

19-й избирательный округ г. Архангельска
Архангельская городская дума
Областная научная библиотека им. Н.А. Добролюбова
Портлендская публичная библиотека (США)
Историческое общество штата Мэн (США)

КОНВОЙ RQ-16

хроника шестидневной битвы



Архангельск
2012

УДК
ББК

Издательский дом
«ВЕРА»

ОАО «Издательско-полиграфическое
предприятие «Правда Севера»

КОНВОЙ PQ-16: хроника шестидневной битвы/ Арханг. гор. дума, 19-й избират. округ;
[авт.-сост. С.А. Ефремова ; авт. вступ. ст. Д.А. Акишев]. — Архангельск : ОАО «ИПП
«Правда Севера», 2012. — 176 с. : ил., фот.
ISBN

Начиная с августа 1941 года и до самого конца войны союзники СССР в борьбе против фашистских захватчиков направляли через порты Шотландии и Исландии конвои торговых кораблей, транспорты шли курсом через Северный Ледовитый океан в Мурманск и Архангельск. Они пробивались узким коридором между архипелагом Шпицберген и норвежскими берегами, где были расположены военно-морские и военно-воздушные базы Германии. Они шли сквозь льды и туманы, снежные бури и штормы, оказываясь зачастую в зоне досягаемости авиации люфтваффе.

Охрану судов обеспечивали корабли Британского ВМФ. В восточной части Баренцева моря – советской зоне ответственности – к защите конвоев активно подключались корабли и авиация Северного флота, в их обязанность входила защита союзных северных конвоев от ударов ВМС и ВВС гитлеровской Германии.

В трюмах транспорты перевозили взрывчатку, оружие, боеприпасы, машины, горючее, танки, самолеты, а также продовольственные и медицинские грузы. Немецкие бомбардировщики, торпедоносцы, подводные лодки и надводные корабли порой атаковали караваны в течение всего рейса.

Тысячи советских, английских, американских, канадских, польских военных и торговых моряков, участвующих в северных конвоях, выполнили свой союзнический долг, пройдя огненные мили Второй мировой и доставив нашей сражающейся стране тонны стратегических грузов.

Не все из них вернулись к родным берегам. Для многих участников арктических конвоев стали могилой Северный Ледовитый океан и студеное Баренцево море. Нет в местах их гибели ни памятных знаков, ни звезд, ни крестов, только рокочет море, вызывая к памяти о погибших. Мы всегда должны помнить о них, во многом благодаря их героическим усилиям состоялась Великая Победа во Второй мировой войне.

Перепечатка и использование материалов и фотографий возможны только с разрешения авторов.

УДК
ББК

ISBN

© Издательский дом «ВЕРА», 2012
© Светлана Ефремова, 2012
© Авторы статей и фотографий, 2012
© ОАО «Издательско-полиграфическое
предприятие «Правда Севера», 2012



*Павшим и живым,
известным и безымянным
героям и труженикам
Великой Отечественной войны*

Уважаемый читатель!

Все дальше от нас уходит в прошлое Вторая мировая война, она принесла миру неисчислимые потери и страдания и до сих пор считается самой страшной и кровопролитной в истории человечества. И тем ценнее становятся сведения, полученные о тех далеких событиях от ее участников.

Еще в 1936 году фашистское руководство Германии решило перевооружить армию так, чтобы она могла одолеть любого противника, а спустя год начало наращивать военный потенциал. Оккупировав рейнскую зону, в 1938-м – Австрию, весной 1939-го – Чехословакию, Германия начала готовиться к захвату Польши, гарантом независимости которой были Англия и Франция. Избегая войны на два фронта, Гитлер начал переговоры со Сталиным, будучи врагами, ни одна из сторон не верила в Пакт о ненападении Молотова–Риббентропа, тем не менее, он был подписан, поскольку каждая из сторон преследовала свои интересы.

Гитлер считал, что договоры надо соблюдать только до того времени, пока они соответствуют поставленной цели¹, и после захвата Польши фюрер хотел сразу направить войска на восток, но генералы вермахта были против такого развития событий, утверждая, что кампания в России требует особой подготовки. Именно тогда немцы стали превращать Польшу в плацдарм для будущей войны с СССР.

Сталин же понимал, что армия, флот и авиация Советского Союза не готовы к вооруженным действиям. После расправы с высшим и средним командным составом и неудачной Зимней финской кампании² в стране начали коренную реорганизацию армии, ее перевод на новую военную технику, а это требовало времени. Поэтому советское руководство пыталось оттянуть

час «х», даже ценой экономического умиротворения Гитлера: вплоть до начала Отечественной войны выполнялись немецкие заявки на поставки зерна, марганца, меди, никеля, советских нефтепродуктов, для Германии через нашу территорию шли транзитом товары и из других стран. Но в Москве не принимали в расчет, что немцы захватили в Европе большие запасы горючего и цветных металлов, и поэтому рейх не испытывал особого напряжения с сырьем для военной промышленности.

Войска вермахта перешли границу Советского Союза 22 июня 1941 года³. «Рейх напал на Советский Союз, не переводя немецкую промышленность на военные рельсы. Полагая, что благодаря расширению ВПК за счет заводов Франции, Бельгии, Австрии, Чехословакии, других захваченных стран, освоению вермахтом трофейного оружия – танков, артиллерии, военно-транспортных самолетов, грузового транспорта наличных средств будет достаточно, чтобы сломать Советскому Союзу военный хребет»⁴.

Немецкое командование рассчитывало завершить восточную кампанию за пять месяцев, к октябрю подойти к рубежу Архангельск–Волга–Астрахань–Кавказ. Несомненно, большое влияние на планы гитлеровской Германии имели результаты Зимней финской войны, создавшие у всего мира довольно неверные представления о военной слабости Советского Союза и убедившие Германию в быстрой победе над Советами⁵.

Планировался молниеносный захват промышленных и сырьевых центров СССР, и, как писал в своих мемуарах маршал Г. Жуков, по сути, немецкие военные операции лета 1941 года давали им такие надежды, наша оборона была на грани прорыва. Жуков подчеркивал, что «мы вступили в войну, еще продолжая быть отсталой в промышленном отношении страной по сравнению с Германией»⁶.

Во второй половине 1941 года произошли важнейшие события, которые заложили фундамент для дальнейших побед.

Во-первых, хорошо сработал Совет по эвакуации, мобилизовав все силы, он эвакуировал за Урал оборудование 1523 заводов. Среди них: 118 авиационных предприятий, 9 танковых, 31 предприятие наркомата вооружений, а также две трети заводов, вырабатывавших порох.

Во-вторых, были достигнуты экономические и политические соглашения между СССР, Великобританией и США о совместных действиях в войне против Германии, был подписан первый протокол о взаимных военных поставках, которые должны были осуществляться морскими судами, сформированными в конвои.

*To the dead and alive,
Known and nameless
Heroes and home front workers
of the Great Patriotic War*

Dear reader!

World War II is gradually becoming a thing of the past. It caused innumerable tolls and sufferings to the world and is still considered to be the most terrible and bloodiest in the history of the mankind. So the more valuable the information about those distant events received from those who took part in it become.

In 1936 German fascist leadership decided to reweapon their army in such a way that it could defeat any enemy. A year later they began to intensify their military potential. Having occupied the Rhine territories, Austria – in 1938, Czechoslovakia – in spring of 1939, Germany began to get ready for capturing Poland, its independence was guaranteed by England and France. Avoiding fighting on two fronts Hitler entered into negotiations with Stalin. Being enemies none of the parts believed in Molotov–Ribbentrop non-aggression pact. Nevertheless it was signed.

Hitler considered that agreements were necessary to be observed only up to the time when they answer the object purpose and after the capture of Poland Fuhrer wanted at once to direct troops east. But German generals were strongly against such development of events, asserting that a campaign in Russia required special preparation. It was the time when the Germans began to convert Poland into the bridgehead for future war with the USSR.

Stalin understood that the army, navy and air force of the Soviet Union were not ready for the armed action. After the reprisals against higher and middle officers and the failure of the Winter Finnish Company a radical reorganization of the army and its transfer to a new defense technology were started in the country and it took a while. Therefore, the Soviet leadership tried to delay the finest hour even at the expense of Hitler's economic appeasement: till the beginning of the Patriotic War the German request for supplies of grain, manganese, copper, nickel, Soviet oil

По различным причинам многие события Второй мировой войны известны нам весьма приблизительно, в частности, это можно сказать и о ленд-лизе, о существовании которого известно всем, но сведения эти представляются недостаточными, как в отношении организации, так и масштабов помощи...⁷

Поставки по ленд-лизу⁸ производились несколькими путями. Часть грузов направлялась через Тихий океан – от западного побережья Соединенных Штатов до Владивостока, Петропавловска-Камчатского и Николаевска-на-Амуре, а также через бухту Провидения северным морским путем в портовые города Арктики.

Эту линию обслуживали американские и советские суда, а после нападения японцев на Перл-Харбор – в основном советские⁹. Суда двигались через Тихий океан без какой-либо охраны и под покровом строжайшей тайны. В караваны они собирались лишь для лоцманской или ледовой проводки, потом через Сибирь грузы направлялись Транссибирской магистралью, подвижной состав которой в основном поступил по ленд-лизу на специально построенных судах-лесовозах и крупнотоннажных сухогрузах типа «Либерти»¹⁰.

Английские и американские конвои шли также через Атлантику, в южном направлении, так называемым «иранским коридором», который считался одним из наиболее удобных и сравнительно безопасных. И, поскольку Средиземное море было закрыто для конвоев, им приходилось огибать африканский континент, минуя мыс Доброй Надежды.

Расстояние от американских портов до порта Басра составляло около 14 500 морских миль¹¹, и переход в один конец занимал более 70 суток. Другая часть конвоев по выходе из американских портов следовала в Персидский залив через Панамский канал, и далее – через Тихий и Индийский океаны; этот путь был длиннее и составлял 18 тысяч миль¹². После выгрузки материалы и вооружение направлялись либо железной дорогой через Иран в республики Средней Азии или судами через Каспий в Астрахань и Баку. Пропускная способность «коридора» была ограниченной. Отправка караванов через Иран была достаточно сложной по организации доставки грузов, но все же менее опасной. Его использование стало возможным в результате совместной советско-британской акции по вводу войск в Иран¹³. «При всей важности защиты нефтяных источников целью нашего вступления в Персию, – писал И.В. Сталину британский премьер-министр У. Черчилль, – было в большей степени стремление установить еще один сквозной путь к вам, который не может быть перерезан»¹⁴.

Более эффективной считали арктическую проводку. Конвои шли северным «прямым» маршрутом – из Галифакса к Рейкьявику и далее, огибая норвеж-

products were carried out, goods from other countries were conveyed as transit ones through our territory to Germany. But in Moscow they did not take into account that the Germans invaded large supplies of fuel and non-ferrous metals in Europe and therefore, Reich did not have shortage of the raw material for the military industry.

Wehrmacht troops crossed the Soviet Union border in June 22, 1941. «Reich invaded the Soviet Union, without transferring the German industry on a military footing. Assuming that by increasing the MIC (military-industrial complex) due to the plants in France, Belgium, Austria and Czechoslovakia, tanks and artillery, military and vessel planes, trucks, available facilities would be enough to break the backbone of the Soviet Union military.»

The German leadership expected to complete the eastern campaign for the five months and to come to the line Arkhangelsk–Volga–Astrakhan–the Caucasus by October. Undoubtedly, the results of the Winter War in Finland had a great influence on the plans of Hitlerite Germany. Those results assured the entire world of wrong insight about the military weakness of the Soviet Union and convinced Germany of quick victory over the Soviets.

A blitzcapture of industrial and rough centers of the USSR was planned, and, as marshal Zhukov wrote in his memoirs, in fact, the German military operations in summer 1941 held out their hopes, our defense was on the verge of a breakthrough. Zhukov emphasized that «we entered the war, still continuing to be industrially backward country in comparison with Germany».

In the second half of 1941 the important events which laid the foundation for the further victories took place.

Firstly, the Relocation Council snapped into action very well, with the utmost stretch of powers it evacuated the equipment of 1523 plants across the Urals. There were 118 aviation enterprises, 9 tank plants, 31 enterprise of people's commissariat of armaments, and also two third of plants, producing gunpowder, among them.

Secondly, economic and political agreements were attained between the USSR, Great Britain and the USA about synergies in war against Germany, First protocol was signed about reciprocal soldiery deliveries, which had to be carried out by the maritime crafts formed in convoys.

For diverse reasons many events of the World War II are known to us very approximately, in particular, it can be said about a lend-lease, about existence of which everybody knows but this information, concerning both organization and scales of help appears insufficient...

Deliveries on a lend-lease were carried out in a few ways. Part of loads was directed over the Pacific Ocean – from the West Coast of the United States to Vladivostok,

ское северное побережье, в советские порты¹⁵, в том числе и Архангельск. Это был самый короткий путь из США и Англии. Меньше чем за две недели можно было доставить грузы в СССР, но, к сожалению, это был и самый опасный путь.

Прошло уже более 70 лет с момента прихода в наш город первого союзного конвоя «Дервиш», именно тогда было положено начало северным конвойным операциям. Архангельску, Мурманску и Молотовску (ныне Северодвинск) была определена особая стратегическая роль – через них Россия получала важнейшие грузы.

29 июня 1941 года две немецкие горно-егерские дивизии стрелкового корпуса «Норвегия» и 36-й армейский корпус перешли в наступление, намереваясь отрезать весь Кольский полуостров. Гитлеровское командование поставило перед ними задачу захватить незамерзающий Мурманский порт, Кольский полуостров, Кировскую железную дорогу и овладеть Архангельском. Это должно было обеспечить надежное прикрытие северного фланга германского фронта и способствовать изоляции СССР, лишению его открытых и кратчайших морских коммуникаций Севера.

Цель оказалась несбыточной. Героическими действиями 14-я армия Северного (с 23 августа – Карельского) фронта при активной поддержке кораблей, береговой артиллерии и морской пехоты Северного флота остановила наступление на мурманском направлении, где в конце 1941 года фронт стабилизировался¹⁶.

Мурманск находился на передовой, войска противника были всего в нескольких десятках километров, или восьми минутах лёта немецкого бомбардировщика. Молотовск и Архангельск считались прифронтовыми, являясь ближайшим тылом Карельского фронта¹⁷. Именно поэтому проводка арктических конвоев была очень опасной. В сражениях, продолжавшихся с небольшими перерывами почти четыре года, принимали участие тысячи советских, британских, канадских, польских, американских моряков и летчиков, оберегающих транспортные суда. Поставки по ленд-лизу обеспечивали радиолокационными и гидроакустическими приборами, а каждый шестой истребитель и каждый пятый бомбардировщик в Красной армии был ленд-лизским.

Нарком внешней торговли СССР А.И. Микоян о трудностях начала войны говорил, что «...осенью 1941 года мы все потеряли, и если бы не ленд-лиз, не оружие, продовольствие, теплые вещи для армии и другое снабжение, еще вопрос, как обернулось бы дело...». Не зря маршал Г.К. Жуков в послевоенных

Petropavlovsk-Kamchatski and Nikolaevsk-on-the Amur, and also through the Providence Bay to the seaports of the Arctic by Northern Sea Route.

This line was served by the American and Soviet ships and mainly by Soviet ones after the attack of Pearl Harbor by the Japanese. The ships moved over the Pacific Ocean without any escort and under the cover of the top secret. They gathered in caravans only for the pilot or ice escort, then through Siberia loads were directed by the Transsiberian highway, the rolling stock of which was mainly received on a lend-lease on specially built timber-carrying vessel and large-capacity bulk-carriers of «Liberty»-type.

The English and American convoys moved also through the Atlantic in south direction, by the so-called «Iranian corridor» which was considered one of most convenient and comparatively safe. And as the Mediterranean Sea was closed for convoys, they had to round the African continent, passing the Cape of Good Hope.

Distance from American ports to harbours of Basra was about 14 500 sea-miles, and a one-way transition took more than 70 days and nights. Other part of convoys from American ports moved to the Persian Bay through the Panamanian channel, and further – through the Pacific and Indian Oceans; this way was longer and was as long as 18 thousand miles. After unloading, the materials and armament were directed either by rail train through Iran to the republics of Middle Asia, or by ships through the Caspian Sea to Astrakhan and Baku. A carrying capacity of the «corridor» was limited. As for the organization delivery of loads the dispatch of the caravans through Iran was difficult enough, but however it was less dangerous. Its use became possible due to the joint Soviet-British action on the input of troops to Iran. «At all importance of defence of mineral oil springs the aim of our entering to Persia was in a greater degree strive to set another through way to you, which cannot be blocked», – the British prime minister W. Churchill wrote to I.V. Stalin.

The arctic escort was considered to be more effective. The escorts went a north «direct» route – from Halifax to Reykjavik and further, rounding the Norwegian north coast, to the Soviet ports, including Arkhangelsk. That was the shortest way from the USA and England. It was possible to deliver loads in the USSR for less than two weeks, but, unfortunately, that was also the most dangerous way.

More than 70 years has already passed from the moment of arrival of the first allied convoy «Dervish» to our city. It was at that time when the north escort operations laid the foundation of the convoy operations. Arkhangelsk, Murmansk and Molotovsk (now Severodvinsk) were assigned a special strategic role; Russia got major loads through them.

On June, 29, 1941 two German mountain-chasseur divisions of infantry corps «Norway» and 36th army corps took the offensive, intending to cut off all the Kola

беседах с писателем К.М. Симоновым заявлял, что, «говоря о нашей подготовленности к войне с точки зрения хозяйства, экономики, нельзя замалчивать и такой фактор, как последующая помощь со стороны союзников. Прежде всего, конечно, со стороны американцев, потому что англичане в этом смысле помогали нам минимально. При анализе всех сторон войны это нельзя сбрасывать со счетов. Мы были бы в тяжелом положении без американских порохов, мы не могли бы выпускать такое количество боеприпасов, которое нам было необходимо. Без американских "студебеккеров" нам не на чем было бы таскать нашу артиллерию. Да они в значительной мере вообще обеспечивали наш фронтовой транспорт. Выпуск специальных сталей, необходимых для самых разных нужд войны, был тоже связан с рядом американских поставок... Вот сейчас говорят, что союзники никогда нам не помогали... Но ведь нельзя отрицать, что американцы нам гнали столько материалов, без которых мы бы не могли формировать свои резервы и не могли бы продолжать войну... У нас не было взрывчатки, пороха. Не было чем снаряжать винтовочные патроны. Американцы по-настоящему выручили нас с порохом, взрывчаткой. А сколько они нам гнали листовой стали! Разве мы могли бы быстро наладить производство танков, если бы не американская помощь сталью? А сейчас представляют дело так, что у нас все это было свое в изобилии»¹⁸.

Первый караван шел под именем «Дервиш»¹⁹. Следующий под литером PQ-1 и доставил ряд срочных грузов, в том числе истребители «Харрикейн». Всего с сентября 1941 по сентябрь 1942 года удалось провести по маршруту PQ / QR – 18 караванов, в основном небольших. В мае 1942 года в Мурманск и Архангельск пришел большой конвой PQ-16, который потерял 8 транспортов: 7 были уничтожены в пути, и один подорвался на mine в порту Мурманск²⁰. До осени 1942 года конвои в Россию носили литер PQ, а в обратном направлении – QR²¹. Последним конвоем этой серии стал конвой PQ-18. Впоследствии литер был изменен на JW и RA²².

Первые конвои практически благополучно доходили до СССР, так как в течение 1941 года немцы не оказывали караванам серьезного противодействия.

Благополучным были и переходы PQ-8²³ и PQ-12²⁴, всю дорогу от Исландии их сопровождали туман и шторм, потому транспорты были недостижимы для авиации противника. Однако удача сопутствовала далеко не всем конвоям – некоторые из них несли потери, несмотря на мощное прикрытие. Так, во время рейса к берегам России конвой PQ-13 потерял шесть торговых судов и корабль сопровождения²⁵; PQ-15 – четыре сухогруза и один эскортный корвет²⁶. На обратном пути конвой QR-11 недосчитался одного русского сухогруза²⁷ и

Peninsula. The Hitler leadership set them the task to take non-freezing Murmansk port, the Kola Peninsula Kirov railway and to capture Arkhangelsk. It was to provide the safe protection of German front north flank and favour the isolation of the USSR, deprivation of its open and shortest North marine communications.

The aim appeared unrealizable. By heroic actions with the active support of ships, coastal artillery and marines of the North fleet, the 14th army of North (from August, 23, – Karelian) front stopped an offensive for Murmansk direction, where at the end of 1941 the front was stabilized.

Murmansk was on the frontline, enemy force was only several tens kilometers away, or eight minutes of the German bomber's flight. Molotovsk and Arkhangelsk were considered front-line, being the nearest rear area of the Karelian front. For this reason the escort of the arctic convoys was very dangerous. In the battles, proceeding with small interruptions for nearly 4 years, thousands of Soviet, British, Canadian, Polish, American seamen and pilots, guarding the troopships, took part. Deliveries on the lend-lease provided with the radio-location and hydroacoustic devices. Every sixth fighter aircraft and every fifth bomber in Red Army was lend-lease.

«We lost everything in the autumn of 1941, and if it had not been the lend-lease, weapon, provisions, warm clothes for the Army and other supply, it's open to question how it all would have turned out» – said People's Commissar of the USSR Foreign Trade A.I. Mikoyan about difficulties of the war. It is not for nothing Marshal G.K. Zukov in post-war conversations with a writer K.M. Simonov declared, that “speaking about our preparedness for the war from the point of view of economy, it is impossible to suppress such factor, as subsequent help from the allies. First of all, of course, from the side of the Americans, because the English helped us minimally to this extent. At the analysis of all sides of war it cannot be ignored. We would have been ill bested without American gunpowder; we would not have produced as large amount of service ammunition, as we needed. Without American “stoodbackers” we would have had nothing to carry our artillery on. And they to a great extent in general provided our front vessel. Producing of special steels necessary for different war needs was also connected with American deliveries. Here now it is said that allies never helped us... But it is impossible to deny that the Americans delivered much material without which we would not have formed the reserves and could not have continued the war... We did not have explosive, gunpowder. There was nothing to equip rifle cartridges with. The Americans truly lent us a hand with gunpowder, explosive. And how much sheet steel they delivered to us! Could we have got the production of tanks on the right track quickly, if it had not been for the American help with steel? And now it is presented in such a way that we had plenty of all this».

потерял крейсер «Эдинбург»²⁸. Вообще-то, конвои QR не представляли особого интереса для фашистов, суда обыкновенно возвращались порожняком, хотя некоторые везли хром, калий, магний, меха, гусиный пух. Главными мишенями конвоев QR были эскортные корабли.

Обстановка в Арктике изменилась после разгрома вермахта под Москвой²⁹, когда доктрина молниеносной войны потерпела поражение и был сбит график «Барбароссы». Немцы стали готовиться к зимней кампании. Именно тогда впервые Ф. Гальдер, начальник генштаба сухопутных сил вермахта признал, что Советский Союз не упустил возможность и использовал передышку с 1939–1941 годов для повышения общего оборонного потенциала³⁰.

Действительно в эти годы страна повсеместно готовилась к войне, помимо повышения обороноспособности страны в каждом регионе СССР занимались подготовкой населения к военным действиям, выполняя Постановление о всеобщей военной подготовке³¹.

В феврале 1942 года Уинстон Черчилль говорил, что «...Россия, получив удары, которые, как ее друзья опасались, а враги надеялись, окажутся для нее смертельными, благодаря упорному национальному единству и нестигаемому духу добилась замечательного поворота, изменившего положение к лучшему»³².

Черчилль, прекрасно понимал, что поражение Германии на Востоке – это шанс изменить ход столь несчастливо начавшейся войны³³. Ведь ни Франции, ни Великобритании не удавалось к тому времени одержать значительных побед над немцами на суше, а победу в той войне можно было одержать только в ходе крупных наземных операций³⁴.

После провала наступления на Москву, когда война против Советского Союза пошла по неожиданному для немцев руслу, началась борьба с конвоями, в декабре 1941 года фюрер впервые заявил, что необходимо «перебросить в Норвегию линейные корабли, как для ее защиты, так и для атак конвоев на Севере»³⁵.

Гитлер усилил норвежский рубеж еще и потому, что ему донесли о планах Черчилля высадить на его берегах свой десант³⁶. В дополнение к 15 эсминцам, 85 сторожевым кораблям и морским охотникам, двум десяткам подводных лодок и 260 боевым самолетам первой линии 5-го германского воздушного флота³⁷ в Норвегию были перебазированы линкоры «Тирпиц» и «Шарнхорст», тяжелые крейсеры «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер», крейсеры «Кельн» и «Нюрнберг»,³⁸ 10 эсминцев. Кроме того, немцы значительно усилили свои авиабазы в Норвегии и Финляндии³⁹. Против конвоев

The first caravan moved under the name “Dervish”. The following one under the letter PQ-1 delivered some of overtime cargoes including fighter plane “Hurricane”. All in all from September 1941 to September 1942 it was succeeded to conduct 18 caravans mainly small ones en-route PQ / QP. In May, 1942 the large convoy PQ-16 passed to Murmansk and Arkhangelsk, it lost 8 vessels: 7 were exterminated on the way and one was blown up on a mine in port of Murmansk. Till the autumn of 1942 convoys which moved to Russia carried the letter of PQ, and backward direction – QP. The convoy of PQ-18 became the last one of this series. Afterwards, the letter was changed with JW and RA.

The first convoys came to the USSR practically safe, because during 1941 the Germans did not interfere with the caravans.

Transitions of PQ-8 and PQ-12 were also safe, all the way from Iceland they were accompanied with fog and gale that is why the vessels were unattainable for the enemy’s aviation. However, success accompanied by no means all the convoys – some of them experienced casualties, in spite of the powerful protection. So, during a voyage to the banks of Russia the convoy PQ-13 lost six commercial vessels and a ship of accompaniment; PQ-15 – four bulk-carriers and one escort corvette. On the return trip the convoy QP-11 missed one Russian bulk-carrier and lost a cruiser “Edinburgh”. Generally the convoys QP did not present particular interest for fascists, ships usually returned empty, although some drove chrome, potassium, magnesium, fur, and goose down. The main targets of convoys QP were escort ships.

A situation in the Arctic changed after the defeat of Wehrmacht under Moscow, when the doctrine of blitzkrieg was defeated, and the chart of “Barbarossa” was run down. The Germans began to prepare for the winter campaign. It was at that time when F. Ghalder, the Chief of the General Staff of the Land Forces of Wehrmacht first confessed that the Soviet Union hadn’t missed out the possibility and had used the break from 1939–1941 for the increase of the general defensive potential.

Really, in those years the country was preparing for the war, apart from the increase of defensive capacity of country executing the Decision about the universal military training in every region of the USSR the preparation of the population for the military operations was being done.

In February, 1942 Winston Churchill said that “...Russia, having received jolts which, as its friends feared, and enemies hoped, would appear mortal for it, obtained a remarkable turn, changing position to the best due to the persistent national unity and inflexible spirit.”

Churchill perfectly understood that the defeat of Germany on the East was a chance to change the unhappy beginning of the war. In fact, neither France nor Great Britain

действовали одновременно практически все немецкие вооруженные силы, базирующиеся в Норвегии⁴⁰.

Северные конвои шли в течение двух недель по сложному, полному опасности пути. Они двигались в зоне досягаемости вражеских кораблей, подводных лодок, вражеской авиации, которая покрывала своими самолетами воздушное пространство до островов Ян-Майен, Шпицберген и Новая Земля⁴¹.

Путь караванов пролегал между архипелагом Шпицберген и норвежскими берегами, где были расположены военно-морские и военно-воздушные базы Германии. Охрану судов обеспечивали корабли Британского ВМФ. В восточной части Баренцева моря – советской зоне ответственности – к защите конвоев активно подключались боевые корабли и авиация Северного флота, в их обязанность входила защита союзных северных конвоев от ударов ВМС и ВВС гитлеровской Германии⁴².

Силы были неравными, на стороне противника, казалось, была и вся арктическая природа. Зимой моряки боролись с холодом, долгими часами непроглядного мрака, ледяной изморосью, градом и снегом, непрерывными штормами, ледяной коркой, покрывавшей палубы и орудия. Морякам приходилось счищать выросшие глыбы льда, которые могли перевернуть корабль. Караван следовал в опасной близости от кромки вечных льдов, где путь судам преграждали айсберги. Половину усилий приходилось тратить на борьбу с суровой природой⁴³.

А в условиях полярного дня в высоких широтах солнце летом практически не садилось, и спрятаться от немецких самолетов-разведчиков было невозможно⁴⁴, а уйти от них в океан, за пределы радиуса действия, мешали льды. «Ледяным адом» называли этот маршрут моряки конвоев.

Летчики люфтваффе так описывают путь транспортов в советские порты: «Длинный, полный опасностей путь конвоев в Советский Союз. От американского побережья путь идет вокруг южного края Гренландии, севернее Исландии и затем вдоль границы арктических льдов. Сейчас летом там светло и днем, и ночью. А потому 24 часа в сутки конвойные суда доступны для германских подводных лодок и самолетов»⁴⁵.

В книге «Война в океанах» Ж. Блонд рассказал, что отсутствие ночи действовало на моряков удручающе, их изматывала изнуряющая бесконечность времени, когда день длился долго, а солнце находилось на небосводе постоянно, если только его не скрывала туманная пелена.

Конвои несли тяжелые потери. Сейчас сложно представить ужас, который пережили их участники во время торпедирования судов подводными

succeeded by that time to gain considerable victories over the Germans inland, and it was possible to gain victory in that war only during large land operations.

After the failure of attacking Moscow, when the war against the Soviet Union went on an unexpected for Germans course, in December 1941 a fight against convoys began when Fuhrer for the first time declared, that it was necessary to “vessel battleships to Norway both for its defense and for the attacks of convoys in the North”.

Hitler strengthened the Norwegian border also because he was told about Churchill's plans to land the troops on its banks. In addition to 15 destroyers, 85 guard-ships and marine hunters, twenty submarines and 260 combat aircrafts of the first line of 5th German air force the battleships of “Tirpitz” and “Scharnhorst”, heavy cruisers “Admiral Sheer” and “Admiral Hipper”, cruisers “Cologne” and “Nuremberg”, 10 destroyers were shifted to Norway. In addition, Germans considerably strengthened the air-bases in Norway and Finland. Practically all German military powers based in Norway operated simultaneously against convoys.

Northern convoys went during two weeks along difficult, full of danger way. They moved in the zone of reach of enemy ships, submarines, aviation which covered air space to the Jan Mayen Island, Spitzbergen and Novaya Zemlya by its planes.

The way of the caravans lay between the archipelago Spitsbergen and by the Norwegian banks, where the German naval and air force bases were located. The guard of vessels was provided by the ships of British naval forces. In eastern part of the Barents Sea in the soviet zone of responsibility battle ships and aviation of the North fleet actively joined to defence of convoys. Their duty was to protect the allied north convoys from the shots of naval forces and air forces of Hitlerite Germany.

Forces were unequal; all the Arctic nature seemed to be on the side of enemy. In winter seamen struggled with a cold, long clock of pitch-dark obscurity, icy drizzle, hail and snow, endless gales, icy crust covering decks and instruments. Seamen had to clear away the growing blocks of ice, which could invert a ship. A caravan followed in a dangerous closeness to the edge of eternal ices, where icebergs blocked vessels a way. The half of efforts had to be spent on a fight against severe nature.

And in the conditions of the polar day in high latitudes, in summer the sun did not practically set, and it was impossible to hide from the German scout aircraft, and ices prevented from going away from them in the ocean outside an operating range. The seamen of the convoys named this route “icy hell”.

The pilots of Luftwaffe describe the way of the vessels to Soviet ports in the following way. “Long, full of dangers is the way of the convoys to the Soviet Union. From the American coast the way goes round the south edge of Greenland, to the

лодками или бомбежек с самолетов. Вспоминая пережитое, Чарльз Колман с затонувшего сухогруза «City of Joliet» из PQ-16 сказал: «Судно бросало из стороны в сторону, как жалкую щепку. Чтобы избежать прямого попадания бомб, оно отчаянно маневрировало, заваливаясь то на один бок, то на другой, то на нос, то на корму. В результате шальной болтанки обшивка буквально трещала по швам... при каждом толчке и сотрясении я всякий раз клял судьбу за то, что она привела меня на этот разнесчастный сухогруз и забросила в этот проклятый океан, где помимо прочих напастей зуб на зуб не попадает от холода...»⁴⁶

Британское Адмиралтейство выдвигало множество возражений против проводки судов арктическим маршрутом, доказывая правительству, что «при такой комбинации сил, которыми располагает Германия в этом районе, они гарантировали бы полное уничтожение любого конвоя в водах севернее Норвегии». Черчилль ничего не хотел слушать, по его мнению, северные конвои должны были продолжаться – любой ценой. Своим адмиралам он ответил, что «...политическое значение арктических конвоев так велико, что я согласен потерять и 50% груза, лишь бы дошли остальные 50%»⁴⁷.

В прошлом издании «Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны» нами впервые опубликована часть информации из немецкого журнала «Signal», который в 1942 году на своих страницах рассказал о пути конвоя PQ-16 в Советский Союз⁴⁸.

В настоящей книге мы полностью приводим все материалы. Впервые читатель сможет сравнить описание событий семидесятилетней давности: перед ним развернется хроника битвы глазами ее участников – немцев, англичан, американцев и русских. Карта арены шестидневной битвы конвоя с германскими военно-воздушными силами люфтваффе расскажет нам о трагедии, произошедшей на пути следования каравана. Материалы о том, как немцы освещали в своих средствах массовой информации ожесточенные сражения на морских просторах, позволяют нам посмотреть с другой стороны на те далекие события. В этом издании мы постарались объединить разрозненную информацию о конвое PQ-16.

Эта книга – дань памяти тем, кто не вернулся к родным берегам, для кого стали могилой Северный Ледовитый океан и студеное Баренцево море. Мы всегда должны помнить о них, во многом благодаря их героическим усилиям состоялась Великая Победа 1945 года.

Редакционная коллегия благодарит за помощь в создании данного издания сотрудников Архангельской областной научной библиотеки им. Н.А. Добро-

north of Iceland and then along the border of the arctic ices. Now in summer it's light both in the day-time, and at night. And that is why 24 hours a day convoy ships are accessible for u-boats and airplanes”.

In the book “War in oceans” Z. Blond told that absence of night had the depressing effect on the seamen, they were exhausted by harassing endlessness of time, when a day lasted long, and the sun was constantly on the horizon, if only it was not hidden by mist.

Convoys experienced heavy casualties. It is now difficult to imagine the horror which was outlived by their participants during torpedoing of vessels by submarine boats or bombing from airplanes. Remembering bygones, Charles Colman from the sunken bulk-carrier “City of Joliet” from PQ-16 said: “the ship was thrown from side to side like a pitiful rake. To avoid the direct hit of bombs, it manoeuvred desperately, heaped up on one side, then – on the other, on a bows or on a stern. As a result of crazy bumpiness, the planking simply bulged at the seams... at every push and concussion, I cursed a fate for what it brought me around to this unfortunate bulk-carrier and cast to this frigging ocean, where aside other misfortunes, it is extremely cold”.

British Admiralty pulled out the great number of objections against escorting vessels along the arctic route, proving to the government, that “at such combination of forces which Germany disposes in this district, they would guarantee the wipeout of any convoy in waters to the north of Norway”. Churchill wanted to hear nothing; according to him, the north convoys had to proceed at any cost. He answered the admirals that “...the political value of the arctic convoys is so great that I agree to lose 50% of loads, only other 50% reached “.

In the recent edition of “Arkhangelsk and lend-lease: town Council during the years of war” we first published a part of information from the German magazine of “Signal”, which in 1942 on its pages told about the way of convoy PQ-16 to the Soviet Union.

