



# ПОЛЯРНЫЕ ЧТЕНИЯ

НА ЛЕДОКОЛЕ  
«КРАСИН» – 2015

АРКТИКА В ГОДЫ  
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Министерство культуры Российской Федерации



# ПОЛЯРНЫЕ ЧТЕНИЯ

НА ЛЕДОКОЛЕ «КРАСИН» – 2015

АРКТИКА В ГОДЫ  
ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Филиал Музея Мирового океана  
в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»

ИЗДАНО ПРИ ПОДДЕРЖКЕ ПАО «СОВКОМФЛОТ»

**СКФ**  
Совкомфлот

УДК 821.161.1  
ББК 84 (2Рос=Рус)6-44

*Ответственный редактор:* Филин П. А., к. и. н.  
*Редактор выпуска:* Емелина М. А., к. и. н.

*Редакционная коллегия:*  
Емелина М. А., к. и. н.,  
Фролов С. В.,  
Дукальская М. В.,  
Коршунов Э. Л.

*Статьи публикуются в авторской редакции.*

### **Библиотека «Совкомфлота»**

**Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2015. Арктика в годы Великой Отечественной войны.** Материалы международной научной конференции (Санкт-Петербург, 29–30 апреля 2015 г.). Москва: Издательство «Паулсен», 2016. – 312 с., илл. – 79.

ISBN 978-5-98797-140-6

В сборнике представлены материалы Полярных чтений на ледоколе «Красин» – 2015, состоявшихся в год 70-летия Победы. Тематика докладов – Арктика в годы Великой Отечественной войны. В издании содержатся статьи, посвящённые как отдельным эпизодам военных действий в Арктике, так и в целом системе жизнеобеспечения и хозяйственной деятельности в Заполярье в годы Второй мировой войны. В Приложении впервые опубликованы рейсовые донесения капитана ледокола «Красин» М. Г. Маркова об уникальном кругосветном боевом походе ледокола в 1941–1942 гг., в ходе которого «Красин» совершил переход из бухты Провидения к берегам США, принял участие в конвоях НХ-178 и PQ-15. Сборник адресован специалистам-историкам, а также широкому кругу читателей, интересующихся вопросами военной истории и истории полярных регионов.

ISBN 978-5-98797-140-6

© Коллектив авторов, 2016  
© Музей Мирового океана, 2016  
© «Паулсен», макет, 2016

## Предисловие ответственного редактора

Филиал Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин» продолжает цикл ежегодных Полярных чтений, которые в 2015 г. были посвящены 70-летию победы в Великой Отечественной войне. Третьи Полярные чтения состоялись 29–30 апреля 2015 г. на ледоколе «Красин» – единственном сохранившемся и находящемся на плаву судне, которое принимало участие в полярных конвоях и морских сражениях Второй мировой войны. Полярные чтения прошли в преддверии Дня Победы в рамках Второго фестиваля ледоколов на Неве.

Соорганизаторы Полярных чтений – 2015:

- РОО «Полярный конвой»;
- Арктический и антарктический научно-исследовательский институт;
- Арктическая академия наук;
- Российский государственный музей Арктики и Антарктики.

Основные партнёры:

- ПАО «Совкомфлот»;
- ООО «Фертоинг».

Цель Чтений:

- Осмысление исторических процессов в Арктике, связанных с военными действиями в годы Великой Отечественной войны.

Задачи Чтений:

- Выявление, освещение и обсуждение малоизученных тем, связанных с историей военных операций в Арктике.

- Обобщение исследований и информации по истории военных операций в Арктике в годы Великой Отечественной войны.

Основные направления работы:

- Изучение роли арктических операций в Великой Отечественной войне.
- История полярных конвоев.
- Подвиг ледокольного парохода «А. Сибиряков», конвоя БД-5 и парохода «Марина Раскова».
- История развития и применения военной техники в Арктике в годы Великой Отечественной войны.
- Ледокольный флот в годы войны.
- Навигационно-гидрографическое и метеорологическое обеспечение в Арктике в годы войны.
- Судьбы людей и персоналии, связанные с военными событиями в Арктике.
- Сохранение памяти о войне в Арктике, военно-историческое наследие.

Материалы Полярных чтений дополнены публикацией документа из собрания филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»: рейсовых донесений капитана ледокола «Красин» Михаила Гавриловича Маркова за 1941–1942 гг., когда ледокол совершил уникальный боевой поход через Атлантику, Панамский канал, Тихий океан и принял участие в полярном конвое PQ-15.

П. А. Филин

к. и. н., ответственный редактор серии, заместитель директора по научной работе филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин», ответственный секретарь Межведомственной комиссии по морскому наследию Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации

Т. В. АКУЛОВА-КОНЕЦКАЯ

## Зосима Рашев – защитник Арктики

18 апреля 2015 г. исполнилось 20 лет со дня смерти Зосимы Семёновича Рашева – участника Великой Отечественной войны, защитника Заполярья.

Зосима Семёнович Рашев родился 28 декабря 1910 г. в селе Ракулка Черевковского уезда Вологодской губернии (ныне – Архангельская область)<sup>1</sup>. Он был одним из двойни: Савватий и Зосима были названы в честь преподобных святых – основателей Соловецкого монастыря. К помощи преподобных Зосимы и Савватия, особо почитаемых среди жителей Поморья, прибегали во время бедствий на море.

Савватий Рашев умер от кори в возрасте 6–7 лет, а его брата Зосиму помог выходить сельский священник. Отец Зосимы дал обет: если сын выживет, то быть ему послушником Соловецкого монастыря, но события 1917 г. изменили привычный ход жизни богобоязненной семьи.

Отец серьёзно заболел, ослеп и вскоре умер. Зосиме пришлось перебраться в дом деда, но там он не прижился. В 14 лет Зосима, обладавший независимым и сильным характером, сбежал с товарищем в Архангельск. Он в очередной раз мог погибнуть: в поисках работы приходилось голодать, бродяжничать, воровать на рынке. В 1929 г. он стал матросом, а затем поступил в трёхгодичное лоцманское училище в Архангельске. Изучать высшую математику Зосиме было сложно, ведь за плечами у него было всего два класса церковно-приходской школы.

1. В статье использованы сведения и документы из семейного архива Рашевых, предоставленные автору Мариной Зосимовной Петровой.

После училища Зосима Рашев работал по специальности, стал помощником, а затем и командиром лоцманской службы порта Онега. Два с половиной года З. С. Рашев был слушателем Академии водного транспорта в Ленинграде, но окончить её не смог: началась Советско-финляндская война. Зосима Рашев добровольцем ушёл на фронт. Он воевал в составе специального диверсионного отряда РККА, выполнял задания в тылу врага (был отличным лыжником). В 1940 г. Рашев был ранен. За Финскую кампанию награждён орденом Боевого Красного Знамени.

Великая Отечественная война застала его в Ленинграде на специальных курсах командного состава. Вскоре в Архангельске была сформирована Беломорская военная флотилия. Из гражданских судов стали создаваться дивизионы военных тральщиков, сторожевых кораблей, минных заградителей и группы санитарных судов. 3 июля 1941 г. старший лейтенант Рашев принял тральщик ТЩ-47.

Летом и осенью 1941 г., командуя тральщиком, он прошёл с тралом свыше 2500 миль, уничтожил 57 плавающих и выброшенных на берег мин, участвовал в конвоях, сопроводив 14 транспортов, выполнив все задания на отлично.

Вспоминая то время, Зосима Семёнович благодарил население Сёмжи, Койды и «рыбаков-колхозников реки Кулой» за помощь: «...везли наших людей вдоль побережья на лошадях или на своих поморских карбасах, таким образом группы прошли не одну сотню километров и уничтожили десятки мин».

В Сёмже в то время подрастал будущий писатель-морьяк Виталий Маслов. В 1980-е гг. он создал в родной деревне Дом памяти и завёл Родовую книгу с именами 50 сёмженских родов за два века. Виталий Семёнович подсчитал, что из его родной деревни на Финскую и Великую Отечественную войны ушел и погиб 41 сёмжанин, вернулся с фронта и умер от ран в 1944 г. один человек...

В 1942 г. старший лейтенант Рашев командовал тральщиком ТЩ-53, прошёл около 14 000 миль, из которых свыше 5000 миль при конвоировании и 1182 мили с тралами, выполнил целый ряд спецзаданий по перевозке грузов, вооружения и т. п. При выполнении боевых заданий Рашев дважды выходил в атаку на подводную лодку и два раза отражал атаки самолётов противника. При отражении атак авиации на транспорты союзного конвоя 20 сентября 1942 г. экипажем тральщика был сбит прямым попаданием вражеский самолёт.

Прекрасную морскую выучку проявил Зосима Семёнович и при конвоировании 10 сентября 1942 г. транспорта «Обь» в 9-балльный шторм. В наградных документах старшего лейтенанта Рашева

читаем: «Транспорт не слушался руля, его последовательно тащило к берегу, старший лейтенант Рашев, ясно представляя невозможность подать буксир, применил следующий способ: прикрывая наветренную носовую скулу транспорта от волны и ветра своим кораблём, идя от транспорта на расстоянии 15–20 м в течение двух часов, старший лейтенант Рашев достиг постепенного отхода транспорта от берега. Транспорт был спасён».

Самому Зосиме Семёновичу запомнились случаи и другого рода: как в 1942-м в районе Поноя, когда шли в Архангельск, им пришлось взять на буксир самолёт и вести его в укрытие за остров Моржовец. Второй схожий случай произошёл в июне 1942 г.: в районе Новой Земли ему довелось буксировать гидросамолёт Героя Советского Союза Ильи Павловича Мазурука. «Тогда несколько тральщиков и пароход “Диксон” оказывали помощь выскочившему на отмель у полуострова Гусиная Земля американскому транспорту, – вспоминал Зосима Семёнович. – Сюда же прилетели два гидросамолёта во главе с Мазуруком. Один доставил американского военного представителя, другой вёл наблюдение за шнырявшими в этом районе фашистскими подлодками. Усилился ветер, и первый самолёт не мог взлететь. Что делать? Нужно попытаться завести его в укрытую бухту. На карте глубины и опасности бухты не указаны. Взял наш тральщик самолёт на буксир. Когда зашли за мыс, волна стала меньше. Для замера глубины спустили шлюпку, так и шли за ней. Проверили вдоль берега, безопасен ли этот участок для взлёта. Гидросамолёт поднялся в воздух и долго сопровождал нас. Транспорты были благополучно отконвоированы в Архангельск...»

1943 г. был не менее тяжёлым: в июле Рашеву пришлось перевозить 102-мм батарею и произвести выгрузку её на мыс Городецкий, и материальная часть была доставлена и выгружена без единого повреждения. В конце июля Зосима Рашев участвовал вместе с кораблём в подъёме затонувшего буксирного парохода «Северянин». В октябре при выполнении боевого задания по конвоированию транспорта «Громов» у последнего не хватило угля; при состоянии моря 6 баллов, а ветра 7 баллов укрыться было негде, район был опасен из-за подводных лодок и авиации противника, но Рашев смог отбуксировать транспорт в безопасное место.

В 1943 г. за успешное выполнение боевых заданий и проявленные при этом мужество и отвагу старший лейтенант Рашев был награждён орденом Отечественной войны II степени.

Ровно за год до победы, 9 мая 1944-го, Рашев, командуя ТЩ-31, получил задание на транспортировку зенитных батарей в районе

Тюва-Губа и подвергся нападению самолётов противника: два «Фокке-Вульфы» атаковали его тральщик на бреющем полёте (при атаке производился обстрел из пушек и пулемётов). От одного самолёта Рашев сумел уклониться, но второй самолёт, сбросив бомбу, попал в его тральщик. Зосима Семёнович был ранен в голову, но продолжал управлять кораблём. Положение было почти безнадёжным, но благодаря его выдержке и спокойствию было спасено 77 человек из 140. Зосима Рашев сошёл с корабля последним, после того как корабль повалился на борт.

За исключительно чёткое выполнение заданий командования, за храбрость и мужество, проявленные в бою с германскими захватчиками 9 мая 1944 г., за организованное спасение личного состава при гибели ТЩ-31 командование ходатайствовало о награждении капитан-лейтенанта Рашева орденом Красного Знамени.

Это было не последнее испытание войны. 12 августа 1944 г. в 60 милях от острова Белый он шёл на тральщике ТЩ-114 в составе конвоя БД-5, сопровождая пароход «Марина Раскова», на борту которого находилось 417 человек, более 6000 т продовольственных и технических грузов. Пароход был атакован немецкой ПЛ U-365. В результате атаки конвоя БД-5, в ходе которой немецкая субмарина применила новые акустические торпеды, пароход «Марина Раскова», а затем и тральщики сопровождения – ТЩ-114 и ТЩ-118 – затонули. К месту гибели людей подошёл ТЩ-116.

В семье З. С. Рашева бережно хранят журнал «Север», в котором опубликована документальная повесть Юрия Капралова «Конвой на Диксон» (1974, № 7). Вот как события развивались дальше.

«Командование катером (ТЩ-116. – Т. А.) принял капитан-лейтенант З. С. Рашев. Он определил курс к ближайшему берегу, распределил вахты, препоручил женщинам заботу о раненых, взял под контроль запас пищи. Распоряжения опытного командира вселили в людей уверенность. Замёрзшие, в мокрой одежде, многие без обуви, моряки настойчиво вели катер на восток – к острову Белый.

На третьи сутки пути, туманным вечером 15 августа, катер неожиданно коснулся дна. Впереди оказался небольшой песчаный островок, в центре которого стоял деревянный навигационный знак; вдалеке темнела полоска коренного берега.

На островке оказался плавник: обогревшись у костра, моряки отправились дальше. Потребовались почти сутки, чтобы добраться до берега. Но, когда катер подошёл к земле, Рашев понял, что это не остров Белый. Моряки оказались у северо-западной оконечности полуострова Ямал, где-то в районе мыса Головнина. От острова Бе-

лый их отделял пролив Малыгина. Это крайне усложняло положение, т. к. местность здесь была пустынной. Надеясь на встречу с ненцами, иногда ведущими промысел в этих местах, Рашев с 10 моряками отправился на берег, остальные 18 человек остались на катере. Через несколько часов томительного ожидания они услышали гул самолёта: над катером кружила «Каталина»...»

16–17 августа 1944 г. в проливе Малыгина лётчики спасли 29 человек, среди них был и Зосима Семёнович Рашев. Как не вспомнить по-морскую поговорку: «Кто в море не бывал, тот Бога не знал».

З. С. Рашев был убеждённым членом партии, он вступил в ВКП (б) в 1931 г. По словам дочери, Бога он никогда не поминал.

Родившуюся после войны дочь он назвал Мариной – в честь Марины Михайловны Расковой.

Второй орденом Отечественной войны II степени З. С. Рашев получил в 1945 г. «за досрочное выполнение заданий командования по подъёму транспорта “Комсомольск” (водоизмещением 6428 т), возвращению его на базу и подготовке к быстрейшему вводу в строй. Благодаря мужеству и решительности личного состава и лично капитан-лейтенанта Рашева, в сложных метеорологических условиях, без достаточного материально-технического обеспечения, при сочетании расчёта с разумным риском, при безотказной работе аварийно-спасательных агрегатов транспорт был поднят на два месяца раньше срока, и участвующие корабли СФ были освобождены <...> для обеспечения боевых действий флота».

70 судов провёл Зосима Семёнович Рашев через минные поля противника во время Великой Отечественной войны, был дважды ранен и дважды контужен. Он был награждён орденами, но самой дорогой для него была медаль «За оборону Советского Заполярья».

В 1952 г. Виктор Конецкий прибыл на службу в 441-й отдельный дивизион Аварийно-спасательной службы Северного флота к одному из лучших командиров аварийно-спасательных кораблей – капитану 3-го ранга З. С. Рашеву (рис. 1).

Военным спасателям Северного флота приходилось выходить на спасение как гражданских, так и военных судов. «Семь лет меня учили воевать, т. е. ставить мины, стрелять торпедами, швырять глубинные бомбы, управлять артиллерийским огнём. И, естественно, я знать не знал, как надо спасать», – рассказывал писатель. Об этом один из первых рассказов Виктора Конецкого «Под водой» (1957 г.), в нём впервые появляется и его командир – под фамилией Гашев.

Уже в мирное время Зосима Семёнович Рашев получил орден Красной Звезды – за оказание помощи терпевшим бедствие судам

и снятие с мели в проливе Югорский Шар транспорта «Нарьян-Мар». Этому событию посвящена повесть Виктора Конецкого «Путь к причалу» (1958 г.). Главному герою боцману Росомахе писатель дал имя-отчество своего первого командира Рашева, а фамилию, слегка изменив, – боцмана судна Павла Россомахина, тоже архангелогородца.

Подводя итог своей морской жизни, Виктор Конецкий не мог не отдать должное своему первому командиру: «Когда-то старый моряк, капитан 3-го ранга Гашев, велел мне или служить, или читать книги. Чем дольше я живу и больше читаю, тем меньше понимаю себя и лучше – капитана Гашева» (Виктор Конецкий. «Никто пути пройденного у нас не отберёт»).

В 1960 г. Зосима Семёнович Рашев уволился в запас в звании капитана 2-го ранга; последним местом его службы был танкер «Волхов» (рис. 2).

До 1962 г. Зосима Семёнович плавал на гражданских судах в Мурманске (рис. 3), а затем жизнь его была связана с Выборгом. Здесь на судостроительном заводе он принимал танкер «Терек», а через год плавания на нём стал капитаном завода – водил построенные суда на приёмку в Таллин; был председателем сначала заводского, а потом и выборгского совета ветеранов.

Судьба подарила Зосиме Семёновичу встречу с Александрой Александровной Кононовой, с которой он прожил более полувека, воспитав троих детей, пятерых внуков (а в начале семейной жизни был опорой и всей большой семье жены, у которой было 12 братьев и сестёр).

Зосима Семёнович Рашев скончался 18 апреля 1995 г., похоронен в Выборге на новом городском кладбище.

«У него было сугубо личное отношение к морю... он каждым спасённым судном доказывал морю свою силу и заставлял море уважать себя...», – написал о своём первом командире писатель Виктор Конецкий («Солёный лёд»).

#### Литература:

- Иванова И. Звёзды эпохи: [о книге В. Остапчука «Честь по труду»] // Выборг. 2014. 10 окт. С. 5 (Имена).  
 Каралаш-Марухина Н. Корабельные вожи Архангельска: Отражаясь во времени // Морские вести России. 2014. № 1 (январь). С. 15–17.  
 Поскребаева Ю. В Ленинграде лето в самом цвете. В Карском море в это время льды // Выборг. 2012. 20 январь. С. 5 (Наша история).  
 Поскребаева Ю. Его бы именем корабль назвать // Выборг. 2012. 27 январь. С. 11 (Наша история).



Рис. 1. З. С. Рашев на спасателе «Водолаз»



Рис. 2. На «Волхове». З. С. Рашев – справа



Рис. 3. В Мурманске. З. С. Рашев – первый слева

А. О. АНДРЕЕВ, М. В. ДУКАЛЬСКАЯ

## Ледовая авиационная разведка в Арктике в годы Великой Отечественной войны

К середине 1930-х гг. Северный морской путь (СМП) стал действующей водной магистралью, связавшей западные районы нашей страны с Дальним Востоком, а также объединившей великие сибирские реки в единую транспортную систему.

К этому времени стало ясно, что для успешного проведения арктических навигаций необходимо не только иметь фактическую информацию о состоянии льдов на трассе СМП, но и уметь предвидеть изменения ледовой обстановки. Задача научно-оперативного обеспечения арктического мореплавания была возложена на научный центр Главного управления Северного морского пути (ГУСМП) – Всесоюзный арктический институт (ВАИ). В рамках решения этой задачи в середине 1930-х гг. в ВАИ была создана ледовая служба для сбора и анализа информации и прогноза ледовой обстановки на трассе СМП, а учёными ВАИ были разработаны методы оперативных и долгосрочных ледовых прогнозов.

Одним из основных источников информации о метеорологической и ледовой обстановке являлась сеть полярных станций, равномерно расположенных вдоль трассы СМП. В 1930-х гг. для сбора информации о ледовой обстановке в Арктике началось активное использование полярной авиации. Методика ледовой авиационной разведки была разработана специалистами ВАИ Д. Б. Карелиным, Н. А. Волковым, П. А. Гордиенко, М. М. Сомовым и др. В эти же годы для слежения за кромкой льда на трассе СМП были организованы так называемые ледовые патрули – экспедиции на небольших судах, проводившие как ледовые, так и метеорологические наблюдения.

Организация системы научно-оперативного обеспечения, включающей сбор и обработку информации, а также составление краткосрочных и долгосрочных прогнозов погоды и ледовой обстановки, стала приоритетной задачей института. В 1938 и 1940 гг. были проведены две реорганизации института, получившего новое название – Арктический научно-исследовательский институт (АНИИ), которые оптимизировали его структуру для решения именно этой задачи. Так,

в 1940 г. АНИИ состоял всего из трёх отделов, одним из которых был отдел ледовой службы и службы погоды.

Деятельность системы научно-оперативного обеспечения в значительной степени обусловила успех навигаций 1939 и 1940 гг.

В данной статье предлагается краткий обзор деятельности ледовой авиационной разведки в годы Великой Отечественной войны.

В начале и середине 1930-х гг. ледовая авиационная разведка проводилась в период навигации в основном по трассе СМП. Организация и проведение ледовой разведки возлагались на Управление полярной авиации (до 1934 г. – Управление воздушной службы) ГУСМП. Наблюдение за ледовой обстановкой обычно производил штурман самолёта.

Принципиально новый этап в деятельности ледовой разведки начался весной 1939 г., когда экипаж самолёта Г-2 (АНТ-6) «Н-170» под командованием М. В. Водопьянова совершил несколько полётов над Карским морем, во время которых произвёл первую в истории так называемую зимнюю ледовую разведку. Наблюдения за ледовой обстановкой выполнял известный океанограф Н. Н. Зубов. В 1940 г. зимняя ледовая разведка была произведена несколькими самолётами и охватила значительную часть арктических морей. С этого времени зимние разведки прочно вошли в практику научно-оперативного обеспечения ледового плавания.

Выдающимся событием как в истории исследования Арктики, так и в деятельности ледовой разведки стала высокоширотная воздушная экспедиция АНИИ к Полюсу недоступности весной 1941 г. Самолёт Г-2 (АНТ-6) под командованием И. И. Черевичного вылетел из Москвы 5 марта и совершил перелёт над арктическими морями по пути к острову Врангеля, во время которого научная группа под руководством Я. С. Либина провела ледовую разведку по маршруту полёта.

Важно отметить, что в эти же годы к наблюдению за ледовой обстановкой начали привлекать гидрологов ледовой службы АНИИ, что значительно повысило качество наблюдений. Кроме того, в предвоенные и военные годы сотрудниками ледовой службы АНИИ была значительно усовершенствована методика проведения ледовой разведки и разработаны специальные инструкции по составлению карт ледовой обстановки и донесений.

Дальнейшее развитие служба ледовой разведки получила в годы Великой Отечественной войны. В практику вошло выполнение ледовой разведки в несколько этапов: зимние разведки, преднавигационные, навигационные, осенние. Выполнялись съёмки



ледяного покрова всех арктических морей и прилегающих районов Арктического бассейна. Усовершенствовались методы разведки: стали выполняться барражирование самолётами транспортных судов при прохождении сложных участков трассы и сброс с самолётов на суда вымпелов с ледовыми картами и рекомендованными курсами (впервые эта операция была выполнена сотрудником АНИИ Н. А. Волковым).

Наибольший вклад в производство ледовой разведки внесли ледовые разведчики АНИИ – гидрологи-бортнаблюдатели:

- в 1941 г.: Н. А. Волков, Д. Б. Карелин;
- в 1942 г.: А. Н. Петриченко, Ю. М. Барташевич, П. А. Гордиенко, И. Г. Овчинников;
- в 1943 г.: Д. Б. Карелин, П. А. Гордиенко, А. П. Шумский, А. Н. Смесов;
- в 1944 г.: А. П. Шумский, Б. И. Иванов, В. С. Назаров, Ю. М. Барташевич, Н. Т. Субботин;
- в 1945 г.: К. И. Ермак, М. М. Сомов, Н. Т. Субботин, А. П. Шумский, А. Г. Дралкин.

Данные наблюдений, полученные в ходе зимней ледовой разведки, использовались для составления долгосрочных ледовых прогнозов на предстоящую навигацию. Эти данные поступали в радиоцентр АНИИ, а оттуда направлялись в региональные бюро погоды на Диксон (начальник – В. В. Фролов), на мыс Шмидта (начальник – Е. И. Толстик) и в Тикси (начальник – К. И. Чуканин), а затем в штабы морских операций западного и восточного районов Арктики, где работали ведущие сотрудники АНИИ, принимавшие участие в обеспечении флота и авиации в Арктике ледовыми и гидрометеорологическими прогнозами.

После окончания зимней разведки полёты на некоторое время прекращались, что было связано с погодными условиями в Арктике: взлётно-посадочные полосы становились непригодными вследствие таяния снега, а использование гидросамолётов затруднялось наличием льда в устьях рек и заливах арктических морей.

Летняя авиаразведка начиналась с освобождением ото льда водных поверхностей и проводилась в основном с использованием гидросамолётов. В течение полутора-двух месяцев авиаразведка носила преднавигационный характер, и её данные учитывались при планировании маршрутов судов по СМП. В августе – октябре данные ледовой разведки использовались для оперативного обеспечения проводки судов.

С 1942 г. в Арктике начали проводить осеннюю (посленавигационную) авиаразведку. Осенью 1942 г. полёты самолётов осуществлялись лишь в самой восточной части СМП, в районе вынужденной зимовки нескольких судов. В 1944 г. посленавигационной ледовой разведкой была охвачена уже вся трасса СМП. Основной задачей осенней разведки было наблюдение за формированием ледовых массивов.

Таким образом, ледовая разведка проводилась в Арктике практически весь светлый период времени с перерывом на полярную ночь (со второй половины ноября до середины февраля) (рис. 1–5).

Отметим, что западный сектор Арктики в 1942–1944 гг. был зоной боевых действий и полёты над акваториями Баренцева и Карского морей были сопряжены с немалым риском. 27 августа 1942 г. не вернулся на аэродром вылетевший из Диксона к району гибели ледокольного парохода «А. Сибиряков» самолёт Si-43 (Н-207). Неоднократно лётчикам УПА ГУСМП приходилось участвовать в операциях по спасению зимовщиков с атакованных немецкими подлодками полярных станций. Яркой страницей в истории полярной авиации стало спасение М. И. Козловым членов экипажей и пассажиров конвоя БД-5, состоящего из транспорта «Марина Раскова» и двух тральщиков, в районе острова Белый 8 августа 1944 г.

За годы войны значительно изменился авиапарк самолётов ледовой разведки. В навигацию 1941 г. ледовая разведка выполнялась на самолётах 10 типов. Наряду с современными МП-7/ГСТ (такое обозначение получили произведённые в СССР по лицензии гидросамолёты *Consolidated PBY*, позже известные как «Каталина»), применялись самолёты конструкции 1920-х и начала 1930-х гг., такие как Г-1 и Г-2 (гражданские модификации бомбардировщиков ТБ-1 и ТБ-3), гидросамолёты «Дорнье-Валь», лёгкие «Сталь-2» и др. Эти самолёты не в полной мере соответствовали требованиям к самолёту-разведчику. В военные годы произошла полная модернизация авиапарка, в значительной степени за счёт поставок современной техники по ленд-лизу. В навигацию 1945 г. для ледовой разведки применялись два типа самолётов – сухопутные Си-47 (военно-транспортный вариант DC-3) и различные модификации гидросамолётов «Каталина». Эти самолёты с большой дальностью полёта, оснащенные новейшим навигационным оборудованием и средствами радиосвязи, значительно повысили эффективность ледовой разведки.

Следует отметить, что данные наблюдений, полученные при проведении ледовой разведки, значительно повысили географическую изученность Советской Арктики. Маршруты полётов самолётов

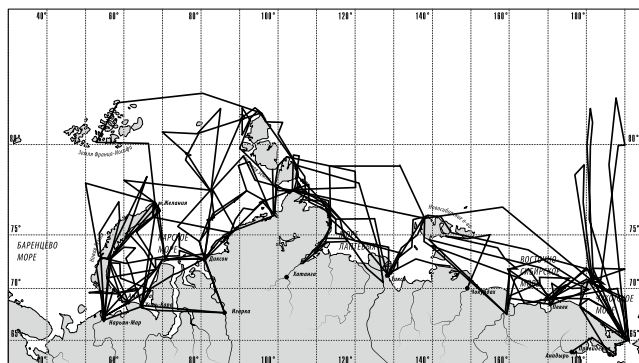


Рис. 1. Маршруты зимней ледовой авиационной разведки 1941 г.

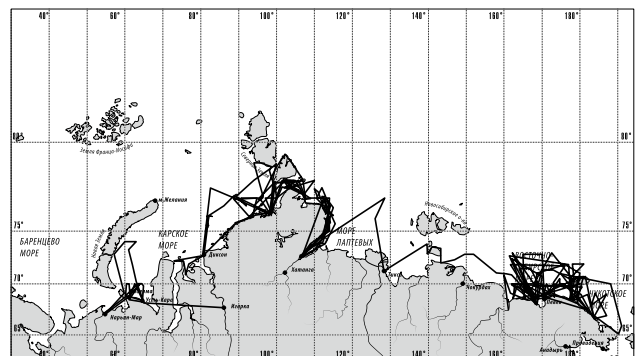


Рис. 2. Маршруты летней ледовой авиационной разведки 1941 г.

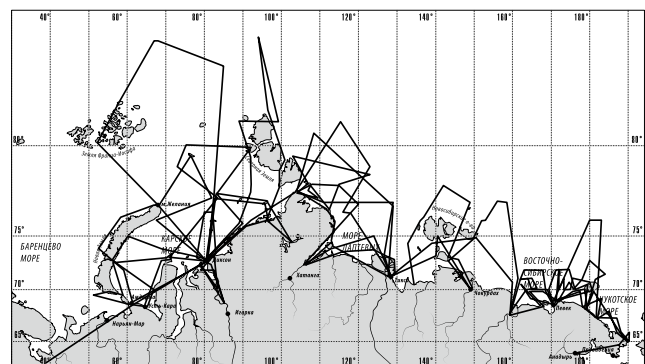


Рис. 3. Маршруты зимней ледовой авиационной разведки 1944 г.

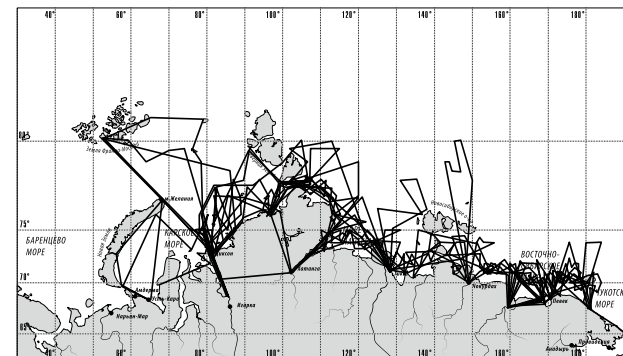


Рис. 4. Маршруты летней ледовой авиационной разведки 1944 г.

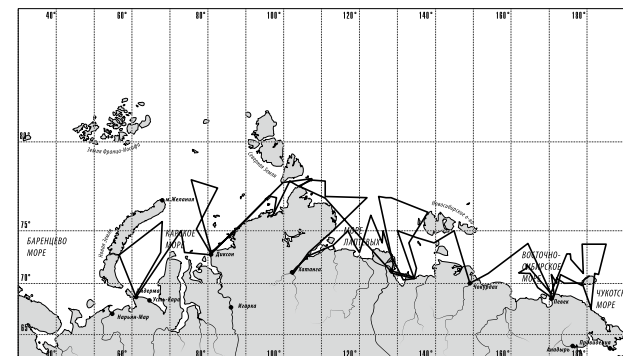


Рис. 5. Маршруты осенней ледовой авиационной разведки 1944 г.

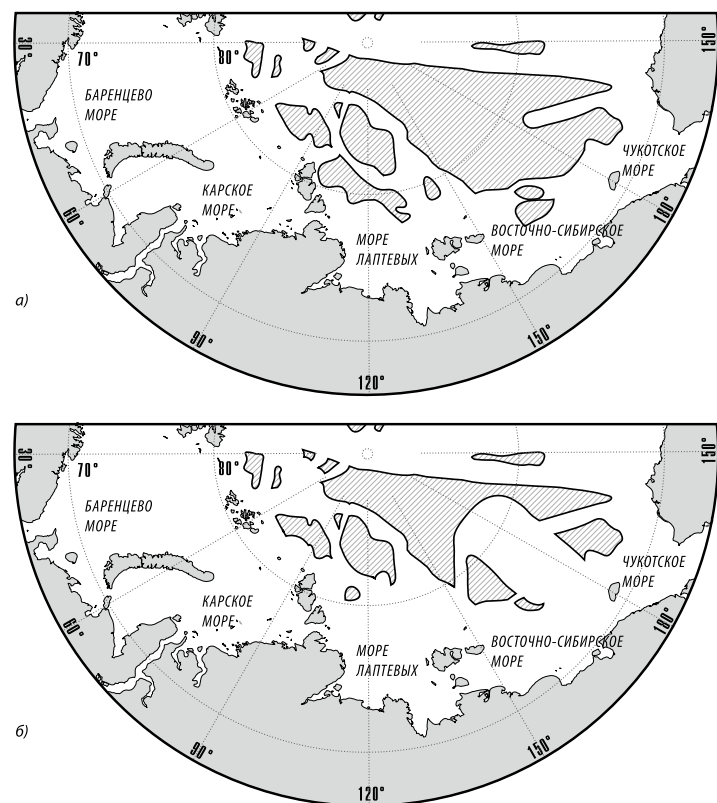


Рис. 6. Карта неисследованных районов в советском секторе Арктики по состоянию на 1939 г. (а) и 1945 г. (б)

ледовой разведки нередко пролегли над не исследованными ранее районами, в результате чего были стёрты с карты практически все белые пятна в зоне арктических морей и частично в советском секторе Центральной Арктики (рис. 6).

В годы Великой Отечественной войны Северный морской путь стал важнейшей стратегической транспортной магистралью страны. Во время четырёх военных навигаций с запада на восток и с востока на запад по нему прошли десятки судов и были перевезены сотни тысяч тонн грузов. Значительный вклад в обеспечение безопасного плавания по СМП внесла ледовая разведка.

#### Литература:

- Андреев А. О., Дукальская М. В., Фролов С. В. Страницы истории ААНИИ // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. № 1 (84). С. 7–25.
- Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. IV. С. 432–524.
- Гордиенко П. А. Рекогносцировка «белых пятен» Полярного бассейна за годы войны // Проблемы Арктики. 1946. № 1. С. 92–94.
- Карелин Д. Б., Волков Н. А., Жадринский В. В., Гордиенко П. А. Ледовая авиационная разведка. М.–Л., 1946.
- Лактионов А. Ф. Белые пятна Арктики // Проблемы Арктики. 1939. № 7–8. С. 118.
- Ледовый ежегодник 1940/1941. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1940/1941 года и в навигацию 1941 года // Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1948.
- Ледовый ежегодник 1941/1942. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1941/1942 года и в навигацию 1942 года. М.–Л., 1949.
- Ледовый ежегодник 1942/1943. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1942/1943 года и в навигацию 1943 года // Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1949.
- Ледовый ежегодник 1943/1944. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1943/1944 года и в навигацию 1944 года // Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1950.
- Ледовый ежегодник 1944/1945. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1944/1945 года и в навигацию 1945 года // Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1951.
- Реорганизация Арктического института // Проблемы Арктики. 1940. № 7–8. С. 106–107.

Н. Ю. БРИНЮК, А. В. СМЕКАЛОВ,  
Ю. А. ЩЕРБАК, В. И. ЮРКО

## Проект филиала ЦА МО РФ (военно-медицинских документов) по сохранению памяти о военных моряхах, погибших в годы Великой Отечественной войны (данные по Северному флоту)

Большое количество запросов, получаемых Главным военно-санитарным управлением (ГВСУ) Красной армии с первых дней Великой Отечественной войны от граждан, желавших узнать судьбу своих близких, потребовало создания в августе 1941 г. при лечебно-эвакуационном управлении ГВСУ справочного бюро, куда направлялись сведения о раненых и больных с этапов медицинской эвакуации сухопутных вооружённых сил.

Лечебные учреждения Военно-морского флота посылали документы о своих пациентах в Медико-санитарное управление (МСУ) ВМФ, из состава которого также было выделено специальное бюро по персональному учёту раненых и больных. Результаты розыска по запросам были низкими: не более 10% от числа запросов, по причинам непоступления из лечебных учреждений документов на рядовой и сержантский состав флота во второй половине 1941 г. и начале 1942 г., а также из-за отсутствия в утверждённой в тот период форме осведомительных купонов на раненых таких важных разделов, как дата и место рождения<sup>1</sup>.

Уже в конце 1941 г. появилась идея создания единого специального архива военно-медицинских документов. Она была реализована на базе основанного в 1942 г. Военно-медицинского музея Красной армии<sup>2</sup>. Архив в составе музея стал хранилищем фондов медицинских учреждений армии и флота, включая разнородные документы, кото-

рые составлялись на раненых и больных во время войны на этапах медицинской эвакуации. Сегодня это филиал Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (Архив военно-медицинских документов, г. Санкт-Петербург).

К 1946 г. фонды архива насчитывали около 12 млн историй болезни и более 150 тыс. дел оперативно-отчётных документов медицинских учреждений<sup>3</sup>. В 1953 г. в хранилищах была сосредоточена документация 4167 госпиталей, 671 медсанбата и медсанроты, 190 лазаретов воинских частей, 139 фронтовых, местных и других эвакуационных пунктов, 145 эвакуационных пунктов и 297 других военно-медицинских учреждений<sup>4</sup>.

В настоящее время архив хранит более 8,4 тыс. фондов частей, учреждений и органов управления медицинской службы, свыше 22 млн историй болезни советских военнослужащих, всего – более 60 млн архивных дел, условно – около 15 км стеллажей с материалами<sup>5</sup>. Все эти документы имеют важнейшее значение для анализа медицинского обеспечения советских и российских вооружённых сил в войнах и вооружённых конфликтах XX в., являются ценным источником для изучения и развития отечественной военно-медицинской службы, инструментом поисковой и военно-исторической работы.

Архив военно-медицинских документов является уникальным, единственным в мировой практике хранителем огромного комплекса ценнейших документов, отражающих деятельность медицинской службы Красной армии и Военно-морского флота в период Великой Отечественной войны. Документы архива позволяют узнать судьбы миллионов людей, принимавших в ней участие, найти места военных захоронений, проследить историю медицинских учреждений вооружённых сил.

Одно из приоритетных направлений деятельности архива – создание благоприятных условий для широкого использования документов историками военной медицины в своей научно-исследовательской деятельности для учёта опыта предшествующих войн в совершенствовании системы медицинского обеспечения Вооружённых сил Российской Федерации. Сотрудники архива осуществляют деятельность по выявлению, сортировке (с помощью специально разработанного научно-справочного аппарата, позволяющего определить номер лечебного учреждения и его принадлежность к соответствующему

1. Волькович И. Л. Учёт и отчётность медицинской службы // Медицинская служба Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Л., 1954. Т. III. Вып. 2. С. 541.

2. Смекалов А. В., Чигарёва Н. Г., Юрко В. И. Уникальное хранилище военно-медицинских документов // Военно-исторический журнал. 2007. № 1. С. 58.

3. Военно-медицинский музей 1943–1993: Исторический очерк / Под ред. Э. А. Нечаева. СПб., 1993. С. 105.

4. Там же.

5. Смекалов А. В., Чигарёва Н. Г., Юрко В. И. Указ. соч. С. 59.

военному формированию на период госпитализации военнослужащего) и идентификации сведений, содержащихся в архивных документах.

В архиве внедряются автоматизированные информационные системы, составляются компьютерные базы данных на раненых и больных военнослужащих разных видов и родов войск. Цель создания электронных списков жертв войны – сохранить их имена и судьбы для ныне живущих и будущих поколений россиян, обеспечить доступность информации о погибших и пострадавших от войны для их потомков и учёных-историков.

Базы данных архива военно-медицинских документов должны войти в совокупность постоянно пополняющихся мемориальных книг памяти. В одной из таких баз собраны сведения о военных моряках, умерших в военно-морских госпиталях и лазаретах в период Великой Отечественной войны.

Работа по выявлению анкетных данных военных моряков, лечившихся в 1941–1945 гг. в медицинских учреждениях флотов и флотилий, продолжается на протяжении нескольких лет. Поиск идёт в соответствии с разработанной методикой, на базе результатов научных исследований и их обобщения в специальных методических пособиях, инструкциях, рекомендациях, различных нормативных документах. Выработанный алгоритм поисковой работы включает выявление документов ВМФ периода Великой Отечественной войны, установление госпиталей Красной армии, оказывавших медицинскую помощь военным морякам, определение номеров и мест дислокации лечебных учреждений ВМФ, изучение мест хранения документов военно-морских лечебных учреждений в подразделениях архива, поиск сведений о местах захоронения по документам персонального и группового учёта раненых и больных, выявление информации об умерших в книгах учёта раненых и больных, сверку информации по дополнительным источникам, изучение историй болезни умерших и т. п.

Развитая система научно-справочного аппарата, созданная за 70 лет кропотливым трудом архивистов, позволила составить выверенные списки умерших в годы Великой Отечественной войны военных моряков. С 1995 г. до настоящего времени выявлено около 5000 военнослужащих ВМФ, по каждому из которых в архиве имеются следующие данные: фамилия, имя, отчество, год рождения, место призыва, воинская часть, звание и должность, дата смерти, место захоронения или дислокации лечебного учреждения, где лечился военнослужащий, район проживания его родных.

Из общего числа краснофлотцев, представителей командного состава, медицинского персонала флотов в базе указано 726 человек, служивших во время Великой Отечественной войны в частях Краснознамённого Северного флота и Беломорской военной флотилии.

Северный морской театр Великой Отечественной войны характеризовался большой протяжённостью в меридиональном и широтном направлениях, огромным водным пространством, суровыми климатическими и географическими условиями<sup>6</sup>. Число расположенных на побережье населённых пунктов и портов было незначительным. Наиболее оборудованными портами являлись Мурманск и Архангельск; в восточной части Карского моря, у входа в Енисейский залив – порт Диксон.

Главная база флота в г. Полярном в Кольском заливе была удалена от восточной границы операционной зоны флота, мыса Челюскин, на 1440 миль; от главной базы, сформированной в августе 1941 г. в составе флота Беломорской военной флотилии (Архангельск), до мыса насчитывалось 1572 мили. В 1942 г., после формирования Новоземельской военно-морской базы, район боевых действий Северного флота значительно расширился.

Указанные факторы осложняли организацию лечебно-эвакуационного обеспечения Северного флота. Медицинская служба флота к началу войны управлялась медико-санитарным отделом (МСО), дислоцированным в тыловой базе флота – Мурманске. Руководил МСО военврач 1-го ранга Иван Аверьянович Толкачёв (рис. 1). МСО располагал тремя госпиталями: Мурманским военно-морским госпиталем (ВМГ) на 150 коек, госпиталями в Полярном – на 100 и на Соловецких островах – на 50 коек; базовыми лазаретами в Архангельске (на 35 коек), Сеть-Наволоке, на острове Кильдин, в селе Поное и на острове Моржовец (по 30 коек). В Полярном имелись базовая поликлиника, санитарно-эпидемиологическая и зуботехническая лаборатории, гельминтологический пункт и санитарный склад. Снабжение медицинским имуществом производилось через санитарный склад в Мурманске; существовал и второй склад – в Архангельске.

