
Организация взаимодействия с союзниками в рамках северных конвоев в годы Второй мировой войны

Евгений Гурьев

Organization of interaction with allies in the framework of the northern convoys during the Second World War

Evgeniy Guriev

(Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Russia)

DOI 10.31857/S086956870010144-9

Историография проблемы борьбы Германии на морских коммуникациях СССР и его союзников в период Второй мировой войны 1939—1945 гг. достаточно обширна. При этом советские исследователи уделяли основное внимание изучению истории Скандинавских стран, в итоге наиболее изученными оказались вопросы внешней политики Швеции, Дании и Норвегии, а также движения Сопротивления в Норвегии. Монография А.М. Носкова¹, увидевшая свет более 40 лет назад, считается наиболее авторитетной по ключевой проблеме темы — оценке Скандинавского плацдарма с военной точки зрения.

Одна из самых известных страниц истории Второй мировой войны — деятельность северных конвоев — рассматривалась советскими учёными преимущественно в рамках изучения действий, с одной стороны, вооружённых сил Германии, с другой — советского Северного флота (СФ) по защите своих коммуникаций. Между тем отечественные специалисты практически не исследовали вопрос взаимодействия на данном направлении СССР и его союзников. Это свидетельствует о некоторой тенденциозности советской историографии, стремившейся преувеличить успех вооружённых сил Советского Союза и уменьшить результаты действий его противника.

С середины 1990-х гг. ситуация изменилась. История северных конвоев, Норвежская операция сил вермахта, действия немецких вооружённых сил в 1939—1945 гг. стали объектом серьёзного исследовательского интереса как в сугубо академической среде, так и в рядах популяризаторов истории. Одной из наиболее основательных работ по заявленной теме, на мой взгляд, является книга М.Н. Супруна, основанная на впечатляющем объёме источников². Автор подробно рассмотрел внешнеэкономическую сторону сотрудничества союзников. Используя материалы зарубежных архивов и изданные за границей труды, он представил внушительный и разнообразный фактический и справочный материал. Супрун подробно описал события, связанные с действиями не только каждого конвоя, но и сил противника. Детально охарактеризовав противостояние флотов союзников и кригсмарине, автор в то же время весьма скептически оценил действия Северного флота.

Большинство написанных российскими авторами работ о действиях кригсмарине против конвоев ближе к жанру научно-популярной исторической

© 2020 г. Е.П. Гурьев

¹ Носков А.М. Скандинавский плацдарм во Второй мировой войне. М., 1977.

² Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941—1945 гг. М., 1997.

литературы³. Как правило, эти авторы не рассматривали затронутую проблему в контексте военно-морского противостояния Германии и её сателлитов с СССР и его союзниками. В связи с этим интересна работа А.А. Сергеева, который на основе материалов немецких архивов подробно описал боевые действия германских подводных лодок в Норвежском, Баренцевом и Карском морях против судоходства союзников в годы Второй мировой войны⁴.

Исследователи проблемы борьбы нацистской авиации против союзных конвоев⁵ сопоставили действовавшие в Заполярье силы союзной и нацистской авиации, сравнив состояние авиационной техники обеих сторон. В разные годы выходили статьи, посвящённые боевым действиям в Скандинавии⁶, а также участию вооружённых сил Германии в Норвежской операции⁷. Особо отмечу сборники «Северные конвои», в каждом из которых представлены документы, исследования и воспоминания по рассматриваемой теме. Важно, что эти сборники подготовлены как отечественными, так и зарубежными авторами

³ Кобчиков Е.Ю. Надводные силы Kriegsmarine в войне против Советского Союза в 1941—1945 гг. СПб., 2002; Еремеев Л.М. Некоторые итоги крейсерских операций германского флота. В 2 ч. СПб., 1995—1996; Еремеев Л.М., Шергин А.П. Подводные лодки иностранных флотов во Второй мировой войне. М., 1962; Грановский Е., Морозов М., Дашьян А. Германские эсминцы в бою. В 2 ч. М., 1995; Сергеев А.А. Германские подводные лодки в Арктике 1941—1942. М., 2003; Горбатенко Д.Д. Тень Люфтваффе над Европой. М., 1967; Зефилов М.В. Асы Люфтваффе: Бомбардировочная авиация. М., 2002; Зефилов М.В. Штурмовая авиация Люфтваффе. М., 2001; Зефилов М.В., Дёгтев Д.М., Башенов Н.Н. Тени над Заполярьем. Действия Люфтваффе против советского Северного флота и союзных конвоев. М., 2009; Пятянин С.В., Морозов М.Э. Немецкие эсминцы Второй мировой. Демоны морских сражений. М., 2007; Пятянин С.В., Морозов М.Э. «Чёрные молнии» Кригсмарине. Немецкие миноносцы Второй мировой. М., 2009; Малов А.А., Пятянин С.В., Сулига С.В. Линкоры фюрера. Главный калибр Кригсмарине. М., 2008; Кофман В.Л. Принцы Кригсмарине. Тяжёлые крейсера Третьего рейха. М., 2008; Кофман В.Л., Князев М.Б. «Бронированные пираты» Гитлера. Тяжёлые крейсера типов «Дойчланд» и «Адмирал Хиппер». М., 2012.