In this book we bring over the materials in whole. For the first time a reader will be able to compare description of events of seventy years back: before him the chronicle of the battle will develop through the eyes of its participants – the Germans, Englishmen, Americans and Russians. The map of arena of six-day battle of the convoy with the German air forces of Luftwaffe will tell us about a tragedy happening on the way of the caravan. Materials telling how the Germans gave coverage to hard-fought battles on marine spaces in the Mass Medias, allow us to see another point of view to those distant events. In this edition we tried to unite separate information about the convoy of PQ-16.

любова, Исторического общества штата Мэн, Портлендской публичной библиотеки и морской полиции Портленда.

В создании книги участвовали: Федор Агапитов, Кевин Батл, Робин Ловелл, Галина Мурашова, Ольга Рекубрятская, Борис Шелудяков.

Особая благодарность. Эдварду Сусловику, экс-мэру, а ныне депутату города Портленда, который организовал встречи с сотрудниками Исторического общества штата Мэн, Публичной библиотеки, полицейским управлением и морской полицией города Портленда, оказавшими неоценимую помощь в сборе материала для данного издания.



*Дмитрий Акишев,
депутат Архангельской городской думы
по 19-му избирательному округу г. Архангельска*

This book is the tribute to the memory of those, who didn't return home, for whom the Arctic Ocean and the very cold Barents Sea became a grave. We must always remember about them, in a great deal due to their heroic efforts the Great Victory took place in 1945.

The editorial board would like to thank the employees of the Arkhangelsk regional scientific library named after N.A. Dobrolubov, Historical society of Portland of Maine, public library and marine police of Portland for their participation in the development of this edition.

Fedor Agapitov, Kevin Buttle, Robin Lovell, Galina Murashova, Boris Sheludyakov also participated in creating this book.

Special thanks to Edward Suslovik, to the ex-mayor, and now the deputy of city of Portland who organized the meeting with the employees of Historical society of Portland of Maine, public library, the police-office and marine police of Portland, which rendered an invaluable help in collection of the material for this edition.

*Dmitry Akishev,
deputy of Arkhangelsk City Duma
for 19th electoral district of Arkhangelsk*



1. Немецкая пехота переправляется через р. Буг. Белоруссия. 22 июня 1941 г. Архив ИТАР–ТАСС¹.

German infantry gets over the Bug river in Belorussia. June 22, 1941. ITAR–Tass record².

2. Министр иностранных дел Германии фон Риббентроп информирует дипломатический корпус и прессу о начавшемся нападении на Советский Союз. Берлин, 22 июня 1941 г. Архив ИТАР–ТАСС. Фото В. Христофорова³.

Foreign Minister of Germany von Ribbentrop is informing the diplomatic corps and press about the initiate attack against the Soviet Union. Berlin. June 22, 1941. ITAR–Tass record. Photo by V. Khristoforov⁴.



¹ Фото из книги А. Поликовского «Братья и сестры. Образы и символы Великой Отечественной». – М., 2011. С. 2.

² Photo from A. Polikovskiy's book «Brothers and Sisters. Images and symbols of the Great Patriotic War». – Published: Moscow, 2011. P. 2.

³ Там же. С. 4.

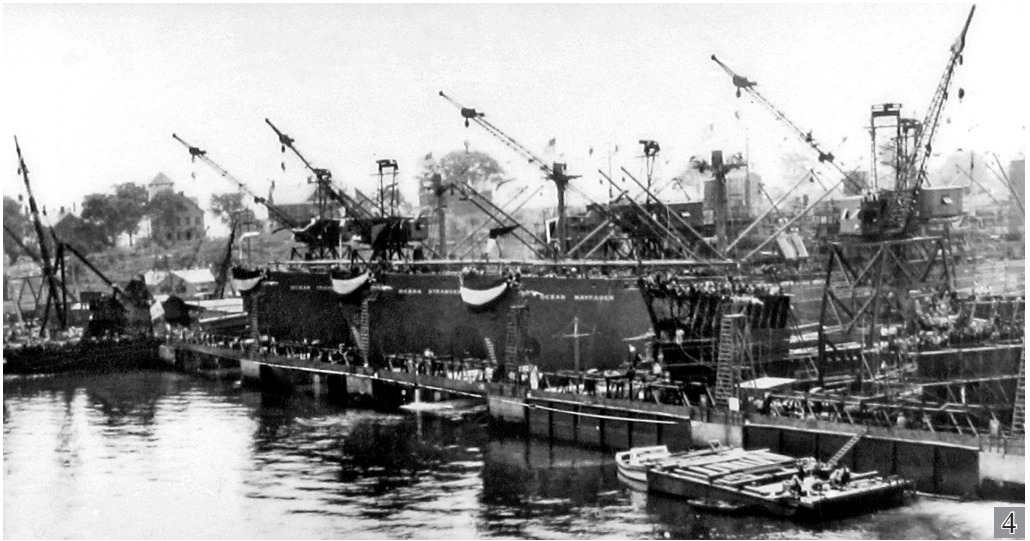
⁴ Ibid. P. 4.



3. План «Барбаросса», утвержденный А. Гитлером 12 декабря 1940 г.¹.
*Operation «Barbarossa» approved by A. Hitler on December 12, 1940*².
4. Строительство пароходов класса «Либерти» на верфи в Портленде. 1942 г. Архив Исторического общества штата Мэн, США (далее ИОМ).
Steam-vessel «Liberty» construction, dockyard of Portland. 1942. Historical society record, Portland of Maine, USA.
5. Митинг, посвященный передаче военной техники по ленд-лизу. Англия, 1942 г.
Meeting devoted to military enginery transfer on lend-lease. England. 1942.
6. Суда «Либерти», груженные техникой и материалами для союзников. Омаха-Бич, 1944 г.
«Liberty» vessels loaded with enginery and materials for allies. Omaha Beach. 1944.

¹ Схема из книги С. Эрvasti и Я. Весанена «Финляндия в войне 1939–1945. Военные события, определяющие факторы и последствия». – Вантаа, 2010. С. 9.

² Scheme from S. Ervasti and J. Vesanen's book «Finland in War 1939–1945. War Events, Determining Factors and Consequences» – Published: Vantaa, 2010. P. 9.





7. Подарки бойцам Красной армии, присланные из США и Аргентины. 1942 г. ИТАР-ТАСС¹.

Presents for soldiers of the Red Army sent from the USA and Argentina. 1942. ITAR-Tass².

8. Конвой PQ-17, следующий в Советский Союз. 1942 г. Архив Исторического общества штата Мэн, США.

Convoy PQ-17 doing to the Soviet Union. 1942. Historical society record, Portland of Maine, USA.

9. Поставки по ленд-лизу. «Студебеккеры» – грузовые автомобили, доставленные в СССР. 1942 г. Архив ИТАР-ТАСС³.

Deliveries on lend-lease. «Studebaker» Lorries delivered to the USSR. 1942. ITAR-Tass record⁴.

10. Разгрузка военной техники. 1942 г. Архив ИТАР-ТАСС⁵.

Enginery unloading. 1942. ITAR-Tass record⁶.

¹ Фото из книги А. Поликовского «Братья и сестры. Образы и символы Великой Отечественной». – М., 2011. С. 60.

² Photo from A. Polikovskiy's book «Brothers and Sisters. Images and symbols of the Great Patriotic War». – Published: Moscow, 2011. P. 60.

³ Там же. С. 58.

⁴ Ibid. P. 58.

⁵ Там же. С. 57.

⁶ Ibid. P. 57.

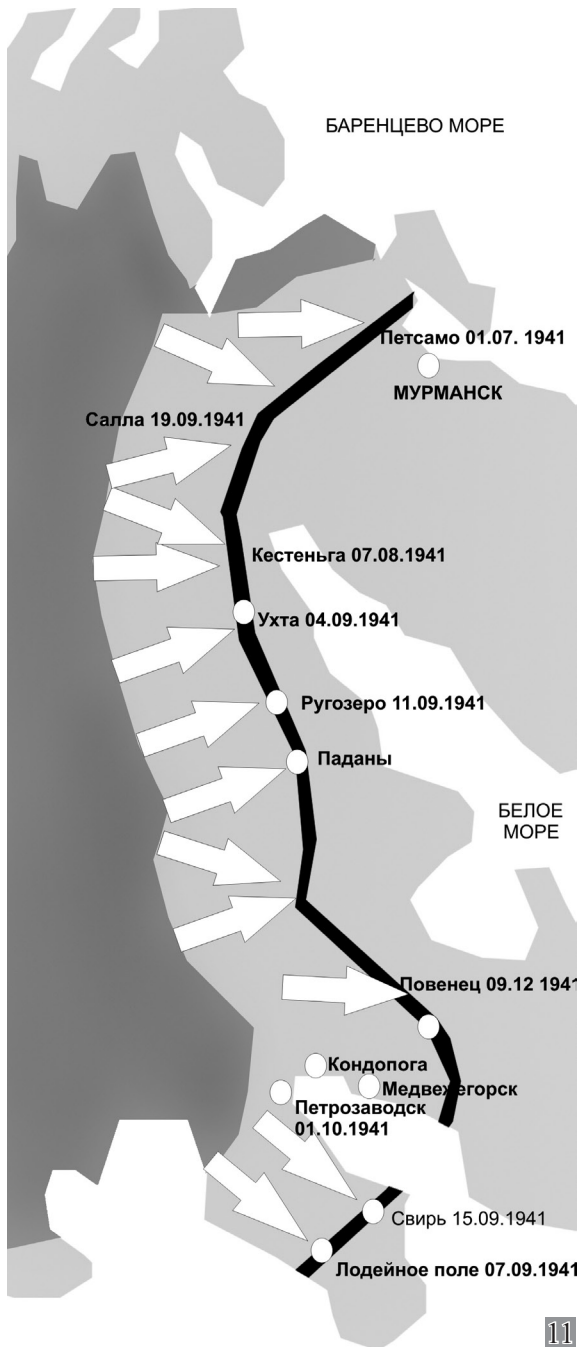




9



10



11. Схема наступления на СССР на Северном (Карельском фронте)¹.

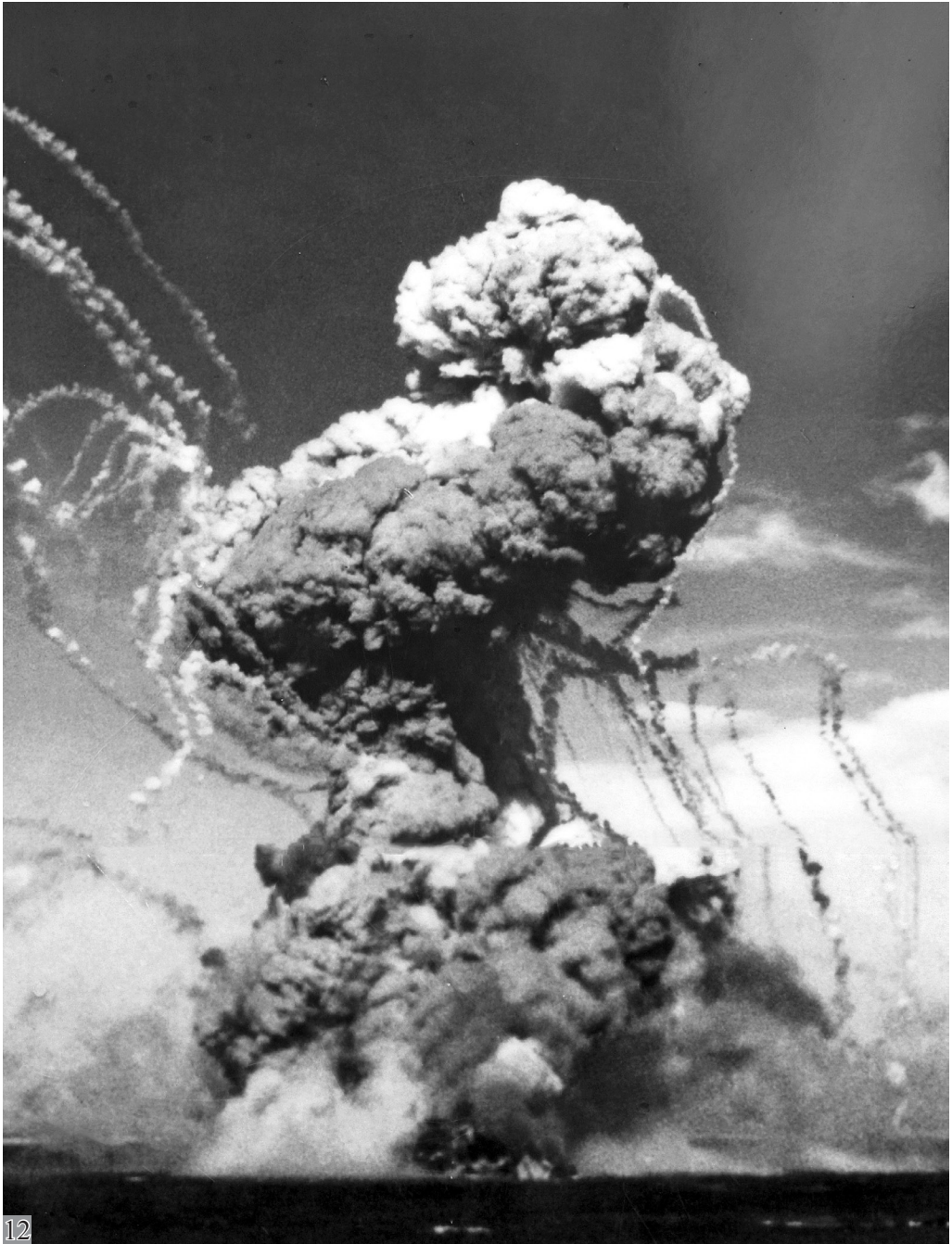
Scheme of attack against the USSR at the Northern (Karelian) front².

12. Уничтожение транспорта подводной лодкой у берегов Мальты. 1943 г.

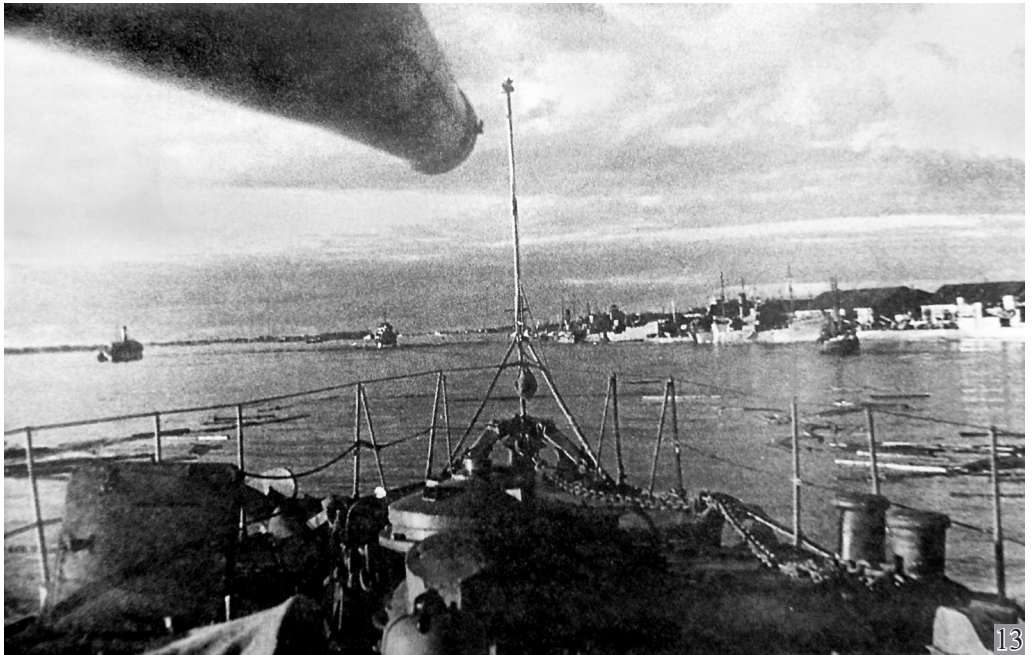
Submarine destructing transport near the banks of Malta. 1943.

¹ Схема из книги С. Эрvasti и Я. Весанена «Финляндия в войне 1939–1945. Военные события, определяющие факторы и последствия». – Вантаа, 2010. С. 11.

² Scheme from S. Ervasti and J. Vesaanen's book «Finland in War 1939–1945. War Events, Determining Factors and Consequences». – Published: Vanta, 2010. P. 11.



12



13. Конвой прибыл в Архангельск. 1941 г.¹

*Convoy arrived in Arkhangelsk. 1941.*²

14. Вынужденная посадка немецкого самолета Ju-88 в районе губы Климковка.
1 октября 1941 г.³

*Forced landing of the German aircraft Ju-88 near Klimkovka Bay. October 1, 1941*⁴.

¹ Фото из книги «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре с 01.01. 1942 по 30.06.1942». – СПб., 1999. Приложения.

² Photo from «Chronicles of the Great Patriotic War of the Soviet Union at the Northern front from 01.01.1942 to 30.06.1942». – Published: SPb., 1999. Appendices.

³ Там же.

⁴ Ibid.

ХРОНИКА ШЕСТИДНЕВНОЙ БИТВЫ PQ-16

Формирование конвоя PQ-16 началось в начале мая 1942 года, большая часть судов собралась на рейде шотландского порта Гринок и стала готовиться к дальнейшему походу в СССР. О том, как проходили рейсы предыдущих конвоев, моряки имели приблизительное представление, единственное, что они знали точно: оперативная обстановка в Арктике осложнялась с каждым днем, а численность конвойных эскортов постоянно увеличивается. Настроение у многих матросов было не радужное: «Сходить рейс в Россию – это вам не в лодке прокатиться по пруду в городском парке. Это – прямая дорога в чистилище», – говорили они⁴⁹.

Перед выходом в море экипажам всех судов выдали комплекты водонепроницаемой спасательной одежды⁵⁰. Ярко-желтые комбинезоны, невзирая на удушье, стесненность в движениях и прочие неудобства, моряки практически не снимали с себя в течение всего перехода в открытом море.

Первые грузовые суда стали покидать рейд 11 мая. Они двигались за лоцманскими катерами по заливу Firth of Clyde до Северного пролива и дальше – в залив Loch-U, который вошел в историю как место сбора арктических конвоев. Здесь на суда грузили боеприпасы и ящики с дымовыми шашками.

15 мая, миновав противолодочные и противоторпедные сети, заграждавшие вход в залив, суда конвоя выдвинулись к берегам Исландии. Их сопровождали самолеты Берегового командования и крупные лодочные гидросамолеты, необходимые для поиска и уничтожения подводных лодок.

Утром 18 мая караван встретила исландская авиация. Конвойные суда вошли в глубокий фьорд и бросили якорь рядом с ожидавшими их сухогрузами, танкерами и военными кораблями.

Полностью сформированный конвой PQ-16 снялся из Hvalfjord в ночь на 21 мая.

Караван возглавлял Commodore HN Gale на «Ocean voice», опытный моряк, который пользовался большим уважением и беспрекословным авторитетом на флоте, по его приказу судам предстояло совершать маневры во избежание вероятного столкновения с силами противника. Надо отметить, что руководить флотом, состоящим из судов различных типов, с разной маневренностью, было очень сложно. В состав PQ-16 входило 36 сухогрузов, в том числе танкер и Сам-судно «Empire Lawrence»⁵¹: иные из них отходили по морям более двадцати лет, а другие только-только сошли со стапелей, как, например, грузовые суда типа «Либерти».

THE CHRONICLE OF SIX DAYS BATTLE OF PQ-16

Forming of the convoy PQ-16 began at the beginning of May, 1942, greater part of vessels gathered on the road of Scottish port Greenock and began to prepare for the further campaign to the USSR. The seamen had approximate presentation about how the voyages of previous convoys moved, they knew exactly, that an operative situation in the Arctic was complicated day by day, and the quantity of the convoy escorts was constantly increasing. Mood of many sailors was not rosy: "To take voyage to Russia isn't a trip in a boat on a pond in a municipal park. It is a direct road to purgatory", – they said.

Before sailing the complete sets of waterproof rescue clothes were given to the crews of all vessels. The seamen did not practically take off the canary-yellow coveralls, without regard to difficulty in breathing, straitened in motions and other inconveniences during all transition at sea.

The first freight ships began to abandon the road on May, 11. They moved after pilot boats along the bay Firth of Clyde till the North Channel and farther to the bay of Loch-U, historically known as the place of gathering of the arctic convoys. Service ammunition and boxes with smoke checkers were loaded aboard the vessels.

On May, 15, ships of convoy moved to the banks of Iceland passing anti-submarine and antitorpedo systems, preventing from entering to the bay. They were accompanied by the airplanes of the Coastal crew and large boat seaplanes necessary for search and elimination of submarine boats.

In the morning of May, 18, the caravan was met by the Icelandic aviation. Convoy vessels entered deep fiord and dropped anchor next to bulk-carriers, tankers and war-ships waiting for them.

Fully formed convoy PQ-16 left Hvalfjord at night of May, 21.

The caravan was headed by Commodore HN Gale on "Ocean voice", an experienced seaman who was highly respected and had authority with the fleet, at his order vessels were about to manoeuvre in order to avoid a probable collision with enemy forces. It is necessary to mark that to manage a fleet consisting of vessels of different types and with different manoeuvrability was very difficult. PQ-16 consisted of 36 bulk-carriers, including tanker and- ship "Empire Lawrence": some of them had been at sea for more than twenty years, and others had just got off from ship-ways, like, for example, freight ships of type of "Liberty".

PQ-16 was formed in 9 parallel columns, going front in the distance 1000 yards from each other and 4 rows in depth with an interval of 300 yards between rows. All the reports between the commander of convoy and trade vessels were made by

PQ-16 был сформирован в 9 параллельных колонн, идущих фронтом на расстоянии 1000 ярдов друг от друга и 4 рядов в глубину с интервалом между рядами 300 ярдов⁵². Все сообщения между командиром конвоя и торговыми судами осуществлялись с помощью лампы Алдиса азбукой Морзе, сигнальных флагов международного кода или, в случае чрезвычайных обстоятельств, с помощью семафора. Скорость была установлена 8 узлов, и план перехода предусматривал продвижение на север настолько, насколько позволяла ледовая обстановка⁵³.

Дистанционное прикрытие каравана осуществляли линкоры «Duke of York», «Washington», перевозчик «Victorious», два крейсера «London», «Wichita» и 13 эсминцев. Всего в охране конвоя участвовало около 67 военных кораблей Британского флота и Северного флота Советского Союза, они подключались к охранению в зоне своей ответственности⁵⁴. Эскорт с учетом примкнувших позднее кораблей⁵⁵ состоял из крейсеров «Liverpool», «Kent» и «Norfolk», во главе их R. Adm. ТМ Burrough на «Nigeria»; шести эсминцев под руководством RG Onslow на HMS «Ashanti»; четырех корветов; шести сторожевиков, переоборудованных из траулеров; двух кораблей ПВО; двух подводных лодок; одного танкера и спасателя.

Стоит отметить, что только спасателю было разрешено подходить к гибнущему судну и снимать людей с воды, судам конвоя категорически запрещалось сбавлять ход, нарушать походный порядок строя, в противном случае конвой был сильно уязвим. В союзническом флоте цена человеческих жизней была выше цены любого груза. С транспорта, который был подбит или торпедирован, не подлежал быстрому ремонту и не мог держать свое место в строю, тут же снимали экипаж, а транспорт уничтожали. Таково было суровое правило всех конвоев.

Первые сутки конвой продвигался вдоль берега, огибая Исландию. Спустя тридцать часов с начала пути начал спускаться туман, эскортные корабли ориентировались в тумане по звуковым и радиолокационным сигналам. В течение последующих двух суток от конвоя отбились несколько судов, но вскоре они снова заняли свои места в строю.

24 мая эскортный крейсер оповестил конвой о появлении неопознанной подводной лодки. Эсминцы начали сбрасывать по ходу глубинные бомбы. Гулкие отзвуки взрывов были слышны на всех торговых судах, особенно внутри – в машинном и котельном отделениях. Однако подводной атаки в тот день не последовало.

Утром 25 мая туман почти рассеялся, температура воздуха резко упала.

means of Aldis lamp, the Morse code, alarm flags of international code or by means of semaphore in case of emergency. Speed was set in 8 knots, and a transition plan foresaw movement to the north as far as an ice situation allowed.

The distance protection of the caravan was carried out by the battleships “Duke of York”, “Washington”, freight carrier “Victorious”, two cruisers “London”, “Wichita” and 13 destroyers. All in all about 67 war-ships of the Royal navy and Northern Fleet of the Soviet Union participated in the guard of the convoy; they got involved to protecting in their responsibility zone. The escort taking together with ships, joining later, consisted of cruisers “Liverpool”, “Kent” and “Norfolk”, headed by R.Adm. TM Burrough on “Nigeria”; six destroyers headed by RG Onslow on HMS “Ashanti”; four corvettes; six guard-ships, reequipped from trawlers; two ships air defence; two submarine boats; a tanker and a salvor.

It is necessary to mark, that only the salvor was allowed to come to a sinking ship and take off people from the water, the vessels of convoy were categorically forbidden to smell the bottom, violate the marching order of line-up, the convoy was strongly vulnerable otherwise. In an interallied fleet the cost of human lives was higher than cost of any load. The crew was taken off from the vessel which was lined or torpedoed, wasn't rapid to repair and could not hold the place in a line-up. The vessel itself was destroyed. That was a severe rule of all convoys.

The first twenty-four hours the convoy moved up along the coast, rounding Iceland. After thirty hours from the beginning of the way the fog began to go down, escort ships oriented in the fog in accordance with acoustical and radio-location signals. During subsequent two twenty-four hours a few vessels were removed from the convoy, but soon they again took the places in a line-up.

On May, 24 the escort cruiser notified the convoy about forthcoming of the unidentified submarine boat. The destroyers began to throw down depth-bombs along the motion. The resounding faint sounds of explosions were heard on all trade vessels, especially inside of them – in machine and boiler compartments. However submarine attack did not follow in that day.

The fog almost dispersed in the morning of May, 25, the temperature fell down sharply. The sea was calm, small blocks of ice appeared on the way more often. The commander of convoy began to change movement order. Further the convoy went wide front with eight columns, such construction allowed the ships to develop the maximal closeness of anti-aircraft fire against dive bombers which usually appeared from the side of the stern.

The rear-admiral Burrough (R. Adm. TM Burrough) led the ships nearer to strengthen an anti-submarine screen round the convoy.

Море было спокойным, по пути все чаще стали попадаться небольшие льдины. Командир эскорта приступил к изменению походного порядка. Далее конвой пошел широким фронтом из восьми колонн, такое построение позволяло кораблям развивать максимальную плотность противовоздушного огня против пикирующих бомбардировщиков, которые обычно появлялись со стороны кормы.

Контр-адмирал Барроу (R. Adm. T.M. Burrough) подвел свои корабли ближе, чтобы усилить противолодочный экран вокруг конвоя⁵⁶.

Около шести утра высоко в небе показался самолет, описывая широкие круги, регулярно передавал по радио данные о курсе и скорости конвоя. После полудня на судах каравана слышали рокот еще одного самолета, но опознать его не смогли. Около семи часов вечера корабль ПВО «Alynbank» просигналил о том, что обнаружены самолеты, которые движутся в направлении транспортов.

Все торговые суда и корабли сопровождения заняли места по боевому расписанию. Так началась битва PQ-16 с авиацией люфтваффе, которая продолжалась до 30 мая 1942 года.

Далее мы приводим материал «Битва в Северном Ледовитом океане, которая длилась шесть дней». Военный корреспондент Бенно Вундсхаммер рассказывает о трагедии, произошедшей в океане. Для удобства восприятия материала автором-составителем настоящего издания далее по тексту последовательно расположено описание событий с двух сторон: немецкой, описанной военным журналистом Бенно Вундсхаммером – обозначенной буквами **(НВ)**, и союзной – **(СВ)**, по каждому дню шестидневной битвы. Комментарии автора-составителя читайте в сносках внизу страницы. Описание событий под знаком **(СВ)** составлены по ранее опубликованным в печати данным о конвое PQ-16 и по вновь выявленным автором-составителем материалам.

About six o'clock in the morning an airplane appeared high in the sky, spinning, regularly radiobroadcasted about the course and speed of the convoy. In the afternoon the roar of another airplane was heard on the vessels of the caravan, but they were not able to identify it. About seven o'clock in the evening the ship air defence "Alynbank" beeped that the airplanes which moved in the direction of the vessels were found out.

All the commercial vessels and escort ships took the places according to the quarter bill. So the battle of PQ-16 with the aviation of Luftwaffe began, which proceeded till May, 30, 1942.

Those events deserve describing because we have the German version too, where chronicle of battle of the convoy with the aviation of Luftwaffe is described with pedantry common for the Germans; in addition, the Germans give estimation to the level of training of the military escort and the courage of the seamen of mercantile fleet.

Further we bring over the material "The battle in the Arctic ocean, which lasted six days". A military reporter Benno Woundshammer tells about the tragedy happened in the ocean. For the convenience of material perception the author of this edition further in the text describes the events both-side: the German, described by military journalist – Benno Woundshammer and marked with the letters (HB) and allied – (CB) on every day of six-day battle. You can read the comments of the author in the foot-notes at the bottom of a page. Description of events under the sign (CB) was made on published earlier data about the convoy PQ-16 and on the materials newly found by the author.

БИТВА В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ, КОТОРАЯ ДЛИЛАСЬ ШЕСТЬ ДНЕЙ ¹

«Большой конвой идет в Мурманск. Выйдя из Исландии, углубившись далеко на Север, он медленно продвигается вдоль кромки полярного льда. Он преодолел уже много тысяч миль. Для защиты конвоя в состав эскорта включены английские тяжелые и легкие крейсеры, эскадренный миноносец. До цели им остается еще несколько дней пути, когда немецкий самолет-разведчик обнаруживает конвой около острова Ян-Майен. Когда военный корреспондент Йеромин (Jeromin) сделал фотографию конвоя из немецкого самолета-бомбардировщика, он не мог предугадать, что это было его последнее фото. Он погиб через несколько дней при следующем налете на караван. Дальнейший рассказ сообщает о последующем трагичном уничтожении конвоя немецкой военной авиацией.

Наш сотрудник, военный корреспондент Бенно Вундсхаммер, который в то время находится на арктическом фронте, дает нам следующее сообщение о первых катастрофах этого конвоя:

Чтобы получить необходимое и востребованное оружие из США и Великобритании, для Кремля остаются открытыми главным образом только два пути: морские пути через Персидский залив и Арктический путь в Мурманск и Архангельск. Путь через Персидский залив и Иран очень опасен. Поэтому акцент снабжения Советского Союза перемещается на Север, в просторы Ледовитого океана.

Порт Архангельска только в летние месяцы не замерзает и может быть использован для судоходства, Мурманск и мурманская железная дорога остаются единственными воротами и линией жизни для снабжения большевиков. Мурманск с его длинным входом в гавань – единственный советский порт на Севере, который на протяжении всего года проходим и не замерзает. Он очень важен для поставок из США и Великобритании. Но немецким разведчикам и боевым самолетам хорошо известен каждый угол фьорда и порта, и все движения в нем контролируются.

Большие материальные и человеческие потери во время безуспешных зимних наступлений сделали Москву зависимой от американско-британских

¹ Шестидневная битва конвоя PQ-16 с авиацией люфтваффе, описанная немецкой стороной в журнале Signal за 1942 год.

BATTLE IN THE ARCTIC OCEAN, WHICH LASTED SIX DAYS

«A large convoy is moving to Murmansk. Having left Iceland, deepened far to the North, it is slowly moving up along the edge of the arctic ice. It has already covered many thousand miles. English heavy and light cruisers, squadron torpedo boat are included into the escort to defend the convoy. They have a few days before they reach the destination, when the German scout aircraft finds out the convoy near Jan Mayen Island. When a military reporter Jeromin made the photo of the convoy out of the German airplane-bomber, he could not guess, that that was his last photo. He died in a few days during the next raid on the caravan. A further story tells us about the subsequent tragic elimination of the convoy by the German air force.

Our employee, military reporter Benno Woundshammer, who at that time is at the arctic front, gives us the following report about the first disasters of this convoy:

To get the necessary and in-demand weapon from the USA and Great Britain for Kremlin only two ways remain mainly open: sea lanes through the Persian bay and the Arctic way to Murmansk and Arkhangelsk. The way through the Persian bay and Iran is very dangerous. Therefore the emphasis of supply of the Soviet Union is moved highly to North, to the Arctic Ocean.

Port of Arkhangelsk does not freeze only in summer months and can be used for navigation; Murmansk and Murmansk railway remain the only gate and line of life for the supply of bolshevists. Murmansk with its long exit to the harbour is the only Soviet port in the north, which is passable and does not freeze throughout the year. It is very important for deliveries from the USA and Great Britain. But the German secret service agents and combat aircraft know every corner of the fiord and the port and all the motions in it are controlled.

Severe material and human losses during unsuccessful winter offensives made Moscow dependent upon the American-British deliveries which are necessary to make resistance to the German offensive in summer 1942. For this reason the center of events moved to the Arctic.

Invading Norway in 1940 the armed forces of fascist Germany occupy not only important flanking position against Great Britain, but also prevent uniting of Great Britain and the USSR, whose intentions in Scandinavia are obvious. Today a district of Nordcape is the important place of military operations of German air forces on the north marine border of the Soviet Union!

поставок, которые необходимы для того, чтобы летом 1942 года оказать сопротивление немецкому наступлению. Именно поэтому центр событий переместился в пространство Арктики.

С оккупацией Норвегии в 1940 году вооруженные силы фашистской Германии занимают не только важную фланговую позицию против Великобритании, но и одновременно препятствуют объединению Великобритании и СССР, чьи намерения в Скандинавии очевидны. Сегодня район Нордкапа – это важное место боевых действий немецких ВВС на северной морской границе Советского Союза!

Люфтваффе в Северном Ледовитом океане

В суровые зимние месяцы максимальную проверку прошли авиационные части генерал-полковника Штумпфа. Несмотря на тяжелейшие метеорологические условия, транспортные самолеты снабжали наши войска всем необходимым. Люфтваффе стала основой немецкого северного фронта. В неутомимых, непрерывных нападениях они разбивают исходные позиции, батареи и контратаки СССР. Нескончаемым градом бомб пикирующие бомбардировщики и боевые самолеты останавливают конвои, накрывая вражеские коммуникации. День за днем пронзительно звучат сигналы сирен в портовых сооружениях Мурманска, день за днем разрывается во многих местах мурманская железная дорога от попаданий в нее бомб.

Советские войска ожесточенно защищаются, в первую очередь охраняя их единственную железнодорожную магистраль. Долгими ночами строительным батальоном, расположенным вдоль 20-километрового участка дороги, разрушенные рельсы постоянно восстанавливаются. Всегда вдоль железнодорожного полотна для замены лежат готовые для монтажа двойные и тройные рельсовые нити, а у каждого моста стоят железнодорожные саперные взводы. Но авиация люфтваффе вновь разрушает железнодорожную линию, уничтожая заполненные боеприпасами поезда и огромные запасы материалов.

Задачи люфтваффе возросли, они контролируют область северной Скандинавии, ведя бдительное наблюдение за Северным Ледовитым океаном, и охотятся за торговыми и военными кораблями у Кольского полуострова – насколько это позволяет световой день соответствующего времени года.

