

УДК 33(091)

**ПІВНІЧНІ КОНВОЇ В СИСТЕМІ ЛЕНД-ЛІЗУ:  
ВІЙСЬКОВІ, ЛОГІСТИЧНІ ТА МИТНІ АСПЕКТИ ЗДІЙСНЕННЯ****О. А. Фрадинський****(Державний науково-дослідний інститут митної справи, м. Хмельницький)**

*Досліджено питання забезпечення поставок військової техніки, стратегічних матеріалів, товарів подвійного призначення, продовольства урядами Великої Британії та США для СРСР за системою ленд-лізу через північні порти з використанням системи конвоювання вантажних суден. Охарактеризовано питання планування та організації конвоювання, розбудови портової інфраструктури, митного забезпечення ленд-лізу. Проаналізовано втрати, які понесли сторони конфлікту під час здійснення конвойних операцій.*

Ключові слова: II Світова війна; Північ; США; Великобританія; СРСР; ленд-ліз; вантаж; конвой; митниця.

*In the article the issue of the supply of military equipment, strategic materials and dual-use goods, food Governments of the UK and US for the Soviet system Lend-Lease through the northern ports using the system escorting cargo ships. Characterized questions of planning and organizing convoy, development of port infrastructure, construction of new railways, customs bonds Lend-Lease. Analyzed the losses that took sides in the conflict during convoy operations.*

Key words: World War II; North; USA; UK; USSR; Lend-Lease; cargo; convoy; customs.

**Постановка проблеми.** Ленд-ліз через північні порти Радянського Союзу – героїчна сторінка в історії II Світової війни, зразок плідної військово-економічної співпраці союзників у справі боротьби зі спільним ворогом. Завдяки Північним (Полярним, Арктичним) конвоєм вдалось утримати ситуацію на радянсько-німецькому фронті в перший рік війни, а згодом і переломити на користь держав антигітлерівської коаліції.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Особливістю зазначеної проблеми є те, що її досить добре дослідили (а порівняно з іншими маршрутами ленд-лізу – просто відмінно) зарубіжні дослідники, першою чергою, представники британської, американської та російської історичної науки. Історіографію із зазначеного дослідження умовно можна розбити на кілька груп:

– проведення військових операцій на арктичному театрі військових дій, що суттєво вплинули на процес ленд-лізу (передусім мемуари адміралів А. Головка<sup>1</sup>, Ю. Пантелєєва<sup>2</sup>, В. Маршала<sup>3</sup>, історичні розвідки В. Карякіна<sup>4</sup>, Н. Баженова<sup>5</sup> та ін.);

© О. А. Фрадинський, 2015

<sup>1</sup> Головка А. Г. Вместе с флотом. – М. : Военное изд-во, 1984.

<sup>2</sup> Пантелеев Ю. Морской фронт. – М. : Воениздат, 1965.

<sup>3</sup> Маршал В., Эвардс Б. Война на море. Внимание: рейдеры. – Смоленск : Русич, 2004.

<sup>4</sup> Карякин В. С. Война в Арктике. 1941–1945. – М. : Вече, 2013.

<sup>5</sup> Баженов Н. Н., Дегтев Д. М., Зефиоров М. В. Тени над Заполярьем: Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев. – М. : АСТ Москва, 2009.

- організація роботи тилових служб і портів (описано в мемуарах відомих радянських полярників І. Папаніна<sup>6</sup> та К. Бадігіна<sup>7</sup>, дослідженнях С. Едлінського<sup>8</sup>,
- Н. Конарева<sup>9</sup>, постановках Державного Комітету Оборони, які стосуються північного ленд-лізу<sup>10</sup>, тощо);
- характеристика й вивчення дипломатичного супроводу ленд-лізу (особливо цінні мемуари військово-морського аташе посольства СРСР у Великобританії М. Харламова<sup>11</sup>);
- мультиаспектні дослідження, котрі різнопланово відображають питання реалізації ленд-лізу, в тому числі через порти радянської Півночі. Тут слід виокремити докторок М. Супруна<sup>12</sup>, М. Рижкова<sup>13</sup>, Р. Джонса<sup>14</sup>, Б. Шофілда та багатьох інших.

Крім серйозних історичних досліджень, тематика Північних конвоїв наявна в художній літературі, зокрема в романі британського автора А. Макліна<sup>15</sup> (учасника двох Полярних конвоїв) та радянського письменника-мариніста В. Пікуля<sup>16</sup> (в роки війни – юнги есмінця Північного флоту “Грозный”).

**Мета статті** – дослідити питання організації поставок за ленд-лізом Північним маршрутом у контексті аналізу його переваг і недоліків, військового, транспортного, логістичного та митного забезпечення.

**Виклад основного матеріалу.** Вже у перший день нападу Німеччини на СРСР уряд Великобританії, керуючись принципом “ворог мого ворога – мій друг”, запропонував різноманітне сприяння в боротьбі зі спільним ворогом. 26 червня 1941 р. у Москву прибула британська військово-економічна місія для проведення переговорів щодо організації спільної діяльності. Експерти дійшли до висновку, що найбільш відчутного удару по ворогові можливо завдати спільними військовими операціями в Арктиці, які, по-перше, шкодять ворогові, по-друге, створять умови для організації військового постачання через північні порти СРСР.

Переваги північного шляху ленд-лізу:

- відносно невелика відстань від зони формування конвоїв у портах Великобританії та Ісландії до портів радянської Півночі, яка дозволяла здійснювати поставки за 10–12 днів;

---

<sup>6</sup> Папанин И. Д. Лед и пламень. – М. : Политиздат, 1984.

<sup>7</sup> Бадигин К. С. На морских дорогах. – М. : Политиздат, 1980.

<sup>8</sup> Эдлинский С. Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. – М. : Морской транспорт, 1963.

<sup>9</sup> Конарев Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. – М. : Министерство путей сообщений СРСР, 1985.

<sup>10</sup> Постановление ГКО № ГКО-2408сс “О зимней ледокольной кампании на Белом море в 1942–1943 гг.” от 14 октября 1942 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://kugaev.ru/smf/index.php?topic=385670.7620>

<sup>11</sup> Харламов Н. Трудная миссия. – М. : Политиздат, 1983.

<sup>12</sup> Супрун М. Ленд-лиз и северные конвои. 1941–1945. – М. : Андреевский флаг, 1997.

<sup>13</sup> Рыжков Н. Великая Отечественная. Ленд-лиз. – М. : Экономическая газета, 2012.

<sup>14</sup> Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию. Военные поставки США для СССР во Второй Мировой войне. 1941–1945. – М. : Центрополиграф, 2015.

<sup>15</sup> Маклин А. Корабль его величества “Улисс”. – М. : Воениздат, 1968.