⁴ Сергеев А.А. Германские подводные лодки в Арктике...

⁵ Горбатенко Д.Д. Тень Люфтваффе над Европой; Зефилов М.В. Асы Люфтваффе...; Зефилов М.В. Штурмовая авиация Люфтваффе; Зефилов М.В., Дёгтев Д.М., Башенов Н.Н. Тени над Заполярьем...

⁶ Assman K. Wandlungen der Seekriegsführung. Hamburg, 1953 (Ассман К. Война на море // Итоги Второй мировой войны (выводы побеждённых). М., 1957. С. 159—175); Godt E. Der U-Boot-Krieg. Hamburg, 1953 (Годт Э. Подводная война // Итоги Второй мировой войны... С. 185—286); Ziemke E. The German Northern Theater of Operations 1940—1945. Washington, 1959 (Цимке Э. Вторжение в Норвегию и Данию (1940 год) // Важнейшие решения. Сборник статей. М., 1964. С. 74—98); Грановский Е.А. Торпедоносцы против арктических конвоев // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. Вып. 3. М., 2000. С. 51—60; Супрун М.Н., Ларинцев Р.И. Пятый флот Люфтваффе в небе Заполярья. Взгляд из России // Северные конвои: исследования... Вып. 3. С. 40—50.

⁷ Гальперин Е.С. Норвежская операция 1940 г. // Морской сборник. 1948. № 8. С. 92—104; Георгиади И.А. Набег английских миноносцев 10 апреля 1940 г. // Морской сборник. 1940. № 12. С. 26—30; Головач С.Ф. Воздушные десанты в морской десантной операции // Морской сборник. 1940. № 12. С. 31—36; Дашичев В.И. Гитлеровская агрессия против Норвегии в 1940 г. // Новая и новейшая история. 1971. № 3. С. 62—73; Десятов Л. Операции в Норвегии (апрель—июнь 1940 г.) // оенно-исторический журнал. 1941. № 4. С. 3—21; Игнатьев А.В. ВВС в Норвежской операции // Морской сборник. 1940. № 8. С. 17—36; Киселёв А.А. Крушение планов фашистской Германии в Заполярье // Вопросы истории. 1984. № 11. С. 25—38; Ковалёв С. Секретные базы Кригсмарине в советском секторе Арктики // Морской сборник. 2002. № 8. С. 65—69; № 9. С. 80—84; Соколов В.В. Ленд-лиз в годы Второй мировой войны // Новая и новейшая история. 2010. № 6. С. 3—17; Хавкин Б.Л. Гросс-адмирал Дениц — последний фюрер Третьего рейха // Новая и новейшая история. 2017. № 2. С. 165—183; Кикнадзе В.Г. Международное сотрудничество в области освещения обстановки в Арктике (по опыту Второй мировой войны) // Военно-исторический журнал. 2014. № 12. С. 41—46; Гусаров В.И. Тайны «Учения на Везере», или как Гитлера объявили крестоносцем // Военно-исторический журнал. 2010. № 9. С. 34—37.

(в том числе участниками тех событий из Англии, США и Германии), а их справочный материал касается и боевых действий, и деятельности в портах приёма караванов⁸.

Имеющийся сегодня у отечественных историков массив фактического материала по проблеме борьбы нацистской Германии с СССР и его союзниками в Арктике позволяет приступить к более основательным исследованиям. В частности, результатом одного из них стала монография, во многом обобщающая достижения отечественной и зарубежной историографии начиная с 1945 г.⁹

После вступления в НАТО Норвегии и Дании (1949) в условиях противоборства двух лагерей холодной войны в западной историографии, особенно военной, появились исследования, посвящённые изучению опыта боевых действий в Заполярье, а также оценкам значения Скандинавского плацдарма. При этом особое внимание уделялось непосредственным действиям немецких ВМС и ВВС с территории Норвегии против следовавших в Советский Союз конвоев. На основе опубликованных в разные годы работ зарубежных историков можно проанализировать, как они оценивали рассматриваемые события с позиций двух противоборствовавших политических систем¹⁰.