Когда над Северным Ледовитым океаном стоит полярная ночь, вражеские конвои могут незаметно передвигаться по своему маршруту, выходя из Исландии и взяв восточный курс вдоль дрейфующего льда, в зимние месяцы

Luftwaffe is in the Arctic Ocean

In severe winter months the air-units of general-colonel Shtumpf went through the maximal enquiry. In spite of the heaviest meteorological terms, air carrier provided our troops with all the necessities. Luftwaffe became the basis for the German north front. They broke up initial positions, batteries and counter-attacks of the USSR in tireless continuous attacks. The dive-bombers and combat aircrafts stopped the convoys, covering enemy's communications by the endless avalanche of bombs. Day by day piercing signals of sirens sounded in Murmansk port buildings, a day by day the Murmansk railway was parted in many places because of bombs.

The Soviet troops are bitterly on the defensive; first of all, guarding their only railway highway. During long nights the destroyed rails are constantly restored by the building battalion located along the 20-kilometre road segment. Double and triple railway filaments always lie along the railroad bed ready for replacing, and the railway combat engineer platoons stand at every bridge. But the aviation of Luftwaffe destroys a railway line again, destroying the trains, filled by service ammunition, and enormous supplies of materials.

The tasks of Luftwaffe has grown, they control the area of North Scandinavia, conducting the vigilant watching after the Arctic ocean, and are after the trade and war ships at the Kola Peninsula as far as the light day of corresponding season allows.

When the polar night are above the Arctic Ocean hostile convoys can imperceptibly move along their route, leaving Iceland and taking an east course along drifting ice, in winter months they move by as far as 100 kilometers to the south of island Bear. In grey winter twilights, during a short light day, under the cover of dense fog and snow-storms they confidently go by German combat aircrafts to the Kola Peninsula, to slip in port of Murmansk. Ice-breakers always hold one waterway open. And as far as weather allows, the German aviation hits a blow in this district.

From April, the weather change, a polar day gradually begins. Night is replaced by day, and from May a continuous light day reigns on spaces of north opens. 24 hours a day the sun remains visible. In the day-time it throws pale brass light on the bare blocks of rocks which come forward from blue water like dark bronze, and at night it revolves as a burning hot metallic plate on the horizon and throws trembling violet light on fiord.

Gradually the snow melts on the slopes and in endless waters an ice cover becomes fragile. Earth grows into viscous quag. With changing drift-ice the convoys move to the north, but just the same remain within striking distance of the German aviation.

они проходят на 100 километров южнее острова Медвежий. В серых зимних сумерках, во время короткого светового дня, они под покровом густого тумана и буранов уверенно идут мимо немецких боевых самолетов до Кольского полуострова, чтобы проскользнуть в порт Мурманск. Ледоколы всегда держат один фарватер открытым. И, насколько позволяет погода, немецкая авиация наносит удары в этом районе.

Начиная с апреля погодные условия меняются, постепенно начинается полярный день. Почти без перехода ночь сменяется днем, и с мая на просторах северных пустот царит непрерывный световой день. Все 24 часа в сутки солнце остается видимым. Днем оно бросает бледный латунный свет на голые блоки скал, которые, словно темная бронза, выступают из голубой воды, а ночью оно вращается, как раскаленная металлическая пластинка на горизонте, и бросает дрожащий фиолетовый свет на фьорды.

Постепенно тает снег на склонах, и в бесконечных водах ледяной покров становится хрупким. Земля превращается в тягучую трясину. С изменяющимся дрейфующим льдом конвои передвигаются на север, но все равно остаются в пределах досягаемости немецкой авиации.

14 фаз битвы. 16 мая немецкие самолеты-разведчики замечают мощное британское военно-морское соединение, которое в последний раз фиксируется 23 мая.

25 мая в 6 утра сообщение самолета-разведчика: в Мурманск следует конвой из 50 судов², имеющий мощное сопровождение, которое позднее меняет направление. С 25 по 30 мая германские военно-воздушные силы люфтваффе осуществляют 14 мощных нападений. По одному транспортному судну уходят в воду 25 и 26 мая, несколько судов тяжело повреждено. 27 мая потоплено 10 судов, несколько тяжело повреждено, 28-го и 29-го несколько повреждено. Остаток конвоя подвергается мощной атаке 30 мая в непосредственной близости от побережья. Итог битвы в целом: более 106 тысяч тонн потоплено, более половины судов тяжело повреждено, только 18 достигают порта Мурманска и 7 – порта Jokanga³. Кроме того, в этой воздушной битве против до сих пор самого большого конвоя в водах высоких северных широт были подбиты 43 советских истребителя и 7 советских бомбардировщиков⁴.

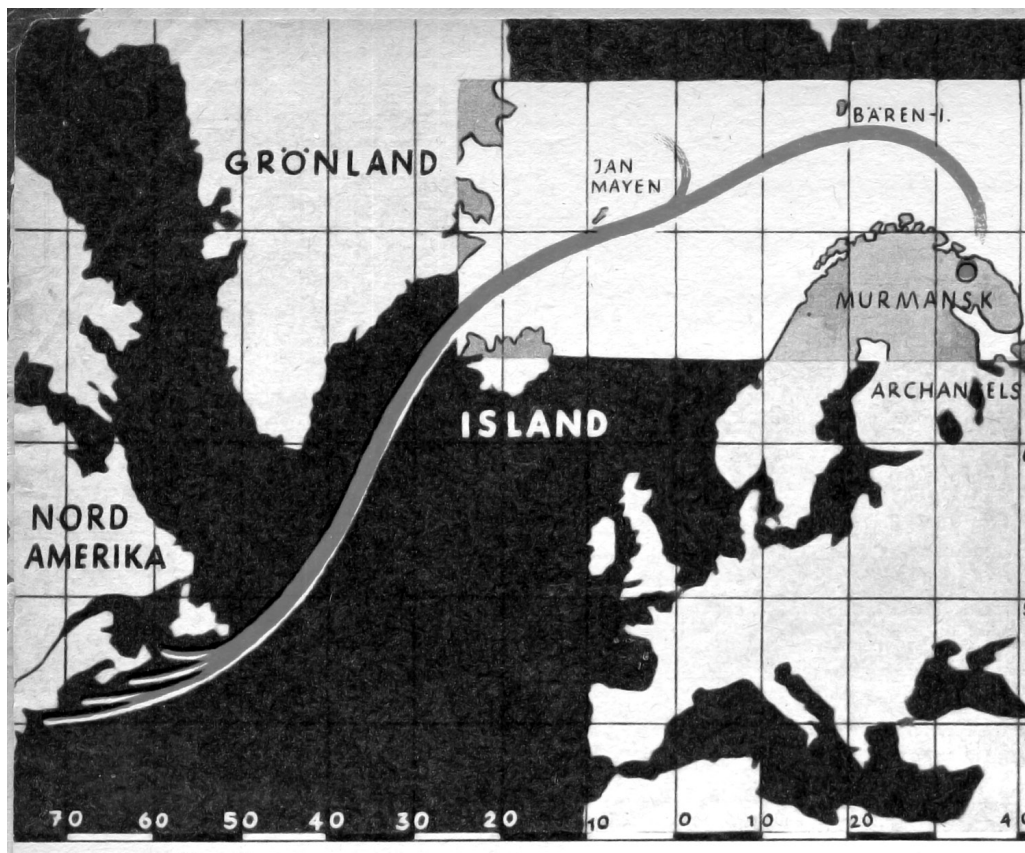
² Здесь и далее по тексту данные сильно преувеличены, в состав конвоя входило 36 транспортов.

³ Ныне Гремеха.

⁴ Данные неточные. См. далее по тексту.

14 phases of the battle. On May, 16, the German scout aircrafts notice the powerful British naval uniting, which is for the last time is fixed on May, 23.

On May, 25, at 6 o'clock in the morning the report of the scout aircraft: the convoy consisting of 50 vessels, having powerful escort, which changes direction later, follows to Murmansk. From May, 25 to May, 30 the German air forces of Luftwaffe carry out 14 powerful attacks. On May, 25 and May, 26 one vessel ship each day sink, a few vessels are heavily damaged. On May, 27, 10 vessels are scuppered, a few heavily damaged, 28 and 29 rather damaged. The remaining part of the convoy is exposed to the powerful attack of May, 30 in a direct closeness from a coast. The result of the battle on the whole: more than 106 thousand tons are scuppered, more than a half of the vessels is heavily damaged, only 18 reach the port of Murmansk and 7 – the port of Jokanga. In addition, in this air battle against, until now the greatest convoy, 43 Soviet destroyers and 7 Soviet bombers were shot down in the waters of high north latitudes.



*Длинный, полный опасностей путь конвоев в Советский Союз.
От американского побережья путь идет вокруг южного края Гренландии,
севернее Исландии и затем вдоль границы арктических льдов.*

Сейчас летом там светло и днем и ночью.

*А потому 24 часа в сутки конвойные суда доступны
для германских подводных лодок и самолетов.*

Белый прямоугольник на карте приведен внизу в более крупном масштабе.

Это арена шестидневной битвы

Um 6.45 Uhr erfolgt die erste Meldung eines deutschen Fernaufklärers: „Größerer Geleitzug mit nordöstlichem Kurs im Seegebiet südostwärts der Insel Jan Mayen

Обозначения



Deutscher Aufklärer

Немецкий разведчик



Britische Flottenverbände
(Geleitschutz)

Британские военно-морские
соединения (сопровождение
конвоя)



Geleitzug

Конвой

50

Ziffer = Anzahl der Schiffe

Цифра – количество судов



Sowjetischer Flughafen

Советский аэропорт



Deutscher Flugplatz

Германский аэропорт



Wege der Flottenverbände
und des Geleitzuges

Пути военно-морских соеди-
нений и конвоя



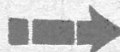
Ausweichmanöver des
Geleitzuges

Маневр уклонения конвоя



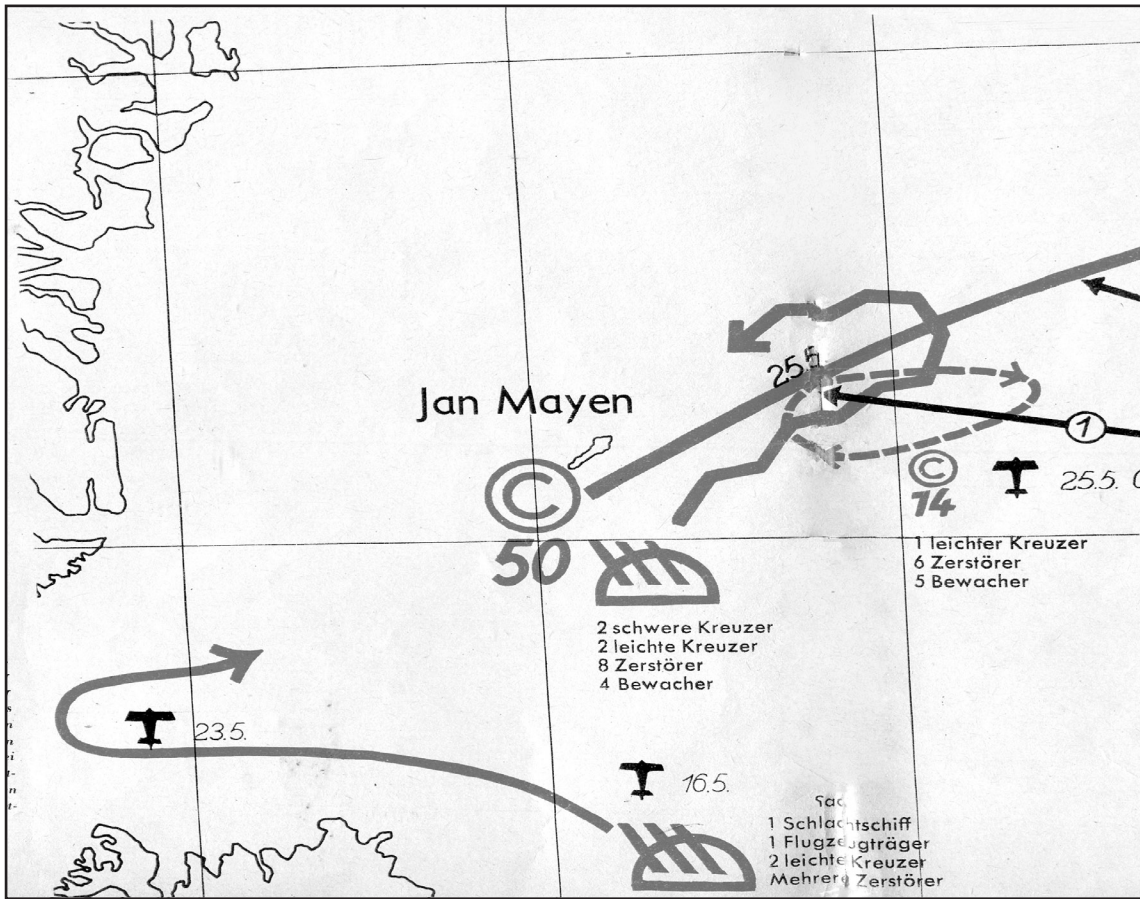
Deutsche Luftangriffe auf den
Geleitzug

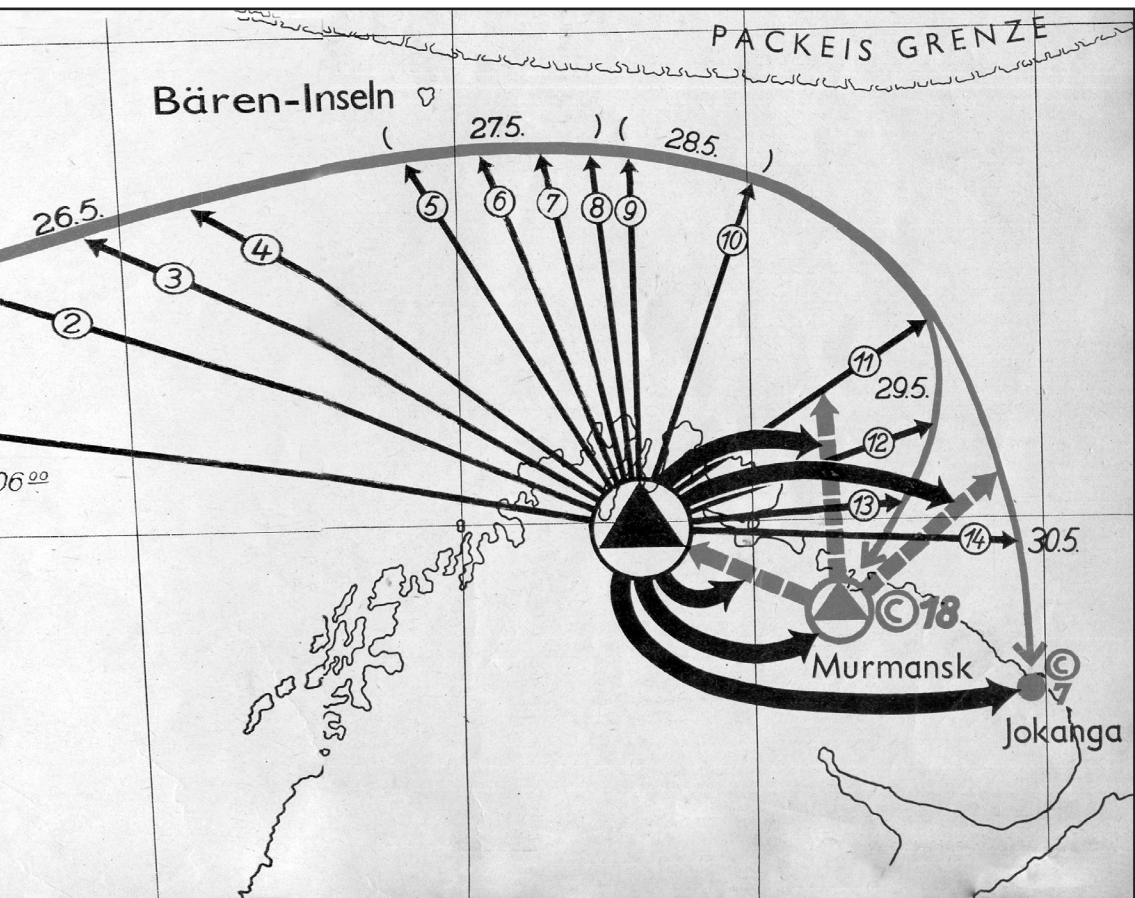
Нападение германских воз-
душных сил на конвой



Sowjetische Angriffsversuche
zur Luft

Советские попытки нападе-
ния с воздуха





Германские нападения с воздуха на портовые сооружения и отражение советских воздушных атак.

Перечисление сил на карте:

- 1) 2 тяжелых крейсера, 2 легких крейсера, 8 эсминцев, 4 сторожевых корабля;
- 2) 1 линкор, 1 авианосец, 2 легких крейсера, несколько эсминцев;
- 3) 1 легкий крейсер, 6 эсминцев, 5 сторожевых судов

(НВ) 25 МАЯ: КОНВОЙ ОБНАРУЖЕН

«В 6:45 поступает первое сообщение немецкого самолета-разведчика: "Обнаружен большой конвой с северо-восточным курсом в морской области в южно-восточном направлении острова Ян Майен!" Спустя несколько минут приходит второе сообщение: "Заявленный конвой состоит из 50 судов и имеет мощное сопровождение из 2 крейсеров, 7 миноносцев и большого количества корветов!" В командном пункте немецкой авиации в Норвегии, в авиационном командовании на Крайнем Севере, в эскадре царит состояние полной тревоги. Отправляются следующие самолеты-разведчики, они летят курсом на Север в сумерках. Погода благоприятна, кучевые облака на большой высоте, солнце над водой, видимость хорошая.

Последующие сообщения разведчиков дополняют картину. Количество, размер и курс конвоя подтверждаются, он полным ходом взял курс на остров Медвежий. В качестве бокового охранения против немецкой надводной авиации обнаружено вражеское военно-морское соединение, стоящее южнее и состоящее из двух тяжелых и двух легких крейсеров.

В первой половине дня немецкие разведчики атакуются вражеским одномоторным самолетом "Харрикейн". Установлено, что вражеский авианосец находится западнее, но обнаружить его невозможно. Конвой постоянно находится на виду у немецких разведчиков; радисты передают сообщения о его месторасположении боевым самолетам, вылетевшим, между тем, из северо-норвежских аэродромов. Вечером около 20 часов совершается первый налет. В кроваво-багровом свете полуночного солнца начинается атака. Из облаков самолеты устремляются на врага, который против нападающих самолетов устанавливает плотный занавес из зенитных пушек. Безуспешно! Уже при первом налете повреждены 9 больших торговых судов: шесть повреждено сильно и два слабо. Один торговый пароход горит¹. В ожесточенных зигзаговых направлениях потрепанный конвой продолжает свой путь. Самолеты-разведчики дальнего действия остаются около врага и наблюдают за некоторыми пылающими торговыми судами, которые остаются в кильватере конвоя. Горящее грузовое судно еще раз подвергается атаке ночью и тонет².

Вернувшиеся самолеты сообщают, что корабли имеют средний тоннаж от 8000 до 10 000 брутто-тонн.

¹ Журналист описывает транспорт «Carlton».

² Атака на «Carlton», который возвращался на буксире «Northern spray» в Исландию, действительно была, но неудачная, транспорт не был потоплен.

(HB) MAY, 25: THE CONVOY FOUND OUT

«At 6:45 the first report of the German scout aircraft is received: «A large convoy is found out with a north-eastern course in the sea in south-east direction of Jan Mayen Island»! After a few minutes, the second report is received: the «The mentioned convoy consists of 50 vessels and has powerful escort consisting of 2 cruisers, 7 torpedo boats and a plenty of corvettes»! In crew observation post of the German aviation in Norway, in an air crew on the Far North, in a squadron the state of complete alarm reigns. The next scout aircrafts fly to the North at dusk. The weather is favourable, the cumuli are on a large height, the sun is shining over water and the visibility is good.

The following reports of scout aircrafts complete a picture. The amount, size and course of the convoy are confirmed, it took a course at full speed to the island of Bear. As a flank guard against the German surface aviation enemy naval connection is found out, which is standing further south and consists of two heavy and two light cruisers.

In the first half of the day the German scout aircrafts are attacked by the enemy single-engine aircraft «Hurricane». It is observed that an enemy aircraft carrier is to the west, but finding out it is impossible. The convoy constantly is on a kind at the German secret service agents; the radio operators pass reports about its location to the combat aircrafts taking off from the North-Norwegian air fields. The first raid is about 8 o'clock. An attack begins in the bloody-purple light of the midnight sun. From the clouds airplanes are directed on the enemy which sets a thick curtain from zenithal cannons against attacking airplanes. Unsuccessfully! 9 large trade vessels are already damaged at the first raid: six are badly damaged and two-slightly. One trade steamship is burning. The convoy continues its way in the bitter zigzag directions. Scout aircrafts of long range remain near the enemy and watch some blazing trade vessels which remain in the wake of the convoy. A burning freight ship is once again exposed to the attack at night and sinks.

The returning airplanes report that the ships have average tonnage from 8000 to 10 000 gross of tons.

Further attacks are being discussed on Nordcape, the most important aim remains the freight ships; the airplanes, weapon, armour machines which are on them must not reach the Soviet ports. Presently the elimination of the convoy vessels is less important task, which can be completed on their way back. Already at night the corresponding directions are received at subdivisions that are in complete readiness».

На Нордкапе обсуждаются дальнейшие нападения, самой важной целью остаются грузовые суда; самолеты, оружие, бронированные машины, которые находятся на них, не должны достичь советских портов. В настоящий момент уничтожение кораблей эскорта является задачей второго плана, которая может быть выполнена на их обратном пути. Соответствующие указания еще ночью поступают в подразделения, находящиеся в полной готовности».

(СВ) 25 МАЯ: ПЕРВАЯ АТАКА

На караван строем «фронт» на расстоянии друг от друга 300 метров и высоте 2500 метров надвигаются самолеты люфтваффе в составе 12 пикировщиков Ju-88 и 7 бомбардировщиков He-111. Вскоре они рассредоточиваются и идут каждый на свою цель.

При нападении авиация использует свою обычную тактику, одни – заходя с кормы, с высоты 15–20 метров начинают сбрасывать на караван бомбы, которые летят со страшным воем. Другие – торпеды, оснащенные миниатюрными двигателями, со скоростью 36 узлов они, погрузившись в воду, несутся к своим целям, оставляя позади себя длинные пенные шлейфы. Пикировщиков встречает шквальный пушечный, пулеметный и зенитный огонь с кораблей. На километры слышен грохот, а небо подсветилось разноцветными пулеметными очередями. Суда конвоя отчаянно маневрируют, разрывы бомб бросают их из стороны в сторону, от шальной болтанки обшивка корпусов трещит по швам.

После того как смертельный груз сброшен, самолеты резко взмывают вверх и, набрав высоту, переходят в горизонтальный полет.

Атака сорвана, через 30 минут самолеты противника улетают, потеряв одну боевую машину. В небе остается только самолет наблюдения, который сопровождает караван до Кольского залива, беспрестанно передавая его координаты немецкому командованию.

В этом бою пострадало немало судов, но все они остались на плаву.

Впереди караван ожидает самая трудная и опасная половина пути. Конвой PQ-16 двигается дальше.

Через некоторое время немецкая авиация повторяет налет. Около девяти вечера все суда получают команду занять места по боевому расписанию. К конвою вновь приближаются Ju-88.

Итог первого дня битвы: поврежден один транспорт, в метре от борта «Carlton» упало несколько бомб, сначала они погрузились в воду, а потом

(CB) MAY, 25: THE FIRST ATTACK

The airplanes of Luftwaffe approach a caravan by a line-up «front» at the distance of 300 meters from one another and at the height of 2500. They consist of 12 divers Ju-88 and 7 bombers He-111. Soon they disperse and go each on its aim.

During the attack the aviation uses its usual tactics, some of them, running to a stern, from a height 15–20 meters begin to throw down bombs on the caravan which are flying with a frightful howl. The others are the submerging in water torpedoes, equipped by miniature engines at a speed of 36 knots, rush to the aims, leaving long foamy plumes behind. The divers are met by a gun, machine gun and air-defence rafale from the ships. The rumble is heard over kilometres, and the sky illuminated by the multicoloured bursts of machine-gun fire. The ships of the convoy are desperately maneuvering, the explosions of bombs are throwing them from side to side, platings of the corps bulges at the seams because of a crazy bumpiness.

After the mortal load is dropped the airplanes suddenly rocket up and, gaining a height, continue with horizontal flight.

The attack is failed, in 30 minutes the enemy airplanes fly away, losing one fighting machine. In the sky there is only an airplane of supervision left, which escorts the caravan to the Kola Bay, continually reporting about its coordinates to the German crew.

Quite a bit vessels suffered in this fight, but all of them remained afloat.

The most difficult and dangerous half-way expect the caravan ahead. The convoy of PQ-16 moves farther.

After a while the German aviation repeats a raid. About nine o'clock in the evening all the ships get a crew to take the places according to the quarter bill. The convoy is again approached by Ju-88.

The result of the first day of the battle: one vessel is damaged, a few bombs fell down near the «Carlton», at first they submerged into water, and then exploded one by one. A ship knocked up upwards. The explosions of the bombs damaged steam engines, a deck was clouded by the clubs of steam, breaking forth from the engine-room. The vessel is out of order.

The destroyers of escort approached the helpless steamship. Soldiery got an order to take off a crew and scupper the ship because the convoy was leaving farther over-the-horizon, and the damaged vessel detained the ships of guard. The captain does not wish to abandon the «Carlton», he intends to save the vessel and load, therefore makes a request to leave one of the convoy ships with the vessel.

взорвались одна за другой. Судно подбросило вверх. Разрывы бомб повредили паровые двигатели, палубу заволокли клубы вырывающегося из машинного отделения пара. Транспорт обездвижен.

К беспомощному пароходу подошли эсминцы сопровождения. Военные получили приказ снять команду и потопить судно, потому что конвой уходил дальше за горизонт, а поврежденный транспорт задерживал корабли охранения. Капитан не желает покидать «Carlton», он намеревается спасти и судно, и груз, поэтому обращается с просьбой оставить с транспортом один из кораблей эскорта.

Командир сопровождения принимает решение – отправить транспорт на буксире траулера «Northern spray» обратно в Исландию. На обратном пути, после двенадцатичасовой буксировки, корабли вновь атакуются немецким бомбардировщиком, он обстрелял палубу из пулемета, сбросил бомбы, но они не достигли цели. Два судна идут дальше.

The commander of the escort takes the decision of sending the vessel on the tug of trawler «Northern spray» back to Iceland. On the return trip, after twelve-hour towage, the ships are again attacked by the German bomber. It fired a deck from a machine gun, dropped the bombs, but they didn't meet a goal objective. Two ships go on moving.

(НВ) 26 МАЯ: САМОЛЕТЫ-БОМБАРДИРОВЩИКИ В БРЕЮЩЕМ ПОЛЕТЕ НА МАЛОЙ ВЫСОТЕ

«Погода ухудшилась. Дождь и ливни нарушают видимость, и только во второй половине дня снова появляется контакт с конвоем, который потерял еще одно судно.

Второй налет на конвой следует в 17 часов. На малой высоте бомбардировщики достигают вражеского соединения и вступают в бой, сбрасывая тяжелые бомбы. Третий налет производится при помощи боевых самолетов в 21 час, четвертый – в 2 часа утра¹. Два корабля конвоя сильно повреждены.

Непрерывно поступают сообщения об успехах. Командные пункты на полевых аэродромах работают без перерывов. Шум двигателей немецких самолетов над Северным Ледовитым океаном не прекращается.

Вражеская крейсерская эскадра больше не замечена. Предположительно она повернулась на север из-за угрозы воздушного налета и оторвалась от конвоя».

(СВ) 26 МАЯ: ГИБЕЛЬ ТРАНСПОРТА «SYROS»

Конвой движется в неблагоприятной гидроакустической обстановке. Именно этим и решили воспользоваться противники, около четырех часов утра западнее острова Медвежий немецкая подлодка подошла незамеченной к каравану. Когда она была обнаружена, британские подлодки, сопровождающие конвой в надводном положении, расходятся и начинают обстреливать вражескую субмарину из орудий, крейсера также открывают огонь. U-703 тут же пошла на погружение, корабли сопровождения, защищая транспорты, сбрасывают глубинные бомбы.

Двумя торпедами U-703 потопила американский транспорт «Syros», который перевозил 6390 тонн военных грузов, в том числе взрывчатку. Первая торпеда ударила в левый борт в районе машинного отделения, вторая – в трюм, произошел взрыв части боеприпасов.

Судно переломилось и затонуло в течение считанных минут. Уцелевшие при взрыве члены экипажа подняты с воды кораблями сопровождения, в спасении утопающих приняли участие «Hazard» и «Lady Madeleine», всего

¹ Эта атака происходила уже 27 мая 1942 года.

(HB) MAY, 26: THE BOMBERS IN A DAISY-CLIPPING AT A LOW ALTITUDE

«The weather has become worse. The rain and showers make the visibility poor, and only in the second half of the day there again appears a contact with the convoy which lost another ship.

The second raid on the convoy follows at 5 o'clock p.m. At a low altitude the bombers reach the enemy unit and begin a fight, throwing down heavy bombs. The third raid is made through combat aircrafts at 9 p.m., the fourth – at 2 o'clock a.m. Two ships of the convoy are badly damaged.

The reports about successes are continuously received. Crew observation posts on the air fields work without interruptions. Noise of engines of the German airplanes does not cease above the Arctic Ocean.

An enemy cruiser squadron is no longer noticed. Probably, it turned to the north for the threat of air-raid and unstuck from the convoy».

(CB) MAY, 26: THE DEATH OF THE VESSEL «SYROS»

The convoy moves in unfavorable hydroacoustic conditions. The enemies decided to take advantage of it, about four o'clock a.m. the German submarine approached unnoticed to the caravan to the west of the Bear Island. When it was found out, the British submarines, escorting the convoy in an up-top go away and begin to fire an enemy submarine from arsenal, cruisers bring down fire too. U-703 at once went on immersion, escort ships, protecting the vessels, throw down depth-bombs.

U-703 scuppered the American vessel «Syros» with two torpedoes which weighted 6390 tons of soldiery loads, including explosive. The first torpedo hit the portside in the engine-room, second – the hold, the explosion happened in the part where the service ammunitions were.

The ship was broken in two and went down in some minutes. The members of the crew who survived at the explosion were hoisted in by the ships of the escort, «Hazard» and «Lady Madeleine» took part in the rescue of the drowning, all in all in that tragedy 11 persons died and 2 men died of undercooling.

Four hours on in 250 miles on WSW from the Bear Island the admiral Burrow, operating in accordance with the directions, led the cruisers.

The vessels and the escort met the attacks well in the second half of that day. After weakening of the escorts there were only two ships at the caravan, which could meet the attack of Ju - 88 before they began diving. That was the ship of air defence

в этой трагедии погибли 11 человек, и 2 человека умерли от переохлаждения.

Спустя четыре часа в 250 милях на WSW от острова Медвежий адмирал Барроу, действуя в соответствии с выданными инструкциями, отвел крейсера.

В этот день транспорты и эскорт благополучно отразили атаки во второй половине дня. После ослабления эскорта при караване осталось только два корабля, которые могут отразить нападение Ju-88 до того, как те начнут пикировку. Это – корабль ПВО «Alynbank» и эсминец «Martin», чьи новые 120-мм орудия имеют большой угол возвышения и могут вести огонь по воздушным целям².

К полуночи конвой подошел к самому опасному участку перехода, здесь, в зоне действия авиации люфтваффе, немцы постоянно отслеживали продвижение конвоев, выполняя приказ верховного командования непрерывно атаковать суда всеми имеющимися в арсенале силами.

Впереди был самый страшный день пути.

Итог второго дня битвы: американский транспорт «Syros» потоплен двумя торпедами U-703.

² Надо отметить, что ближнее окружение конвоя действовало очень профессионально, после 26 мая ни одна подводная лодка не могла приблизиться к каравану на удобный для стрельбы рубеж. Эскортные корабли слаженно защищали караван как с воздуха, так и с моря.

«Alynbank» and the destroyer «Martin», whose new 120-mm guns had a large angle of fire and could fire on air aims.

By midnight the convoy reached the most dangerous area of passage, here in the zone of action of Luftwaffe aviation the Germans constantly watched movements of the convoys, fulfilling the order of Supreme High Crew to attack the ships continuously, by all forces.

There was the most frightful day of way ahead.

The result of the second day of the battle: the American vessel «Syros» is scuppered by two torpedoes U-703.

(НВ) 27 МАЯ: СУМАСШЕДШИЙ ДЕНЬ!

«Конвой достиг района острова Медвежий. Погода снова проясняется, и подразделения могут вводиться друг за другом в действие. В полдень немецкие бомбардировщики вылетают на задание в пятый раз. В этой атаке потоплено 2 торговых транспорта¹, и это мы считаем высоким достижением.

Три грузовых судна повреждено.

Направляем удар за ударом!

В 14 часов накатываем волной шестой атаки. Потоплено торговое судно в 8000 брутто-тонн², многие корабли остаются подбитыми. Море южнее острова Медвежий становится полем боя. На темных волнах лежат мрачные полосы дыма раскаленных пожаров. Оставшиеся и поврежденные корабли подвергаются дальнейшей атаке.

Седьмой налет осуществляется в 16 часов. Три торговых судна общим тоннажем в 19 000 брутто-тонн тонут³. 5 грузовых кораблей остаются на поле битвы поврежденными⁴.

Вечером немецкие самолеты в восьмой раз летают над преследуемым и сильно разбитым противником, топят один сопровождающий эсминец⁵, два торговых судна⁶ тоннажем в 13 000 брутто-тонн и повреждают четыре корабля.

Разведчики пролетают над полем битвы. Перед их глазами предстает незабываемая картина. Они видят оставленные и пылающие корабли, движущиеся спасательные шлюпки, одно тонущее грузовое судно и три торговых с сильным креном.

Во время нападения все суда соединения, ведомые в плотно сомкнутых траверзах, движутся единым курсом. Оба крейсера держатся в центре конвоя, в то время как эсминцы и корветы кружатся вокруг всего конвоя, как стая возбужденных пастушьих собак. Как только ими обнаруживается приближение нападающих самолетов, перед глазами германских летчиков разворачивается неповторимая картина. По сигналу одного из крейсеров все суда молниеносно

¹ Немецкий корреспондент имеет в виду транспорты «Alamar» и «Mormacsul».

² Потоплено САМ-судно «Empire Lawrence».

³ Видимо, немецкие летчики решили, что подбитые транспорты ««City of Joliet», «Empire Baffin» и «Старый большевик» погибнут.

⁴ Речь идет об «Alcoa Banner», «American Robin», «Mauna Kea», «Empire Baffin», «Ocean Voice».

⁵ Имеется в виду польский эсминец «Garland», который был отправлен после боя в одиночное плавание и исчез из поля зрения авиации люфтваффе.

⁶ Взорваны транспорты с боеприпасами «Empire Purcell» и «Lowther Castle».

(HB) MAY, 27: A MAD DAY!

«The convoy reached the Bear Island. The weather clears up again and subdivisions can be put after each other in an operation. At midday the German bombers fly a mission for the fifth time. In this attack 2 trade vessels are scuppered and we consider it a high achievement.

Three freight ships are damaged.

We throw our strength!

At 2 o'clock p.m. we roll the wave of the sixth attack. The merchantman of 8000 grosses of tons is scuppered, many ships remain lined. The sea to the south of the Bear Island becomes a battle-field. The gloomy stripes of smoke of burning fires lie on the dark waves. Remaining and damaged ships are exposed to the further attack.

The seventh raid is made at 4 o'clock p.m. Three commercial vessels in 19 000 grosses of tons sank. 5 freighters remain damaged on the field of battle.

In the evening the German airplanes fly above the pursued and strongly damaged enemy for the eighth time, scupper one escort destroyer, two commercial vessels of tonnage in 13 000 grosses tons and damage 4 ships.