<sup>16</sup> Пикун В. С. Реквием каравану PQ-17. – М. : Вече, АСТ, 2005; *его же*. Мальчики с бантиками. – Л. : Детская литература, 1979; *его же*. Океанский патруль – М. : Вече, АСТ, 2004.

- умови полярної ночі суттєво ускладнювали німецькі авіації та флот виявлення військових транспортів;
- відносна близькість портів призначення до театру військових дій і промислових районів Радянського Союзу;
- на користь використання саме цього маршруту впливав брак у той момент інших шляхів здійснення ленд-лізу (Іранський і Далекосхідний маршрути почали порівняно надійно й ритмічно функціонувати у 1942 р.).

Однак були й значні недоліки маршруту, до яких слід віднести:

- перевезення вантажів за ленд-лізом здійснювалося вздовж берегів окупованої німцями Норвегії, а отже, перебувало в зоні дії німецьких військових кораблів, підводних човнів й авіації;
- складні погодні умови, часті шторми, обледеніння сприяли швидкому зносові (або ж виходу із ладу) не тільки військових кораблів, але й вантажних суден;
- в умовах полярного дня значно полегшувалося виявлення конвоїв чи окремих транспортів ворогом;
- північні порти були розміщені в зоні досяжності фронтової авіації (Мурманськ) та авіації далекої дії (Архангельськ) ворога;
- можливість виведення із ладу ворогом залізничної інфраструктури на Кіровській залізниці та на залізничній ділянці Архангельськ–Вологда шляхом дій авіації та диверсійних груп ворога;
- необхідність розбудови портової інфраструктури в місцях розвантаження суден – проведення днопоглиблювальних робіт, збільшення причального фронту, перебудова наявних причалів під потреби океанських суден, реконструкція під'їзних шляхів, побудова нового порту в гирлі Північної Двіни; забезпечення портовими механізмами, кранами, вантажниками;
- Біле море та Північна Двіна, на якій розташовувався Архангельський порт, протягом року на 6–7 місяців вкривалися льодовим покривом. Це суттєво нівелювало його значення в холодний період і вимагало використання криголамної техніки.

Незважаючи на те, що на території Радянської Півночі на початку II Світової війни нараховувалося 99 портів, приписних пунктів і становищ, основну роль як у мирний час, так і військового лихоліття відігравали Мурманськ та Архангельськ.

Мурманськ – місто за Полярним колом, розміщене на східному узбережжі незамерзаючої Кольської затоки Баренцового моря. Засноване 1915 р. під час Першої світової війни для можливості безперервного отримання військових вантажів Росією від союзників в Антанті (військово-політичний блок Росії, Франції та Великобританії, створений як протипага Троїстому союзові Німеччини, Австро-Угорщини й Італії). Для цього в Мурманську збудували порт, який із “Великою землею” з’єднала залізниця Петрозаводськ–Мурманськ.

Перевагою й недоліком Мурманського порту, як це не парадоксально, було його місце розташування (незамерзаюча та добре захищена від морських хвиль портова акваторія, глибини якої дозволяли приймати океанські судна із великою осадкою). Негатив – близькість до кордону (приблизно 80 км), віддаленість від промислових районів країни, необхідність транспортування вантажів Кіровською залізною дорогою, більш ніж 1000 км якої проходила безпосередньо з кордоном Фінляндії. Крім того, портова інфраструктура залишала бажати кращого – на початку війни порт мав 4 портальні, 6 залізничних, 2 автомобільні та 2 плавучі крани.

За спогадами І. Д. Папаніна, який з інспекторською перевіркою восени 1941 р. відвідав Мурманськ, порт на той час не функціонував, портові механізми демонтовані та вивезені до Архангельська, залишався один плавучий і кілька парових кранів, залізнична сітка в порту була розвинена слабо, причали вимагали капітального ремонту, бракувало житлових та адміністративно-господарських приміщень, не було запасів продовольства, одягу, будівельних матеріалів<sup>17</sup>. На початку війни іноземні моряки теж помічали відсутність вантажних кранів великої потужності (більше 10 тонн), які могли б вивантажувати великогабові вантажі (наприклад, танки); для таких цілей спеціально надсилався плавучий кран. Іноземці-очевидці говорили про нестачу загальної організації робіт, абсолютне небажання працювати в команді. Брак достатньої кількості пірсів для прийому транспортів обумовлювали необхідність дрейфу вантажних суден між Ваєнгою та Мурманськом<sup>18</sup>.

Питання організації поставок через Мурманськ було вирішено на засіданні Державного Комітету Оборони (далі – ДКО). З метою відновлення роботи порту частину ресурсів (першою чергою, людей і механізми) передали з Архангельського порту, із запасних військових частин було виділено близько тисячі осіб з робітничими спеціальностями трактористів, столярів, шоферів, механіків, такелажників. Наркомат оборони провів мобілізацію в Рязанській і Тульській областях 2 тис. військовозобов'язаних старшого віку, придатних для фізичної праці, з місцевого населення до роботи в порту було залучено ще 1,5 тис. осіб. За короткий період часу реконструйовано старі портові причали та побудовано 1300 м нових, “перешито” залізничну колію так, щоб вантаж із суден можна було розвантажувати безпосередньо на залізничні платформи, всередині порту було прокладено 8,5 км залізничних шляхів. Побудовано спеціальні естакади й тупики для розвантаження великогабових вантажів, новий водогін і спеціальний причал для прийому пального та вибухових речовин. Проблема забезпечення портальними кранами розв'язали шляхом передачі їх з Архангельська, промислових підприємств регіону та доставки за ленд-лізом.

Уразливим місцем Мурманського порту була його залежність від залізничного сполучення, адже вихід фінських військ у вересні 1941 р. на ділянки Кіровської залізниці Лодейне поле–Свір і Петрозаводськ–Масельська “перерізав” залізничне сполучення Кольського півострова з Москвою й Ленінградом. Це зумовило необхідність побудови вздовж малообжитого заболоченого південного узбережжя Білого моря об'їзної залізничної гілки Біломорськ–Обозерська довжиною 357 км, яка з'єднала Мурманськ з Архангельськом. До будівництва, яке закінчилося на початку 1942 р., було залучено частини залізничних військ, місцеве населення, в'язнів багаточисельних таборів ГУЛАГу. Нова гілка надійно забезпечувала доставку ленд-лізівських вантажів із Мурманська, постачання військ Карельського фронту й Північного флоту<sup>19</sup>.

Із Архангельським портом ситуація була діаметрально протилежною. Він розміщувався набагато ближче до промислових районів та набагато далі від театру військових дій, але належав до категорії замерзаючих – розміщувався в глибині дельти Північної Двіни, яка в період холодів на тривалий час покривалася міцним прісноводним льодом.