Между тем в кратких обзорах отечественных и зарубежных исследователей (как правило, представленных в общих трудах или журнальных статьях) в основном описаны проведённые против конвоев отдельные операции вооружённых сил Германии или действия каких-либо родов её ВМС¹¹.

В историографии всё ещё отсутствуют какая-либо конкретика относительно сил, тактических приёмов германских ВМС и ВВС, оценка эффективности их действий. В трудах, посвящённых истории боевых действий на море против конвоев в 1941—1945 гг., главным образом проанализирована борьба на арктических коммуникациях между германскими и союзными ВМС и лишь затронуты некоторые вопросы, связанные с использованием Скандинавского плацдарма.

История войны на морских коммуникациях в Северной Атлантике и Арктике освещена в некоторых трудах зарубежных авторов. Поскольку, по мнению большинства из них, Северный морской театр военных действий не яв-

⁸ Северные конвои: исследования... Вып. 2. М., 1994; Вып. 3.

⁹ Гурьев Е.П. Охота за полярными конвоями. Скандинавский плацдарм Третьего рейха. М., 2017.

¹⁰ Butler J., Gwayer J. Grand strategy. September 1939 — June 1941. L., 1957 (Батлер Дж., Гуайер Дж. Большая стратегия. Сентябрь 1939 — июнь 1941 гг. М., 1967); Nimitz C., Potter E. The Great sea war. Prentice-Hall, 1960 (Нимиц Ч., Поттер Э. Война на море 1939—1945. М., 1965); Roskill S. The navy at war 1939—1945. Vol. 1—3. L., 1954—1961 (Роскилл С. Флот и война. В 3 т. М., 1967); Ruge F. Der Seekrieg 1939—1945. Stuttgart, 1956 (Руге Ф. Война на море 1939—1945. М., 1957); Freier P.H. Der Tod auf allen Meeren. Ein Tatsachenbericht zur Geschichte des faschistischen U-Boot-krieges. Berlin, 1972; Herzog B. U-Boote im Einsatz 1939—1945. Oberhausen, 1970.

¹¹ Андреев В.И. Борьба на океанских коммуникациях. М., 1961; Вайнер Б.А. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964; Блокада и контрблокада. Борьба на океанских коммуникациях во Второй мировой войне. Сборник статей. М., 1967; Два конвоя. Сборник. М., 2003; Irving D. The destruction of convoy PQ-17. L., 1967 (Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17. М., 2004); История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. В 6 т. М., 1961—1965; История Второй мировой войны 1939—1945 гг. В 12 т. М., 1975—1976; Великая Отечественная война, 1941—1945. Военно-исторические очерки. В 4 кн. М., 1998—1999; Киселёв А. Крушение планов фашистской Германии в Заполярье; Ковалёв С. Секретные базы Кригсмарине в советском секторе Арктики; Ферапонтов Н. Немецкие конвои на Севере // Морской сборник. 1942. № 8. С. 43—46; Deutschland im Zweiten Weltkrieg. Bd. 1—6. Berlin, 1974—1985.

лялся главным, в данных исследованиях боевым действиям в Арктике отведено незначительное место. Так, в написанной ещё в 1930-х гг. (но изданной в 1941 г.) книге начальника штаба германского флота В. Вегенера обосновывается война на морских коммуникациях Англии с использованием военно-морских баз в Норвегии¹².

Весьма внушительный объём за рубежом составляют посвящённые боевым действиям на море в 1939—1945 гг. работы, прежде всего немецких авторов, в той или иной мере осветивших значение стратегического плацдарма в Скандинавии как базы для борьбы на морских коммуникациях против союзных конвоев. При этом подчёркиваются значение операций противника на морских коммуникациях и необходимость создания соответствующих баз вне отечественных вод, включая Скандинавию. Немецкие авторы, проанализировавшие действия ВМС ВМС Германии, причины её поражения связывали с некомпетентностью А. Гитлера. Авторы других зарубежных стран рассматривали действия на северных коммуникациях как второстепенные и не уделяли им достаточного внимания.