Scout aircrafts fly over the field of battle. An unforgettable picture appears before their eyes. They see the left and burning ships, moving lifeboats, one sinking freight ship and three commercial vessels with a strong lurch.

During the attack all the unit ships guided in densely serried beams are moving in a single course. Both cruisers stick to in the center of the convoy, while the destroyers and corvettes are spinning round all the convoy like a pack of the excited shepherd dogs. As soon as they reveal approaching of the attacking airplanes, before the eyes of the German pilots a unique picture is opened out. On the signal of one of the cruisers all the ships symmetrically change the direction with lightning speed. It is exactly guided and well trained naval grouping. Our pilots do not hide concession of enemy captains' successes! The more highly estimated the brilliant successes of German air forces.

On that day the convoy catches a destructive attack, only its remaining parts will be able to unite».

(CB) MAY, 27: THE MOST FRIGHTFUL DAY OF THE WAY

A frosty and clear morning forebodes nothing good. More than that the convoy has to move around ices.

и симметрично меняют курс. Это точно управляемая и хорошо обученная военно-морская группировка. Наши пилоты не скрывают признания успехов капитанов противника! Но тем более высоко оцениваются блестящие успехи германских военно-воздушных сил.

В этот день по конвою наносится разрушительный удар, лишь оставшиеся его части смогут объединиться».

(СВ) 27 МАЯ: САМЫЙ СТРАШНЫЙ ДЕНЬ ПУТИ

Морозное и ясное утро не предвещает ничего хорошего. Кроме того, конвой вынужден обходить льды.

«...Облачность рассеялась будто по мановению чудесного жезла, и тут уж впору было помянуть самого черта. Всегда радовавшее глаз голубое небо вдруг сделалось морякам ненавистным, а вид сверкающего в ослепительных солнечных лучах полярного моря наводит на них смертную тоску. На фоне незыблемого величия арктической пустыни люди чувствуют себя глубоко несчастными и совершенно незащищенными...»

Утром предупреждение о нападении с левого фланга передают с «Lady Madeleine»: «Эскадрилья самолетов люфтваффе приближается к каравану». Атака очень мощная, от такого натиска оборона смята, но на протяжении трех часов конвой отчаянно сражается с авиацией. Бомбардировщики, пикировщики и торпедоносцы атакуют со всех направлений, они не делают различий между транспортами и кораблями эскорта. Море покрывается множеством фонтанов от рвущихся бомб и разрывов торпед. Ju-88 начинают, вызывают огонь на себя, и тогда He-111 выходят в торпедную атаку.

Первая потеря – транспорт «Alamar». В результате попадания двух бомб на судне вспыхнули расположенные на верхней палубе бочки с авиационным бензином. Начался пожар, неуправляемый транспорт чуть было не столкнулся с другим судном. Командир приказал команде эвакуироваться, и все члены экипажа спасены кораблями сопровождения.

Следующим пошел на дно транспорт «Mormacsul», два разрыва бомб повредили обшивку, и судно начало погружаться в море.

Сам-судно «Empire Lawrence» атаковано с кормы пикировщиками. Взрывы на судне подняли столбы дыма, загорелись автомашины на верхней палубе, моряки пытаются сбить огонь, но тщетно.

«Cloudiness dispersed as though on the wave of wonderful rod, and it is just time to mention a devil. The blue sky, always pleasing the seamen's eye suddenly became hateful for them and the view of the ablaze in blinding sunbeams arctic sea makes them depressed. On the background of the solid grandeur of the arctic desert people feel deeply unhappy and quite unprotected».

In the morning the warning about the attack from the left flank is sent from the «Lady Madeleine»: «The squadron of Luftwaffe airplanes is approaching the caravan». The attack is very powerful, the defensive is crumpled up because of such onsurge, but during three hours the convoy desperately battles with the aviation. Bombers, divers and torpedo planes attack from all directions; they do not do distinctions between the vessels and the ships of the convoy. The sea is covered with a number of fountains from exploding bombs and explosions of torpedoes. Ju-88, begin, draw the fire upon itself, and then He-111 go out in a torpedo attack.

The first loss is the vessel «Alamar». As a result of hit of two bombs on a ship the barrels with the aviation fuel located on a main deck broke out. A fire began, an out of control vessel was about to run into the other ship. The commander ordered the crew to evacuate, and all its members are saved by the ships of the escort.

The vessel of «Mormacsul» was the following to sink, two explosions of bombs injured the platings and the ship began to submerge in the sea.

CAM-vessel «Empire Lawrence» is attacked from a stern by the divers. Explosions on the ship heaved up the plumes of smoke; the automachines burned up on the upper deck, the seamen try to beat the fire out, but all in vain.

The evacuation is too quick, only 16 persons are rescued. The survived members of the crew are lifted from the water by the trawler «Lady Madeleine».

The raids of bombers are replaced by the raids of torpedo planes. The water boils because of the explosions of bombs dropped from «stukas». The blue sky above the convoy darkened from the explosions of packets of anti-aircraft guns, and the continuous incessant hum of cannonade is heard above a sea.

Attacking the «City of Joliet», Ju-88 swooped, going down till the acceptable altitude, dropped a large-calibre bomb. It fell into the sea not far from a portside. The explosive wave hardly ever tipped a bulk-carrier over. The side platings sprang a leak, water began to fill the holds, and the set drainage pumps stopped managing the load.

The vessel «Empire Baffin» suffered badly from bombing, but the seamen got along with problems, extinguish the fire, and the vessel remains afloat.

«Old bolshevist» stopped because of bombs dropped on it. One of the bombs got in the right air-defence gun, there was a fire on the forecastle, and the marine engine and the rudder control are damaged. The ship stopped moving. Fire quickly spreads

Эвакуация слишком спешная, спасаются всего 16 человек⁷. Выжившие члены экипажа подняты с воды траулером «Lady Madeleine».

Налеты бомбардировщиков сменяются налетами торпедоносцев. Вода кипит от взрывов бомб, сброшенных с «юнкерсов». Голубое небо над конвоем почернело от разрывов снарядов зениток, а над морем стоит сплошной непрекращающийся гул канонады.

Атакуя «City of Joliet», Ju-88 спикировал, снизившись до приемлемой высоты, сбросил крупнокалиберную бомбу. Она рухнула в море недалеко от левого борта. Взрывная волна едва не опрокинула сухогруз. Бортовая обшивка дала течь, вода начала заполнять трюмы, установленные осушительные насосы перестали справляться с нагрузкой.

От бомбежки сильно пострадал транспорт «Empire Baffin», но моряки справляются с проблемами, тушат пожар, и транспорт остается на плаву.

От сброшенных на судно бомб остановился «Старый большевик». Одна из бомб попала в правое зенитное орудие, на полубаке возник пожар, повреждены судовая машина и рулевое управление. Судно лишилось хода. Огонь быстро распространяется по транспорту, на борту которого находятся зажигательные бомбы, снаряды и взрывчатка. Предложение кораблей эскорта покинуть судно и затопить транспорт русскими отклонено, команда, в том числе и женщины, отчаянно борется с пожаром. Сухогруз, окутанный клубами черного дыма, горит.

«Roselys» подошел к «Старому большевику», на корабль эскорта сообщают, что разрывом бомбы разрушен пожарный трубопровод. С «Roselys» перебрасывают пожарные рукава. Тяжелораненые были эвакуированы на английский эсминец, а экипаж остается бороться за жизнь судна.

«Старый большевик» отстает от конвоя. Конвой уходил вперед, а горящий транспорт остается один в холодном море.

К середине дня атаки завершаются, капитан Онслоу принимает решение увеличить расстояние до берега и поворачивает караван на север, чтобы укрыть конвой в зоне циклона. Передышка от атак небольшая, через пару часов авиация появляется снова. Двумя прямыми попаданиями взорван транспорт с боеприпасами «Empire Purcell».

Вскоре немцы подорвали судно «Lowther Castle». Торпеда попала в район котельного отделения, за ее взрывом последовал взрыв котлов.

Спустя некоторое время загорелся транспорт коммодора «Ocean Voice»,

⁷ Многие из членов экипажа, получившие тяжелые ранения, скончались позже.

on the vessel, which has fire-bombs, projectiles and explosive aboard. The suggestion of escort ships to abandon the ship and scupper it, is decided in the negative by the Russians, the crew, including women, desperately fight with the fire. A bulk-carrier wrapped with plumes of black smoke burns.

“Roselys» approached the «Old bolshevist», the ship of the escort is reported that the explosion of bomb has destroyed a fire main. The fire hoses are got through the «Roselys». Badly wounded were taken off onto the English destroyer, and the crew remains to fight for the ship.

«Old bolshevist» falls behind the convoy. The convoy moved forward, and the burning vessel remains alone in the cold sea.

By the middle of day the attacks stopped, the captain Onslow takes the decision to increase the distance to the shore and turns the caravan to the north to conceal the convoy in the zone of cyclone. Breathing spell from attacks is short, in a couple of hours the aviation appears again. The vessel «Empire Purcell» with service ammunitions is knocked down with two direct hit.

Soon the Germans undermined the ship «Lowther Castle». The torpedo got in the boiler compartment, the explosion of boilers followed after its explosion.

The vessel of commodore of «Ocean Voice» burned up in some time, the crew does the best to fill the shot hole on the board above the water-line, they succeed in liquidating the fire, and the ship keeps its place in a line-up.

The service ammunitions diminished progressively with every new attack. The commander of the convoy orders to save the guns.

Nearer to the evening the aviation of Luftwaffe undertook the last attack, aiming at the Polish destroyer «Garland», which followed at the head of the convoy. The bombs that hit the ship put out of action the system of air defense and both bow guns onboard, there are the killed and injured, but soldiery does not cease the fire and fight with the Germans to the bitter. To the inquiry the commander of «Garland» transmitted to the destroyer «Ashanti» the report in which there was the information about damages and losses. Getting the order about the complete freedom of manoeuvre, «Garland» sets forth for the single trip to Murmansk.

Nearer to the evening, after end of the last fight, when the sky was covered with heavy clouds which became a protection from air for the ships, the convoy again formed in a marching order and set for a further way. For the defence of those vessels, where service ammunitions ended, «Hyderabad» passed boxes with packets on them.

The result of the third day of the battle: the dive-bombers Ju-88 scuppered British

команда всеми силами пытается заделать пробоину в борту над ватерлинией, ей удается погасить пожар, и судно сохраняет свое место в строю.

С каждой новой атакой боеприпасов становилось все меньше. Командир эскорта сигналом приказывает экономить снаряды.

Ближе к вечеру авиация люфтваффе предприняла последнюю атаку, нацелив ее на польский эсминец «Garland», который следовал во главе конвоя. Попавшие в корабль бомбы вывели из строя систему ПВО и оба носовых орудия на борту, есть убитые и раненые, но военные не прекращают огонь и бьются с немцами до последнего. По запросу командир «Garland» передал на эсминец «Ashanti» сообщение, в котором содержится информация о повреждениях и потерях. Получив распоряжение о полной свободе маневра, «Garland» отправляется в одиночное плавание – до самого Мурманска.

Ближе к вечеру, после окончания последнего боя, когда небо затянуло тяжелыми облаками, ставшими кораблям прикрытием с воздуха, конвой снова перестроился в походный порядок и двинулся в дальнейший путь. Для защиты тех транспортов, где кончились боеприпасы, «Hyderabad» передал на них ящики со снарядами.

Итог третьего дня битвы: пикирующие бомбардировщики Ju-88 потопили британское САМ-судно «Empire Lawrence», транспорты «Empire Purcell» и «Mormacul». Торпеды He-111 уничтожили «Lowther Castle» и «Alamar».

Бомбы Ju-88 повредили «Alcoa Banner», «City of Joliet», «American Robin», «Mauna Kea», «Empire Baffin», «Ocean Voice», «Старый большевик» и эсминец «Garland».

27 мая конвой PQ-16 пережил шесть воздушных атак, которые длились на протяжении почти тринадцати часов. После ожесточенных боев люди измотаны до предела, нервы сдают, моряки находятся в полной прострации, точно роботы, выполняют команды капитанов, которым еще предстоит провести суда до Мурманска и Архангельска в сложной ледовой обстановке.

CAM-vessel «Empire Lawrence», the vessels «Empire Purcell» and «Mormacsul». Torpedoes He-111 destroyed «Lowther Castle» and «Alamar».

The bombs of Ju-88 damaged «Alcoa Banner», «City of Joliet», «American Robin», «Mauna Kea», «Empire Baffin», «Ocean Voice», «Old Bolshevik» and the destroyer «Garland».

On May, 27, the convoy PQ-16 outlived six air attacks which lasted during almost thirteen hours. After bitter fights people are extremely exhausted, get emotional, the seamen are in complete prostration, like robots execute the orders of captains who are about to conduct the vessels to Murmansk and Arkhangelsk in a hard ice conditions.

(НВ) 28 МАЯ: ПОЛЕ РУИН В ТУМАНЕ

«Туман и дождь царят над морем. Бледное солнце поглощено ими. Снова на короткое время пропадает контакт с конвоем. Гидросамолеты пролетают над полем движущихся обломков. Горящее грузовое судно объемом в 8000 брутто-тонн уходит под воду во время девятого налета. Между остатками утонувших кораблей двигается большое пассажирское судно объемом 6000 брутто-тонн с сильным креном. Корабль покинут и медленно качается в мертвой зыби.

Спасательные шлюпки качаются еще на шлюпбалках, по траверзу дрейфует одинокое пустое спасательное судно. Далее к востоку лежит большое грузовое судно, около него качаются балки и пустые спасательные шлюпки. Далее к югу – необычная картина: наполовину затонувший корабль. Только его мачты выступают из-под воды. Смутно узнаваемы контуры корпуса транспорта сквозь темную воду. В этом месте глубина моря – сотни метров: грузовой корабль, должно быть, качается на воздушной подушке.

После обеда конвой появляется снова, и около 18 часов немецкие самолеты нападают на него в десятый раз. Несмотря на плохую видимость, сильно повреждается одно судно и остается тонуть. На большой скорости из Мурманска навстречу конвою выходят советские миноносцы, чтобы встретить жалкие остатки груза. Одновременно разведчики наблюдают, как маленький быстрый корабль, сопровождаемый корветом, отходит от конвоя и полным ходом берет курс на Кольский полуостров. Возможно, на борту есть раненые и потерпевшие, которые как можно скорее должны быть выгружены с судна. Разумеется, эти корабли не подвергаются атаке и достигают без помех места своего назначения»¹.

(СВ) 28 МАЯ: ПОТЕРЯ «CITY OF JOLIET»

Спустя сутки конвой догнал «Старый большевик»; когда израненный и обожженный теплоход занял свое место в строю, на мачте флагманского корабля поднимают приветственный флаг, сигналы приветствия и признания отваги русских подают на всех кораблях конвоя.

На помощь истерзанному бомбардировками конвою приходит погода: низ-

¹ Имеется в виду спасательное судно, которое собирало раненых и поднимало из воды моряков с потопленных транспортов.

(HB) MAY, 28: THE FIELD OF RUINS IN FOG

«Fog and rain reign over the sea. The pale sun is absorbed by them. Again for a while a contact with the convoy disappears. The seaplanes fly above the field of moving wreckages. Burning freight ship with volume in 8000 grosses tons sinks during the ninth raid. Between bits and pieces of drowning ships a large passenger ship moves with volume in 6000 grosses tons with a bad heel. The ship is abandoned and slowly swings in a dead swell.

The lifeboats are still swinging on davits; a lonely empty rescue ship is drifting along the beam. A large freight ship lies further to the east, barks and empty lifeboats are swinging nearby. Further to the south there is an unusual picture: the half sunken ship. Only its pillars come forward from underwater. The contours of the vessel corps are dimly knowable through the dark water. In this place a sea depth is hundreds of meters: freighter must be swinging on air pillow.

After dinner the convoy appears again and about 18 o'clock the German airplanes attack it for the tenth time. In spite of poor visibility one ship is strongly damaged and remains to sink. At high speed from Murmansk the Soviet torpedo boats go out in the direction of the convoy, to meet small bits and pieces of load. At the same time scout aircrafts are watching how the little rapid ship accompanied by a corvette is leaving the convoy and at full speed takes a course to the Kola Peninsula. Maybe, onboard there are the wounded who must be taken off a ship as quick as possible. Certainly, these ships are not exposed to the attack and reach the place of destination without a hitch».

(CB) MAY, 28: LOSS OF «CITY OF JOLIET»

Twenty-four hours later the convoy run down «Old bolshevist», when the injured and burnt motor ship took its place in the line-up, a welcoming flag is hoisted on the pillar of admiral's ship, the signals of greeting and confession of the Russians' courage are received from all ships of the convoy.

The weather helps the convoy tormented by bomb attacks: low clouds and fog hide the caravan from the airplanes of Luftwaffe for a time and the seamen can a bit recover their breath. In the soviet zone of responsibility the convoy was met by Soviet destroyers «Kuibyshev», «Grozny» and «Sokrushitelny».

In the day-time the Germans undertake an attempt to attack the convoy, but the coming in time help blows off the attack, and Germans do not undertake the subsequent one because of the weather terms.

кие тучи и туман на время скрывают караван от самолетов люфтваффе, и моряки могут немного отдышаться. В советской зоне ответственности конвой встретили советские эсминцы «Куйбышев», «Грозный» и «Сокрушительный».

Днем немцы предпринимают попытку атаковать конвой, но подошедшая вовремя помощь срывает атаку, а последующую немцы не предпринимают из-за погодных условий.

Тем не менее, один транспорт потерян. Во время непрерывных атак с 25 по 27 мая на судне «City of Joliet» были нарушены три водонепроницаемые перегородки, насосы не справляются с откачкой воды, поступающей из швов бортовой обшивки и полученной во время боя пробоины. Капитан долго не соглашался с тем, что судно необходимо затопить, но сложившаяся на борту обстановка – забортная вода заполняла котельное и машинное отделение – говорила о том, что сухогрузу не дойти до пункта назначения.

Транспорт «City of Joliet» затоплен около восьми часов утра со всеми грузами: самолетами, танками, машинами, боеприпасами и взрывчаткой. Его экипаж эвакуируют на корвет «Roselys».

Погода благоприятствует конвою, корабли идут в тумане, но впереди караван ждет новое испытание – конвой вошел в зону сложной ледовой обстановки. Путь конвою преграждают айсберги, скопления плавучих ледяных полей.

RQ-16 следует переменными курсами, а эскорт делает все возможное, чтобы в сплошном тумане не потерять транспорты, – видимость не более 100 метров, корабли эскорта следят за тем, чтобы караван не рассредоточился.

Тем временем на берегу решается вопрос о разгрузке транспортов. По полученному приказу наркома ВМФ принято решение направить на разгрузку в Архангельск не менее 6–8 транспортов конвоя.

Командующему Северным флотом предстоит принять нелегкое решение: из-за сложной ледовой обстановки надо определиться с тем, как поступить с судами, следующими в Архангельск.

Фарватеры требуют траления, особенно в Горле Белого моря. Но лед не позволяет местами его произвести. После доклада о сложившейся ситуации нарком ВМФ приказывает срочно протралить все фарватеры, а где это выполнить невозможно, проводку каравана осуществлять без него.

Итог четвертого дня битвы: затоплен транспорт «City of Joliet».

Nevertheless, one vessel is lost. During continuous attacks from May, 25 to May, 27, three waterproof bars were broken on the ship «City of Joliet», pumps do not get along at pumping of water coming from the butt seams of the side platings and the hole got during the fight. For a long time the captain disagreed with that the ship must be sunk, but the situation onboard (water filled a boiler compartment and engine room) proved that a bulk-carrier wouldn't reach the destination place.

The vessel «City of Joliet» is sunk with all loads: aircrafts, tanks, machines, service ammunitions and explosive about eight o'clock a.m. Its crew is evacuated to the corvette «Roselys».

The weather favours the convoy, the ships move in the fog, but, ahead a new test waits for the caravan – the convoy has entered the zone of a hard ice conditions. The way of convoy is blocked up by icebergs, accumulations of the floating icy fields.

PQ-16 follows variable courses, and the escort does everything possible not to lose vessels in the thick fog, visibility is no more than 100 meters, the ships of the escort watch after that the caravan will not disperse.

Meantime ashore the question about unloading of vessels is being solved. According to the received order of People's Commissar of naval forces decision to direct not less than 6–8 vessels of the convoy to unloading in Arkhangelsk has been made.

To the commander of the Northern Fleet should take a difficult decision: because of the hard ice conditions it is necessary to be determined with that, how to act with the vessels following to Arkhangelsk.

Fairways require trawling, especially in the bottleneck of the White Sea. But ice does not allow doing it in some places. After the report about the situation, People's Commissar of naval forces orders quickly to trawl all the fairways, and in those places where it is impossible to do it, to lead the caravan without it.

The result of the fourth day of the battle : the vessel» of City of Joliet» is sunk.

(НВ) 29 МАЯ: ДАЛЬНЕЙШИЕ УСПЕХИ!

«Погода остается дождливой и неблагоприятной. Несмотря на это, в пять часов утра производится одиннадцатый налет.

Снова теряется контакт с конвоем на несколько часов. Наши разведчики устанавливают, что оставшаяся часть конвоя разделилась: $\frac{2}{3}$ держат курс на Мурманск, $\frac{1}{3}$ направляется в порт Йоканьга, находящийся на северной окраине Кольского полуострова.

Погодные условия становятся хуже и хуже.

Несмотря на это, в 18 часов немецкие самолеты-бомбардировщики атакуют конвой в 12-й раз и повреждают три транспорта.

Советские войска при помощи своих истребителей и бомбардировщиков пытаются создать блокаду немецким боевым самолетам. Это приводит к воздушным боям».

(СВ) 29 МАЯ: КОНВОЙ ДВИГАЕТСЯ В ТУМАНЕ

Рано утром в Мурманск прибывает эсминец «Garland». С потрепанного в боях корабля снимают 57 убитых.

Конвой продолжает передвигаться к пункту назначения.

В Баренцевом море туман еще больше сгущается, на каждом судне выставляют впередсмотрящих – они сменяют друг друга каждые четыре часа. На транспортах отдают туманные буи, караван передвигается в сплошном «молоке» по сигналам туманных горнов, стараясь не отклониться от заданного курса, в плотной мгле лавирует между айсбергами и льдинами.

Утром глава английской миссии в Архангельске отдает распоряжение о том, что в случае тяжелой ледовой обстановки конвой должен передвигаться вдоль кромки льда и прибыть в порт Мурманск.

К концу дня туман начал понемногу рассеиваться, а потом и вовсе растаял – караван вновь как на ладони под прицелом авиации люфтваффе. Она не заставила себя долго ждать: появляются немецкие самолеты Ju-88, которые с интервалом не более 20 минут непрерывно атакуют конвой. Пикирующие бомбардировщики непрерывно сбрасывают бомбы на транспорты, некоторые суда не в состоянии защитить себя, к концу дня на них кончились боеприпасы. Морякам остается уповать только на защиту английского эскорта и пришедших на подкрепление советских кораблей.

Итог пятого дня битвы: корабли сопровождения и авиация Северного флота с честью справились с поставленной задачей – в этот день ни одно судно конвоя не пострадало. Немцами подбито два советских самолета.

(HB) MAY, 29: FURTHER SUCCESSES!

«The weather remains rainy and unfavorable. In spite of it, at five o'clock a.m. the eleventh raid is made.

The touch with the convoy is again lost for a few hours. Our scout aircrafts has discovered that the remaining part of the convoy has been divided: $\frac{2}{3}$ head for Murmansk, $\frac{1}{3}$ are moving to the port of Jolang which is situated on the north part of the Kola Peninsula.

The weather conditions are getting worse.

In spite of it at 18 o'clock the German airplanes-bombers attack the convoy for the 12th time and damage three vessels.

The Soviet troops try to create a blockade to the German combat aircrafts with the help of the destroyers and bombers. It results in air struggle».

(CB) MAY, 29: THE CONVOY MOVES IN FOG

Early in the morning the destroyer «Garland» arrives in Murmansk. 57 killed are taken off from the ship battered in the fights.

The convoy continues moving to destination place.

In the Barents Sea the fog thickens more, the lookouts are on every ship, they change each other every four hours. The fog spars are heaved out on the vessels, the caravan moves according to the signals of fog horns, trying not to deviate from the set course, maneuvers between icebergs and blocks of ice in the dense haze.

In the morning the English mission chief in Arkhangelsk gives an order that in case of hard ice situation, the convoy must move along the edge of ice and arrive at the port of Murmansk.

By the end of the day the fog began to disperse little by little, and then disappeared at all. The caravan is again «plain to see» at gunpoint of Luftwaffe aviation. It did not make to wait long, the German airplanes Ju – 88 appear which continuously attack the convoy with an interval of no longer than 20 minutes. Dive-bombers incessantly throw down bombs on the vessels; some ships are unable to defend themselves, by the end of the day they were lack of service ammunitions. The seamen have to hope only on the defence of the English convoy and Soviet ships coming for the reinforcement.

The result of the fifth day of the battle: the ships of escort and the aviation of the North Fleet coped with the set task with honour – not a single ship of the convoy suffered on this day. Two Soviet airplanes are lined by the Germans.

(НВ) 30 МАЯ: ПИКИРУЮЩИЕ БОМБАРДИРОВЩИКИ НАД ВРАГОМ!

«Обе части конвоя оказались в зоне немецких пикировщиков. В 13-й раз несокрушимые Ju-87 взлетают при ужаснейшей погоде.

В период с 8 до 9 часов им удастся сильно повредить 4 торговых судна с общим тоннажем 38 000 брутто-тонн. Над Кольским полуостровом показываются советские истребители образца «Харрикейн» и «Кертис». Дело доходит до страшных воздушных боев между пикировщиками, сопровождающими их немецкими истребителями и вражескими самолетами-истребителями. Многие вражеские истребители подбиты.

В большом количестве противником вводятся в действие бомбардировщики и гидросамолеты, чтобы обезопасить конвой, который стоит вплотную к Мурманску.

Около полудня в мурманскую гавань входят оставшиеся части транспортного флота. Другая часть, предназначенная для Йоканьги, находится еще в пути и около 18 часов снова подвергается налету пикировщиков. Это уже 14-й налет. Торговое судно в 7000 брутто-тонн очень сильно повреждается¹.

(СВ) 30 МАЯ: КОРАБЛИ КОНВОЯ СОХРАНЯЮТ ИДЕАЛЬНЫЙ СТРОЙ

30 мая около трех часов утра конвой разделился. Союзные «Alcoa Banner», «Empire Elgar», «Minotaur», «West Nilus» и два советских транспорта «Щорс» и «Чернышевский» под эскортом эсминца «Martin», корабля ПВО «Alynbank» и четырех союзных тральщиков проследовали в Архангельск.

Мурманскую группу сопровождает эскорт под руководством капитана 2-го ранга Онслоу на эсминце «Ashanti» и корабли: «Achates», «Volunteer», «Seawolf», «Trident», «Honeysuckle», «Starworth», «Hudersbad», «Roselys», «St. Elstan», «Lady Madeleine» и «Hazard».

После обеда караван построился в единую кильватерную колонну, приняв на борт лоцманов, направился в Кольский залив.

¹ Так заканчивает Бенно Вундсхаммер описание шестидневной битвы. Подводя итог, журналист делает следующий вывод: «За 6 дней в период с 25 по 30 мая конвой 14 раз подвергался атакам немецкой авиации. Налеты против хорошо защищенного противника осуществлялись при трудных погодных условиях на широком морском пространстве. По уточненным данным – в целом было затоплено 106 тысяч брутто-тонн, кроме того, уничтожен один миноносец! Значение этих цифр лучше всего находит выражение в отношении торговых судов к сопровождающим их военным кораблям. При обнаружении конвоя 25 мая число грузовых судов к боевым соотносилось как 4:1, 30 мая соотношение изменилось на 1,5:1! Оставшийся флот, который достиг Мурманска, не будет оставлен в покое! Непрерывно во время разгрузки он подвергается бомбардировкам немецких пикировщиков и бомбардировщиков бомбами тяжелого калибра».

(HB) MAY, 30: THE DIVE-BOMBERS ABOVE THE ENEMY!

«Both parts of the convoy happen to be in the zone of the German divers. For the 13th time indestructible Ju-87s fly up at the most terrible weather.

From 8 to 9 o'clock a.m. they succeed to injure four commercial vessels with general tonnage 38 000 grosses of tons. The Soviet destroyers of Hurricane and Curtis standard appear above the Kola Peninsula. It comes to the frightful air combats between the divers, German destroyers and enemy fighter airplanes following them. Many enemy destroyers are lined.

The enemy put bombers and seaplanes in great numbers in an operation in order to secure the convoy which stands close to Murmansk.

About midday the remaining parts of the vessel fleet enter the Murmansk harbour. The other part, which is supposed to come to Jönsö, is still on the way and about 6 o'clock p.m. experiences the raid of divers again. It is already the 14th raid. The commercial vessel in 7000 grosses of tons is so much damaged».

(CB) MAY, 30: THE SHIPS OF THE CONVOY KEEP AN IDEAL LINE-UP

On May, 30, about three o'clock in the morning, the convoy was divided. The allied «Alcoa Banner», «Empire Elgar», «Minotaur», «West Nilus» and two Soviet vessels of «Schors» and «Chernyshevsky» followed to Arkhangelsk under the escort of destroyer «Martin», the ship of air defence «Alynbank» and four allied trawlers.

The Murmansk group is accompanied by the escort under the direction of the captain II rank Onslow on the destroyer «Ashanti», and ships: «Achates», «Volunteer», «Seawolf», «Trident», «Honeysucrle», «Starworth», «Huderabad», «Roselys», «St. Elstan», «Lady Madeleine» and «Hazard».

In the afternoon the caravan lined up rank in a single line ahead, taking aboard pilots, directed to the Kola bay.

The convoy was again attacked by the German airplanes, but the Russian destroyers securely conceal the caravan which reaches the bay without difficulty. Later the captain II rank Onslow will say: «One after another the brave ships pulled in the narrow bottleneck of the Kola bay. Thinning out, well-trodden and tired, but nevertheless saving an ideal line-up».

During the day the German bombers and destroyers attack the convoy, 75 German airplanes participate in the attack. From the side of the USSR the convoy

Конвой вновь атаковали немецкие самолеты, но русские истребители хорошо прикрывают караван, который беспрепятственно входит в залив. Позднее капитан 2-го ранга Онслоу скажет: «Один за другим втягивались отважные корабли в узкое горло Кольского залива. Поредевшие, избитые и усталые, но все-таки сохраняющие идеальный строй»⁵⁸.

В течение дня немецкие бомбардировщики и истребители атакуют конвой, в атаке участвуют 75 немецких самолетов. Со стороны СССР конвой прикрывают авиачастями 14-й армии и 122-й авиационной дивизии. Советские самолеты осуществляют налеты на авиабазы немцев Луастари и Хебуктен².

В бою за конвой погибает командир Второго Гвардейского Краснознаменного авиаполка Герой Советского Союза подполковник Б.Ф. Сафонов.

Вскоре на горизонте показываются пустынные берега и сопки, обступавшие Мурманск с трех сторон, проглядываются причалы, на которых кипит работа. Мурманская группа конвоя PQ-16 прибыла в порт назначения. Большинство транспортов сохранено благодаря отваге и стойкой решимости моряков торгового флота дойти до пункта назначения, хорошая военная подготовка офицеров и матросов кораблей сопровождения позволили довести суда конвоя. Британское Адмиралтейство высоко оценило подвиг всех экипажей.

30 мая «Carlton» в сопровождении траулера «Northern spray» вернулся в Исландию³.

Итог шестого дня битвы:

Советская авиация теряет три самолета, в бою за конвой погибает командир Второго Гвардейского Краснознаменного авиаполка Герой Советского Союза подполковник Б.Ф. Сафонов.

² В этом же журнале Бенно Вундсхаммер комментирует результаты налетов советской авиации на немецкие аэродромы. Вот что он пишет: «...Была напряженной также воздушная обстановка в области от Мурманска до Петсамо (ныне Печенга. – *Авт.-сост.*)... В эти дни советская авиация со своей стороны пыталась наступать на немецкие аэродромы в северо-скандинавской области, чтобы сломать мощь немецкой авиаэскадры и отвлечь ее от конвоя. День и ночь гарнизоны немецких полевых аэродромов были на ногах. Длительный световой день северного лета открывал противнику возможность атаки в любое время. Немецкие истребители отбивали атаки с успехом и мастерством. Зенитная артиллерия готовила советским бомбардировщикам огненный прием. В период с 25 по 30 мая только в ограниченном пространстве от Мурманска до Петсамо было сбито 43 вражеских истребителя и бомбардировщика. Советское воздушное наступление не было в состоянии помешать уничтожению конвоя...»

³ Судно поставили на ремонт, его спешно привели в порядок для выхода в море со следующим конвоем PQ-17.

is concealed by air-force units of the 14th Army and the 122th aviation division. The Soviet airplanes make raids on the Germans' air-bases Luastari and Hebukten.

The commander of the Second Guard decorated with the Order of the Red Banner group, the Hero of the Soviet Union, lieutenant colonel B.F. Safonov dies in a fight for the convoy.

Soon on the horizon the deserted shores and bald peaks are shown, surrounding Murmansk from three sides, quays are seen, which are full of work. Murmansk group of the convoy PQ-16 arrived at the port of destination. Most vessels are saved due to the courage and firm determination of the mercantile fleet seamen to reach the destination place, good military training of the officers and sailors of escort ships allowed to lead the ships of the convoy. British Admiralty highly estimated the exploit of all the crews.

On May, 30 the «Carlton» escorted by the trawler «Northern spray» returned to Iceland.

The result of the sixth day of the battle:

The Soviet aviation loses three airplanes, the commander of the Second Guard decorated with the Order of the Red Banner group, the Hero of the Soviet Union, lieutenant colonel B.F. Safonov dies in a fight for the convoy.

31 МАЯ: В БЕЛОМ МОРЕ

Архангельская группа конвоя продвигалась в Горле Белого моря. Проводку кораблей и судов конвоя осуществляли ледокол «И. Сталин», сторожевой корабль «Дежнёв», ледокольный буксир и два тральщика.

Во льдах моря транспорт «Чернышевский» потерял винт, «И. Сталин» взял судно на буксир.

1 ИЮНЯ: ТРАНСПОРТЫ ПРИШЛИ В АРХАНГЕЛЬСК

1 июня 1942 года караван достиг пункта назначения – Архангельск. «Empire Elgar», «Alcoa Banner» и «Щорс» прибыли в Молотовск, где после разгрузки были поставлены на ремонт на заводе № 402.

3 ИЮНЯ: ГИБЕЛЬ «STEEL WORKER»

Вечером 3 мая около 20 часов при переходе из Мурманска на западный берег Кольского залива подорвалось на mine американское судно «Steel Worker», несмотря на принятые меры, транспорт затонул через сорок минут в двух кабельтовых от берега на глубине 20 метров. Во время трагедии был тяжело ранен один человек.

MAY, 31: IN THE WHITE SEA

The Arkhangelsk group of the convoy moved up in the bottleneck of the White Sea. The lead of the ships and vessels of the convoy was carried out by the ice-breaker «I. Stalin», guard-ship «Deznev», the icebreaking tug and two trawlers.

In the ices of the sea the vessel «Chernyshevsky» lost a screw, «I. Stalin» took the ship in a tow.

JUNE, 1: THE VESSELS REACHED ARKHANGELSK

On June, 1, 1942, the caravan reached the place of destination Arkhangelsk. «Empire Elgar», «Alcoa Banner» and «Schors» arrived in Molotovsk, where they were laid up for repairs at the plant № 402 after unloading.