---

<sup>17</sup> Папанін І. Д. Лед и пламень. – М. : Политиздат, 1984. – С. 236.

<sup>18</sup> Шофилд Б. Арктические конвои. Северные морские сражения во Второй мировой войне. – М. : ЗАО Центр-полиграф, 2003. – С. 49.

<sup>19</sup> Конарев Н. С. Железнодорожники в Великой Отечественной войне 1941–1945. – С. 112.

Крім того, річкова дельта за рахунок швидкої течії швидко замулювалася піщаними наносами, що вимагало проведення періодичних днопоглиблюваних робіт (за роки війни земснаряди “Водпути” із dna річки та Двінської затоки було вибрано 4,2 млн м<sup>3</sup> ґрунту).

Особливістю Архангельського порту став його розмір і віддаленість між собою окремих районів. Це потребувало розбудови внутрішньопортової транспортної інфраструктури. Порт був розподілений Північною Двіною на 2 великі частини: лівобережну, де розміщувалися райони Бакаріца та Лівий берег, і правобережну (більшу за площею), яка включала Правий берег, Мосеев острів, Економію. Значним недоліком Архангельського порту було те, що він не міг приймати суден із великою осадкою та забезпечити розвантаження великогазових вантажів (паротягів, танків); немає залізничного сполучення з його правобережною частиною; під’їзди для автогужового транспорту обладнувалися переважно дерев’яним дощатим покриттям. Важливий автономний район Архангельського порту розміщувався в місті Молотовську (тепер – Северодвінськ), на березі Двінської затоки.

Технічний стан причалів, залізничних колій і засобів механізації був у край незадовільний. Станом на 01.01.1941 р. у розпорядженні порту містилися 1 портальний, 1 залізничний, 2 гусеничних, 2 стаціонарних електрокрани; 14 тельферних кранів; 1 плавучий, 14 стаціонарних транспортерів; 25 пересувних норій; 3 акумуляторні візки<sup>20</sup>. На території порту: 51 критий склад загальною площею 13,3 тис. м<sup>2</sup> і 4 навіси площею 1,3 тис. м<sup>2</sup>. Порт міг одночасно приймати не більше п’яти суден з осадкою до 18 футів, причому тільки в районі Бакаріци<sup>21</sup>.

Восени 1941 р. у цьому районі, на той час найперспективнішому, проклали 2 залізничні колії, причому одна з них розміщувалася в зоні досяжності вантажних судових стріл. Це давало змогу розвантажувати судна безпосередньо на залізничні платформи. 1942 р. за рахунок проведення днопоглиблювальних робіт осадку суден було збільшено на 5 футів – до 23. У районі Економія фактично з нуля побудували й оснастили необхідними механізмами портовий район із шістьма причалами, які дозволяли приймати судна з осадкою до 24 футів.

9 листопада 1941 р. ДКО прийняв постанову № ГКО-875сс “Об Архангельском порте”, якою було визначено комплекс заходів для розбудови та вдосконалення діяльності портової інфраструктури, які мали на меті пришвидшення переробки вантажів, що надходили за системою ленд-лізу<sup>22</sup>. В рамках цієї постанови військово-морські сили зобов’язувалися невідкладно передати Архангельському торговому порту 2 криголами, 7 буксирів, 4 залізні баржі та 1 плавучий кран вантажопідйомністю в 35 тонн. Із Московського річкового порту невідкладно передавалося 2 крани вантажопідйомністю по 7 тонн, а залізничники зобов’язувалися надати 6 залізничних кранів: по одному вантажопідйомністю в 45 і 18 тонн, 2 крани-деріки по 130 тонн і 2 крани на 6,5 тонн.

На потреби порту передавалося 70 вітчизняних вантажних автомашин марки “ЗІС” та 130 вантажівок американського виробництва; з машинно-тракторних станцій Архангельської області мобілізувалося 10 тракторів. Передбачалося будівництво за-

---

<sup>20</sup> Эдлинский С. Ф. Северный транспортный флот... – С. 14.

<sup>21</sup> Папанин И. Д. Лед и пламень. – С. 207.

<sup>22</sup> Постановление ГКО № ГКО-875сс “Об Архангельском порте” от 9 ноября 1941 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/194111/gko\\_0875.html](http://www.teatrskazka.com/Raznoe/PostanovGKO/194111/gko_0875.html)

лізничної гілки від порту Економія до важливої сортувальної станції Ісакогорки. Для покриття потреб порту в робочій силі командуючому Архангельським військовим округом було наказано демобілізувати із запасних частин і трудових батальйонів 3000 осіб, які за станом здоров'я могли працювати портовими вантажниками, та надати їм “бронь” від мобілізації. Будівництво № 203 зобов'язувалося надати вантажників із вільно-найманих осіб для розвантаження іноземних пароплавів у порту Молотовська.

Координацію діяльності всіх органів влади в Архангельську з успішного проведення суден з іноземними вантажами, їх своєчасному розвантаженню в порту та подальшому відвантаженню залізницею за місцем призначення було покладено на вповноваженого ДКО Д. І. Папаніна.

Для забезпечення будівництва трудовими ресурсами Народним комісаріатом оборони на території Вологодської та Костромської областей було мобілізовано чоловіків 50-річного віку та направлено на будівництво Архангельського порту. З метою забезпечення розбудови Архангельського порту фахівцями-будівельниками військова рада Карельського фронту передала йому Головний ремонтно-відновлювальний поїзд № 20 (ГОРЕМ-20). Його сформовано на Томській залізничній дорозі та перебазовано для обслуговування Кіровської залізниці, де він будував залізничні ділянки й мости. В Архангельську основним його завданням стало “включення” правобережних районів порту до загальної залізничної системи. Для цього в умовах тундри було прокладено залізничну гілку Економія–Жаровиха протяжністю 43 км, із шістьма роз'їздами та шістьма мостами. Для переміщення вантажів через Північну Двіну взимку 1941–1942 рр. через річковий лід було прокладено залізничну колію.

Цікавий факт – Указом Президії Верховної Ради СРСР від 5 листопада 1943 р. командирові ГОРЕМ-20, директору-полковникові Г. Я. Авраменку (уродженцю м. Києва) “за високі заслуги в забезпеченні перевезень для фронту й народного господарства та видатні досягнення у відновленні залізничного господарства у важких умовах військового часу” присвоєно звання Героя Соціалістичної Праці<sup>23</sup>.

