

# Convoyes al Ártico Soviético en la Segunda Guerra Mundial

Navíos viajando en convoy por el Ártico.

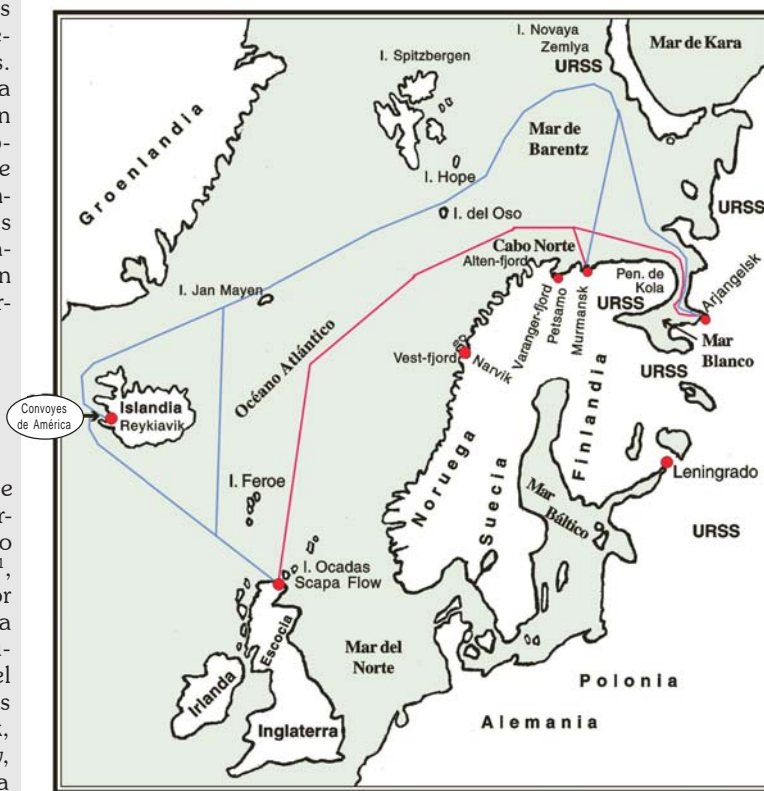
Con el ataque sorpresivo de la Alemania nazi contra la URSS, el 21 de junio de 1941, los agresores esperaban conseguir una victoria rápida, estilo *blitzkrieg* o guerra relámpago, ocupando en poco tiempo los principales centros urbanos e industriales del país y aniquilando su potencial bélico. Tras los espectaculares avances de las primeras semanas, la heroica defensa de Leningrado, Moscú, y demás sectores del frente impusieron una larga guerra. La URSS trasladó allende los Urales su industria militar y pidió ayuda en armamento y suministros a sus aliados, Gran Bretaña y Estados Unidos. Para facilitar la ayuda necesaria se celebró en Moscú, del 29 de septiembre al 10 de octubre de 1941, una Conferencia entre representantes de la URSS, Gran Bretaña y Estados Unidos, en la que se acordó la formación de convoyes marítimos para transportar suministros a los puertos soviéticos.

Los únicos accesos marítimos a la URSS todavía abiertos a fines de 1941 eran: la ruta del Ártico, la ruta de Extremo Oriente, por el Pacífico<sup>1</sup>, y la del golfo Pérsico, por Irán<sup>2</sup>. Con mucho, la ruta que registró mayor volumen de tráfico fue la del Ártico hacia los puertos soviéticos de Murmansk, en el mar de Barentz y, por el mar Blanco, a Arjanglesk. Con todo y ser la más corta<sup>3</sup>, esta ruta presentaba grandes peligros. En los fiordos noruegos anidaban cruceros y submarinos alemanes además de campos de aviación de la *Luftwaffe*; el puerto

finlandés de Petsamo (Pechenga), muy próximo a Murnansk, servía asimismo de base a navíos y aviones enemigos y la flota soviética del Ártico estaba en notoria inferioridad numérica y técnica. Los largos "días" veraniegos eran un factor adverso, que aumentaba la vulnerabilidad de los convoyes, si bien las largas "noches" invernales ofrecían una relativa protección. Por el contrario, el avance de la zona de hielos en invierno obligaba a una ruta más meridional y, por tanto, más próxima a las bases alemanas, lo que aumentaba la vulnerabilidad de los convoyes.