Медицинская служба Северного флота получила некоторый опыт во время Советско-финляндской войны, когда госпитальное судно «Воронеж» сделало четыре рейса в Печенгу для эвакуации раненых красноармейцев и по штатам военного времени был развернут Мурманский ВМГ.

6. Ачкасов В. И. [и др.]. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. 4-е изд., испр. и доп. М., 1988. С. 176.

С начала Великой Отечественной войны возникла военная угроза Советскому Заполярью, и Северный флот принял участие в его обороне. С получением 22 июня 1941 г. оповещения о мобилизации медицинские учреждения флота приступили к реализации мобилизационного плана 1941 г. (МП-41), в соответствии с которым коечная сеть в госпиталях и лазаретах должна была составить 740 коек, увеличившись на 285 коек по сравнению с мирным временем<sup>7</sup>.

В Полярном, где, в связи с недостаточной ёмкостью специально построенного здания, пришлось использовать дополнительные помещения, развернулся ВМГ на 200 коек. Мурманский ВМГ, переведённый на штаты военного времени в составе 200 коек, вследствие поступления большого количества раненых был развёрнут в здании школы до 285 коек и начал напряжённую работу. В Мурманске, в одном с инфекционным госпиталем (ИГ) 14-й армии здании детских яслей, был сформирован ИГ Северного флота на 100 коек (до войны такого лечебного учреждения на флоте не существовало).

Из-за проблем связи МСО флота с центром и отдалёнными военно-морскими базами в сентябре 1941 г. был образован МСО сформированной в августе Беломорской военной флотилии, которому пришлось действовать автономно. Архангельский ВМГ был переформирован из базового лазарета и развернул 50 коек в посёлке Маймакса Соломбальского района, в 15 км от базы. На протяжении всей войны он играл роль тылового госпиталя, долечивая больных и раненых, поступавших из других госпиталей флота.

Также из базового лазарета был переформирован Сеть-Наволоцкий ВМГ на 50 коек. Ввиду срочного формирования Иоканкской военно-морской базы в Иоканке был дополнительно сформирован базовый лазарет на 30 коек. На штатах мирного времени остались Соловецкий ВМГ (50 коек), базовые лазареты в Поное, на островах Моржовец и Кильдин (по 30 коек). Однако в сентябре 1941 г. Соловецкий ВМГ был расширен до 100 коек. Он размещался в удовлетворительных условиях, в здании, построенном для гражданской больницы, и подчинялся МСУ ВМФ. Госпиталь был переведён на штаты военного времени к концу первого полугодия войны<sup>8</sup>.

7. Михеев А. В., Топорков М. Т. Госпитальная сеть Северного флота в предвоенное время и на начальном этапе Великой Отечественной войны // Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. 5. Начало Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: взгляд через 70 лет. СПб., 2013. С. 39.

8. Комиссаров М. Т. Основные данные по организации планирования медицинского обеспечения ВМС СССР // Медицинская служба Военно-Морских Сил СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Л., 1955. Т. 1. С. 35.



Рис. 1. Начальник МСО Северного флота военврач 1-го ранга И. А. Толкачев. 1942 г. Из фондов Военно-медицинского музея МО РФ

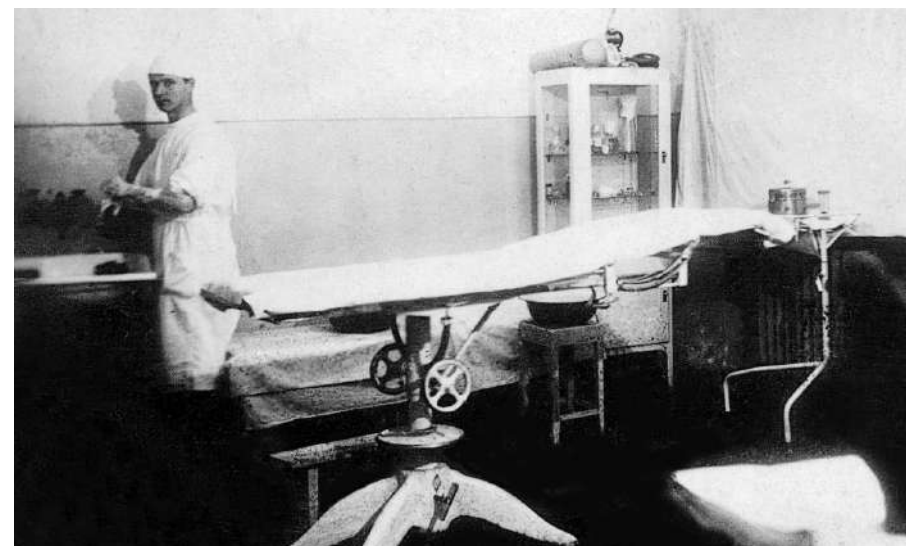


Рис. 2. Северный флот. ВМГ. В операционной врач П. А. Павленко моет руки перед операцией. Полярный, 1942 г. Из фондов Военно-медицинского музея МО РФ

В отличие от Соловецкого ВМГ, большинство госпиталей флота развёртывалось в малоприспособленных помещениях. Все госпитали не имели подземных убежищ. Личный состав прибывал в развёртывающиеся госпитали с опозданием. Имущество для дополнительных медицинских учреждений закупалось в торговых организациях городского здравоохранения Мурманска и Архангельска.

К началу Великой Отечественной войны в составе медицинской службы Северного флота, в Полярном ВМГ, работал лишь один квалифицированный хирург – кандидат медицинских наук П. А. Павленко (рис. 2). Многим врачам не хватало умения правильно обрабатывать раны, бороться с раневой инфекцией, лечить огнестрельные переломы, проводить массивные гемотрансфузии. В госпиталях зачастую не осуществлялось медицинской сортировки, пациенты с различной тяжестью и локализацией ранений лежали в одной палате. Проводить срочную подготовку врачей по военно-полевой хирургии пришлось уже во время войны, когда была введена единая система лечения раненых и поражённых, в том числе техника хирургической обработки ран.

По мобилизационному плану было оборудовано два судна для морской медицинской эвакуации – «Воронеж» и «Вятка» – на 100 мест каждое. В дальнейшем число санитарно-транспортных судов было увеличено. Почти все раненые проходили через Полярный или Мурманский ВМГ, которые находились на главных путях медицинской эвакуации, потому эти госпитали испытывали большую перегрузку.

В феврале 1942 г. в посёлке Териберка открылся базовый лазарет на 30 коек. До 300 коек был увеличен штат Мурманского ВМГ. Госпиталь заменил собой эвакуоприёмник, сосредоточивая раненых и больных, подлежащих эвакуации. Базовый лазарет в Иоканке был переформирован в ВМГ на 75 коек.

28 апреля – 16 мая 1942 г. проводилась десантная операция в Мотовском заливе, активизировались действия судов на морских путях сообщения<sup>9</sup>, что потребовало увеличения коечной сети госпитальной базы флота. В период операции на побережье Кольского залива удалось увеличить госпитальный коечный фонд до 1500, а затем до 2300 коек вместо 740. При этом ВМГ в Полярном перешёл на штат в 600 коек, а Мурманский ВМГ расширился до 1000. Были сформированы новые госпитали в Грязной губе и в порту Владимир, на 100 коек каждый. Последний выполнял роль фронтального эвакуационного го-

9. Козлов И. А., Шломин В. С. Северный флот. М., 1966. С. 98.

спиталья (ЭГ), оказывал квалифицированную неотложную хирургическую помощь до 450 раненым в день. Инфекционный ВМГ на 280 коек превратился в хирургический госпиталь для обмороженных и подвергался налётам противника. Количество развёрнутых в госпиталях и лазаретах коек превысило их штатное число в три раза<sup>10</sup>.

В июне 1942 г. Мурманский ВМГ из-за массированных налётов авиации противника был переведён в Тюва-Губу, где открыл 100 коек в деревянных жилых домах и принимал только легкораненых, переводимых из других госпиталей. Из-за этой меры произошло сокращение общего числа госпитальных коек Северного флота на 26%, а главным госпиталем флота стал ВМГ в г. Полярном. Инженерным отделом флота для этого госпиталя были оборудованы подземное хирургическое отделение на 150 двухъярусных коек и операционный блок. Кроме этого подземного отделения, никаких подземных убежищ для госпиталей Северного флота построено не было.

Осенью Мурманский госпиталь был возвращён обратно, а в январе 1943 г., когда неприятель усилил бомбардировки города, вновь передислоцирован в Тюва-Губу.

В июле – августе 1942 г., при включении в состав флота Северного оборонительного района (полуострова Средний и Рыбачий), в ведение МСО флота перешёл полевой подвижной госпиталь ППГ-2215 на 200 коек, размещённый в землянках и выполнявший функции передового лечебно-эвакуационного учреждения (рис. 3)<sup>11</sup>. Поступления в него раненых были массовыми: почти 80% раненых и поражённых из личного состава СФ за годы войны прошли через этот госпиталь (главным образом это была морская пехота, державшая оборону у хребта Мустатунтури, команды береговых батарей, пулёмётные батальоны, военнослужащие морской авиации и торпедных катеров, база которых находилась вблизи госпиталя<sup>12</sup>); 65,2% пострадавших были направлены из госпиталя на дальнейшие этапы медицинской эвакуации<sup>13</sup>. Летальность раненых составила 3,2%<sup>14</sup>.

10. Очерки истории советской военной медицины / Под ред. Д. Д. Кувшинского и А. С. Георгиевского. Л., 1968. С. 402–403.

11. Становление и развитие отечественной военно-морской медицины / Под ред. Е. М. Иванова. Л., 1976. С. 178.

12. Кленицкий Я. С. Опыт работы госпиталя Северного флота // Обобщение опыта войны. Вып. 8. Военно-морские госпитали первой зоны в годы Великой Отечественной войны / Под ред. Ф. Ф. Андреева. М., 1947. С. 42.

13. Покус А. Г. Госпитали и лазареты Северного флота // Медицинская служба Военно-Морских Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Л., 1955. Т. III. Вып. 1. С. 111.

14. Кленицкий Я. С. Указ. соч. С. 53.



Рис. 3. Северный флот. Перевязочная ППГ-2215. 1943 г.  
Из фондов Военно-медицинского музея МО РФ

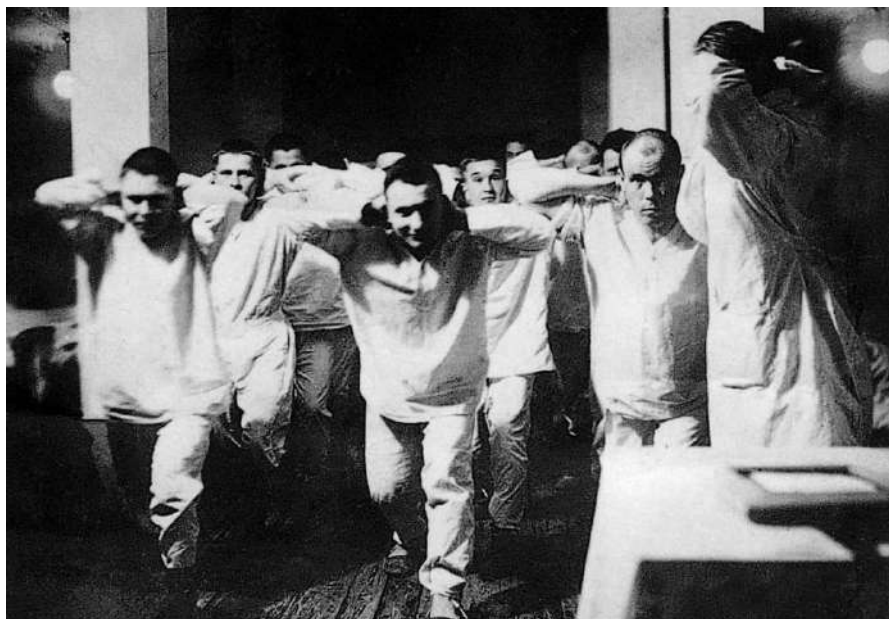


Рис. 4. Северный флот. Лечебная гимнастика. ВМГ в Полярном. 1942.  
Из фондов Военно-медицинского музея МО РФ

В этот же период Сеть-Наволоцкий ВМГ был переведён на штат базового лазарета на 50 коек. Для медицинского обеспечения морских сообщений был создан лазарет на Новой Земле в Белушьей Губе.

К сентябрю 1942 г. госпитали Северного флота получили нумерацию: Мурманский – ВМГ-74, Сеть-Наволоцкий – ВМГ-75, Иоканкский – ВМГ-76, Архангельский – ВМГ-77, Соловецкий – ВМГ-78, в Грязной губе – ВМГ-71, в п. Владимир (Порт-Владимир) – ВМГ-72, в Полярном – ВМГ-73, затем – Главный ВМГ СФ (рис. 4); инфекционный госпиталь в Мурманске – ИВМГ-79. Номера были присвоены и базовым лазаретам.

Госпитали Северного флота в 1941–1942 гг. приняли в основном хирургический профиль (около 2/3 коечной сети) и работали с большой нагрузкой. Однако в периоды боевого затишья количество терапевтических коек в них увеличивалось.

В условиях временной стабилизации боевой обстановки в начале осени 1942 г. МСУ ВМФ распорядилось сократить коечную сеть и сформировать ВМГ-71, что осложнило организацию оказания медицинской помощи раненым и больным; поэтому госпиталь был восстановлен. Процесс сокращения коечной сети сопровождался открытием базовых лазаретов на всё более обширной территории. Однако МСО флота ощущал нехватку до 380 койко-мест: госпитали флота заполнялись неравномерно из-за неудобной дислокации многих из них; кроме того, на всём протяжении войны в ВМГ поступали военнопленные Красной армии. Число их составляло до 20%, в Мурманском ВМГ – 50%, в Полярном – около 40% раненых<sup>15</sup>.

В 1943 г. в лечебно-эвакуационной системе был предусмотрен резерв около 25% от числа развёрнутых коек. В январе 1943 г. был сформирован дополнительный инфекционный ВМГ на 50 коек в Архангельске (ИВМГ-80). Из-за разрушений, произведённых авиацией противника в занимаемом ВМГ-79 здании, госпиталь был переведён в посёлок на расстоянии 12 км от Мурманска и размещён в непригодных бараках. Отсутствие госпиталей в Мурманске осложняло лечебно-эвакуационное обеспечение флота.

Фактически развёрнутая коечная сеть колебалась от 1200 до 1400 коек при определённом на 1943 г. штатном количестве 1150. В 1943 г. до 95% раненых и больных составляли военнопленные Северного

15. Васильев В. Д., Другов Л. С. Планирование лечебно-эвакуационного обеспечения на Северном морском театре // Медицинская служба Военно-Морских Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Т. 1. С. 231.



флота<sup>16</sup>. Вместе с тем боевые потери уменьшились, а специализированная помощь в госпиталях была улучшена. Наибольшую нагрузку несли ВМГ-73 (основная госпитальная база флота) и ВМГ-71.

Боевые санитарные потери флота составляли в 1942 г. – 6246 человек и в 1943 г. – 3021 человек. Однако, по отчётам МСО флота, через госпитали и базовые лазареты флота прошло раненых и больных: в 1941 г. – 3771 человек, в 1942 г. – 17 256 человек и в 1943 г. – 16 300 человек<sup>17</sup>. В строй было возвращено в 1942 г. – 82,4% раненых и 94,9% больных; в 1943 г. – 71,6% раненых и 95,5% больных, без включения в это число эвакуированных в тыл страны тяжелораненых<sup>18</sup> (рис. 5).

В 1944 г. ВВС Северного флота овладели инициативой в воздушном пространстве, и авианалёты бомбардировщиков противника на Мурманск прекратились, сократилось число бомбардировок других населённых пунктов. В апреле 1944 г. были сформированы Кольский и Беломорский оборонительные районы, в составе которых образованы санитарные отделения с подчинением им лечебных учреждений; первому – ВМГ-71, 72, 74 и ППГ-2215, второму – госпитали бывшей Беломорской флотилии (ВМГ-77, 80). С началом навигации была развёрнута Карская военно-морская база с целью обеспечения безопасности морских сообщений в Карском море, при базе сформировано санитарное отделение, на острове Диксон открыт лазарет. В становище Хабарово (Югорский Шар) создан пункт медицинской помощи (ПМП) с хирургом<sup>19</sup>.

В октябре 1944 г. Северный флот осуществлял тесное взаимодействие с войсками Карельского фронта в наступлении на Кольском полуострове, в результате которого была разгромлена северная группировка гитлеровских войск, освобождены Печенгская область и северо-восточная часть Норвегии. Продолжалась борьба с подводными лодками противника в зоне от полуострова Рыбачьего до мыса Святой Нос (Июканка). В заключительный период войны главными задачами Северного флота были обеспечение конвоев в Баренцевом море и борьба с подводными лодками противника. В ноябре 1944 г. Северный оборонительный район был переформирован в Северный сектор береговой обороны главной базы флота.

16. Васильев В. Д., Другов Л. С. Планирование лечебно-эвакуационного обеспечения на Северном морском театре // Медицинская служба Военно-Морских Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Т. 1. С. 232.

17. Там же. С. 229.

18. Там же. С. 232.

19. Становление и развитие отечественной... С. 180.



Рис. 5. Вынос с бота раненых, доставленных в г. Полярный. 1943 г.  
Из фондов Военно-медицинского музея МО РФ

Коечная сеть госпиталей Северного флота в 1944–1945 гг. удовлетворяла потребностям флота, подвергаясь расширению в соответствии с требованиями боевых условий. 105-й базовый лазарет на острове Диксон был развёрнут на 30 коек. Увеличения коечной сети потребовало проведение Печенгской наступательной операции. Госпитали ППГ-2215, ВМГ-71 и ВМГ-73 при штатном количестве 900 коек развернули до 1700. ППГ-2215 сыграл роль передового приёмника, через который прошло 958 человек, из них 932 моряка. После необходимой помощи раненые были эвакуированы с полуострова Рыбачьего в госпитали флота.

После освобождения Печенги была сформирована Печенгская военно-морская база с центром в Лиинахамари, при ней образовано санитарное отделение. Некоторые госпитали были передислоцированы: из Тюва-Губы в Мурманск был переведён ВМГ-74; ВМГ-72, напротив, переведён в Тюва-Губу и развёрнут как туберкулезный госпиталь на 100 коек. После освобождения Печенги ВМГ-72 был переведён на Печенгскую военно-морскую базу в Лиинахамари и развёрнут на 75 коек.

В сентябре 1944 г. госпитали Северного флота были переведены на новые штаты, по которым военнослужащие заменялись вольнонаёмным персоналом, из-за чего, в связи с низким числом гражданского населения и запретом свободного въезда на Кольский полуостров, в госпиталях образовался некомплект до 50–70% личного состава. ВМГ-73 в Полярном получил название Главного госпиталя Северного флота и развернул штатные специализированные отделения. С прекращением боевых действий на полуострове Рыбачьем в январе 1945 г. ППГ-2215 был свёрнут с 200 до 150 коек и переименован в ВМГ-83; в апреле его штат был уменьшен ещё наполовину.

Через лечебные учреждения флота прошло в 1944 г. 2254 раненых и 16 853 больных; в 1945 г. – 36 раненых и 7733 больных<sup>20</sup>. 95% из них принадлежали к военнослужащим флота. В связи с удовлетворительным объёмом медицинской помощи в госпиталях флота, в тыл эвакуировались лишь раненые и больные, возвращение которых в строй не признавалось вероятным.

В 1944 г. лечебные учреждения флота приняли 19 107 раненых и больных; в 1945 г. – 7769 раненых и больных<sup>21</sup>.

За период с 22 июня 1941 г. по 9 мая 1945 г. общие потери Северного флота оцениваются в 36 182 человека, из них 25 277 сани-

20. Васильев В. Д., Другов Л. С. Указ. соч. С. 242.

21. Там же.

тарных и 10 905 – безвозвратных потерь<sup>22</sup>. В совокупности данных МСО Северного флота за 1941–1945 гг. количество обратившихся в госпитали и лазареты составляло 72 734 человека, военных моряков из них от 80 до 95%. Соотношение раненых и больных в разные периоды войны было различным: в 1941 г. – 46% раненых и 54% больных, в 1942 г. – соответственно 36 и 64%, в 1943 г. – 14 и 86%<sup>23</sup>.

Госпиталями Северного флота за период Великой Отечественной войны возвращено в строй 69,1% раненых и больных, 24,5% зачислено в команды выздоравливающих, 1,5% отправлено в отпуск, санатории и дома отдыха, 1,4% уволено в запас и признано негодными к службе. Из-за трудной обстановки в 1941–1944 гг., когда интенсивной эвакуации подвергались пострадавшие, требовавшие длительного лечения (в 1942 г. 41,1% всех поражённых в тыловых госпиталях составили эвакуированные с Северного театра), число возвращённых в строй на Северном флоте было наиболее высоким. Умерло в госпиталях Северного флота 8,5% военнослужащих из числа личного состава ВМФ.

Данные, собранные и систематизированные архивом военно-медицинских документов в электронной базе военных моряков, умерших во время Великой Отечественной войны в медицинских учреждениях Северного флота, несомненно, не являются окончательными. Однако и в настоящем объёме они служат дополнительным источником для изучения медицинского обеспечения Военно-морского флота, в том числе Северного флота, в 1941–1945 гг. В документах госпиталей, которые дислоцировались на главных путях эвакуации или находились в передовом районе во время интенсивных боёв, медицинских учреждений, где оказывалась помощь раненым и больным с тяжёлыми формами поражения, крупных госпиталей большей коечной ёмкости – статистические данные характеризуются большими величинами. На Северном флоте это ППГ-2215 (ВМГ-83), по документам которого было выявлено не менее 168 умерших моряков, ВМГ-73, по которому найдено около 100 персоналий, инфекционный ВМГ-80, из умерших в котором база содержит не менее 81 человека; ВМГ-74 – 60 умерших моряков, 56 человек – в ВМГ-71, расположенном в Грязной губе. Число умерших в каждом из других лечебных учреждений флота составляло от нескольких до двух-трех десятков человек. Среди умерших – краснофлотцы, медицинские сёстры, врачи, представители

22. Россия и СССР в войнах XX века. Потери Вооружённых Сил: Статистическое исследование / Под общ. ред. Г. Ф. Кривошеева. М., 2001. С. 391.

23. Становление и развитие отечественной... С. 180.

командного состава. За их именами и фамилиями стоят неповторимые человеческие судьбы.

Электронная база умерших в медицинских учреждениях военных моряков вносит существенный вклад в дело сохранения исторической памяти нашего народа о Великой Отечественной войне. Немалое число россиян и граждан независимых ныне государств из состава бывшего СССР продолжает интересоваться судьбой пропавших в годы Великой Отечественной войны родственников, документы которых погибли в огне войны; ищет информацию об их жизни в военное время, пытается узнать места их захоронения. Благодаря электронной базе, созданной в архиве военно-медицинских документов, могут быть открыты неизвестные исторические факты, найдены давно числящиеся пропавшими люди, внесены новые подробности в летопись Великой Отечественной войны. Сохранение правды о войне и увековечивание памяти о погибших являются неременным условием прогресса российского общества, укрепления его нравственных основ. Для того чтобы отмечание ожидающих нас очередных юбилейных и памятных дат не превратилось в формальное соблюдение давно срежиссированного обряда, мы должны помнить всех поимённо...

Ю. В. ВИНОГРАДОВ

## Работа советских полярных станций по обеспечению функционирования Северного морского пути во время Великой Отечественной войны

В годы Великой Отечественной войны существенно возросло значение Северного морского пути (СМП). На эту водную магистраль была переключена весомая часть грузоперевозок, осуществляемых по перегруженной железнодорожной магистрали, связывавшей Дальний Восток с западной частью страны. Значение СМП обуславливалось также тем, что с началом войны Чёрное и Балтийское моря, как зоны активных боевых действий, не могли использоваться для морских сообщений, поэтому значение Архангельска и Мурманска как портов, через которые можно было поддерживать связь со странами – союзниками по антигитлеровской коалиции, резко возросло. Уже в августе 1941 г., до заключения договора о ленд-лизе, в СССР из стран-союзниц прибыл первый караван со стратегическими грузами, была осуществлена операция «Дервиш».

К 1941 г. для обеспечения полноценной работы СМП были созданы подчинённые Главсевморпути при СНК СССР службы: ледокольный флот, арктические порты, полярная авиация. Все они остро нуждались в точных и своевременных ледовых и метеорологических прогнозах. В этом отношении ключевым звеном являлась сеть полярных станций, расположенных на материковом побережье и высокоширотных островах. На момент начала Великой Отечественной войны на северном побережье СССР было организовано более 70 полярных станций.

Функции сбора и распространения гидрометеорологической информации, а также оповещения о ледовой обстановке (информация поступала с полярных станций) возлагались на районные радиоцентры, расположенные на острове Диксон, в бухте Тикси, на мысе Шмидта. Руководство сетью полярных станций, организация новых станций осуществлялись Управлением полярных станций ГУСМП. С первых дней Великой Отечественной войны полярные станции начали работать на военные нужды, а Главное управление гидрометслужбы перешло в распоряжение Народного комиссариата обороны.

Синоптическая карта стала своеобразным зеркалом, отражавшим ситуацию на фронте. Её западная граница полностью соответствовала положению линии фронта. С отходом войск, с каждым оставленным городом закрывалась ещё одна точка наблюдений. «Обрезанная» карта – так во время войны прогнозисты назвали синоптическую карту. Неполная карта, на которой территории, занятые противником, представляли сплошным белым пятном. Специалистам приходилось дорисовывать такую карту почти наугад, домысливать синоптические ситуации, полагаясь на собственный опыт и знания. И, как показала практика, опыт и знания советских специалистов не подвели. Уже после окончания Великой Отечественной войны, после того как в распоряжении советских специалистов оказались немецкие метеоархивы, появилась возможность проверить и подтвердить правильность синоптических карт военной поры, а при необходимости нанести на них недостающие линии атмосферных фронтов, кольца циклонов и антициклонов.

У советских синоптиков уже был опыт работы с «обрезанной» картой: во время Советско-финляндской войны 1939–1940 гг., когда советские специалисты не получали сведений о погоде от государств, находившихся на стороне Финляндии. Этот опыт в сочетании с новой методикой анализа «обрезанной» карты позволил отечественным прогнозистам успешно справиться с нелёгкой задачей прогнозирования погоды в военное время. Существенное дополнение в метеорологическую и ледовую картину вносили оперативные данные, поступавшие с каждого корабля, с каждого самолёта, работавшего в арктических широтах.

С начала войны командование противника стремилось прервать функционирование СМП. С этой целью в Арктику к осени 1941 г. оно перебросило значительные военно-морские и военно-воздушные силы, которые должны были действовать в соответствии с планом «Вундерланд».

Уже в начале войны, предвидя возможность прорыва кораблей противника в зону СМП, руководство ГУСМП распорядилось завезти на полярные станции двухгодичный запас продовольствия, привести в порядок боевое снаряжение, личное оружие. На многих станциях были смонтированы аварийные радиостанции на случай уничтожения основных построек.

Таким образом, западная часть СМП стала зоной активных боевых действий. Получая отпор от слабо вооружённых советских транспортов и ледоколов и сопровождавших их кораблей Северного флота, противник обратил удары на практически не защищённые полярные

станции. Необходимо отметить, что на полярных станциях, осуществлявших метеорологические и прибрежные ледовые наблюдения, персонал, как правило, состоял из 3–5 человек. Аэрологические группы состояли из 2–3 человек. Вражеские подводные лодки в надводном положении разрушали береговые станции артиллерийским огнём, противник стремился захватить в плен метеорологов, гидрологов, радистов с целью получения радиокодов, метеосводок и сводок ледовой обстановки, без которых проведение активных операций в зоне СМП было невозможно.

Активные атаки флота противника на советские полярные станции начались 27 июля 1942 г. с нападения на старейшую полярную станцию Малые Кармакулы на Новой Земле. Станция была уничтожена артиллерийским огнём.

25 августа германская подводная лодка обстреляла станцию на мысе Желания, попытки высадки вражеского десанта были отбиты экипажем станции, вооружённым карабинами Мосина, револьверами и пистолетами. В тот же день подвергся нападению и погиб в неравном бою с крейсером «Адмирал Шеер» ледокольный пароход «Сибиряков», успев передать в эфир открытым текстом информацию о вражеском рейдере. Нападение на советский ледокольный пароход началось с того, что немецкий рейдер поднял британский флаг и, попытавшись выдать себя за корабль союзников, запросил у «Сибирякова» метеорологическую сводку и сводку ледовой обстановки. Капитана «Сибирякова» Качараву насторожил тот факт, что запрос был передан по семафору, а не по радио. Тогда советские моряки начали «игру» с противником, затребовав позывные корабля по радио, и одновременно маневрирование с целью отойти и прикрыться малыми глубинами, на которые крейсер пройти не мог. Бой советского корабля, вооружённого двумя 76-мм, двумя 45-мм орудиями и одним 20-мм зенитным автоматом, против крейсера с главным калибром 282 мм продолжался 45 минут. Столько, сколько шёл бой легендарного «Варяга» с японскими кораблями. «Сибиряков» погиб. Но советские моряки не выдали ни радиокодов, ни метеорологических и ледовых сводок врагу. Внезапность рейда тяжеловооружённого немецкого крейсера по водам Советского Заполярья была сорвана. Когда 27 августа «Адмирал Шеер» приблизился к порту Диксон, там были готовы к бою и смогли заставить противника отказаться от планов разрушения посёлка и порта и высадки десанта.

Когда 8 сентября подводная лодка противника совершила нападение на полярную станцию на острове Уединения, разрушенные огнём строения были восстановлены силами персонала станции.

18 сентября 1943 г. артиллерийским огнём подводной лодки противника была уничтожена станция «Правда». Спустя неделю была уничтожена станция «Залив Благополучия». 26 сентября две подводные лодки противника совершили нападение на станцию «Мыс Стерлигова». Высаженный германский десант не погнушался и мародёрством, сняв с верёвок непросохшее бельё полярников. Нападение на «Мыс Стерлигова» оказалось последней акцией германского флота в Советской Арктике.

Несмотря на разрушение ряда полярных станций, гибель или пленение их персонала, СМП функционировал, станции восстанавливались и продолжали давать необходимые сведения. Создавались новые гидрометеорологические пункты.

Благодаря работе персонала полярных станций осуществлялись важные навигационные операции. Так, уже в августе 1941 г. благодаря своевременным и точным прогнозам удалось скрытно от противника осуществить перевод линейных ледоколов на восток и возвращение их осенью в Архангельск по окончании работы на трассе Северного морского пути. На полярных станциях хорошо сознавали серьёзность выполняемой работы: от неё зависел успех боевых операций кораблей и авиации Северного флота. Мурманские разведчики погоды составляли прогнозы для обширной акватории, побережья и глубинных районов Кольского полуострова. При этом «на переднем крае» борьбы находились военные синоптики штаба Северного флота. Гидрометслужба штаба планировала разведку погоды и давала прогнозы для всех основных районов боевых действий Северного флота – Норвежского, Баренцева, Белого, Карского морей. В штабе флота регулярно докладывалась метеорологическая обстановка. Если требовала ситуация, прогнозисты составляли экстренный уточнённый прогноз. Метеорологи, в частности, способствовали успешному перегону группы гидросамолётов из Исландии в Мурманск. Прогноз погоды по трассе перелёта давался «с дублированием», его составляли и в Мурманске, и в Рейкьявике.

Несмотря на боевые действия, в арктических морях продолжали работать экспедиции на специально оборудованных судах. Эти корабли существенно дополняли работу береговых полярных станций и производили смены их персонала. Одним из таких научных кораблей была моторно-парусная шхуна «Академик Шокальский». В конце июля 1943 г. судно следовало от Диксона к северо-восточному побережью Новой Земли, имея на борту около 30 человек экипажа и членов экспедиции. Внезапно на беззащитное судно совершила нападение не-

мецкая подводная лодка, открывшая артиллерийский огонь. Корабль был уничтожен. 12 августа 1943 г. в районе острова Белого вражеская подводная лодка торпедировала транспорт «Марина Раскова», на борту которого находилось 618 человек, среди которых были смены экипажей полярных станций, ехавшие на зимовки с семьями. В итоге крайне сложной спасательной операции удалось спасти 256 человек. Не менее трагичной была судьба экипажа гидрографического судна «Норд».

Невозможно обойти вниманием ледовую авиаразведку. В годы войны, несмотря на то что её история насчитывала менее 20 лет, у неё уже имелся опыт полётов над всеми полярными морями, над Арктическим бассейном и льдами Северного полюса. Полярные лётчики, штурманы, гидрологи научились с большой точностью определять направление и скорость дрейфа ледяных полей, их возраст, толщину, сплочённость, надёжность «просветов». Одновременно велись наблюдения за метеорологическими условиями и состоянием моря; определялись мощность и высота облаков, скорость ветра, величина волнения на море, свободном ото льда. Карта ледовой обстановки служила неоценимым подспорьем всем тем, кто трудился в Арктике в годы войны. С помощью ледовой авиаразведки добывались дополнительные данные о режиме ветров, о преобладании отжимных или прижимных воздушных потоков, а это служило основой для практических рекомендаций капитанам судов.

Несмотря на все трудности работы в условиях войны в Заполярье, персонал полярных станций, сотрудники всех служб, экипажи кораблей, лётчики полярной авиации с честью выполнили свой долг, не допустив прерывания противником полярных водных коммуникаций.

В. Ю. ГРИБОВСКИЙ

## Арктический театр военных действий к началу Великой Отечественной войны. Северный флот и 14-я армия ЛВО

Северный морской театр (СМТ) отличался суровыми природными условиями и большой протяжённостью береговой черты. В операционную зону относительно слабого Северного флота входили Баренцево, Белое, Карское и частично Норвежское моря. В ходе войны операционная зона флота была расширена на восток до Новосибирских островов.

При этом театр отличался крайне слабым оборудованием. Недостроенная (на 25%) главная военно-морская база (ГВМБ) Полярный с тылом флота в Мурманске, Беломорская ВМБ (БелВМБ) в глубине замерзающего Белого моря, едва начатые строительством ВМБ в Вангенге (Североморск) и Иоканке (Гремиха), имевшие значение пунктов базирования или даже мест стоянок кораблей, – это всё, на что мог рассчитывать Северный флот при решении поставленных ему задач.

Задачи флоту, как и другим флотам, были поставлены директивами наркома ВМФ от 26 февраля 1941 г. Помимо прочих, они включали недопущение прохода кораблей противника в Белое море, содействие сухопутным войскам, совместную с армией оборону побережья<sup>1</sup>.

Задачи были поставлены правильно, но сил для их решения и у армии, и у флота было, мягко говоря, маловато. Между тем значение СМТ во время войны неожиданно для многих оказалось весьма велико. Уникальный незамерзающий порт Мурманск (на 1939 г. 119 тыс. жителей) и Архангельск (251 тыс. жителей)<sup>2</sup> обеспечивали кратчайший морской путь для связи с союзниками. Внутренние водные пути при крайней бедности сухопутных путей сообщения обеспечивали снабжение и усиление армии на приморских направлениях и устойчивость её флангов.

Наконец, Северный флот должен был прикрывать стратегические перевозки по Северному морскому пути (СМП). О последнем следу-

ет сказать особо. Освоенный в 1930-х гг. и возглавляемый самолюбивым и авторитетным в Кремле И. Д. Папаниным, СМП пользовался полной самостоятельностью. Он располагал транспортным флотом, линейными ледоколами, оборудованными (неплохо по тому времени) местами стоянки и портами. Однако последние не имели практически никаких средств обороны. Надежда была на то, что любой противник, не имевший ледоколов, не сможет маневрировать во льдах Арктики. Эта надежда оправдалась лишь отчасти.

Войска РККА в Заполярье были невелики. Они были представлены 14-й общевойсковой армией, имевшей в своём составе четыре стрелковые и одну танковую дивизии, смешанную авиадивизию, 23-й укрепленный район (УР), дислоцировавшийся на полуостровах Рыбачий и Средний. Эти два полуострова имели ключевое значение для обороны подходов к Кольскому заливу. Общая численность войск 14-й армии к началу войны составляла 51 828 человек<sup>3</sup>.

Северный флот находился в оперативном подчинении Ленинградского военного округа. И округ, и флот имели планы мобилизации и развёртывания, но эти планы не были согласованы. Очевидно, что здесь сказались обособленность двух наркоматов и личные отношения их руководителей. Буквально накануне войны – 18 июня 1941 г., когда над Полярным уже летали немецкие самолёты, командующий СФ контр-адмирал А. Г. Головкин в Мурманске встретился с находившимся там командующим войсками Ленинградского военного округа генерал-лейтенантом М. М. Поповым. Адмирал надеялся получить сведения об обстановке, но разговор свёлся к обсуждению вопросов военного строительства. В дневнике А. Г. Головкин записал: «О том же, как складываются отношения между Советским Союзом и фашистской Германией, командующий округом ничего не сказал. Вероятно, знает не больше, чем мы»<sup>4</sup>.

Известно, что разведка РККА перед войной работала не лучшим образом. Сведения о составе и группировке войск противника были разрозненными, а направления их ударов и вовсе не были выявлены. Что касается флотской разведки, её работу перед войной А. Г. Головкин в отчёте за войну прямо оценил как неудовлетворительную. О составе и намерениях противника в штабе флота ничего определённого не было известно<sup>5</sup>.

Надо отдать должное командующему флотом и командующему 14-й армией генерал-лейтенанту В. А. Фролову. Они озаботились

1. Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознаменный Северный флот. М., 1973. С. 85.

2. Ежегодник БСЭ 1960. М., 1960. С. 266.

3. Кузнецов Н. Г. Накануне. М., 1966. С. 266.

4. Головкин А. Г. Вместе с флотом. М., 1976. С. 22.

5. Центральный Военно-Морской Архив (далее – ЦВМА). Ф. 115. Оп. 1. Д. 1367. Л. 2–12.

организацией взаимодействия заранее. В состав армейского 23-го укрепрайона входил 135-й стрелковый полк (сп) 14-й стрелковой дивизии 14-й армии. На полуостровах Рыбачий и Средний были установлены три отдельные флотские береговые батареи, из которых две (130-мм) могли вести огонь также на сухопутном направлении. На государственной границе у реки Титовки были развернуты 95 сп (два батальона), два артдивизиона, три погранзаставы и рота разведывательного батальона 14-й стрелковой дивизии.

20 июня в Полярный приехали генерал-лейтенант В. А. Фролов и начальник штаба 14-й армии полковник Л. С. Сквирский; там они встретились с моряками. Фролов и Головки сошлись во мнении, что удар противника может быть направлен на Полярный и Мурманск, а на участке, примыкающем к Кольскому заливу, по-прежнему находится всего одна 14-я стрелковая дивизия, и то неполного состава<sup>6</sup>.

Военачальники договорились, что армия выставит для защиты этого участка ещё одну стрелковую дивизию, переброску которой в район губ Западные Лица и Титовка (обе в Мотовском заливе) обеспечит флот<sup>7</sup>. Решение показывает, что оборону ГВМБ, Мурманска и всего района Кольского залива предполагалось осуществить силами армии при поддержке флота с целью не допустить противника на ближайшие подступы к базе и порту. Оно было верным, но несколько запоздалым.

Для наступления в Заполярье германское командование назначило не входившую ни в одну из групп армий армию «Норвегия» (с 15 января 1942 г. – «Лапландия», с 20 июня 1942 г. – 20-я горная армия). Командовал ею генерал-полковник Н. Фалькенхорст. В состав армии входило три корпуса. Из них для наступления на Мурманском направлении был назначен один из наиболее боеспособных в немецкой армии горнострелковый корпус «Норвегия» (две горнострелковые дивизии, с 1942 г. – 19-й горнострелковый корпус). 36-й армейский корпус должен был наступать на Кандавакшу, а финский 3-й армейский корпус – на Лоухи.

Поддерживать наступление должны были германский 5-й воздушный флот и ВВС Финляндии, которые вместе насчитывали до 170 самолётов, из них большая часть – бомбардировщики. Участие ВМС Германии в операциях не предусматривалось. Имевшиеся в Заполярье трофейные (бывшие норвежские) три миноносца, небольшие корабли и катера ОВРа и финские вооружённые пароходы не имели реального

6. По прямой от госграницы до Кольского залива было всего 80 км.

7. Головки А. Г. Указ соч. С. 23.

боевого значения. Считалось, что с захватом Полярного и Мурманска остатки Северного флота укроются в Белом море, где найдут свой конец с падением Архангельска.

Северный флот к началу войны насчитывал восемь эсминцев (отдельный дивизион), 15 подводных лодок (бригада), семь сторожевых кораблей, один минный заградитель, два тральщика и 14 катеров – малых охотников МО (ОВР), катера охраны рейдов (ОХР).

В состав флота входил Мурманский укрепленный район (МУР), включавший три отдельных дивизиона береговой обороны Северного флота, которые дислоцировались на мысе Сеть-Наволоки, острове Кильдин и в районе Полярного. Они предназначались для защиты входа в Кольский залив и непосредственно ГВМБ. В этом же УР числились три упомянутые выше батареи на полуостровах Рыбачий и Средний. Личный состав СФ насчитывал 29 721 человека комсостава и краснофлотцев. На его вооружении имелось и стрелковое оружие, а именно 22 211 винтовок и карабинов, 63 пистолета-пулемёта и 910 ручных и станковых пулемётов<sup>8</sup>.

В Мурманский укрепленный сектор БО СФ к началу войны входили:

- 1-й отдельный артиллерийский дивизион (ОАД) на мысе Сеть-Наволоки (на входе в Кольский залив) в составе ББ № 10 (4 – 180-мм орудия), ББ № 105 (4 – 100-мм), ББ № 195 (4 – 100-мм), ББ № 191 (4 – 122-мм полевые гаубицы);
- 2 ОАД, остров Кильдин (у входа в Кольский залив), в составе ББ № 11 (4 – 180-мм орудия), ББ № 1 (3 – 152-мм) и ББ № 7 (4 – 130-мм);
- 30 ОАД, полуостров Средний, ББ № 122 (3 – 130-мм), ББ № 221 (4 – 100-мм, 4 – 45-мм);
- 3 ОАД, Полярный, ББ № 2 (4 – 152-мм), ББ № 3 (4 – 120-мм), ББ № 102 (4 – 45-мм).

В составе Беломорского сектора БО БелВМБ были четыре отдельные батареи:

- ББ № 13, остров Моржовец, строилась (4 – 180-мм орудия);
- ББ № 12, Поной (4 – 180-мм);
- ББ № 5, Три Острова (4 – 130-мм);
- ББ № 4, Югорский Шар (4 – 130-мм);
- ББ № 8, Малый Шар (4 – 130-мм)<sup>9</sup>.

Учитывая, что 180-мм орудие стреляло снарядами весом 97,5 кг на дистанцию 37,8 км, а 130-мм – снарядом 35,5 кг на 25,4 км, береговая

8. Военно-исторический журнал. 2009. № 6. С. 8.

9. Перечнев Ю. Г. Советская береговая артиллерия. М., 1976. С. 59.

артиллерия Мурманского и Беломорского секторов вполне могла отразить нападения эсминцев противника и не допустить их в Кольский залив и в горло Белого моря. Всего с учётом полевой артиллерии СФ имел на вооружении 517 орудий и миномётов и 76 зенитных орудий.