У холодну пору року основне транспортне навантаження припадало на портовий район у м. Молотовську (тепер – Северодвінськ) на узбережжі Білого моря. Вже влітку 1942 р. тут під керівництвом С. Г. Цесарського, який мав великий досвід побудови портів в умовах Півночі, було облаштовано 6 нових причалів, до яких проклали залізничні колії, побудовано водопровід, склади, складські площадки, службові та господарські споруди. Часткове розвантаження океанічних транспортів типу “Ліберті” в порту Молотовська дозволяло зменшувати їх осадку для подальшого проходження Північною Двіною до районів Бакаріца й Економія.

З метою проведення караванів в умовах важкого льодового становища в жовтні 1941 р. у складі Біломорської флотилії було створено криголамний загін, який в 1942 р. переформували в Управління біломорськими криголамними операціями<sup>24</sup>. У підпорядкування Управління було передано від Головпівноморшдяху криголами “Ленін”, “Красін”, “Мікоян”, “Каганович”, криголамні пароплави “Сєдов” і “Монткальм”, від Наркомату

---

<sup>23</sup> Герои страны. Авраменко Григорий Яковлевич [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero\\_id=9325](http://www.warheroes.ru/hero/hero.asp?Hero_id=9325)

<sup>24</sup> Постановление ГКО № ГКО-2408сс “О зимней ледокольной кампании на Белом море в 1942–1943 гг.” от 14 октября 1942 г.

військово-морського флоту криголам “Литке” та криголамний пароплав “Мурман”, від Наркомату морського флоту портові криголами № 6 і № 8. Для здійснення льодової розвідки управління зі складу Головного морського відділу підпорядковувалась авіаційна група.

Відповідальність за організацію та безпосередню охорону конвоїв було покладено на Британське адміралтейство, яке вже мало досвід схожих операцій під час Першої світової війни. Ще однією причиною такого рішення стала низька боєздатність радянського Північного флоту, котрий у той час був найслабшим із військово-морських формувань Радянського Союзу та нараховував у своєму складі 15 підводних човнів, 8 есмінців, 7 сторожових кораблів (фактично мобілізовані на період війни цивільні судна), 116 військових літаків різних типів.

Основні відправні точки Арктичних конвоїв: у 1941 р. – Хваль-фіорд в Ісландії (6 конвоїв) і Скапа-Флоу на Оркнейських островах (1 конвой); 1942 р. – Хваль-фіорд (5 конвоїв), Лох-Ю в Шотландії (3 конвої), Рейк’явік в Ісландії (5 конвоїв); 1943 р. – 7 конвоїв прийшли з Лох-Ю; 1944 р. – 8 конвоїв із Лох-Ю; 1945 р. – 4 конвої прибули із Клайда (Шотландія) та 1 з Лох-Ю. За включення вантажних кораблів до складу одного конвою увага зверталася на 2 основних фактори – місце призначення вантажу та швидкість ходу судна, оскільки швидкість ходу конвою визначалася швидкістю ходу найповільнішого транспорту. З метою пришвидшення ходу вантажного судна його могли і не довантажувати на 20–30 %.

Межа зони відповідальності між британським і радянськими флотами проходила в Баренцовому морі через 20-й меридіан східної довготи. До обов’язків авіації радянського Північного флоту ще до виходу каравану належало проведення льодової розвідки й інформування про її результати союзників, які згідно з отриманою інформацією прокладали найоптимальніший маршрут руху. Своєю чергою, командування Північного флоту інформувалося союзниками про вихід каравану, його склад, організацію руху, конвойні сили й орієнтовну дату прибуття в порти призначення. На основі цих даних штаб Північного флоту сплановував організацію конвоювання у своїй зоні відповідальності.

Конвої рухались вузькою смугою шириною в 180–200 морських миль між краєм арктичного льоду й узбережжям окупованої Норвегії. У літній період конвої проходили північніше – між Шпіцбергеном та островом Медвежим, у несприятливий зимовий – були вимушені спускатися південніше та проходити між островом Медвежим і норвезьким узбережжям (рис. 1)<sup>25</sup>.

---

<sup>25</sup> Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию.

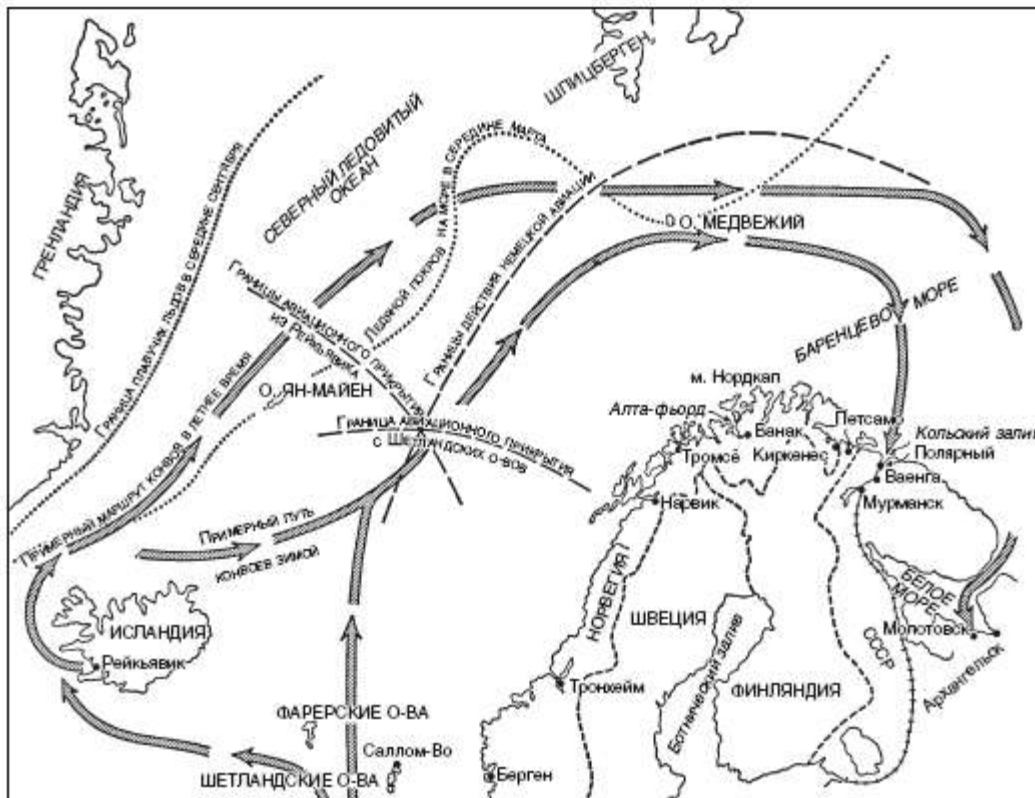


Рис. 1. Маршрути руху Північних конвоїв у 1941–1945 рр.