Иллюстрацией реальной оценки стратегической обстановки самими немцами является труд адмирала Ф. Руге¹³, основанный на источниках и Германии, и её противников. Автор дал весьма сжатый и вместе с тем полный анализ действий германских ВМС во Второй мировой войне. Отдельные разделы книги посвящены боевым действиям надводных и подводных сил против конвоев, позиция же А. Гитлера — действовать только против них — названа ошибочной. Кроме того, Руге считал, что захват Скандинавии объяснялся лишь экономическими и политическими соображениями.

Зарубежные авторы достаточно подробно описали действия отдельных родов ВМС Германии¹⁴, конкретные операции против северных конвоев¹⁵, оценили боевые действия германских вооружённых сил против Советского Союза в Арктике и союзных конвоев¹⁶, охарактеризовали борьбу против них¹⁷.

Наиболее яркой страницей, иллюстрирующей сотрудничество СССР с Великобританией и США в 1941—1945 гг., стали Северные союзные морские конвои, доставлявшие в Советский Союз важнейшие военные грузы, которые защищали советские и союзные военные моряки. Опыта проведения подобных операций и достаточных сил у Северного флота в то время не имелось. В результате было решено сопровождать конвои силами Королевского ВМФ Великобритании и СФ СССР, для чего требовалось наладить и организовать взаимодействие между союзниками и советским командованием. Это взаи-

¹² Wegener W. Die Seestrategie des Weltkrieges. Berlin, 1941.

¹³ Руге Ф. Указ. соч.

¹⁴ Дениц К. Немецкие подводные лодки во Второй мировой войне. М., 1964; Busch H. So war der U-Boot Krieg. Bielefeld, 1954; Kurowski F. Krieg unter Wasser. U-Boote auf Sieben Meeren 1939—1945. Düsseldorf, 1979; Blair C. Hitler's u-boat war 1939—1945. Vol. 2. N.Y., 1996 (Блейр К. Подводная война Гитлера 1939—1945. В 2 т. М., 2001).

¹⁵ Лунд П. PQ-17 — конвой в ад // Два конвоя: PQ-17 и PQ-18. Сборник. М., 2004; Брум Д. Конвою рассеяться! // Два конвоя...; Смит П. Победа в Арктике // Два конвоя...; Ирвинг Д. Разгром конвоя PQ-17.

¹⁶ Дениц К. Немецкие подводные лодки...; Assman K. Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen. Heidelberg, 1957; Meister J. Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1957; Roskill S. Op. cit.; Morison S.E. The battle of the Atlantic, 1939—1945. Vol. 2. L., 1953 (Морисон С.Э. Битва за Атлантику. Сентябрь 1939 — май 1945. В 2 т. М., 1956); Butler J., Gwayer J. Op. cit.

¹⁷ Irwing D. Op. cit.; Скофилд Б. Русские конвои // Полярные конвои. Сборник. М., 2003; Поуп Д. Новогодний бой // Полярные конвои...

модельные налаживали с нуля, преодолевая не только военно-технические, политические, но и идеологические, ментальные разногласия между людьми, существовавшими в рамках разных общественно-экономических систем, учитывая то, что опыта подобного «общения» не имелось.

Для взаимодействия с советским флотом в северных портах СССР были развёрнуты британские военно-морские миссии, призванные организовывать взаимодействие флотов в совместных операциях: 20 июля 1941 г. — в Архангельске (глава кэптен (капитан 1-го ранга) Ф. Вайберд) и 29 июля — в главной базе СФ Полярном (кэптен Р. Беван). В августе того же года в Архангельске была создана американская военно-морская миссия во главе с лейтенантом С. Френкелем¹⁸.

Первым опытом взаимодействия советских и союзных моряков стала организация базирования в портах Севера СССР британских ВВС и ВМС. В начале августа в Полярный прибыли две английские подводные лодки — «Тайгрис» и «Трайидент» (совершили три боевых похода, потопив шесть немецких торговых судов и два эскортных корабля), в ноябре их сменили подлодки «Сивулф» и «Силайон» (потопили четыре корабля противника). В январе 1942 г. на главной базе Северного флота в течение недели базировалась британская подводная лодка «Стёрджен»¹⁹.

В сентябре 1941 г. на советский аэродром Ваенга (ныне Североморск) из Англии перебросили 151 истребительное авиакрыло на истребителях «Харрикейн», которые до ноября участвовали в боях с немецкой авиацией. Кроме того, с сентября в Архангельске и Иокангге базировались корабли 6-й британской флотилии тральщиков, обеспечивавшей встречу конвоев в советских водах²⁰.