Los convoyes se componían al principio de 6 a 10 cargueros y, a partir de marzo de 1942, de unos 25 navíos, llegando en ocasiones a 40. Su velocidad media oscilaba entre 8 y 10 nudos. La ruta de verano se iniciaba en Scapa Flow, en Orcadas del S., o en Loch Ewe, en Escocia, hacia Reykiavik, en Islandia<sup>4</sup>, siguiendo por las islas Jan Mayen y del Oso y por el mar de Barentz, hasta Murmansk o Arjanglesk<sup>5</sup>. La ruta invernal era más corta, para eludir los hielos flotantes, y menos alejada de las bases aéreas enemigas. Una vez llegados a puerto, los convoyes seguían sufriendo violentos ataques de la aviación

alemana. El puerto de Murmansk, a pesar de estar en plena zona ártica, estaba libre de hielos todo el año,



RUTAS DE LOS CONVOYES ÁRTICOS EN 1941 - 1945

Ruta de verano — Ruta de invierno (Mapa del autor)

1 La ruta del Pacífico partía de los puertos de la costa oriental de EE.UU. hasta los soviéticos de Vladivostok, Nikolayevsk-na-Amurie y Petropavlosk-Kamchatski, trayecto que duraba de 18 a 20 días, más el largo viaje terrestre hasta las zonas del frente. Al principio, este tráfico representó casi la mitad del volumen de los envíos a la URSS, pero tras la entrada del Japón en la guerra, esta vía quedó prácticamente cerrada.

2 El viaje de un convoy desde Nueva York, vía Cabo de Buena Esperanza, hasta los puertos del Golfo Pérsico, llevaba unos 75 días, 10 que lo hacía muy poco práctico.

3 El recorrido, de 1 800 a 2 000 millas, se hacía entre diez y catorce días.

4 Desde Canadá partían convoyes el puerto atlántico de Halifax, para dirigirse a Islandia y desde allí seguir hasta los puertos soviéticos del Ártico.

5 Al llegar a la altura de Teriberki, los convoyes se escindían, una parte iba a Murmansk y otra a Arjanglesk.

debido a una rama de la Corriente del Golfo, aunque gruesos témpanos flotantes entorpecían su aproximación, por lo que era necesario el uso de rompehielos, especialmente en los casos en que, para eludir la amenaza alemana tenían que bordear Novaya Zemlya, por el mar de Kara.

Los convoyes aliados iban protegidos por una escolta naval, en formación paralela, compuesta por torpederos, corbetas, fragatas, dragaminas y cazasubmarinos. A veces, la protección se dividía en dos partes, la de crucero, próxima al convoy, y otra más lejana, de cobertura operativa, formada por cruceros, acorazados y, en ocasiones, portaviones.

Al aproximarse a su destino, unidades navales soviéticas salían a su encuentro para reforzar la protección.



Un avión alemán es derribado por la DCA de un navío de escolta del convoy por el Ártico.



El acorazado alemán *Tirpitz* es alcanzado y hundido por el fuego aliado al intentar atacar un convoy. Últimos momentos del coloso del mar.

I.D. Papanin, director soviético de la Vía Marítima del Norte, con un grupo de colaboradores en el centro, primer plano, de un sello soviético de 1938



voy<sup>7</sup>. A fines de junio de 1942, se retiró la fuerte protección<sup>8</sup> que se había asignado al convoy PQ-17, asimismo de 35 cargueros, cuando el Almirantazgo británico se enteró de que el acorazado alemán *Tirpitz* se dirigía a su encuentro. De las 34 unidades del convoy, 24 fueron hundidas<sup>9</sup> por el ataque de torpederos, submarinos y aviones

alemanes. Los pocos barcos que pudieron escapar fueron escoltados por unidades soviéticas hasta Arjángelsk<sup>10</sup>. Stalin, en carta de 23 de julio a Churchill, reprochó vivamente al Almirantazgo británico por haber abandonado el convoy a su suerte retirando la protección cuando más la necesitaba. Este serio contratiempo motivó la interrupción del envío de convoyes has-



Matasellos de Murmansk con leyenda circular: СССР, Oficina de Comunicaciones de Murmansk



Matasellos soviético utilizado en Murmansk, con leyenda: Departamento marítimo de Murmansk.