В організації конвоювання британський флот використав свій досвід, накопичений у 1940–1941 рр. під час проведення вантажних суден через Атлантичний океан зі США. Під час свого руху торгові судна та військові кораблі займали належні місця у визначеному похідному порядку – ордері, який являв собою кілька коротких кільватерних колон (вантажні судна йдуть однією лінією одне за одним). Така організація руху утруднювала дії ворожих підводних човнів та авіації. Бойові кораблі розподілялися на 2 групи: група безпосередньо охорони й ударне угруповання. До першої групи належали переважно кораблі протиповітряної та протичовнової оборони, їхнє основне призначення – відбиття повітряних атак, виявлення і знищення підводних човнів ворога. Склад ударного угруповання: есмінци, крейсери, в окремих випадках лінкори та конвойні авіаносці. Ударне угруповання рухалося попереду конвою на відстані кількох сотень миль. Його основне завдання – захист транспортів від нападу великих надводних сил ворога. Крім того, угруповання розвідувало маршрут, виявляло мінні поля, протидіяло підводним човнам на дальніх підступах до каравану.

Для управління вантажними суднами конвою з найдосвідченіших судових капітанів торгового флоту призначався старший начальник, якому тимчасово (на час переходу) присвоювалося звання комодора (проміжне між капітаном 1-го рангу та контр-адміралом). Кораблями групи безпосередньої охорони командував військовий офіцер,



звання якого для уникнення в конвої двовладдя не перевищувало капітана 1-го рангу. Перед виходом кораблів у море здійснювався інструктаж капітанів вантажних суден і старших радистів усіх транспортів. Під час інструктажу доводилися загальні вказівки щодо руху каравану: місце кожного транспорту в строю, дистанція між транспортами й колонами, швидкість на переході, порядок виходу суден із порту, позивні й опізнавальні сигнали, наголошувалося на необхідності затемнення та дотримання режиму радіомовчання.

Із метою вивчення маршруту руху майбутніх конвоїв наприкінці липня 1941 р. до Архангельська з вантажем глибинних бомб і морських мін прибув мінний загорджувач британських військово-морських сил “Adventure”.

Перший конвой із Великобританії у складі 6 вантажних суден (“Alchiba”, “Esneh”, “Lancastrian Prince”, “Llanstephan Castle”, “New Westminster City”, “Trehata”) і танкера “Aldersdale” вирушив до СРСР 21 серпня 1941 р. На борту кораблів містилося 10 тис. тонн каучуку, 10 тис. тонн зерна, 3800 глибинних бомб і магнітних мін, 1,5 тис. тонн форменого взуття, олово, шерсть, глибинні бомби та морські міни, 15 винищувачів у розібраному вигляді, автомобілі, пальне, 524 військовослужбовці – пілоти й наземний персонал військово-повітряних сил Великобританії<sup>26</sup>. В охороні конвою були задіяні важкі крейсери “Devonshire” і “Suffolk”, океанські тральщики “Halcyon”, “Salamander”, “Harrier”, есмінці “Electra”, “Active”, “Impulsive”, кораблі протичовнової оборони (озброєні риболовецькі траулери) “Hamlet”, “Macbeth”, “Ophelia” та авіаносець “Victorious”. Крім того, до складу конвойної групи як авіатранспорту також належав авіаносець “Argus”, який доставив у СРСР на своєму облавкові 24 літаки “Харрікейн” зі складу 151 авіакрила Королівських військово-повітряних сил. У районі мису Канін Ніс в охорону конвою вступили радянські есмінці Північного флоту “Грозный”, “Урицький”, “Куйбышев”. Уже 12 вересня 1941 р. доставлені в конвої літаки були сконцентровані на аеродромі Північного флоту Ваєнга та готові для ведення бойових дій. Оскільки радянські пілоти ще не освоїли зазначений тип літаків, бойове чергування на них вели британські пілоти, котрі провели кілька повітряних боїв і збили кілька ворожих літаків<sup>27</sup>.

На початку війни німецьке командування особливого значення Північним конвоєм не приділяло, адже вважало швидким і неминучим захоплення Мурманська та Кольського півострова. Це дало б змогу взяти під контроль горло Білого моря, котрим воно сполучалось із Баренцевим морем, а в перспективі планувалося 1942 р. вийти на лінію Архангельськ–річка Волга. Ще одним фактором, який стримував активні дії німецьких військ, було їх переконання, що в перші 9 місяців перевезення здійснювалося винятково поодинокими транспортами й не могло суттєво вплинути на розвиток подій на фронті<sup>28</sup>. У цей же час союзники зуміли провести з мінімальними втратами 13 конвоїв.

Коли ж стало очевидним фактом затягнення військових дій на сухопутному фронті, яке супроводжувалося збільшенням постачання за системою ленд-лізу, для німецького командування протидія Полярним конвоєм стала пріоритетом № 1. Для дій на арктичних комунікаціях було залучено: авіацію – в Білому та Баренцевому морях із Ново-земельськими протоками включно; підводні та надводні сили – в Баренцевому та Карському морях до протоки Вількицького. Велику небезпеку для конвоїв становили міни, які ви-

---

<sup>26</sup> Аруева Д. А. Ленд-лиз и Северные конвои [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://samlib.ru/liz\\_1/11032008.shtml](http://samlib.ru/liz_1/11032008.shtml)

<sup>27</sup> Коваленко Н. “Дервиш” идет в Россию // Вечерний Мурманск. – 2006. – № 29. – С. 3.

<sup>28</sup> Маршалль В., Эдвардс Б. Война на море. – С. 123.

ставляли за будь-якої нагоди надводні кораблі, підводні човни й авіація вздовж усього шляху слідування конвоїв. Крім того, ворожим літакам ставилися завдання зі знищення портової інфраструктури, житлового фонду в Мурманську, Архангельську, Молотовську та виведення із ладу залізничної колії, яка з'єднувала ці міста з тилловими районами країни.

Після важких втрат конвоїв PQ-17 і PQ-18 та повного знищення влітку 1942 р. німецькою авіацією портової інфраструктури в Мурманську британці вирішили тимчасово перейти до так званої “крапельної тактики” перевезення вантажів, за якої вантажні судна вирушали в дорогу поодиночі, без військового супроводу й охорони, використовуючи переваги полярної ночі. Перші два судна вирушили з Рейк'явіка 29 жовтня 1942 р., через три дні вийшло ще 8 суден. Інтервал між парами суден становив 200 морських миль. Для порятунку команд у разі необхідності на всьому шляхові було розгорнуто мережу тральщиків. Із 10 транспортів, що йшли в Мурманськ, дійшло 5, решта загинули на переході, з 23 транспортів, які вирушили поодиночі з Радянського Союзу, дійшло 22 (загинув радянський танкер “Донбас”) <sup>29</sup>.