В конце 1941 г. окончательно оформилась схема доставки военной техники союзников из портов Исландии и Шотландии в северные порты СССР. Непосредственное эскортирование транспортов между Великобританией и нашей страной возлагалось на ВМФ Великобритании. Северный флот обеспечивал движение конвоев в своей операционной зоне (к востоку от 20-го меридиана восточной долготы, или траверза острова Медвежий в Баренцевом море).

На советский флот возлагались следующие задачи: поддержание выгодного оперативного режима на театре военных действий, достигаемого повседневной деятельностью флота; предварительное обеспечение безопасности прохождения союзных конвоев силами СФ, включавшее в себя нарушение развёртывания сил противника для ведения боевых действий против конвоев, а в случае, если развёртывание уже произошло, то нанесение СФ ударов по силам противника; непосредственное обеспечение союзных конвоев на переходе морем; эскортирование кораблями СФ Беломорской группы союзных транспортов между точкой разделения конвоя на Беломорскую и Кольскую группы и портами Белого моря — Архангельском и Молотовском (ныне Северодвинском)²¹.

Взаимодействие с ВМФ Великобритании при обеспечении переходов конвоев осуществлялось через английскую военную миссию в Полярном и Архангельске. Касавшиеся конвоев проблемы решало командование СФ на месте путём согласования с английской миссией. В частности требовалось установить районы боевой деятельности советских и союзных сил по обеспечению кон-

¹⁸ Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои... С. 33—34.

¹⁹ Там же. С. 35—36.

²⁰ Там же. С. 39—41.

²¹ Центральный военно-морской архив (далее — ЦВМА), ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 219.

воев (для этого Баренцево море разделялось на зоны: союзников — к западу от 20-го меридиана, СФ — к востоку от него); организовать встречу конвоя с кораблями Беломорской военной флотилии для эскортирования Беломорской группы в порты Архангельск и Молотовск; гарантировать непосредственное охранение при переходах союзных конвоев между Кольским заливом и портами Белого моря; снабдить движение конвоев средствами навигационного обеспечения (установка навигационных знаков на фарватерах), союзные транспорты — проводкой и боевые корабли охранения — лоцманами при входе и выходе из наших портов; обмениваться разведывательной информацией о деятельности противника в районе движения конвоев, о базировании вражеских сил в портах и на аэродромах в Северной Норвегии, о минной обстановке по маршруту следования конвоев²².

Связанные с их обеспечением вопросы согласовывали во время встреч командования СФ со старшим британским офицером (SBNO) на Севере России (главой военно-морской миссии), офицеров штаба флота и английской миссии, а также посредством их переписки.

Боевое управление в ходе конвойной операции имело некоторые организационные особенности. Перед выходом конвоя в советские порты английская военная миссия в Полярном давала командованию СФ необходимую информацию: состав конвоя (названия транспортов и кораблей непосредственного эскорта) и схема походного ордера; время и дата выхода из союзных портов и ориентировочное время прибытия в Кольский залив; состав отряда дальнего прикрытия конвоя и район его действия; маршрут движения конвоя; его литер («PQ» — 1941—1942 гг., «JW» — 1942—1945 гг.) и радиопозывные каждого транспорта и боевого корабля в отдельности; фамилия командира эскорта, название корабля, на котором он находился; фамилия коммодора конвоя и название его корабля; состав группы кораблей, направлявшихся в порты Белого моря²³.

Для выбора маршрута следования конвоя перед его выходом из Великобритании силами СФ проводилась ледовая разведка в Баренцевом море для установления границы кромки пакового (сплошного) льда, результаты сообщались в английскую военно-морскую миссию. Пользоваться радиосвязью командиру конвоя разрешалось только в случае нападения противника или серьёзной аварии. Перед прибытием конвоя в Кольский залив один из офицеров конвойной службы проводил инструктаж лоцманов²⁴.

После получения всех данных о покинувшем Англию конвое и о его выходе от английской военно-морской миссии главком СФ издавал приказ, в котором ставились задачи всем службам флота по обеспечению соответствующей встречи. На основании этого приказа в штабе СФ составляли план с подробным указанием, каким службам, что и когда предстояло выполнить для приёма конвоя²⁵.