Оценив обстановку, командование СФ приняло решение не оборудовать минно-артиллерийские позиции на входе в Кольский залив, хотя это предусматривалось предвоенными планами. Минные заграждения могли создать помехи плаванию своих кораблей, транспортных и промысловых судов. Поэтому данное решение следует признать правильным.

В то же время в горле Белого моря минно-артиллерийская позиция была оборудована. Более того, впоследствии такая позиция, исходя из обстановки (выход противника к Кировской железной дороге), была создана и в Кандалакшинском заливе. В Архангельске и в Кандалакше было значительное количество сухопутных частей, которые могли отразить десант. Правда, большинство их находилось в стадии формирования, но количество могло пересилить качество. Однако флот закрыл вход в Белое море, как оказалось, в достаточной степени. Не только эсминцы, но и подводные лодки противника так и не решились проникнуть к Архангельску или Кандалакше, которые флот и армия взяли под защиту.

ПВО флота состояла из пяти отдельных зенитных дивизионов, одного зенитного артиллерийского дивизиона, двух отдельных рот ВНОС и одной радиороты ВНОС. Зенитные батареи в основном располагались в районе ГВМБ и Мурманска.

Батареи береговой обороны и ПВО были развёрнуты и в операционной зоне БелВМБ.

ВВС флота включали 72-й смешанный авиационный полк, 118-й морской ближнеразведывательный авиационный полк и 49-ю отдельную морскую разведывательную эскадрилью. К началу войны имелись всего два аэродрома – сухопутный (посёлок Ваенга) и морской (Губа Грязная)<sup>10</sup>.

В числе наличных 116 боевых самолётов было 11 бомбардировщиков СБ-2, а среди остальных – примерно поровну разведчиков МБР-2 и истребителей И-16, И-153 и И-15-бис.

Перспективы пополнения СФ новыми кораблями были проблематичными. Новый большой судостроительный завод в Молотовске (ныне – Северодвинск) был готов не более чем на 50%, а заложенные

10. Боевая летопись ВМФ 1941–1942. С. 18–19.

на нём линкор «Советская Россия» (типа «Советский Союз») и два эсминца находились в начальной стадии постройки.

В самом начале войны постройка линкора «Советская Россия» на Заводе № 402 в Молотовске была приостановлена. Работы на эсминцах продолжались, но из-за непоставок механизмов и вооружения их удалось достроить только после 1945 г. Зато завод был загружен ремонтом кораблей и достройкой подводных лодок. Кроме этого, в 1941–1945 гг. Завод № 402 впервые в своей истории заново построил девять больших охотников за подводными лодками пр. 122а типа «Артиллерист». При полном водоизмещении 249 т эти корабли развивали скорость хода около 21 уз., вооружались одним 85-мм, двумя 37-мм орудиями, двумя 12,7-мм пулемётами, двумя бомбомётами и могли принимать 50 глубинных бомб. Применение противолодочного оружия обеспечивалось гидроакустической станцией «Тамир-3»<sup>11</sup>.

Надежда оставалась на перевод кораблей из других театров. В 1941 г. с Балтики успели перевести по Беломорско-Балтийскому каналу восемь подводных лодок. Лодки строились и на заводе «Красное Сормово» в Горьком, соединённом с Архангельском внутренней водной системой, но они были далеки от готовности. Новые эсминцы и подводные лодки имелись на Тихом океане, но на их перевод требовалось не менее года.

Начало войны СФ, как известно, встретил в боевой готовности № 1 (объявлена в 1 ч 15 мин 22 июня 1941 г.). Но удара противника по кораблям и базам флота не последовало.

Первые налёты немецкой авиации на Полярный, полуострова Рыбачий и Средний, остров Кильдин состоялись 24 июня, и без особого успеха. Они отражались ЗА ПВО и истребителями 72-го смешанного авиаполка. При этом бомбардировщик *He-111* был сбит командиром эскадрильи капитаном Б. Ф. Сафоновым.

К этому времени СФ уже содействовал войскам 14-й армии. С 23 по 27 июня флот в пяти конвоях обеспечил доставку в Мотовский залив 7000 мобилизованных воинов, вооружения, боеприпасов и продовольствия. Воздушные атаки противника были отражены без потерь. Усиление войск в приграничной полосе имело важнейшее значение, хотя большинство мобилизованных не были готовы сразу вступить в бой.

В 1 ч 25 мин Военный совет СФ получил приказ наркома ВМФ адмирала Н. Г. Кузнецова начать военные действия против Финляндии,

11. История отечественного судостроения. СПб., 1995. Т. 4. С. 485–486.



в числе активных действий предусмотреть удар по Петсамо (Печенга) и транспортам в Петсамовуоно<sup>12</sup>.

26 июня Финляндия официально объявила войну Советскому Союзу. 28 июня немецкая авиация бомбардировала наши позиции на полуостровах Рыбачий и Средний, а 29 июня противник силами 2-й и 3-й горнострелковых дивизий перешёл границу у реки Титовки и начал наступление на Мурманском направлении.

Н. А. ДАНИЛОВ

## Авиационные поставки по ленд-лизу в СССР и применение самолётов союзников на Севере

Вторая мировая война – это в первую очередь война коалиций. Государства, бывшие до войны соперниками, смогли не просто объединить усилия, а организовать взаимодействие на качественно ином уровне: были созданы общие координационные органы, на регулярных конференциях определялась общая стратегия, также был успешно реализован проект экономической платформы союза – ленд-лиза.

В историографии существуют противоречивые оценки помощи по ленд-лизу: с одной стороны, поставки представляются как «спасительный ленд-лиз»<sup>1</sup> и «оружие победы»<sup>2</sup>, а с другой стороны – как всего лишь «4% советского производства»<sup>3</sup>. Мы обращаем внимание лишь на две указанные выше противоположные оценки роли ленд-лиза, более подробно данный вопрос освещается в работах М. Н. Супруна<sup>4</sup> и П. М. Головатиной<sup>5</sup>.

Как критики, так и апологеты ленд-лиза признают особую важность авиационных поставок. За годы войны советская военно-морская авиация получила 3171 отечественный и 1286 импортных самолётов, т. е. доля импортной техники достигала 29%<sup>6</sup>. Всего же, по различным оценкам, в Советский Союз было поставлено от 17 834<sup>7</sup>

12. ЦВМА. Ф. 2. Оп. 112. Д. 156. Л. 29–30.

1. Вислых А. В. Спасительный ленд-лиз // Независимое военное обозрение. [http://www.ng.ru/nvo/2001-10-12/10\\_landliz.html](http://www.ng.ru/nvo/2001-10-12/10_landliz.html); Weeks A. L. Russia's Life-Saver: Lend-Lease Aid to the U.S.S.R. in World War II. Lanham, 2004.
2. Стеттиниус Э. Ленд-лиз – оружие победы. М., 2000.
3. Вознесенский Н. А. Военная экономика СССР в период Отечественной войны. М., 1947. С. 74.
4. Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои: обзор историографии и источников // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы / Сост. и науч. ред. М. Н. Супрун. Архангельск, 2000. Вып. 4. С. 4–24.
5. Головатина П. М. Англо-американская и отечественная историография помощи Советскому Союзу по ленд-лизу в годы Второй мировой войны (1941–1945 гг.). Автореф. дис. ... канд. ист. наук. Екатеринбург, 2006. С. 4–6.
6. Артемьев А. О ленд-лизовских поставках флоту // Морской сборник. 1992. № 5–6. С. 14.
7. Бережков В. М. Рождение коалиции. М., 1975. С. 116.

до 18 700<sup>8</sup> самолётов, что составляло 12–15% от общего количества произведённых в СССР боевых самолётов и примерно 19% истребителей и бомбардировщиков<sup>9</sup>.

Весьма любопытно, что наибольшее признание в Советском Союзе получили самолёты, не пользующиеся особой популярностью в авиации союзников («Аэрокобры» и «Бостоны»), а символ битвы за Британию – истребитель «Харрикейн» – получил прозвище «летающая баржа».

Что касается объёмов поставок, большая часть стратегических грузов и вооружения прибыла в 1943–1944 гг., когда советская промышленность уже завершила переход на военные рельсы и наращивала объёмы производства.

Объёмы поставок росли постепенно, и это определялось целым рядом объективных факторов. Союзникам нужно было убедиться, что СССР не потерпит поражение в рамках первой кампании и вооружение не достанется общему врагу в качестве трофеев. Также требовалось время на решение организационных вопросов: переход от простых закупок через кредитно-клиринговые схемы к ленд-лизу, определение маршрутов и механизмов доставки. Например, знаменитая воздушная трасса Аляска – Сибирь была введена в действие только осенью 1942 г.

Особенно важную роль играл северный маршрут – кратчайший и вместе с тем наиболее опасный. По нему было доставлено от четверти до трети всех грузов. Маршрут северных конвоев из Великобритании и Исландии проходил недалеко от берегов оккупированной Третьим рейхом Норвегии, где дислоцировались крупные соединения кригсмарине и люфтваффе. Следовательно, проводка северных конвоев превращалась в крупную военно-морскую операцию. Арктический фронт являлся единственным совместным фронтом СССР, США и Великобритании, т. к. для обеспечения безопасности конвоев задействовались силы всех трёх держав и военные операции координировались на всех уровнях.

Поскольку военные действия велись не только во время прохождения конвоев, советские и британские ВВС, а также флот проводили постоянную разведку сил противника, наносили удары по базам, аэродромам и скоплениям кораблей германских вооружённых сил. Союзники (в первую очередь Великобритания) действовали в южной

8. Золотарёв В. А. Второй фронт против Третьего рейха. М.–СПб., 2005. С. 87.

9. Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз // Вопросы истории. 1991. № 9–10. С. 223.

и центральной Норвегии, а «сферой ответственности» советских вооружённых сил являлась территория Кольского полуострова и Северной Норвегии.

### Применение ленд-лизовой авиации на Севере

Как было сказано выше, на Севере действовали в основном флот и авиация, и если история проведения северных конвоев изучена довольно подробно, то проблеме применения авиации в Арктике практически не уделялось внимания. Сразу же отметим, что речь идёт не об описании боевых действий отдельных авиационных частей, а о комплексном изучении применения ВВС на участке фронта, где действовали ВВС Северного флота и Карельского фронта (позже 7-я воздушная армия).

Особый интерес для исследователя представляет ход боевых действий в Заполярье не только на суше, но и в воздухе. Первый массированный авиаудар по немецким аэродромам в Норвегии был нанесён уже 25 июня 1941 г., а первый налёт люфтваффе на аэродромы советских ВВС состоялся лишь 29 июня. В летне-осенней кампании 1941 г. не только фронтовая, но и морская авиация сконцентрировала свои усилия на прикрытии и поддержке советских войск. Тихоходным гидросамолётам приходилось выступать в качестве бомбардировщиков, а истребителям – в качестве штурмовиков.

В весенне-летнюю кампанию 1942 г. советская авиация потерпела сокрушительное поражение, масштаб потерь позволял говорить практически об уничтожении советской авиации в Заполярье. Командующий ВВС Северного флота генерал-майор А. Х. Андреев 1 июля 1942 г. докладывал начальнику авиации ВМФ, что «у приданной в оперативное подчинение 122-й авиадивизии ПВО на девять самолётов осталось четыре лётчика, в боевом составе ВВС 14-й армии осталось в лётном состоянии всего шесть истребителей. Вследствие малочисленности 122-й авиадивизии и слабой организации ПВО люфтваффе удалось в течение четырёх дней сжечь на 80% город, и ежедневные троекратные бомбардировки Мурманска проходят для противника почти безнаказанно...»<sup>10</sup>.

В напряжённых боях весны 1943 г. советским лётчикам удалось переломить ситуацию, и к началу кампании 1944 г. советские ВВС уже прочно удерживали господство в воздухе, что позволило оказать максимальное содействие армии и флоту в подготовке и проведении

10. Цит. по: Марданов А. Защищая Русский Север // Авиамастер. 2001. № 4. С. 32.

Петсамо-Киркенесской операции. Более того, советская бомбардировочная и штурмовая авиация фактически смогла заменить практически недоступную для использования в условиях Крайнего Севера артиллерию.

В кампанию 1941 г. импортные самолёты только начали поступать на вооружение. Освоение «Харрикейнов» и «Хоков» (истребителей Р-40 «Томахок» и «Киттихок») началось уже в условиях снижения накала боевых действий. Да и сами по себе эти машины превосходили старые бипланы и «ишаки» (И-16) и не столь сильно уступали немецким истребителям «Мессершмитт-109Е».

К началу кампании 1942 г. состояние самолётного парка оставляло желать лучшего: бипланы, «ишаки», «Харрикейны», «Хоки», ЛаГГи, МиГи и Яки первых серий не могли на равных противостоять «Мессершмиттам-109» модификаций F и G. Более подходящие для противостояния «Мессерам» «Аэрокобры» только начали поступать на фронт в незначительных количествах.

Существенная часть авиатехники (в отдельных случаях до 50%), поставляемой по ленд-лизу, оставлялась на месте и принимала участие в обороне Советского Заполярья. Подобное развитие событий было закономерным, что обуславливается следующими факторами: экономия времени на транспортировке, близость к источнику уникальных запчастей, присутствие на Севере специалистов из Великобритании и США. К тому же на Севере в 1941 г. действовало 151-е крыло британских королевских ВВС, лётчики которого обучали советских пилотов, переходивших на импортную матчасть<sup>11</sup>.

В кампании 1943 г. хорошо зарекомендовали себя новые истребители Р-39 «Аэрокобра» и бомбардировщики-торпедоносцы «Бостон» (Б-3 и А-20). Но устаревшие типы самолётов всё ещё составляли существенную часть советской авиации в Заполярье, например, на вооружении 260-й авиадивизии в кампании 1943–1944 гг. состояли И-15-бис, И-153, И-16, «Харрикейны» и «Киттихоки»<sup>12</sup>.

Р. И. Ларинцев приводит следующие данные о доле импортной техники в ВВС Северного флота: 1 декабря 1941 г. имелось 36 истребителей отечественного (из них только четыре МиГ-3) и 29 импортного производства, на 1 июля 1942 г.: 26 и 83 соответственно. На 1 апреля 1943 г. в составе ВВС СФ числилось 123 импортных и 47 советских

11. Подробнее см.: Супрун М. Н. Британские Королевские ВВС в России // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. М., 1994. Вып. 2. С. 30–45.

12. Центральный архив Министерства обороны РФ (далее – ЦА МО РФ). Ф. 35. Оп. 5440. Д. 2. Л. 2.

истребителей, а также 17 ленд-лизовских и девять советских торпедоносцев. Аналогичные цифры на 1 января 1944 г.: по истребителям 81 и 57, по торпедоносцам 19 и 15<sup>13</sup>.

Данные о количестве импортных самолётов в ВВС Карельского фронта (7-я ВА) приведены в табл. 1<sup>14</sup>.

Освоение импортной техники осложнялось целым рядом факторов: сложные условия эксплуатации (высокая запылённость аэродромов летом и сильные морозы зимой), острая нехватка технической литературы, иная система измерений (футы вместо метров), перебои с поставками запчастей.

Особенно остро стоял вопрос нехватки запчастей. Так, например, по состоянию дел на 21 июня 1942 г. всего по стране простаивало 400 импортных самолётов, из них без моторов 211 и без винтов 119. Из них на Карельском фронте насчитывалось 43 единицы без моторов, 32 – без винтов, 12 – без радиаторов и 10 – без колёс (кроме пяти «Томахоков», все остальные простаивающие самолёты – это «Харрикейны»)<sup>15</sup>.

Чтобы облегчить освоение и обслуживание импортной матчасти, заместитель наркома обороны генерал-полковник авиации Жигарев распорядился «для обеспечения безотказной работы авиавооружения истребительных самолётов» в штат истребительных авиаполков, вооружённых «Харрикейнами» и «Томагавками»,

Таблица 1

	май 1942	сентябрь 1942	декабрь 1942	март 1943	июнь 1943	сентябрь 1943	январь 1944
Харрикейн	171	112	55	61	95	80	71
Томахок	71	7	5	5	9	4	5
Киттихок	–	48	43	40	84	48	66
Аэрокобра	14	10	8	18	18	13	24
Бостон	–	4	4	19	26	24	25
Всего импортных	259	184	117	146	236	173	195
Общее количество	360	314	359	376	644	585	603

13. Ларинцев Р. И. Ленд-лизовские поставки на Северный флот и их эффективность // Война в Арктике (1939–1945 гг.) / Сост. и науч. ред. М. Н. Супрун. Архангельск, 2001. С. 263–264.

14. Подсчитано по ЦА МО РФ: Ф. 35. Оп. 5459. Д. 32. Л. 2, 9, 21 об., 41 об., 60 об., 84 об., 112 и 144.

15. Там же. Оп. 11287. Д. 840. Л. 27–29.

дополнительно «включить 4 механиков, 6 мастеров и 8 стрелков авиавооружений»<sup>16</sup>.

Рассмотрение в управлении технической эксплуатации ВВС КА ходатайства о присвоении очередного воинского звания лейтенанту А. И. Резникову за разработку инструкций по эксплуатации «Аэрокобр» превосходно иллюстрирует острую нехватку технической литературы по импортной матчасти, а также особое внимание командования к этому вопросу<sup>17</sup>.

Следует отметить, что зарубежные самолёты и моторы изначально конструировались для менее экстремальных природно-климатических условий. В связи с этим количество проблем при их эксплуатации на советско-германском фронте, и особенно в северных районах, существенно превосходило аналогичные показатели по ВВС союзников. Но и большое количество конструктивных недостатков не мешало советским лётчикам эффективно применять самолёты союзников.

В апреле 1943 г. была подготовлена программа первого сбора начальников отделов эксплуатации воздушных армий, ВВС фронтов и округов. В рамках консультаций и лекций рассматривались вопросы эксплуатации шести моторов (три советских и три импортных) и восьми самолётов (четыре импортных и четыре советских). В рамках программы изучались также и характерные дефекты самолётов и моторов. На каждый пункт плана отводилось по два часа, таким образом, половина учебного плана была посвящена работе с импортной матчастью<sup>18</sup>.

На Севере работа с импортной техникой осложнялась не только экстремальными условиями эксплуатации, но и тем фактом, что до войны подобных работ в Заполярье не велось. Несмотря на эти сложности, удалось наладить не только ремонт, но и рационализаторскую работу. В отчётном докладе главного инженера ВВС Карельского фронта генерал-майора инженерно-авиационной службы М. М. Шишкина о рационализаторской и изобретательской работе в ВВС фронта за 1941–1942 гг. отмечалось, что «особым стимулом к развитию рационализаторской и изобретательской деятельности послужили получение иностранной матчасти и её эксплуатация». Говорилось и об основных проблемах: сложных местных условиях, нехватке инструментов и отсутствии опыта по ремонту (до войны в Заполярье ремонт авиационной техники не производился). Поэтому была проведена «большая исследовательская работа», в том числе

16. Подсчитано по ЦА МО РФ: Д. 83. Л. 12.

17. Там же. Оп. 11307. Д. 322. Л. 22.

18. Там же. Л. 103–106.

и по «изучению причин возникновения и способов устранения дефектов иностранных моторов Мерлин-XX и Алиссон»<sup>19</sup>.

В отчёте отмечалось, что опыт ведения боевых действий выявил необходимость повышения универсальности применения самолётов определённых типов: достижение многоцелевого использования истребителей путём придания штурмовых и бомбардировочных свойств. Подобные выводы определяются спецификой театра военных действий: из-за ограниченных возможностей применения бронетехники и артиллерии основной ударной силой становилась авиация.

Не случайно итоговые проекты перевооружения «Харрикейнов» (утверждённые на заседании ГКО) были разработаны на основании опыта и рационализаторских проектов ВВС Карельского фронта. В отчётах по применению модернизированных истребителей особо подчеркивалась огневая мощь самолёта, способного пробить 20-мм броню. Всего было перевооружено 2000 «Харрикейнов»: на них устанавливалось две авиационные пушки ШВАК, два пулемёта УБК или БС и шесть реактивных орудий РО-82<sup>20</sup>.

Кстати, подобный подход положительно сказался на эффективности боевой работы «Харрикейнов» и «Хоков», действовавших в связке с «Бостонами» против немецких морских конвоев в 1943–1944 гг.

В отчёте за период завоевания господства в воздухе (май 1942 г. – май 1943 г.) в 7-й ВА были выявлены конструктивно-производственные дефекты по «Харрикейну» – 22 (по мотору – 41) дефекта, по «Аэрокобре» – девять (по мотору – 11) дефектов, по «Томахоку» – четыре (по мотору – 12) и по «Киттихоку» – семь (по мотору – 20), в то время как по советским самолётам было выявлено в основном по три – пять дефектов и только на Пе-2 – 27 дефектов<sup>21</sup>. Но уже за 1944 г. по самолёту Як-9 НИИ ВВС выявил 56 дефектов, из которых наркомат авиационной промышленности сумел изжить лишь 46; по Як-3 изжили 17 из 20 дефектов; по Ла-5 и Ла-7 – 78 из 80, к тому же в авиачастях было выявлено 170 дефектов, из которых устранено 156<sup>22</sup>.

Согласно вышеупомянутому отчёту, высокая запылённость являлась причиной образования налёта толщиной в несколько миллиметров на внутренних стенках механизмов и маслобаков, что приводило к разрушению вкладышей, шатунов и поршневых колец. Сильные морозы приводили к потере прозрачности и даже расслоению

19. Там же. Оп. 5459. Д. 27. Л. 46.

20. Подробнее см.: Там же. Оп. 11287. Д. 1239.

21. Там же. Оп. 5459. Д. 32. Л. 132–140.

22. Там же. Оп. 11287. Д. 3090. Л. 15, 23, 25.

бронестекла, загустению масел, потере эластичности резины и замерзанию конденсата, следствием чего были прорывы маслобаков, отказы гидросистем, а также систем выпуска шасси, торможения и перезарядки вооружения.

Сотрудники инженерно-авиационной службы не только прорабатывали возможности замены моторов и иных комплектующих на более надёжные, но и вносили конструктивные изменения. Отдельные приёмы по ликвидации технических неполадок просто поражают простотой и оригинальностью. Например, для предотвращения отказов гидropомп системы перезарядки пулемётов перед вылетом на них устанавливали мешки с нагретым песком<sup>23</sup>. Вышеуказанные факторы способствовали эффективному применению импортной техники на Севере, в то время как на Центральном и Южном направлениях по причине низкой культуры эксплуатации потери были довольно высокими. Например, прибывший 28 августа 1942 г. под Сталинград 126-й истребительный авиапункт, вооружённый 18 самолётами Р-40 «Киттихок», уже к 30 августа 1942 г. имел в своём составе восемь исправных и шесть повреждённых самолётов; 5 сентября 1942 г. – два и шесть соответственно. А уже 18 сентября, оставшись без матчасти, пункт отбыл в тыл<sup>24</sup>.

Критическое положение дел на фронтах в 1941 и 1942 гг. привело к тому, что импортную технику приходилось направлять сразу на фронт, без специального изучения и проработки дополнительных мер по эксплуатации и боевому применению импортной матчасти. По этой причине освоение авиационных вооружений союзников в данный период в основном шло путём проб и ошибок, и только потом происходило обобщение опыта отдельных подразделений. В Заполярье, благодаря деятельности 151-го крыла британских ВВС и наличию военных миссий союзников, сложилась более благоприятная обстановка для освоения зарубежной техники.

Конечно, поставлявшиеся в первые годы «Харрикейны» и «Хоки» были устаревшими моделями, но по своим тактико-техническим характеристикам (ТТХ) они существенно превосходили «ишаков» и тем более бипланы, составлявшие едва ли не большую часть советских ВВС в первый год войны.

Знаменитые «Бостоны» (Б-3 и А-20) и «Кобры» (Р-39 «Аэрокобра» и Р-63 «Кингкобра»), хорошо зарекомендовавшие себя в совет-

23. Подсчитано по ЦА МО РФ: Оп. 5459. Д. 27. Л. 13.

24. Там же. Ф. 346. Оп. 5755. Д. 34. Л. 119–196.

ских ВВС и постоянно запрашиваемые советской стороной<sup>25</sup>, не были столь широко представлены в ВВС союзников. Более того, «Кобры», не соответствовавшие оперативным требованиям американских ВВС<sup>26</sup>, по причине слабости хвостового оперения не выдерживали даже расчётных нагрузок (происходила деформация фюзеляжа и хвостового оперения). «Кобры» также имели тенденцию срывать в плоский штопор. Советскими конструкторами были разработаны комплекты усиления хвостового оперения и фюзеляжа, которые и устанавливались на поставляемые самолёты.

Проблему срыва самолёта в плоский штопор решить было намного сложнее. При плоском штопоре самолёт вращается вокруг вертикальной оси при небольшом угле к горизонту. Вертикальная скорость в плоском штопоре значительно меньше обычной, но самолёт практически полностью теряет управление, выйти из плоского штопора почти невозможно. Причина этой «болезни» довольно проста: мотор на «Кобрах» устанавливался не перед кабиной лётчика, а за ней. В носовой части самолёта располагалась 37-мм или 20-мм авиационная пушка. В результате после израсходования боезапаса центр тяжести самолёта смещался к хвосту, что и приводило к срыву в штопор. Единственным способом преодоления данной проблемы являлись облегчение хвостовой части – например, неполная заправка маслобака – и обучение лётчиков с учётом «особенностей» истребителя. На основании изучения самолётов были составлены пособия и рекомендации, сняты учебные фильмы, что и позволило успешно применять данные самолёты на фронте, несмотря на столь существенные дефекты.

«Бостоны» также не обходились без переделок: им устанавливали лобовые жалюзи для защиты от холода, их перевооружали, и даже переносили места членов экипажа.

Таким образом, мы можем видеть, что накопленный опыт эксплуатации импортной матчасти в сложных условиях первых двух лет войны позволил не только адаптировать самолёты союзников под особенности фронта и оперативные задачи, но и в дальнейшем успешно применять самолёты с критическими конструктивными дефектами.

25. Котельников В. Р. Авиационный ленд-лиз // Вопросы истории. 1991. № 9–10. С. 224.

26. Джексон Р. «Красные соколы» // От «Барбароссы» до «Терминала»: Взгляд с Запада / Сост. Ю. И. Логинов. М., 1988. С. 153.

В. В. ДРЕМЛЮГ

## Гидрографический флот Главсевморпути. 1941–1945 гг.

Немаловажную роль в обеспечении навигации в Арктике в период Великой Отечественной войны сыграл гидрографический флот Главсевморпути, суда которого участвовали в работе специальной службы ледового патруля. В тяжёлых условиях военного времени они продолжали гидрографические исследования для создания новых навигационных пособий и выполнения лоцмейстерских работ на трассе Севморпути.

Небольшие мотопарусные гидрографические суда совершали плавания в районах основных массивов полярных льдов. Они изучали положение, структуру и перемещение льдов. Параллельно эти суда несколько раз в сутки проводили наблюдения за погодой в районе плавания. Все данные оперативно передавались в штабы Северного флота и морских операций Главсевморпути.

Эту информацию использовали для обеспечения боевых действий Военно-морского флота и проводки полярных конвоев в Баренцевом море, а также для выбора пути судов, следовавших по трассе Северного морского пути.

В навигацию 1941 г. обследование льдов в юго-западной части Баренцева моря и на подходе к Новоземельским проливам, а также в Карском море с мая по октябрь осуществляло гидрографическое судно «Академик Шокальский» (ледовый патруль № 16).

14 июня 1942 г. командующий Беломорской военной флотилией подписал Приказ № 00248 «О формировании Северного отряда кораблей БВФ». В его состав вошли СКР-18, СКР-19, Т-903, вооружённые мотоботы «Полярник», «Норд», «Нерпа», «Папанин» и «Мурманец», переданные из Главсевморпути.

В соответствии с Указанием Главного морского штаба ВМФ от 26 июня 1942 г. из числа мотоботов, передаваемых в оперативное подчинение БВФ, три мотобота – «Полярник», «Норд» и «Нерпа» – должны были выполнять задачи противолодочной обороны. Два других – «Папанин» и «Мурманец» – одновременно с выполнением своих работ по планам гидрографического отдела Главсевморпути должны были вести наблюдение за морем и воздухом и доносить командиру Северного отряда БВФ обо всём замеченном в своём районе.

Летом 1942 г. изучение положения льдов у западных берегов Новой Земли и в Карском море осуществляло гидрографическое судно «Мурманец» (ледовый патруль № 18). Уже в начале рейса в июле месяце этому судну пришлось вместо проведения гидрографических и гидрометеорологических исследований заниматься спасением моряков из конвоя PQ-17, о чём мы расскажем подробнее.

В 1942 г. ещё одно гидрографическое судно, «Папанин», после установки вооружения вышло из Архангельска для проведения гидрографических исследований в Карском море. Однако и этому судну пришлось прервать работу, т. к. было получено распоряжение штаба морских операций о поисках экипажа потопленного германским рейдером ледокольного парохода «А. Сибиряков», а также пропавшего самолёта ледовой разведки лётчика И. Д. Черепкова. К сожалению, поиски, продолжавшиеся около 10 дней, ни к чему не привели.

20 октября 1942 г. гидрографическое судно «Шторм» подошло к входу в пролив Маточкин Шар, чтобы выяснить причину прекращения радиосвязи с артиллерийской батареей и гидрометеостанцией на мысе Столбовом. В это время судно подверглось торпедной атаке немецкой подводной лодки. К счастью, торпеды прошли мимо и взорвались у скалистого берега. Взрывом было незначительно повреждено судовое оборудование. В начале 1944 г. гидрографическое судно «Шторм» было передано в непосредственное подчинение Новоземельской военно-морской базы.

В навигацию 1943 г. гидрографическое судно «Мурманец» (ледовый патруль № 20) обследовало ледопроездимость Новоземельских проливов, а также кромку льдов в Карском море. Однако вскоре было получено распоряжение контр-адмирала И. Д. Папанина о несении дозорной службы в районе пролива Вилькицкого, где ожидалось появление германских подводных лодок и надводных кораблей. Во время несения службы «Мурманец» подвергся обстрелу немецкого самолёта, но, благодаря умелым манёврам капитана П. И. Котцова, получил лишь незначительные повреждения.

В эту же навигацию трагически оборвалась история гидрографического судна «Академик Шокальский». Оно вышло с Диксона в конце июля и направилось к восточному берегу Новой Земли. В районе мыса Спорый Наволок всплыла немецкая подводная лодка U-255 и артиллерийским огнём подожгла, а затем потопила судно. Часть оставшихся в живых членов экипажа перебралась на льдину. Подводная лодка подошла к льдине и продолжила расстреливать находящихся на ней людей. С трудом оставшиеся в живых моряки перебрались на пустынный

берег, с которого их сняло гидрографическое судно «Полярник». Всего погибло из команды «Академика Шокальского» 11 человек.

В августе 1944 г. гидрографическое судно «Норд» в Карском море занималось лоцмейстерскими работами по обеспечению маяков. У острова Белуха судно было обнаружено германской подводной лодкой U-957, подверглось артобстрелу и затонуло. Погибло 18 человек, двоих взяли в плен.

Значительная часть грузов по ленд-лизу доставлялась из США через Тихий океан. Транспортные суда, идущие из США и обратно, во избежание столкновения с японскими подводными лодками старались пересечь Тихий океан возможно севернее – Беринговым, а иногда и Чукотским морем. Одновременно, в 1943–1945 гг., значительно увеличилось число советских судов, следующих вдоль берегов Камчатки и Чукотского полуострова. Следует напомнить, что в этих районах с 1941-го по 1945 г. было потоплено японскими подлодками 12 судов.

Кроме того, в навигацию 1944 г. и особенно в 1945 г. в районы портов Петропавловск-на-Камчатке, Анадырь, Провидение стали приходить советские суда, доставлявшие личный состав и военные грузы армии маршала К. К. Рокоссовского. Шла интенсивная подготовка к боевым действиям против Японии.

Для обеспечения боевых действий Тихоокеанского флота и проводки судов в Беринговом, Чукотском и Восточно-Сибирском морях действовали ледовые патрули. В навигацию 1943 и 1944 гг. ледовые условия в этих морях обследовало гидрографическое судно «Смольный» (ледовый патруль № 19). В Беринговом море такие же работы в 1945 г. выполняло гидрографическое судно «Ост» (ледовый патруль № 21).

М. А. ЕМЕЛИНА, М. А. САВИНОВ

## Ледокол «Красин» – лидер Третьего арктического конвоя

Участие ледокола «Красин» в Великой Отечественной войне стало одной из самых ярких страниц в почти столетней истории судна. В любом обзоре истории «Красина» обязательно упоминаются переход ледокола в составе конвоя PQ-15 и бой с германскими торпедоносцами 3 мая 1942 г., а также тот факт, что за годы войны ледокол полностью обогнул земной шар (рис. 1).

В центре нашего внимания – несколько менее известный эпизод участия прославленного ледокола в арктических боевых действиях, а именно – поход Третьего арктического конвоя из Диксона в Тикси в августе 1942 г., когда советские транспорты и сопровождавшие их ледоколы избежали встречи с германским тяжёлым крейсером «Адмирал Шеер» (*Admiral Scheer*, рис. 2)<sup>1</sup>, скрытно проникшим в Карское море с целью перехвата кораблей и судов экспедиции ЭОН-18.

События этих дней – поход «Адмирала Шеера» вокруг Новой Земли, героический бой ледокольного парохода «Александр Сибиряков» против германского рейдера, отражение атаки вражеского крейсера на Диксон – хорошо известны и многократно описаны в научной и научно-популярной литературе<sup>2</sup>. Упомянутая в контексте этих событий и ледокол «Красин». Однако фокус освещения неизбежно смещался в сторону более ярких и драматичных эпизодов – гибели «Сибирякова» и обороны Диксона. Задача нашей статьи – с опорой на источники, непосредственно связанные с «Красиным», показать повседневную работу линейного ледокола в условиях войны.

Центральное место среди этих источников занимает рейсовое донесение капитана ледокола «Красин» Михаила Гавриловича

1. Тяжёлый крейсер «Адмирал Шеер»: год постройки – 1933; водоизмещение – 15 180 брт; экипаж – 1150 чел. Вооружение: шесть орудий калибра 286 мм, восемь орудий калибра 150 мм, шесть зенитных орудий калибра 88 мм, восемь зенитных орудий калибра 37 мм, 10 зенитных орудий калибра 20 мм, два четырёхтрубных торпедных аппарата 533 мм; один самолёт ледовой разведки Ag-196.
2. Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 493–497; История Второй мировой войны 1939–1945. М., 1975. Т. 5. С. 262–263; Кучепатов Ю. Н. Огненные мели. Архангельск, 1972. С. 78–82; Платонов А. В. Борьба на арктических коммуникациях 1941–1945. СПб., 2012. Т. 1. С. 244–263; Сергеев А. А. Германские подводные лодки в Арктике 1941–1942. М., 2003. С. 218–223.



Рис. 1. Ледокол «Красин». Лето 1942 г.



Рис. 2. «Адмирал Шеер» и немецкий крейсер «Принц Евгений», в Ланг-фьорде (Норвегия). Февраль 1942 г.



Рис. 3. Капитан ледокола «Красин» М. Г. Марков (фотография военного времени, середина 1940-х гг.)



Маркова (1904–1954) (рис. 3). Машинописная версия этого документа хранится в Государственном архиве Архангельской области<sup>3</sup>, а рукописный оригинал – в фондах филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»<sup>4</sup>. Это подробный отчёт о рейсе, описывающий по дням и часам действия судна и фиксирующий входящие радиogramмы.

Донесение М. Г. Маркова может быть дополнено данными судовых журналов ледокола. Журналы, охватывающие военное время, находятся в фондах Государственного архива Приморского края<sup>5</sup>. При использовании данных журналов важно учитывать то обстоятельство, что они датируют происшествия по местному судовому времени, в отличие, например, от Отчёта Штаба морских операций, который ориентирован на московское время.

Отчёт Штаба морских операций западного района Арктики за навигацию 1942 г. является ещё одним официальным источником, уже не связанным непосредственно с ледоколом. Он был представлен в Главное управление Северного морского пути в 1943 г., сохранился в фондах Научно-исследовательского института Арктики и Антарктики<sup>6</sup>. Отчёт представляет собой подробный разбор всех гражданских морских операций, осуществлявшихся в 1942 г. западнее меридиана мыса Челюскин. В документе даётся характеристика технического состояния судов, описываются работа ледовой разведки, аварии, действия неприятеля.

Нельзя обойти вниманием и источники личного происхождения – прежде всего, воспоминания Н. А. Мерта, в 1942 г. занимавшего должность старшего помощника капитана «Красина» Его книга о событиях войны «“Красин” в боевом походе» вышла в 1976 г.<sup>7</sup> Автор написал беллетризованные воспоминания, значительно отстоящие по времени от описываемых событий. Они довольно детально рассказывают о боевом походе ледокола начиная с 1941 г., содержат интересные подробности, связанные с событиями лета 1942 г. В то же время они изобилуют фактическими неточностями, происходящими из-за большой дистанции, разделяющей события и время записи рассказа о них.

3. Государственный архив Архангельской области (далее – ГААО). Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148.

4. Рейсовые донесения капитана М. Г. Маркова: Основной фонд ледокола «Красин» (ЛК ММО). № 842.

5. Государственный архив Приморского края (далее – ГАПК). Ф. 347. Оп. 5. Д. 530.

6. Фонды ААНИИ. О-3468.

7. Мерт Н. А. «Красин» в боевом походе. Владивосток, 1976.

Краткие машинописные или рукописные воспоминания о войне сохранились в личных архивах многих красинцев, некоторые из этих записок оказались в составе государственных архивохранилищ. Примером могут служить записки помощника капитана «Красина» Н. Ф. Инюшкина, сохранившиеся в фондах Музея морского флота Дальневосточного морского пароходства (г. Владивосток), или механика ледокола «Красин» П. П. Чукура, хранящиеся в научном архиве филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»<sup>8</sup>. В 2015 г. Т. П. Бай опубликовала небольшое эссе о военных рейсах «Красина», написанное по воспоминаниям её отца П. А. Сопко, кадрового военного моряка, пришедшего на «Красин» сразу после прибытия ледокола в Мурманск в мае 1942 г.<sup>9</sup> В этих записках просто упоминается сам факт опасности встречи с германским рейдером.

Итак, к августу 1942 г. «Красин» завершил свой очередной этап перевооружения, которое производилось в г. Молотовске (ныне Северодвинск), став одним из наиболее оснащённых артиллерийским вооружением ледоколов. На «Красине» было шесть универсальных американских пушек (76-мм), шесть 12,7-мм и четыре 7,3-мм пулемёта «Браунинг», семь 20-мм зенитных автоматов «Эрликон»<sup>10</sup>. 29 июля ледокол вышел из Архангельска по направлению к Диксону, куда он прибыл 4 августа. В период с 16 по 18 августа на Диксоне сосредоточились суда сквозного каравана, шедшие в Тикси. Руководство ГУСМП требовало как можно скорее отправить суда через пролив Вилькицкого, против чего возражал начальник морских операций А. И. Минеев, лучше осведомлённый о неблагоприятной ледовой обстановке в восточной части Карского моря<sup>11</sup>. Тем не менее 19 августа транспорты «Азербайджан», «Комсомолец Арктики», «Чернышевский», «Щорс», «Двина», «Моссовет», «Ельня-2» и танкер «Донбасс» под проводкой «Красина» вышли из Диксона в направлении пролива Вилькицкого. Так отправился в путь Третий арктический конвой, лидером которого стал ледокол «Красин». Вышедшие ранее из Диксона (8 августа) ледокол «Ленин» (рис. 4) и танкер «Хоупмаунт» уже оказались в сложном

8. Научный архив ледокола «Красин» (ЛК НА). № 345/1–2.

9. Бай Т. П. От моря Белого до моря Лаптевых // Кто, если не мы? М., 2015. Вып. 6. С. 225–240.

10. Смирнов К. Д. Мобилизационный проект 212 ледокола «Красин» // Гангут. 2003. Вып. 35. С. 49–50. Для сравнения: «Красин» – шесть 76-мм, семь 20-мм орудий, шесть 12,7-мм и четыре 7,3-мм пулемёта; ледокол «Иосиф Сталин» – четыре 100-мм, 14 20-мм орудий, шесть 12,7-мм пулемётов; ледокол «Анастас Микоян» – три 76,2-мм; 10 20-мм орудий; ледокол «Ленин» – пять 76,2-мм, четыре 37-мм орудия, четыре 12,7-мм пулемёта.

11. Фонды ААНИИ. О-3468. Л. 18–19.

положении и не могли продвинуться далее острова Святого Петра. Им надлежало соединиться с красинским караваном, чтобы продолжить путь вместе. Танкер был старым и совершенно не приспособленным к плаванию в ледовых условиях. В то же время на нём находился стратегический груз – 7 тыс. т мазута для прохода военных кораблей (будущая ЭОН-18) с востока<sup>12</sup>.

Тем временем, 20 августа 1942 г., «Адмирал Шеер», которому удалось скрытно проникнуть в Карское море, вышел к западному побережью Таймыра, где вскоре обнаружил с помощью своего гидросамолёта-разведчика «Арадо» *Ar-196* караван советских транспортных судов. Это был Третий арктический конвой – семь сухогрузов и танкер под проводкой ледокола «Красин». В тот же день на «Красине» получили данные ледовой разведки о состоянии льда к востоку от мыса Челюскин: путь был закрыт тяжёлыми льдами, и капитану ледокола М. Г. Маркову предстояло выбрать место для отстоя. В эти дни на судах каравана ничего не знали о действиях неприятеля.

Когда «Арадо» обнаружил конвой, то неверно определил его курс. 21 августа «Адмирал Шеер» занял позицию у банки Ермака на «вероятном» (движение в юго-западном направлении соответствовало предполагаемому курсу дальневосточного отряда) пути следования конвоя, готовясь к атаке и полагая, что караван движется прямо на него<sup>13</sup>. Это случайно позволило конвою выиграть время. О возможности же вражеской атаки моряки не подозревали: ранее германские корабли не были замечены в Карском море. Все радиопереговоры, как между судами конвоя, так и между конвоем и Штабом морских операций, велись открыто. Это позволило командиру «Адмирала Шеера» В. Меендсену-Большену понять свою ошибку в определении курса судов. В ночь на 22 августа крейсер устремился в погоню за караваном «Красина», опираясь на данные радиоперехвата.

Днём 22 августа к каравану присоединились вышедшие с Диксона ранее «Ленин» и «Хоупмаунт». Таким образом, суда оказывались под защитой двух вооружённых ледоколов, чьи команды имели боевой опыт. Учения с отработкой стрельбы из пушек и зенитных автоматов «Эрликон» были проведены в Диксоне непосредственно перед выходом конвоя 19 августа 1942 г.<sup>14</sup> Но, конечно, 76,2-мм универсальные пушки «Красина» и «Ленина» не могли дать серьёзного отпора 280-мм орудиям германского рейдера. А тот продолжал настойчиво преследовать караван.

12. Фонды ААНИИ. О-3468. Л. 13, 17.

13. Платонов А. В. Указ. соч. С. 246.

14. ГАПК. Ф. 347. Оп. 5. Д. 530. Л. 59.