JUNE, 3: DEATH OF «STEEL WORKER»

In the evening of May, 3, at about 20 o'clock the American ship «Steel Worker» tripped a mine during the passage from Murmansk to the western shore of the Kola bay, in spite of taken measures, the vessel submerged forty minutes later in two cables from the shore on 20 meters depth. During the tragedy one person was injured badly.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ожесточенном шестидневном сражении столкнулись хорошо обученные группировки противников. В августе 1942 года немецкие летчики, отдавая должное профессионализму военного сопровождения PQ-16, вспоминали: «Во время нападения все суда соединения, ведомые в плотно сомкнутых траверсах, движутся единым курсом. Оба крейсера держатся в центре конвоя, в то время как эсминцы и корветы кружатся вокруг всего конвоя, как стая возбужденных пастушьих собак. Как только ими обнаруживается приближение нападающих самолетов, перед глазами германских летчиков разворачивается неповторимая картина. По сигналу одного из крейсеров все суда молниеносно и симметрично меняют курс. Это была точно управляемая и хорошо обученная военно-морская группировка. Наши пилоты не скрывают признания успехов их капитанов!»⁵⁹

Конвой потерял во время похода 7 транспортов, были уничтожены: «Syros», торпедирован подводной лодкой U-703; «Mormacsul» «Alamar», «Empire Lawrence», «Empire Purcell» погибли во время бомбардировки самолетами; «Lowther Castle» торпедирован с самолетов, «City of Joliet» пострадал от бомбардировки, команда долго боролась за транспорт, но, к сожалению, он был затоплен утром 28 мая⁶⁰.

Польский эсминец «Garland» из состава охранения, транспорты «Alcoa Banner», «American Robin», «Mauna Kea», «Empire Baffin» и советский теплоход «Старый большевик»⁶¹ были серьезно повреждены. Уже в Мурманском порту подорвалось на mine и затонуло судно «Steel worker».

Транспорт «Carlton», поврежденный 25 мая во время налета вражеских самолетов, на буксире траулера «Northern spray» был отправлен обратно в Исландию, где после ремонта вошел в состав PQ-17 и был потоплен в июле 1942 года⁶².

Во время воздушных боев за PQ-16 погибло 5 самолетов СССР, в том числе Героя Советского Союза летчика Сафонова⁶³.

PQ-16 доставил в СССР 321 танк, 124 самолета, 2507 автомобилей и другие грузы.

В конце пути караван разделился, часть конвоя проследовала в Мурманск⁶⁴ в сопровождении английских кораблей: 3 эсминцев, 2 подводных лодок, 4 корветов, 3 траулера и 1 танкера. Вместе с ними вернулись в порт приписки защищавшие конвой эсминцы «Сокрушительный», «Грозный» и «Валериан Куйбышев».

CONCLUSION

The well trained groups of enemies collided in a hard-fought six-day battle. In August, 1942 the German pilots, giving due to professionalism of the military escort PQ-16, remembered: «During the attack all the unit ships guided in densely serried beams are moving in a single course. Both cruisers stick to in the center of the convoy, while the destroyers and corvettes are spinning round all the convoy like a pack of the excited shepherd dogs. As soon as they reveal approaching of the attacking airplanes, before the eyes of the German pilots a unique picture is opened out. On the signal of one of the cruisers all the ships symmetrically change the direction with lightning speed. It is exactly guided and well trained naval grouping. Our pilots do not hide concession of their captains' successes!»

The convoy lost 7 vessels during this voyage, the following ones were destroyed: «Syros», torpedoed by the submarine boat U-703; «Mormacsul» «Alamar», «Empire Lawrence», «Empire Purcell» were damaged during bombardment by ahrs, «Lowther Castle» is torpedoed from airplanes, «City of Joliet» suffered from bombardment, the crew had been fighting for the vessel for a long time, but, unfortunately, she sank in the morning of May, 28.

The Polish destroyer «Garland» from the guard, the vessel «Alcoa Banner», «American Robin», «Mauna Kea», «Empire Baffin» and the Soviet motor ship «Old bolshevist» were badly damaged. The ship «Steel worker» tripped a mine and submerged in Murmansk port.

The vessel «Carlton», damaged on May, 25 during the raid of enemy airplanes, on the tug of trawler «Northern spray» was sent back to Iceland, where after repairing got included into PQ-17 and was scuppered in July, 1942.

Five airplanes of the USSR were destroyed, and also the Hero of the Soviet Union pilot Safonov died during air combats for PQ-16.

PQ-16 delivered 321 tanks, 124 airplanes, 2507 cars and other loads to the USSR.

At the end of the way the caravan was divided, one part of the convoy followed to Murmansk escorted by the English ships: 3 destroyers, 2 submarine boats, 4 corvettes, 3 trawlers and a tanker. The destroyers «Shattering», «Grozny» and «Valerian Kuibyshev» protecting the convoy returned to the port of destination together with them.

The allied «Alcoa Banner», «Empire Elgar», «Minotaur», «West Nilus» and two Soviet vessels «Schors» and «Chernyshevsky» moved to Archangelsk under the convoy of destroyer «Martin», the ship of air defence «Alynbank» escorted by trawlers.

Союзные «Alcoa Banner»⁶⁵, «Empire Elgar»⁶⁶, «Minotaur», «West Nilus» и два советских транспорта «Щорс»⁶⁷ и «Чернышевский» под эскортом эсминца «Martin», корабля ПВО «Alynbank» в сопровождении тральщиков проследовали в Архангельск⁶⁸.

В Белом море проводку кораблей и судов конвоя осуществляли ледокол «И. Сталин», сторожевой корабль «Дежнёв», ледокольный буксир и два тральщика.

1 июня 1942 года караван достиг пункта назначения, его разгрузили в Молотовске и Архангельске⁶⁹. «Empire Elgar», «Alcoa Banner» по приходе в Молотовск были поставлены на ремонт на завод № 402. Первый ремонтировался с 1 июня по 28 августа 1942 года, второй – до 13 сентября 1944 года⁷⁰.

На протяжении пути суда конвоя PQ-16 за шесть дней, с 25 по 30 мая 1942 года, подвергались интенсивным налетам авиации люфтваффе. Против каравана было совершено 228 самолето-вылетов бомбардировщиков Ju-88, 51 – He-111 и 9 – He-115, торговые суда и корабли боевого охранения пережили 14 массированных атак и одну атаку подводной лодки U-703; многие суда из каравана PQ-16 погибли на обратном пути, участвуя в конвое QR-13⁷¹.

Сравнительно удачный переход PQ-16 разозлил немецкое командование, мощь их вооруженных сил была направлена на следующие конвои. Фашисты были уверены, что союзники увеличат поставки техники для нужд фронта, потому как на советско-германском фронте началось большое наступление немецко-фашистских войск. Стремясь к полному уничтожению следующего конвоя, они учитывали чувствительность англичан к потерям и надеялись, что те откажутся от арктических проводок, а это в свою очередь окажет влияние на ход войны на море в целом.

В хорошо подготовленном со стороны немцев сражении пострадал PQ-17, из его 34 беззащитных⁷² транспортных судов погибло 23⁷³. Кроме людей были потеряны сотни танков, самолетов, много другой техники и вооружения. Трагедию конвоя PQ-17 называли «одним из самых печальных эпизодов войны»⁷⁴.

Великобритания временно прекратила поставку по ленд-лизу северным маршрутом. Черчилль написал И.В. Сталину, что британцы не могут направить следующий конвой, это принесет невозместимый ущерб общему делу, кроме того, они считают неправильным рисковать Флотом Метрополии к востоку от острова Медвежий и подвергать его нападению немецких самолетов, базирующихся на побережье⁷⁵.

В это время готовилась операция по спасению Мальты, и в августе 1942 года все силы Флота Метрополии были переброшены на Средиземное море для

In the White Sea. The lead of the ships and vessels of the convoy was carried out by the ice-breaker «I. Stalin», guard-ship «Deznev», the icebreaking tug and two trawlers.

On June, 1, 1942 the caravan reached the place of destination. It was unloaded in Arkhangelsk and Molotovsk. «Empire Elgar», «Alcoa Banner» arrived in Molotovsk, where they were laid up for repairs at the plant № 402 after unloading. The first mentioned vessel had been repaired from June, 1 till August, 28, 1942, the second one had been under repairing till September, 13, 1944.

During its six days way from May, 25 to May, 30, 1942 the convoy PQ-16 was exposed to the intensive raids of Luftwaffe aviation. Against the caravan 228 air-flights of bombers Ju-88, 51 flights of He-111 and nine flights of He-115 were done, the commercial vessels and ships of the battle defense outlived 14 swarm attacks, and one attack of submarine boat U-703. Many ships from the caravan PQ-16 sank on the return trip, while participating in the convoy of QP-13.

Comparatively successful passing of PQ-16 made angry the German leadership, the strength of their military powers was directed towards the next convoys. Fascists were sure that allies would increase supplying with technique for the front needs that is why, large onslaught of fascist troops began like at the Soviet-German front. Striving to the obliteration of the following convoy, they took into account the Englishmen's sensitiveness to the losses and hoped that they would give up the arctic lead, and it in turn would have influence on the course of the war in the sea on the whole.

PQ-17 suffered in a well-prepared from the side of Germans battle, 23 of its 34 guardless vessel vessels sank. Except people, hundreds of tanks, airplanes, much other technique and armament were lost. The tragedy of convoy PQ-17 has been called «one of the saddest episodes of war».

Great Britain temporally stopped delivery on a lend-lease through the north route. Churchill wrote to Stalin, that the British could not direct a next convoy, it would bring an irreversible damage, in addition, they considered wrong to risk the fleet of the Metropolis to the east of Bear Island and to expose it for the attack of the German airplanes being based on a coast.

At that time an operation on the rescue of Malta was being prepared, and in August, 1942 all the forces of Fleet of Metropolis were taken to the Mediterranean Sea for realization of operation «Pedestal», where for the lead of 14 commercial vessels 44 war-ships, including 3 aerocarriers and 2 battleships were involved. British Admiralty considered the operation successful, in spite of the fact that the losses were enormous: 9 vessels, an aerocarrier, two cruisers and destroyer were completely damaged.

проведения операции «Пьедестал», где для проводки 14 торговых судов было задействовано 44 военных корабля, в том числе 3 авианосца и 2 линкора. Операцию Британское Адмиралтейство сочло удачной, хотя потери были огромные: погибли 9 транспортов, авианосец, два крейсера и эсминец⁷⁶.

Только спустя два месяца после того, как Уинстон Черчилль побывал в Москве⁷⁷, было принято решение направить в северные порты СССР самое крупное с начала конвойных операций на Севере формирование судов – очередной конвой PQ-18⁷⁸.

В сентябре удалось собрать достаточное количество кораблей для сопровождения PQ-18. Задержка оказалась счастливой. Главнокомандующий Флотом Метрополии адмирал сэр Джон Тови и его штаб получили возможность тщательно проработать план операции. Они сумели предусмотреть все возможные варианты действий немцев, хотя проблемы были почти неразрешимыми⁷⁹.

В этом походе было потеряно 13 транспортов, в том числе советские «Сталинград» и «Сухона». И, тем не менее, английское командование оценило проводку этого конвоя как успешную: 27 транспортов доставили в Архангельск нужные фронту грузы⁸⁰. В составе эскорта этого конвоя со стороны Британии участвовало 72 военных корабля.

Всего же между августом 1941 года и маем 1945 года через Ледовитый океан прошло прямых и обратных 78 конвоев. Через Архангельский морской порт за годы войны разгрузили около 4 миллионов тонн грузов⁸¹.

Общая стоимость грузов, направленных в Советский Союз, по оценке В.В. Schofield, равнялась из Великобритании – 308 млн фунтов стерлингов, из США – 11млрд 260,3 млн долларов⁸².

Помощь СССР оказывали не только военные ведомства Великобритании и США, нам помогали простые американцы и британцы. Например, в Портленде (штат Мэн) строились серийные суда типа «Liberty», со стапелей сошло 266 судов: 30 из них океанического класса и 236 – «Liberty», на многих из них перевозились грузы в СССР. Спонсорами строительства пароходов были простые американцы, а одного из таких судов – дети, они участвовали в сборе средств на строительство сухогруза, зарабатывая, кто как мог, деньги⁸³.

Нельзя забывать, что в конвоях погибли десятки судов союзников, а многие моряки не вернулись из походов⁸⁴. Офицер морской полиции Портленда Кевин Батл, отец которого был участником конвоев в Архангельск, рассказывал, что моряки караванов не всегда знали, куда они отправляются и какой ужас ждет их во время перехода в северные порты СССР.

Only two months later, after Winston Churchill had visited Moscow, it was made decision to direct a next convoy PQ-18, the largest of all from the beginning of convoy operations in the North, to north ports the USSR.

In September it was succeeded to gather the sufficient amount of ships for the escort of PQ-18. The delay appeared lucky. The Commander-in-chief of the Home Fleet, admiral sir John Tovi and his staff headquarters got possibility to work out the plan of operation carefully. They managed to foresee all the possible variants of the Germans' actions, although problems were almost insoluble.

In this passage 13 vessels were lost, including soviet «Stalingrad» and «Suhona». And, nevertheless, the English leadership estimated the lead of this convoy successful: 27 vessels delivered necessary for the front loads to Arkhangelsk. The escort of this convoy included 72 war-ships participating from the side of Britain.

All in all from August, 1941 to May, 1945 78 direct and reverse convoys passed over the Arctic Ocean. Through Arkhangelsk marine port during the war about 4 million tons of loads had been unloaded.

Total cost of the loads directed to the Soviet Union, as evaluated by B.B. Schofield, was equal to 308 million pound sterling from Great Britain' side, from the USA's side – 11 260,3 million dollars.

Not only had the military departments of Great Britain and the USA helped the USSR, but also ordinary Americans and the British. For example, the serial ships of «Liberty»-type were built in Portland (state Maine), 266 vessels got off from slips: 30 from them were of the ocean class and 236 of «Liberty»-type, loads to the USSR were carried on many of them. Building of steamships was sponsored by ordinary Americans, and one of such vessels – by children, they participated in fund raising for building of a bulk-carrier, earning money as they could.

One shouldn't forget that in the convoys tens of allies' vessels were damaged, and many seamen did not return from voyages. The officer of marine police of Portland Kevin Battle, whose father was the participant of the convoys to Arkhangelsk, told that the seamen of the caravans had not always known where they had been leaving for, and what horror had been waiting for them waits them during the voyage to north ports of the USSR.

On March, 1, 1945 appearing on the incorporated session of the House of representatives and senate of the USA, the 32nd president, Franklin Roosevelt said that the world could not be the world of large or small nations: could be neither American, British, Russian, French or Chinese – it must be the world for everybody. Also the president of the USA said that all the experience of humanity proved that wars did not solve problems, they created new ones.

Выступая 1 марта 1945 года на объединенной сессии Палаты представителей и Сената США, 32-й президент Франклин Рузвельт говорил о том, что мир не может быть миром больших или малых наций: не может быть американским или британским миром, русским, французским или китайским – он должен быть миром для всех. Также президент США говорил, что весь опыт человечества свидетельствует о том, что войны не решают проблем, а создают новые.

Готовя текст нового выступления перед американцами, Рузвельт написал, что виновники ужасов Второй мировой войны – сомнения и страхи, невежество и алчность, и цивилизации суждено выжить только в случае совершенствования науки человеческих отношений и способности всех людей трудиться вместе на одной планете в условиях мира. К сожалению, эти слова произнесены не были. Президент США Франклин Рузвельт скончался 12 апреля 1945 года.

Сегодня Россия пытается играть новую роль на мировой арене. И потому очень важно знать то лучшее, что было в нашей военной истории, что связывало, объединяло нас с союзниками. Тысячи советских, английских, американских, канадских, польских военных и торговых моряков, прошедших ужас конвоев, выполнили свой союзнический долг, пройдя огненные мили Второй мировой и доставив нашей сражающейся стране тысячи тонн стратегических грузов.

Значение военно-политического и экономического сотрудничества стран антигитлеровской коалиции в годы Второй мировой войны переоценить трудно, однако нельзя не отметить, что Победа в Великой Отечественной войне была одержана советским народом, вынесшим основную тяжесть вооруженной борьбы с агрессорами на фронтах⁸⁵.

Не зря помощник президента США Гопкинс сказал, что «...мы никогда не считали, что наша помощь по ленд-лизу является главным фактором в советской победе над Гитлером на Восточном фронте. Она была достигнута героизмом и кровью русских солдат...»⁸⁶.

*Светлана Ефремова,
автор-составитель*

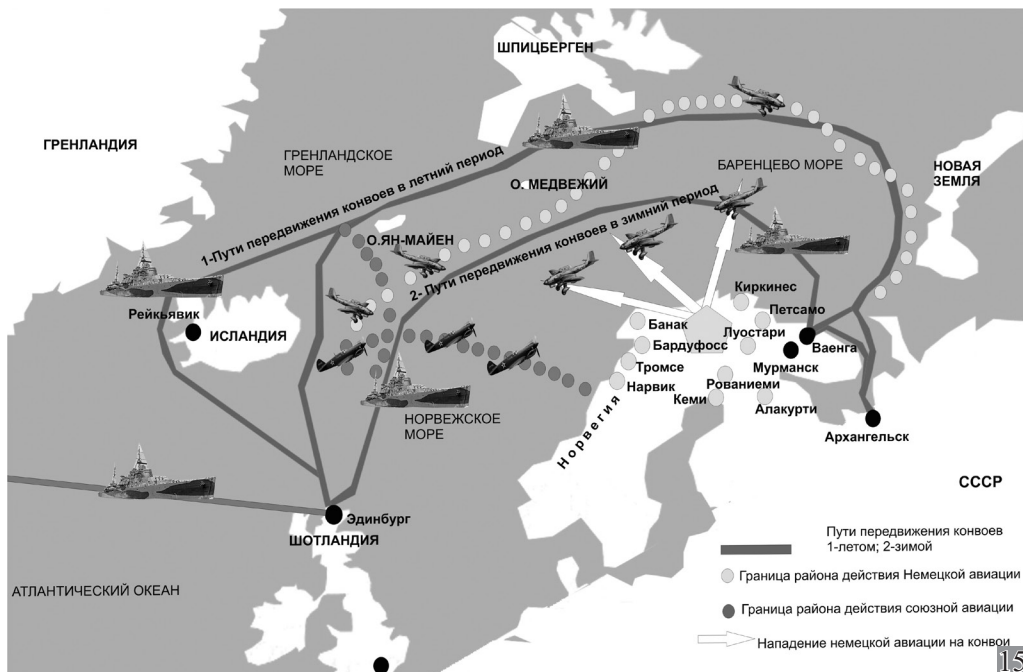
Preparing the text of new speech before the Americans, Roosevelt wrote, that doubts and fears, ignorance and avidity were to be blame of horrors of World War II, and the civilization was destined to survive, only in case of perfection of way of human relations and ability of all people to work together, on one planet in the conditions of the peace. Unfortunately, these words were not pronounced. The president of the USA Franklin Roosevelt died on April, 12, 1945.

Today Russia tries to play a new role in the world arena. And that is why it is very important to know those best things, that were in our war history, that linked, united us with the allies. Thousands of Soviet, English, American, Canadian, Polish naval mariners and merchant seamen, who went through horror of convoys, discharged their interallied duty, passing fiery miles of World War II and delivering thousand tons of strategic loads to our struggling country.

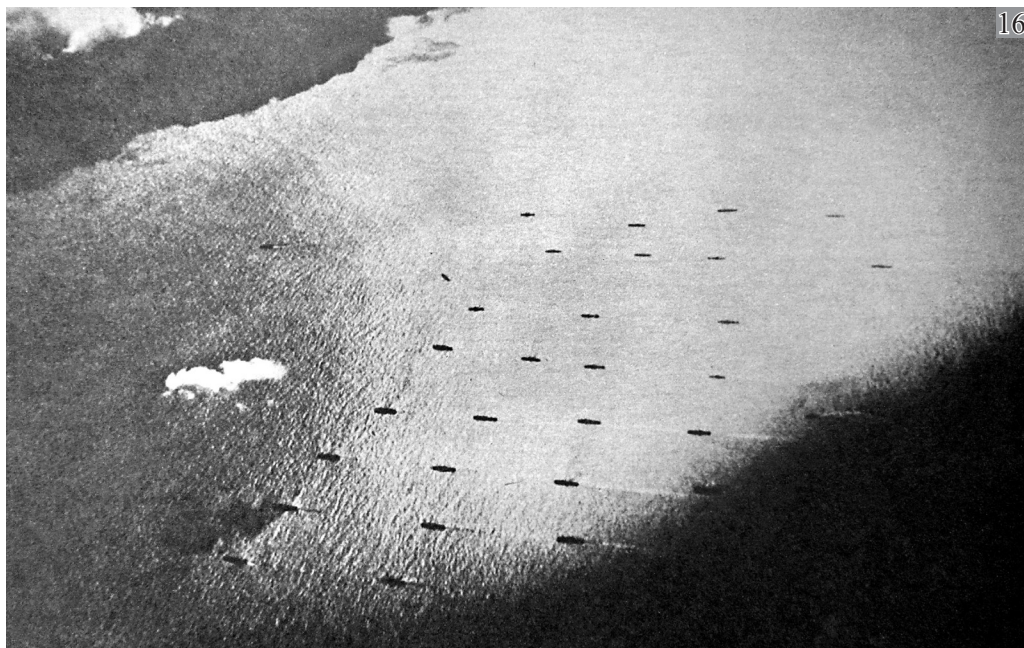
The value of military-political and economic cooperation of AntiHitler coalition countries in World War II is difficult to over-estimate, however it is necessary to note that victory in the Great Patriotic war was due to Soviet people, who bore the brunt of the armed fight against aggressors on fronts.

The helper of the American president F.D. Roosevelt Gopkins well said, that «... we have never considered our help on a lend-lease to be the main factor in Soviet victory over Hitler at the East front. It was gained with Russian soldiers' heroism and blood.»

*Svetlana Efremova,
the author*



15



16

15. Схема передвижения арктических конвоев в Северном Ледовитом океане. *Scheme of movement of the Arctic Convoys in the Arctic Ocean. Photo by Yeremin.*
16. Конвой PQ-16, следующий в Советский Союз. 25 мая 1942 г. Фото Йеромин¹. *Convoy PQ-16 going to the Soviet Union. May 25, 1942. Photo by Yeremin*².
- 17–19. Бомбардировка конвоя PQ-16 немецкой авиацией люфтваффе. 26 мая 1942 г. Фото Б. Вундсхаммера³. *Bombing of Convoy PQ-16 by the German aviation Luftwaffe. May 26, 1942. Photos by B. Wundshammer*⁴.
20. Уничтожение союзного транспорта. 1942 г.⁵ *Destruction of allied transport. 1942*⁶.
21. Бомбардировщики «А-20» на борту союзного транспорта. 1942 г.⁷ *A-20 bombers on board the allied transport. 1942*⁸.
22. Поиск конвоя самолетом-разведчиком. 1942 г. Фото Б. Вундсхаммера⁹. *Reconnaissance aircraft searching for Convoy. 1942. Photo by B. Wundshammer*¹⁰.

¹ Фото из немецкого журнала «Signal». 1942 г.

² Photo from the German magazine «Signal». 1942.

³ Там же.

⁴ Ibid.

⁵ Там же.

⁶ Photo from the German magazine «Signal». 1942.

⁷ Фото из книги «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре с 01.01. 1942 по 30.06.1942». – СПб., 1999. Приложения.

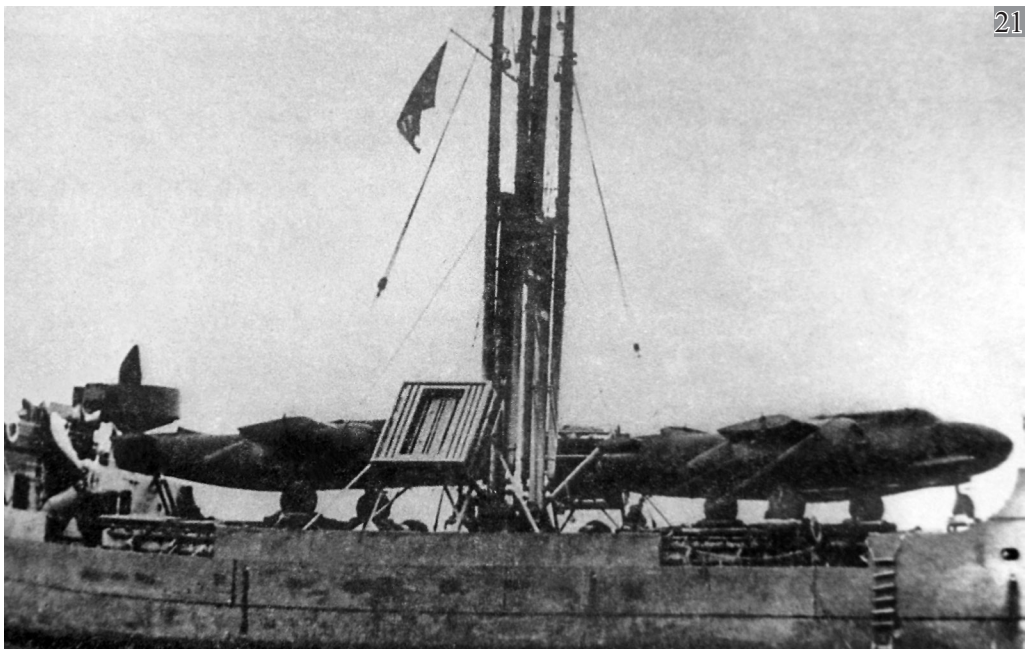
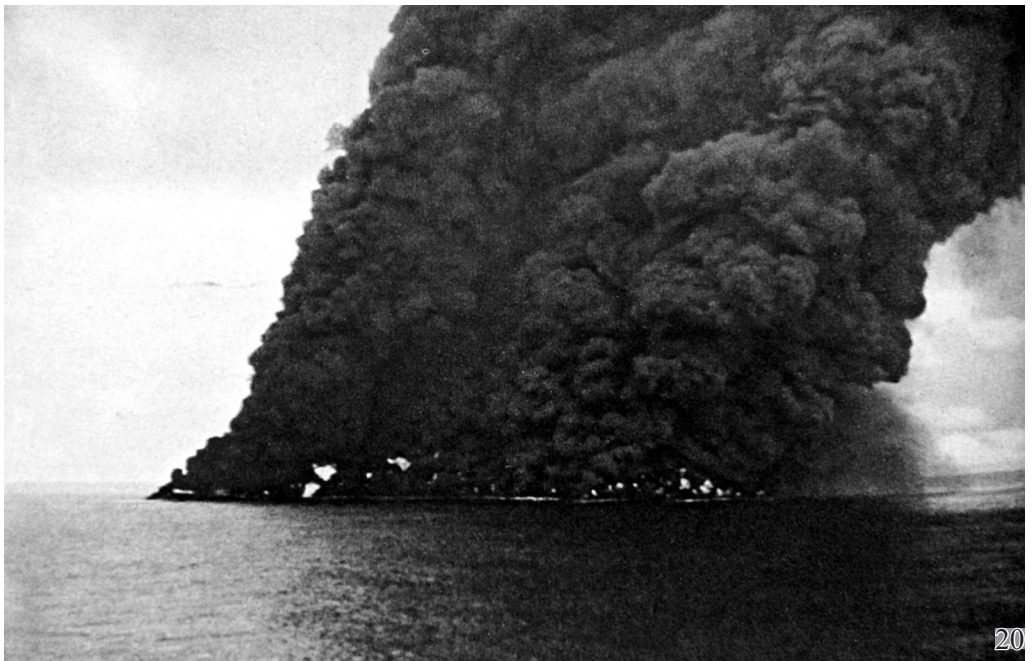
⁸ Photo from «Chronicles of the Great Patriotic War of the Soviet Union at the Northern front from 01.01.1942 to 30.06.1942». – Published: SPb., 1999. Appendices.

⁹ Там же.

¹⁰ Ibid.

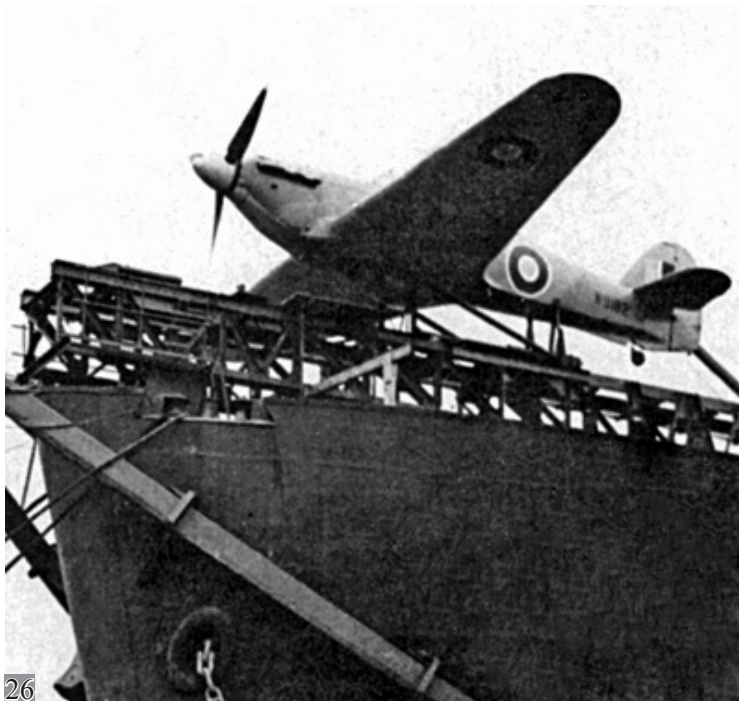












23–25. Защита транспортов конвоя от нападения авиации¹.

Defense of Convoy transport against aviation attack².

26. Самолет «Хенеккейн» на Сам-судне. 1942 г.

Heineken aircraft at Sam-ship vessel. 1942.

27. Ледокол «И. Сталин», осуществлял проводку транспортов конвоя PQ-16 в Белом море³.

Icebreaker «I. Stalin» performed the carry-through of Convoy PQ-16 transport in the White Sea⁴.

28. Транспорт «Старый большевик», участник перехода в конвое PQ-16.

Transport «Old Bolshevik», participant of Convoy PQ-16 passage.

29. Эсминец «Сокрушительный», сопровождал конвой PQ-16 с 28 по 30 мая 1942 г.

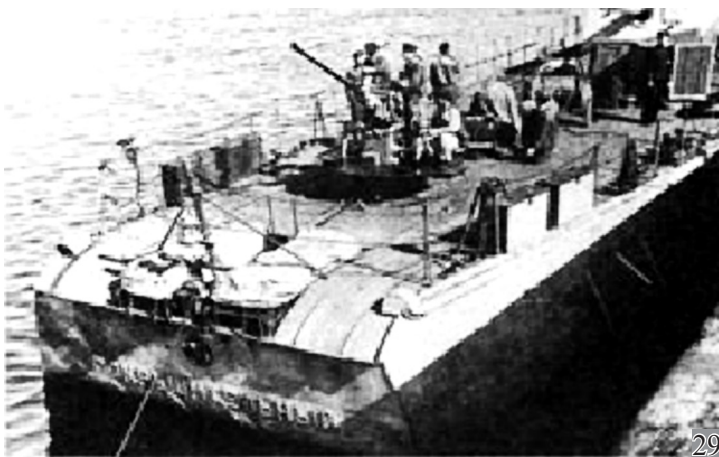
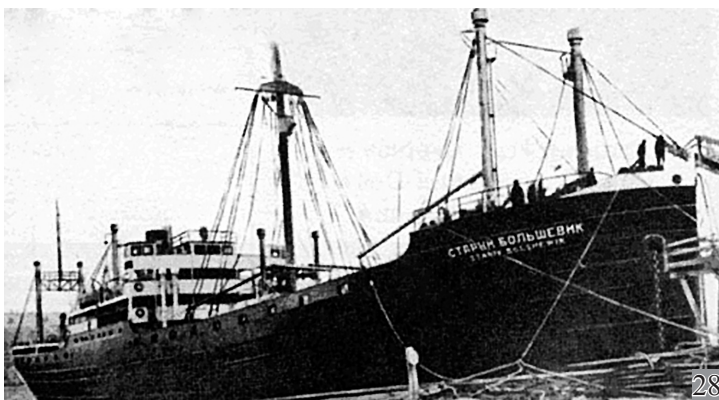
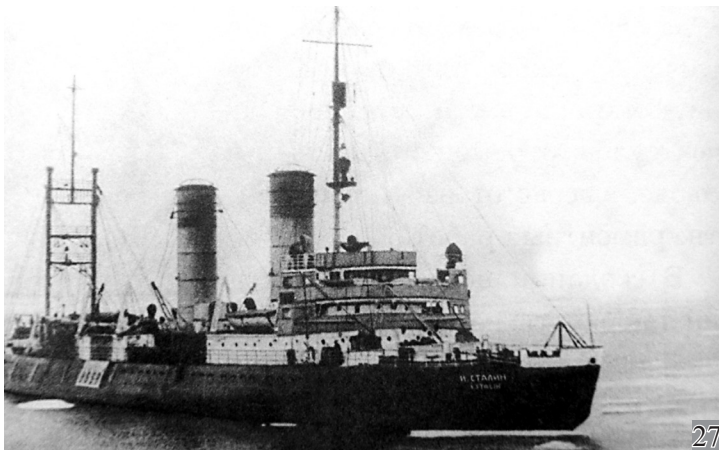
Destroyer «Sokrushitelny» accompanied Convoy PQ-16 from May 28–30, 1942.

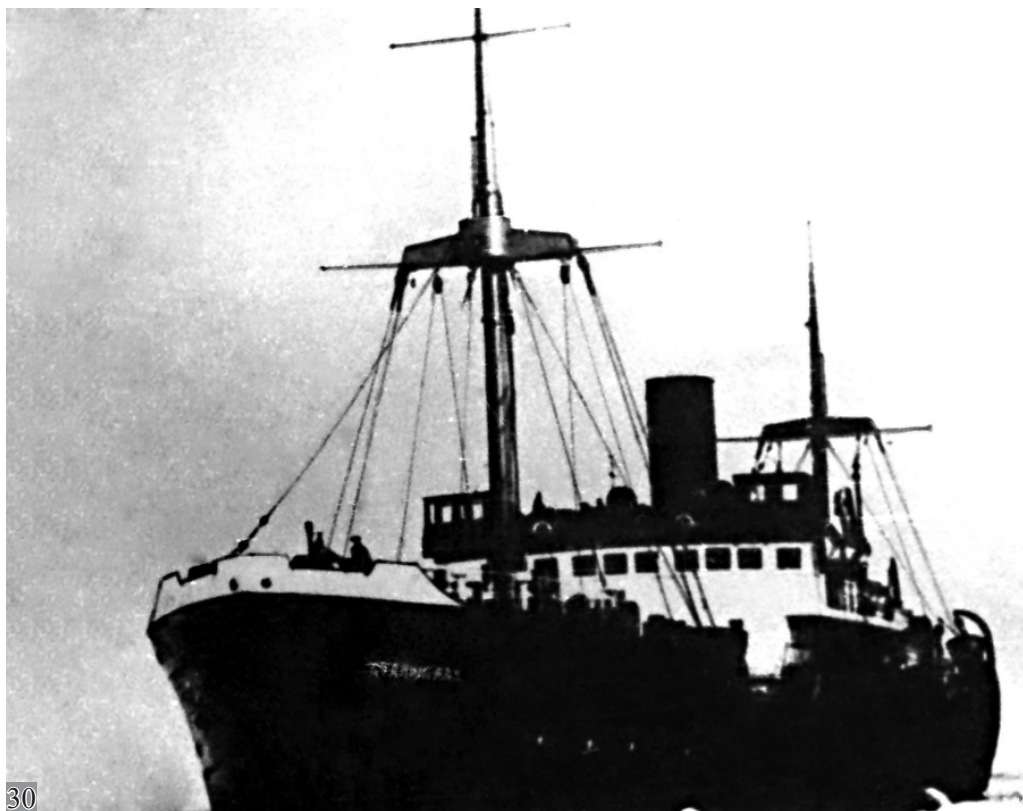
¹ Фото из книги «Севмаш. Не остуди свою память». – Северодвинск, 2010.