Для кодового позначення конвоїв упродовж 1941–1942 рр. використовувалися подвійні літерно-числові ідентифікатори PQ (конвої з Великобританії в СРСР), QR (у зворотному напрямі) та числовий порядковий номер. Літерний індекс PQ було взято з ініціалів одного з офіцерів відділу планування Британського адміралтейства комендора Філіппа Квілліна Роберта (Phillip Quellyn). Починаючи з кінця 1942 р., після трагедії конвою PQ-17, кодування конвоїв змінилося – їхній порядковий номер починався із числа 51, а літерне позначення JW – для конвоїв з Великобританії та RA – під час повернення караванів із Союзу (табл. 1).

Таблиця 1

**Конвої до північних портів СРСР у 1941–1945 рр.** <sup>30</sup>

| Назва конвою | Період проведення             | Кількість транспортів | Втрата транспортів     |
|--------------|-------------------------------|-----------------------|------------------------|
| Dervish      | серпень 1941 р.               | 6                     | без втрат              |
| PQ-1         | вересень–жовтень 1941 р.      | 10                    | без втрат              |
| PQ-2         | жовтень 1941 р.               | 6                     | без втрат              |
| PQ-3         | листопад 1941 р.              | 8                     | 1 транспорт повернувся |
| PQ-4         | листопад 1941 р.              | 8                     | без втрат              |
| PQ-5         | листопад–грудень 1941 р.      | 7                     | без втрат              |
| PQ-6         | грудень 1941 р.               | 8                     | без втрат              |
| PQ-7         | грудень 1941 – січень 1942 р. | 11                    | 1 транспорт потоплено  |
| PQ-8         | січень 1942 р.                | 8                     | без втрат              |
| PQ-9         | лютий 1942 р.                 | 9                     | без втрат              |
| PQ-10        |                               |                       |                        |
| PQ-11        | лютий 1942 р.                 | 11                    | без втрат              |

<sup>29</sup> Бадигин К. С. На морских дорогах. – С. 209.

<sup>30</sup> Джонс Р. Ленд-лиз. Дороги в Россию; Карякин В. С. Война в Арктике. 1941–1945; Шофилд Б. Арктические конвои.

## Новітня доба

|         |                          |    |  |
|---------|--------------------------|----|--|
| PQ-12   | березень 1942 р.         | 16 | без втрат  |
| PQ-13   | березень 1942 р.         | 19 | 5 транспортів потоплено                                |
| PQ-14   | квітень 1942 р.          | 24 | 16 транспортів повернулося;<br>1 транспорт потоплено   |
| PQ-15   | квітень 1942 р.          | 25 | 3 транспортів потоплено                                |
| PQ-16   | травень 1942 р.          | 35 | 1 транспорт повернувся;<br>7 транспортів потоплено     |
| PQ-17   | червень–липень 1942 р.   | 35 | 2 транспортів повернулося;<br>22 транспортів потоплено |
| PQ-18   | вересень 1942 р.         | 39 | 13 транспортів потоплено                               |
| JW-51A  | грудень 1942 р.          | 16 | без втрат  |
| JW-51B  | грудень–січень 1942 р.   | 14 | без втрат  |
| JW-52   | січень 1943 р.           | 14 | без втрат  |
| JW-53   | лютий 1943 р.            | 28 | без втрат  |
| JW-54A  | листопад 1943 р.         | 19 | без втрат  |
| JW-54B  | листопад–грудень 1943 р. | 15 | без втрат  |
| JW-55A  | грудень 1943 р.          | 19 | без втрат  |
| JW-55B* | грудень 1943 р.          | 19 | без втрат  |
| JW-56A  | січень 1944 р.           | 20 | 5 транспортів повернулося;<br>3 транспортів потоплено  |
| JW-56B  | січень–лютий 1944 р.     | 17 | без втрат  |
| JW-57   | лютий 1944 р.            | 42 | без втрат  |
| JW-58   | березень–квітень 1944 р. | 49 | без втрат  |
| JW-59   | серпень 1944 р.          | 33 | без втрат  |
| JW-60   | жовтень 1944 р.          | 30 | без втрат  |
| JW-61   | жовтень 1944 р.          | 29 | без втрат  |
| JW-62   | листопад 1944 р.         | 30 | без втрат  |
| JW-63   | січень 1945 р.           | 35 | без втрат  |
| JW-64   | лютий 1945 р.            | 26 | без втрат  |
| JW-65   | березень 1945 р.         | 24 | 2 транспортів потоплено                                |
| JW-66   | квітень 1945 р.          | 26 | без втрат  |

\*під час проведення каравану кораблями ескорту було потоплено німецький лінійний крейсер “Scharnhorst”

Однак відмінності між конвоями PQ та JW на цьому не закінчувалися. Для конвоїв JW характерною ознакою стало постійне збільшення в їхньому складі не тільки вантажних транспортів, але й кількості та якості військових кораблів у ескорті. Якщо 1941–1942 рр. кораблі охорони використовували велику кількість озброєних риболовецьких і торговельних кораблів, то з 1944 р. для проведення караванів почали залучатися значні сили британського й американського флотів, обладнані найновішими на той час засобами пошуку ворога – гідролокаторами та радарами. Для покращання управління каравани JW часто поділялися на 2 частини, які мали додаткові шифри “А” і “Б”. До їхнього складу почали включати переважно американські швидкохідні транспортні кораблі. Посилення військового супроводу конвоїв зумовило різке зменшення втрат серед їхніх кораблів і суден, відчутне зростання німецьких втрат. Якщо під час проведення кара-

ванів PQ було втрачено 50 союзних транспортів за німецьких втрат 6 підводних човнів, то вже у караванах JW за німецьких втрат 27 підводних човнів каравани втратили 13 вантажних суден.

За достатньої кількості кораблів ескорту та належно поставленої конвойної служби каравани приходили в радянські порти не лише без втрат, але й самі наносили ворогу значної шкоди. Під час проведення навесні 1944 р. каравану JW-58, який складався із 49 вантажних суден, до конвоювання було залучено 20 есмінців, 5 корветів, 2 ескортні авіаносці. У складі конвою був американський крейсер “Milwaukee” (майбутній “Мурманськ”), який США передавали Радянському Союзу в рахунок розподілу трофейних кораблів італійського флоту. Під час проведення каравану ескортом потоплено 4 підводних човни, збито 3 важких бомбардувальники Fw 200, 1 бомбардувальник Ju 88 та 1 гідролітак BF-138.