В основу безопасности движения союзных конвоев были положены противолодочное, противовоздушное, противоминное и противокорабельное виды боевого обеспечения. Соответствующие операции развёртывались на участках морей протяжённостью до 1 тыс. морских миль. Взаимодействуя с силами со-

²² Там же, л. 220.

²³ Там же, л. 223.

²⁴ Там же, л. 224.

²⁵ Там же, д. 79, л. 64.

юзников, СФ решал задачи предварительного и непосредственного обеспечения конвоев. Первый из них включал предварительные: усиленную воздушную разведку для установления базирования и действий сил противника в Северной Норвегии; поиск вражеских подводных лодок авиацией в открытом море и надводными кораблями на подходах к базам СФ; траление фарватеров и курсов движения конвоев, опасных в минном отношении, а также нанесение бомбовых ударов по аэродромам и базам противника в регионе до выхода конвоя в море.

Непосредственное обеспечение конвоев включало воздушную разведку, поиск и уничтожение подлодок противника и плавающих мин в районе движения конвоев; наблюдение за вражескими надводными кораблями силами советских подводных лодок у побережья Норвегии; нанесение бомбовых ударов по немецким военно-морским базам и аэродромам во время движения конвоев; прикрытие их с воздуха самолётами-истребителями и зенитной и береговой артиллерией при движении вдоль побережья и при входе в Кольский залив; противолодочную оборону впереди по курсу движения конвоя в 30—120-мильной зоне от Кольского залива самолётами ближнего, а в зоне 180—200 миль — дальнего радиуса действия; наличие в готовности кораблей для поиска и сопровождения отставших от конвоя транспортов, а также кораблей со средствами аварийно-спасательного обеспечения для транспортов, потерпевших аварию; эскортирование транспортов Беломорской группы конвоя между точкой разделения и портом назначения. В ходе операций по сопровождению союзных конвоев СФ потерял два эсминца, по одному тральщику, морскому охотнику и торпедному катеру²⁶.

Боевое взаимодействие при сопровождении конвоев в море определялось совместными решениями командования СФ и британской военной миссии. Значительно сложнее оно осуществлялось на берегу, в портах назначения грузов — Архангельске и Мурманске. Впервые после интервенции Антанты в 1918—1919 гг. в этих городах одновременно находилось очень много прибывших в составе конвоев иностранцев, моряков и обслуживающего персонала британской военной миссии. Как правило, экипажи торговых судов, за исключением командного состава, состояли из моряков, которые, помогая СССР, руководствовались не патриотическими чувствами, а нанимались за большие деньги на один—два рейса. Это были люди разных национальностей, часто не отличавшихся особой дисциплинированностью и сознательностью. К примеру, для советских людей были непонятны случаи, когда моряки одного из судов конвоя отказывались выйти в плавание, пока им не выдали вторые одеяла²⁷, или когда среди союзных моряков, спасённых с потопленных кораблей конвоя «PQ-17» советским катером МО-113, на его борту начались межнациональные ссоры между ранеными²⁸.

Для организации быта и досуга иностранных моряков в Архангельске и Мурманске были открыты интернациональные клубы, где демонстрировались кинофильмы, проводились совместные вечера отдыха, имелась возможность простого общения иностранных моряков с советскими гражданами, что, в свою очередь, вызывало беспокойство органов НКВД. Поведение нарушавших общественный порядок иностранных моряков часто приводило к конфликтам

²⁶ Там же, д. 75, л. 231—233.

²⁷ Там же, д. 24, л. 128.

²⁸ Нечаев В.М. Нельзя забыть // Северные конвои: исследования... Вып. 2. С. 146—167, 161.

с местными органами власти. Известны случаи, когда нарушения со стороны иностранцев были настолько серьёзны, что становились предметом обсуждения между командованием СФ и главой британской военной миссии. Например, английский матрос сорвал с витрины ТАСС иллюстрирующие зверства нацистов фотографии и унёс их с собой. В итоге советский патруль изъясил англичанина фотографии, а военная миссия извинилась перед командованием СФ²⁹. Однажды двое офицеров из английской военной миссии устроили пьяную драку и дебош в столовой бригады подводных лодок СФ³⁰.

Главный морской штаб (ГМШ) ВМФ СССР вынужден был направить военным советам СФ и Беломорской военной флотилии письмо «Об упорядочении увольнения иностранных моряков на берег, нарушающих наши распоряжения, пьянствующих, спекулирующих, занимающихся контрабандой»³¹. Помимо прочего, в нём указывалось, что американское и британское командования должны контролировать поведение своих моряков, а также следить за посещением иностранцев советскими гражданами³².