² Photo from «Sevmash. Keep it in your memory». – Published: Severodvinsk, 2010.

³ Фото из книги «Севмаш. Не остуди свою память». – Северодвинск, 2010.

⁴ Photo from «Sevmash. Keep it in your memory». – Published: Severodvinsk, 2010.





30. Транспорт «Сталинград», уничтожен во время перехода в конвое PQ-18. 1942 г. ГААО¹.

Transport «Stalingrad», destroyed during the passage with Convoy PQ-18. 1942. GAAO².

31–32. Разгрузка транспортов в Молотовске (Северодвинске). 1942 г.³

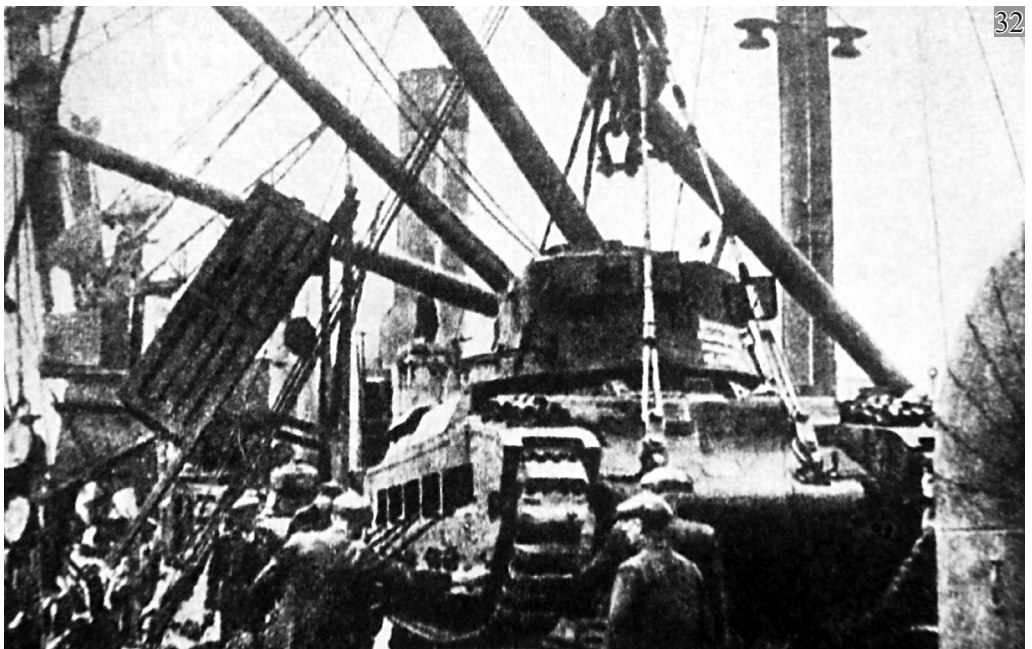
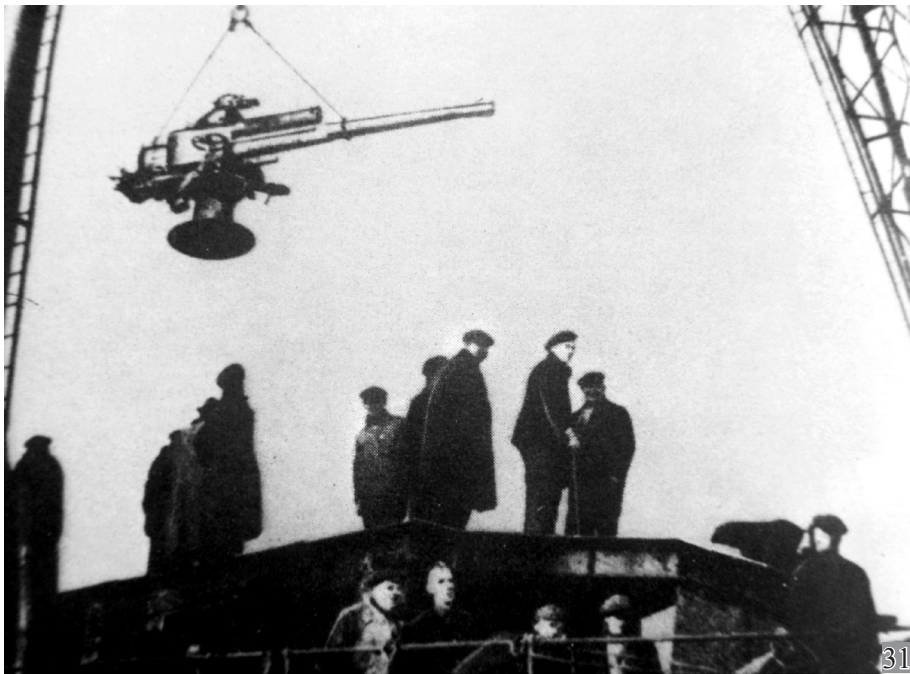
Transport unloading in Molotovsk (Severodvinsk). 1942⁴.

¹ Фото из книги С.А. Ефремовой «Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны». – Архангельск, 2011. С. 77.

² Photo from S.A. Efremova's book «Arkhangelsk and Lend-lease: City Council during the War». – Published: Arkhangelsk, 2011. P. 77.

³ Фото из книги «Севмаш. Не остуди свою память». – Северодвинск, 2010.

⁴ Photo from «Sevmash. Keep it in your memory». – Published: Severodvinsk, 2010.



33. Пересчет и оформление грузов, доставленных транспортом конвоев. 1942 г.¹
Conversion and issuance of loads delivered by transport convoys. 1942².

34. Проводка транспортов в Белом море. 1942 г.³
Transport carry-through in the White Sea⁴.

35. Транспорт в море. 1942 г.
Transport in the sea. 1942.

36. Конвой PQ-17 в исландской гавани. 1942 г.⁵
Convoy PQ-17 in the Islandic harbor. 1942⁶.

37. Спасенные моряки, участники конвоя PQ-17. Архангельск, 1942 г.⁷
Saved sailors, participants of convoy PQ-17. Arkhangelsk. 1942⁸.

¹ Фото из книги «Севмаш. Не остуди свою память». – Северодвинск, 2010..

² Photo from «Sevmash. Keep it in your memory». – Published: Severodvinsk, 2010.

³ Там же.

⁴ Photo from «Sevmash. Keep it in your memory». – Published: Severodvinsk, 2010.

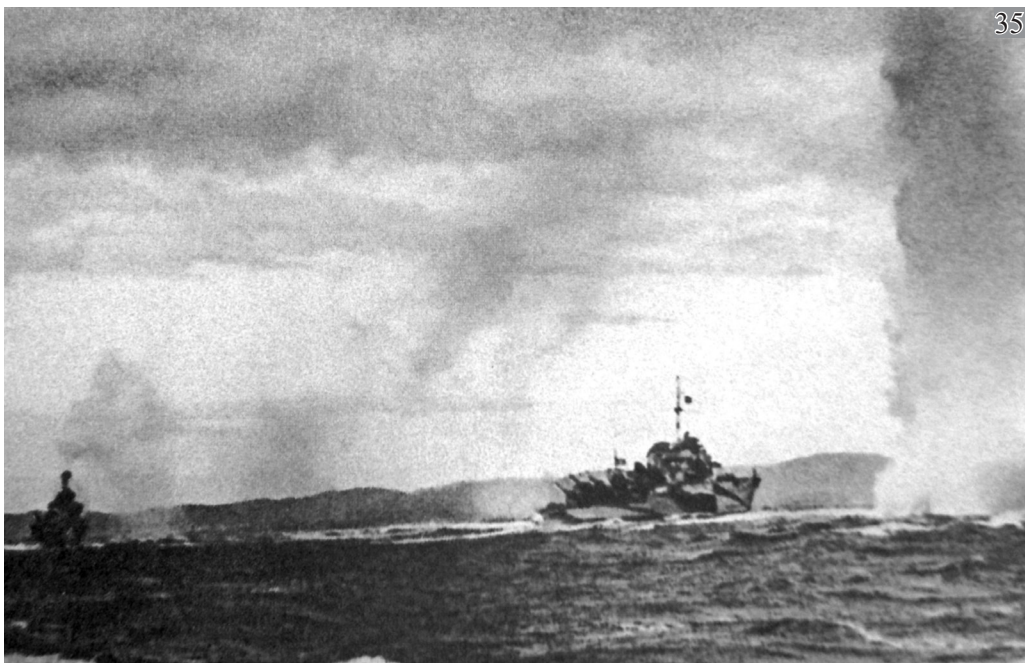
⁵ Фото из книги «Архангельск и его торговый порт» (сборник извлечений из публикаций). – Архангельск, 2010.

⁶ Photo from «Arkhangelsk and its commercial port (collection of extracts from publications)». – Published: Arkhangelsk, 2010.

⁷ Там же.

⁸ Photo from «Arkhangelsk and its commercial port (collection of extracts from publications)». Published: Arkhangelsk, 2010.







ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

Список судов каравана PQ-16

Караван состоял из 36 торговых судов: 20 из США, 5 – СССР, 9 – Великобритании, 1 – Дании и 1 из реестра Панама, в том числе танкер «BLACK RANGER» и Сам-судно «EMPIRE LAWRENCE», конвой возглавлял Commodore HN Gale в «OCEAN VOICE».

This convoy consisted of 36 merchant ships: 20 American, 5 Soviet, 9 British, 1 Dutch and one of Panamanian registry. It also had one auxiliary vessel, the CAM ship Empire Lawrence. The convoy was led by Commodore HN Gale in Ocean Voice. The merchant ships that were sunk were: Alamar, Empire Lawrence, Empire Purcell, Mormacasul, (bombed) City of Joliet (bomb-damaged and scuttled later), Lowther Castle (torpedoed by aircraft) and Syros (torpedoed by U-703). Ocean Voice and Stari Bolshevik were bomb-damaged but reached port safely. Steel Worker reached port but was later bombed in harbour and sunk.

	Наименование судна	Страна	Тонн	Год постройки	Примечание
1	<u>ALAMAR</u>	USA	5,689	1916	Потоплен в PQ-16 (бомбардирован самолетом), sunk in PQ-16 (aircraft)
2	ALCOA BANNER	USA	5,035	1919	
3	AMERICAN PRESS	USA	5,131	1920	
4	AMERICAN ROBIN	USA	5,172	1919	
5	APKOC	USSR	2,343	1918	
6	ATLANTIC	Great Britain	5,414	1939	
7	BLACK RANGER	Great Britain	3,417	1941	Танкер, Oiler
8	CARLTON	USA	5,127	1920	Вернулся в Исландию из-за поломки
9	ЧЕРНЫШЕВСКИЙ	USSR	3,588	1919	
10	CITY OF JOLIET	USA	6,167	1920	Потоплен в PQ-16 (бомбардирован самолетом), sunk in PQ-16 (aircraft)
11	CITY OF OMAHA	USA	6,124	1920	
12	EMPIRE BAFFIN	Great Britain	6,978	1941	
13	EMPIRE ELGAR	Great Britain	2,847	1942	
14	EMPIRE LAWRENCE	Great Britain	7,457	1941	Потоплен в PQ-16 (бомбардирован самолетом), sunk in PQ-16 (aircraft)

15	EMPIRE PURCELL	Great Britain	7,049	1942	Потоплен в PQ-16 (бомбардирован самолетом), sunk in PQ-16 (aircraft)
16	EMPIRE SELWYN	Great Britain	7,167	1941	
17	EXTERMINATOR	Republica de Panama	6,115	1924	
18	HEFFRON	USA	7,611	1919	
19	HYBERT	USA	6,120	1920	
20	JOHN RANDOLPH	USA	7,191	1942	
21	LOWTHER CASTLE	Great Britain	5,171	1937	Потоплен в PQ-16 (бомбардирован самолетом), sunk in PQ-16 (aircraft)
22	MASSMAR	USA	5,828	1920	
23	MAUNA KEA	USA	6,064	1919	
24	MICHIGAN	USA	5,594	1919	
25	MINOTAUR		4,553	1918	
26	MORMACSUL	USA	5,481	1920	Потоплен в PQ-16 (бомбардирован самолетом), sunk in PQ-16 (aircraft)
27	NEMANA	USA	6,501	1920	
28	OCEAN VOICE	Great Britain	7,174	1941	
29	PIETER VAN HOOGH	Dutch	7,168	1941	
30	РЕВОЛЮЦИОНЕР	USSR	2,900	1936	
31	RICHARD HENRY LEE	USA	7,191	1941	
32	ЩОПС	USSR	2,770	1921	
33	СТАРЫЙ БОЛЬШЕВИК	USSR	3,974	1933	
34	STEEL WORKER	USA	5,685	1920	Потоплен в PQ-16 (взорвался на mine в порту Мурманск), sunk in PQ-16 (hit a mine shortly after arrival in Murmansk)
35	SYROS	USA	6,191	1920	Потоплен в PQ-16 (торпедирован U-703), sunk in PQ-16 (U-703)
36	WEST NILUS	USA	5,495	1920	

Командование Северным флотом, анализируя итоги навигации 1942 года, признало, что успех авиации люфтваффе основан на слабом воздействии советской авиации на аэродромы противника и недостаточно сильном прикрытии конвоев истребителями на удалении 300 миль от побережья.

За первые месяцы войны авиация Северного флота потеряла 149 самолетов, в том числе 91 истребитель. На 1 июня 1942 года флот имел боеспособных

машин: 16 бомбардировщиков и 69 истребителей. Тем не менее, защита конвоев со стороны союзников антигитлеровской коалиции не позволила немцам получить ожидаемые результаты. Немецкое командование решило компенсировать провал в борьбе с конвоями массовыми авиационными налетами на Мурманск и его порт. С 18 июня по 2 июля 1942 года на город было направлено около 800 самолетов, которые практически уничтожили его, но даже в таких сложных условиях разгрузка транспортов PQ-16 продолжалась. Под шквальным огнем противника лоцманы Мурманского порта смогли вывести разгруженные суда каравана за пределы портовых вод. Разрушения в городе были огромными, именно поэтому было решено, что пунктом назначения следующего каравана PQ-17 будет Архангельск.

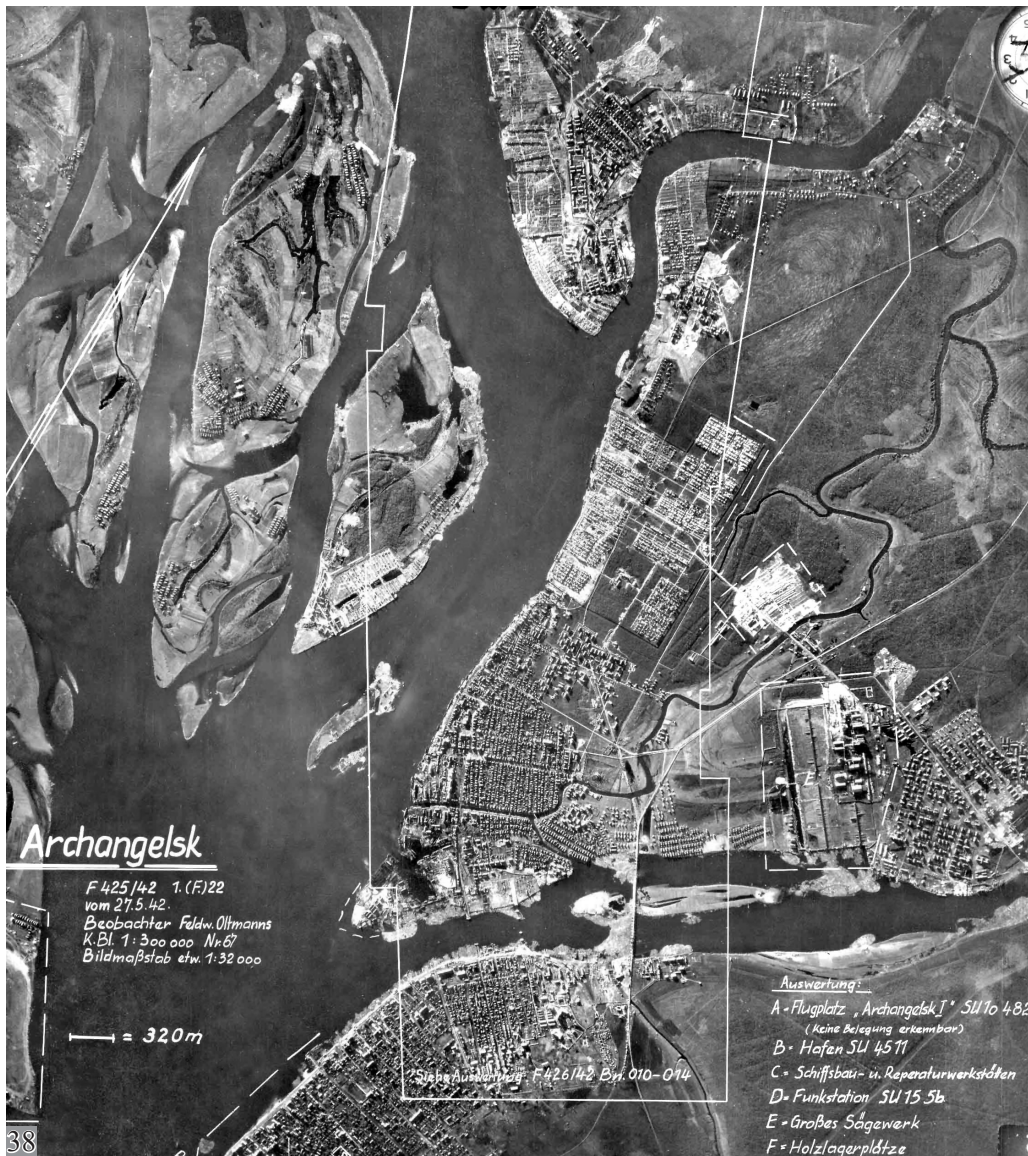
Что касается прифронтового Архангельска, то с 1 ноября 1941 по 22 июня 1943 года системой воздушного наблюдения было зафиксировано 465 пролетов вражеских самолетов, действия авиации люфтваффе активизировались в связи с проводкой в город союзных конвоев. Половина отмеченных пролетов пришлось на август–сентябрь 1942 года, когда начались массированные бомбардировки Архангельска и Молотовска с целью уничтожения конвоя PQ-18. В ходе налетов на Архангельск 24, 28 и 31 августа, 20, 21, 28 и 29 сентября 1942 года самолеты Ju-88 30-й эскадры с аэродрома Кеми-ярви сбросили на город 136 фугасных и 21 тысячу зажигательных бомб. В результате сгорело 130 домов, 45 различных объектов, канатная и трикотажная фабрики, пострадало здание АЛТИ, погибло 150 человек и было ранено около 200. В 1943 году немцы пытались бомбить воинские эшелоны⁸⁷.

38–41. *Съемка города Архангельска немецким военным самолетом-разведчиком. 27 мая 1942 г.*¹

*Survey of Arkhangelsk made by the German war reconnoitering aircraft. May 27, 1942*².

¹ Фото [http:// old-arkhangelsk.livejournal.com/2094.html](http://old-arkhangelsk.livejournal.com/2094.html).

² Photo from «Old Arkhangelsk» site.







Приложение 2

Схема ордера каравана PQ-16^{ss}

№ 11 БР EMPIRE LAWRENCE (7457/41)	№ 21 БР EMPIRE BAFFIN (6978/41)	№ 31 БР LOWTHER CASTLE (5171/37)	№ 41 БР EMPIRE SELWYN (7167/41)	№ 51 БР OCEAN VOICE (7174/41)	№ 61 БР ATLANTIC (5414/39)	№ 71 БР EMPIRE ELGAR (2847/42)	№ 81 СОВ ЧЕРНЫШЕВ- СКИЙ (3588/19)	№ 91 СОВ РЕВОЛЮЦИОНЕР (2900/36)
№ 12 АМ ALCOA BANNER (5035/19)	№ 22 АМ RICHARD HENRY LEE (7191/41)	№ 32 АМ CITY OF OMAHA (6124/20)	№ 42 АМ NEMANA (6124/20)	№ 52 АМ HEFRON (7611/19)	№ 62 АМ CITY OF JOLIET (6167/20)	№ 72 АМ MINOTAUR (4553/18)	№ 82 СОВ ЩОРС (3770/21)	№ 92 ДАТ PIETER VAN HOOGH (7168/41)
№ 13 АМ STEEL WORKER (5685/20)	№ 23 АМ MAUNA KEA (6064/19)	№ 33 АМ WEST NILUS (5495/20)	№ 43 АМ MICHIGAN (5594/19)	№ 53 АМ MASSMAR (5828/20)	№ 63 СОВ АРКОС (2343/18)	№ 73 АМ ALAMAR (5689/16)	№ 83 СОВ СТАРЫЙ БОЛЬШЕВИК (3974/33)	№ 93 ПАН EXTERMINATOR (6115/24)
№ 14 АМ CARLTON (5127/20)	№ 24 АМ JOHN RANDOLPH (7191/42)	№ 34 АМ HYBERT (6120/20)	№ 44 БР EMPIRE PURCELL (7049/42)	№ 54 БР AMERICAN PRESS (5131/20)	№ 64 АМ AMERICAN ROBIN (5172/19)	№ 74 АМ SYROS (6191/20)	№ 84 АМ MORMACSUL (5481/20)	б/н БР BLACK RANGER (3417/41)

Приложение 3

Пункт прибытия транспортов каравана PQ-16

	Наименование судна	Порт прибытия	Дата прибытия	Примечание
1	ALCOA BANNER	Молотовск	01.06.1942 г.	
2	AMERICAN PRESS	Мурманск	30.05.1942 г.	
3	AMERICAN ROBIN	Мурманск	30.05.1942 г.	
4	APKOC	Мурманск	30.05.1942 г.	
5	ATLANTIC	Мурманск	30.05.1942 г.	
6	BLACK RANGER	Мурманск	30.05.1942 г.	Танкер, Oiler
7	ЧЕРНЫШЕВСКИЙ	Архангельск	01.06.1942 г.	
8	CITY OF OMAHA	Мурманск	30.05.1942 г.	
9	EMPIRE BAFFIN	Мурманск	30.05.1942 г.	
10	EMPIRE ELGAR	Молотовск	01.06.1942 г.	
11	EMPIRE SELWYN	Мурманск	30.05.1942 г.	
12	EXTERMINATOR	Мурманск	30.05.1942 г.	
13	HEFFRON	Мурманск	30.05.1942 г.	
14	HYBERT	Мурманск	30.05.1942 г.	
15	JOHN RANDOLPH	Мурманск	30.05.1942 г.	
16	MASSMAR	Мурманск	30.05.1942 г.	
17	MAUNA KEA	Мурманск	30.05.1942 г.	
18	MICHIGAN	Мурманск	30.05.1942 г.	
19	MINOTAUR	Архангельск	01.06.1942 г.	
20	NEMAH	Мурманск	30.05.1942 г.	
21	OCEAN VOICE	Мурманск	30.05.1942 г.	
22	PIETER VAN HOOGH	Мурманск	30.05.1942 г.	
23	РЕВОЛЮЦИОНЕР	Мурманск	30.05.1942 г.	
24	RICHARD HENRY LEE	Мурманск	30.05.1942 г.	
25	ЩОРС	Молотовск	01.06.1942 г.	
26	СТАРЫЙ БОЛЬШЕВИК	Мурманск	30.05.1942 г.	
27	WEST NILUS	Архангельск	01.06.1942 г.	
28	STEEL WORKER	Мурманск	30.05.1942 г.	Потоплен в порту Мурманск 31.05.1942 г., sunk in PQ-16 (hit a mine shortly after arrival in Murmansk)

Приложение 4

Суда PQ-16, разгруженные в порту Мурманск⁸⁹

When Convoy PQ-16 was assembled off Iceland Churchill declared it would be worthwhile if even 50% got through; despite the losses the majority of the ships of Convoy PQ-16 did arrive, most ships to Murmansk (30 May 1942) and 6 ships to Archangelsk (1 June 1942). The convoy was such a success in terms of the War Stores delivered that the Germans made greater efforts to disrupt the following convoys. The Heavy Lift Ships from Convoy PQ-16 including SS Empire Elgar stayed at Archangelsk and Molotovsk unloading convoys for over 14 months.

Вес брутто

Караван № 16	Наименование судна	Дата	Тонны	Приложение
1	PIETER VAN HOOGH	30.05.1942	1336,6	1. Окончательный отчет по Делу № 2 за 1942 г. Оп. 5218. С. 84
2	РЕВОЛЮЦИОНЕР	30.05.1942	665,2	
3	ATLANTIC	30.05.1942	488,9	
4	EMPIRE SELWYN	30.05.1942	1431,7	
5	OCEAN VOICE	30.05.1942	1281,0	
6	АРКОС	30.05.1942	26,7	
7	EMPIRE BAFFIN	30.05.1942	2136,7	2. Предварительный отчет по Делу № 2 за 1942 г. Оп. 5218. С. 36
8	EXTERMINATOR	30.05.1942	213,8	
9	MICHIGAN	30.05.1942	629,0	3. Излишки и недостача по 16 каравану по Делу № 2 за 1942 г. Оп. 5218. С. 78
10	HEFFRON	30.05.1942	281,4	
11	СТАРЫЙ БОЛЬШЕВИК	30.05.1942	616,5	
12	RICHARD HENRY LEE	30.05.1942	913,3	
13	НЕМАНА	30.05.1942	440,1	
14	MASSMAR	30.05.1942	163,0	
15	JOHN RANDOLPH	30.05.1942	1056,3	
16	HYBERT	30.05.1942	506,6	
17	AMERICAN PRESS	30.05.1942	687,5	
18	AMERICAN ROBIN	30.05.1942	673,7	
19	CITY OF OMAHA	30.05.1942	533,0	
20	STEEL WORKER	30.05.1942	749,0	4. Отчет о снятых грузах, дело № 283/5, за 1943 г. Т. 1. С. 206
	Всего		14830	

Приложение 5

Суда PQ-16, разгруженные в портах Архангельск и Молотовск⁹⁰

Вес брутто

№ п/п	Название транспорта	Дата прибытия	Тоннаж			Изли- шки	Недо- стача	Недостача по таможенным актам
			по коноса- ментам	по актам	по ж/д накл.			
1	EMPIRE ELGAR*	01.06.1942	490,4	490,1				0,3
2	ЩОРС	01.06.1942	596	588,4	1,1			7,1
3	ЧЕРНЫШЕВСКИЙ	01.06.1942	334,1	333,1				1
4	MINOTAUR	01.06.1942	1300,3	1298,5				1,8
5	WEST NILUS	01.06.1942	529,7	529,7				
6	ALCOA BANNER*	01.06.1942	630	629,2	0,7			0,1
	Всего		3881,1	3869,0	1,8	–	–	10,3

* ремонтировались на заводе № 402 в Молотовске.

Приложение 6

Корабли сопровождения PQ-16

Военные корабли, участвовавшие в проводке каравана PQ-16
 Escorts were associated (at least in part) with convoy PQ-16

Линкоры ¹ и перевозчик, крейсера ² , эсминцы	Корветы, траулеры, тральщики	Корабли ПВО
<i>Battleships and Carrier, cruisers, destroyers</i>	<i>Corvettes, trawlers, minesweepers</i>	«Gunship»
WASHINGTON DUKE OF YORK VICTORIOUS LONDON WICHITA NIGERIA KENT LIVERPOOL NORFOLK ASHANTI**** ACHATES**** MARTIN*** ORIBI VOLUNTEER**** GARLAND**** СОКРУШИТЕЛЬНЫЙ ГРОЗНЫЙ КУЙБЫШЕВ SEAWOLF**** GOSSAMER MARNE TRIDENT****	ROSELYS**** HYDERABAD**** HONEYSUCKLE**** STARWORT**** NORTHERN SPRAY** LADY MADELEINE**** HAZARD**** RETRIEVER* ST. ELSTAN**** BRAMBLE ECLIPSE ICARUS LAMERTON RHIND INTREPID FAULKNOR LEDBURY MAYRANT ROWAN BLANKNEY FURY MIDDLETON WHEATLAND	ALYNBANK***

¹ Дистанционное прикрытие каравана осуществляли линкоры «DUKE OF YORK», «WASHINGTON», перевозчик «VICTORIOUS», два крейсера «LONDON», «WICHITA» и 13 эсминцев.

² Ближнее прикрытие каравана осуществлялось на крейсерах «KENT», «NORFOLK», «LIVERPOOL», флагмане «NIGERIA».

* Покинул конвой из-за необходимости ремонта.

** Сопровождал транспорт «Carlton» на обратном пути в Ирландию.

*** Сопровождали транспорты до Архангельска и Молотовска.

**** Сопровождали транспорты до Мурманска.

Необходимо отметить, что еще в июле 1941 года в СССР и Великобритании начали свою работу военные миссии. Они координировали организацию взаимных поставок и вопросы обороны северных морских путей. Для непосредственного решения вопросов, возникающих при доставке грузов и проводке конвоев, были созданы английские военно-морские миссии в Полярном и Архангельске, которые тесно взаимодействовали с командующим Северным флотом адмиралом А.Г. Головкин, уполномоченным ГКО по перевозкам на Севере И.Д. Папаниным. Уже тогда, летом 1941 года, были оформлены соглашения о разграничении зон прикрытия караванов конвоев: за организацию конвоев и охранение на всем переходе от Великобритании и Исландии отвечало Британское Адмиралтейство. Северный флот в своей зоне ответственности усиливал охранение конвоев кораблями и обеспечивал их авиационное прикрытие на подходах, кроме того, русскими осуществлялось траление фарватеров и лоцманская проводка каравана.

The close escort was led by the destroyer HMS Ashanti (Cdr. RG Onslow) and consisted of the destroyers ORP Garland, HMS Volunteer, HMS Achates, and HMS Martin, the anti-aircraft «gunship» Alynbank, four Flower class corvettes, one minesweeper and four trawlers. There were two support groups; a Cruiser Cover Force led by R. Adm. HM Burrough in the cruiser HMS Nigeria, and comprising the cruisers Kent, Liverpool and Norfolk and destroyers HMS Onslow, HMS Marne and HMS Oribi and a Distant Covering Force of the battleships Duke of York and USS Washington, the carrier HMS Victorious, the cruisers HMS London and USS Wichita, and 13 destroyers.

Приложение 7

Дальнейшая судьба транспортов, участвовавших в конвое PQ-16

	Наименование судна	Страна	Примечание
1	ALCOA BANNER	USA	
2	AMERICAN PRESS	USA	
3	AMERICAN ROBIN	USA	
4	АРКОС	USSR	
5	ATLANTIC	Great Britain	
6	BLACK RANGER	Great Britain	Танкер, Oiler
7	CARLTON	USA	Потоплен в PQ-17 (торпедирован U-88), sunk in PQ-17 (U-88)
8	ЧЕРНЫШЕВСКИЙ	USSR	
9	CITY OF ОМАНА	USA	
10	EMPIRE BAFFIN	Great Britain	
11	EMPIRE ELGAR	Great Britain	
12	EMPIRE SELWYN	Great Britain	
13	EXTERMINATOR	Republica de Panama	Потоплен в QP-13 (взорвался на mine), sunk in QP-13 (mined)
14	HEFFRON	USA	Потоплен в QP-13 (взорвался на mine), sunk in QP-13 (mined)
15	HYBERT	USA	Потоплен в QP-13 (взорвался на mine), sunk in QP-13 (mined)
16	JOHN RANDOLPH	USA	
17	MASSMAR	USA	Потоплен в QP-13 (взорвался на mine), sunk in QP-13 (mined)
18	MAUNA KEA	USA	
19	MICHIGAN	USA	
20	MINOTAUR		
21	NEMANA	USA	
22	OCEAN VOICE	Great Britain	Потоплен в QP-14 (торпедирован U-435), sunk in QP-14 (U-435)
23	PIETER VAN HOOGH	Dutch	
24	РЕВОЛЮЦИОНЕР	USSR	
25	RICHARD HENRY LEE	USA	
26	ЩОРС	USSR	В результате операции «Вундерланд» при выходе из пролива Югорский Шар подорвался на mine. Sunk in «Unternehmen Wunderland» (mined)
27	СТАРЫЙ БОЛЬШЕВИК	USSR	
28	WEST NILUS	USA	

Приложение 8

Авиабазы люфтваффе в Заполярье⁹¹

Авиабазы	Bf (Me) ⁹²	Bf (Me)	Ju	Ju ⁹³	He ⁹⁴	Do ⁹⁵	He	Fi ⁹⁶	He ⁹⁷	Ju	Fw ⁹⁸	He	Ar ⁹⁹	Do	Пр	Всего
	109	110	88	87	111	18	115	156	126	52	58	59	196	17		
Луостари	48	4	4		3			2	2	2						65
Хебуктен	6	12	16	20	5	2	2		2	9				2		76
Банак	4		91		11	6	8	3		3	1	1		3		131
Тромсё						29	9	1		8			1			40
Алакурти	12								2							14
Кеми-ярви	5															5
Рованиemi	5	7	2	13	2			1	1	29					4	64
Всего	80	23	123	33	21	37	19	7	7	41	1	1	1	5	4	403

Приложение 9

Действия ВВС СФ по объектам противника с 28 по 31 мая 1942 года¹⁰⁰

Дата	Тип самолета	Кол-во	Объект противника	Средства поражения	Результаты	Советские потери
28 мая	Пе-2 «Тамогаук» (14 армия)	7 10	Луостари		Взрывы бомб среди самолетов на земле	
28 мая	ДБ-3ф Пе-3	7 2	Банак		Пожар в большом здании, уничтожено 6 самолетов и 30 подожжено	
29 мая	ДБ-3ф	7	Банак		Пожар зданий и разрушения	
30 мая	Пе-2 «Тамогаук» (14 армия)	5 14	Хебуктен		Прямые попадания в ангары в районе стоянки самолетов	
30 мая	СБ «Аэрокобра» «Тамогаук»	7 6 5	Луотсари		Два прямых попадания в самолеты и три пожара	
30 мая	Пе-2 «Тамогаук»	5 12	Хебуктен	12 ФАБ-100 12 ФАБ-50	Разрушен ангар, два прямых попадания в группы самолетов, пожары, в воздушном бою сбиты 2 самолета противника	«Тамогаук»
31 мая	ДБ-3ф	5	Банак		Бомбы сброшены на аэродром, на обратном пути с советских самолетов бомбили транспорты в Куль-фьорде	

Приложение 10

Действия ВВС люфтваффе по советским объектам с 28 по 2 июня 1942 года¹⁰¹

Дата	Время	Объект нападения	Тип самолета	Кол-во	Средства поражения	Результаты
28 мая	16.28	Мурманский рейд по транспортам	Ju-88 Me-109 Me-110	9 13 5	45 АБ	
30 мая		Конвой PQ-16 на подходе в Кольский залив	Ju-87 Ju-88 Me-109 Me-110	16 27 32		
31 мая	16–16.15	Мурманск и транспорты в Кольском заливе	Ju-87 Me-109	9 8	22 АБ	5 бомб повредили прожекторную станцию
31 мая	13.41–13.50	Мурманск	Ju-87 Me-109	8 8	16 АБ	
1 июня	16.08–16.54	Мурманский порт	Ju-88 Ju-87 Me-109	8 10	30 АБ	П о в р е ж д е н причал, затонул в порту транспорт «Субботник», погибло 3 человека
1 июня	19.07	Мурманский порт	Ju-88 Ju-87 Me-109 Me-110	18 6 23 10	30 АБ	Затонул «EMPIRE STERLET»
2 июня	11.20	Мурманский порт	Ju-87 Me-109 Me-110	9 4 4	34 АБ	П о в р е ж д е ны причалы № 3, № 12, кабель подстанции, склады рыбного порта, железнодорожная линия причала, повреждена подводная лодка Щ-404

Приложение 11

Маршруты поставок по ленд-лизу¹⁰²

<i>Маршруты поставки</i>	<i>Тоннаж, тыс. т</i>	<i>% от общего</i>
Тихоокеанский	8243	47,1
Иранский «коридор»	4159	23,8
Арктические конвои	3964	22,6
Черноморский	685	3,9
Северный морской путь	452	2,6
Всего	17 499	100,0

Приложение 12

Маршруты и количество поставок по ленд-лизу с 1941 по 1945 гг.¹⁰³

В ТЫС. ТОНН

<i>Направление поставок</i>	<i>1941</i>	<i>1942</i>	<i>1943</i>	<i>1944</i>	<i>1945</i>	<i>Всего</i>
Тихоокеанский	193	734	2388	2848	2080	8243
Иранский «коридор»	14	705	1607	1789	44	4159
Арктические конвои	154	950	681	1453	726	3964
Черноморский	–	–	–	–	685	685
Северный морской путь	–	64	118	128	142	452
Всего	361	2453	4794	6218	3673	17 499

Приложение 13

Военные поставки в Россию¹⁰⁴

Из Соединенных Штатов	Из Великобритании
14 795 самолетов	5128 танков (в том числе 1388 из Канады)
7537 танков	7411 самолетов (в том числе 3129 из США)
51 503 джипа	4932 противотанковых орудия
35 170 мотоциклов	4005 винтовок и пулеметов
8701 трактор	1803 радиолокационные установки
375 883 грузовика	4338 радиостанций
8218 зенитных орудий	2000 телефонов
131 633 пулемета	473 000 000 снарядов
345 735 тонн взрывчатки	9 торпедных катеров
1981 локомотив	4 подводные лодки
11 155 платформ и вагонов	14 тральщиков
140 000 тонн рельсов	
Более 1 050 000 миль телефонного кабеля	
2 670 000 тонн бензина	
842 000 тонн химикатов	
3 786 000 шин	
49 000 тонн кожи	
15 000 000 пар обуви	
Продовольствия на сумму 1 312 000 долларов	Сырье, продовольствие, станки, лекарства на сумму 12 000 000 фунтов стерлингов
Общей стоимостью 11 260 343 603 доллара	Общая стоимость 308 000 000 фунтов стерлингов

ЛИТЕРАТУРА

1. Бадигин К. На морских просторах. — М., 1980.
2. Батов П.И. В походах и боях. — М., 1962.
3. Беляев А., Воронин А., Киселев А., Супрун М. Мурманск, Архангельск и северные конвои // Северо-Запад России в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. — СПб., 1999.
4. Беляев В., Прудников В. На транспорте Свободы. — Донецк, 2001.
5. Брызгалов В., Любимов В. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 1. — М., 1991.
6. Bekker, C. The Luftwaffe War Diaries. — N. Y., 1964.
7. Blond, G. Convois vers l'URSS. — Paris, Fayard, 1966.
8. Бутенина Н.В. Ленд-лиз: Сделка века. — М., 2004.
9. Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. — М., 1989.
10. Верт А. Россия в войне 1941–1945. — М., 1967.
11. Wood, T., Cunston, B. Hitler's Luftwaffe. — London, 1977.
12. Голубев Е. Салют в честь «Старого Большевика» // Речник Севера. 1989. 23 июня.
13. Голубкович Р.П. Война на Севере // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. — М., 1996.
14. Дашичев В.И. Банкротство стратегии германского фашизма. Исторические очерки. Документы и материалы. — М., 1973. Т. 2.
15. Jaffee, W.W. The last Liberty. The biography of the SS Jeremian O'Brien. — The Glencannon press. 1994.
16. Дитятев Г.Г. Безотчетный ленд-лиз // Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны. — Архангельск, 2011.
17. Дитятева Н. Он ждал, верил, надеялся. Герои операции «Дервиш» // Правда Севера. 2006. 23 июня.
18. Доценко В., Гетманец Г. Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — М., 2005.
19. Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. — М., 1971.
20. Jukes, G. The Perils of Peace. Postwar Russia. — History of the Second World War. — Great Britain, 1969.
21. Craig, W. Enemy at the Gate. The battle for Stalingrad. — N. Y., 1973.
22. Жилин П. А. Как фашистская Германия готовила нападение на Советский Союз. — М., 1965.
23. Жуков Г. К. Воспоминания и размышления. — М., 1969.