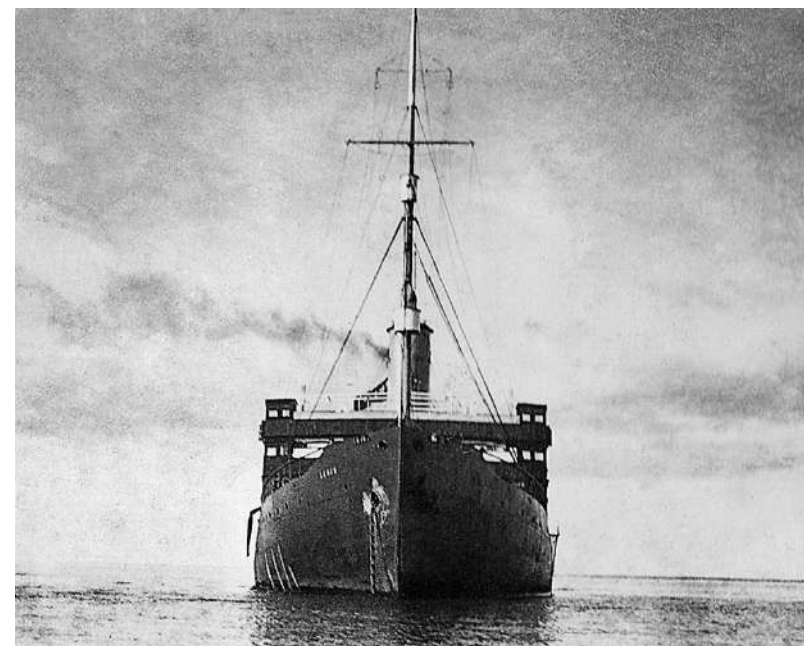


Рис. 4. Ледокол «Ленин». 1930-е гг.

Ледовая обстановка оставалась неблагоприятной. Суда под проводкой ледоколов недолго продолжали движение к проливу Вилькицкого – вскоре (в тот же день) они были вынуждены остановиться у банки Оскара. 23 августа из-за наплыва льдов караван вынужден был сместиться к острову Гансена<sup>15</sup>, где его вновь обнаружил разведчик «Арадо». Но 24 августа 1942 г. в районе острова Русский «Адмирал Шеер» попал в тяжёлый лёд. Несмотря на опасность льдов для корабля, командир рейдера решил продолжать преследование. Утром следующего дня крейсер ещё продолжал бороться со льдом в попытках настичь караван. Однако обстоятельства складывались крайне неудачно: при возвращении из очередного вылета «Арадо» вышел из строя, его пришлось расстрелять. Не имея возможности продолжать движение и потеряв гидросамолёт, корабль лёг на обратный курс.

Наступило утро 25 августа – дня гибели «Сибирякова» и рассекречивания операции «Вундерланд». В рейсовом донесении М. Г. Маркова есть упоминание о получении с Диксона радиogramмы с оповещением об угрозе нападения вражеского рейдера («линейного крейсера»), но точное время её получения не указано<sup>16</sup>.

Ночью стали приходить тревожные известия: германская подводная лодка атаковала полярную станцию на мысе Желания. Этой лодкой была U-255, одна из лодок, собиравших разведданные для «Адмирала Шеера». В ночь на 25 августа командиры субмарин получили разрешение действовать по собственному усмотрению, и немедленно последовало нападение на станцию<sup>17</sup>. Радиogramма о нападении, отправленная на Диксон, была принята (отрывочно) и судовой радиостанцией «Красина»<sup>18</sup>. Полярники уверенно определили напавший корабль как подводную лодку, но после гибели «Сибирякова» в штабах появились сообщения о нападении на станцию крейсера. Как отмечает А. В. Платонов, «из радиосообщений достаточно ясно следует, что полярную станцию обстреливает подводная лодка. В какой из инстанций она превратилась в надводный корабль, определить

15. Фонды ААНИИ. О-3468. Л. 22–23.

16. «На якоре у острова Гансена. Дрейф льда на норд-ост усилился... судам дано указание держать машины в постоянной готовности. Получено сообщение шифром от т. Минеева о возможности появления в Карском море неприятельского линейного крейсера, о чём предупреждены все капитаны судов» (ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 13).

17. Платонов А. В. Указ. соч. С. 251.

18. «05.40. Судовой радиостанцией перехвачены отрывочные сообщения п/ст Мыс Желания, для Диксона: “Горим...”, “Пожар...”, “Ушла на запад...” (ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 13).

трудно»<sup>19</sup>. Прояснить этот вопрос позволяют данные отчёта Штаба морских операций: «25 августа в 5.38 был получен сигнал SOS от полярной станции Желания. Полярная станция сообщала: “Нас обстреливает подводная лодка горим много пожара отстреливаемся...” После нападения неприятельского корабля на л/п “Сибиряков” полярная станция “Желание” в 14.00 сообщила, что утром на неё напала не подводка, как ранее думали, а большой крейсер»<sup>20</sup>. Таким образом, все определения класса атакующего корабля исходили исключительно от сотрудников станции, которые при нападении действовали решительно и вели по вражеской субмарине огонь из винтовок, пулемётов и 37-мм орудия.

Между тем на стоянке Третьего арктического конвоя всё было спокойно. Вот как описывает утро 25 августа 1942 г. старший помощник капитана «Красина» Н. А. Мерт: «Короткая ночь прошла спокойно, густой туман несколько раз закрывал рейд. На следующий день по радио была принята радиogramма. Сложная ледовая обстановка до самого пролива Вилькицкого сохранялась, и мы вынуждены были оставаться на рейде в бухте Макарова в ожидании разрядки... Второй помощник капитана Инюшкин, начальник судовой радиостанции Григорьев и старший лейтенант Баранов пришли к капитану с просьбой отпустить их на охоту (на моржей. – М. Е., М. С.). Марков дал согласие. С его согласия был опущен на воду моторный спасательный бот, и охотники, вооружённые винтовками “Маузер”, отбыли навстречу своему охотничьему счастью. Однако удача не улыбнулась им...”<sup>21</sup>

Судовой журнал «Красина» фиксирует эту (или аналогичную) охоту под 24 августа и отмечает участие в ней 17 членов экипажа<sup>22</sup>. В это время «Адмирал Шеер» как раз подобрался к конвою максимально близко. Конечно, даже не зная о близости врага, моряки не вели себя совсем уж беспечно – и 24, и 25 августа у орудий ледокола неизменно находились шесть краснофлотцев военной команды, семь из десяти котлов были под парами, что обеспечивало часовую готовность к съёмке с якоря при улучшении ледовой обстановки. За состоянием льдов велось усиленное наблюдение<sup>23</sup>. Это было следствием желания как можно скорее продолжить движение каравана, а не обеспокоенности возможностью встречи с неприятелем. К тому же движение

19. Платонов А. В. Указ. соч. С. 251.

20. Фонды ААНИИ. О-3468. Л. 68.

21. Мерт Н. А. Указ. соч. С. 140–141.

22. ГАПК. Ф. 347. Оп. 5. Д. 530. Л. 79.

23. Там же. Л. 77, 79.

одиночных транспортов по трассам Карского моря продолжалось, и утром 25 августа к каравану присоединился пароход «Сакко» (в 10.30) (рис. 5).

Днём 25 августа остовая тяга сменилась на вестовую, и суда конвоя стали готовиться к возможному движению дальше на восток. В 13.15, по данным Отчёта, на «Красин» было отправлено распоряжение о перемене якорной стоянки из-за ледовых условий<sup>24</sup>, а в 13.17 Диксон принял радиограмму «Сибирякова» о «неизвестном вспомогательном крейсере», который запрашивал ледовую обстановку. Так было расскречено появление в Карском море немецкого рейдера.

Первую информацию о грозных событиях середины дня капитан «Красина» М. Г. Марков получил, вероятно, из радиограммы, отправленной ледокольным пароходом «А. Сибиряков» перед своей гибелью и принятой ледоколом «Ленин». По рейсовому донесению хроника событий выглядит следующим образом:

«14.15. С ледокола «Ленин» получено сообщение по семафору «Сейчас принимаю передачу SOS п/х «Сибиряков». Он затоплен немецким крейсером, очевидно, линкором...»

15.00. На 15.30 назначена съёмка с якорей для следования на восток.

15.30. Съёмка с якорей каравана отставлена из-за густого тумана».

Только с 16 ч стали приходить радиограммы начальника морских операций западного сектора Арктики А. И. Минеева. В рейсовом донесении М. Г. Марков писал: «16.30. Снялись с якорей. Туман рассеивается. Получено две шифровки с Диксона от т. Минеева... говорится, что... ледокол «Сибиряков» обнаружил немецкий крейсер, что необходимо немедленно сниматься всему каравану и следовать на восток... А для того чтобы суда веселее двигались, добавил, что крейсер направляется в наш район. Следуем одной колонной в следующем порядке: «Красин», «Азербайджан» (с открытой пробоиной), «Донбасс», «Комсомолец Арктики», «Сакко», «Ленин», «Хоупмаунт», «Чернышевский», «Двина», «Моссовет» и «Ельня-2»<sup>25</sup>.

Судовой журнал относит съёмку Третьего арктического конвоя с якорей к 25 августа, 19.30 по времени Диксона<sup>26</sup>. В 23.23 была объявлена единственная за всё время похода боевая тревога – при обнаружении самолёта пилота советской ледовой разведки И. И. Черевичного.

24. Фонды ААНИИ. О-3468. Л. 22.

25. ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 13 об. Пропущенный в машинописи транспорт «Щорс» дописан в перечень чернилами от руки.

26. ГАПК. Ф. 347. Оп. 5. Д. 530. Л. 85.

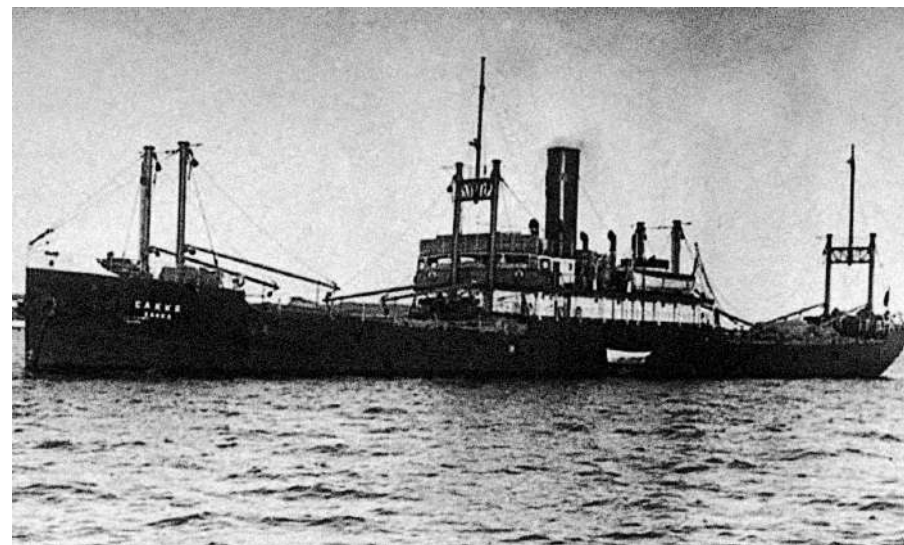


Рис. 5. Пароход «Сакко». Снимок довоенного времени

Отбой был дан после того, как самолёт был опознан<sup>27</sup>. А уже в 23.25 суда прошли по чистой воде траверз мыса Челюскин. В кильватере «Красина» следовали 11 судов, в том числе ледокол «Ленин»<sup>28</sup>.

Тревога, вызванная обнаружением «Адмирала Шеера», продолжала нарастать. В 1.40 26 августа радиостанция мыса Челюскин сообщила о движении вражеского крейсера на восток через пролив Вилькицкого. В действительности рейдер находился в это время в районе несуществующей советской коммуникации мыс Желания – Диксон, в реальность которой верило германское морское командование<sup>29</sup>.

На дальнейшем пути Третьего арктического конвоя ледовая обстановка была благоприятной. В 5.30 26 августа к каравану присоединился ледокольный пароход «Георгий Седов», а 31 августа в 6 ч утра все транспорты и танкеры конвоя благополучно прибыли в Тикси под проводкой ледокола «Ленин»<sup>30</sup>. «Красину» пришлось на несколько дней возвратиться в пролив Вилькицкого для оказания помощи одиночным транспортам «Беломорканал», «Аркос» и «Миرونч». Только после того, как все эти суда были выведены в разное время на чистую воду, ледокол отправился в Тикси за водой и углём. На рейд Тикси «Красин» прибыл 14 сентября 1942 г.<sup>31</sup>

Так окончился этот опасный переход по внутренним водам Советской Арктики, внезапно превратившимся в полноценный морской театр военных действий. История не терпит сослагательного наклонения, но, по нашему мнению, при встрече с врагом красинцы и все моряки конвоя, подобно героям «Сибирякова», до конца исполнили бы свой воинский долг.

27. ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 13 об.

28. Там же. Л. 86.

29. Платонов А. В. Указ. соч. С. 250.

30. Фонды ААНИИ. О-3468. Л. 23.

31. ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 14–15.

А. С. ИРЮТИН

## Роль моряков Северного флота в обороне Советского Заполярья в 1941 г.

События последних лет характеризуются новым витком напряжённости в Арктике, обострением соперничества стран, заинтересованных в освоении и использовании полезных ископаемых и биоресурсов Заполярья.

В связи с этим особую научную актуальность и практическую значимость приобретают глубокое изучение и всестороннее обобщение богатого исторического опыта использования частей и подразделений морской пехоты при ведении боевых действий в Заполярье во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. К сожалению, в истории Великой Отечественной войны изучению данного вопроса не уделялось должного внимания как отечественными историками, так и иностранными авторами, что привело к возникновению ряда недостаточно изученных проблем, от правильного понимания которых зависят формирование взглядов, выработка концепции для последующего широкого изучения и практического использования.

Важность научного исследования проблемы использования частей и подразделений морской пехоты при ведении боевых действий в Заполярье во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. определяется также необходимостью всесторонней и критической оценки основных направлений формирования и развития частей морской пехоты в составе Северного флота в годы Великой Отечественной войны, использования данного опыта для решения современных задач, извлечения из истории уроков, которые следует учитывать при осмыслении настоящего и видении будущего.

Германское командование планировало захват Мурманска и Полярного как чисто сухопутную операцию, операция «Чёрно-бурая лиса» имела своей целью массированными ударами и стремительным наступлением сухопутных войск овладеть Кольским полуостровом и Кировской железной дорогой, чтобы лишить СССР внешней морской связи с возможными союзниками на Западе. При таком развитии военных действий, по мнению вражеского командования,

Северный флот оказался бы запертым в мелководном Белом море и был бы уничтожен. В первые дни германский флот и сухопутные войска не проявляли активности, зато активно действовала германская авиация. Кроме того, 26 июня в 2 ч 15 мин начальник штаба Северного флота контр-адмирал С. Г. Кучеров дал оповещение по флоту, что Финляндия объявила войну нашей стране, и приказал всем службам повысить бдительность.

Проводя операцию «Чёрно-бурая лиса», германское командование 29 июня 1941 г. развернуло наступление на участке от Титовки до Кандалакши. Одновременно в бомбардировках наших позиций участвовало до 25 вражеских самолётов. Неся значительные потери в личном составе, части 14-й армии стали постепенно отходить с оборонительных рубежей в районе Титовки. Продвижение врага на перешейке полуострова Средний сдерживал 135-й стрелковый полк, но силы были неравны. Для огневой поддержки сухопутных войск в губу Кутовая были направлены эсминцы «Валериан Куйбышев» (командир – капитан-лейтенант С. Н. Максимов), «Урицкий» (командир – капитан-лейтенант В. В. Кручинин). Противолодочную оборону эсминцев осуществляли сторожевые катера МО-121 (командир – лейтенант И. А. Кроль) и МО-123 (командир – лейтенант В. М. Лозовский). На борту эсминца находился флагманский артиллерист штаба Северного флота капитан 2-го ранга А. Д. Баринев. Поддержанные огнём корабельной артиллерии батальоны 135-го стрелкового полка закрепились на правом берегу реки Титовки. Наступление гитлеровцев было остановлено. Противник бросил против группы кораблей 40 пикирующих бомбардировщиков Ю-87, но североморцы, отражая налёты авиации, уклоняясь от бомб, продолжали стрельбу главным калибром по береговым целям. В результате немецкие войска перешли к обороне, тактическая инициатива была перехвачена 135-м стрелковым полком. Корабли в этой операции явились тем средством, которое позволило в кратчайший срок резко повысить мощь огневых средств обороняющихся частей и приостановить наступление противника на Главную базу флота. Впоследствии применение корабельных групп для поддержки действий сухопутных войск и морской пехоты носило систематический характер и позволяло отчасти компенсировать нехватку орудий и миномётов, особенно в подразделениях морской пехоты.

Линия фронта в районе Титовки стабилизировалась, гитлеровцы подтянули свежие силы, бросили на бомбардировку наших позиций авиацию, и армейские части вновь начали отходить, что уже само по себе создавало реальную угрозу Главной базе и базированию сил

флота в Кольском заливе. Военный совет флота 1 июля доложил свои предложения наркому ВМФ: «Части 14-й сд, оставив Титовку, отходят к Мурманску. Один полк отошёл на полуостров Средний, один полк предположительно гундрой отходит на Мурманск. 52-я сд в районе Западная Лица в обороне. Дальнейшее отступление частей 14-й армии ставит под угрозу базирование флота в Кольском заливе. В целях отражения противника предложили Фролову (командарм-14) высадить десант в районе Титовки с одновременным наступлением 52-й сд и демонстрацией десанта в районе Петсамо». В частях приступили к отбору краснофлотцев и старшин в десантный отряд. А на всём протяжении от Порты-Владимира до Лодейной губы и от Сайда-Губы до посёлка Белокаменка полным ходом шло возведение оборонительных рубежей для прикрытия Главной базы и артбатареи береговой обороны на случай прорыва гитлеровских войск. 6 июля было полностью закончено оборудование всех мобилизованных мотоботов и дрейфтеров, которые предназначались для высадки тактических десантов, диверсионных групп, перевозки боеприпасов и военного снаряжения.

Из-за быстрого усложнения обстановки на сухопутном фронте времени для подготовки десантников не было. Все боевые задачи ставились устно. Разведка на местности не проводилась, боевые документы не составлялись.

На Мурманском направлении гитлеровцы, проведя перегруппировку сил, в ночь с 5 на 6 июля предприняли наступление в районе Западная Лица. 58-й стрелковый полк в течение четырёх часов вёл тяжёлый бой в районе Пороги. По согласованию с командованием 52-й стрелковой дивизии корабли флота с 6 до 8 ч высадили тактический десант – один стрелковый батальон (550 человек) – на восточный берег губы Западная Лица. Высадку десанта прикрывали огнём сторожевые корабли «Гроза», «Муссон» и «Туман», тральщики Т-890 и Т-891, три катера типа МО-4. Потерь при высадке не было. Десантники с боями заняли усадьбу колхоза «Большая Лица» и соединились с батальонами 112-го стрелкового полка своей дивизии. В результате ожесточенного боя противник с большими потерями был отброшен к западу от реки Западная Лица. На следующее утро североморцы вновь без потерь высадили второй тактический десант (батальон пограничников) на западный берег губы Западная Лица, боевые действия которого с плацдарма во фланг противнику способствовали успеху частей 52-й стрелковой дивизии. Для частей и подразделений захватчиков создалось критическое положение. Все части 2-й и 3-й

горных дивизий горнострелкового корпуса «Норвегия» вели тяжёлые бои на берегу реки Западная Лица, и у генерала Э. Дитля не оказалось резерва, необходимого для отражения атак десантников. В тот момент командование отдельной армии «Норвегия», штаб которой с 15 июня находился в северном финском городе Рованиеми, смогло перебросить в этот район только 4-й пулемётный батальон и перебазировало группу бомбардировщиков для нанесения бомбоштурмовых ударов по нашим наземным частям. Однако к тому времени пограничники выполнили свою задачу и были сняты с плацдарма нашими кораблями.

Анализ боевых действий на сухопутном участке фронта в районе губы Западная Лица показывал, что наступательные возможности врага на этом участке фронта иссякли. Преимущество противника было только в авиации. Силам 5-го германского воздушного флота были поставлены задачи: уничтожение Северного флота; минирование наших портов; нарушение движения поездов по Кировской железной дороге; уничтожение нашей авиации; ведение воздушной разведки в интересах горнострелкового корпуса на побережье и над морем.

Вражеское командование не отказалось от дальнейшего наступления на Мурманск. Для усиления горного корпуса генерала Э. Дитля финны перебросили на северный участок фронта свой 14-й пехотный полк, приостановив наступление на Кандалакшу.

Командир горнострелкового корпуса «Норвегия» объявил своим подчинённым, что первые три дня разрешит грабить Мурманск тем солдатам и офицерам, которые первыми вступят в город. В листовках, сброшенных с самолётов, гитлеровцы уже называли Мурманск в числе взятых ими городов, а многие вражеские офицеры имели пригласительные билеты на банкет в мурманском ресторане «Арктика». Советское командование сознавало, что это не пустые слова геббельсовской пропаганды. Радиоразведка и воздушная разведка докладывали о перегруппировке наземных сил противника и усилении военно-воздушных сил на северном участке фронта. Для отражения наступательных действий противника необходимы были силы, а их не хватало. Начальник штаба контр-адмирал С. Г. Кучеров докладывал вторично за неделю начальнику Главного морского штаба (ГМШ) о плохом поступлении рядового и младшего начальствующего состава запаса от Архангельского военного округа, Вологодского облвоенкомата и Карело-Финской ССР. На 24 ч 00 мин 7 июля прибыло всего 50% от числа приписанных. Ярославский облвоенкомат из общего числа назначенных 1893 человек не прислал ни одного. Вследствие

этого срывалось комплектование мобилизованных кораблей и вновь формируемых частей и подразделений.

Из разведанных стало известно, что 9 июля 1941 г. по шоссе Рованиеми – Петсамо происходит интенсивное передвижение на север механизированных частей и артиллерийских дивизионов разного калибра, немецкие самолёты постоянно наносили бомбоштурмовые удары по позициям наших войск, пунктам базирования, кораблям и судам Северного флота. 10 июля 1941 г. в 4 ч утра части противника после артиллерийской подготовки и при поддержке авиации перешли в наступление в районе колхоза «Большая Западная Лица». Ставка Верховного главнокомандования направила в Заполярье полнокровную стрелковую дивизию для усиления 14-й армии на северном участке фронта, но в связи с тяжелейшим положением под Ленинградом дивизию перенаправили туда. Сложилась угрожающая обстановка для Мурманска и Полярного. В этих условиях Военный совет флота решил сформировать батальон моряков-добровольцев, чтобы вместе с 325-м стрелковым полком (командир – майор А. А. Шакито) высадить тактический десант на западный берег губы Западная Лица. Как вспоминал командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головкин, «морской пехоты на Севере в ту пору мы не имели. Первые так называемые морские отряды, составленные из моряков-добровольцев, подавляющее большинство которых являлось квалифицированными корабельными специалистами четвертого и пятого годов службы, в силу крайней необходимости были сформированы буквально в считанные часы...» Для огневой поддержки армейских батальонов в губу Андреева-Лопаткина направили сторожевой корабль «Смерч» и три малых охотника. С воздуха их прикрывали семь самолётов.

На планирование операции и подготовку сил ушло несколько часов. В оперативном отделе для высадки выделили сторожевые корабли «Муссон», «Прилив», «Штиль», тральщик Т-886, брандвахтенные суда БС-1 и БС-2, объединённые в десантный отряд. В группу высадочных средств вошли шесть мотоботов. В отряд кораблей огневой поддержки – эсминец «Валериан Куйбышев», сторожевой корабль «Гроза», пять малых охотников. В отряд прикрытия – эскадренные миноносцы «Гремящий», «Громкий», «Стремительный». Командиром высадки десанта назначили капитана 1-го ранга В. И. Платонова.

Десантирование началось 14 июля в 20 ч 25 мин и прошло без существенного противодействия противника. Открывшую огонь вражескую батарею быстро подавили корабли огневой поддержки.

Одновременно в районе озера Титовка у мыса Пикшуев с трёх мотоботов высадили группу разведотдела флота (50 человек) под командованием майора Л. В. Добротина. Разведчики должны были провести диверсии в тылу противника. Немецкое командование бросило против десанта часть сил с фронта. Воспользовавшись этим, полки 52-й стрелковой дивизии перешли в контрнаступление, выбили гитлеровцев из посёлка, но были встречены кинжальным пулёмным огнём. С каждым часом множились потери, но продвинуться вперёд как одна, так и другая сторона не смогли. Для усиления десанта Головка приказал 16 июля высадить на восточный берег губы Западная Лица 116-й строительный батальон, а на западный – 149-ю стрелковую роту береговой обороны. Немецкий генерал Э. Дитль решил во что бы то ни стало отвоевать фланг севернее губы Западная Лица. Егеря начали теснить десантников вдоль береговой полосы Мотовского залива. На ликвидацию плацдарма немцы бросили усиленный 136-й горноегерский полк. Несмотря на значительные усилия, егерям не удалось прорваться на полуостров Средний, и 15 июля немецкие войска перешли к обороне (на этом участке фронта положение оставалось без изменений до 1944 г.). Полным ходом шла подготовка Мурманска и Полярного к обороне. 19 июля Арсений Григорьевич Головка издал приказ о формировании особого разведывательного отряда штаба Северного флота. Для обороны Полярного 214-й строительный батальон реорганизовали в стрелковый. Для защиты Мурманска и Иоканки сформировали местные стрелковые роты численностью по 250 человек. 20 июля был сформирован отряд военных моряков трёхротного состава (500 бойцов), переданный в непосредственное подчинение коменданту Мурманского укрепленного района.

Противник стремился добиться успеха на северном участке сухопутного фронта. 23 июля начальник штаба Верховного главнокомандования Вооружённых сил Германии В. Кейтель подписал директиву № 33, в приложении к которой было сказано, что «военно-морской флот и военно-воздушные силы должны облегчить положение горнострелкового корпуса: первый – посредством решительных действий боевых сил флота в Северном море, вторые – путём переброски нескольких групп бомбардировочной авиации в район боевых действий в Финляндии, которая будет осуществлена после боёв в районе Смоленска». Крайне важна в стабилизации положения на фронте и срыве сроков и темпа немецкого наступления на Мурманск и Полярный роль моряков СФ. Так, главнокомандующий германским военно-морским флотом гросс-адмирал Э. Редер в докладе Гитлеру 25 июля был

вынужден прямо признать, что левое крыло горнострелкового корпуса «Норвегия» приведено к бездействию из-за флангового положения полуострова Рыбачий и вследствие удержания североморскими десантниками береговой черты между Титовкой и рекой Западная Лица.

Для пополнения десанта 28 июля североморцы высадили на западный берег губы Западная Лица сводный отряд (200 человек), а 29 июля в бухте Замогильная – диверсионную группу в составе 76 моряков, которые с боем захватили маяк Пикшуев и двое суток, отбивая атаки гитлеровцев, удерживали его, пока не поступил приказ отходить к берегу, где их ждали мотоботы.

Контр-адмирал А. Г. Головка 2 августа принял решение эвакуировать десант. В ночь на 4 августа 1941 г. катерами были сняты 32 моряка, которые прикрывали отход основных сил десанта. Если до этого германское военное руководство не уделяло особого внимания северному флангу советско-германского флота, то активные действия североморцев в поддержке 14-й армии заставили Гитлера 30 июля издать директиву № 34, в которой предписывалось: временно приостановить наступление в направлении Кандалакши; из Греции в Заполярье срочно перебросить 6-ю горнострелковую дивизию; устранить угрозу флангу горнострелкового корпуса «Норвегия» из Мотовского залива; основной задачей 5-го воздушного флота, усиленного несколькими группами бомбардировщиков из-под Смоленска, считать поддержку корпуса генерал-полковника Э. Дитля. Роль моряков Северного флота в срыве немецкого наступления огромна, учитывая тот факт, что вооружения морской пехоте катастрофически не хватало. На запрос командующего Карельским фронтом генерал-лейтенанта В. А. Фролова о береговых частях, имевшихся в составе Северного флота на 1 сентября, в штабе совместно с представителями береговой обороны и организационно-строевого отдела была подготовлена справка. Контр-адмирал С. Г. Кучеров изложил её Военному совету, который 2 сентября в донесении комфронтом сообщил:

«1) 12-я бригада морской пехоты формировалась в Архангельске в количестве 5576 человек, срок окончания формирования – 15 сентября, оружия полностью не было, имелось всего 1800 автоматических винтовок;

2) сухопутная оборона Полярного – 2000 человек, все были вооружены винтовками;

3) флотский экипаж в Мурманске – 700 человек, предназначенных для комплектования частей флота, ручного огнестрельного оружия у них не было;



4) учебный отряд флота на Соловецких островах – 1200 человек, имелось 1300 винтовок;

5) можно было набрать добровольцев без особого ущерба для частей флота до 500 человек, но для них не было оружия;

6) в сентябре ожидалось в Мурманске 540 человек пополнения для сухопутных частей, в Архангельске ожидалось 3300 человек, оружия не было.

Кроме этих частей, имелись сухопутные подразделения в Иоканке – батальон 14-й армии, в Териберке – рота, на острове Кильдин – пулемётная рота Северного флота и стрелковая рота 14-й армии, в Сеть-Наволоке – одна пулемётная рота».

К осени 1941 г. противник получил значительное подкрепление – 388-й пехотный полк, 9-й моторизованный полк СС, отдельный 355-й финский пехотный полк, 4-й отдельный пулемётный батальон, 6500 солдат и офицеров пополнения, а также начавшие прибывать части 6-й горнострелковой дивизии. В 3 ч 50 мин 8 сентября 1941 г. враг перешёл в наступление. Противник имел превосходство в артиллерии (10 дивизионов полевой артиллерии) и в авиации (280 самолётов) и в первые дни наступления – трёхкратное в пехоте. Удары наносились на приморском участке – на Ура-Губу и Полярный, южнее к Кольскому заливу. Противник планировал окружить 52-ю и 14-ю стрелковые дивизии, но его атаки на приморском фланге особого успеха не имели. В этих условиях командующий Карельским фронтом потребовал от Военного совета флота активного содействия в отражении наступления. Флот выделил четыре батальона моряков из состава 1-го и 2-го стрелковых полков в подвижный резерв 52-й стрелковой дивизии, полки которой приняли на себя главный удар противника. Контр-адмирал А. Г. Головкин приказал к 15 сентября сформировать за счёт частей флота два отдельных стрелковых батальона и один резервный батальон для усиления Мурманского укрепрайона. Уже 12 сентября из Архангельска в Полярный были передислоцированы два батальона из состава 12-й отдельной бригады морской пехоты, вооружённые только винтовками. Командующий флотом контр-адмирал А. Г. Головкин убедительно просил наркома ВМФ принять действенные меры для вооружения остальных батальонов бригады, чтобы иметь возможность в полном составе перебросить её на Главную базу.

По данным штаба 14-й армии, противник перебросил на Мурманское направление 214-ю пехотную дивизию в составе трёх полков. Бросив эти силы в наступление, он продвинулся на 16 км и перерезал дорогу Титовка – Мурманск. Чтобы восстановить положение, коман-

дование 14-й армии бросило в бой формировавшуюся в Мурманске Полярную дивизию, состоявшую из двух полков народного ополчения. Это недоукомплектованное соединение, не имевшее боевого опыта, под командованием полковника С. В. Коломийца частью сил остановило продвижение противника, а основными силами обошло его правый фланг и нанесло удар с тыла. Большой урон ополченцы нанесли 3-й горнострелковой дивизии. 21 сентября североморцы проводили на сухопутный фронт отдельный специальный стрелковый батальон, сформированный накануне из личного состава Мурманского флотского экипажа, 25-й и 62-й местных стрелковых рот. Батальон в составе 677 человек под командованием старшего лейтенанта Сысова передавался в 14-ю армию Карельского фронта.

После кровопролитных встречных боёв наступление гитлеровцев на Мурманском направлении было остановлено. Противник понёс значительные потери – убитыми и ранеными более 4000 офицеров и солдат. Наши войска перешли в контрнаступление и отбросили противника на западный берег реки Большая Лица. 25 сентября был разгромлен штаб 138-го горнострелкового полка. Из захваченных документов было установлено, что 3-я горнострелковая дивизия ещё 22 сентября получила приказ об отходе. Гитлеровское командование стало спешно заменять понёсшие потери 2-ю и 3-ю горнострелковые дивизии частями переброшенной с острова Крит в Заполярье 6-й горнострелковой дивизии. Передислокация 12-й отдельной бригады морской пехоты из Архангельска на Кольский полуостров была завершена 28 сентября. Управление, 4-й и 5-й батальоны бригады разместили в Полярном, 1, 2, 3-й батальоны – в Сайда-Губе, 6-й батальон – в Ваенге. Бригада была пополнена младшими командирами, прошедшими подготовку в учебных подразделениях флота. В её составе было 5454 человека, которые имели на вооружении 1859 винтовок, 3420 самозарядных винтовок, 14 снайперских винтовок, 11 ручных пулемётов, 19 станковых пулемётов, 10 карабинов и 231 пистолет, 28 миномётов разного калибра. Соединение было готово выступить на фронт, но командование приняло решение держать бригаду в резерве, т. к. к началу октября линия фронта стабилизировалась. Обе стороны приступили к созданию оборонительных рубежей. В стабилизации обстановки и срыве наступления осенью 1941 г. на Мурманск и Полярный решающую роль сыграли моряки Северного флота и Полярная дивизия.

После сентябрьского наступления, в котором противник понёс большие потери, вражеское командование отказалось от новой

попытки взять Мурманск. «Генерал Дитль убеждал высшее командование, что для захвата Мурманска надо значительно больше войск, чем усиленный корпус. Если же создать такую группировку, то её невозможно обеспечить в условиях Арктики различными видами снабжения. Он уже тогда испытывал затруднения со снабжением, т. к. советские подводные лодки и авиация постоянно нарушали перевозки вдоль берегов Северной Норвегии. Кроме того, Дитль опасался ударов с моря и требовал прикрытия приморского фланга. Однако Гитлер настаивал на взятии Мурманска. Новое наступление на Мурманск немцы планировали на весну 1942 г.».

Всего этого удалось достичь в условиях численного превосходства противника в живой силе и огневых средствах, в первую очередь в артиллерии и миномётах. Следует учесть, что горнострелковые дивизии вермахта имели боевой опыт вооружённой борьбы в Арктике, полученный в ходе Норвежской кампании. Дивизия состояла из двух горноегерских полков, каждый из которых включал в себя три горноегерских батальона и штабную группу. Кроме того, в состав дивизии входил артиллерийский полк, а также связисты, сапёры, частично механизированная разведка, механизированные противотанковые и медицинские подразделения, подразделения снабжения и административные службы.

Советская же морская пехота создавалась уже в ходе войны, не имея ни специальных высадочных средств, ни специального горного снаряжения, ни опыта ведения боевых действий на суше и взаимодействия с приданными огневыми средствами и подразделениями. Кроме того, моряки вступали в бой в морской форме одежды, которая была не приспособлена к ведению боевых действий на суше, не имея в своём составе артиллерии и миномётов. Как следует из доклада Военному совету Северного флота об операции на реке Западная Лица 12-й отдельной бригады морской пехоты в период с 17.12.1941 по 29.02.1942, среди причин потерь командиром бригады полковником В. В. Рассохиным названы: «Наша артиллерия, состоявшая до 29.12.1941 из двух горных 76-мм пушек, была не в состоянии подавить огневые точки противника и оказывать огневую поддержку наступающим подразделениям. С 29.12.1941 поддерживающая артиллерия, находившаяся на участке 10-й гсд, вследствие отсутствия с ней регулярной связи также не смогла оказать своевременной поддержки, поэтому наступающие подразделения систематически попадали под губительный огонь артиллерии и миномётов противника».

Личный состав и особенно командный проявлял никому не нужный героизм, выбегая вперёд в полный рост, пренебрегая маскировкой, попадая под ружейно-пулемётный огонь.

Отсутствовали в достаточном количестве маскировочные халаты, особенно в 7-м батальоне, поэтому подразделения представляли хорошо видимую мишень для противника.

Открытая, хорошо пристрелянная местность давала возможность противнику наблюдать за движением подразделений и корректировать свой огонь по цели.

Высота 258,3 окружена огневыми точками со всех сторон, и подразделения, двигаясь к этой высоте, попадали в мешок флангового и косопримельного огня.

За неимением времени не были произведены разведка и рекогносцировка местности, направления движения, выявление огневых точек противника, выбор главного удара и т. д., поэтому подразделения попадали под неожиданный огонь и наталкивались на укрепленные точки.

Глубокий снег изматывал бойцов, не давая возможности быстрой перебежки от укрепления к укреплению.

Вследствие непрерывных боёв в течение 12 дней, при сильном морозе и постоянном пребывании в снегу в положении лёжа, при отсутствии возможности обсушиться и обогреться, а также вследствие того, что многие бойцы и командиры имели тесную, а в ряде случаев и кожаную обувь, а некоторые из-за неорганизованности не имели перчаток, в период операции было около 100 случаев обморожения личного состава, имевшиеся в достаточном количестве противообморачивающие средства были выданы личному составу, но полностью не использовались.

Потери оружия можно объяснить только тем, что большинство потерянного оружия было разбито прямым попаданием и осколками мин и снарядов».

Из всего вышперечисленного можно сделать вывод, что формирование частей и подразделений из моряков Северного флота в такие кратчайшие сроки хоть и было запоздалым решением, но сыграло важную роль в остановке немецкого наступления на Мурманск и Полярный летом и осенью 1941 г. Моряки при поддержке кораблей и авиации смогли остановить наступление горных егерей и перевести характер войны в позиционный, что положительно сказалось на ситуации по всей протяжённости северного участка советско-германского фронта. Имея в своём распоряжении незамерзающий порт Мурманск,

советское правительство смогло организовать перевозку грузов союзников и сообщение по Северному морскому пути с Дальним Востоком. Потеря Мурманска и Полярного как основного северного транспортного узла и базы Северного флота привела бы к утрате контроля над Заполярьем в целом и потере самого короткого транспортного пути для связи с союзниками.

---

Литература:

Доклад Военному совету Северного флота об операции на р. Зап. Лица 12-й ОБМП с 17.12.1941 г. по 29.02.1942 г.: Архивный отдел Центрального военно-морского архива. Ф. 1346. Оп. 27. Д. 7.

Абрамов Е. П. Морская пехота в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. СПб., 2005.

Абрамов Е. П., Литвинов В. В. Презревшие смерть. СПб., 2010.

Красавкин В. К., Филоненко В. Н. Штаб Северного флота (1916–1998). Историко-документальный очерк. СПб., 1999.

Уэстуэлл Я., Шарп М. Германские элитные войска / Пер. с англ. В. Г. Устинова. М., 2010.

И. В. КОЗЫРЬ

## Когда «Марина Раскова» была «Броненосцем»

Эта история восходит к 1919 г., когда со стапелей верфи «Merchant Shipbuilding Corp.» в Честере, штат Пенсильвания, сошло судно с названием *Mystic*, типа «Хог Айленд», ставшее в какой-то степени прототипом «Либерти».

Новый сухогруз имел водоизмещение 7500 т, длину 122 м при осадке 9 м. Максимальную скорость 12 уз. обеспечивала паровая машина тройного расширения. До 1941 г., когда он перешёл в распоряжение «War Shipping Administration» (Управление по морским перевозкам в военное время) и получил имя «Айронклад» («Броненосец»), транспорт успел трижды поменять название: уже через несколько месяцев после спуска на воду он стал именоваться «Салисбери», в 1930 г. – «Манмистиком», а с 1937-го – «Ибервилем».

История «Айронклада» с января 1942 г. известна прежде всего по воспоминаниям командира военной команды транспорта старшего лейтенанта Уильяма Картера, автора книги «Почему я, Господи?», которую мне выпала честь перевести на русский язык.

Небезынтересно отметить, что правительство США, несмотря на сильное влияние сторонников политики изоляционизма, подготовку к войне вело задолго до её начала. Подтверждением этого является создание ускоренных курсов офицеров резерва ВМС в Академии ВМС США в Аннаполисе, которые Билл Картер окончил в мае 1941 г., освоив трёхлетнюю программу подготовки за полгода. Достоин упоминания и то, что последние этапы подготовки перед назначением на «Айронклад» офицер проходил вместе со своими будущими подчинёнными. Это не только способствовало отработке совместных действий, но и позволило лучше узнать личный состав. Помимо этого, дополнительный опыт военная команда получила, занимаясь приёмкой и установкой артиллерийского вооружения на транспорте. В Норфолке на «Айронкладе» было установлено 76-мм орудие 50-го калибра, доставшееся ему в наследство от линкора «Миссисипи» после модернизации последнего в 1930 г., а также два 37-мм и два 7,62-мм зенитных пулемёта. Орудие являлось главным

средством защиты от самолётов противника, 37-мм пулемёты были эффективны в радиусе 500 м, а пулемёты калибра 7,62 мм служили разве что для укрепления духа экипажа.

Ветеран Первой мировой войны капитан Филип Мур (60 лет) и старший механик Филип Анд (более 40 лет) были настоящими профессионалами. Остальные офицеры также проявили себя с лучшей стороны в последующих испытаниях, чего нельзя сказать о других членах экипажа.

При заключении контракта на рейс сообщалось о пункте назначения. Известие о том, что судно направляется в Россию, отпугивало многих моряков, несмотря на то, что судовладельцы по требованию профсоюза установили надбавку за риск и специальную премию, выплачивавшуюся после возвращения. При этом в случае гибели судна моряки переставали получать своё жалование. Среди команды было много случайных людей, некоторых из них Картер считал симпатизирующими нацистам.

2 марта 1942 г., закончив приём генерального груза в Бостоне, судно ушло в Галифакс (Канада) – место формирования конвоев, направлявшихся из Северной Америки к Британским островам.

По правилам только после выхода из Галифакса начинала работать судовая лавка. Картера поразило то, что уже на следующий день были раскуплены все спиртосодержащие жидкости, вроде лосьона для волос. Факт, красноречиво свидетельствующий о составе набранного экипажа.

Следующим портом на пути в Россию стал шотландский Гринок недалеко от Глазго. Здесь на борт «Айронклада» с соблюдением всех мер предосторожности, подальше от глаз экипажа был поднят груз особого назначения – виски и сигареты для посольства США в Москве. Операция удалась, но именно этот груз сыграл роковую роль в драматическом инциденте, происшедшем позднее...

4 марта «Айронклад» покинул Гринок и совершил переход в Хваль-фьорд, где формировался очередной конвой PQ-14 в составе 24 судов, направлявшийся в Россию.

20 марта суда отправились в путь, но до места назначения добрались лишь семь из них. Одно было потоплено германской лодкой, а 16 вернулись обратно (часть умудрилась заблудиться в тумане и потерять контакт с другими судами конвоя и кораблями эскорта, часть получила повреждения при форсировании ледовых полей в Датском проливе). В случае с «Айронкладом» события развивались следующим образом.

После выхода 20 марта судно попало в плотный туман и следовало за идущим перед ним, ориентируясь по туманному бую. Через три дня туман рассеялся, и моряки увидели, что в конвое осталась только половина судов под эскортом двух корветов. Дальше пришлось двигаться среди льдин и маневрировать самостоятельно. Во время одного из таких манёвров при столкновении с льдиной судно получило узкую вертикальную пробоину длиной около полутора метров, в том числе около метра ниже ватерлинии. Справиться с ней не составило труда, но повреждённым оказался трюм, где находились ящики с виски, что имело драматические последствия. Но об этом расскажем позже.

