, Pedagogical University of Krakow (Poland)
- Гольшьева Валентина Георгиевна*, к.ф.н., доцент САФУ
Golysheva, Valentina G., Cand. Sc. (Philology), Associate Professor, Northern (Arctic) Federal University
- Даффет Нил*, сопредседатель комитета Большого Портленда
Duffett, Neale, co-chairman, Greater Portland-Arkhangelsk Sister City Committee
- Доброньски Адам*, профессор Белостокского государственного университета
Dobroński, Adam, Professor, Bialystok State University
- Заблотский Александр Николаевич*, ведущий специалист бюро технической и аналитической информации, ПАО ТАНТК им. Г.М. Бериева (г. Таганрог)
Zablotsky, Alexander N., Expert, Technical and Analytical Information Bureau, PJSC «Beriev Aircraft» (Taganrog)
- Кохновски Роман*, доктор наук, профессор Педагогического университета в Кракове (Польша)
Kochnowski, Roman PhD, Professor, Pedagogical University of Krakow (Poland)
- Кузьминых Александр Леонидович*, д.и.н., доцент, профессор ВИПЭ ФСИН
Kuzminykh, Alexander L., D.Sc. (History), Associate Professor, Professor of the Department of Philosophy and History, Vologda Institute of Law and Economics of the Federal Penitentiary Service
- Ларинцев Роман Иванович*, заслуженный машиностроитель РФ, преподаватель Техникума судостроения и машиностроения (г. Северодвинск)
Larintsev, Roman I., Honored mechanical engineer, Teacher, Technical School of Shipbuilding and Mechanical Engineering (Severodvinsk)
- Мельников Никита Николаевич*, к.и.н., доцент, старший научный сотрудник Института истории и археологии УрО РАН
Melnikov, Nikita N., Cand. Sc. (History), Associate Professor, Senior Researcher, Institute of History and Archaeology, Ural Branch of Russian Academy of Sciences
- Минкова Кристина Владимировна*, к.и.н., старший преподаватель кафедры американских исследований СПбГУ
Minkova, Kristina V., Cand. Sc. (History), Senior Lecturer, Department of American Studies, St. Petersburg State University
- Монзуль Владимир Юрьевич*, заведующий сектором научно-справочного аппарата отдела информационно-поисковых систем, Национальный архив Республики Беларусь
Monzul, Uladzimir Yu., head of the finding aids sector of the information retrieval systems department, National Archives of the Republic of Belarus

- Монин Сергей Михайлович*, к.и.н., доцент кафедры всемирной и отечественной истории МГИМО(У) МИД России
Monin, Sergei M., Cand. Sc. (History), Associate Professor, Department of World and Russian History, MGIMO University of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation
- Морозов Мирослав Эдуардович*, к.и.н., полковник запаса, старший научный сотрудник Центра военной истории России ИРИ РАН
Morozov, Miroslav E., Cand. Sc. (History), reserve Colonel, Senior Researcher, Center for Military History of Russia, Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences
- Мягков Михаил Юрьевич*, д.и.н., профессор, научный директор Российского военно-исторического общества
Myagkov, Mikhail Yu., D.Sc. (History), Professor, Scientific Director, Russian Military Historical Society
- Невежин Владимир Александрович*, д.и.н., ведущий научный сотрудник ИРИ РАН
Nevezhin, Vladimir A., D.Sc. (History), Leading Researcher, Institute of Russian History, Russian Academy of Sciences
- Платонов Андрей Витальевич*, д.в.н., профессор, капитан I ранга, научный сотрудник Военно-морской Академии
Platonov, Andrey V., D.Sc. (Military), Professor, Researcher, Naval Academy
- Супрун Михаил Николаевич*, д.и.н., профессор САФУ
Suprun, Mikhail N., D.Sc. (History), Professor Northern (Arctic) Federal University
- Терентьев Вячеслав Олегович*, к.и.н., доцент, заведующий музеем ГУМРФ им. адмирала С.О. Макарова
Terentev, Vyacheslav O., Cand. Sc. (History), Associate Professor, Head of the University Museum, Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping
- Терентьева Екатерина Анатольевна*, к.и.н., доцент СПбГУТ им. проф. М.А. Бонч-Бруевича
Terenteva, Ekaterina A., Cand. Sc. (History), Associate Professor, Bonch-Bruevich St.-Petersburg State University of Telecommunications
- Филиппов Вячеслав Викторович*, подполковник запаса, сотрудник музея Сибирского федерального университета
Filippov, Vyacheslav V., reserve Lt. Colonel, museum worker, Siberian Federal University
- Фолли Мартин Х.*, Старший преподаватель, Кафедра политики, истории и Школа права Университета Брунеля (Лондон)
Folly, Martin H., Senior Lecturer, Department of Politics, History and School of Law, Brunel University (London)
- Хатанзейский Александр Владимирович*, научный сотрудник ФГБУ «Национальный парк «Русская Арктика»
Khatanzeyskiy, Alexander V., Researcher, Russian Arctic National Park
- Хилл Александр*, профессор университета Калгари
Hill, Alexander, Professor, University of Calgary
- Шаверина Галина Викторовна*, историк-краевед
Shaverina, Galina V., local history expert
- Шпанова Наталья Николаевна*, директор Архангельского областного краеведческого музея
Shpanova, Natalia N., Director, Arkhangelsk Regional Lore Museum