Durante el primer invierno, los convoyes, protegidos por la larga noche polar, no sufrieron pérdidas sensibles, pero con el verano la situación se agravó, perdiendo un promedio de un diez por ciento de sus unidades. Churchill se mostró pesimista sobre la viabilidad de estas operaciones. El primer convoy, PQ-0, con 7 navíos, zarpó de puerto británico en agosto 1941 y tardó 40 días en llegar a Murmansk. El primer gran convoy, el PQ-16 con 35 transportes, al poco de dejar Islandia en mayo 1942, sufrió intensos bombardeos alemanes durante seis días. A pesar de la débil protección<sup>6</sup>, estos ataques sólo consiguieron hundir 7 unidades, pereciendo 150 hombres, aunque Churchill había augurado la pérdida de la mitad del con-

ta septiembre del mismo año, fecha en que partió de Islandia un convoy de 40 cargueros y 31 navíos de escolta, perdiéndose 15, por lo que volvió a interrumpirse la formación de convoyes, reanudándose solamente en periodos de oscuridad invernal. En 1942, el Alto Mando alemán organizó la llamada operación *Wunderland* intentando cortar definitivamente el paso de convoyes aliados por el Ártico. Desde el mes de enero, los alemanes destacaron a la zona nuevas unidades navales, la 5a flota aérea de la Luftwaffe y minaron extensas zonas del mar Blanco, pero no consiguieron su objetivo.

En el curso de la contienda llegaron a Murmansk - Arjángelsk, 40 convoyes con un total de 725 cargueros y

6 Dos submarinos y unos pocos destructores y corbetas. Los dos cruceros de escolta dieron media vuelta al producirse el primer ataque de la *Luftwaffe*.

7 *Cartas a Stalin*, citado por Alexander Werth, *Rusia en la Guerra*, 1941-1945. Edit. Grijalbo, 1968, Tomo 1, pp 345 y 442.

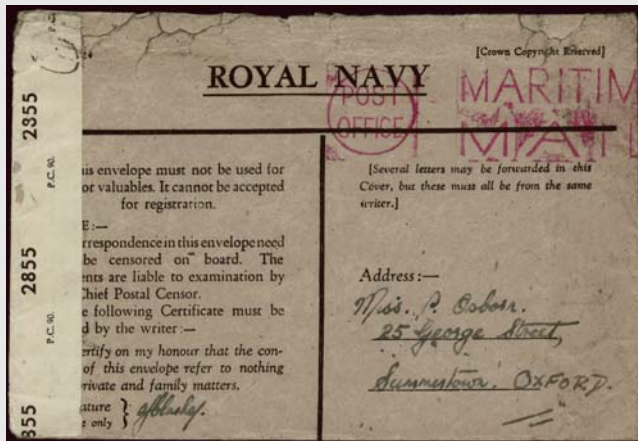
8 En la escolta figuraban: 6 torpederos, 2 navíos de D.C.A., 4 corbetas, 2 submarinos, 7 dragaminas, 2 cruceros ingleses, 2 cruceros y

3 torpederos de la *US Navy*. Además, al oeste del convoy, el acorazado inglés *Duke of York* y el norteamericano *Washington*, 1 portaviones y 14 torpederos ofrecían protección complementaria.

9 Se hundieron con ellas, 430 tanques, dos cargamentos de camiones y *jeeps*, y 100000 t de carga diversa.

10 Algunos navíos se refugiaron al N de Novaya Zemlya, donde quedaron atrapados por los hielos.





Dos sobres expedidos por el Leading Seaman (Marino de Primera) Anthony J. Clarke a Oxford, Reino Unido, durante su travesía en convoy por la ruta ártica a la URSS, ambos con cancelación mecánica en rojo, POST OFFICE MARITIME MAIL - (Oficina Postal Correo Marítimo).

El sobre superior lleva impreso, ROYAL NAVY (Marina Real Inglesa) y una serie de instrucciones para el usuario. A la izquierda está cerrado por la banda de censura 2855.