Власне караван втрат не мав, а на його облавках було доставлено 34 літаки-винищувачі, 118 танків, 73 бронетранспортери, 102 трактори, 33 торпедні катери, радіоапаратура, боеприпаси<sup>31</sup>. Завдяки вантажам цього каравану здійснено інфраструктурне й матеріально-технічне забезпечення спільної радянсько-американської військової операції з нанесення масованих авіаційних бомбардувальних ударів по важливих промислових тилових об'єктах Німеччини та її союзників (операція “Френтік”). У складі конвою з Ліверпуля було доставлено 50 тис. тонн вантажів (авіаційний бензин, масло, запасні частини до літаків, авіаційні боеприпаси, металічні плити для злітно-посадкової смуги, будівельні матеріали, автомобілі, медичне обладнання) для облаштування 169 авіаційних баз особливого призначення на аеродромах Полтави, Миргорода й Пирятина<sup>32</sup>.

З метою протидії військово-морському флоту Німеччини кардинально посилили радянський Північний флот, який отримав у рахунок майбутнього розподілу італійського флоту англійський лінкор “Архангельськ” (“Royal Sovereign”); легкий американський крейсер “Мурманськ” (“Milwaukee”); 9 есмінців, що в радянському флоті отримали назви “Живучий”, “Дружный”, “Жесткий”, “Жаркий”, “Доблестный”, “Достойный”, “Жгучий”, “Дерзкий”, “Деятельный”; 4 підводних човни (В-1, В-2, В-3, В-4). Лише протягом 1944 р. до складу Північного флоту надійшло 21 великий мисливець за підводними човнами, 44 торпедних катери, 21 сторожовий катер, 34 тральних кораблі, оснащених акустичними й електромагнітними тралами, гідроакустичними станціями та реактивними бомбометами. Авіація флоту налічувала більше 700 літаків, переважно отриманих за ленд-лізом – “Bell P-39 Airacobra”, “Supermarine Spitfire”, “PBY “Catalina”, “Douglas A-20 Havoc/DB-7 Boston”.

Для протидії німецькій авіації, яка систематично бомбардувала порти й транспортні каравани союзників, у червні 1942 р. в оперативне підпорядкування командуючого Північним флотом було передано Особливу морську авіаційну групу (далі – ОМАГ) у складі п'яти авіаційних полків (місце базування – район Мурманська), з яких три (35-й, 28-й, 29-й) – бомбардувальні та два винищувальні (20-й і 225-й). До складу ОМАГ також включено 2 полки дальніх винищувачів на літаках ПЕ-3 – 95-й та 13-й, які базувалися в районі Архангельська<sup>33</sup>. Наприкінці 1942 р. на базі ОМАГ сформовано 2 авіаційні

---

<sup>31</sup> Карякин В. С. Война в Арктике. 1941–1945. – С. 179.

<sup>32</sup> Бровко В. Операция “Френтик” или американский Перл-Харбор в Украине [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.proza.ru/2012/01/20/1721>

<sup>33</sup> Северные конвои: исследования, воспоминания, документы / Составители : В. В. Брызгалов, В. А. Любимов, М. Н. Супрун. – Архангельск, 1991. – С. 135.

дивізії – 5-а бомбардувальна і 6-а винищувальна. На радянських пілотів було покладено обов'язок авіаційного забезпечення проведення союзних караванів, а саме: повітряну розвідку, протичовнову оборону конвоїв, їх повітряне прикриття від нападу ворожої авіації, бомбові удари по аеродромах та їх блокування, ударні дії по ворожих кораблях тощо.

Під час отримання вантажів за системою ленд-лізу особливу роль мали митники Архангельської та Мурманської митниць, обов'язки яких: контроль за переміщенням вантажів через митний кордон, боротьба з незаконним перевезенням предметів контрабанди, нарахування митних платежів (із 1 січня 1943 р. ленд-ліз почали оформлювати безмитно як благодійний вантаж); нарахування митних платежів на товари, що ввозилися моряками закордонного плавання і пасажирями понад обсяги безмитного ввезення. У форс-мажорних випадках митники залучалися до охорони та розвантаження вантажів, гасіння пожеж, будівництва оборонних споруд тощо.

За рахунок переведення митників із окупованих західних митниць для посилення кадрового складу північних митниць було збільшено кількість митників: Мурманська митниця – з 5 до 21 особи (на початку 1942 р.); Архангельська – до 36 осіб (штатна чисельність – 60 митників)<sup>34</sup>.

За радянськими даними протягом війни через північні митниці Мурманська, Архангельська, Молотовська для військових потреб надійшло 3,9 млн тонн вантажів у режимі імпорту; в режимі експорту митники оформили 1,5 млн тонн, в основному лісо-матеріали та вантажі “Разноэкспорта”, “Экспортлеса”, “Экспортльна” (целюлоза, магнетит, хромова руда, смола, бавовна, вовна). З метою пришвидшення митних процедур було створено мережу митних постів у Полярному, Североморську, Грязній губі, Біломорську та відкрито митницю в Печензі.

Ведення бойових дій і перебудова радянської промисловості на військовий лад обумовили тотальний дефіцит найнеобхідніших товарів, який власне й визначав структуру контрабандних товарів: якщо під час увезення це були алкоголь, тютюн, сірники, запальнички, мило, шоколад, консерви, швейні голки, барвники, спеції, одяг із якісних тканин, шкіряне взуття, годинники, то у зворотному напрямку переважали валюта й валютні цінності, вироби з дорогоцінних металів і коштовного каміння<sup>35</sup>. Як засвідчила статистика митних правопорушень, на частку імпортних операцій припадало до 85 % усіх випадків виявлення контрабанди, а під час здійснення експортних операцій – до 15 % від їхньої загальної кількості. При цьому основними контрабандистами були пасажирі та моряки конвоїв, які обслуговували перевезення за ленд-лізом. Лише 1944 р. було зафіксовано порушення митних правил з боку екіпажів 37 іноземних суден. Найбільший обсяг виявленої контрабанди припав на 1943 р., коли вартісна величина виявлених митних правопорушень становила 3,9 млн рублів (у 1942 р. – 1,978 млн рублів, 1944 р. – 0,65 млн рублів). За мужність і стійкість у роки II Світової війни лише на Мурманській митниці 23 митників нагороджено медаллю “За оборону Радянського Заполяр'я”<sup>36</sup>.

---

<sup>34</sup> Обзор деятельности таможенных органов в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://museum.customs.ru/index.php?option=com\\_content&view=article&id=39:2012-10-18-10-42-42&catid=7:publications&Itemid=11](http://museum.customs.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=39:2012-10-18-10-42-42&catid=7:publications&Itemid=11)

<sup>35</sup> *Фрадинський О. А.* Контрабанда в СРСР під час II Світової війни // Тези доповідей VII міжнародної наукової школи-семінару “Історія торгівлі, податків та мита” (м. Дніпропетровськ, 24–25 жовтня 2013 року). – Дніпропетровськ, 2013. – С. 64–65.