CONTENTS

Opening Remarks	6
Section I Lend-Lease: Problems of History and Historiography	
<i>Myagkov M.Yu.</i> Lend-Lease for the USSR and its Contribution to the Victory of the Allies during World War II	14
<i>Suprun M.N.</i> Lend-Lease and Arctic Convoys: in the Strategy of the Anti-Hitler Coalition during World War II	28
<i>Hill A.</i> British Lend-Lease Aid to the USSR and the Battle of Moscow in the Light of Recent Archival Releases	48
<i>Bystrova I.V.</i> Winston Churchill and Arctic the Convoys to Russia	76
<i>Folly M.</i> The Arctic Convoys and the Grand Alliance against Hitler	102
<i>Nevezhin V.A.</i> Diplomatic Receptions in the Kremlin in the Context of Inter-allied Relations with Great Britain and the USA (1941–1945)	120
<i>Dobroński A.</i> Delegatura Ambasady RP w Archangielsku i jej udział w przyjmowaniu ładunków z konwojów polarnych	132
<i>Minkova K.V.</i> Canada's Participation in Lend-Lease supplies to the Soviet Union	148
<i>Wilkinson Ph.</i> Hurricanes to Murmansk – Churchill's Rapid Response to Stalin's Appeal....	164
<i>Melnikov N.N.</i> Influence of Lend-Lease on the Development of the Soviet Tank Industry during the War	174
<i>Khatanzevskiy A.V.</i> Armored Vehicles in the Structure of Lend-Lease Supplies for the USSR during the Great Patriotic War in 1941–1945	186
<i>Monzul U.Yu.</i> Lend-Lease and Minsk Automobile Plant.....	202
<i>Larintsev R.I., Zablotsky A.N.</i> Soviet Navy and Lend-Lease in 1941–1945.....	210
<i>Duffett N., Shpanova N.N.</i> One Voyage Vessels	234
<i>Monin S.M.</i> Selecting Routes for Shipping Strategic Supplies to the USSR by the Allies at the Beginning of the Great Patriotic War.....	240
Section II Arctic Convoys: Problems of History and Historiography	
<i>Platonov A.V.</i> Arctic Convoys in the Context of Hostilities in the Atlantic Theater of Operations.....	258
<i>Kochnowski R., Woźny A.</i> Okręty Polskiej Marynarki Wojennej w konwojach arktycznych 1942–1943	272
<i>Morozov M.E.</i> Military Activities of German Submarines at the Northern Maritime Theatre Of Operations in 1941–1942	292
<i>Terenteva E.A.</i> Arctic Convoys in the French Press in 1941–1945.....	306
<i>Terentev V.O.</i> Prospects of the Comparative Approach in the Study of the Military Confrontation in the Arctic, 1941–1945 (the case of captain 3 rd rank V.F. Tamman)	322
<i>Kuzminykh A.L.</i> Use of Labor of Prisoners of War at Enterprises of Arkhangelsk and Molotovsk (1944–1948)	340
<i>Shaverina G.V.</i> GULAG and Northern Convoys (on the materials of Yagrinsky labour camp)	370
<i>Golysheva V.G.</i> Convoy JW-65 in reminiscences of British Veterans Kenneth Reith, MBE, and Stanley Ballard	382
<i>Barzenin A.V.</i> Arkhangelsk Pilots Escorting Allied Convoys	390
<i>Filippov V.V.</i> War in the Yenisey North. Contribution of naval and polar air forces to military operations in the Kara Sea in 1941–1944.....	400
List of authors	420