24 марта «Айронклад» обнаружил, что остался один. По инструкции в случае потери контакта с другими судами конвоя до определённой точки следовало вернуться обратно. В противном случае капитан принимал решение, возвращаться или продолжать плавание, самостоятельно. Капитан Мур после совещания со своими помощниками решил следовать дальше в Архангельск.

Одинокое плавание продолжалось недолго. Через два дня «Айронклад» был остановлен предупредительным выстрелом корабля эскорта конвоя QR-10 и получил безоговорочный приказ присоединиться и следовать в Исландию.

1 мая транспорт бросил якорь на рейде Рейкьявика. Ремонт корпуса выполнили оригинальным способом: судно завели в укромную бухту на мелководье, так что во время отлива оно оказалось на осушке. За пару отливов ремонт подводной части удалось завершить, но при этом тайна груза особого назначения оказалась раскрытой.

«Айронклад» вернулся в Хваль-фьорд дожидаться отправки с новым конвоем.

18 мая на борту судна развернулись события, получившие название «бунт на “Айронкладе”». На самом деле команда вскрыла трюм, где хранились ящики с виски, и организовала коллективную пьянку, в которой приняли участие и двое часовых из состава военной команды. По счастью, выданное им оружие они предусмотрительно спрятали. При наведении порядка один из членов экипажа попытался оказать сопротивление, но был арестован. Для восстановления дисциплины на борт была вызвана военная полиция с линкора «Вашингтон». Двое часовых были отданы под суд, а им на замену прикомандированы новые.

27 июня «Айронклад» занял место в походном порядке конвоя PQ-17. Хроника последующих событий вплоть до рокового дня

4 июля, когда суда конвоя получили приказ рассеяться и следовать дальше в Архангельск самостоятельно, достаточно хорошо известна. Драматизм этих дней передают фотографии, сделанные репортёром журнала «Лайф» Фрэнком Шершелом, находившимся на одном из кораблей эскорта. Их негативы сумел отыскать Билл Картер, работая над книгой.

Во время наступившей сумятицы капитан «Айронклада» смог обменяться с несколькими судами сигналами, призывающими встретиться для дальнейшего совместного перехода в районе к юго-востоку от Шпицбергена. Так «Айронклад» оказался в компании с «Трубадуэ» и «Сильвер Суордом» под охраной траулера «Айршир» под командованием лейтенанта резерва ВМС Великобритании Гредуэлла, заслужившего самые восторженные отзывы участников конвоя.

Чтобы сбить с толку противника, этот маленький конвой для начала направился на север и вошёл в зону, покрытую льдом, обезопасив себя таким образом от атак подводных лодок. Чтобы быть менее заметными с воздуха, моряки окрасили борта, обращённые в сторону берега, в белый цвет. Переждав какое-то время, суда двинулись вдоль ледовой кромки к Новой Земле. Правда, маневрируя во льдах, «Айронклад» столкнулся с «Сильвер Суордом» и получил пробоину, на этот раз с правого борта. Подводная часть пробоины была небольшой, около полуметра, и судовые помпы успешно справились с откачкой воды. Сопутствующий туман помог обеспечить скрытность на протяжении всего маршрута. Обогнув северную оконечность Новой Земли, конвой дошёл до пролива Маточкин Шар, где «Айронклад» в очередной раз умудрился сесть на мель и где они впервые встретились с русскими. Это были сотрудники метеостанции, угостившие их супом из утятин и великолепным кофе по-турецки. С мели судно сумело сняться самостоятельно во время прилива, а русские помогли передать сообщение об их местонахождении. Вскоре, 13 июля, на «Каталине» к ним прибыл коммодор конвоя Даудинг, благодаря энергичным усилиям которого удалось собрать уцелевшие суда конвоя PQ-17. В сопровождении эскорта эти суда 21 июля снялись с якоря и 25 июля прибыли, наконец, в пункт назначения Архангельск.

После выполнения ремонта силами экипажа «Айронклад» приготавливался к отплытию в составе конвоя QR-14.

13 сентября судно снялось со швартовых, но тут же обнаружилось, что кто-то из членов экипажа вывел из строя рулевое устрой-

ство; в результате с трудом удалось избежать навигационной аварии. Конвой покинул Архангельск без «Айронклада».

В конце ноября капитан Мур получил распоряжение перевести судно в Мурманск, где формировался очередной обратный конвой.

Неприятности начались уже на этапе подготовки. Доставленное администрацией порта топливо для пополнения запасов оказалось на редкость низкого качества. Только со скандалом американцы добились того, что их могло устроить. В конце концов снялись со швартовых и двинулись вниз по Северной Двине по фарватеру, проложенному ледоколом, в сопровождении британского траулера «Данеман», но без лоцмана, который должен был встретить их на выходе в Белое море. Здесь «Айронклад» в очередной раз сел на мель. С помощью траулера вышли на чистую воду и 24 ноября, дождавшись прибытия лоцманского судна, продолжили переход в Мурманск.

Новым сюрпризом стало отсутствие какой-либо связи с лоцманским судном. Английский на русском судне не понимали и, по всей видимости, пользовались другим сводом сигналов. Оставалось только следовать в его кильватере, что оказалось очень сложной задачей. Плавание проходило в тяжёлых навигационных условиях: в снежных зарядах контакт с лоцманом и кораблём эскорта терялся, самостоятельно определить своё местоположение по редко расположенным маякам и навигационным знакам американцы не могли. В довершение всего к моменту выхода из Белого моря и прохождения наиболее сложного участка маршрута плавания наступила ночь. В районе Трёх Островов «Айронклад» был вынужден встать на якорь, но эта мера предосторожности оказалась недостаточной: течением и ветром транспорт вынесло на каменную гряду, и он прочно на ней застрял.

До того как его успели снять с рифов, «Айронклад» получил повреждения в кормовой части и принял изрядное количество воды в трюм. Отбуксированный в Архангельск транспорт из-за увеличившейся осадки не дошёл до причала 70 м и лёг кормой на грунт.

К этому времени стало заканчиваться топливо, необходимое для обеспечения работы водоотливных помп. Начались переговоры о получении дополнительных запасов. В условиях военного времени при дефиците топлива такие вопросы требовали согласования на самом высоком уровне в Москве. Разрешение было получено, но теперь нужно было протянуть по льду металлические трубы

для подачи топлива. Длины первоначально выделенных не хватило, и обессиленное в борьбе с водой судно легло на грунт...

11 декабря 1942 г. было принято решение о передаче «Айронклада» СССР, а 25 марта 1943 г. после завершения ремонта судно обрело новое имя – «Марина Раскова», под которым и вошло в историю Великой Отечественной войны.

---

Литература:

- Белов М. И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л., 1969. Т. 4 (Научное и хозяйственное освоение Советского Севера. 1933–1945 гг.).  
Картер У. «Почему я, Господи?» Воспоминания офицера военных команд ВМС США, ветерана Второй мировой войны и участника конвоя PQ-17 / Пер. с англ. И. В. Козыря. СПб., 2011.  
Платонов А. В. Война в Арктических морях. 1941–1945. Защита отечественных коммуникаций. СПб., 2010.  
Щедролосев В. В. Три сестры Беломорской флотилии. СПб., 2006.

М. П. КОМАРОВ

## Использование арендованных английских и американских судов в годы войны на коммуникации Кольский залив – Белое море

Статья посвящена одной из малоизвестных страниц истории Великой Отечественной войны в Заполярье – аренде и использованию английских и американских гражданских судов для осуществления каботажных перевозок на Севере в 1943–1944 гг. В подавляющем большинстве известных публикаций об аренде судов и об их использовании не упоминается, как будто их и не было или их роль была настолько незначительной, что не стоит внимания. Только в работе В. П. Пузырёва<sup>1</sup> имеется упоминание о том, что арендованные суда сделали несколько рейсов между Мурманском и Архангельском. На самом деле это не так, что и будет показано ниже. В настоящей работе использованы опубликованные материалы из ряда архивов: Архива Северного государственного морского пароходства, Центрального военно-морского архива, Центрального государственного архива народного хозяйства СССР, Государственного архива Архангельской области и Центрального архива Министерства морского флота СССР, а также документы, содержащиеся в «Хронике Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре» (М., 1945–1950. Вып. 1–8).

Как указывает А. В. Платонов<sup>2</sup>, Советский Союз в годы войны испытывал серьёзные затруднения с транспортным морским тоннажем. Особенно остро его нехватка ощущалась на Севере, поскольку большая часть судов в ходе войны была переброшена на Дальний Восток, а оставшиеся суда выполняли конвойные операции в составе союзных конвоев.

К началу навигации 1943 г. большинство крупнотоннажных судов северных пароходств (Северное морское пароходство, Мурманское морское пароходство и Архангельское арктическое пароходство) были

- 
1. Пузырёв В. П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981.
  2. Платонов А. В. Борьба на арктических коммуникациях. 1941–1945. СПб., 2012. Т. 1–2.

переданы Дальневосточным пароходствам. От Северного морского пароходства, а именно его суда в основном работали на коммуникации Белое море – Кольский залив, Дальневосточному пароходству отошло 10 судов общей грузоподъемностью 33 419 т. В свою очередь, Дальневосточное пароходство передало Северному пароходству только судно «Селенга». В канун летней навигации 1943 г. флот Северного морского пароходства имел 37 судов, в том числе семь грузопассажирских общей грузоподъемностью 4240 т, 25 грузовых грузоподъемностью 67 895 т и пять буксирных судов. Кроме того, в аренде у этого пароходства было два судна Дальневосточного пароходства, «Тбилиси» и «Петровский». От Мурманского морского пароходства на Тихоокеанский бассейн перешло 14 судов. На 1 апреля в его составе было всего три грузопассажирских судна общей грузоподъемностью 1190 т и пять грузовых общей грузоподъемностью 13 800 т. Состав флота Архангельского арктического пароходства не изменился, но флот состоял из ледокольных судов и работал главным образом к востоку от Новой Земли<sup>3</sup>.

В условиях недостатка тоннажа руководство морского флота СССР вынуждено было обратиться за помощью к англичанам, которые согласились предоставить в аренду необходимое количество судов во второй половине 1943 г. и в 1944 г. Арендные суда предполагалось использовать на коммуникации Белое море – Кольский залив (БК) и обратно (КБ) для доставки, прежде всего, жидкого топлива, лесоматериалов и дров. В 1943 г. пришлось арендовать три танкера: *Beaconhill* (США, 6941 брт) – «Бикон Хилл», *Pontfield* (Британия, 8319 брт) – «Панфильд» и *British Governor* (Британия, 6972 брт) – «Бритиш Говернор» – и семь транспортов: *Empire Scott* (Британия, 6150 брт) – «Эмпайр Скотт», *Atlantic* (Британия, 5414 брт) – «Атлантик», *Llandaff* (Британия, 4825 брт) – «Ландаф», *Empire Bard* (Британия, 3114 брт) – «Эмпайр Берд», *Empire Fortune* (Британия, 6140 брт) – «Эмпайр Форчун», *Empire Kinsman* (Британия, 6744 брт) – «Эмпайр Кингсман» и *Empire Elgar* (Британия, 2847 брт) – «Эмпайр Эльгар». Грузоподъемность арендованных судов по жидким грузам составила 22 232 брт, по сухим грузам – 35 234 брт, всего – 57 466 брт. С учётом того, что регистровая (брутто-регистровая) тонна – единица объёма, равная 100 куб. фут., т. е. 2,83 куб. м, грузоподъемность Северного и Мурманского морских пароходств (87 125 т) увеличивалась не менее чем в два раза. На снимке два английских судна, прибывших в Кольский залив в 1943 г. (рис. 1).

3. Кутепов Ю. Н. Огненные мили. Архангельск, 1972.



Рис. 1. Два английских грузовых судна в Кольском заливе. Февраль 1943 г.

Все арендованные суда в 1943 г. действовали только на коммуникации Белое море – Кольский залив. С марта по ноябрь арендованные суда участвовали в 19 конвоях на коммуникации Кольский залив – Белое море. Потерь не имели, в том числе благодаря специальным мерам Северного флота по их хранению (см. Приложение). На зиму все они с очередными конвоями ушли в Великобританию.

К 1 января 1944 г. в распоряжении Северного пароходства было всего 28 транспортных судов, Мурманского – пять судов. Архангельское арктическое пароходство располагало тремя ледоколами и тремя ледокольными пароходами. Кроме того, в бассейне оставались дальневосточные ледоколы. Весной флот Северного пароходства пополнился четырьмя крупнотоннажными пароходами английской и американской постройки – «Эмпайр Карпентер», «Эмпайр Нигел», «Джон Лондон» и «Карлес Гордон Куртес». В память о погибших северных судах пароходы были переименованы в «Диксон», «Архангельск», «Тбилиси» и «С. Киров» (особо отметим, что это были не арендованные суда, а суда, поставленные по ленд-лизу, и в данной статье речь не о них). Тоннаж Северного транспортного флота к началу летней навигации составлял около 120 000 т<sup>4</sup>. Тем не менее от аренды английских и американских судов отказаться не удалось: ожидаемые объёмы перевозок не позволяли.

В 1944 г. было арендовано два танкера: *Lacklan* (Британия, 8670 брт) – «Лаклан» и *Lucerna* (Британия, 6556 брт) – «Люцерна» – и четыре транспорта: *Empire Prowess* (Британия, 7058 брт) – «Эмпайр Прауэс», *Fort Vercheres* (Британия, 7122 брт) – «Форт Верчерес», *Grace Abbot* (США, 7191 брт) – «Грейс Эббот» и *Barbara Frietchie* (США, 7176 брт) – «Барбара Фритчи». Грузоподъёмность арендованных судов по жидким грузам составила 15 226 брт, по сухим грузам – 28 547 брт, всего – 43 773 брт. Следовательно, за счёт арендованных судов тоннаж Северного транспортного флота в этом году увеличивался не менее чем на треть. В отличие от предыдущего года арендованные суда действовали уже на четырёх коммуникациях: Белое море – Кольский залив, Белое море – Иоканка, Белое море – Новая Земля и внутри Белого моря. Танкеры же оставались на прежней коммуникации.

Чтобы более полно оценить роль арендованных судов, достаточно сравнить по годам количество конвоев на указанных коммуникациях<sup>5</sup>, транспортов в конвоях и арендованных судов (табл. 1).

4. Кутепов Ю. Н. Огненные мили. Архангельск, 1972.

5. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. М., 1945–1950. Вып. 1–8.

Как следует из таблицы, доля арендованных судов в 1943–1944 гг. была 21 и 13% соответственно (при этом следует учитывать, что доля всех проведенных иностранных судов, включая суда северных конвоев, на коммуникации составляла от 56 до 90% (вторая строка таблицы)).

Вклад арендованных судов может быть оценен и по объёму перевозок на Северном морском театре за время войны по той номенклатуре материальных средств, к перевозке которых они привлекались (табл. 2).

Из таблицы следует (сравним данные 1942 г. – без арендованных судов и 1943 г. – с ними), что с привлечением к перевозкам английских судов объём перевозок горючего вырос почти в 30 раз, леса и дров ~ в 1,5 раза.

Примерно на том же уровне он оставался в 1944 г. и резко упал в 1945 г. Таким образом, арендованные суда сыграли важную роль в каботажных перевозках на коммуникации Кольский залив – Белое море в 1943 и 1944 гг.

Значение арендованных транспортов подтверждается и тем вниманием, которое командование Северного флота уделяло их охранению.

**Таблица 1.** Движение конвоев на коммуникации Кольский залив – порты Белого моря в 1941–1945 гг.

Показатель	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	Итого
Количество конвоев	14	65	73	113	10	275
Количество судов	17	98	140	251	60	566
Количество иностранных судов	0	0	83	142	54	279
Количество конвоев с арендованными судами	0	0	19	27	0	46
Количество арендованных судов в конвоях	0	0	30	33	0	63
Доля арендованных иностранных судов, %	0	0	~21	~13	0	~11

**Таблица 2.** Объём перевозок некоторых видов материальных средств на Северном морском театре в войну 1941–1945 гг.

Материальные средства	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Горючее, т	765	2312	61 059	53 151	2466
Лес, м <sup>3</sup>	8405	82 180	124 239	46 062	629
Дрова, м <sup>3</sup>	62 266	89 737	140 426	125 044	4704



В Приложении собраны данные обо всех конвоях с участием арендованных транспортов и об их охране. К охране привлекались лучшие силы флота: лидер «Баку», эсминцы, английские и ленд-лизовские тральщики, противолодочные самолёты, а также большое количество истребителей. Так охранялись только транспорты союзных конвоев да некоторые из внутренних конвоев. Особенно сильно охраняли танкеры. Для охраны всего одного танкера «Лаклан», например, в составе конвоя БК-15 действовали два эсминца, шесть тральщиков, шесть самолётов МБР, восемь – «Аэрокобра» и восемь – «Киттихок».

Таким образом, очевидно, следует пересмотреть данную ранее оценку вклада арендованных транспортов в выполнение морских каботажных перевозок на Северном морском театре военных действий. Этот вклад, как следует из приведенных показателей, был значительным.

**Приложение.** Конвои с участием арендованных английских судов на коммуникации Кольский залив – Белое море в 1943–1944 гг.

№ п/п	Тип конвоя	Даты выхода и прихода (время)	Состав судов и охранения
<b>1943 г.</b>			
1	БК (Белое море – Кольский залив)	7.07 (19.35) – 9.07 (14.30)	ТН «Бикон Хилл», ЭМ «Грозный», «Разумный», «Урицкий», 2 самолётовывлета «Пе-3», 16 самолётовывлетов «Харрикейн» с АЭ Поной, Моржовец, Иоканка, Ваенга
2	КБ-16 (Кольский залив – Белое море)	13.07 (10.00) – 15.07 (00.15)	ТН «Бикон Хилл», ЛД «Баку», ЭМ «Грозный», «Разумный», «Урицкий», 2 катера МО, 7 самолётов «Пе-3»
3	БК-13	22.07 (02.00) – 24.07 (20.40)	3 союзных транспорта с пилотматериалами для Главной базы СФ, ЛД «Баку», ЭМ «Грозный», «Разумный», 2 английских ТЩ
4	КБ-17	31.07 (20.30) – 2.08 (20.30)	Транспорты «Свияга», «Эмпайр Скотт», «Эмпайр Форчун», ТН «Юакир», ЛД «Баку», ЭМ «Грозный», «Гремящий», «Разумный», 38 самолётовывлетов. В Иоканке сменилось охранение
5	КБ-18	1.08 (22.00) – 3.08 (16.26)	ТН «Панфильд», ТЩ «Джейзон», «Бритомарт», число самолётовывлетов не установлено

№ п/п	Тип конвоя	Даты выхода и прихода (время)	Состав судов и охранения
6	БК-14	15.08 (06.35) – 17.08 (10.00)	Транспорты «Атлантик», «Эмпайр Скотт», ТН «Юакир», ЛД «Баку», ЭМ «Разумный», «Гремящий», СКР-607, 608, 609, 613, ТЩ «Бритомарт», «Джейзон», число самолётовывлетов не установлено
7	КБ-21	24.08 (21.40) – 27.08 (03.00)	Транспорты «Атлантик», «Ландаф», ЭМ «Гремящий», «Разумный», «Разъярённый», число самолётовывлетов не установлено
8	БК-15	1.09 (14.17) – 4.09 (13.57)	ТН «Бикон Хилл», ЭМ «Гремящий», «Грозный» с заходом в Иоканку, 26 самолётовывлетов с АЭ Ваенга
9	КБ-22	7.09 (01.45) – 8.09 (18.20)	ТН «Бикон Хилл», «Юакир», ЭМ «Гремящий», «Грозный», число самолётовывлетов не установлено. «Юакир» из-за неисправности заходил в Иоканку и прибыл в Архангельск 10.09 в 23.00
10	БК-16	11.09 (13.00) – 13.09 (14.00)	Транспорты «Эмпайр Скотт», «Эмпайр Берд», «Эмпайр Форчун» с грузом леса, ЭМ «Разумный», «Разъярённый», ТЩ «Бритомарт», с р-на Поной ЭМ «Грозный», от м. Чёрный катер МО-252, 26 самолётовывлетов с АЭ Иоканка и Ваенга. Один противолодочный самолёт сбит противником, один «Харрикейн» сбит, лётчик подобран ЭМ «Разъярённый», сбит один немецкий самолёт ФВ-190
11	БК-17	15.09 (12.15) – 19.09 (02.45)	Транспорты «Атлантик», «Эмпайр Кингсман», «Эмпайр Эльгар», ЭМ «Гремящий», «Разумный», от о. Данилов – СКР «Гроза», от м. Святой Нос – ТЩ «Бритомарт», 14 самолётовывлетов.
12	КБ-23	21.09 (20.04) – 23.09 (19.40)	Транспорты «Эмпайр Скотт», «Эмпайр Форчун», ТН «Бритиш Говернор», лидер «Баку», ЭМ «Разумный», «Разъярённый», СКР «Гроза», ТЩ «Бритомарт», число самолётовывлетов не установлено
13	КБ-24	29.09 (19.10) – 1.10 (20.00)	Транспорты «Атлантик», «Эмпайр Кингсман», ЭМ «Громкий», «Гремящий», ТЩ «Бритомарт», 3 самолётовывлета в дневное время: 30.09 с 6.00 до 9.00 – ИА, 30.09 с 7.00 до 10.00 – ПЛО
14	БК-18	9.10 (08.20) – 6.10 (02.36)	ТН «Бикон Хилл», ЛД «Баку», ЭМ «Разумный», «Разъярённый», ТЩ «Бритомарт», число самолётовывлетов не установлено
15	КБ-25	11.10 (13.40) – 13.10 (09.20)	ТН «Бикон Хилл», ЛД «Баку», ЭМ «Разумный», ТЩ «Бритомарт», «Джейзон», число самолётовывлетов не установлено
16	БК-19	19.10 (11.20) – 21.10 (06.00)	ТН «Бикон Хилл», ЛД «Баку», ЭМ «Разумный», СКР «Ураган», число самолётовывлетов не установлено
17	КБ-26	24.10 (18.25) – 28.10 (09.00)	ТН «Бикон Хилл», ЛД «Баку», ЭМ «Разумный». С заходом в Иоканку для передачи мазута на ТН «Нарьян Маар», после этого возвратились в Архангельск. 2 самолётовывлета с Поной «Пе-3»

№ п/п	Тип конвоя	Даты выхода и прихода (время)	Состав судов и охранения
18	БК-24	5.12 (13.15) – 7.12 (09.09)	ТН «Бикон Хилл», ЭМ «Бигл», 3 ТЩ
<b>1944 г.</b>			
1	БК-11	18.04 (01.00) – 20.04 (15.00)	2 иностранных транспорта, ледокол «Иосиф Сталин», Т-114, Т-118 (от маяка Терско-Орловский ледокол вернулся в Молотовск), БО-204, 207 из Иоканки. Один транспорт зашёл для выгрузки угля и бензина в Иоканку, другой прибыл в Мурманск
2	КБ-7	15.05 (23.37) – 17.05 (19.00)	ТН «Лаклан», ЭМ «Грозный», «Куйбышев», БО-205, 209, до Териберки 4 катера МО. От Поноя в охранение вступил эскорт конвоя БИ-2
3	БИ-2 (Белое море – Иоканка)	16.05 (02.00) – 17.05 (11.00)	2 иностранных транспорта, СКР-81, ТЩ-37, ледокольный буксир № 8, 2 «Киттихок» с АЭ «Ягодник». От Поноя в охранение вступил эскорт конвоя КБ-7, тральщики Т-111, Т-112, Т-115, Т-116
4	КБ-8	22.05 (16.15) – 25.05 (01.12)	2 иностранных транспорта, транспорт «Ямал», ЭМ «Грозный», «Куйбышев», «Разъярённый», МО № 427, 428 (до маяка Териберский), с АЭ Иоканка один МБР-2. В районе м. Святой Нос к ним присоединились 2 иностранных транспорта из Иоканки (см. БИ-2), ТЩ № 61, 62, СКР-81
5	БК-13	26.05 (21.30) – 28.05 (11.53)	ТН «Лаклан», ЭМ «Грозный», «Куйбышев», «Разъярённый»
6	БИ-6 из Архангельска	2.06 (1.30) – 3.06 (20.15)	Иностранный транспорт, минный заградитель № 93*, ЭМ «Куйбышев», 4 «Пе-3»
7	КБ-13	6.06 (23.40) – 8.06 (16.37)	ТН «Лаклан», Т-115, Т-116, СКР «Ураган», 4 МБР-2, 8 «Киттихоков», 6 «Аэрокобр»
8	ИБ-6 (Иоканка – Белое море)	8.06 (18.00) – 9.06 (23.49)	Иностранный транспорт, ТЩ Т-113, Т-119, Т-120 (последний до Поноя)
9	БК-14	11.06 (20.48) – 13.06 (22.00)	Иностранный транспорт, ЭМ «Гремящий», «Грозный», БО-206, 212 от Териберки, 8 МБР-2, 8 «Киттихоков», 6 «Аэрокобр»
10	БК-15	14.06 (20.30) – 16.06 (11.25)	ТН «Лаклан», ЭМ «Громкий», «Разумный», ТЩ Т-113, Т-116, 4 МБР-2 (в горле Белого моря), от м. Териберский ТЩ Т-112 и Т-114 сменили Т-113, Т-116, на подходах к Кольскому заливу 2 МБР-2, 8 «Аэрокобр», 8 «Киттихоков»
11	БК-16	21.06 (07.15) – 23.06 (12.25)	Иностранный транспорт, транспорт «Тбилиси», ЛД «Баку», от Иоканки ТЩ Т-113, Т-116, сменили Т-112, Т-104, БО-251, 252 от Поноя до Иоканки, 4 МБР-2, БО БО-210, 212 от Териберки, 6 «Аэрокобр», 16 «Киттихоков», 7 МБР-2 в районе входа в Кольский залив

№ п/п	Тип конвоя	Даты выхода и прихода (время)	Состав судов и охранения
12	КБ-15 «Лаклан» – в Молотовск, транспорт – в Архангельск	23.06 (23.00) – 25.06 (~20.00)	Иностранные танкер («Лаклан») и транспорт, ЭМ «Громкий», «Гремящий», ТЩ Т-111, Т-112, Т-114, Т-117, БО-210, 12 «Киттихоков», 3 МБР-2
13	КБ-16	29.06 (23.12) – 2.07 (04.30)	Транспорты «Эмпайр Прауэс», «Фрунзе» (до Иоканки), «Тбилиси», ЛД «Баку», ЭМ «Урицкий», ТЩ Т-111, Т-117, БО-206, 210, СКР-13 (все до Поноя), МО-427, 428 до Териберки, 4 МБР-2, 8 «Киттихоков». От Поноя эскорт конвоя БК-18
14	БК-18	30.06 (16.20) – 2.07 (06.50)	ТН «Лаклан» (до Кольского залива), транспорт «Киров» (до Иоканки), ТЩ Т-113, Т-115, Т-116 (все до Поноя). От Поноя эскорт конвоя КБ-16. На входе в Кольский залив 5 МБР-2, 1 «Каталина», 32 истребителя группами по 4 самолёта
15	БК-19	3.07 (19.30) – 5.07 (20.14)	Транспорт «Форт Верчерес», ЭМ «Громкий», СКР-29, минный заградитель, ЭМ «Гремящий» (до Иоканки)
16	БК-20	9.07 (23.45) – 12.07 (08.20)	Транспорт «Эмпайр Прауэс», СКР-28, 29. У Поноя присоединился катер МО-251. 10.07 навстречу конвою из Кольского залива вышел БО-206. У м. Святой Нос катер МО-251 отделился от конвоя и зашёл в Иоканку. К конвою присоединился БО-206. От Териберки охранение усилено ещё двумя БО, № 203 и 210
17	КБ-18	12.07 (22.20) – 14.07 (21.40)	Транспорт «Форт Верчерес», СКР-28, 29, БО-203. БО-203 отделился от конвоя в районе Поноя
18	КБ-19	15.07 (23.23) – 18.07 (02.35)	Транспорт «Эмпайр Прауэс», тральщики Т-112, Т-114, катера МО-427, 428, 429, 430. 16.07 в 19.00 катера МО-428, 429 отделились от конвоя и зашли в Иоканку. 17.07 в 7.15 от конвоя отделились катера МО-427 и 430 и зашли в Поной
19	БН-2 (Белое море – Новая Земля) в Белушью Губу	21.07 (06.00) – 23.07 (23.45)	Транспорт «Форт Верчерес» и «Рошаль», Т-116, Т-118. 21.07 в 11.00 к конвою присоединился Т-109, в 21.30 – ЭМ «Громкий» из Гремихи
20	БИ-11	23.07 (20.45) – 25.07 (11.25)	Транспорт «Эмпайр Прауэс», катера МО-426, 430 (очевидно, пришёл из Поноя после ППЗ). В Иоканку пришли катера № 427, 430, 210
21	НБ-2 (Новая Земля – Белое море)	29.07 (09.40) – 31.07 (20.50)	Транспорт «Форт Верчерес», СКР-30, Т-116, Т-118, самолёт «Каталина» с АЭ Белушье (из-за тумана вернулся на АЭ)
22	ИБ-17	30.07 (20.15) – 1.08 (04.10)	Транспорт «Эмпайр Прауэс», ЭМ «Громкий», Т-101, БО-209

№ п/п	Тип конвоя	Даты выхода и прихода (время)	Состав судов и охранения
23	БК-28	16.08 (05.00) – 18.08 (10.40)	Транспорты «Грейс», «Барбара Фритчи», ЛД «Баку», ЭМ «Разъяренный», БО-141. Для их встречи в районе Поноя в 11.00 из Иоканки вышел МО-252 и в 19.20 присоединился к конвою. 2 самолёта ГСТ с о. Моржовец осуществляли ПЛО конвоя в горле Белого моря. 17.08 в 5.55 конвой разделился: «Грейс» с БО-141 и катером МО-252 зашли в Иоканку, остальные проследовали в Кольский залив, куда прибыли в 20.00
24	БК-29	19.08 (19.45) – 21.08 (00.52)	Транспорты «Эмпайр Прауэс» и «Форт Верчерес», Т-111, Т-119, БО-142, 143. 20.08 в 4.47 из Кольского залива навстречу конвою вышел ЭМ «Разъяренный», встреча произошла в районе маяка Терско-Орловский. В районе Иоканки к конвою присоединились транспорт «Грейс», СКР-28 и Т-113; в районе Териберки – катер МО-232. 2 «Каталины» вылетали на прикрытие
25	ВБ-32	10.09 (23.15) – 11.09 (15.09)	2 иностранных транспорта, ЭМ «Дерзкий», Т-113. Из Онеги эскорт вернулся в Архангельск

Обозначение кораблей в соответствии с «Хроникой Великой Отечественной войны...»<sup>6</sup>.

Сокращения, принятые в таблице:

АЭ – аэродром  
 ППЗ – пополнение запасов  
 БО – большой охотник за подводными лодками  
 СКР – сторожевой корабль  
 ЛД – лидер (класс корабля)  
 ТН – танкер  
 МО – малый охотник за подводными лодками  
 ЭМ – эскадренный миноносец  
 ПЛО – противолодочная оборона

В. С. КОРЯКИН

## Взаимодействие Северного флота и Главсевморпути в 1941–1945 гг.

Накануне Великой Отечественной войны освоение будущего Арктического театра военных действий осуществлялось и военным (ВМФ), и гражданским ведомствами (ГУСМП). Использование накопленного опыта часто оставляло желать лучшего.

Оценка советским руководством ситуации первых дней войны иллюстрируется содержанием шифровки от Сталина послу Майскому в Лондоне: «...если не будет создан англичанами Второй фронт в Европе в ближайшие три – четыре недели, мы и наши союзники можем проиграть дело»<sup>1</sup>. Несмотря на тон этого текста, на Мурманском направлении противник одолел всего полсотни километров: блицкриг здесь закончился, и теперь многое зависело от взаимопонимания и взаимодействия военных и гражданских моряков.

Уже в июне 1941 г. представитель ГУСМП в Мурманске А. И. Минеев обратился к командованию Северного флота (командующий – адмирал А. Г. Головкин) в связи с необходимостью вывода ледоколов «Сталин» и «Ленин» на трассу Севморпути для ледовой проводки. На своей обычной стоянке ледоколы подвергались опасности налётов люфтваффе, а также атак со стороны германских эсминцев, которые появились у Кольского побережья уже в июле. В середине августа эти ледоколы успешно приступили к работе на трассе СМП<sup>2</sup>. Начальник ГУСМП И. Д. Папанин, находясь в Москве, также проявил инициативу, добившись установки артиллерии на мысе Желания (Новая Земля) и на Диксоне вблизи устья Енисея. Эта идея поначалу не встретила понимания у наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова, но затем, используя свои связи, Папанин получил орудия от начальника артиллерии РККА Н. Д. Яковлева. Вместе с тем оказалось, что с началом войны в системе ГУСМП не существовало шифров для радиосвязи<sup>3</sup>. Помимо введения системы шифрованной радиосвязи, её объём был ограничен, частная радиосвязь была запрещена, для транспортных

1. Сталин И. В. Сочинения. Тверь, 2006. Т. 18. С. 248.

2. Минеев А. И. Из записок военных лет // Летопись Севера. М., 1964. Т. 4. С. 38–55.

3. Папанин И. Д. Лёд и пламень. М., 1977.

6. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. М., 1945–1950. Вып. 1–8.

судов введено радиомолчание. «К сожалению, не все экипажи были дисциплинированы, особенно на транспортных судах Морфлота, находившихся во временной аренде у ГУСМП. Нет-нет да и выскочит какой-нибудь радист в эфир, да ещё с открытым текстом. А потом я получал из штаба Северного флота нагоняй, что в Арктике мы своевольничаем и нарушаем военную дисциплину»<sup>4</sup>. Таким образом, взаимные претензии гражданских и военных моряков обозначились с самого начала военных действий. Наиболее показательным примером последствий подобного рассогласования стала гибель парохода «Куйбышев» летом 1942 г. на западе Карского моря во время операции «Вундерланд».

Как представитель ГКО, И. Д. Папанин проделал большую работу по приспособлению портов Мурманска и Архангельска для приёма военных грузов, приходивших с конвоями от союзников. Несомненно, в этом ему помогли близкие отношения со Сталиным, у которого были свои представления о роли как союзников, так и флота в обороне страны. Однако в целом в обстановке 1941 г. СФ и ГУСМП ещё только получали представление о необходимом взаимодействии на Северном морском театре. Отметим, что командование СФ получило ряд кораблей из Главсевморпути для своих целей (ледокольный пароход «Дежнёв» с подъёмом флага ВМФ, ставший СКР-19, и ледорез «Литке», переоборудованный в СКР-18), помимо перевода ряда судов гидрографии ГУСМП в состав СФ.

Отметим также, что перевод в декабре 1941 г. на базы Финмаркена германских эсминцев типа «Нарвик» (главный калибр – 152 мм) окончательно лишил преимущества наши эсминцы проекта 7 в составе СФ (главный калибр – 130 мм). Одновременно в предвидении первой зимней навигации 1941–1942 гг. совместными усилиями ГУСМП и наркомата ВМФ отработывались принципы использования ледоколов ГУСМП путём создания ледокольного отряда в составе Беломорской военной флотилии, который действовал только одну зиму. Затем на протяжении военных лет на каждую зимнюю навигацию совместным приказом наркома ВМФ и начальника ГУСМП создавалось временное Управление беломорскими ледокольными операциями, подчинявшееся Беломорской военной флотилии, во главе с адмиралом С. Г. Кучеровым.

Начало 1942 г. продемонстрировало необходимость более тесного взаимодействия. Ледокол «Сталин» (капитан П. А. Пономарёв)

4. Папанин И. Д. Лёд и пламень. М., 1977. С. 231.

при атаке германских самолётов в отсутствие воздушного прикрытия получил попадания авиабомб, выбыв из строя на долгое время. Одновременно выяснилась необходимость привлечения опытных работников Главсевморпути для ледовой разведки в условиях замёрзшего Белого моря силами одного СБ и двух У-2. И. Д. Папанин использовал для составления карт ледовой обстановки в Белом море опытных полярников своего подразделения – челюскинцев Э. А. Погосова и О. Н. Комову. Первый на СБ покрывал системой галсов всю акваторию Белого моря, а Комова уже на берегу собирала окончательную карту ледовой обстановки и с привлечением метеоданных составляла прогноз на ближайшее будущее. Без этого звена деятельность Архангельского порта в зимнее время была бы невозможна.

Несомненной заслугой И. Д. Папанина является его деятельность по приспособлению Архангельского порта к военным нуждам, что выразилось не только в создании новых причальных линий в Бакарице, но и в обеспечении доставки грузов на левый берег Двины (моста через реку в то время не было) к железной дороге (особенно тяжело-весов, в частности, танков) по льду. Благодаря этому не произошло «затоваривание» порта военными грузами союзников (что способствовало предотвращению взрывов в порту, имевших место в Первую мировую войну). На союзников особое впечатление произвело «размораживание» обледеневших танков, перевозившихся на верхней палубе, струями горячего пара от паровозов. Позднее И. Д. Папанин провёл аналогичную работу в порту Мурманска. Определённую роль, как представитель ГКО, И. Д. Папанин сыграл в перенаправлении грузопотока с Мурманской железной дороги на Северную после захвата финнами Петрозаводска путём строительства соединяющего их железнодорожного пути по южному берегу Белого моря от Сорок до Обозёрской.

В навигацию 1942 г. на СМП развернулись две операции: 1) советская ЭОН-18; 2) германская «Вундерланд». ЭОН-18 представляла собой перегон двух эсминцев и лидера с Тихоокеанского флота на Северный. Эту операцию от ВМФ возглавлял капитан 2-го ранга В. Н. Обухов, от ГУСМП – опытный полярник А. В. Остальцов, проводкой во льдах руководил также один из опытных ледовых капитанов – М. П. Белоусов. Капитаном флагманского ледокола «А. Микоян» был Ю. К. Хлебников. Всего экспедиция прошла от бухты Провидения до Кольского залива 7327 миль, из них 1000 миль во льдах, избежав непосредственного контакта с противником, не считая подрыва на mine у мыса Канин Нос ледокола «Микоян» с потерей двух комендоров

из военной команды. Этот поход продолжался с 30 июля по 14 октября 1942 г. В известной монографии И. А. Козлова и В. С. Шломина взаимодействие с ГУСМП отмечено лишь в части привлечения к походу ледокола «Микоян» и ледовой разведки полярной авиации, в частности, экипажа И. И. Черевичного<sup>5</sup>. В целом эта операция в нашей военной литературе освещена недостаточно, а в некоторых изданиях (например, в работах Л. Щипко<sup>6</sup>) вообще отсутствует, что, по нашему мнению, абсолютно неоправданно.

Второе, не менее значительное, событие в навигацию 1942 г. представляет собой германская операция «Вундерланд». Её замысел предусматривал разгром каравана ЭОН-18. Планировалось охватить обширную акваторию, включая всё Карское море и восточную часть Баренцева, а также провести интенсивные бомбардировки Архангельска и других арктических портов, чтобы скрыть основные направления усилий кригсмарине. Противник, стремясь скрыть место проникновения в Карское море близ мыса Желания (Новая Земля), при обнаружении наших судов в этом районе с помощью радиолокации всячески избегал встреч с ними (в частности, разошёлся с пароходами «Беломорканал» (капитан С. В. Куницкий) и «Фридрих Энгельс» (капитан К. В. Косьянчук)).

Позднее, несмотря на очевидные промахи со стороны Северного флота, противник также допустил ряд просчётов, которые свели к минимуму результативность пребывания «Шеера» в Карском море. Оценивая случившееся, командующий Северным флотом адмирал А. Г. Головкин заметил, что «события опередили нас»<sup>7</sup>, одновременно отметив героизм полярников при защите Диксона, а также действия артиллеристов батареи Корнякова.

Что касается взаимодействия ГУСМП и ВМФ, по многим показателям оно оказалось не на должном уровне, и только неподготовленность противника к предстоящим операциям позволила избежать более крупных неприятностей. Положительными для советской стороны стали:

1. Действия ледокола «А. Сибиряков», раскрывшие начало операции «Вундерланд» в Карском море.
2. Действия среднего звена защитников Диксона в положении, когда разведка Северного флота «прозвела» появление противника

5. Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознамённый Северный флот. М., 1983.

6. Щипко Л. М. Арктический фронт. М., 1974; Его же. Защитники Карского моря. Красноярск, 1985.

7. Головкин А. Г. Вместе с флотом. М., 1984. С. 128.

в Карском море, несмотря на усиление активности вражеских подлодок в районе Новой Земли.

3. Предвидение руководства Главсевморпути в оценке направления усилий противника за пределами Новой Земли, добившегося установки орудий на наиболее угрожающих направлениях.

В ходе операции «Вундерланд» противник начал атаки на полярные станции Главсевморпути, носившие поначалу попутный или случайный характер (на мысе Желания, в Малых Кармакулах и на острове Уединения). При этом случаи нарушения режима радиомолчания явно провоцировали противника на ответные действия (на острове Уединения, при гибели парохода «Куйбышев»).

Одной из недоработок со стороны Северного флота является отсутствие разведки окрестных акваторий силами, например, Р-5 с аэродромов полярной авиации, которая велась в предвоенные годы при подготовке полюсной операции О. Ю. Шмидта 1937 г.

Навигация 1943 г. выявила ещё больше недостатков во взаимодействии ВМФ и ГУСМП, несмотря на увеличение сил Северного флота на Арктическом театре военных действий. По словам А. Г. Головкина, «мы несли полную ответственность за всё, что произошло на арктических коммуникациях. А произошло там действительно малоприятное: в Карское море проникли пять – семь подводных лодок противника. Они атаковали ряд судов, потопили три транспорта и два тральщика, обстреляли артиллерийским огнём две зимовки на островах. К тому же на минах, поставленных этими лодками, подорвались транспорт, тральщик и спасательное судно»<sup>8</sup>. При этом адмирал предъявил серьёзные претензии к руководству ГУСМП, поскольку «практика Главсевморпути не вела к лучшему использованию наличных сил Беломорской флотилии, входившей в состав Северного флота. В Карском море участились случаи плавания судов Главсевморпути без предупреждения...»<sup>9</sup> и т. д. Правда, все случаи гибели транспортов на трассе Севморпути происходили (не считая подрыва на mine «Тбилиси» в устье Енисея на глубине всего 12 м) в конвоях, которые не могли обеспечить достойную защиту, с конвоирами – обычно бывшими тральщиками РТ, нередко без необходимого гидроакустического оборудования, со слабой артиллерией 76 мм и 45 мм и скоростью в пределах 10 уз., так что, по свидетельству очевидцев, немцы нередко действовали в надводном положении. При этом все случаи

8. Там же. С. 170.

9. Там же. С. 172.

гибели транспортов происходили при отсутствии обеспечения авиацией СФ.

Обращает на себя внимание избирательность атак – по наиболее ценным транспортам, в частности, с грузами для Норильского горно-металлургического комбината (НГМК) из США. Из пяти наших погибших транспортов (два вышли из тихоокеанских портов США) три направлялись в Дудинку, порт строящегося НГМК (продукция которого в то время вывозилась авиацией), что, несомненно, привлекло внимание руководства страны, приведя к совещанию под председательством И. В. Сталина, а его результаты были оформлены как решения ГКО. По итогам совещания было решено оставить 15 транспортных и прочих судов на зимовку на Диксоне, а ледоколы «И. Сталин» и «Литке» для нужд зимней навигации выводить на запад под усиленным конвоем военных судов и авиации.