24. Elliott, G. Liberty ships eastward. — Cape Elizabeth, Maine. 2009.
25. Eskew, G.L. Cradle of ships. — N. Y.: G.P. Putnam's Sons, 1958.
26. Ефремова Н.В. Страна здоровья: страницы истории архангельского спорта. — Архангельск, 2010.
27. Ефремова С.А. Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны. — Архангельск, 2011.
28. Caidin, M. The Tigers are Burning. — N. Y., 1974.
29. Cardwell, B. Mainers ingenuity built ships that carried the stuff of WWII // Portland Press Herald. 1991. January, 1.
30. Carell, P. Hitler's War on Russia. — London, 1971.
31. Clark, A. «Barbarossa». The Russian-German Conflict 1941–1945. — London, 1965.
32. Colonel Leyderray, E. The German Defeat in the East. — London, 1952.
33. Kemp, P. Convoy!: Drama in Arctic Waters. — London: Arms and Armour, 1993.
34. Kessler, L. Iron Fist. The Story of the SS Panzer Divisions between 1943–1945. — London, 1977.
35. Колт В. В конвоях и одиночных плаваниях. 1941–1945 гг. — Архангельск, 1985.
36. Крымцев О., Злобин Л. Золото с крейсера «Эдинбург». — М., 1982.
37. Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. — М., 1975.
38. Кучепатов Ю.Н. Огненные мили. — Архангельск, 1978.
39. Lewin, R. Ultra goes to war. — N. Y.: McGraw Hill, 1968.
40. Liddel Hart, B.H. Great Strategic Decisions. — History of the Second World War. — Great Britain, 1969.
41. Liddell Hart, B.H. The Other Side of the Hill. — London, 1951.
42. Liljtholm Lyn. Ex-shipyard workers rehash «old days» at reunion // Portland Evening Express. — 1980. October, 20.
43. Логинова М. Вот такие мы шторма переживали // Северный комсомолец. 2007. 23 февр.
44. Лоус Б. Миссия Билли Лоуса // Правда Севера. 2006. 24 авг.
45. Лунд П., Ладлэм Г. PQ-17 — конвой в ад. — М., 2003.
46. Macksay, K. J. Panzer Divisions. The Mailed Fist. — N. Y., 1968.
47. Maddlibrook, M. Convoy. — N. Y.: Morrow, 1977.
48. Северные конвои: исследования, воспоминания, документы / под ред. Нестеровой И.Ю. Вып. 2. — М., 1994.
49. Orgill, D. T-34. Russian Armor. — History of World War II. N. Y., 1971.

50. Ruegg, B., Hague, A. Convoys to Russia 1941–1945. — Great Britain, 1969.
51. Пикуль В. Реквием каравану PQ-16. — М., 1989.
52. Pitt, B. The War: An Overview. — History of the Second World War. — Great Britain, 1969.
53. Платонов С.П., Павленко Н.Г., Паротькин И.В. «Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-стратегический очерк». — М., 1958.
54. Паперно А.Л. Ленд-лиз. Тихий океан. — М., 1998.
55. Попов Г. В шестнадцатом конвое // Моряк Севера. 1975. 4 апр.
56. Pope, D. 73 NORTH. The Battle of The Barents Sea. — London: Weidenfeld And Nicolson, 1958.
57. Проэктор Д.М. Фашизм: путь агрессии и гибели. — М., 1985.
58. Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. — М., 1981.
59. Рейнгардт К. Поворот под Москвой. Крах гитлеровской стратегии зимой 1941/42 года. — М., 1980.
60. Роскилл С. Флот и война. — М., 1970. Т. 2.
61. Руднев Г. Огненные рейсы. — Владивосток, 1975.
62. Рыбаков В. Плавание в конвое PQ-16 // Полярные конвои, воспоминания участников. — СПб., 2005.
63. Рысев В. Они и мы // Волна. 2006. 29 авг.
64. Saunders, J. Shipyards do job in record time // Portland Press Herald. 1982. May, 29.
65. Smith, P.C. Arctic Victory. The Story of Convoy PQ-18. — London: William Kimber, 1975.
66. Степанов Ю. В Лондон с подарком // Северный комсомолец. 2007. 23 окт.
67. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. — М., 2000.
68. Ленд-лиз и Россия / под ред. Супруна М.Н. — Архангельск, 2006.
69. Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945. — М., 1997.
70. Супрун М., Ларинцев Р. Пятый флот Люфтваффе в небе Заполярья: взгляд из России // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. — М., 2000.
71. Тельтевская Л. Ленд-лиз через Молотовский порт // Не остуди свою память. — Северодвинск, 2010.
72. Тенебаум Б. Гении власти. Великий Черчилль. — М., 2011.

73. Taylor, J.E. Last Passage. — London: George Allen and Unwin Ltd., 1946.
74. Тюкачев С. Три встречи с флотоводцем. К 65-летию Беломорской военной морской базы // Северный рабочий. 2005. 27 авг.
75. Урошников В. Братство северных конвоев // Водный транспорт. 2001. № 17–20.
76. Черчилль У. Мои великие современники. — Екатеринбург, 2010.
77. Чуйков В.И. Сражение века. — М., 1975.
78. Чуйков В.И. От Сталинграда до Берлина. — М., 1980.
79. Советские Вооруженные Силы. Вопросы и ответы. Страницы истории. 1918–1988. — М., 1987.
80. Halder, F. Kriegstagebuch. Tägliche Aufzeichnungen des Chefs des Generalstabes des Heeres 1939–1942. — Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag, 1962–1964.
81. Schofield, B.B. The Russian Convoys. — London: B.T. Batsford Ltd., 1964.
82. Schofield, W.G. Eastward the Convoys. — Chicago: Rand McNally and Company, 1965.
83. Shirer, W. L. The Rise and Fall of the Third Reich. — London, 1961.
84. Shirer, W. The end of a Berlin Diary. — London, 1947.
85. Sherwood, R.E. Roosevelt and Hopkins. — N. Y., 1948.
86. Шмигельский Л.Г. Молотовский завод № 402 и северные конвои // Северные конвои. Вып. 3. — М., 2000.
87. Эрvasti С., Весанен Я. Финляндия в войне. 1939–1945. Военные события, определяющие факторы и последствия. — Ванта, 2010.
88. История Второй мировой войны 1939–1945 гг. — М., 1975. Т. 4, 10.
89. История США. 1918–1945. — М., 1985. Т. 3.
90. Оружие Победы. — М., 1987.
91. Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. — М., 1976.
92. 50 лет Вооруженных Сил СССР. — М., 1968.
93. The Shellenberg Memoirs. — London, 1956.
94. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном театре с 01.01.1942–30.06.1942 гг. — СПб., 1999.





43



44









31 августа 2011 года исполнилось 70 лет со дня прихода первого союзного конвоя «Дервиш» в Архангельск. В этот день прибыл первый транспорт из Великобритании.

31 августа 2011 года официальные делегации из США, Великобритании, Франции, Канады и Польши, в составе которых были консулы, послы, дипломаты, а также ветераны конвоев, участвовали в торжественном митинге и праздновании юбилея. Администрацией города Архангельска была подготовлена большая программа. Состоялись интересные встречи, в том числе с главой британской делегации первым морским лордом Адмиралтейства Великобритании адмиралом сэром Марком Стенхоупом. С нашей стороны в праздновании принимали участие ветераны арктических конвоев не только из Архангельска, но и Санкт-Петербурга, Мурманска, Брянска.

42–49. Празднование Дня Великой Победы. Архангельск, 9 мая 2011 г. Фото Кирилла Баранова.

Celebration of the Victory Day. May 9, 2011. Photo by Kirill Baranov.

August 31, 2011. 70 years passed from the day when the first allied convoy “Dervish” arrived in Arkhangelsk.

August 31, 2011. Official delegation from the USA, Great Britain, France, Canada and Poland represented by consuls, ambassadors, diplomats as well as veterans of convoys took part in the festive meeting and anniversary celebration. Arkhangelsk city administration prepared a large programme and organized interesting interviews with great people among them the head of the British delegation First Sea Lord of the British admiralty Sir Mark Stanhope. For our part veterans of the Arctic convoys from Arkhangelsk, Saint Petersburg, Murmansk, Bryansk participated in the celebrations.





51



52



53



54

50, 57. Памятник павшим
воинам. Площадь Мира,
Архангельск, 31 августа 2011 г.
Фото Светланы Барановой.

War memorial. Mir square. Ark-
hangelsk. August 31, 2011. Photo
by Svetlana Baranova.

51–52, 58–59. Возложение венков
и гирлянд к памятнику павшим
воинам. Архангельск, 31 августа
2011 г. Фото Николая Гернета.

Laying of wreath and garlands to
the war memorial. Arkhangelsk.
August 31, 2011. Photo by Nikolay
Gernet.

53–56. Торжественный митинг, посвященный 70-летию прихода союзного конвоя «Дервиш» в Архангельск. Площадь Мира, Архангельск, 31 августа 2011 г. Фото Николая Гернета.

Festive meeting marking the 70 anniversary of the arrival of the first allied convoy «Dervish» in Arkhangelsk. Mir square. Arkhangelsk. August 31, 2011. Photo by Nikolay Gernet.



56













62



63











71



72



60–61. Минута молчания. Торжественный митинг, посвященный 70-летию прихода союзного конвоя «Дервиш» в Архангельск. Площадь Мира, Архангельск, 31 августа 2011 г. Фото Светланы Барановой (60) и Николая Гернета (61).

Moment of silent. Festive meeting marking the 70 anniversary of the arrival of the first allied convoy «Dervish» in Arkhangelsk. Mir square. Arkhangelsk. August 31, 2011. Photos by Svetlana Baranova (№ 60). Nikolay Gernet (№ 61).

62–72. Ветераны войны и северных конвоев на торжественном митинге, посвященном 70-летию прихода союзного конвоя «Дервиш» в Архангельск. Площадь Мира, Архангельск, 31 августа 2011 г. Фото Николая Гернета.

Veterans of war and Northern convoys at the festive meeting marking the 70 anniversary of the arrival of the first allied convoy «Dervish» in Arkhangelsk. Mir square. Arkhangelsk. August 31, 2011. Photo by Nikolay Gernet.

73. Возложение венков к памятнику погибшим во Второй мировой войне на английском захоронении. Вологодское кладбище. Архангельск, 31 августа 2011 г. Фото пресс-службы МО «Архангельск».

Laying of wreath to the monument to the soldiers who fell in battles during the Second World War at the English graveyard. Vologodskiy cemetery. Arkhangelsk. August 31, 2011. Photo by press relations service, municipal entity «Arkhangelsk».

74. Депутат городской думы Дмитрий Акишев и первый лорд Адмиралтейства Великобритании сэр Марк Стенхоуп. Архангельск, 31 августа 2011 г. Фото пресс-службы МО «Архангельск».

Deputy of Arkhangelsk City Duma Dmitry Akishev and First Sea Lord of the British Admiralty Sir Mark Stanhope. Arkhangelsk. August 31, 2011. Photo by press relations service, municipal entity «Arkhangelsk».



75–76. Мемориал морякам, отдавшим свои жизни в арктических конвоях. Архангельск, 2011 г. Фото Виктора Губина/

In memory of thousand seamen who gave their lives in the Arctic coppaign 1941–1945 on convoys to and from Russia. Portlend. Maine. USA. October 4, 2011. Photo by Victor Gubin.

76



В Портленде, на берегу морского залива, стоит мемориал памяти военным и торговым морякам, летчикам, солдатам и гражданским лицам, погибшим в арктических конвоях во время Второй мировой войны. На средства выживших ветеранов арктических конвоев выполнен этот мемориал.

Надпись гласит:

«После нападения Германии на Россию через Северный арктический путь, вдоль норвежского берега, США и Великобритания отправляли в СССР товары первой необходимости. В арктических конвоях участвовали Королевский флот Великобритании, торговые флоты США и Великобритании. Одновременно с помощью СССР США и Великобритания вели военные действия в Атлантике и на Мальте.

Первый конвой в Россию отплыл из Ливерпуля в Мурманск 12 июля 1941 года.

Последний конвой отплыл домой из Мурманска 12 мая 1945 года, завершив тем самым четырехлетнюю военную операцию, в которой было потеряно большое количество кораблей, самолетов, материалов, многие моряки отдали свои жизни в сложных арктических переходах. Где полярным днем конвои были под постоянным прицелом вражеских сил, а зимой, кроме фашистской авиации и немецких кораблей, им приходилось бороться с ледовыми айсбергами и 40-футовыми волнами, бушующими в океане. Все это превращало путь конвоев в сущий ад.

Помогая России в борьбе с немецкими захватчиками, арктические конвои доставили тысячи тонн нефти и военной техники, в том числе: пушки, танки, грузовики, одежду, самолеты, корабли и боеприпасы и продовольствие.

Помощь союзникам обошлась очень дорого: десятки кораблей затоплены со многими тыс. тонн поставок, а например, "HMS Edinburgh был потоплен с золотыми слитками на борту на сумму пять миллионов фунтов стерлингов". Тысячи моряков погибли в конвоях, другие получили травмы, увечья и обморожения».

THE ARCTIC CAMPAIGN

In Portland of Maine on the gulf coast a monument sacred to the memory of naval officers and seamen, aviation pilots, soldiers and civilians, who gave their lives in the Arctic convoys during the Second World War is located. This monument is constructed at the expense of survivor veterans of the Arctic convoys.

The monumental inscription reads as follows: «Germany was attacking arctic Russia on its eastern from, USA and Britain offered essential goods to Russia via Norway,s north cape.

The royal navy,s home fleet, busy protecting Atlantic and Malta convoys and British mainland defences, added Russian run to its tasks.

The first Russia convoy sailed from Liverpool, England, to Murmansk july 12th 1941.

Prime minister Winston Churchill, called it, "The worlds worst theatre of way".

Last convoy sailed home from Murmansk 12rd may 1945, completing a four year operation, 24 hours of daylight in summer and always close to enemy forces, made British, American and allied losses of, ships, aircraft, war, materials and men, devastating.

24 hours of darkness in winter gave no protection from hugh seas with 40 foot waves, raging stroms and enemy action made life on ice encrusted ships a living hell.

These arctic convoys delivered thousands of tons of food oil and guns, tanks, trucks, clothing, aircraft, ships and ammunition, helping the Russions hold back the Germans

The allies at the same time were preparing tj clear Europe of German occupation. A high price was paid, scores of ships sunk with many thousand of tons of supplies. "HMS Edinburgh was sunk carrying five million pounds worth of gold bars".

Thousands of sailors were killed, others suffered horrible injuries, frostbite, and exposure, surviving arctic veterans made donations for this memorial in remembrance of sailors, airmen, soldiers and civilians, who died fighting in the arctic campaign, to keep the world free.»





78

77–78. Мемориал мужчинам и женщинам, отдавшим свои жизни в арктических конвоях 1941–1945 гг. Портленд, штат Мэн, США. 4 октября 2011 г.
Фото Светланы Ефремовой.

Monument to the men and women who gave their lives in the Arctic convoys 1941–1945.
Portland of Maine. USA. October 4, 2011. Photo by Svetlana Efremova.

В начале войны торговый флот союзников по антигитлеровской коалиции нес огромные потери. Суда тонули от подрывов на минах, налетов вражеской авиации, атак подводных лодок и действий надводных кораблей. К декабрю 1940 года Великобритания потеряла более 580 судов, а к лету 1941 года флот сократился на треть. Необходимо было принимать срочные меры по обеспечению перевозок военных грузов, так как торговый флот стремительно сокращался, а воюющие страны были не в состоянии восполнить потери.

На помощь пришли США, где был объявлен конкурс на лучший проект для строительства серии транспортов, которые должны быть дешевыми и простыми в постройке и эксплуатации. Суда должны были иметь небольшой вес, достаточно большую грузоподъемность, обладать максимально возможной живучестью и элементарным комфортом для экипажей, кроме того, иметь паровую двигатель, так как производство дизелей оказалось на территории Германии и оккупированных ею стран.

В конкурсе победил проект универсального двухпалубного сухогрузного парохода с выгодными характеристиками, которыми до этого еще не знало мировое судоходство.

Пароход имел водоизмещение более 14 тысяч тонн, длину около 135 метров, ширину более 17 метров и осадку с грузом 8,5 метра. Судно было рассчитано на работу в неограниченном районе плавания. Проект был революционным: корпус судна был целиком сварным, имел пять грузовых отсеков, семь водонепроницаемых переборок, которые обеспечивали непотопляемость при затоплении любого отсека.

Проект утвердили, после чего было организовано серийное производство «Либерти» без больших денежных затрат и в короткие сроки. В строительстве была занята вся промышленность США и Канады. Программа предусматривала строительство более 2700 судов на 18 судостроительных верфях Тихоокеанского и Атлантического побережья, насчитывавших 170 стапелей.

Суда строились на верфях: Alabama Dry Dock Co, Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc, California Shipbuilding Corp, Delta Shipbuilding Co, J A Jones Construction Co (Brunswick), J A Jones Construction Co (Panama City), Kaiser Co, Marinship Corp, New England Shipbuilding Corp, North Carolina Shipbuilding Co, Oregon Shipbuilding Corp, Permanente Metals Co, St Johns River Shipbuilding Co, Southeastern Shipbuilding Corp, Todd Houston Shipbuilding Corp, Walsh-Kaiser Co.

Одна из верфей находилась в Портленде. Судостроительная корпорация «South Portland», переименованная 11 апреля 1943 года в «New England Shipbuilding», была создана в 1941 году для кораблестроения специальных грузовых судов типа «Liberty» для морской комиссии США. Верфь «Todd Bath» была создана в 1940 году для строительства 30 грузовых судов океанического класса для Великобритании, в 1942 году завершила контракт по строительству судов океанического класса и начала строить «Liberty».

Всего на «New England Shipbuilding» было построено 30 судов океанического класса и 236 судов типа «Liberty». Суда под гордым названием «Liberty» внесли огромный вклад в победу союзников и СССР над фашистской Германией. Про них написано во всех мемуарах моряков торгового флота, а те суда, которые СССР получил по ленд-лизу, работали в СССР до 1970-х годов. Среди «Liberty» были сухогрузы, танкеры, углевозы, перевозчики десанта, транспорта, самолетов и танков, и даже госпитали.

Liberty ships were cargo ships built in the United States during World War II. Though British in conception, they were adapted by the U.S. as they were cheap and quick to build, and came to symbolize U.S. wartime industrial output. Based on vessels ordered by Britain to replace ships torpedoed by German U-boats, they were purchased for the U.S. fleet and for lend-lease provision to Britain. Eighteen American shipyards built 2,751 Libertys between 1941 and 1945, easily the largest number of ships produced to a single design.

The production of these vessels mirrored, on a much larger scale, the manufacture of the Hog Islander ship and similar standardized types during World War I. The immense effort to build Liberty ships, the sheer number of ships built, and the fact that some of the ships survived far longer than the original design life of five years, make them the subject of much study.

The ships initially had a poor public image due to their appearance. In a speech announcing the emergency shipbuilding program, President Franklin D. Roosevelt had referred to the ship as “a dreadful looking object”, and Time magazine called it an “Ugly Duckling”. To try to assuage public opinion, 27 September 1941 was dubbed Liberty Fleet Day, as the first 14 “Emergency” vessels were launched that day. The first of these was SS Patrick Henry, launched by President Franklin D. Roosevelt. In remarks at the launch ceremony, FDR cited Patrick Henry’s 1775 speech that finished “Give me liberty or give me death”. Roosevelt said that this new class of ships would bring liberty to Europe, which gave rise to the name Liberty ship.

Liberty ships were built at seventeen shipyards located along the Atlantic, Pacific and Gulf coasts: Alabama Dry Dock Co, Bethlehem-Fairfield Shipyards Inc, California Shipbuilding Corp, Delta Shipbuilding Co, J A Jones Construction Co (Brunswick), J A Jones Construction Co (Panama City), Kaiser Co, Marinship Corp, New England Shipbuilding Corp, North Carolina Shipbuilding Co, Oregon Shipbuilding Corp, Permanente Metals Co, St Johns River Shipbuilding Co, Southeastern Shipbuilding Corp, Todd Houston Shipbuilding Corp, Walsh-Kaiser Co.

79–81. Мемориал пароходу «Liberty» и судовой верфи в Южном Портленде (штат Мэн).
4 октября 2011 г. Фото Светланы Ефремовой.

*Monument to the «Liberty» vessel and South Portland Shipbuilding Corporation (SPSC).
October 4, 2011. Photo by Svetlana Efremova.*



КОММЕНТАРИИ И БИБЛИОГРАФИЯ

¹Эрvasti С., Весанен Я. Финляндия в войне. 1939–1945. Военные события, определяющие факторы и последствия. – Вантаа, 2010. С. 4.

²Там же. С. 8–10; Жилин П.А. Как фашистская Германия готовила нападение на Советский Союз. – М., 1965. С. 12–16.

³Сейчас много споров о том, знало ли советское руководство о предстоящей войне. Безусловно, знало, более того, готовилось к ней. Первые сведения о плане «Барбаросса» Сталин получил через 8 дней после подписания Гитлером соответствующей директивы. Начальник стратегической военной разведки И.И. Ильичев в своих воспоминаниях говорил, что данные разведки о дислокации немецких войск вдоль линии фронта на момент нападения расходились с реальностью всего на две дивизии!

⁴Фалин В.М. Запад и Россия в XX веке: связь перемен // Стенограмма семинара в ИДК. Регнум. 2011. 28 авг.

⁵Эрvasti С., Весанен Я. Указ. соч. С. 8.

⁶Дитятев Г. Безотчетный ленд-лиз // Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны. – Архангельск, 2011. С. 62; Жуков Г.К. Воспоминания и размышления. – М., 1969. С. 356.

⁷Зимонин В. Ленд-лиз: как это было // Красная звезда. 2006. 26 окт.

⁸Ленд-лиз – система передачи США займы или в аренду военной техники, оружия, боеприпасов, снаряжения, стратегического сырья, продовольствия и других различных товаров странам – союзникам по антигитлеровской коалиции. Закон о ленд-лизе был одобрен Конгрессом США 11 марта 1941 года. Согласно этому документу президент получал полномочия передавать, обменивать, сдавать в аренду и займы вооружения и стратегические материалы правительству любой страны в том случае, если ее борьба против агрессии является жизненно важной для обороны Соединенных Штатов. Страны, получавшие помощь по ленд-лизу, подписывали с США двусторонние соглашения, в которых предусматривалось, что материалы, уничтоженные, утраченные или потребленные в ходе войны, не подлежат после ее окончания никакой оплате. Оставшиеся материалы, пригодные для гражданского потребления, должны быть оплачены полностью или частично на основе долгосрочных американских кредитов. Всего в период с 11 марта 1941 года по 1 августа 1945 года. США предоставили союзным странам по системе ленд-лиза материалов и услуг на сумму 46 млрд долларов, в том числе Великобритании и другим странам Британского Содружества, Советскому Союзу, Франции, Китаю, латиноамериканским странам. В первые пять месяцев Великой

Отечественной войны закон о ленд-лизе в отношении СССР не действовал. До этого момента поставки в СССР товаров по ленд-лизу осуществлялись в соответствии с англо-советским соглашением о взаимопомощи от 12 июля 1941 года из Великобритании. Уже в конце июля 1941 года в рамках этих поставок английский минный заградитель «Эдвенчур» доставил в Архангельск груз глубинных бомб и магнитных мин. А в августе 1941 года из Англии в северные порты СССР вышел первый конвой с грузами по ленд-лизу. За весь период Великой Отечественной войны из основных видов вооружений США и Англия поставили Советскому Союзу в соотношении с производимой в СССР боевой техникой и вооружениями по авиации 16,7 %, по танкам и САУ – 10,5, по артиллерии – около 2 % от общего объема производства нашей страны.

⁹Был заключен Пакт о ненападении между Японией и Россией в апреле 1941 года.

¹⁰Blond, G. Convois vers l'URSS. – Paris, Fayard, 1966. P. 10; Зимонин В. Указ. соч.; Паперно А.Л. Ленд-лиз. Тихий океан. – М., 1998. С. 8–10.

¹¹Морская миля равна приблизительно 1852 метрам.

¹²Blond, G. Указ. соч. С. 10.

¹³Иранская операция – совместная англо-советская операция Второй мировой войны по оккупации Ирана под кодовым наименованием «Операция „Согласие“» проводилась с 25 августа 1941 года по 17 сентября 1941 года. Ее целью являлась защита иранских нефтяных месторождений от возможного захвата их войсками Германии и их союзниками, а также защита транспортного коридора, по которому союзниками осуществлялись поставки по ленд-лизу для Советского Союза. Данные действия были предприняты в силу того, что, по оценкам политического руководства как Великобритании, так и СССР, существовала прямая угроза вовлечения Ирана на сторону Германии в качестве союзника во Второй мировой войне. В ходе Второй мировой войны шах Ирана Реза Пехлеви отказал Великобритании и Советскому Союзу в их просьбе разместить свои войска в Иране. Мотивируя свое участие в данной военной операции против Ирана, советское правительство ссылалось на пункты 5 и 6 действовавшего на тот момент Договора между Советской Россией и Ираном от 1921 года, которыми предусматривалось, что, в случае возникновения угрозы южным рубежам СССР, Советский Союз имеет право ввести свои войска на территорию Ирана.

¹⁴В ходе операции вооруженные силы союзников вторглись в Иран, свергли шаха Резу Пехлеви и установили свой контроль над железными дорогами и нефтяными месторождениями Ирана. При этом войска Великобритании оккупировали южный Иран, а войска СССР оккупировали северный Иран.

Через порты Ирана, железную дорогу осуществлялись и все иранские национальные перевозки. Кроме того, значительное время требовалось для перегрузки и транспортировки поставок, как по сухопутным магистралям, так и по Каспию. Только после восстановления свободного судоходства по Средиземному морю, после капитуляции Италии путь значительно сократился, а стали возможны поставки по ленд-лизу через порты Черного моря.

¹⁵Тенебаум Б. Гении власти. Великий Черчилль. – М., 2011. С. 274.

¹⁶Вайнер Б.А. Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. – М., 1989. С. 47; Эрвасти С., Весанен Я. Указ. соч. С. 13.

¹⁷Вайнер Б.А. Там же. С. 9.

¹⁸Дитятев Г. Указ. соч. С. 62–63.

¹⁹Караван пришел в составе 7 транспортов, одного датского «Alchiba» и шести из Великобритании «Elneh», «Lancastrian Price», «Llanstephan Castle», «New Westminster City», «Ternate» и «Alders dale», который был потоплен в конвое 17 подлодкой 457.

²⁰Тенебаум Б. Указ. соч. С. 275.

²¹Офицером в оперативном управлении Британского Адмиралтейства, ведавшим проводкой конвоев в СССР, в то время был P.Q. Edwards. Его инициалами и стали обозначать конвои, шедшие в восточном направлении.

²²«После страшного финала конвоя PQ-17 с целью дезинформации немецкой разведки с осени 1942 года литеры изменились на JW (при переходе в СССР) и RA (обратный маршрут), а цифры значительно "переписали" в сторону увеличения с целью дезинформации немцев». – Супрун М.Н. Указ. соч. С. 40.

²³В конвое потерял корабль сопровождения «Matabele», который был торпедирован подводной лодкой U-454. Погибло 198 человек, ранено 2.

²⁴Погиб корабль сопровождения «Shera» – перевернулся во время шторма. Все члены экипажа погибли.

²⁵Переход каравана PQ-13 проходил с 10 по 31 марта 1942 года. Были потеряны панамские транспорты «Raceland» во время бомбардировки и «Bateau» – потоплен истребителем Z-26, американский «Effingham» торпедирован лодкой U-435, британские транспорты «Empire Ranger» и «Empire Starling» бомбардированы самолетами, а «Induna» подлодкой U-376.

²⁶Конвой был в пути с 10 апреля по 5 мая 1942 года. Потеряны транспорты американский «Alcoa Cadet», подорвался в порту на mine, и три британских «Botavon», «Cape Corso» бомбардированы с самолетов, «Jutland» потоплен подлодкой U-251. Военный корабль эскорта «Punjabi» столкнулся с линкором «King George V».

²⁷Караван передвигался с 28 апреля по 7 мая 1942 года. Во время перехода подводной лодкой U-589 потоплен транспорт «Циолковский», водоизмещение 2847 т, 1935 года постройки.

²⁸В своем последнем походе «Эдинбург» сопровождал конвой QP-11, который вышел из Мурманска 28 апреля 1942 года. Корабль имел на борту ценнейший груз – золото, которое являлось частичной оплатой советских закупок в Великобритании и США, произведенных сверх программы ленд-лиза. Всего на судно было погружено, согласно сохранившимся документам, 93 деревянных ящика, в которых содержалось 465 слитков золота весом 5534603,9 грамма (195 548 унций). 30 апреля (по другим сведениям, 1 мая) в 187 милях к северу от Мурманска «Эдинбург» был торпедирован немецкой подводной лодкой. По свидетельствам очевидцев, первая торпеда повредила винторулевой комплекс, в результате чего крейсер потерял мореходность. Были попытки отбуксировать корабль обратно в Мурманск, однако во время второй атаки крейсер получил пробоину в правом борту, но оставался на плаву. Было принято решение снять экипаж, а корабль затопить, чтобы груз не достался врагу. Корабль затонул вместе с золотом на глубине примерно около 260 м. Все члены экипажа, 750 человек, были доставлены в Мурманск. Идея поднятия золота с затонувшего крейсера возникла сразу же, как только появились технические возможности осуществления этой операции. Работы начались 9 мая 1981 года. Всего был поднят 431 слиток золота общим весом 5129,3 кг. Из-за усталости водолазов и ухудшения погоды 5 октября было принято решение прервать работу по подъему груза. 9 октября 1981 года судно «Стефани-турм» пришло в порт Мурманск с поднятым золотом. Оставшуюся часть золота поднимали через пять лет, в сентябре 1986 года. Контракт на спасение груза был подписан с той же фирмой «Джессон Марин Рикавериз». Для подъема золота использовалось судно «Диипвотер-2». Было поднято 29 слитков весом 345,3 кг. Пять слитков золота весом 60 кг остались лежать на дне Баренцева моря. – В. Мерцалов. Золотой груз «Эдинбурга» // Вокруг света. 1987. № 4, апр.; О.А. Крымцев, Л.Л. Злобин. Золото с крейсера «Эдинбург». – М., 1982; Операция «Эдинбург» // Правда. 1981. 11 сент.; Страховое акционерное общество ИНГОССТРАХ. Исторический очерк к 50-летию деятельности. – М., 1997. С. 122–131.

²⁹Московская битва была самой масштабной, и ее можно без преувеличения назвать самым тяжелым сражением Второй мировой войны. В ней участвовали более 1,9 млн человек с немецкой стороны и 1,25 млн со стороны СССР и огромное количество техники. К примеру, в Сталинградской битве: с советской стороны участвовало 1,14 млн человек, с немецкой – 877 тыс. человек, а в Курском сражении – со стороны СССР – 1,9 млн человек, немецкой – 750 тысяч.