El sobre inferior lleva manuscrito en su parte superior izquierda, On Active Service (en servicio activo) y, en la parte inferior, la marca de censura militar naval. Según declaración del remitente al autor de este escrito: This cover was sent by me in 1943 whilst on duty on HMS. Jason... mail was shipped by the destroyers Onslaught, Iriquois and Huron on October 1st to 5th, 1943.

Colección del autor.

cuatro millones de toneladas de carga. El enemigo hundió 18 buques de guerra y 87 mercantes, de los cuales 11 soviéticos. Los tripulantes británicos muertos superan los tres mil. Participaron buque británicos, norteamericanos, canadienses, noruegos y de otras nacionalidades. En el lado soviético, realizó una gran labor de coordinación y protección el contraalmirante I. D. Papanin, Director de la Vía Marítima del Norte<sup>11</sup>. En el lado alemán, participaron activamente el crucero pesado *Admiral Scheer*, los acorazados gemelos *Tirpitz* y *Scharnhorst*<sup>12</sup> y entre sus bases más importante figuran los fiordos noruego de Narvik, Alten-fjord, Vest-fjord y Varanger-fjord.

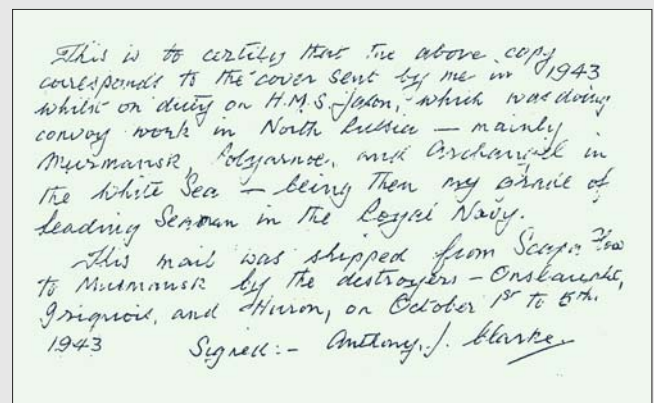
11 Papanin, dos veces héroe de la Unión Soviética, es un viejo conocido de los filatélicos. En 1938, la URSS emitió una serie en honor de la misión polar por él dirigida en 1937, en la que aparece en dos valores junto a los demás miembros del grupo (Yvert, 649,650).



Tarjeta postal representando un submarino soviético de la flota del Ártico, remitida, en julio de 1942, por un marino ruso en la base de Murmansk, a través del correo de campaña soviético. Colección del autor.



Marcas de censura militar soviética utilizadas en Murmansk: código БШ и código М-к (Murmansk)



Certificado extendido por el marino británico Anthony J. Clarke, participante en un convoy aliado, sobre su correspondencia durante el trayecto de Scapa Flow, Escocia, a puertos soviéticos del Ártico en 1943. Colección del autor.

12 Cada uno desplazaba 35.000 t. El *Scharnhorst* fue hundido el 26 de diciembre de 1943, al intentar atacar un convoy y ser interceptado por el acorazado *Duke of York* y el crucero *Jamaica*, ambos de la Royal Navy. El acorazado *Tirpitz* fue hundido en noviembre de 1944, con 1200 tripulantes, tras ser atacado con bombas especiales.



Entero postal soviético remitido desde Murmansk a E.E.U.U. por un miembro de la US Naval Armed Guard. Similar al anterior. En el texto escribe: Todavía estamos en Murmansk una bebida muy fuerte llamada Vodka. Cancelación: Murmansk 4.4.44., y marca circular de censura militar soviética, 2 / M-k. Cortesía de A. Cronin. Toronto. Canadá.



Sobre remitido desde Murmansk a E.E.U.U. por un tripulante de un convoy norteamericano. Franqueado con 80 kopeks, en sellos de la URSS. De tratarse de un miembro de las Fuerza Navales de EE.UU. tendría franquicia militar por lo que, o se trata de un tripulante de un carguero civil, o usó el correo soviético en vez del militar de EE.UU. Cortesía de A. Cronin.