Указанное решение было принято 10 октября, а уже 12 октября Кучеров со своим штабом вылетел на «Каталине» (командир экипажа – И. И. Черевичный) в Тикси, где находились эти ледоколы, чтобы в условиях начавшегося льдообразования начать движение на запад в составе конвоя АБ-55. Уже 23 октября лётчик М. А. Титлов из полярной авиации ГУСМП провёл ледовую разведку в проливе Вилькицкого, который суда конвоя АБ-55 прошли 26 октября; в Карском море к ним присоединились МЗ-90 (ледокольный пароход «Мурман») и СКР-19 (ледокольный пароход «Дежнёв»), причём у берегов Таймыра суда каравана оказались в ледовом дрейфе до 7 ноября. Спустя неделю караван прибыл в Усть-Кару, где в охранение каравана вступили лидер «Баку», четыре эсминца, три тральщика АМ, полученных из США. Прежде ни один караван не обладал столь мощным охранением, тем более что первый контакт с германскими подлодками произошёл в Карских Воротах, а в Печорском море начались атаки люфтваффе. Запись от 18 ноября в дневнике А. И. Головки: «Закончилась арктическая эпопея текущего года; суда ледокольной флотилии “И. Сталин”, “Ф. Литке”, “Мурман”, а также шесть эскадренных миноносцев и три тральщика прибыли в Архангельск»<sup>10</sup>. Финал перехода И. Д. Папанин описывает так: «За трое суток пути от Карских Ворот до мыса Канин Нос корабли эскорта девять раз обнаруживали вражеские подводные лодки, провели 15 атак, потопили две и повредили три подлод-

10. Головки А. Г. Вместе с флотом. М., 1984. С. 194.

ки противника»<sup>11</sup>. Подтверждения последней информации, однако, не получено. До 15 транспортных судов, а также судов других типов благополучно провели зимовку 1943–1944 гг. на Диксоне.

Навигация 1944 г. (последняя военная в Арктике) отмечена единственной потерей транспортного судна в Карском море – «Марины Расковой», что по количеству жертв превышает общее количество погибших на трассе СМП в предшествующие годы. По сведениям И. Д. Папанина, на «Марине Расковой» и двух погибших тральщиках было 618 человек. Моряки и лётчики спасли 256 человек, а остальные 362 человека<sup>12</sup> погибли, что связано с использованием противником нового вида оружия – самонаводящихся торпед «цаункёниг». Военные авторы, как правило, избегают описания этой трагедии (в частности, сам А. Г. Головки) или дают объяснение в самом общем виде: «Определённая доля вины в случившемся легла на штабы флота и флотилии, не сумевшие своевременно определить начало развёртывания вражеских подводных лодок в Арктике и оповестить об опасности командира конвоя»<sup>13</sup>.

Отметим ещё взаимодействие ВВС СФ и полярной авиации ГУСМП в поисках потерпевших бедствие экипажей тральщиков и «Марины Расковой», а также работу обсерватории на острове Диксон, где М. М. Сомов составлял специальные сводки, позволявшие учитывать дрейф плавсредств с этих кораблей, что значительно облегчало их поиски.

Что касается обстоятельств гибели тральщика Т-120 (командир – капитан-лейтенант Д. А. Лысов), они связаны с защитой наших транспортов на СМП в конвое ВД-1 в составе транспортов «Революционер», «Будённый», «Комсомольск» и «Кингисепп» на переходе от пролива Вилькицкого на Диксон. Потерь среди транспортов не было (помимо «Марины Расковой»), но их защита завершилась гибелью Т-120 и СКР-29.

Отметим усиление год от года эскадренных сил, особенно при выводе ледоколов. В частности, это относится к конвою АБ-15 из ледоколов «Сталин» и «Северный ветер», причём данная операция затянулась с 20 октября до последних чисел ноября 1944 г., когда по мере льдообразования деятельность германских подлодок весьма осложнялась как погодными, так и ледовыми условиями. Достаточно сказать, что у кромки льда в Карских Воротах в охранении

11. Папанин И. Д. Указ. соч. С. 315.

12. Там же. С. 319.

13. Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознамённый Северный флот. М., 1983. С. 177.

конвоя участвовали восемь эсминцев, пять БО и пять тральщиков, большая часть корабельного состава СФ, руководил всей операцией командующий Беломорской флотилией вице-адмирал Ю. А. Пантелеев, а отрядом ледоколов командовал начальник штаба флотилии контр-адмирал В. П. Боголепов.

В целом во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. на Северном морском театре был получен ценнейший опыт по взаимодействию гражданских и военных моряков, как показала жизнь, оказавшийся весьма ценным.

А. Л. ЛИФШИЦ, В. В. ЩЕДРОЛОСЕВ

## Эскадренные миноносцы Северного флота в операциях по защите полярных конвоев в Великой Отечественной войне

Великая Отечественная война закончилась много лет назад, и недалёк тот день, когда последний её участник покинет этот мир. Их опыт, их дела, их воспоминания о прошедших битвах должны сохраниться в памяти потомков.

В основу настоящей статьи положен доклад, сделанный авторами на международной конференции «Исландия – колыбель полярных конвоев» в Рейкьявике в июле 2008 г. Участниками конференции были ветераны войны и историки из России, Англии, Исландии, США, Канады, Норвегии, Франции, Австралии и других стран.

В статье описываются действия советских эсминцев (ЭМ) только в системе конвоев, не затрагиваются другие их действия, например, по содействию флангу армии в обороне, в операции по освобождению Советского Заполярья, при освобождении Северной Норвегии и др.

Основной задачей эсминцев было сопровождение конвоев, охрана транспортов с грузами, поступающими от союзников. Значение этих грузов для победы было весьма существенным. По ленд-лизу было доставлено 3632 бомбардировщика, 13 853 истребителя (т. е. примерно 20% от числа произведённых в СССР), больше половины потребности высокооктанового бензина, 11 800 танков, 400 000 автомобилей, станки, существенное количество продуктов питания и т. д. Значительная часть этих грузов была доставлена именно северными конвоями, причём поставки начались и происходили в самое трудное для нашей родины время.

Военно-географические условия, в которых осуществлялась проводка конвоев, складывались в пользу противника. Маршруты конвоев на последней трети пролегли в сравнительно узком коридоре, ограниченном с одной стороны побережьем Норвегии и Мурмана, с другой стороны – кромкой полярных льдов, пролежавшей примерно в 400 милях от берега летом и в 200 милях зимой (рис. 1).

Воздушная разведка противника сравнительно легко обнаруживала конвои и наводила на них свои подводные лодки и боевую авиацию. Полёт самолётов противника от аэродромов до конвоев занимал от получаса до часа. Вместе с тем манёвр конвоев был ограничен.

Зона действия наших эсминцев находилась к востоку от меридиана 20 градусов восточной долготы.

**Корабельный состав.** К началу войны Северный флот имел в своём составе восемь эсминцев: пять кораблей проекта 7 (в просторечии «семёрок») и три корабля типа «Новик» (рис. 2), один из которых находился в капитальном ремонте (командир дивизиона – капитан 1-го ранга В. А. Фокин).

14 ноября 1942 г. ещё три корабля: лидер «Баку», эсминцы «Разумный» и «Разъярённый» – пришли в Кольский залив из Владивостока после трудного перехода Северным морским путём (рис. 3–5).

С приходом этих кораблей была создана бригада эсминцев (командир бригады – контр-адмирал П. И. Колчин).

Техническое состояние кораблей было на уровне. К недостаткам следует отнести сравнительно малую дальность плавания, отсутствие (в начале войны) радаров и сонаров, а также некоторые слабые места конструктивного набора у «семёрок».

Наконец, 24 августа 1944 г. в состав организованной эскадры включились ещё восемь устаревших эсминцев класса «Ричмонд», переданных Англией в счёт советской квоты по разделу итальянского флота после выхода Италии из войны (рис. 6).

Таким образом, Северный флот имел в своём составе в разные периоды войны от восьми до 18 эсминцев. Три из них были потеряны: два в боях по защите конвоев, один – «Стремительный» – погиб при налёте авиации на главную базу флота в Полярном.

Экипажи были хорошо подготовлены. Условия базирования оставляли, однако, желать лучшего. До середины 1943 г. наши базы в районе Кольского залива подвергались ожесточённым бомбардировкам.

**Задачи эсминцев.** В процессе боевых действий по защите конвоев кораблям приходилось решать (отдельно или комбинированно) следующие типовые задачи:

- усиление охранения союзных конвоев (74 выхода, 547 союзных транспортов);
- проводка Беломорской части союзных конвоев самостоятельно или совместно с кораблями союзников (25 проводок, 245 транспортов);

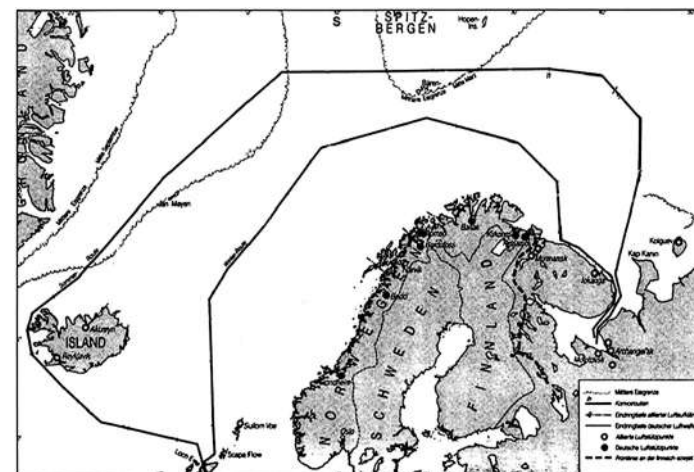


Рис. 1. Маршруты конвоев

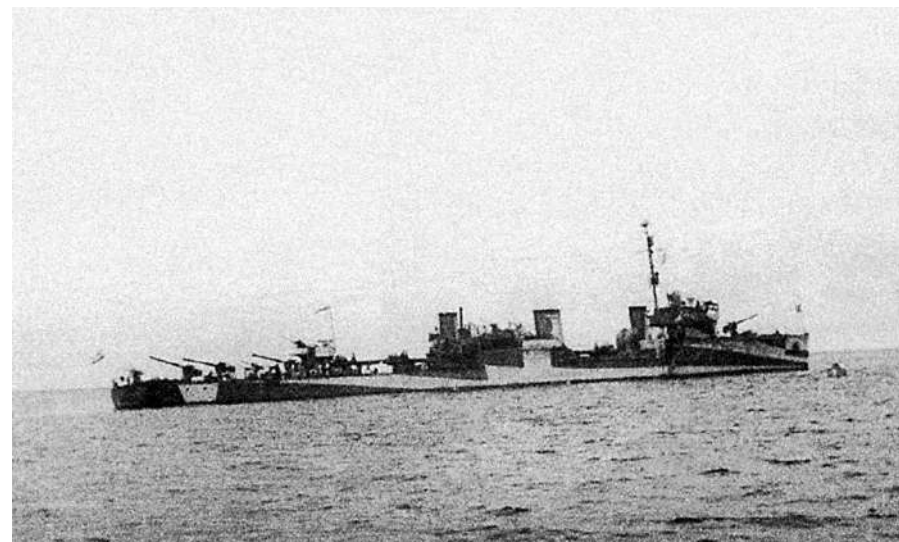


Рис. 2. Эсминец типа «Новик»





Рис. 3. Эсминец «Разумный» на переходе морем



Рис. 4. Эсминец «Разумный» на переходе во льдах



Рис. 5. ЭОН-18. Арктический переход



Рис. 6. Эсминец класса «Ричмонд»

– проводка конвоев между Кольским заливом и Архангельском (64 проводки, 266 судов);

– поиск и уничтожение судов противника вдоль побережья Норвегии (2 поиска, 2 английских крейсера, 4 английских и 4 советских эсминца);

– встреча и лидирование союзных судов в советские гавани (9 случаев).

Командованием Северного флота в целях обеспечения проводки конвоев обычно предусматривались:

– воздушная разведка;

– завесы подводных лодок на выходах из баз противника;

– специальные противолодочные мероприятия на входах в наши базы;

– бомбовые удары по аэродромам противника и др.

Интенсивность боевых действий была весьма высокой. Так, например, эсмиинец «Разумный», на котором один из авторов служил штурманом, участвовал в конвоировании союзных и отечественных судов как на «внешних», так и на «внутренних» коммуникациях. Общее число судов, в конвоировании которых принимал участие корабль, составило 328, из них 303 союзных и 25 отечественных. В военное время «Разумный» выходил в море с задачей конвоирования судов 59 раз. Так, например, за сентябрь месяц 1944 г. эсмиинец «Разумный» выходил в море для участия в конвоях семь раз и при этом провёл в осеннем штормовом море 16 дней (соответственно, в октябре – 12, в ноябре – 15 дней), а в январе 1945 г. – шесть раз за 20 дней. Следует отметить, что этот корабль участвовал в боевых действиях почти на полтора года меньше большинства других «семёрок».

Эскадренные миноносцы Северного флота за всё время войны совершили для выполнения задач конвоирования транспортов 896 выходов в море.

Естественно, что в рамках статьи не представляется возможным рассмотреть все боевые походы наших эсминцев. Поэтому будут проанализированы наиболее значительные действия – в основном в рамках перечисленных выше задач. Боевые действия носили ожесточённый характер и приводили к многочисленным потерям с обеих сторон (рис. 7).

**Общее описание полярного конвоя.** Описывать в статье все конвойные походы не представляется возможным. Однако для лучшего восприятия материала современными читателями один

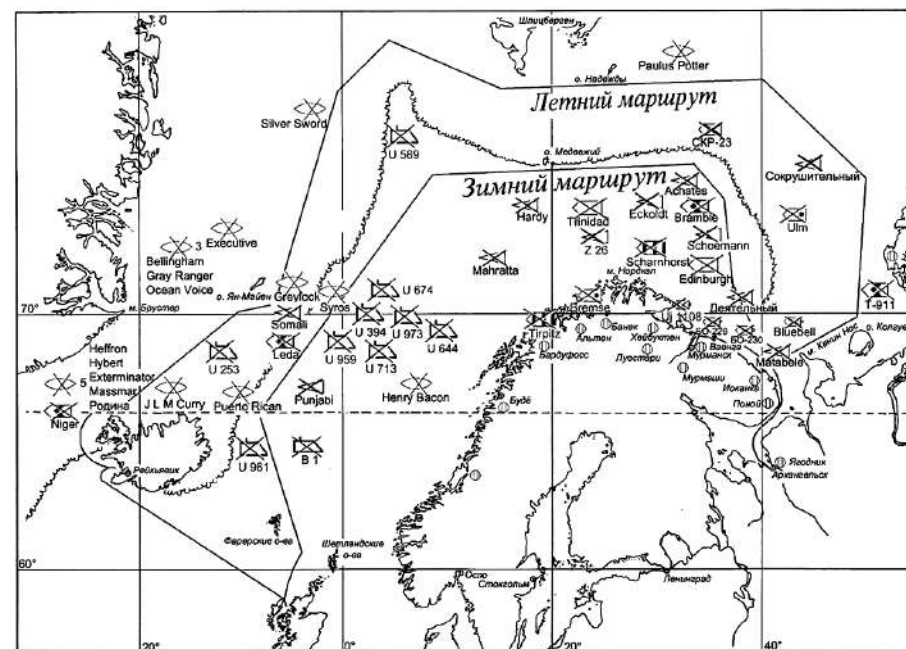


Рис. 7. Потери сторон

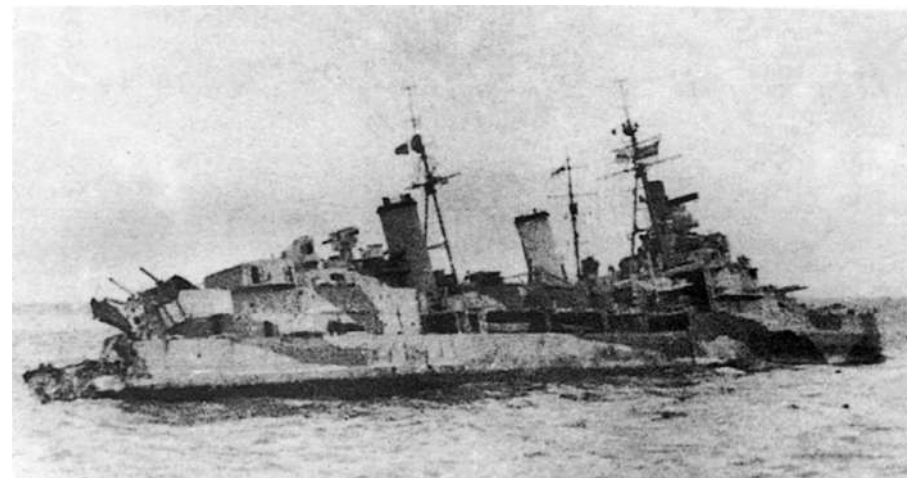


Рис. 8. Крейсер «Эдинбург» перед гибелью

типичный конвой мы охарактеризуем, слегка нарушив хронологию изложения. Это выход навстречу союзному конвою JW-62, следовавшему из Англии в советские порты. В составе конвоя было 30 транспортов, в непосредственном охранении – до 32 эсминцев, сторожевиков и корветов – всего 37 союзных кораблей непосредственного охранения. В ордере шли два конвойных авианосца и крейсер ПВО. Отдельно шла группа прикрытия в составе нескольких крейсеров, впереди конвоя – поисково-ударные группы из эсминцев и сторожевиков.

Как выяснилось после войны, противник выслал в море для действий против этого конвоя 17 подводных лодок и сосредоточил на аэродромах Северной Норвегии до 160 самолётов – торпедоносцев и бомбардировщиков.

6 декабря к конвою присоединились и заняли места в его охранении корабли советской эскадры в составе: лидер «Баку», эсминцы «Гремящий», «Разумный», «Урицкий», «Деятельный», «Доблестный», «Дерзкий» и «Живучий». Они оставались в охранении до точки в 80–100 милях севернее мыса Териберский, где конвой разделился на две части: одна часть – основная – направилась в Мурманск, другая – под охраной советских кораблей и пяти английских корветов – продолжала движение в Архангельск. Нелишним будет замечание о том, что разделить на две части конвой, состоявший из 30 транспортов и около 45 кораблей охранения, не очень просто, так же как и ввести такую армаду в узкое горло Кольского залива.

Успеху разделения способствовало умелое, заранее продуманное построение судов и кораблей охранения. Все транспорты, пунктом назначения которых был Архангельск, шли из Англии в двух левых колоннах. Корабли охранения, которые предназначались для их охраны на дальнейшем переходе, находились с левой стороны ордера. Перестроение прошло благополучно, и архангельская часть конвоя продолжила свой путь к Белому морю.

Подводные лодки противника всё время преследовали конвой. После захода основной части транспортов в Кольский залив они начали смещение в направлении Белого моря. Получив информацию об этом, командование флота решило сразу же после завершения проводки конвоя в Белое море организовать поиск неприятельских подлодок вдоль Мурманского побережья. Получив такой приказ ещё в ходе движения в охранении конвоя, советские корабли, сопроводив транспорты до кромки льда в Белом море, взяли курс на Иоканку и вечером того же дня начали операцию по поиску подводных лодок вдоль Мур-

манского побережья. Это лишь один пример проводки полярных конвоев.

Вернёмся, однако, в 1942 г., к конвою QP-11, следовавшему из Кольского залива в Исландию и далее в порты Англии.

**Конвой QP-11. Гибель английского крейсера «Эдинбург».** 28 апреля 1942 г. эсминцы «Гремящий» (командир – капитан 3-го ранга А. И. Гурин), на котором, кстати, находился один из авторов статьи в должности младшего штурмана, и «Сокрушительный» (командир – капитан-лейтенант М. А. Курилах) вышли из Кольского залива в составе эскорта конвоя QP-11. Кроме них, в составе эскорта было шесть английских эсминцев, четыре корвета и четыре тральщика. 30 апреля, т. е. спустя двое суток после выхода, к конвою присоединился крейсер «Эдинбург». Однако он не шёл внутри охранения, а следовал отдельно, справа от конвоя.

Спустя короткое время после присоединения крейсера конвой был обнаружен немецким самолётом-разведчиком, который навёл на нас немецкие подводные лодки. Две подлодки атаковали торпедами «Эдинбург», две из них поразили цель. Одна торпеда попала в центральную часть корабля, вторая – в корму, оторвала рули и два винта с одной стороны, так что корабль мог идти под оставшимися двумя винтами, описывая медленную циркуляцию. Палуба в кормовой части загнута вверх, и орудия кормовых башен главного калибра крейсера торчали из неё.

Мы получили приказание охранять повреждённый крейсер совместно с «Сокрушительным» и двумя английскими эсминцами: «Форсайтом» и «Форрестером».

Спустя некоторое время сквозь снежные заряды прорвались три немецких эсминца. Они устремились к повреждённому крейсеру «Эдинбург». «Гремящий» и «Сокрушительный» открыли по ним артиллерийский огонь. На одном из эсминцев противника возник пожар, и германские корабли скрылись в снежных зарядах.

Затем мы продолжали кружить вокруг «Эдинбурга», охраняя его. На рассвете, израсходовав почти всё топливо, эсминцы «Гремящий» и «Сокрушительный» были отозваны в Полярный на заправку. На смену им пришли сторожевой корабль (СКР) «Рубин», морской буксир № 22 и четыре британских тральщика.

«Гремящий» и «Сокрушительный», развив максимально возможный ход, прибыли в Полярный, заправились, пополнили запасы продовольствия и на рассвете вышли на помощь «Эдинбургу». Вскоре, однако, их отозвали обратно.

Отогнанные нами германские эсминцы возвратились к «Эдинбург» и атаковали его. В бою один из них был потоплен, два других повреждены. Однако и «Эдинбург», получив ещё два торпедных попадания, был затоплен англичанами (рис. 8). Команда крейсера была снята на «Рубин» и другие корабли охранения. Потери в личном составе крейсера составили 78 человек погибшими и 43 ранеными.

В то время мы не знали, что «Эдинбург» вёз и специальный груз – золото, которое отправлялось союзникам в уплату за поставки вооружения и военной техники, материальных средств. Через много лет это золото было поднято со дна англо-русской экспедицией.

**Трагедия конвоя PQ-17.** Основные события трагедии с конвоем PQ-17 происходили за пределами операционной зоны Северного флота. Поэтому наши эсминцы принимали участие лишь в её заключительной фазе.

Однако всё же целесообразно рассказать о ней несколько подробнее из-за её громадного резонанса в военно-морской истории Второй мировой войны.

Обстановка на советско-германском фронте к лету 1942 г. была весьма трудной. Германские войска рвались к Волге, Красная армия отступала, хотя и наносила противнику сильные удары.

Советские войска крайне нуждались в танках, самолётах, боеприпасах, а эвакуированная на восток промышленность только набирала ход. Поэтому значение военных поставок союзников всё время возрастало.

Конвой PQ-17 вышел из Рейкьявика (Исландия) 27 июня в составе 35 транспортов и трёх других судов. Транспорты везли в своих трюмах 297 самолётов, 594 танка, 4246 автомобилей и более 150 000 т других грузов. В ближнем охранении конвоя находилось до 20 эсминцев, корветов. На расстоянии до 50 миль к юго-западу шёл отряд ближнего прикрытия из четырёх крейсеров.

Ещё далее к западу в качестве дальнего прикрытия от атак тяжёлых германских надводных кораблей шли основные силы в составе двух линкоров, авианосца, двух крейсеров и 12 эсминцев. На вероятных путях движения к конвою надводных кораблей противника была выставлена завеса из девяти английских и шести советских подводных лодок.

Немцы, в свою очередь, развернули на путях конвоя несколько завес подводных лодок, сосредоточили на аэродромах мощную группировку бомбардировочной и торпедоносной авиации и намеревались нанести удар по конвою эскадрой надводных кораблей в составе само-

го мощного в мире на то время линкора «Тирпиц», двух «карманных» линкоров и тяжёлого крейсера «Хиппер». В случае прорыва этой группы к конвою последний был бы обречён.

В период с 27 июня до 2 июля конвой шёл без потерь, хотя был обнаружен самолётами дальней разведки противника. В период со 2 по 4 июля были потеряны три транспорта в результате атак германской авиации.

Английская разведка установила выход эскадры противника, и первый лорд английского Адмиралтейства Дадли Паунд приказал английским эсминцам охранения конвоя покинуть его и идти на соединение с главными силами, а транспортам конвоя рассредоточиться и следовать самостоятельно в советские порты. Этот приказ сыграл роковую роль в судьбе конвоя PQ-17.

Между тем вышедшая на перехват конвоя германская эскадра была атакована советской подводной лодкой, и линкор «Тирпиц» (или, возможно, другой крупный корабль немецкой эскадры) получил повреждение от торпеды. Командир подлодки оповестил союзников о выходе эскадры противника, внезапность её выхода была утеряна, и немцы повернули обратно на базу.

Оставленные без охраны и предоставленные сами себе транспорты конвоя стали лёгкой добычей германских подводных лодок и авиации. Из 34 транспортов лишь 11 дошли до русских портов. Погибли сотни матросов и офицеров.

В некоторых случаях команды успевали спастись на шлюпках, одну из которых и подобрал наш корабль, что будет описано далее. Несколько других шлюпок также подобрали советские корабли в море.

Корабли Северного флота совершили много выходов для спасения союзных транспортов и их экипажей, блуждавших на шлюпках в ледяном океане. Самолёты советской авиации вылетали на охрану рассеянных транспортов и сбивали несколько германских самолётов. Такими оказались трагические результаты ошибочного решения английского Адмиралтейства.

В западной части Баренцева моря наши эсминцы произвели около 40 выходов на поиск разбросанных по морю транспортов конвоя. Результаты не радовали. Эсминец «Громкий» обнаружил один транспорт и отконвоировал его в Кольский залив. Были найдены также несколько шлюпок с погибших судов. Несколько удачнее сложились обстоятельства в восточной части Баренцева моря, где эсминцы «Куйбышев» и «Урицкий» обнаружили и отконвоировали в Архангельск восемь транспортов с большим количеством спасённых моряков.

Приведём один из случаев спасения экипажа потопленного транспорта.

13 июля 1942 г., находясь в море, наш корабль получил приказ: «Командиру. Наша подводная лодка К-22 при выходе на позицию обнаружила в точке Ш 70015'; Д 34050' спасательный бот с большим количеством моряков, терпящих бедствие. Найти бот, спасти людей. Командующий флотом».

Корабль лёг на рассчитанный курс и действительно через три с небольшим часа обнаружил спасательный бот, полный замерзающих людей, всего около 50 человек, которые, как оказалось, провели в море несколько суток. Некоторые были в бессознательном состоянии. Всех их подняли на борт, переодели, согрели. Корабль взял курс на Полярный.

Спасённые оказались моряками с торпедированного ещё 5 июля транспорта *Bolton Castle*, который входил в состав конвоя PQ-17.

Отогревшись, спасённые рассказали свою тяжёлую историю. К нашей радости оказалось, что среди них было и шесть русских моряков, которые пережили трагедию гибели дважды. За месяц до этого они шли на советском транспорте из Архангельска в Англию. Корабль был атакован германской авиацией и потоплен. Часть команды, примерно 18–20 человек, спаслась и была доставлена в Исландию, в Рейкьявик, где их поместили в госпиталь. Затем их отправили обратно в СССР на борту *Bolton Castle*. И снова гибель корабля, после которой их осталось всего шестеро. Вдобавок, находясь в полусознательном состоянии, они сразу не смогли правильно сориентироваться, боялись, что попали в руки противника.

**Конвой QP-15. Гибель эсминца «Сокрушительный».** Лидер «Баку» (под флагом командира бригады ЭМ капитана 1-го ранга П. И. Колчина), эсминцы «Сокрушительный» и «Разумный» 17 ноября 1942 г. вышли в море на усиление эскорта уходившего из Архангельска в Англию союзного конвоя QP-15. «Разумный» из-за обнаруженной неисправности механизмов возвратился на базу. В море разыгрался шторм, достигший к утру 20 ноября ураганной силы. В условиях нулевой видимости корабли охранения потеряли друг друга, конвой распался, суда шли самостоятельно. Советские корабли с разрешения командира конвоя взяли курс на базу. На лидере «Баку» от ударов гигантских волн нарушилась герметичность обшивки корпуса, все носовые помещения до 29-го шпангоута были затоплены, вода проникла во 2-е и 3-е котельные отделения, в действии остался только котёл № 1. Состояние корабля было критическим, крен достигал 40 градусов.

Личный состав во главе с командиром лидера «Баку» капитаном 2-го ранга Б. П. Беляевым вёл отчаянную борьбу за непотопляемость корабля, и, не снижая скорости, лидер пришёл на базу.

Командир «Сокрушительного» действовал не так решительно, как Б. П. Беляев. Он последовательно менял курс с 210 до 160 и постепенно сбавлял скорость, доведя её до 5 уз. Огромные волны продолжали обрушиваться на корабль. На эсминце безотказно работали все механизмы, имелся значительный запас топлива. Однако 20 ноября в 14.30 лопнули листы настила верхней палубы в корме, между кормовой надстройкой и 4-м орудием. Треск от разрыва был слышен даже на ходовом мостике. Последовал обрыв обоих валопроводов и всей кормовой части, которая через 3 минуты затонула. Кормовые отсеки до кормовой переборки второй машины затопило. Корабль потерял ход, его развернуло лагом к волне с дифферентом на корму. С кормой затонули шестеро матросов.

После получения аварийного сигнала, данного «по флоту» эсминцем «Сокрушительный», в море вышли «Разумный», «Валериан Куйбышев», «Урицкий».

21 ноября в 17.55 «Разумный» обнаружил по радиопеленгу аварийный корабль, вскоре подошли «Валериан Куйбышев» и «Урицкий». Попытки взять аварийный корабль на буксир успеха не имели: стальные и пеньковые буксирные тросы рвались, как нитки. Командир 1-го ДЭМ капитан 2-го ранга С. К. Соколов принял решение снять личный состав с аварийного корабля.

Наиболее успешно действовал командир «Валериана Куйбышева» капитан-лейтенант П. М. Гончар. На «Валериан Куйбышев» по стальному тросу с помощью беседки эвакуировали более 70 человек. После обрыва троса эвакуацию осуществляли по воде с помощью спасательных кругов и троса проводника, а когда и эта переправа была разорвана, людей продолжали переправлять просто по воде с помощью пенькового троса. В общей сложности на «Валериан Куйбышев» подняли 179 человек (троих без признаков жизни).

Работать команде ЭМ приходилось в условиях качки до 40 градусов, когда волны свободно перекачивались через верхнюю палубу. Четверо поднятых без сознания скончались на корабле, 175 человек были доставлены в госпиталь базы Полярный. Нужно было обладать большим мужеством, сноровкой и морским мастерством, чтобы в жестокий шторм снять с аварийного корабля столь большое количество людей.

«Урицкий», сам находившийся в аварийном состоянии по причине прогиба вала, подошёл к «Сокрушительному» и снял 11 человек, из них двух – без признаков жизни. На «Разумный» перепрыгнул с полубака аварийного корабля один человек, второй не рассчитал, оказался за бортом и вскоре утонул. Таким образом, с «Сокрушительного» сняли 191 человека, из них пятерых – без признаков жизни.

Спасательные работы были прекращены, когда на корабле осталось 15 человек. Шторм усиливался, дальнейшие действия были сопряжены с гибелью людей и опасностью потери кораблей-спасателей, т. к. волны стали перекачиваться через их верхние палубы. На кораблях-спасателях оставался минимум топлива, а до базы было около 500 миль, которые следовало пройти в штормовом море.

На «Сокрушительном» осталось 15 человек, в том числе два офицера – минёр П. Р. Лекарев и политрук С. Т. Владимиров, двое сверхсрочнослужащих, два командира отделения и девять матросов. Об их судьбе ничего не известно до сих пор. Очевидно, «Сокрушительный» затонул вскоре после ухода эсминцев.

Шторм бушевал ещё несколько дней. По распоряжению командующего Северным флотом к «Сокрушительному» вышли два тральщика РТ во главе с командиром бригады траления П. В. Панфиловым. Но они «Сокрушительного» уже не нашли.

Ещё много дней поиск «Сокрушительного» вели тральщик Т-881, СКР-31, подводная лодка Л-22 и самолёты типа ДБ-3Ф, однако безрезультатно. В середине декабря 1942 г. командующий СФ приказал: «Поиск “Сокрушительного” прекратить, корабль считать погибшим».

Отражение атак германской авиации на конвои являлось постоянной задачей экипажей миноносцев и, конечно, в первую очередь корабельных артиллеристов. Невозможно описать их все в статье. Вот один из наиболее ярких примеров.

**Конвой RQ-18 – бой у Канина Носа.** Это было в сентябре 1942 г., пять месяцев спустя после трагедии с RQ-17. Получив горький урок, союзники придали очередному конвою, идущему в Россию, особо сильное охранение, состоявшее из 17 эсминцев. Дополнительно к этому примерно в 100 милях севернее мыса Канин Нос в охранение вступили четыре советских эсминца. Спустя некоторое время после подхода последних конвой RQ-18, находясь на курсе зюйд, подвергся сильнейшему налёту авиации противника. Волна за волной на конвой налетали группы пикирующих бомбардировщиков и тор-

педоносцев, общее число которых доходило до 60 единиц. В это же время конвой подвергся атаке подводных лодок противника. Однако мощный зенитный огонь миноносцев соединённых сил охранения позволил успешно отразить атаки. В этом бою советские эсминцы впервые применили против германских самолётов огонь орудий главного калибра с использованием специального боезапаса. Противник потерял 18 самолётов, в том числе пять от огня советских эсминцев.

Этот пример успешного отражения воздушных атак на конвои нашими кораблями отнюдь не единичен. Общее число сбитых самолётов при отражении таких атак составляет 25 единиц.

Отражение атак подводных лодок на конвои также являлось постоянной заботой эсминцев. Было отражено более 25 атак германских подлодок. В ряде случаев дело кончалось гибелью или тяжёлыми повреждениями лодок. При этом был потерян один наш эсминец – «Деятельный».

**Конвой RQ-13. Гибель подводной лодки U-585.** Ранним утром 29 марта 1942 г. последние транспорты конвоя RQ-13 втягивались в Кольский залив, завершая переход из Англии в Россию. Эсминец «Гремящий» (командир – капитан 3-го ранга А. И. Гурин) находился несколько мористее входа в залив, прикрывая втягивание в него транспортов. На море было довольно большое волнение. Внезапно на крутой волне над поверхностью моря была обнаружена рубка подводной лодки. Эсминец резко повернул на лодку, намереваясь таранить её. Срочным погружением лодка успела избежать тарана. Однако несколько серий глубинных бомб, сброшенных с «Гремящего», покончили с ней. Подлодка U-585 (командир – капитан-лейтенант Бевальдер) была потоплена.

**Конвой JW-59. Гибель подводной лодки U-244.** 22 августа 1944 г. эсминец «Дерзкий» (командир – капитан 3-го ранга А. И. Андреев) находился в охранении конвоя JW-59, следовавшего из Исландии в советские порты. В 10 ч 20 мин патрульный самолёт, поднятый с эскортного авианосца, находившегося в составе конвоя, обнаружил слева от конвоя подводную лодку противника и отметил её место специальным дымовым сигналом. Эсминец «Дерзкий», находившийся ближе других кораблей охранения к месту обнаружения, немедленно повернул на сигнал и произвёл из противолодочного миномёта «Hedgehog» залп из 24 противолодочных бомб, который привел к гибели германской подводной лодки U-244 (командир – капитан-лейтенант Питч). Лодка была потоплена в результате согласованных действий английского самолёта и советского эсминца.

**Конвой JW-62. Групповой поиск подводных лодок.** В зимний период 1944–1945 гг. активность германских подлодок в районе Мурманского побережья вследствие ряда причин существенно возросла. С одной стороны, подводные лодки остались в этих водах единственной ударной силой противника после вытеснения его авиации в результате разгрома германских войск в Заполярье и занятия нашими войсками германских баз и аэродромов в Северной Норвегии. С другой стороны, этому способствовала потеря французских баз подлодок противника.

В сложившейся ситуации командующий Северным флотом приказал провести специальную поисковую противолодочную операцию силами эсминцев эскадры.

Получив такой приказ ещё в ходе движения в охранении конвоя, советские корабли, сопроводив транспорты до кромки льда в Белом море и передав охрану транспортов сторожевым кораблям и ледоколам Беломорской флотилии, взяли курс на Иоканку и вечером того же дня начали операцию по поиску подводных лодок вдоль Мурманского побережья в направлении на запад. Шесть кораблей перестроились в широкий строй фронта трёх пар миноносцев, расположенных на удалении радиолокационной видимости между парами. Такое построение было избрано из расчёта обнаружения подлодок радиолокацией в надводном положении (в нём они проводили большую часть времени в поисках конвоев и отдельных транспортов).

Вскоре после начала поиска последовало несколько обнаружений подводных лодок. Первым малую цель обнаружил радиолокатор ЭМ «Дерзкий». Однако через минуту цель исчезла. Впрочем, такие кратковременные обнаружения случались и раньше. Подводные лодки противника имели приборы, засекавшие радиолокационное наблюдение. В процессе поиска было обнаружено несколько немецких подводных лодок. ЭМ «Живучий» (командир – капитан-лейтенант Н. П. Рябченко) протаранил подводную лодку U-387 (командир – капитан-лейтенант Р. Бухлер) и добил её артиллерией.

Ещё одна подлодка противника была обнаружена, многократно атакована и навсегда выведена из строя в результате действий эсминца «Разумный» (командир – капитан 3-го ранга Е. А. Козлов).

**Конвой KB-1. Гибель ЭМ «Деятельный».** Наступил 1945 г. – последний год войны. 16 января эсминцы вышли в море для сопровождения конвоя из Кольского залива в Архангельск. Конвой был в составе шести транспортов, двух танкеров, в охранении лидера

«Баку» и восьми эскадренных миноносцев. В светлое время суток в охранении конвоя участвовали также самолёты противолодочной авиации.

В разгар полярной ночи по конвою прошёл сигнал: «Торпедирован эсминец «Деятельный», эсминцу «Дерзкий» оказать помощь, эсминцу «Жгучий» атаковать подводную лодку противника».

В 20 ч 30 мин эсминец «Деятельный», находившийся слева на кормовых курсовых углах конвоя, был атакован акустическими торпедами с подводной лодки. У корабля оторвало корму, он лишился хода и начал медленно тонуть. Команда под руководством командира капитан-лейтенанта К. А. Кравченко и старпома О. М. Мачинского боролась за жизнь, но спасти корабль было невозможно. Корабль встал вертикально и быстро затонул. В ледяной воде оказался почти весь экипаж, лишь некоторые были на резиновых спасательных плотиках. В арктической воде, да ещё зимой, можно было продержаться лишь несколько минут. «Дерзкий» пришёл в район беды уже после того, как «Деятельный» скрылся под водой. Пытаясь спасти людей, с «Дерзкого» подавали спасательные концы, которые моментально обледеневали. Когда находившийся в воде человек хватался за конец и его начинали втаскивать на борт корабля, руки скользили по обледеневшему тросу, человек уходил под воду и больше уже не всплывал.

Удалось спасти только семь человек: старшего помощника командира Олега Макаровича Мачинского и шесть матросов.

**Конвой ЛК-9. Гибель подводной лодки U-286.** По завершении операции по освобождению Советского Заполярья и изгнанию немецких войск из Северной Норвегии в составе Северного флота была организована военно-морская база Лиинахамари, и, соответственно, возникла необходимость в организации морских сообщений с ней. Однако обстановка в районе Кольского побережья была достаточно сложной. Германское морское командование, потерявшее к этому времени базы во Франции, сосредоточило все оставшиеся подводные лодки в Норвегии и, используя появившиеся к тому времени акустические торпеды, создало достаточно серьёзную угрозу нашему судостроительству, особенно в Варангер-фьорде.

В такой обстановке 25 апреля 1945 г. из Лиинахамари в Кольский залив вышел конвой ЛК-9 в составе транспортов «Онега» и «Иде-Фьорд» (норвежский) с довольно сильным охранением из двух эсминцев и нескольких советских и норвежских тральщиков и больших охотников. Однако утром подводным лодкам противника удалось

атаковать оба транспорта конвоя, один из которых – «Онега» – вскоре затонул, а второй – «Иде-Фьорд» – был повреждён, но пришёл в Кольский залив. Естественно, что подводные лодки противника, в свою очередь, подверглись атакам кораблей охранения конвоя. При этом одна из подлодок вследствие повреждений была вынуждена всплыть неподалеку от эсминца «Карл Либкнехт». С мостика эсминца были ясно видны погнутые перископы, порванные антенны, повреждённое орудие. «Карл Либкнехт» немедленно открыл по лодке огонь из орудий главного калибра, нанося ей новые повреждения, после которых лодка затонула. Это была *U-286*.

Подводя итоги деятельности эскадренных миноносцев Северного флота по охране конвоев, учитывая условия их базирования, противодействие противника, степень напряжения и как главный показатель – результаты перевозки грузов, безусловно, следует считать, что они достойно выполнили возложенные на них задачи.

#### Литература:

- Арктические Союзные конвои. Отчёт о Первой международной конференции «Братство северных конвоев». СПб., 2000.  
 Боевая летопись Военно-морского флота. М., 1983.  
 Братство северных конвоев / Сост. Р. В. Горчаков, Архангельск, 1991.  
 Зефилов М. В., Дёгтев Д. М., Баженов Н. Н. Тени над Заполярьем М., 2009.  
 Лифшиц А. Л. На море и на суше. М., 2008.  
 Скофилд Б. Русские конвои. М., 2003.  
 Супрун М. Н. Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945. М., 1947.  
 Цимбаревич И. В. На «Карле Либкнехте» // Полярный конвой. 2005.  
 Щедролов В. В. Боевое взаимодействие кораблей в северных конвоях // Северные конвои. Архангельск, 2001. Вып. 4.  
 Gomm B. Der Krieg zur See 1938–1945. Die Operation in der Arktis. Teil 1. Der Kampf gegen die Sovjetische Nordmeerflotte. Wiesbaden, 2000.  
 Meister J. Der Seekrieg in Ostaerpeischen Gewaessern 1941–1945. Munich, 1957.

С. А. ЛИПИНА

## Хозяйственные системы Советской Арктики в годы Великой Отечественной войны как один из факторов обеспечения Победы

Говоря о значении северных территорий для развития страны и необходимости возрождения Северного морского пути, как единственного шанса России в борьбе за контроль над транспортной артерией, соединяющей самые быстро развивающиеся регионы планеты, сегодня необходимо вспомнить о героизме советского народа на фронте и в тылу в годы Великой Отечественной войны. В общее дело нашей победы над гитлеровскими захватчиками внесли весомый вклад трудящиеся северных территорий страны. Работая, а зачастую и воюя в очень тяжёлых условиях, не жалея сил, проявляя исключительную стойкость и упорство в выполнении поставленных задач, в освоении новых профессий военного времени, северяне смогли быстро преодолеть все сложности перестройки экономики СССР на военный лад, делая всё необходимое для Великой Победы<sup>1</sup>.

Решающую роль в масштабном хозяйственном освоении северных районов и особенно арктической зоны страны сыграл Северный морской путь, который, как транспортная магистраль, обуславливал прежде всего промышленное освоение и успешное функционирование хозяйственных комплексов прилегающих к его трассе районов Арктического побережья. Здесь хозяйственные системы Севера выступали одним из основных факторов обеспечения национальной экономической безопасности, имеющим исключительно важное военно-стратегическое значение для СССР, для её северных территорий. Поэтому следует отметить, что ныне Северный морской путь является национальной морской транспортной магистралью России в Арктике. Эта трасса открыта и оборудована исключительно усилиями нашего государства.