<sup>36</sup> *Свешникова А.* Таможня воєнного Мурманска [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://vch.ru/event/view.html?alias=tamoghnya\\_voennogo\\_murmanska](http://vch.ru/event/view.html?alias=tamoghnya_voennogo_murmanska)

Протягом усього періоду функціонування Полярних конвоїв в російські порти відправлено 811 торговельних суден, 720 з яких дійшло до портів призначення, 33 транспортні повернулося з різних причин у порти відправлення, а 58 було потоплено. З 715 суден у зворотних конвоях втрачено 29. Людські втрати становили 829 осіб. Під час проведення конвоїв британський флот втратив 18 бойових кораблів, у тому числі 2 крейсери “Trinidad” та “Edinburgh”, есминець “Matabele”, підводний човен “Umpire”. Людські втрати – 1944 військовослужбовців.

Втрати радянського Північного флоту, одним із головних завдань якого було забезпечення безпечного проведення союзних конвоїв, становили: 3 есмінці (з них – “Сокрушительный” у листопаді 1942 р. (під час проведення каравану QR-15) та “Деятельный” у січні 1945 р.); 23 підводні човни; 16 сторожових кораблів; 13 тральників; близько 35 катерів усіх типів (торпедних, мисливців за підводними човнами тощо). Людські втрати – 10,9 тис. осіб.

Німецькі втрати під час II Світової війни на Півночі: лінкор “Tirpitz”, лінійний крейсер “Scharnhorst”, 3 есмінці, 38 підводних човнів і велика кількість літаків. Про людські втрати достовірної інформації немає, проте можна впевнено говорити, що вони значні.

Згідно з даними на рис. 2 робимо висновок, що стратегічне значення Північного маршруту було на початку війни, впродовж 1941–1942 рр.

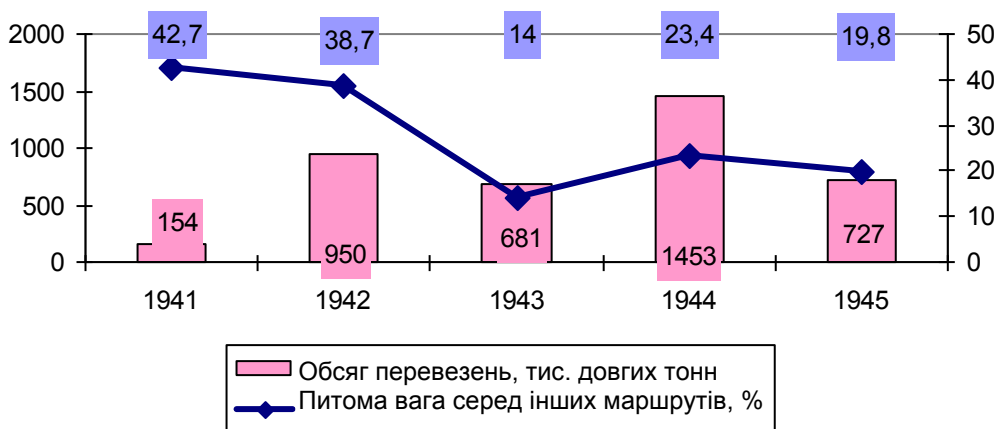


Рис. 2. Абсолютні та відносні показники здійснення перевезень за системою ленд-лізу Північним маршрутом у 1941–1945 рр.

Говорячи про внесок Північних конвоїв у загальну справу боротьби з спільним ворогом, зауважимо, що лише за перший рік війни (серпень 1941 – липень 1942 рр.) через порти Архангельська, Мурманська та Молотовська надійшло 2314 танків, 1550 танкеток, 1903 літаки, велика кількість інших стратегічних військових вантажів. Це позитивно вплинуло на зростання обороноздатності радянської армії в умовах евакуації промисловості на схід країни, зниження випуску озброєння та військової

техніки<sup>37</sup>. Ще один факт, який визначає стратегічне значення північного ленд-лізу, – прийняття постанов ДКО “О распределении вооружения, оборудования и материалов, прибывших из-за границы с 12-м караваном” від 26 березня 1942 р. й “О распределении вооружения, оборудования, материалов и товаров, прибывших из-за границы с 13-м караваном” від 5 квітня 1942 р. На думку російського дослідника А. Комаркова, вони підтверджують поштучний розподіл літаків, танків, радіостанції, решти озброєння між військовими підрозділами<sup>38</sup>.

Щодо значення Північних конвоїв найкраще, на наш погляд, висловився радянський письменник-мариніст, юнга ескадреного міноносця “Грозный”, учасник конвойних операцій В. С. Пікуль: “Не все еще в нашей стране отчетливо представляют, какой длинный и страшный путь проделала через океан простая банка свиной тушенки, пока ее где-нибудь в окопах под Курском не вскрыл штыком наш героический солдат...”<sup>39</sup>.

**Висновки з даного дослідження і перспективи подальших розвідок у даному напрямку.** Північні конвої – це організоване Великобританією та США постачання вантажів військового призначення за системою ленд-лізу через північні порти СРСР у роки II Світової війни. Особливістю його здійснення стало застосування перевезень великими групами вантажних суден під охороною військових кораблів. Вагому роль Північні конвої відіграли у перший рік війни, коли радянські війська найбільше потребували зовнішньої допомоги через втрату промислових й аграрних районів на заході країни та евакуацію стратегічних заводів углиб держави.

Незважаючи на той факт, що питання організації ленд-лізу через порти радянської Півночі добре висвітлено у світовій історіографії, залишаються “білі плями”, які потребують вивчення. До таких недосліджених або ж малодосліджених питань слід віднести вивчення значення Полярних конвоїв у перший, найважчий, рік війни; вплив ленд-лізу на військово-гуманітарний стан на північній ділянці радянсько-німецького фронту й у тилкових районах північного заходу СРСР; організацію “крапельних перевезень” тощо.

---

<sup>37</sup> Амосин Б., Сопин Ю. Советские арктические порты в программе ленд-лиза в первый период Великой Отечественной войны (июнь 1941 – ноябрь 1942 г.) // Арктика: экология и экономика. – 2013. – № 3 (11) – С. 115.

<sup>38</sup> Комарков А. Ю. Военно-морской ленд-лиз для СССР в годы Великой Отечественной войны (1941–1945) : дисс. ... канд. ист. наук : 07.00.02. – СПб., 2014 – С. 71.

<sup>39</sup> Пікуль В. С. Реквием каравану PQ-17. – С. 4.