Естественно, что ограничительные мероприятия местных властей вызывали у иностранных моряков недовольство. Офицер одного из судов конвоя вспоминал, в каком «рудиментарном» лагере для иностранных моряков приходилось жить на берегу: «Это были деревянные бараки с “удобствами” на улице, с отсутствием туалетной бумаги. В рационе питания не хватало свежих овощей и фруктов»³³.

Согласно переписке главкома Северного флота с главой британской миссии союзные конвои и корабли эскорта часто обеспечивались в портах СССР топливом и продуктами питания. Если первый вопрос решался просто, то второй — намного сложнее. На одном из писем британского командующего, где запрашивались продукты (хлеб — 1,5 тыс. кг, картофель — 1 тыс. кг, мясо — 800 кг, овощи — 400 кг, фрукты — 400 кг), против каждого наименования заместитель по снабжению командующего СФ уменьшил показатели в два раза, а напротив «фруктов» поставил резолюцию «нет и не будет»³⁴.

Командующий СФ вице-адмирал А.Г. Головкин вспоминал: «В круг вопросов, связанных с возможным базированием английских кораблей в Кольском заливе, входили: можем ли мы снабжать корабли овощами, какого качества будут овощи, и нельзя ли посмотреть их; можем ли снабжать мазутом и какого качества мазут; можем ли организовать для английских матросов тюрьму на берегу (гауптвахту); есть ли у нас дома терпимости. На всё это я ответил так: из овощей будем давать то, что сами имеем, домов терпимости нет и не будет, тюрьму для английских матросов организовывать не станем»³⁵.

Как указано в докладной записке представителя Совинформбюро на Севере известного писателя В.П. Беляева, «90% моряков, побывавших в северных портах, вследствие местных порядков уезжают врагами советской власти и русского народа. Сами иностранцы считают, что с русскими может встре-

²⁹ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 157, л. 132.

³⁰ Там же, л. 134.

³¹ Там же, д. 24, л. 128.

³² Там же, д. 157, л. 132.

³³ Русский север. Социальные аспекты взаимоотношений с союзниками / Публ. П.Н. Кышевского // Северные конвои: исследования... Вып. 2. С. 206.

³⁴ Там же.

³⁵ Головкин А.Г. Вместе с флотом. М., 1984. С. 89.

чаться либо самоубийца, либо человек, тайно работающий в органах НКВД»³⁶. На основании этой записки заместитель наркома иностранных дел С.А. Лозовский писал наркому иностранных дел В.М. Молотову: «Что бесспорно в жизни иностранцев на Севере? 1) Несомненно, на всякий ли случай или заведомо точно, они рассматривают Север как возможный плацдарм для вторжения англо-американских войск в Россию, как территорию, на которой прежде всего может быть повторена интервенция. 2) В связи с этим и повышенная деятельность английской и американской разведки, и тщательное изучение “впрок” каждого русского человека, каждого явления общественной жизни и вообще всей обстановки. 3) Отсюда стремление как можно глубже проникнуть вглубь советского народа, разузнать его действительные настроения, окутать себя мифом “благодетелей”, абсолютно безупречных людей и т.д. 4) Естественно поэтому, что никому из союзников, а в первую очередь представителям миссий, не нравятся те препятствия, которые чинят представители советской власти на пути общения с иностранцами. Эти препятствия мешают работать разведчикам, как в любой другой стране. Однако все это не даёт нам права оставлять широкие массы тружеников — американских и английских моряков, в симпатиях которых мы всегда были заинтересованы, людей, которые, рискуя жизнью, возят всё-таки оружие в СССР — за пределами нашего внимания, за своеобразной “Китайской” стеной».

Далее предлагалось разрешить более широкие встречи советских и иностранных моряков, улучшить работу интерклубов, обеспечив их высококвалифицированными специалистами; приравнять инструкторский штат по продовольственному снабжению к научным работникам, чтобы люди не голодали и не ходили в рваной одежде и обуви. Кроме того, хотели создать условия, чтобы города Севера стали образцовыми, а «иностранцы не рассказывали у себя, что люди в Архангельске убивают друг друга, чтобы влезть в трамвай, или как ребяташки атакуют каждого иностранного моряка, чуть не силой требуя от него сигарет. Это мнение принесёт плохую славу СССР, и эти рассказы очевидцев в какой-то мере парализуют нашу пропаганду в союзных странах. Следует добиться того, чтобы зимой Архангельск не сидел половину вечеров без света, чтобы туда приезжали лучшие, хорошие артисты, чтобы было в нём много бань, и не ломали бы себе ноги прохожие на архангельских улицах, и чтобы культурно работала архангельская милиция»³⁷.