1. Скалина И., Ермолов Е. Арктика в Великой Отечественной войне: [http://www.pomorland.travel/news/ru/arktika\\_v\\_velikoy\\_otchestvennoy\\_voyne/](http://www.pomorland.travel/news/ru/arktika_v_velikoy_otchestvennoy_voyne/)



Важно отметить, что уже к 1941 г. в Советском Союзе имелся значительный опыт проводки транспортных судов в Арктике, обустроивались основные опорные точки Северного морского пути, такие как: Амдерма, Диксон, Игарка, Дудинка, Тикси, Певек и Провидения. Чрезвычайное значение в освоении советского Севера и Ледовитого океана имели научные станции: была создана сеть из 18 полярных станций, научные базы занимались сбором геофизических сведений для обслуживания морских и воздушных транспортных операций и исследовательских работ. И если в довоенное время они занимались освоением региона и исследовательской деятельностью, то в годы войны опорные пункты выполняли задачи по обеспечению материально-техническими средствами развёрнутых в Арктике гарнизонов и боевых кораблей, а также доставке грузов из США и Канады, обеспечению безопасного плавания, обустройству портов и причалов, навигационному обслуживанию, что потребовало и создания новых портовых комплексов, рейдовых отгрузочных терминалов Харасавей, Хатанга, Печенга, Варандей.

Мы помним, что военные действия в годы Великой Отечественной войны распространились на значительные прибрежные территории, что стало суровым испытанием не только для моряков Северного флота, но и для жителей этого региона. В годы войны полярные морские коммуникации в юго-западной части Баренцева и в Карском море оказались уязвимыми для действий немецких подводных лодок и надводных кораблей. Мы помним, что в те годы полёты вражеской авиации охватили всю западную часть СМП до пролива Вилькицкого.

Не останавливались в годы войны исследовательские работы в Арктике, даже открывались новые полярные станции, пункты СНиС и пр., продолжались метеонаблюдения, которые обеспечивали страну климатическими прогнозами, круглосуточно велось наблюдение за небом, морем и сушей. Вражеское командование неоднократно посылало подводные лодки для нападения на полярные станции, другие незащищённые объекты на побережье Новой Земли, Таймыра и островов Карского моря. В тяжёлых условиях войны советские научные сотрудники зимовок и научных пунктов помогали осуществлять перегон дальневосточных военных кораблей в Баренцево море, систематические переходы речных судов из европейских портов в реки Сибири для снабжения продовольственными и промышленными товарами населения крайних северных районов Якутии и восточной части Советской Арктики. Ежедневный подвиг этих людей внёс существенный вклад в дело Великой Победы.

Только благодаря героизму и самоотверженности тружеников тыла Северный морской путь стал неотъемлемым звеном народного хозяйства, обеспечивающим жизнедеятельность целого ряда районов Крайнего Севера и Дальнего Востока: осуществлялось снабжение топливом, продовольствием и товарами первой необходимости, с Севера доставлялись добываемые здесь природные богатства.

Защитники Заполярья, воюя и работая исключительно в интересах фронта, сумели отстоять основную часть Кольского полуострова, обеспечили свободу действий Северного флота в Баренцевом море, плавание кораблей по СМП, возможность использования морского пути для северных конвоев и функционирование Кировской железной дороги.

К началу войны главная база Северного флота – Полярный – находилась в стадии строительства, до четверти работ по её оборудованию оставались невыполненными. Строительство баз в Ваенге и Иоканке ещё только начиналось. С началом боевых действий резко возросли объёмы ремонтных работ. Полярнинские судоремонтники проделали колоссальную работу по поддержанию сил флота в боевой готовности. Они перешли на режим военного времени, которое потребовало огромных усилий со стороны тыла.

Поскольку Мурманская область в годы войны превратилась в прифронтовой район, значительная часть населения, крупных предприятий была эвакуирована. Оставшиеся в регионе предприятия, где продолжали трудиться 43,2 тыс. человек, осваивали выпуск продукции, необходимой для фронта. Рабочие и инженерно-технические работники Мурманской судовой верфи, паровозного депо, Кандалакшского механического завода наладили выпуск миномётов, автоматов, мин и гранат, фосфора для зажигательных и осветительных бомб, самовоспламеняющейся огнесмеси, ремонтировали технику. На трёх судоремонтных заводах г. Мурманска ремонтировались подводные лодки и надводные корабли, переоборудовались в сторожевые суда рыболовные траулеры для Северного флота. Немалую помощь фронту оказывали предприятия местной промышленной и промысловой кооперации: изготавливали лыжи, детали для автоматов и винтовок, повозки, шили и ремонтировали солдатские обмундирование и обувь. Оленеводческие совхозы и колхозы предоставили армии несколько тысяч оленей для оленетранспортных подразделений, осуществлявших транспортировку боеприпасов, снаряжения, продовольствия и раненых.

Мурманский порт в годы войны не прекращал работу, хотя по плотности бомбардировок Мурманск уступал лишь Сталинграду!

С января 1942 г. через Мурманск пошёл поток грузов по ленд-лизу. Разгрузка союзных караванов велась в порту круглосуточно, несмотря на авианалёты противника. Весомый вклад в дело победы внесли работники Кировской железной дороги, обеспечившие бесперебойную доставку прибывающих по ленд-лизу грузов в центральные районы страны. Заводы Мурманска, Кировска, Кандалакши, Мончегорска выпускали автоматы, миномёты, гранаты, производили смеси для зажигательных бомб, судоремонтные мастерские изготавливали шлюпки, волокуши, горные сани, мебельная фабрика – лыжи. Бесперебойно работала промысловая кооперация, где производили для фронта печи-буржуйки, мыло, олени упряжки, походная утварь, шилось обмундирование, оленеводческие колхозы давали стране оленей, нарты, мясо, рыбу. Трудились на предприятиях женщины, подростки, пенсионеры, заменившие мужское население. Именно их трудовой подвиг, выполнение норм на 200%, рабочие смены по 14 часов, бесконечная вера в победу помогли нашим воинам и труженикам тыла в эти суровые годы выстоять и победить. В тяжелейшей ситуации с продовольствием в Мурманской области в годы войны жители героически отправляли эшелоны с рыбой и рыбной продукцией в блокадный Ленинград. Жить и трудиться населению Кольского полуострова приходилось в крайне тяжёлых условиях. Города и посёлки подвергались постоянным налётам вражеской авиации. Само понятие тыла применительно к Мурманской области было очень условным: вся территория области фактически представляла собой прифронтовую полосу.

Неоценимую роль в поддержании хозяйственного комплекса северных территорий сыграл Архангельский морской порт. За годы войны через него прошло около 4 млн т грузов. Порт принял и разгрузил более 330 советских и иностранных судов со стратегическими грузами. Из города отправлялись важные для фронта грузы (лес, миномёты, огнемёты, аэросани). Кроме того, в Архангельске базировалась Беломорская военная флотилия. И судоремонтники обеспечивали бесперебойную работу флота Северного бассейна. Ремонт боевых кораблей и торговых судов призваны были обеспечить восемь судоремонтно-судостроительных заводов и верфей Архангельска, крупнейшим среди которых была «Красная Кузница». За годы войны ими были возвращены в строй 1012 кораблей, построено более 500 малых судов «комариного флота»<sup>2</sup>. Наряду с основной деятельностью, судо-

2. Корякин В. С. Война в Арктике 1941–1945. Электронная публикация: [http://www.e-reading.by/bookreader.php/1025842/Koryakin\\_-\\_Voyna\\_v\\_Arktike\\_1941-1945.html](http://www.e-reading.by/bookreader.php/1025842/Koryakin_-_Voyna_v_Arktike_1941-1945.html)

ремонтники Архангельска выполняли специальные правительственные заказы: по производству бронированных аэросаней, корпусов мин, бомб, гранат, а с 1943 г. – узлов сельскохозяйственных машин.

Хозяйственные системы Севера Арктики включали в себя города и посёлки, непреклонная воля и мужество жителей которых вписали особую страницу в историю Великой Отечественной войны.

Воркута в годы войны развивалась быстрыми темпами: за эти годы было открыто 29 новых шахт, 12 из которых введены в эксплуатацию; экономика страны получила 7 млн т угля; Воркутинская ТЭЦ-1 заработала в 1942 г., в 1944 г. начал работу Воркутинский механический завод; ценой многих человеческих жизней шло строительство Северо-Печорской железнодорожной магистрали, уже 28 декабря 1941 г. безмолвие тундры нарушил первый паровоз!

Норильск, являясь одним из самых северных городов мира, возник ещё в 1935 г., а уже в 1937 г. был соединён железной дорогой с портом Дудинка. Никель Норильского комбината в годы войны использовался как в производстве сверхпрочных бронированных сплавов для тяжёлой техники, так и в сверхлёгких конструкциях военной авиации. Только в 1941 г. здесь было добыто 324 000 т угля, 81 098 т руды. Именно в Норильск были эвакуированы в 1941 г. инженеры и рабочие из Мончегорска, с комбината «Североникель», которые и составили инженерную основу Норильского комбината. В 1942 г. в тяжелейших для страны условиях достраивался первый металлургический завод – Большой металлургический завод (БМЗ), уже в апреле из ванн электролизного цеха выгрузили первые пластины чистого никеля. «Из одного металла льют медаль за бой, медаль за труд», – эти строки военного времени лучше всего говорят о том, как ценился труд Норильского комбината в годы войны. Норильск строился. Нарастивал мощности. Героический лозунг норильчан: «Залпы наших орудий, лавины наших танков начинаются здесь» – как нельзя лучше подчёркивает их труд и подвиг. Первые тонны норильского никеля отправляли на машиностроительные заводы Урала. 22 августа с конвейера сошёл первый боевой танк, броня которого была усилена норильским никелем.

Дудинка за годы Великой Отечественной войны расширила морской порт, принимающий с Большой земли грузы для Норильского горно-металлургического комбината и отправляющий обратно цветные металлы, руду, каменный уголь. В годы войны порты Диксон, Дудинка, Нордвик, Косистый, Хатангский речной порт обеспечивали перевалку грузов в Центральной Арктике, на трассе

Севморпути работало 6–7 ледоколов, более 40 транспортных и около 10 гидрографических судов.

Во время войны в порту Амдерма базировался полк истребительной авиации, находилась крупная радиолокационная станция, а помимо этого, действовали гидрометслужба, мерзлотная лаборатория, строительное управление. В Ненецком автономном округе в годы войны были созданы уникальные в мировой практике оленно-транспортные батальоны – «Заполярная кавалерия», только на Карельский фронт было мобилизовано свыше 1000 оленеводов и 6000 оленей, оленеводы, рыбаки и охотники вошли в состав оленно-транспортных батальонов 31-й отдельной лыжной бригады, олени упряжки использовались в рейдах по тылам противника, для подвоза продовольствия, боеприпасов, эвакуации раненых с поля боя<sup>3</sup>.

Морские ворота Якутии – порт Тикси – только в 1942 г. переработали около 143 тыс. т грузов, почти в два раза увеличился оборот грузов в 1943 г., в ту навигацию порт посетило 68 морских, 35 самоходных и 117 несамоходных речных судов, грузооборот только морских судов составил 134 единицы, в последующие два года переработка груза достигла 270 тыс. т!<sup>4</sup> В годы войны Тикси был самым крупным по объёму перевалки грузов портом на плече Диксон – бухта Провидения.

Самым северным является посёлок Диксон. Диксон становится базой многочисленных экспедиций – морских и воздушных, базой арктического флота. Всё чаще Диксон стали называть столицей Арктики: ведь Северный морской путь уже бороздили десятки судов. О его важном стратегическом значении свидетельствует попытка противника захватить посёлок во время войны<sup>5</sup>.

Эвенкия, не имея заводов и фабрик, поставляла на фронт сырьё, продукты питания, тёплую одежду, выполняла несложные, но важные заказы для фронта. В период Великой Отечественной войны главной задачей населения округа была добыча для страны «мягкого золота» – пушнины. Даже при сокращении числа занятых в охотничьем промысле его производительность в годы войны увеличилась в два раза<sup>6</sup>.

3. Ненецкий округ в годы Великой Отечественной войны. Электронная публикация: [http://n-mcity.ru/nenezckij\\_okrug\\_v\\_godyi\\_velikoj\\_otchestvennoj\\_vojny](http://n-mcity.ru/nenezckij_okrug_v_godyi_velikoj_otchestvennoj_vojny)

4. Там же.

5. Стратегическая оборона. 1941–1942 гг. Подвиг в Арктике. Электронная публикация: [http://pobeda.krskstate.ru/oborona/part2\\_17](http://pobeda.krskstate.ru/oborona/part2_17)

6. Северяне в годы Великой Отечественной войны. Электронная публикация: <http://www.evenkya.ru/news/sevvgovov.html>

Подчёркивая роль промышленных и портовых городов Советской Арктики в приближении победы, нельзя не отметить, что победа ковалась и в тылу. Долгие четыре года войны жители Крайнего Севера вместе со всей страной жили под лозунгом: «Всё для фронта! Всё для победы!» Создавались фонды обороны, самоотверженно трудились представители всех национальностей и народностей Севера СССР, взрослые и дети, отдавая все силы для будущей Великой Победы.

Сейчас, по истечении времени, мы можем признать, что жизнью многих и многих заплатил Север за своевременно направленные на фронт грузы, за построенные и отремонтированные корабли, за металл и лес, за алмазы, золото и целлюлозу, за рыбу и дорогостоящую пушнину – за всё то, что он мог дать стране. И на фронте, и в тылу ковалась победа!

П. Ю. МАЖАРА

## Материалы по истории событий Великой Отечественной войны в Арктике из личного фонда инженер-капитана 1-го ранга А. И. Дубравина

Российский государственный архив Военно-морского флота хранит документы по истории флота со времён его основания до 1941 г., времени начала Великой Отечественной войны. Однако при обращении к личным фондам архива можно обнаружить свидетельства прошлого, относящиеся к этой грозной и героической эпохе. Цель настоящей статьи – познакомить читателей с малоизвестными материалами по истории действий отечественного флота на Севере, сохранившимися в составе личного фонда Андрея Ивановича Дубравина (фонд Р-2234).

Андрей Иванович Дубравин – инженер, полярник, автор десятков научных трудов и нескольких книг по истории флота, науки, освоения Арктики.

Будущий учёный и морской офицер родился 30 ноября 1898 г. в Санкт-Петербурге. Его родители принадлежали к сословию мещан. Отец умер в 1903 г., ребёнка воспитывали мать и отчим, Иван Иванович Ковальский, работавший столяром, чертёжником, мастером деревообделочного цеха на воздухоплавательном заводе В. А. Лебедева. Интересно отметить, что в 1907 г. И. И. Ковальский участвовал в работах по мебельной отделке гидрографических судов «Таймыр» и «Вайгач». В 1915 г. 17-летний А. И. Дубравин начал трудиться на заводе Лебедева подручным механиком и оставался там до прекращения работы завода в 1917 г.

В 1918 г. он вступил в ряды Красной армии. Служил в Тамбове в инженерных войсках, с 1919 г. – механиком в распоряжении начальника Тамбовской губернской военно-инженерной дистанции. Принимал участие в подавлении антоновского восстания. Согласно его автобиографии, едва не был расстрелян повстанцами при налёте на один из лесопильных заводов на территории губернии<sup>1</sup>. В 1921 г. после вторжения в Восточ-

1. Личное дело А. И. Дубравина (копии документов из ЦВМА): РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 26–30.

ную Карелию карело-финских отрядов Дубравин в составе отряда курсантов Военно-инженерной школы был отправлен на Карельский фронт. В 1922 г. он был уволен в запас, в 1931 г. окончил Ленинградский кораблестроительный институт по специальности «арктические суда»<sup>2</sup>. После окончания гражданского вуза был вновь призван по отбору военного отдела Наркомата тяжёлой промышленности в РККФ и зачислен в Военно-морскую академию им. К. Е. Ворошилова на кораблестроительный факультет военно-промышленного отделения, который закончил в 1933 г. Далее военная служба продолжилась на различных должностях в Гидрографическом управлении ВМС РККА.

Ещё учась в Ленинградском кораблестроительном институте, Дубравин в 1929–1930 гг. проходил практику на Севере на пароходах «Приморье» и «Ставрополь» с зимовкой у мыса Нордкап (ныне – мыс Отто Шмидта)<sup>3</sup>. Интересно также отметить, что в 1931 г. он участвовал в испытаниях ледокола «Красин» в Финском заливе<sup>4</sup>. В 1930-х гг. он также участвовал в нескольких экспедициях в Северном Ледовитом океане, в проводке кораблей по Северному морскому пути<sup>5</sup>. Принимал участие в проектировании серии гидрографических судов («Камчадал», «Океан», «Ост», «Рулевой»)<sup>6</sup>.

Когда началась Великая Отечественная война, А. И. Дубравин занимал должность начальника 3-й секции 5-го отдела Научно-технического комитета ВМФ<sup>7</sup>. В годы войны ему пришлось заниматься судоремонтными работами и модернизацией военных кораблей, передислокацией кораблей Балтийского флота Беломорско-Балтийским каналом (лето 1941 г.), выводом из льдов миноносца Беломорской флотилии «Урицкий» (весна 1942 г.). В 1942 г. участвовал в переходе отряда эсминцев из Владивостока в Полярный Северным морским путём (ЭОН-18). В феврале – октябре 1945 г. возглавлял спецгруппу Народного комиссариата ВМФ на оккупируемой советскими войсками территории Германии по обследованию кораблей, заводов

2. Автобиографии, анкеты, характеристики, свидетельство о смерти (копия): РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 2. Л. 2.

3. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 17–19.

4. В фонде сохранился альбом фотографий испытаний: Там же. Д. 20.

5. Таймырская гидрографическая экспедиция в 1932 г., высокоширотная экспедиция в 1935 г., ЭОН № 3 в 1936 г., проводка Северным морским путём из Кронштадта во Владивосток гидрографических судов «Океан» и «Охотск» в 1937 г., переход учебного судна «Комсомолец» из Кронштадта в Мурманск в 1938 г. (РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 10).

6. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 19.

7. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 117.

и баз противника с целью изучения кораблестроительной техники и оружия<sup>8</sup>.

После войны А. И. Дубравин продолжал службу на флоте в качестве научного сотрудника Центрального научно-исследовательского института военного кораблестроения (ныне – Научно-исследовательский институт кораблестроения и вооружения ВМФ). 30 ноября 1957 г. был уволен из кадров Военно-морского флота в воинском звании инженер-капитана 1-го ранга<sup>9</sup>. После увольнения работал учёным секретарём Ленинградского областного правления научно-технического общества судостроительной промышленности (1957–1959 гг.). С 1954 г. по 1965 г. на общественных началах принимал активное участие в работе Музея-архива Д. И. Менделеева при ЛГУ им. А. А. Жданова, а с мая 1965 г. по 1974 г. был научным сотрудником музея-архива. А. И. Дубравин скончался в возрасте 90 лет 30 декабря 1988 г.<sup>10</sup>

После кончины А. И. Дубравина в 1989–1990 гг. документы его личного архива были переданы в РГАВМФ (тогда ЦГАВМФ СССР) его вдовой, Гайшей Хакимовной Дубравиной. В составе сформированного личного фонда А. И. Дубравина (Р-2234) отложились материалы по истории Великой Отечественной войны, в частности, по истории перехода ЭОН-18 в 1942 г. Сам Андрей Иванович придавал большое значение этой экспедиции и опубликовал несколько статей, посвящённых ей<sup>11</sup>.

Летом 1942 г. из состава Тихоокеанского флота в состав Северного флота для его усиления был переведён Северным морским путём отряд боевых кораблей: лидер эскадренных миноносцев «Баку» (командир – капитан 3-го ранга В. П. Беляев, военный комиссар – старший политрук И. И. Митин) и эскадренные миноносцы «Разумный» (командир – капитан-лейтенант В. В. Фёдоров, военный комиссар – старший политрук С. В. Парфёнов) и «Разъярённый» (командир – капитан-лейтенант Н. И. Никольский, военный комиссар – старший политрук И. И. Македонский). Изначально в состав экспедиции входил ещё эсминец «Ревностный» (командир – капитан-лейтенант Г. Т. Каруна, военный комиссар – старший политрук И. С. Топчий). Но 18 июля 1942 г. в 19.30 (по дневнику А. И. Дубравина в 19.13<sup>12</sup>) эсминец «Ревностный» в Татарском проливе столкнулся с транспортом «Терней», получил зна-

8. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 23-24, 33.

9. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 1. Л. 162.

10. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 2. Л. 107.

11. Через Северный Ледовитый океан на миноносцах // Судостроение. 1966. № 7. С. 65–67; № 8. С. 68–69; Сквозь льды на эскадренных миноносцах (к 25-летию перехода Северным морским путём) // Судостроение. 1967. № 7. С. 61–63.

12. Дневники А. И. Дубравина: РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 451. Л. 7 об.

чительные повреждения и был отбуксирован на ремонт в Советскую гавань. После этого корабль был исключён из состава экспедиции<sup>13</sup>.

Выход кораблей из Владивостока был намечен на 15 июля 1942 г. Командиром экспедиции был назначен командир дивизиона эсминцев капитан 2-го ранга В. Н. Обухов, военным комиссаром – батальонный комиссар П. А. Самойлов, флагманским механиком – инженер-капитан 2-го ранга А. И. Дубравин. Походный штаб ЭОН-18 возглавил капитан 2-го ранга П. К. Бекренёв. Учитывая непригодность эсминцев к плаваниям во льдах, на кораблях произвели укрепление корпуса, постановку ледовых винтов и ледовой защиты корпуса, тщательный осмотр и ремонт механизмов, оружия и боевой техники, химическую и механическую чистку котлов. Для снабжения кораблей всем необходимым на всём пути следования их должен был сопровождать транспорт «Волга», на который грузились аварийный материал, запасные части, двухмесячный запас продовольствия, резерв топлива. Предусматривалась заправка эсминцев горючим и с танкеров. Для проводки кораблей во льдах от бухты Провидения через Берингов пролив и далее по Северному морскому пути выделялся ледокол «А. Микоян» под командованием капитана С. М. Сергеева. В Арктике проводку кораблей среди льдов должны были осуществлять ещё два ледокола – «И. Сталин» и «Л. Каганович».

13 июля 1942 г. в 11 ч отряд вышел из Владивостока. В заливе Де-Кастри 17 июля корабли пополнили запас топлива и пресной воды, получили продовольствие и на следующий день продолжили свой путь через Татарский пролив в Петропавловск-Камчатский. На рассвете 22 июля при подходе к 1-му Курильскому проливу корабли встретили шхуну, которая пошла параллельным с ними курсом. Согласно воспоминаниям А. И. Дубравина, командованию экспедиции было ясно, что японская военно-морская разведка должна знать об экспедиции, а потому были опасения провокаций со стороны японского военно-морского флота. На кораблях сыграли боевую тревогу, установили наблюдение за морем и воздухом, повысили бдительность на боевых постах. У острова Шумшу экспедиция встретила два японских миноносца типа «Камикадзе» и две шхуны<sup>14</sup>.

22 июля отряд благополучно прибыл в Петропавловск-Камчатский. Приняв мазут, продовольствие и пресную воду, корабли

13. «Переход Северным морским путём дивизиона эскадренных миноносцев из Владивостока в Полярный в 1942 г». Статья и материалы к ней. Рукопись: РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 288. Л. 25 об.

14. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 288. Л. 27.

28 июля покинули Авачинскую бухту, 30 июля вошли в бухту Провидения в Беринговом море. В бухте Провидения в это время формировался конвой из 19 судов – ему предстояло по Северному морскому пути следовать на запад. Сведения о проходе через Берингов пролив конвоя и экспедиции были переданы японской разведкой немцам. Это стало одной из причин рейдерства в августе 1942 г. немецкого тяжёлого крейсера «Адмирал Шеер» с целью борьбы с судоходством на внутренних советских арктических коммуникациях.

14 августа 1942 г. эсминцы вышли из бухты Провидения в сопровождении ледокола «А. Микоян». 15 августа при подходе к мысу Уэлен эсминцы были вынуждены остановиться из-за сильной плотности льда. Подошедший 18 августа ледокол «Лазарев» начал выводить суда к чистой воде. В результате прохода через льды эскадренные миноносцы получили вмятины в бортах и повредили оковки винтов. В особенно тяжёлых условиях оказался эсминец «Разумный». 31 августа на помощь подошёл ледокол «И. Сталин» под командованием капитана В. И. Воронина. «Разумный» удалось вывести из ледовой ловушки лишь 8 сентября. Плотность льда была такова, что ледоколы сами застревали во льдах. Отдельные ледовые перемычки разрушались сбрасываемыми с сопровождавшего корабля самолёта бомбами. На совещании капитанов ледоколов даже ставился вопрос о возможном возвращении «Разумного» обратно на восток. Но по настоянию командования экспедиции судно осталось в составе отряда.

4 сентября 1942 г. лидер «Баку» и эскадренный миноносец «Разъярённый» стали на якорь на рейде бухты Певек в Чаунской губе, команда приступила к осмотру и ремонту механизмов, корпусов, винтов, пополнила запасы воды. Отсюда 9 сентября они направились в бухту Амбарчик. 11 сентября корабли встали на рейд бухты Амбарчик в устье реки Колымы, где пополнили запасы топлива с танкера «Донбасс». 12 сентября оба корабля направились вдоль береговой черты через пролив Дмитрия Лаптева в бухту Тикси, куда прибыли 15 сентября. 17 сентября туда же пришёл «Разумный». Транспорт «Волга» застрял во льдах у острова Айон и ожидал ледокола. В связи с этим транспорту было приказано следовать в порт Диксон, минуя бухту Тикси. Пополнив в Тикси запасы топлива, 18 сентября эсминцы снялись с якоря и, ведомые ледоколом «Красин», вышли из бухты. У островов Комсомольской Правды (море Лаптевых) суда воссоединились с транспортом «Волга» и приняли с него топливо. Дальше на маршруте следования экспедиции льдов не было, поэтому командование отпустило ледокол «Красин» для проводки судов в восточную

часть Арктики. 24 сентября эсминцы прибыли в гавань острова Диксон и стали на якорь. Пару недель заняли ремонтные работы. Приняв мазут с танкера «Донбасс» и продовольствие с транспорта «Волга», корабли 9 октября в 10 ч 30 мин вышли из гавани Диксона.

В Кольском заливе при подходе к острову Кильдин экспедицию на борту эсминца «Гремящий» встретил командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин. Вступив в кильватер «Гремящему», отряд вошёл в Кольский залив и в 9 ч 20 мин 14 октября 1942 г. стал на якорь в губе Ваенга в Полярном. Переход был завершён<sup>15</sup>.

Судами, участвовавшими в ЭОН-18, всего было пройдено 7360 миль за 762 ходовых часа. Около 1000 миль эсминцы прошли во льдах, израсходовав за переход 10 713 т мазута. Несмотря на длительный и тяжёлый переход, эсминцам не потребовался серьёзный заводской ремонт, и они почти сразу же приступили к выполнению боевых задач<sup>16</sup>.

Хорошее техническое состояние кораблей после столь длительного и сложного перехода – во многом заслуга флагманского механика А. И. Дубравина. В его архиве сохранились материалы, позволяющие детально ознакомиться как с технической стороной экспедиции, так и с её общим ходом. Это документы, непосредственно относящиеся к служебной деятельности А. И. Дубравина в ходе экспедиции: журналы записей дивизионного корабельного инженера ЭОН-18 А. И. Дубравина<sup>17</sup>, составленная им инструкция по ледовой защите корабля во время перехода<sup>18</sup>. В личном архиве сохранились рукописи отчётов корабельных инженеров ЭОН-18, которые они предоставляли флагманскому инженеру<sup>19</sup>; отчёты и рапорты, составленные самим Дубравиным<sup>20</sup>; заполнявшиеся им журналы записи работы приборов на лидере «Баку»<sup>21</sup>. Сохранились и официальные характеристики, составленные А. И. Дубравиным на участвовавших в ЭОН-18 корабельных инженеров<sup>22</sup>. Следует отметить, что все они носят доброжелательный характер по отношению к подчинённым и в целом характеризуют

15. Подробнее о переходе см.: Там же. Д. 288. Подробное описание экспедиции было также опубликовано на страницах «Военно-исторического журнала»: Кадури Н. Переход эсминцев из Владивостока в Полярный в 1942 году // Военно-исторический журнал. 1976. № 5. С. 99–102.

16. Кадури Н. Переход эсминцев... С. 102.

17. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 50.

18. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 53.

19. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 51.

20. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 46, 48.

21. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 47, 49.

22. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 52.

их положительным образом. Среди личных дневников, которые вёл А. И. Дубравин в течение всей жизни, сохранились и дневники периода Великой Отечественной войны, в том числе записная книжка времён его участия в экспедиции<sup>23</sup>. Из неё можно узнать некоторые технические подробности состояния эсминцев во время перехода, получить сведения о ремонтных работах в ходе экспедиции. Интересно отметить, что в дневниках нет сведений о встречах с японскими кораблями: возможно, автор считал нецелесообразным в военных условиях фиксировать для себя эту информацию.

В составе личного фонда сохранилась и рукописная версия воспоминаний о переходе ЭОН-18<sup>24</sup>. Из этой рукописи можно узнать и о том, что автор внимательно следил за исторической литературой, посвящённой деятельности флота в годы войны, в частности, за теми статьями, которые публиковались по истории экспедиции. Так, в составе рукописи обнаруживается полный и точный конспект статьи капитана 1-го ранга Н. Н. Кадурина «Переход эскадренных миноносцев из Владивостока в Полярный в 1942 году»<sup>25</sup>. Дубравин положительно оценил статью, основанную на анализе архивных материалов из Центрального военно-морского архива (ЦВМА) Министерства обороны СССР. Он аккуратно законспектировал все ссылки на архивные документы, приведённые автором статьи.

При этом следует отметить, что материалы личного архива А. И. Дубравина так и остались вне поля зрения отечественных исследователей. Судя по листам использования архивных дел, к ним обращались только сами архивисты в связи с внутриархивными нуждами. ЭОН-18 – это лишь небольшой сюжет из истории отечественного флота в годы войны, но именно из таких небольших военных эпизодов в конечном счёте и складывалась общая результирующая действий, приведших к победе. Хочется надеяться, что настоящая статья сыграет свою небольшую роль в привлечении внимания исследователей истории Великой Отечественной войны к материалам личных фондов РГАВМФ, хранящих ценные и малоизвестные свидетельства об этих событиях.

23. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 451. Л. 1–41.

24. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Д. 288.

25. РГАВМФ. Ф. Р-2234. Оп. 1. Л. 25–32.

П. Г. МАРКОВ

## Германские подводные лодки в Арктике в годы Великой Отечественной войны

В последние десятилетия появилось множество публикаций об «арктических тайнах» Третьего рейха в годы Второй мировой войны.

Часть авторов сообщают сенсационные факты, ссылаясь на воспоминания советских и германских ветеранов – участников этих событий, свидетельства «очевидцев» загадочных находок в Советской Арктике, известные и малоизвестные отечественные и зарубежные публикации.

С другой стороны, к настоящему времени рассекречены многие документы, появилось немало публикаций авторов, имеющих доступ в архивы ФСБ, разведки ВМФ и другие ранее малодоступные архивы.

В этой статье сделана попытка на основе сопоставления различных источников дать уточнённую картину действий немецких подводных лодок (ПЛ) в Арктике.

С началом Великой Отечественной войны в Заполярье германское командование не уделяло большого внимания советскому сектору Арктики. После того как противник перерезал железную дорогу Ленинград – Мурманск и Беломорско-Балтийский канал, роль перевозок по внутренним морским коммуникациям (Северному морскому пути) возросла. Взгляды командования кригсмарине на этот район изменились после провала попытки захвата Кольского полуострова. Германские подводные лодки и даже надводные корабли стали активно действовать на наших коммуникациях в Баренцевом и Карском морях.

Их отдельным успехам в борьбе с нашим судоходством, казалось бы, в малоизученных арктических районах способствовал ряд факторов.

С 1900-го по 1945 г. в мире было опубликовано 1214 научных статей об Арктике, 921 из них принадлежала германским исследователям.

Ещё в довоенные годы в ходе международных научных экспедиций немцы сумели получить интересующие их сведения. В изучении советского сектора Арктики значительную роль сыграли советско-германские исследования Баренцева и Карского морей в 1927 г. и совместная научная работа во время II Международного полярного года (1932–1933).

Особое место в изучении немцами Арктики занимает полёт дирижабля LZ-127 «Граф Цеппелин» в 1931 г. Решение о проведении полёта было принято в Ленинграде в 1928 г. на II Международном конгрессе общества «Аэроарктик», которое в тот период возглавлял знаменитый полярный путешественник Фритьоф Нансен. В 1930 г. на этом посту его сменил специалист по воздухоплаванию немецкий полковник Вальтер Брунс. Состав участников экспедиции, план её проведения и маршрут были предложены В. Брунсом и согласованы с советским руководством.

В составе экипажа дирижабля «Граф Цеппелин» находились 15 учёных из различных стран, в том числе шесть немцев, три американца, по одному шведу и швейцарцу и четыре представителя СССР: директор Института по изучению Севера Рудольф Самойлович, профессор-аэролог Павел Молчанов, инженер-дирижаблестроитель Фёдор Ассберг и радист Эрнст Кренкель. Руководителем полёта был назначен доктор Гуго Эккнер, а научным руководителем экспедиции – профессор Рудольф Самойлович.

В. Брунс и Г. Эккнер разработали и согласовали с советской стороной маршрут полёта: архипелаг Земля Франца-Иосифа – архипелаг Северная Земля – остров Вардропер – остров Диксон – северная оконечность архипелага Новая Земля – остров Колгуев (рис. 1). «Граф Цеппелин» должен был также осмотреть районы вдоль северо-восточного побережья Сибири до Новосибирских островов включительно. Для детальной аэрофотосъёмки малоисследованных арктических островов и архипелагов на борту дирижабля была установлена новейшая цейссовская кино- и фотоаппаратура.

Первую и единственную посадку на советской земле «Граф Цеппелин» совершил 25 июля 1931 г. на Комендантском аэродроме Ленинграда (рис. 2). Встреча членов экипажа с представителями дипкорпуса, советскими учёными и другими официальными лицами в Ленинграде проходила в исключительно торжественной обстановке.

На обратном пути, во время посадки в Ленинграде, планировалось выгрузить полученные во время полёта научные материалы, а затем принять на борт дирижабля советских стажёров-воздухоплателей.

В ходе полёта было выполнено множество ценнейших научных исследований. Фактически всего за трое суток полёта была получена фундаментальная основа для составления точных географических карт труднодоступных арктических районов.

Дирижабль пролетел почти 13 тыс. км и в нарушение всех первоначальных договорённостей без посадки в Ленинграде (якобы из-за неблагоприятных погодных условий) вернулся в Германию. Через

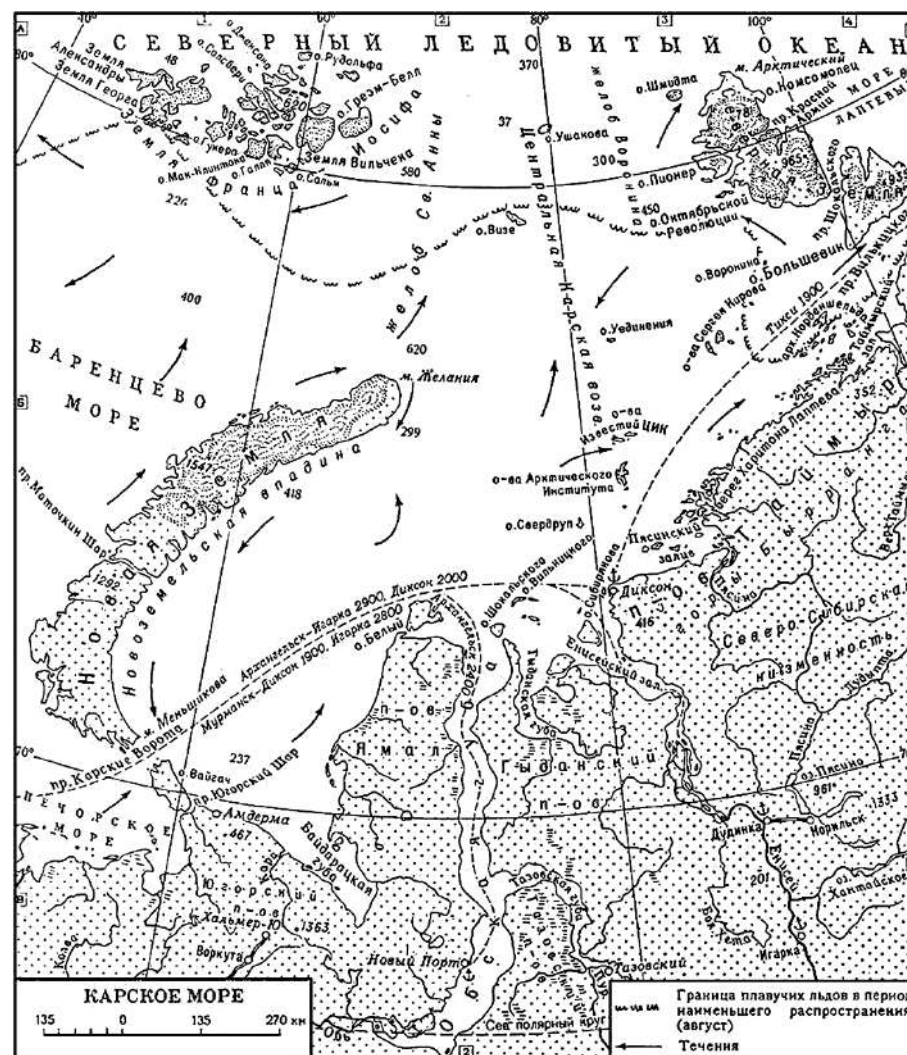


Рис. 1. Карское море



несколько дней советской стороне были официально принесены извинения за непрофессионализм некоего техника, сумевшего одновременно засветить все кино- и фотоплёнки, доставленные из районов Арктики.

Нам достались лишь весьма скудные сведения, сохранившиеся в рабочих дневниках Ф. Ассберга и П. Молчанова да в короткой итоговой записке о полёте, которую Р. Самойловичу вместе с личной почтой удалось сбросить 30 июля во время пролёта над Ленинградом.

После окончания Великой Отечественной войны стало известно, что «утраченные» кино- и фотоплёнки, отснятые во время полёта «Графа Цеппелина», нашлись сразу же после прихода к власти в Германии А. Гитлера.

В довоенный период советское руководство, идя навстречу пожеланиям германской стороны, позволяло немецким учёным активно изучать советский сектор Арктики, в том числе с борта советских судов. В 1932 г. немецкие учёные побывали на Земле Франца-Иосифа и Новой Земле. В 1937 г. группа иностранных учёных, включая немцев, на пароходе «Вологда» ознакомились на Новой Земле с проливом Маточкин Шар, заливами Благополучия и Русская Гавань, губами Чёрная и Белушья, Малые Кармакулы, Архангельская и Митюшиха, а также с организацией метеонаблюдений на полярной станции «Мыс Желания» (рис. 3).

Во время летних навигаций 1933–1937 гг. в порты Оби и Енисея стали ежегодно приходить германские торговые суда. В Баренцевом море появились немецкие рыбаки, а для их «охраны» приходил в 1936 г. крейсер «Кёнигсберг», а через год – крейсер «Кельн».

С 1938 г. разведывательная деятельность на Севере с использованием немецких торговых и рыболовных судов активизировалась. Например, 16 января 1938 г. теплоход «А. Жданов» вышел из Мурманска и начал переход в Гавр, имея на борту группу лиц, следующих в республиканскую Испанию. Два немецких рыболовных траулера снялись с места и сопровождали теплоход, поддерживая связь с германскими портами шифрованными радиogramмами.

С начала сентября 1939 г. без всякого предупреждения советских властей в порт Мурманск один за другим стали заходить немецкие торговые суда. На 14 сентября 1939 г. на рейде отстаивались 17 немецких торговых судов, а всего за 1939–1940 гг. – более 30 немецких транспортов. Своё присутствие в Мурманске капитаны немецких судов, вышедших из портов США, Великобритании и других стран, объяснили необходимостью укрыться от преследования английскими военными кораблями «в связи с началом войны на Европейском континенте» и распоряжением германского Адмиралтейства.

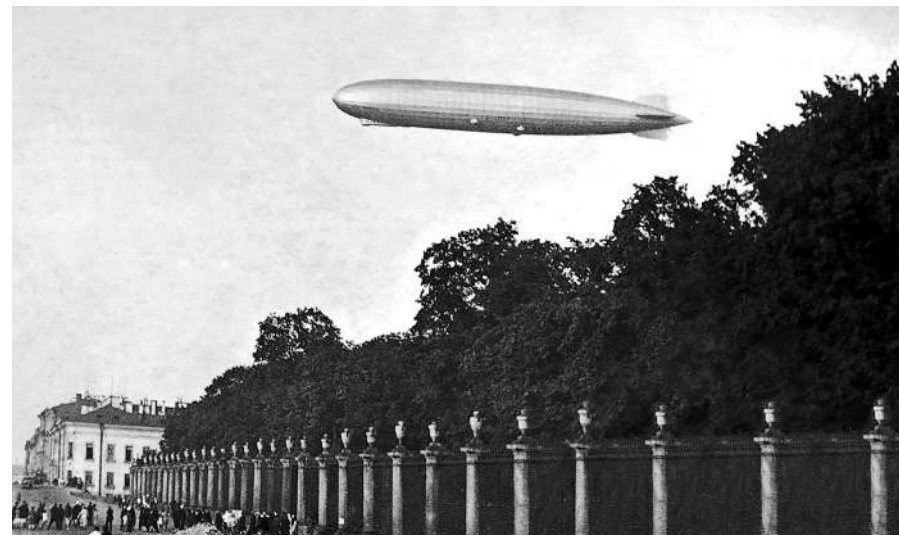
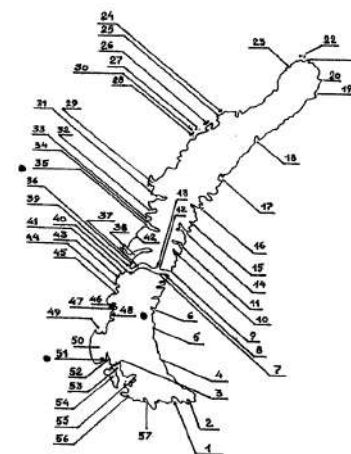


Рис. 2. Дирижабль «Граф Цеппелин» над Ленинградом



Архипелаг Новая Земля.