La correspondencia remitida por los miembros de las tripulaciones participantes en los convoyes que actualmente se conserva es muy escasa. En una exposición internacional celebrada en España un expositor español exhibió una de estas piezas que orgullosamente calificó como *pieza única*. El autor se ha entrevistado con algunos veteranos de los convoyes o sus descendientes con distinto éxito. El Teniente de Navío de la *Royal Navy*, Anthony J. Clarke le facilitó amplia información acerca de la correspondencia que remitía a su familia y novia, de Oxford. Mientras participaba, como *Leading Seaman*, Marino de Primera, en la escolta de un convoy, a bordo del *HMS Jason*, escribió durante el viaje a Murmansk y Arjangelsk, varias cartas que cursó por el correo naval británico, con franquicia postal, siendo cursadas a Inglaterra a bordo de destructores británicos de la escolta, citando entre otros a los *HMS Onslaught*, *Iriquois*, *Hurón* y *Musketeer*. Dos de estos sobres los cedió al autor y se reproducen en este artículo. Uno de ellos lleva impresa la mención *Royal Navy*, junto a instrucciones para su uso en régimen de franquicia militar. En el ose ha escrito manualmente en su parte superior, *On Active Service* (en Servicio Activo), lo que le daba derecho a la franquicia, mientras en parte inferior lleva la marca de censura, en violeta, *FROM HM SHIP -PASSED*

BY CENSOR y la fecha 21.10.44. Ambos llevan cancelación mecánica en rojo, POST OFFICE - MARITIME MAIL. Ninguno llevaba marca alguna que pudiera indicar su procedencia, pero el remitente extendió a este propósito un certificado aclaratorio. En subastas internacionales, muy de tarde en tarde, aparece algún sobre o postal enviada por miembros de estos convoyes o se sus escoltas. El autor tuvo acceso a una tarjeta postal soviética franqueada con sellos soviéticos y dirigida a Estados Unidos por un teniente, miembro de la *US Navy*, desde Murmansk en 1944, con marcas de censura militar soviética y norteamericana, que aquí se reproduce. También consiguió una postal de un submarino soviético operando desde Murmansk, que se reproduce aquí. Asimismo se conserva correspondencia del Correo de Campaña de unidades soviéticas, navales y te-



Tarjeta postal soviética remitida desde Murmansk, el 5 de mayo de 1944, por un teniente de la *US Navy*, (Marina de E.E.U.U.) miembro de un convoy y dirigida a Estados Unidos. Franqueada con 50 k, en sellos de la URSS. Matasellos de Murmansk y marcas circulares de censura norteamericana en color violeta rojo, y soviética, en negro. Colección particular.

restres, destacadas en los puertos árticos de Murmansk, Polyarny y Arjangelsk. Una búsqueda intensiva en Canadá y EE.UU. podría dar resultados satisfactorios.

**Salvador BOFARULL**  
Academia Hispánica de Filatelia  
The British Postal History Society

#### Bibliografía

- Amborski, Leonard E., *The Last Voyage: Maritime Heroes of World War Two*. Orlando. Florida, EE.UU., 2001
- Artier, *La Bataille des Convois*.
- Campbell, Jan - Vice Admiral, Royal Navy - & Macintyre, D., *The Kola Run*. Londres, 1958
- Churchill, Winston, *Memorias*.
- Kemp, Paul, *Convoy, Drama in Arctic Waters*. Londres, 1993.
- Kouznetsov, Nikolai, *La Marine Soviétique en Guerre (1941-1945)*. Editions du Progrès Moscú, 1979. Capítulo *Aux latitudes polaires*, pp 293 ss.
- Ruegg, B. & Hague, A., *Convoys to Russia: Allied Convoys and Naval Surface Operations in Arctic Waters 1941-1945*. Kendal. UK, 1992.
- Shofield, B. B., *The Russian Convoys*. Londres, 1964.
- Werth, Alexander, *Rusia en la Guerra, 1941-1945*, Tomo 1, pp. 441 ss.
- Werth, Alexander, *The year of Stalingrad*, Londres, 1946.

#### Filmografía

Existen documentales ingleses y soviéticos. Entre estos últimos, uno titulado *Paralelo 69* (Параллель 69), así llamado por ser éste el correspondiente a Murmansk. En varias historias de la Segunda Guerra Mundial en videocasetes, no falta una sección dedicada a "la batalla de los convoyes".