Другой советский писатель — Ю.П. Герман, находившийся в то время в Архангельске в качестве военного корреспондента ТАСС, обратился в политуправление Беломорской военной флотилии с рапортом, в котором сообщалось о «фактах дискриминации по отношению к советским морякам — участникам конвоев со стороны советской власти... 1) Все американские и английские капитаны глубоко возмущены тем, что прекрасные, заслуженные, покрывшие себя славой русские офицеры не пропускаются в ресторан интуриста и интерклуба, в то время как любой польский солдат может пьянствовать в ресторане даже с дамой. Среди союзников циркулируют слухи, что рестораны интуриста и интерклуба содержит последний частник в России, для которого иностранные клиенты выгоднее советских. Иначе они не могут объяснить такое положение. 2) Все решительно капитаны судов союзников жалуются на холодный, неприязненный приём в Архангельске. Они поражены, что никто

³⁶ Русский север... С. 207—208.

³⁷ Там же. С. 205—206.

не поздравляет с прибытием, что офицеры русского флота не бывают у них в гостях и не приглашают их к себе, что союзников чураются, что никто из русских офицеров не желает выпить с ними стакан виски. “Второй фронт, — говорят капитаны, — дело нашего правительства, мы — люди маленькие, чуждые политики, мы выполняем свой долг, мы привели конвой в ваши воды и тем выполнили то, что нам было приказано, а вы встречаете нас так, точно мы в чём-то виноваты или мы преступники”. 3) Англичане и американцы особо говорят о наших советских моряках, восхищаясь их мужеством, считают их своими кровными братьями и поэтому совершенно не понимают различия, которое вносится интуристовской администрацией в обслуживание моряков иностранных и моряков русских. Наши капитаны, которые часто ведут себя мужественнее союзников, отбиваясь от атак бомбардировщиков, капитаны эти не имеют доступа туда, куда запросто ходит английский и американский матрос, и зачастую нашим капитанам приходится “блатовать”, унижаться, кланяться, чтобы попасть в глупое положение перед иностранцами, которые всё это видят. Несмотря на просьбы английского командования ограничить отпуск спиртного нижним чинам, официанты клуба за консервы и сигаретки нарушают это, что ведёт к пьянству и дракам». На рапорте Германа секретарь Архангельского обкома ВКП(б) по водному транспорту А.С. Буданов написал резолюцию: «В интерклуб и интурист советских моряков пускать на общих основаниях»³⁸.

Многие предложения известных писателей в какой-то мере были отражены в ряде постановлений правительства по улучшению инфраструктуры городского хозяйства и не касались социально-экономического положения населения и политической атмосферы. Например, в соответствии с подписанным И.В. Сталиным и изданным 12 мая 1944 г. постановлением ГКО «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства городов Архангельска и Молотовска Архангельской области» было улучшено электроснабжение и освещение Архангельска³⁹.

13 июля 1944 г. вышло постановление ЦК ВКП(б) «О мероприятиях по улучшению массово-политической работы среди населения городов Архангельска и Молотовска» (за подписью секретаря ЦК А.С. Щербакова). В этих городах реорганизовали, дополнили штаты интерклубов и улучшили их техническое оборудование; организовали гастрольные и выступления известных артистов московских театров; провели разъяснительные лекции и беседы с партийным и комсомольским активом, а также в трудовых коллективах и воинских частях; мобилизовали в «шефские бригады» интерклуба лучших комсомольских активистов⁴⁰. Хотя все существовавшие проблемы в ходе этих мероприятий в городах Севера решить не удалось, все же моральная обстановка в них значительно улучшилась.

В результате умелых объединённых действий военной и гражданской администрации на местах Советскому Союзу удалось создать надёжно работавшую в военные годы систему взаимодействия с союзниками. Она позволила, особенно во второй половине войны, успешно проводить конвойные операции на Севере, способствуя приближению Победы.

³⁸ Конвои (исследования, воспоминания, библиография, документы). Архангельск, 1995. С. 228—229.

³⁹ Русский север... С. 208.

⁴⁰ Там же. С. 209.