В ходе оборонительного этапа Московской битвы советское командование навязало противнику «войну на истощение» (когда в бой бросается «последний батальон», который должен решить исход сражения). Но если в ходе битвы все резервы немецкого командования были исчерпаны, советское командование сумело сохранить основные силы (из стратегических резервов в бой были введены только 1-я Ударная армия и 20-я армия). Командующий немецкой 2-й танковой армией Г. Гудериан так записал в своем резюме: «Наступление на Москву провалилось. Все жертвы и усилия наших доблестных войск оказались напрасными. Мы потерпели серьезное поражение, которое из-за упрямства верховного командования повело в ближайшие недели к роковым последствиям. В немецком наступлении наступил кризис, силы и моральный дух немецкой армии были надломлены». Ощувив перелом в ходе сражения, советское командование отдало приказ на контрнаступление. В ходе сражения немецкие войска потерпели ощутимое поражение. В результате контрнаступления и общего наступления они были отброшены на 100–250 км. Полностью были освобождены Московская, Тульская и Рязанская области, многие районы Калининской, Смоленской и Орловской областей. В то же время противник сумел сохранить фронт и Ржевско-Вяземский плацдарм. Советским войскам не удалось разгромить группу армий «Центр». Таким образом, решение вопроса об обладании стратегической инициативой было отложено до летней кампании 1942 года. – Чуйков В.И. Сражение века. – М., 1975, С. 81–82; Чуйков В.И. От Сталинграда до Берлина. – М., 1980. С. 178–180; Liddel Hart, B. *Great Strategic Decisions. – History of the Second World War. Great Britain, 1969. Vol. 8/ P. 3231–3238*; С.П. Платонов, Н.Г. Павленко, И.В. Паротькин. *Вторая мировая война 1939–1945 гг. Военно-стратегический очерк. – М., 1958. С. 28–45*; Jukes, G. *The Perils of Peace. Postwar Russia. – History of the Second World War. Great Britain, 1969. Vol. 7. P. 2725–2729*; Craig, W. *Enemy at the Gate. The battle for Stalingrad. – N. Y., 1973. P. 45*; Liddell Hart, B.H. *The Other Side of the Hill. – London, 1951. P. 314*; Рейнгардт К. *Поворот под Москвой. Крах гитлеровской стратегии зимой 1941/42 года. – М., 1980. С. 128.*

³⁰Halder, F. *Kriegstagebuch. Tägliche Aufzeichnungen des Chefs des Generalstabes des Heeres 1939–1942. – Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag, 1962–1964*; Shirer, W. *The end of a Berlin Diary. London, 1947*; Bekker, C. *The Luftwaffe War Diaries. – N. Y., 1964. P. 556.*

³¹Ефремова Н. Страна здоровья: страницы истории архангельского спорта. – Архангельск, 2010. С. 54–55. 140–142.

³²Дитятев Г. Указ. соч. С. 26; Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой

Отечественной войны 1941–1945 гг. – М., 1976. Т. 2. С. 199–224; Оружие Победы. – М., 1987. С. 218, 224.

³³Там же. С. 61–65.

³⁴Считаю необходимым привести некоторые выдержки из дневника Ф. Гальдера от 13 сентября 1941 года (84-й день войны). «Выдержка из одобренной фюрером Памятки ОКВ о стратегическом положении в конце лета 1941 года: 1. В настоящий момент еще нельзя предусмотреть, какое количество сил сможет быть высвобождено с Восточного фронта с наступлением зимы, и какое потребуются для ведения операций в будущем году. 2. В случае если кампания на Востоке не приведет в течение 1941 года к полному уничтожению советских войск, с возможностью чего уже давно считается верховное командование, это окажет следующее военное и политическое влияние на общую обстановку: а) возможность нападения японцев на Россию станет сомнительной, но в то же время Америка может дать Японии непосредственный повод для нападения (невероятно!); б) невозможно будет воспрепятствовать сообщению России и Англии через Иран; ...Наряду с этим наши противники, установив связи с Россией через Иран, будут поддерживать ее волю к сопротивлению с целью не дать германским вооруженным силам проникнуть к нефтяным районам Кавказа. (Все вышеизложенное является вероятными планами нашего англосаксонского противника.)

Наши решения. Целью остается разгром Англии и принуждение ее к миру. Одной авиации для решения такой задачи недостаточно. Главные способы достижения этой цели – вторжение и осада.

Вторжение – верное средство быстрого окончания войны! Предпосылки для вторжения: а) господство в воздухе; б) массовое применение против английско-го флота самых эффективных боевых средств, имеющихся в настоящее время, с целью помешать англичанам успешно бороться с нашим морским транспортом; в) массовое производство высококачественных самоходных десантных барж; г) создание крупных парашютных и посадочно-десантных войск.

Все это можно осуществить только при условии изменения планов производства других видов вооружения. Необходимое время – до конца лета 1942 г. Дальнейшее вооружение и оснащение следует поставить в зависимость от того, будем ли мы наступать на Англию на периферии или непосредственно вторгнемся на острова. Средства наступления будут исключительно разнообразными. Решение следовало бы принять уже теперь, но это пока еще невозможно. Производство вооружения должно быть налажено так, чтобы имела возможность осуществления любого из указанных вариантов.

Блокада: Необходимо ежемесячно топить суда противника общим водоиз-

мещением до 1 млн т. Командование ВМС намерено использовать крупные разведывательные силы и авиаэскадру «Атлантика» для борьбы с каботажным судоходством и на коммуникациях в открытом море. Ожидается массированное применение новых авиационных мин и торпед, продолжение систематических налетов на гавани и верфи. Эти планы не могут быть реализованы в полном объеме в течение 1942 года. Блокада Англии достаточно крупными силами авиации может быть начата только после того, как будет в основном закончена Восточная кампания, а авиация восстановлена и увеличена. По мнению командования ВМС, для выполнения этих планов крайне необходимо путем овладения новыми стратегически выгодными морскими базами улучшить условия для успешного продолжения битвы в Атлантике. Такими выгодными базами могут явиться Бизерта, Феррол, Кадикс, Гибралтар, Касабланка, Дакар. Для захвата этих баз необходимо полное согласие со стороны Испании или Франции. Испания, по-видимому, поддастся нашему давлению. Что же касается Французской колониальной империи, то никаких средств для оказания нажима на нее нет, ибо полной оккупацией Франции мы только создадим условия для перехода французского флота и французских колоний к противнику... Общие выводы. Англия преследует две основные политические и военные цели. Установлением в Иране непосредственной связи с советской Россией она хочет поддержать волю России к сопротивлению и помешать вступлению немецких войск в нефтеносные районы Кавказа, а также рано или поздно овладеть Западной и Северной Африкой в качестве районов для развертывания дальнейшей борьбы. Испания и Турция должны по меньшей мере оставаться нейтральными. Отсюда в плане дальнейшего ведения войны мы должны руководствоваться следующим:

1. Разгром России является ближайшей и решающей целью войны, для достижения которой следует использовать все силы, не являющиеся необходимыми на других фронтах. Поскольку эта цель не будет полностью достигнута в течение 1941 года, продолжение Восточной кампании в 1942 году должно стоять сейчас на первом месте в нашем планировании. Захват территории на южном крыле Восточного фронта даст большие политические и экономические дивиденды...
2. Только после исключения России как военного фактора можно будет при возможной поддержке Франции и Испании начать в крупных масштабах борьбу против Англии на Средиземном море и в Атлантическом океане. Однако даже в том случае, если Россия в основном будет разгромлена в этом году, мы будем иметь соответствующие сухопутные войска и авиацию для решающих операций на Средиземном море, в Атлантическом океане и на территории собственно Испании только весной 1942 года...

Исходя из всего вышесказанного можно заключить, что большее количество подводных лодок, поддержанных авиацией, может быть использовано для успешной осады Англии только будущей весной. Вторжение в Англию может серьезно встать на повестку дня только тогда, когда, несмотря на разгром России, все средства склонить Испанию или Францию к участию в войне на стороне держав оси окажутся испробованными, а битва в Атлантике и на Средиземном море не приведет к такому успеху, чтобы поражение Англии стало вполне очевидным». – Halder, F. Kriegstagebuch. Tägliche Aufzeichnungen des Chefs des Generalstabes des Heeres 1939–1942. – Stuttgart: W. Kohlhammer Verlag, 1962–1964. P. 58–60.

³⁵Tippelskirch, K. Geschichte des Zweiten Weltkrieges. – Bonn, 1954. P. 458.

³⁶По мнению Дадли Поупа А., Гитлер считал Норвегию «полем судьбы», местом, где по скандинавской мифологии разыгрывается последняя битва богов. О том, как происходили события по усилению норвежского рубежа, вам, читатель, расскажет сам автор: «В первые недели 1942 года стало ясно, что Германия окончательно увязла в войне против России. Сильнейшие зимние морозы стали лучшими союзниками русских. К этому времени грузы из всей империи и из Америки поступали в Великобританию, несмотря на усилия немецких подводных лодок. Англичане вели жестокие бои в Ливии и Абиссинии. Они проводили рейды командос на занятую немцами территорию Европы. Это были не более, чем булавочные уколы, способные только разозлить немцев и вынудить их постоянно находиться в напряжении. Однако рейды в Норвегию серьезно встревожили Гитлера. Его воображение подогревали слухи. Вдобавок Редер несколько неосторожно высказал свое мнение относительно Норвегии, и Гитлер уверился в том, что союзники неминуемо высадятся там. Ни Кайтель, ни Йодль не смогли его переубедить. Или просто не захотели. Следствием такого вторжения стало бы объединение западных союзников и России. Это бы замедлило наступление немцев на Восточном фронте. И как он должен отражать эту угрозу? Гитлер полагал, что сделать это довольно просто. Самое главное – не отвлекать танки, пушки и солдат с Восточного фронта. Существовало три способа защитить Норвегию. Первый – это удар по британским морским коммуникациям. Второй – удар по британским городам и заводам. Третий – удар по десанту у берегов Норвегии или в самой Норвегии. Первые два способа уже использовались, поэтому оставалось только усилить флот и авиацию в Норвегии. Именно флот и люфтваффе должны были взять на себя ответственность за оборону страны. Крайне недовольный Редер прибыл со своим штабом на совещание 19 января 1942 года и сказал, что лично он не хотел бы брать на себя инициативу прорыва через Ла-Манш, однако со-ответствующие планы подготовлены... Гитлер не стал дожидаться выступления

экспертов и изложил свое решение, которое уже принял: "На основании полученных сведений и с учетом растущей недоброжелательности Швеции я опасаясь крупно-масштабного совместного русско-норвежского наступления в Норвегии. Если крупное соединение крейсеров и линкоров, практически весь германский флот будет базироваться на побережье Норвегии, то вместе с люфтваффе он внесет решающий вклад в защиту этой зоны. Поэтому я решил перебросить основные силы германского флота именно туда"». – Pope, D. 73 NORTH. The Battle of The Barents Sea. – London: Weidenfeld And Nicolson, 1958. P. 117–119.

³⁷«Получив солидное подкрепление, немцы с марта 1942 г. оказывали все возрастающее сопротивление движению союзных конвоев. Своего апогея атаки достигли в период операций по проводке конвоев PQ-16, PQ-17, PQ-18. В это время в Северной Норвегии были полностью сконцентрированы три группы 30-й бомбардировочной эскадры "Орлиная", две группы 26-й эскадры колесных и отряд поплавковых торпедоносцев. Их действия обеспечивали дальние разведчики Fw-200 "Кондор" из состава I группы 40-й эскадры, два отряда разведчиков Ju-88 и значительные силы морской авиации, в том числе летающие лодки-разведчики "Блом унд Фосс-138". В пределах радиуса действия их прикрывали две группы Me-109 и отряд Me-110. К сожалению, в нашем распоряжении имеются точные данные о численности самолетов 5-го ВФ только на 1 июля 1942 г. Для атак на PQ-17 имелось: бомбардировщиков Ju-88-103 и Ju-87-30, торпедоносцев He-111-42 и He-115-15. Дальних разведчиков Fw-200-8, Ju-88-22, БФ-138-44. Примерно такие же силы были задействованы против PQ-16, а в сентябре число торпедоносцев увеличилось на 35 машин Ju-88. Наличие крупных сил позволяло гитлеровцам совершать массированные налеты на конвои. Так, против конвоя PQ-16 было сделано 228 вылетов бомбардировщиков Ju-88, 51 вылет He-111 и 9 вылетов He-115, а также 33 вылета Ju-87 и 86 вылетов разведчиков. По конвою PQ-17 бомбардировщики совершили 130 вылетов, торпедоносцы He-111 43 и He-115 29 вылетов. В промежутках между конвойными операциями 30-я эскадра наносила удары по Мурманску и Архангельску. Конечно, действия Люфтваффе не проходили безнаказанно. Если при атаках на PQ-16, PQ-17 немцами было потеряно по 7 машин, то конвой PQ-18 обошелся гитлеровцам в 42 торпедоносца и бомбардировщика. Кроме того, удары советских ВВС по базам в Северной Норвегии были столь эффективны, что вынужден был вмешаться сам рейхсмаршал Геринг. 27 июня 1942 г. он дал указания усилить маскировку и защиту самолетов на аэродромах, так как потери от русских бомбардировщиков достигли неприемлемых размеров». – Ларинцев Р. «Юнкерсы» рвутся к конвоям // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 1. – М., 1991. С. 19–20. По данным ОЦВМА.

Ф. 20. Д. 17881. Л.198 об. Супруном М.Н. и Ларинцевым Р.И. были оформлены материалы по типам самолетов и аэродромам базирования. См. приложение № 8. Ист: Супрун М., Ларинцев Р. Пятый флот Люфтваффе в небе Заполярья: взгляд из России // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. – М., 2000. С. 44.

³⁸Rise and Fall of the German Air Force 1933–1945. – London, 1987. P. 114.

³⁹Немцы в качестве военных баз использовали норвежские фиорды, добраться до якорных стоянок таких баз – что с моря, что с воздуха было практически не возможно. Опасность для русских конвоев состояла в том, что британские эскорты могли сражаться с подводными лодками и самолетами, но победить в битве с немецкими линкорами были не в состоянии. Для этого требовались крупные английские корабли, которые сопровождали конвои в качестве дальнего прикрытия, но не рисковали подходить близко к берегу из-за опасения попасть под удар немецкой авиации. Поэтому суда конвоя были практически беззащитны перед линкорами немцев, которые в любой момент могли выскочить из фиордов и нанести смертельный удар, потопив весь караван. Вес снаряда одного 280-мм орудия, например, линкора «Адмирал Шеер» составлял четверть тонны. Снаряды «Тирпица» весили в четыре раза больше.

⁴⁰Кучепатов Ю.Н. Огненные мили. – Архангельск, 1978. С. 44.

⁴¹См. карту на с. 44–47.

⁴²Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. – М., 1975. С. 226.

⁴³Лунд П., Ладлэм Г. PQ-17 – конвой в ад. – М., 2003. С. 3–4.

⁴⁴Тенебаум Б. Указ. соч. С. 277.

⁴⁵Sechs-Tage-Schlacht im Nördlichen Eismeer// Signal. 1942. August, 2.

⁴⁶Blond, G. Указ. соч. С. 40.

⁴⁷Тенебаум Б. Указ. соч. С. 275.

⁴⁸Ефремова С.А. Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны. – Архангельск, 2011. С. 16–19.

⁴⁹Blond, G. Указ. соч. С. 21.

⁵⁰Экипировка состояла из пары обычных морских сапог, ярко-желтого непромокаемого, прорезиненного комбинезона с капюшоном той же толщины, что и сапоги. Под комбинезон, защищавший одинаково хорошо и от перегрева и от переохлаждения, поддевалась обычная одежда, а поверх ее надевался легкий капюшковый спасательный жилет. Обшлага рукавов и комбинезона были достаточно гибкими и позволяли рукам свободно сгибаться и разгибаться. Воротник комбинезона плотно стягивался двойным ремнем.

⁵¹См. приложение № 1.

⁵²См. приложение № 2.

⁵³Голубкович Р.П. Война на Севере // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 2. – М., 1996. С. 76–77.

⁵⁴Данные в разных источниках отличаются.

⁵⁵Эскортировался сначала только британским тральщиком «Хазард» и четырьмя траулерами, но через несколько дней эскорт был значительно усилен.

⁵⁶Шофилд Б. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне. – М., 2003. С. 86–87.

⁵⁷Туманные буи – похожие на плот устройства, создававшие при буксировке за судном бурн воды, которыми суда снабжались для спуска с кормы во время тумана. Это позволяло идущему сзади судну держать свой нос около буксируемого перед ним буя и сохранять таким образом строй, не видя идущего впереди корабля.

⁵⁸Шофилд Б. Указ. соч. С. 87.

⁵⁹Sechs-Tage-Schlacht im Nördlichen Eismeer// Signal. 1942. August, 2.

⁶⁰«Постройка "City of Joliet" обернулась в полтора миллиона долларов. Прибавьте к этому стоимость груза – вот вам еще пять миллионов. Капитан сухогруза долго не мог свыкнуться с мыслью, что вверенное его заботам богатство может пойти ко дну. Однако уже на рассвете 28 мая стало ясно: судно придется покинуть – это неизбежно. Корпус "City of Joliet" в продольном сечении был разделен на семь водонепроницаемых переборок. Под напором забортной воды, хлынувшей в пробоину в носовой части судна, две из них были разворочены, а третью заклинило. И мощности насосов явно не хватало, чтобы откачать всю воду: ведь она, напомним, поступала и через разошедшиеся швы бортовой обшивки, неумолимо заполняя машинное и котельное отделения. Если бы сдала еще и третья носовая переборка, "City of Joliet" ушел бы под воду в считанные секунды – в результате взорвались бы паровые котлы, и судно разнесло бы на куски. Эвакуация проходила организованно, без паники. Теперь, когда самолеты убрались прочь, большинство членов экипажа покидало судно со щемящей тоской еще и потому, что с собой им разрешалось взять только самое необходимое: документы и кое-что из белья, – а все остальное, в том числе некоторые личные, памятные вещи, дорогие сердцу каждого моряка, пришлось оставить. Странная штука человеческая натура: еще каких-нибудь двенадцать часов назад люди помышляли лишь о том, как спасти свою жизнь, теперь же им было жаль каких-то безделушек. Сухогруз погружался в воду все глубже. Наконец прозвучала команда покинуть судно... "City of Joliet" затонул в Северном Ледовитом океане 28 мая 1942 года в 8 часов со всем грузом – самолетами,

танками, машинами, боеприпасами и взрывчаткой. Его экипаж благополучно перебрался на борт корвета "ROSELYS"». Blond, G. Convois vers l'URSS. – Paris, Fayard, 1966. P. 60.

⁶¹За совершенный подвиг капитан Афанасьев, первый помощник капитана Петровский и матрос 1-го класса Аказенок были удостоены звания Героев Советского Союза. Почти все члены экипажа были награждены орденами и медалями.

⁶²25 мая на горизонте на низкой высоте появилось восемь приближавшихся к конвою бомбардировщиков, а высоко в небе над ним появились двенадцать пикирующих бомбардировщиков «Юнкерс-88». Один за другим они начали пикировать на суда конвоя. Один самолет пролетел совсем близко от «Carlton», и зенитчики последнего открыли по нему интенсивный огонь из автоматов. По самолету, до того как он загорелся, было сделано около пятисот выстрелов. В метре от борта в воду упали бомбы, сначала они погрузились метров на пять, затем одна за другой взорвались. Судно подбросило вверх, «как яичную скорлупу». Все паропроводы судна были повреждены. К парализованному «Carlton» подошли два английских эсминца из сил охранения, они получили приказ потопить судно, поскольку оно задерживает корабли охранения конвоя. К тому времени конвой уже скрылся за горизонтом, и поэтому капитан Хансен попросил оставить около его судна какой-нибудь корабль охранения. Командир сил охранения распорядился оставить с «Carlton» траулер «Nortern Wave», чтобы последний отбуксировал судно обратно в Исландию. Через 12 часов американцы обнаружили на горизонте самолет, готовящийся к атаке, траулер открыл по немецкому самолету огонь. «Carlton» тоже сделал по нему восемнадцать залпов из 100-мм орудия. Судно дошло до Исландии 30 мая, где встало на ремонт для выхода в море со следующим конвоем PQ-17. – Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. – М., 1971. С. 358.

⁶³Б. Сафонов погиб во время своего 234 боевого вылета, в своем 34-м воздушном бою, в котором три советских летчика вступили в бой с 45-ю самолетами немцев. О летчике адмирал А. Головкин сказал, что Северный Флот потерял выдающегося летчика и удивительно талантливого офицера. – Архангельск и его торговый флот. Сборник извлечений из публикаций. – Архангельск, 2010. С. 147.

⁶⁴См. приложение № 4.

⁶⁵Судно находилось на ремонте на заводе № 402 с 1 июля по 13 сентября 1942 года. Ушло обратным караваном под № PQ-14.

⁶⁶Судно находилось на ремонте на заводе № 402 с 1 июля по 28 августа 1944 года. Ушло обратным караваном под № RA 59A.

⁶⁷Летом 1942 года три транспорта из PQ-16 «Щорс», «Аркас», «Революционер» в составе каравана должны были пройти Северным морским пу-

тем в море Лаптевых, но ледовая обстановка не позволила выполнить задание, конвой вернулся к Новой Земле. С четырьмя тральщиками он должен был проследовать к Белушней губе, а далее самостоятельно в Исландию и Англию. 14 октября 1942 года «Щорс» вышел в пролив Югорский Шар, где подорвался на акустической мине, в результате взрыва в бортовой обшивке образовались трещины, а ниже ватерлинии пробоина. Пароход на буксире повели к мысу Дьяконова на мелководье, где с него были сняты боезапас, продовольствие и навесное оборудование. 17 октября 1942 года команда покинула судно и на транспорте «Волга» была доставлена в Архангельск. – Гибель парохода «Щорс» // Полярные конвои, воспоминания участников. – СПб., 2005. С. 126.

⁶⁸См. приложение № 5.

⁶⁹Данные независимого портала «Северный флот».

⁷⁰Шмигельский Л.Г. Молотовский завод № 402 и северные конвои// Северные конвои. Вып. 3. – М., 2000. С. 74.

⁷¹См. приложение № 7.

⁷²Причины гибели конвоя PQ-17 описаны Д. Ирвингом в труде «Разгром конвоя PQ-17». Книга была запрещена в Великобритании.

⁷³Ирвинг Д. Указ. соч. С. 361.

⁷⁴Кучепатов Ю.Н. Последний конвой из серии PQ // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. № 3. 2000. С. 26.

⁷⁵Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. – М., 1976. Т. 1. С. 51–66.

⁷⁶Тенебаум Б. Указ. соч. С. 277.

⁷⁷До своей поездки в Москву Черчилль пытался объяснить Сталину, почему была прекращена отправка караванов. Отказ от проводки конвоев был воспринят как «измена общему делу». В попытке решить проблему Черчилль предложил Британскому Адмиралтейству план: собрать военную группировку из современных линкоров, авианосцев и эсминцев, пройти путем арктических конвоев и расчистить путь от Исландии до Мурманска. Адмиралтейство на план Черчилля вынесло вердикт, что в случае принятия данного плана необходимо: 1. прекратить или сократить все операции в Атлантике, но это поставит под угрозу снабжение Британии сырьем и продовольствием; 2. будет потеряна надежда на спасение Мальты, так как истребители туда доставляются авианосцами, которые будут задействованы на Севере; 3. планируемая высадка войск в Северной Африке окажется под угрозой, так как движение транспортов из-за недостаточности

эскортот придется прекратить. После вердикта Адмиралтейства Черчилль решил лететь в Москву. – Тенебаум Б. Указ. соч. С. 289.

⁷⁸Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. – М., 1981. С. 86.

⁷⁹Smith, P.C. Arctic Victory. The Story of Convoy PQ18. – London: William Kimber, 1975. P. 531.

⁸⁰История Второй мировой войны 1939–1945. – М., 1975. Т. 5. С. 262.

⁸¹Всего в 1941–1945 годах в северные порты союзники направили 41 конвой в составе 839 судов, из которых к месту назначения прибыл 741 транспорт. На переходах погибло 61 судно, вернулось в порты 37. Из советских портов вышло 36 конвоев в составе 738 судов, из них прибыло в порты назначения – 699, погибло – 30, вернулось обратно – 8. 13 транспортов погибло на стоянках и в одиночном плавании. Среди эскортного сопровождения погибли 22 боевых корабля союзников, в том числе 2 крейсера и 7 эсминцев. Через северные порты в СССР доставлено: 4909 самолетов, 7764 танка, 1357 пушек и другие военные материалы. – Поморская энциклопедия. – Архангельск, 2001. Т. 2. С. 195.

⁸²Schofield, B.B. The Russian Convoys. – London: B.T. Batsford Ltd., 1964. P. 244.

⁸³School children are sponsors at triple ship launching. Fourth liberty Craft is christened in West yard at South Portland // Portland Press Herald. 1942. 28 December.

⁸⁴В зависимости от источника количество погибших судов может различаться. По данным В. Ruegg, A. Hague (Convoys to Russia 1941–1945 гг.) и Schofield B.B. (The Russian Convoys.), в конвоях погибло 47 американских, 26 английских, 11 русских, 8 панамских и 1 голландское судно.

⁸⁵Hitler's Luftwaffe by Wood T. and Cunston B. – London, 1977. P. 82; Mackay, K.J. Panzer Divisions. The Mailed Fist. – N. Y., 1968. P. 17; Colonel Leyderray, E. The German Defeat in the East. – London, 1952. P. 117; Orgill D. T-34. Russian Armor. – History of World War II. – N. Y., 1971. P. 3–34.

⁸⁶Sherwood R.E. Roosevelt and Hopkins. N. Y., 1948. P. 845.

⁸⁷Поморская энциклопедия. Том. 1. С. 80.

⁸⁸Супрун М. Указ. соч. С. 106.

⁸⁹По данным Аналитической записки к отчету о работе Инженерного управления НКВТ (Наркомат внешней торговли) СССР, в г. Мурманске за период Великой Отечественной Войны (1941–1945 гг.). Раздел 1 – 1941–1945 гг.

⁹⁰Материалы из аналитических записок инженерного управления НКВТ СССР по обработке импортного вооружения за период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов.

⁹¹Супрун М., Ларинцев Р. Пятый флот Люфтваффе в небе Заполярья: взгляд из России // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. – М., 2000. С. 44.

⁹²«Мессершмитт Bf-109» (нем. Messerschmitt Bf-109) в литературе часто называется как Me-109 – немецкий одномоторный самолет, стоявший на вооружении люфтваффе перед и во время Второй мировой войны. Использовался в качестве истребителя, истребителя-перехватчика, высотного истребителя, истребителя-бомбардировщика, самолета-разведчика. По количеству произведенных (по состоянию на апрель 1945 года) машин – 33984 шт. является самым массовым самолетом-истребителем в истории.

⁹³Самолет Ju-87 («Юнкерс-87») представляет собой одномоторный двухместный пикирующий бомбардировщик с крылом типа «обратной чайки» и с неубирающимся шасси, на котором установлены воюющие сирены. Он имеет только наружную бомбовую нагрузку и мелкокалиберное стрелковое оружие защиты. На вооружение самолет поступил в 1937 году. С тех пор он подвергался неоднократным изменениям, сохранив, однако, все свои характерные особенности.

⁹⁴Немецкий самолет «Heinkel» (He-111) – один из самых знаменитых бомбардировщиков. Рабочие фирмы «Хейнкель» за характерную форму крыльев называли его «летающей лопатой» («Fliegende Schaufel»). Летчики окрестили этот самолет «мальчиком на побегушках» («Maedchen fuer alles») за то, что он использовался для решения самых разнообразных задач. He-111 поднял на большую высоту престиж люфтваффе на международной арене. Успешное применение самолета в Испании вызвало у английских и французских политиков своеобразный психоз страха и вынудило их пойти на значительные уступки Гитлеру. He-111 прошел всю Вторую мировую войну и был, вместе с Ju-88, основным немецким бомбардировщиком люфтваффе.

⁹⁵Самолет «Дорнье» (Do-18) был разработан в 1934 году как трансокеанский почтовый самолет для авиакомпании «Люфтваганза». Он сохранил основной металлический корпус и стабилизирующие «жабры», характерные для ранних самолетов, но имел более высокие аэродинамические характеристики. Опытный самолет Do-18A с двумя дизельными двигателями совершил свой первый полет 15 марта 1935 года. Позднее, когда на этот самолет были установлены двигатели BMW 132N, он получил обозначение Do-18L и 21 ноября 1939 года совершил первый полет с этой силовой установкой. Do-18 поступил на вооружение люфтваффе как береговой разведчик.

⁹⁶Одним из наиболее удачных немецких самолетов времен Второй мировой войны был «Шторьх» («Аист»); при встречном ветре 40 км/ч мог «зависать» в воздухе без потери управляемости. Созданный по спецификации 1935 года как легкий

связной и разведывательный самолет, Fi-156 впервые поднялся в воздух весной 1936 года и был принят на вооружение в 1937 году.

⁹⁷Двухместный самолет «Хеншель» (Hs-126) в годы Второй мировой войны использовался как ближний разведчик, артиллерийский корректировщик, легкий бомбардировщик и, наконец, буксировщик грузовых планеров. Самолеты Hs-126 в составе немецкого легиона «Кондор» принимали участие в Гражданской войне в Испании, активно использовались для ведения ближней разведки на начальном этапе Второй мировой войны, однако малая скорость и практически полное отсутствие броневой защиты заставили перенацелить эти самолеты на ведение ночной разведки и на выполнение таких задач, как борьба с партизанами и буксировка грузовых планеров. Хотя Hs-126 сняли с производства еще в январе 1941 года, самолет использовался различными подразделениями люфтваффе практически до конца войны.

⁹⁸Учебно-тренировочный бомбардировщик и разведчик, а также легкий транспортный самолет. Двухмоторный цельнометаллический подкосный моноплан с убирающимся шасси. Спроектирован в 1933–1934 годах. в КБ «Фокке-Вульф флюгцойгбау» под руководством К. Танка как многоцелевой военный самолет.

⁹⁹Самолеты Ag-196 в годы Второй мировой войны использовались при выполнении самых разнообразных задач: от ведения разведки до сопровождения конвоев кораблей и борьбы с гидросамолетами противника. Применялись они и для поиска и уничтожения подводных лодок, при этом наибольшего успеха достигли два самолета, которые 5 мая 1940 года принудили сдаться в плен английскую подводную лодку, из-за повреждений потерявшую способность к погружению. Кроме люфтваффе, самолеты Ag-196 состояли на вооружении ВВС Болгарии и Румынии. Ag-196 выпускался до 1943 года фирмой «Арадо», а также подключившимися к производству с началом войны французской фирмой SNCA и голландской фирмой «Фоккер».

¹⁰⁰Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном театре с 01.01.1942–30.06.1942 гг. – СПб., 1999.

¹⁰¹Там же.

¹⁰²Паперно А.Л. Ленд-лиз. Тихий океан. – М., 1998. С. 8–10.

¹⁰³Пузырев В. Ленд-лизовские поставки в Россию через Тихий океан // Ленд-лиз и Россия. – М., 2006. С. 160.

¹⁰⁴Schofield, B.B. The Russian Convoys. – London: B.T. Bats ford Ltd., 1964. P. 244.

СОДЕРЖАНИЕ

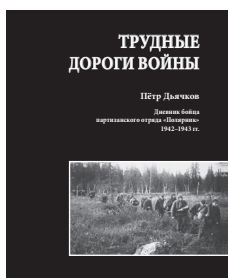
Д.А. Акишев. Помощь союзников	3
С.А. Ефремова. Хроника шестидневной битвы PQ-16.....	32
Заключение.....	78
Приложения	100
Литература	118
Комментарии и библиография	158

Издательский дом «Вера»
Государственный архив Архангельской области
Архангельский областной краеведческий музей
Областная научная библиотека им. Н.А. Добролюбова
Историческое общество штата Мэн (США)
Портлендская публичная библиотека (штат Мэн, США)

Благодарят

*депутата Архангельской думы от 19-го избирательного округа,
генерального директора ОАО «Отделстрой»
Дмитрия Анатольевича Акишева*

за финансовую поддержку и активное участие
в создании серии книг о Великой Отечественной войне.



Трудные дороги войны. Петр Дьячков. Дневник бойца партизанского отряда «Полярник». 1942–1943 гг.

Автор дневников П.Ф. Дьячков был одним из бойцов партизанского отряда «Полярник» с февраля 1942 года по август 1943 года. После тяжелого ранения и демобилизации по инвалидности он написал дневник воспоминаний об участии в боях. Позже дополнил его и передал в Краеведческий музей. Воспоминания существенно дополняют историю партизанского движения в Карелии. Они помогут исследователям восстановить правду о минувших противоречивых и трагических событиях. Публикуется впервые.



Архангельск и ленд-лиз: городской Совет в годы войны

Этим изданием продолжается публикация серии книг по истории Архангельска. В ней впервые опубликованы: интереснейший для создания летописи города документ – отчетный доклад о работе Архангельского городского Совета депутатов трудящихся за период с 1940 по 1947 год, ряд фотографий из коллекции Архангельского областного краеведческого музея, информация из немецкого журнала Signal, который на своих страницах рассказывает о пути конвоя PQ-16 в Советский Союз. Малоизвестные страницы документов погружают читателя в самый сложный период истории Архангельска.



Конвой PQ-16: хроника шестидневной битвы

Начиная с августа 1941 года и до самого конца войны союзники СССР в борьбе против фашистских захватчиков направляли через порты Шотландии и Исландии конвои торговых кораблей. Транспорты шли курсом через Северный Ледовитый океан в Мурманск и Архангельск. Охрану судов обеспечивали корабли Британского ВМФ. В восточной части Баренцева моря – советской зоне ответственности – к защите конвоев активно подключались корабли и авиация Северного флота, в их обязанность входила защита союзных северных конвоев от ударов ВМС и ВВС гитлеровской Германии. Книга рассказывает о передвижении каравана судов под литерой PQ-16.

КОНВОЙ RQ-16

хроника шестидневной битвы

Редакционная коллегия:

Координаторы проекта: *Дмитрий Акишев, Эдвард Сусловик*

Автор-составитель: *Светлана Ефремова*

Автор вступительной статьи: *Дмитрий Акишев*

Консультации: *Кевин Батл, Робин Ловелл, Михаил Ковлишенко,*

Ольга Рекубратская

Перевод: *Юлия Ковалева (с немецкого),*

Татьяна Коноплева, Нина Ушакова (на английский)

Редактор: *Нина Ковлишенко, Юлия Светлова*

Корректор: *Юлия Светлова*

Дизайн-макет и верстка: *Полина Заросликова, Светлана Ефремова*

Фотографии: *Кирилл и Светлана Барановы, Николай Гернет,*

Виктор Губин, Светлана Ефремова

Обработка фотографий: *Юрий Болдырев*

Материалы: *Архангельской областной научной библиотеки им. Н.А. Добролюбова,*

Публичной библиотеки города Портленда (США), Исторического общества штата Мэн (США).

На обложке: фото из журнала «Signal», 1942 г.

Книга издана при финансовой поддержке депутата Архангельской думы от 19-го избирательного округа, генерального директора ОАО «Отделстрой» Д.А. Акишева.



ОАО «Отделстрой», 163000, г. Архангельск, ул. К. Либкнехта, д. 18.
Тел. (8182) 20-99-00, факс: 65-35-11, e-mail: otdstroy@atnet.ru,
[www.http://otdstroy.ru](http://otdstroy.ru)

ОАО «Издательско-полиграфическое предприятие «Правда Севера».
163002, г. Архангельск, пр. Новгородский, 32.
Тел./факс (8182) 64-14-54, тел.: (8182) 65-37-65, 65-38-78, 20-50-52
www.ippps.ru, e-mail: zakaz@ippps.ru

Подписано в печать 02.02.2012.

Формат 70×90/16. Печать офсетная. Усл. печ. л. 11,0.

Бумага писчая. Тираж 500 экз. Заказ №