ОГЛАВЛЕНИЕ

Вступительное слово	7
Раздел I	
Ленд-лиз: проблемы истории и историографии	
<i>Мягков М.Ю.</i> Ленд-лиз для СССР и его вклад в победу союзников в годы Второй мировой войны	15
<i>Супрун М.Н.</i> Ленд-лиз и северные конвои в стратегии Антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны	29
<i>Хилл Александр.</i> Британская программа помощи СССР по ленд-лизу и битва за Москву в свете недавно опубликованных архивных документов	49
<i>Быстрова И.В.</i> Уинстон Черчилль и северные конвои в Россию	77
<i>Фолли М.</i> Арктические конвои и Большой Альянс в борьбе против Гитлера	103
<i>Невежин В.А.</i> Дипломатические приемы в Кремле в контексте межсоюзнических отношений с Великобританией и США (1941–1945 гг.)	121
<i>Доброньски, А.</i> Делегатура Посольства Республики Польша в Архангельске и её участие в приёме грузов от полярных конвоев	133
<i>Минкова К.В.</i> Участие Канады в помощи СССР по ленд-лизу	149
<i>Вилкинсон Ф.</i> «Харрикейны» в Мурманске – быстрый отклик Черчилля на просьбу Сталина	165
<i>Мельников Н.Н.</i> Влияние ленд-лиза на развитие советского танкостроения в годы войны	175
<i>Хатанзейский А.В.</i> Бронетехника в структуре поставок по программе ленд-лиза для СССР в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.	187
<i>Монзуль В.Ю.</i> Ленд-лиз и Минский автосборочный завод	203
<i>Ларинцев Р.И., Заблотский А.Н.</i> Советский Военно-морской флот и ленд-лиз, 1941–1945 гг.	211
<i>Даффит Н., Шпанова Н.Н.</i> Суда на один рейс	235
<i>Монин С.М.</i> Выбор союзниками маршрутов поставок стратегических грузов в СССР в начале Великой Отечественной войны	241
Раздел II	
Арктические конвои: проблемы истории и историографии	
<i>Платонов А.В.</i> Арктические конвои в контексте военных действий на Атлантическом театре	259
<i>Кохновски Р., Вожны А.</i> Польский военно-морской флот в арктических конвоях 1942–1943 гг.	273
<i>Морозов М.Э.</i> Боевые действия германских подводных лодок на Северном морском театре в 1941–1942 гг.	293
<i>Терентьев Е.А.</i> Арктические конвои в освещении французской прессы 1941–1945 гг.	307
<i>Терентьев В.О.</i> Перспективы применения компаративного подхода в изучении военного противоборства в Арктике в 1941–1945 гг. (на примере капитана 3-го ранга В.Ф. Таммана)	323
<i>Кузьминых А.Л.</i> Использование труда военнопленных на предприятиях Архангельска и Молотовска (1944–1948 гг.)	341
<i>Шаверина Г.В.</i> ГУЛАГ и северные конвои (по материалам Ягринлага)	371
<i>Голышева В.Г.</i> Конвой JW-65 в воспоминаниях британских ветеранов Кеннета Рита, кавалера ордена Британской империи, и Стенли Бэлларда	383
<i>Барзенин А.В.</i> Архангельские лоцманы на проводке союзных конвоев	391
<i>Филиппов В.В.</i> Война на Енисейском Севере. Участие авиации ВМФ и полярной авиации в боевых действиях в Карском море в 1941–1944 гг.	401
Сведения об авторах	420

Научное издание

**Ленд-лиз и арктические конвои:
от регионального сотрудничества
к глобальной коалиции**

*Материалы международной научной конференции,
посвященной 80-летию прихода в Архангельск
первого союзного конвоя «Дервиш»*

В авторской редакции
Оригинал-макет и дизайн обложки *С.В. Пантелеевой*

Подписано в печать 03.08.2021. Формат 70×100¹/₁₆.
Усл. печ. л. 34,2. Тираж 350 экз. Заказ № 7670

Издательский дом САФУ
163060, г. Архангельск, ул. Урицкого, д. 56



ПРАВИТЕЛЬСТВО
АРХАНГЕЛЬСКОЙ
ОБЛАСТИ



РОССИЙСКОЕ
ВОЕННО-ИСТОРИЧЕСКОЕ
ОБЩЕСТВО



РОССИЙСКОЕ
ИСТОРИЧЕСКОЕ
ОБЩЕСТВО



СЕВЕРНЫЙ (АРКТИЧЕСКИЙ)
ФЕДЕРАЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ
им. М.В. Ломоносова



ФОНД
ИСТОРИЯ ОТЕЧЕСТВА

ISBN 978-5-261-01549-9



9 785261 015499 >