1. Пролив Петуховский Шар; 2. Губа Каменка; 3. Р. Каменка; 4. Р. Савина; 5. З-я Абронмова; 6. З-я Лятке; 7. М. Дрошной; 8. М. Бык; 9. Пролив Маточкин Шар; 10. З-я Чесина; 11. З-я Незнаемый; 12. З-я Тюлений; 13. Губа Белушья; 14. З-я Медвежий; 15. П-ов Фон Флотта; 16. О-ва Пахтусова; 17. М. Дальний; 18. З-я Благополучия; 19. Ледяная Гавань; 20. М. Флиссингской; 21. М. Желания; 22. О-ва Орленко; 23. З-я Иванова; 24. О-ва Баренца; 25. М. Нассау; 26. О-ва Паниратьски; 27. О-ва Крестовая; 28. Губа Сев. Сульменёва; 29. Губа Южн. Сульменёва; 30. О-ва Берга; 31. Губа Мангина; 32. Губа Горбова; 33. Губа Южн. Сульменёва; 34. М. Промофьеса; 35. Губа Крестовая; 36. Губа Серебряная; 37. Становище Лагерное; 38. Губа Митюшиха; 39. О-ва Митюшиха; 40. Р. Чаракон; 41. Губа Поморская (Староверская); 42. Губа Мелкая; 43. П-ов Пальова Земля; 44. Губа Грибова; 45. Губа Безьянная; 46. Губа Пухоя; 47. Становище Бол. Кармакулы; 48. Подиная ст. Мал. Кармакулы; 49. З-я Моллера; 50. П-ов Гуниной Земля; 51. Губа Валуца; 52. З-я Рогачёва; 53. Пролив Костин Шар; 54. О-ва Междуварский; 55. Губа Пронца; 56. Губа Строгонова; 57. Губа Чёрная.

Рис. 3. Архипелаг Новая Земля

Для решения вопросов о дальнейшем нахождении судов Германии в наших портах в Мурманск прибыли сотрудники германского посольства в Москве Гебхард фон Вальтер, Иоганн Кёнигседер, Вильгельм Баум, Эрвин Росс, а также помощники военно-морского атташе германского посольства Курт Крепш и Эрих Ауэрбах.

Пребывание немецких дипломатов в Мурманске наша контрразведка рассматривала прежде всего как «проведение разведывательной деятельности на Кольском полуострове и побережье», в первую очередь – изучение организационно-штатной структуры Северного флота.

Следует отметить, что немцы под разными предлогами, в основном из-за поломок механизмов, совершённых, как видно из архивных материалов, членами экипажей, всячески оттягивали выход своих судов.

Большинство немецких судов оставались в наших портах до ноября – декабря 1939 г. Позднее прибыли ещё несколько немецких судов, а также захваченное гитлеровцами судно США «Сити оф Флинт» под германским военным флагом и с закрашенным названием.

По состоянию на апрель 1940 г. в одной из губ Мотовского залива (в Западной Лице) находились товаро-пассажирский пароход «Финиция» и китобоец «Викинг-5». В 1940 г. в Западной Лице находилась и немецкая китобойная база «Ян Веллем», которая в военное время могла бы использоваться как база подводных лодок или плавмастерская.

16 июля 1940 г. из Тронхейма в порт Мурманск прибыл германский тральщик «Кединген» с грузом продовольствия (20 т) для немецких судов. «Викинг-5» покинул наш порт 29 июля (вместе с тральщиком «Кединген»), а «Финиция» – 16 сентября 1940 г.

Помощник военно-морского атташе германского посольства Эрих Ауэрбах рассчитывал оставаться в Мурманске в 1940–1941 гг. Стоянка германских кораблей и судов в зоне дислоцирования боевых единиц Северного флота служила официальной причиной для частных выездов Ауэрбаха в эти районы. Только в Западную Лицу Ауэрбах выезжал восемь раз. В Москву Ауэрбах вернулся лишь спустя семь месяцев, 3 октября 1940 г.

Некоторые историки и исследователи, занимающиеся событиями периода Второй мировой войны, пишут о создании и функционировании в ноябре 1939 г. – сентябре 1940 г. на территории Кольского полуострова (бухта Западная Лица) секретной немецкой военно-морской базы «Норд». Упоминание о ней имеется и в исследованиях немецкого историка Ф. Руге, и в мемуарах немецких адмиралов Э. Редера и К. Деница.

В качестве подтверждений существования базы «Норд» чаще всего приводятся прибытие немецких судов в Западную Лицу со строительными материалами и техникой, частые поездки туда немецких дипломатов, а также выселение из этого района семей финнов-рыбаков колхоза «Коминтерн».

Причины нахождения в Западной Лице некоторых немецких судов и дипломатов достаточно подробно рассмотрены выше. Что касается выселения финнов-рыбаков из Западной Лицы, оно было связано с итогами Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. Город Мурманск переводился на режимное положение. На НКВД СССР возлагалось переселение из Мурманска и Мурманской области в Карело-Финскую ССР и Алтайский край более 10 тыс. «граждан инациональностей» (финнов, эстонцев, латышей, литовцев, шведов, немцев, поляков, китайцев, греков, корейцев). Операцией по выселению были охвачены Мурманск и его окрестности (пограничные районы – Кольский, Полярный, Териберский и Саамский).

Анализ имеющихся архивных документов позволяет сделать вывод, что база германских ВМС «Норд», существование которой не подтверждалось до настоящего времени ни одним документальным источником, не более чем миф.

Что касается захода в Мурманск других германских боевых кораблей, документально подтверждён приход в 19 ч 11 апреля 1940 г., как в порт-убежище, только военного тральщика № 485, который прибыл самостоятельно, без лоцмана и без разрешения наших властей. В 23 ч по распоряжению командования СФ тральщик из порта был выведен.

В феврале 1940 г. в Наркомате внешней торговли СССР состоялись переговоры с германскими представителями по вопросу о проводке по Севморпути с востока на запад 26 германских судов (с грузом соевых бобов), застрявших в портах стран Юго-Восточной Азии, и двух судов с запада на восток в балласте (без груза). Имеющиеся документы подтверждают успешный ход переговоров.

В апреле 1940 г. германское посольство, ссылаясь на то, что неприятель (Англия и Франция) усилил на Дальнем Востоке контроль за прибрежными колониями нейтральных стран, в портах которых и застряли германские суда, аннулировало план их проводки.

Советская сторона, согласившись на проведение оставшихся двух судов по направлению запад – восток, оговорила ряд условий, одним из которых был строжайший режим секретности (СССР являлся нейтральной страной, и международные осложнения ему были ни к чему).

Так же скрупулёзно обсуждались условия проводки, лоцманское, бункерное, продовольственное и медицинское обеспечение. Германская сторона была согласна выполнить все наши требования.

Во исполнение решений, принятых на переговорах, правительство СССР возложило на администрацию Главсевморпути и Наркомвнешторг проводку германских судов в навигацию 1940 г. Обе стороны приступили к подготовке экспедиции.

Ещё в декабре 1939 г. на гамбургском заводе «Ховальдтсверке» началось переоборудование транспорта «Эмс», который через шесть месяцев превратился во вспомогательный крейсер «Комет» (в дальнейшем у него было ещё несколько названий, фактически у него на борту находилось не менее пяти комплектов судовых документов, в том числе для советских пароходов «Семён Дежнёв» и «Дунай», германских теплоходов «Донау», «Фырорл» и японского парохода «Токио-Мару»).

В процессе переоборудования на «Эмсе» было установлено шесть 150-мм орудий, замаскированных откидными щитами, десять торпедных аппаратов (также под маскировочными щитами) и девять зенитных орудий. Перед выходом в плавание на борт были приняты 400 якорных мин, быстроходный катер для скрытных минных постановок и большой запас артиллерийских снарядов и торпед. В специальном корабельном ангаре был также размещён гидросамолёт типа «Арадо».

К началу лета все подготовительные мероприятия были позади, и караван в составе немецкого транспорта «Комет» в сопровождении мощных ледоколов «И. Сталин», «Ленин», «Каганович» со скоростью 16–20 уз. двинулся на восток (рис. 4). В штат экспедиции был включён опытный оперработник НКВД, который должен был обеспечивать центр информацией о ходе плавания, проводить мероприятия по противодействию германской разведке и обеспечивать прямую радиосвязь с Москвой. Помощник военно-морского атташе германского посольства Курт Крепш тоже совершал переход на «Комете».

Большинство наших участников проводки немецкого судна вскоре поняли, что оно является военным. Командование крейсера не скрывало, что они офицеры ВМФ и что команда состоит из военных моряков. Командир рейдера «Комет» – фрегатен-капитан Кептель – был опытным ледовым капитаном торгового судна, хорошо знавшим арктические условия.

Не забывали германские моряки и о разведке Севморпути. По всему маршруту проводилась тщательная фотосъёмка, делались промеры глубин. При малейшей возможности моряки высаживались на берег и фотографировали.

Мощность судового передатчика обеспечивала прямую радиосвязь с Берлином. Значительная часть команды (особенно радисты, которых на «Комете» было шесть) свободно владела английским и русским языками. Радисты не только принимали корреспонденцию из фатерланда, но и перехватывали переговоры наших судов, самолётов и береговых радиостанций. Командовал радистами офицер – обер-лейтенант Вильгельм Доберштайн.

И только когда проводка подходила к концу, у руководства Севморпути появилось понимание назначения и цели перехода судна «Комет». Было принято решение не выпускать германский военный корабль на тихоокеанские коммуникации. Командиру вспомогательного крейсера предложили вернуться на запад, мотивируя это тем, что в Беринговом проливе его поджидают американские корабли. Однако немцы заняли жёсткую позицию, заявив, что они подчиняются только своему правительству.

В результате в течение 1940–1941 гг. рейдер «Комет» совместно со вспомогательным крейсером «Орион» на международных судоходных трассах Тихого океана потопил около 16 английских судов.

Сведения, полученные немецкими учёными, моряками и разведчиками в Арктике в 1931–1940 гг., нашли применение в ходе военных действий Германии против СССР и наших союзников в 1941–1945 гг.

Добытая во время перехода «Комета» информация о навигационном оборудовании Северного морского пути позволила германскому морскому штабу заблаговременно развернуть систему радиометеостанций на арктических островах Северного Ледовитого океана. Данные о советских полярных станциях в Арктике, организации их радиосвязи, результаты промеров глубин в проливах были обобщены нацистскими специалистами и в июне 1941 г. изданы секретным приложением к «Наставлению о плавании в арктических морях».

После провала попытки захвата Кольского полуострова германское командование приняло решение направить силы флота в советский сектор Арктики. Получив от воздушной разведки информацию, что льды позволяют войти в Карское море, германские ПЛ начали свою деятельность в восточной части Баренцева моря (рис. 5). Одни ПЛ – минные заградители, загруженные в норвежских базах минами типа ТМС (для глубоководных районов морей), проводили их постановку у западных берегов Новой Земли. После первой постановки минзаги держали курс предположительно на бухту Нагурского (возможно – в бухту Северная или в бухту Зверобоев) и грузили здесь на борт новый боекомплект мин типа ТМВ, которые применялись

в мелководных морских районах, характерных для Карского моря. После второй постановки ПЛ начинали действовать как обычные торпедные подводные лодки. Другие ПЛ (без мин) сразу же приступали к проведению ледовой разведки в Карском море, а в назначенное время переходили к охоте на конвои и одиночные суда (рис. 6).

Районы Новой Земли неоднократно посещали германские суда-снабжение, специально построенные перед войной для походов к заграничным базам Третьего рейха, а также для обеспечения походов германских подводных лодок и рейдеров. Подобных снабженцев у кригсмарине в Арктике было два: «Пелагос» и «Кернтерн». Оба они являлись судами спецназначения, имели по две спускаемые на воду ёмкости под дизельное топливо (по 20 т каждая), вместительные рефрижераторные камеры для продуктов, танки для пресной воды, хранилище для торпед с системами их обслуживания, а также грузоподъёмные средства. Для обозначения своего места суда использовали бортовой гидроакустический маяк и прожектор.

С целью доставки топлива и торпед для действующих в арктических водах германских подводных лодок использовались и транспортные ПЛ (рис. 7).

Среди выявленных разведкой СФ и НКВД районов передачи грузов германским подводным лодкам чаще других упоминаются подкальные базы-стоянки, продовольственные и топливные базы:

- остров Земля Александры, полуостров Полярных Лётчиков (западная часть архипелага Земли Франца-Иосифа) (рис. 8);

- мыс Желания, мыс Спорый Наволок, мыс Крашенинникова, мыс Константина, остров Междушарский, Белушья губа, залив Благополучия, залив Ледяная Гавань (архипелаг Новая Земля) (рис. 3);

- устье Енисея, острова Мона, остров Вардропер, Пясинский залив, шхеры Минина, остров Подкова, залив Бирули, полуостров Михайлова, берег Харитона Лаптева (полуостров Таймыр) (рис. 9);

- залив Волчий (архипелаг Норденшельда).

В этих же районах развёртывались немецкие метеостанции и радиопеленгаторные пункты.

Не исключено, что германские подводники для пополнения запасов продовольствия и горючего использовали зимовки, подготовленные Главсевморпутём ещё до войны.

До нападения нацистской Германии на СССР разведчики германского ВМФ для наблюдения за восточной частью Баренцева моря имели только радиопеленгаторную станцию в Киркенесе. Позднее радиопеленгаторный пункт был развёрнут на Земле Александры. Но эти

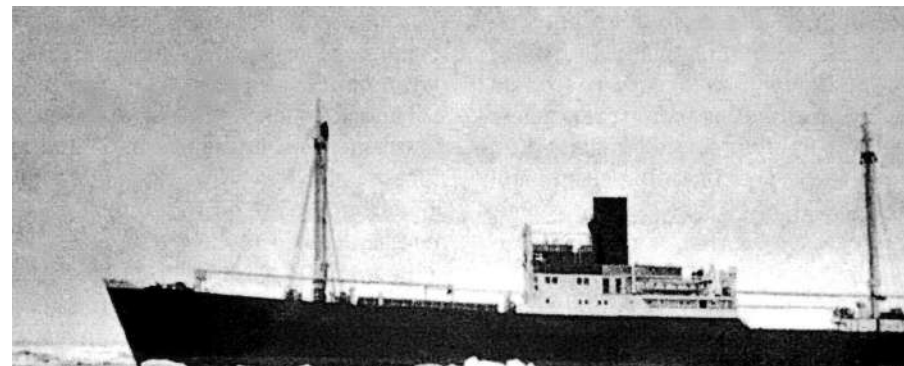


Рис. 4. Немецкий рейдер «Комет» на трассе Севморпути. 1940 г.

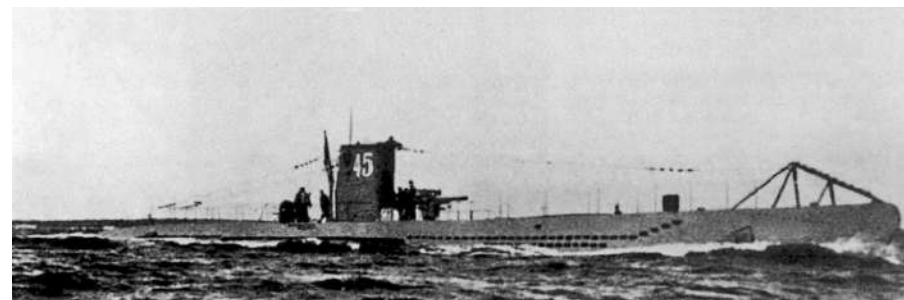


Рис. 5. Германская подводная лодка в Баренцевом море



Рис. 6. Германские подводники с убитым белым медведем на борту подводной лодки



Рис. 7. Заправка топливом германского гидросамолёта-разведчика от ПЛ

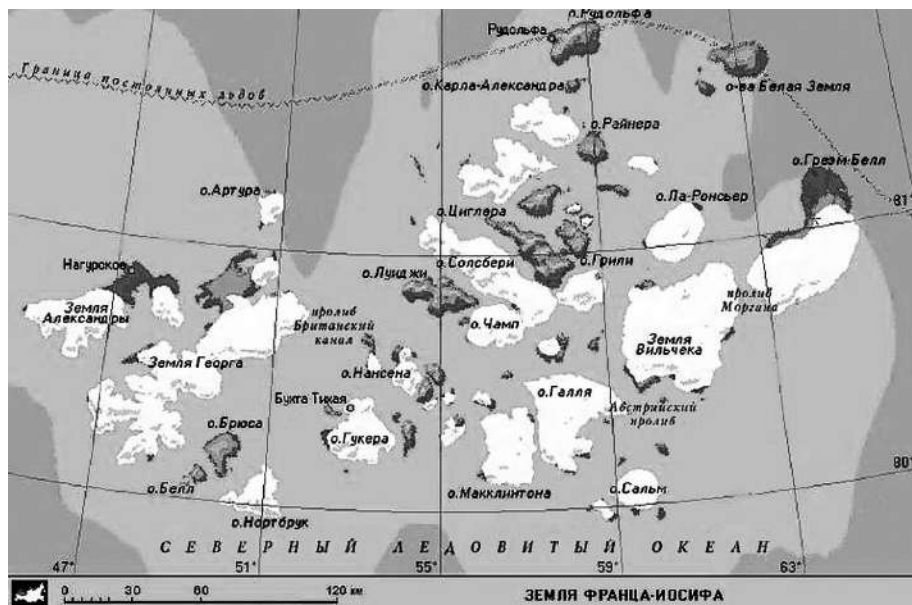


Рис. 8. Архипелаг Земля Франца-Иосифа



Рис. 9. Полуостров Таймыр и прилегающие заливы

станции находились слишком далеко от Северного морского пути. Немцам требовался береговой пост радиоразведки где-нибудь на Новой Земле, а ещё лучше – на берегу Карского моря. И к 1943 г. такой пост, по-видимому, появился.

Об этом свидетельствует доклад отдела контрразведки «Смерш» Беломорской военной флотилии: «Работа нашей радиостанции на острове Диксон перебивается другой неизвестной радиостанцией, работающей на той же волне. Указанная радиостанция работает якобы с подлодки противника, однако не исключено, что эта радиостанция установлена в одном из пунктов побережья Карского моря по заданию германской разведки».

Неоднократно германские ПЛ высаживали или принимали с берега отдельных лиц в районах нашего побережья (в районе восточнее Териберки, острова Диксон, бухт Полынья и Иннокентьевская (устье реки Енисей)), совершали налёты на наши береговые метеопосты.

25 сентября 1944 г. высаженный с двух подводных лодок десант разгромил станцию Главсевморпути на мысе Стерлигова (Карское море), уничтожив жилые дома, радиостанцию, метеопост, машинное отделение и склады с продовольствием. Но главной удачей противника стали захваченные им секретные документы, в том числе переговорные коды и таблицы с ключами, сигнальные книги. Из семи человек, находившихся на станции, нацистами были захвачены и перевезены на лодки пять человек.

Добытию германской разведкой информации о движении наших судов способствовали публикации в открытой печати (в том числе в газете «Известия»), радиопередачи из г. Архангельска, открытые переговоры судов как между собой, так и с полярными станциями. Большинство советских транспортных судов, идущих Севморпутём через Карское море и в море Лаптевых, документами скрытой связи не пользовались.

Лётчики самолётов полярной авиации, капитаны ледоколов и торговых судов, полярники станций ГУСМП практически до лета 1943 г. считали, что находятся в глубоком тылу Советского Союза. А потому постоянно использовали радиосвязь в открытом режиме, поставляя тем самым противнику ценную развединформацию.

Для обеспечения своих подводных лодок и авиации в периоды сложных метеоусловий и полярных ночей противник начал использовать радионавигационное оборудование северных островов. В дальнейшем было выявлено, что гитлеровцы со своих подводных лодок на ряде островов (на Земле Франца-Иосифа, на Новой Земле в районе пролива Маточкин Шар, на острове Уединения) установили автомати-

ческие радиомаяки, которые включались по запросу с подводных лодок для определения места в плохую погоду.

Действия разведки Северного флота по выявлению германских ПЛ были связаны с большими трудностями. К началу войны операционная зона флота не была чётко обозначена и охватывала район побережья и часть акватории Баренцева моря. В ходе войны она последовательно расширялась и с первой половины 1942 г. включала в себя акваторию морей Баренцева, Белого, Карского, Лаптевых общей площадью 2987 тыс. кв. км и более чем в два раза превосходила площадь Балтийского, Чёрного, Азовского и Каспийского морей вместе взятых, а своей береговой чертой простиралась почти на 7000 миль (рис. 10).

В условиях Северного театра, где разведка авиацией и кораблями зачастую затруднялась полярными климатическими условиями, радиоразведка в период Великой Отечественной войны сыграла важную роль как один из постоянно действующих видов разведки на театре.

Радиоразведка была представлена отделением в отделе штаба флота, одним береговым радиоотрядом (в Горячих Ручьях недалеко от Полярного), пятью радиопеленгаторными пунктами (рис. 11).

26 августа 1941 г. радиоразведка определила координаты германской подводной лодки в 5 милях к северо-востоку от острова Кильдин. Вследствие того что эти данные не были подтверждены другими видами разведки, командование сочло их недостаточно достоверными, и теплоходу «Мария Ульянова» разрешили выйти из базы. В результате теплоход был торпедирован германской ПЛ. Этот и другие подобные факты заставили более серьёзно относиться к данным радиоразведки, и пренебрежение к ним уже не допускалось.

Летом 1943 г. командующий СФ вице-адмирал А. Г. Головкин поставил перед радиоразведкой задачу усилить разведку ПЛ противника в бассейне Карского моря. Циркулярно начальнику штаба СФ были развёрнуты и задействованы в июле 1943 г. три радиопеленгаторных пункта: БРП-07 (мыс Святой Нос), БРП-08 (остров Новая Земля, мыс Желания) и БРП-09 (остров Диксон). За период двух навигаций (1943 и 1944 гг.) радиоразведка обнаружила около 200 выходов на связь подводных лодок противника в Карском море.

В июле – сентябре 1944 г. группа радиоразведки ВМБ Диксон обнаружила в Карском море девять германских подводных лодок, выявила систему расположения их позиций, вскрыла порядок смены лодок в районе мыса Желания, навела на находившуюся в шхерах залива Минина германскую подводную лодку тральщик, который её и уничтожил.

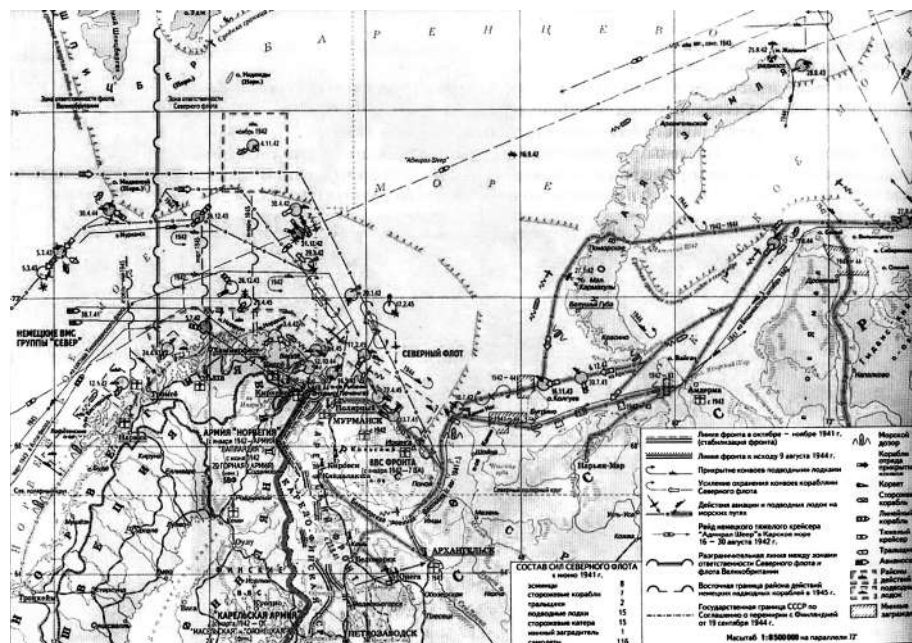


Рис. 10. Боевые действия Северного флота. Июнь 1941 г. – май 1945 г.

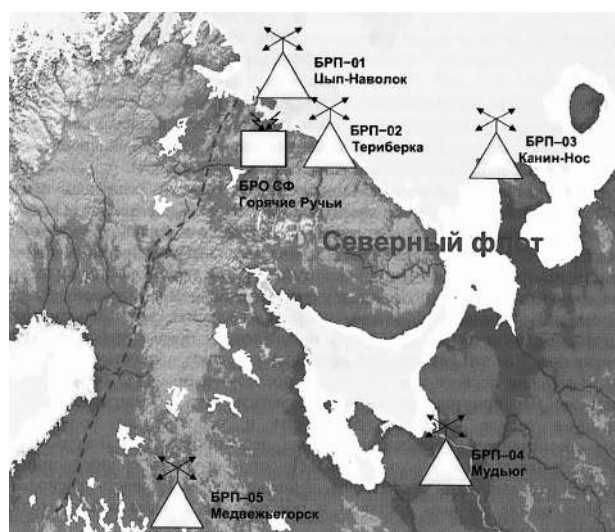


Рис. 11. Радиопеленгаторная сеть берегового радиоотряда СФ. Июнь 1941 г.

За период Великой Отечественной войны радиоразведка Северного флота обнаружила 56 подводных лодок противника, действовавших из баз Норвегии, подготовила и направила командование более 3300 донесений о работе радиостанций ПЛ противника и их местонахождении.

Свой вклад в ведение разведки действий подводных лодок противника внесли воздушная разведка и силы корабельной разведки СФ.

В целом самолётами разведывательной авиации СФ за годы войны было обнаружено и сфотографировано 90 подводных лодок, из них три потоплено.

Подводные лодки СФ вели поиск германских ПЛ, скрытно патрулируя в назначенных районах. Одним из значительных успехов подводников СФ было потопление ПЛ *U-639* (рис. 12). Немецкая подводка *U-639* была обнаружена ранним утром 28 августа 1943 г. в надводном положении. Вражеская субмарина с низким силуэтом и бочкообразной рубкой, окрашенная в белый и голубой цвета, «звеня» дизелями, шла среди безмолвия айсбергов. ПЛ *S-101* под командованием капитан-лейтенанта Е. Н. Трофимова атаковала противника сразу тремя торпедами. На месте гибели неприятельской подлодки появилось огромное радужное пятно соляра, посреди которого тихо покачивались трупы немецких подводников и какие-то деревянные обломки. С поверхности моря были подняты: сигнальная книга, дневник и тужурка командира *U-639* обер-лейтенанта Вихмана, отдельные чертежи ПЛ и её спасательный круг.

Из командирского дневника удалось установить, что 1 августа ПЛ выставила 16 мин ТМС западнее мыса Русский Заворот (Печорское море), а 20 августа – 24 мины ТМВ в Обской губе.

Сторожевые корабли и тральщики, входившие в состав сил охраны, вступали в бой с немецкими ПЛ при их выходе в атаки на суда конвоев.

Всего в 1941–1945 гг., по данным разведки, Северный флот провёл свыше 40 поисков немецких подводных лодок, в ходе которых было обнаружено более 30 подводных лодок, потоплено девять из них.

В целом борьба с ПЛ противника в Арктике и защита своих перевозок были для Северного флота чрезвычайно трудными задачами:

- немцам удалось заблаговременно изучить и в короткие сроки оборудовать театр военных действий в интересах своих ПЛ;
- имеющиеся документы подтверждают наличие у нацистов складов, гидрометеорологических постов, пунктов наблюдения, радиоразведки и связи на островах Карского моря;



Рис. 12. Германская подводная лодка.  
Первая половина 1940-х гг.

– суда, конвои на Северном морском пути и самолёты полярной авиации не соблюдали правила скрытой связи, облегчая работу германской разведки;

– сил для конвоирования судов, а тем более для заблаговременного поиска немецких подводных лодок в Карском море катастрофически не хватало. К началу войны СФ насчитывал восемь эсминцев, семь сторожевых кораблей, минный заградитель, два тральщика, 15 охотников за ПЛ, 15 подводных лодок, 116 самолётов;

– противолодочные и разведывательные самолёты не имели специального противолодочного оружия, радиолокационных станций и других необходимых средств для надёжного обнаружения германских ПЛ.

#### Литература:

Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великую Отечественную войну / Отв. ред. вице-адмирал Г. И. Щедрин; руководитель авторского коллектива капитан 1-го ранга С. Н. Хаханов. М., 1969. Т. 1. Подводные лодки Северного флота в Великой Отечественной войне.

Горбенко В. Германские базы в Советской Арктике и Северный морской путь: <http://www.caipv.ru/2013/08/germanskie-bazyi-v-arktike-i-severnyiy-morskoy-put/> (опубликовано 20 августа 2013 г.).

Горбенко В. Германские подводные лодки в Советской Арктике: <http://www.secrets-worlds.ru/> (опубликовано 19 августа 2013 г.).

Ковалёв С. А., Фёдоров А. Ф., Злобин В. С. Арктические тайны Третьего рейха: [http://www.tinlib.ru/istorija/arkticheskie\\_tainy\\_tretego\\_reiha/index.php](http://www.tinlib.ru/istorija/arkticheskie_tainy_tretego_reiha/index.php)

Козлов И. А., Шломин В. С. Краснознамённый Северный флот. 3-е изд. М., 1983.

Платонов А. В. Война в арктических морях 1941–1945. Нарушение вражеских морских коммуникаций. СПб., 2012.

Фёдоров В. М. Военно-морская разведка: история и современность. 2-е изд. М., 2011.  
Христофоров В. С., Черепков А. П., Хохлов Д. Ю. Вместе с флотом. Советская морская контрразведка в Великой Отечественной войне: Исторические очерки и архивные документы. М., 2010.

Христофоров В. С., Черепков А. П. Секреты российского флота. Из архивов ФСБ. М., 2014.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. Народный комиссариат ВМФ, исторический отдел.

Вып. 1. С 22 июня по 31 декабря 1941 г. / Под общ. ред. М. М. Долинина. М.–Л., 1945.

Вып. 2. С 1 января по 30 июня 1942 г. / Под общ. ред. В. И. Круглова. М.–Л., 1946.

Вып. 3. С 1 июля по 31 декабря 1942 г. / Под общ. ред. В. И. Круглова. М.–Л., 1946.

Вып. 4. С 1 января по 30 июня 1943 г. / Под общ. ред. К. Ф. Чубрик. М.–Л., 1947.

Вып. 5. С 1 июля по 31 декабря 1943 г. / Под общ. ред. В. И. Круглова. М.–Л., 1949.

Вып. 6. С 1 января по 30 июня 1944 г. / Под общ. ред. Д. В. Соколова. М.–Л., 1949.

Вып. 7. С 1 июля по 31 декабря 1944 г. / Под общ. ред. Д. В. Соколова. М.–Л., 1950.

Вып. 8. С 1 января по 9 мая 1945 г. / Под общ. ред. В. И. Круглова. М.–Л., 1949.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре (2-е изд.). СПб., 1999. Вып. 1–3.



А. А. МИХАЙЛОВ

## Документы по истории Великой Отечественной войны в Государственном архиве Ямало-Ненецкого автономного округа

Великая Отечественная война, несомненно, относится к величайшим, судьбоносным событиям мировой истории. Боевые действия развернулись на огромной территории от Северного Ледовитого океана до Кавказа. Свой вклад в победу Советского Союза над нацистской Германией и её сателлитами внесло также население районов, находившихся в тылу, зачастую очень далеко от линии фронта. Сказанное всецело относится к Ямало-Ненецкому автономному округу, который в годы войны под наименованием Ямало-Ненецкого национального округа (ЯННО) входил в состав Омской и, с августа 1944 г., Тюменской области. Административным центром округа являлся г. Салехард (до 1933 г. – Обдорск).

Значительное количество документов, связанных с историей Великой Отечественной войны, хранится сегодня в Государственном архиве Ямало-Ненецкого автономного округа (ГАЯНАО). Учреждение ведёт свою историю с 1934 г., когда при исполнительном комитете Ямало-Ненецкого окружного Совета депутатов трудящихся был создан окружной архив. В 1938 г. с переходом в ведомство НКВД архив стал государственным, с 1944 г. стал именоваться Государственным архивом Ямало-Ненецкого национального округа. В годы войны фонды архива пополнялись, несмотря на сложные условия работы. Поступали связанные с войной документы в архив и в послевоенный период. Немало документов, связанных с историей Салехарда и ЯНАО, сегодня находится также в Государственном архиве Тюменской области (ГАТО) и Государственном архиве социально-политической истории Тюменской области (ГАСПИТО).

Часть документов о Великой Отечественной войне из фондов ГАЯНАО и ГАТО опубликована в сборниках<sup>1</sup>, использована при со-

1. Тюменцы – фронту. Сборник документов. Тюмень, 2005.

ставлении учебных пособий<sup>2</sup>, в научных монографиях, статьях, докладах на конференциях и др.<sup>3</sup> Однако значительное число документов остаётся неопубликованным и ожидает своего исследователя.

Прежде всего стоит выделить комплекс документов, связанных с призывом жителей Ямало-Ненецкого национального округа в армию и их участием в боевых действиях. 23 июня 1941 г. в газете «Правда» был опубликован Указ Президиума Верховного Совета СССР о мобилизации военнообязанных, родившихся в период с 1905-го по 1918 г. включительно. В тот же день его напечатало и большинство республиканских, окружных, областных газет Советского Союза, в том числе газета «Красный Север» – печатный орган Ямало-Ненецкого окружкома ВКП (б) и окружного Совета депутатов трудящихся<sup>4</sup>.

В ЯННО, как и в других регионах страны, активно развернулись мобилизационные мероприятия. Из Салехарда, Аксарки, Надыма мужское население Ямала уходило на фронт. В военкоматы округа поступало множество заявлений от лиц, желавших записаться в добровольцы. Документы о мобилизации, а также о формировании и отправке на фронт отрядов добровольцев сохранились в фонде Ямало-Ненецкого окружного Совета депутатов трудящихся (Ф. 3) и его исполкома.

Уже 22 июня на предприятиях и в организациях г. Салехарда и других населённых пунктов округа прошло несколько митингов, участники которых в своих выступлениях выражали готовность немедленно отправиться на фронт. Газета «Красный Север» сообщала, например, о митинге в городской пожарной охране Салехарда и цитировала выступление шофёра Жмакина, который заявлял: «Советский народ желает мира всем народам, но если нас задела фашистская свора, мы раздавим фашистов, как гадов. В ответ на нападение фашистов я объявляю себя мобилизованным и прошу зачислить меня добровольцем в ряды доблестной РККА. Я знаю советские танки и буду душить фашистов танками, как собак»<sup>5</sup>. В дальнейшем газета неоднократно публиковала материалы о добровольцах, а иногда и тексты

2. Головнёв А. В., Зайцев Г. С. История Ямала [учебное пособие]. Тобольск, 1992. С. 76–79.

3. Великая Отечественная война 1941–1945 годов на страницах книжных и электронных изданий. Из фондов ГУ «Национальная библиотека Ямало-Ненецкого автономного округа // Культура Ямала. 2010. № 3. С. 60–77.

4. Красный Север. № 76 (1646). 23 июня 1941 г. С. 1.

5. «Буду душить фашистов, как собак» // Красный Север. № 76 (146). 23 июня 1941 г. С. 2.

(фрагменты) их заявлений<sup>6</sup>. В номере от 25 июня 1941 г. вышел специальный очерк «На призывном пункте», в котором говорилось: «Без страха рвутся на фронт, туда, где кипит бой, простые советские люди. Каждый боится только одного: как бы не отказали зачислить в армию»<sup>7</sup>.

«Красный Север» также подробно описывал торжественные проводы призывников на фронт, состоявшиеся в Салехарде, на площади перед Домом ненца, 13 июля 1941 г.<sup>8</sup>

Списки мобилизованных жителей г. Салехарда, а также сведения о составе их семей содержатся в фонде Салехардского городского Совета депутатов трудящихся и его исполнительного комитета (Ф. 44, всего 45 единиц хранения). Так, в списке, датированном 11 января 1942 г., по Салехарду указаны 535 семей фронтовиков (с характеристикой состава)<sup>9</sup>.

В названных фондах содержится также немало документов об оказании помощи семьям военнослужащих и инвалидам войны. Интересным и важным дополнением к этим материалам служат документы фонда отдела социального обеспечения исполнительного комитета Ямало-Ненецкого окружного Совета депутатов трудящихся (Ф. 43), также содержащие данные о семьях фронтовиков, их составе, материальном положении и пр.

В архиве (в названных и некоторых других фондах) сохранились также документы об организации в округе всеобщего воинского обучения. Постановление «О всеобщем обязательном обучении военному делу граждан СССР» было принято Государственным комитетом обороны (ГКО) ещё 17 сентября 1941 г.<sup>10</sup> Омский обком партии, следуя указаниям ГКО, принял специальное решение «О военно-оборонной работе в области»<sup>11</sup>.

На Ямале военное обучение производилось в соответствии с планами окружкома партии, исполнительного комитета, окружкома ВЛКСМ и военкомата. Система подготовки охватывала не только оседлое население, но и кочевое<sup>12</sup>. Обучавшиеся (в первую очередь –

6. Кубраков В. Бить врага так, как учит тов. Сталин // Красный Север. № 77 (147). 24 июня 1941 г. С. 2.

7. Ник. Ях. На призывном пункте // Красный Север. № 78 (1648). 25 июня 1941 г. С. 1.

8. Проводы мобилизованных // Красный Север. № 89 (1659). 16 июля 1941 г. С. 4.

9. ГАЯНАО. Ф. 44. Оп. 1. Ед. хр. 73. Л. 273–296.

10. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 8-е, доп. и испр. М., 1971. Т. 6. 1941–1954. С. 32–33.

11. Омская партийная организация в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Сб. документов. Омск, 1960. С. 33.

12. См.: История Ямала в 2 т. / Под общ. ред. В. В. Андреева. Екатеринбург, 2010. С. 242–243.

молодёжь) овладевали умениями стрелять, метать гранаты, оказывать первую медицинскую помощь и пр.

В фонде Ямало-Ненецкого окружного Совета депутатов трудящихся (Ф. 3) сохранились нормативные документы по организации обучения, а также письма бойцов, командиров и политруков всеобуча, их рапорты с просьбами о направлении на фронт<sup>13</sup>.

Для поощрения организаторов всеобуча имена наиболее отличившихся из них заносились на Доску почёта округа. Всего таковых было более 500 человек, среди которых массовик колхоза «За лучший труд» Приуральского района Ф. Т. Жемчужников, работник консервного комбината г. Салехарда Н. Б. Алеев, учащаяся педагогического училища А. Шашкова и др.<sup>14</sup>

В целях подготовки молодёжи к военной службе и её физической закалки активно использовались различные спортивные мероприятия и соревнования, в том числе лыжные кроссы и походы. В марте 1944 г. лучшие лыжники совершили переход через Полярный Урал по маршруту Салехард – Воркута – Салехард<sup>15</sup>. В целом в округе была оперативно налажена подготовка резервов для действующей армии.

Многие фронтовики, призванные из ЯННО, проявили в боях с противником незаурядное мужество и стойкость. Так, два бойца, призванные Салехардским горвоенкоматом, получили впоследствии высокое звание Героя Советского Союза. Это Анатолий Михайлович Зверев (уроженец Астраханской области) и Василий Николаевич Егоров (уроженец Удмуртии). Ещё два Героя Советского Союза – лётчики Николай Васильевич Архангельский и Александр Евстафьевич Звягин – родились на территории Ямало-Ненецкого округа.

С Салехардом связана также судьба Героя Советского Союза И. В. Королькова, получившего своё высокое звание за героизм, проявленный при переправе через Днепр (15.01.1944). Его семья попала в Обдорск в качестве ссыльнопоселенцев. И. Корольков обучался в Уральском государственном университете, после чего преподавал в школе.

Многие уроженцы округа были награждены боевыми орденами и медалями. Документы о присвоении и (или) вручении наград некоторым из них также сохранились в ГАЯНАО.

Интересным и ценным источником по истории Великой Отечественной войны являются мемуары её участников. В ГАЯНАО

13. ГАЯНАО. Ф. 3. Оп. 4. Ед. хр. 1–2.

14. ГАСПИТО. Ф. 135. Оп. 1. Д. 3. Л. 88.

15. Патрикеев Н. Б. Трудные подвиги молодёжи Обского Севера в годы Великой Отечественной войны // В грозные годы. Омск, 1973. С. 238.

сформирован фонд «Коллекция документов личного происхождения ветеранов Великой Отечественной войны и труда г. Салехарда и Ямало-Ненецкого автономного округа Тюменской области (Ф. 317)», включающий 231 ед. хр. Некоторые мемуары, связанные с Великой Отечественной войной, находятся также в фонде 358 («Коллекция документов краеведов Ямало-Ненецкого автономного округа»). Данные материалы отчасти нашли отражение в виртуальной выставке «Через века, через года – помните...», которая была подготовлена сотрудниками архива к 70-летию победы в Великой Отечественной войне<sup>16</sup>.

Важнейшим фактором победы СССР в Великой Отечественной войне, наряду с мужеством и стойкостью воинов, явился героический, самоотверженный труд населения тыловых районов. Суровые реалии войны коренным образом изменили условия труда. Была введена шестидневная рабочая неделя, но фактически во многих отраслях производства работы велись без выходных. Увеличилась продолжительность рабочего дня. Жёсткая административная и даже уголовная ответственность вводилась за нарушения дисциплины, невыполнение заданий или срыв графика работ.

Вместе с тем в тылу явно ощущался патриотический подъём, и далеко не только страх наказаний, но и искреннее стремление приблизить победу над врагом побуждало рабочих, крестьян, служащих и интеллигенцию работать буквально на пределе человеческих возможностей. Не был в этом отношении исключением и Ямал.

Предприятий, связанных с производством вооружения или боеприпасов, в ЯННО не было. Округ мог оказать помощь фронту главным образом заготовкой рыбы, мяса, пушнины, изготовлением меховой одежды.

В октябре 1941 г. собрание партийного актива ЯННО постановило, что важнейшей задачей, имеющей оборонное значение, должно стать «перевыполнение государственного плана добычи и обработки рыбы, плана заготовки пушнины – не только по округу в целом, но и по каждому колхозу в отдельности»<sup>17</sup>.

С целью увеличения производительности труда предприятия округа были переведены на непрерывный график работы. Широкое распространение получило движение ударников, стахановцев, фронтовых бригад.

16. <http://gosarhiv.yanao.ru/na-frontah/index.html>

17. Цит. по: Прибыльский Ю. П. Советский Север в годы Великой Отечественной войны // В грозные годы. Омск, 1973. С. 238.

В прессе также часто подчёркивалось, что труд в тылу – часть борьбы с врагом, столь же важная и ответственная, как и участие в боевых действиях. Показательно в этом отношении письмо салехардцев-фронтовиков трудящимся города, опубликованное в «Красном Севере» от 30 июля 1941 г. «Мы долгое время вместе с вами жили, – писали солдаты своим землякам, – вместе с вами работали, множа силу и могущество нашей Родины. Война, навязанная нашему народу кровожадными гитлеровскими псами, разделила нас. Что же, товарищи, – это не мешает каждому из нас на своём посту наносить жестокие удары врагу. Самоотверженной стахановской работой на производстве куйте нашу победу, обеспечивайте Красную армию всем необходимым. А мы на фронте не дадим спуску гитлеровским молодчикам»<sup>18</sup>.

Особенно важным направлением работы стали добыча и обработка рыбы. Военные действия на территории европейской части страны, полная или частичная невозможность рыболовства в Балтийском, Азовско-Черноморском, Северном бассейнах привели к тому, что Сибирь и Дальний Восток стали основными поставщиками рыбы и рыбных продуктов. В январе 1942 г. СНК СССР и ЦК ВКП (б) приняли постановление «О развитии рыбного промысла в бассейнах рек Сибири и на Дальнем Востоке»<sup>19</sup>.

Перед государственными и партийными структурами округа были поставлены масштабные задачи по развитию добычи и переработки рыбы. Интересные и разнообразные документы об их решении содержатся в ГАЯНАО, в фондах Ямало-Ненецкого окружного управления сельского хозяйства исполкома, Уполномоченного Министерства заготовок СССР, Ямало-Ненецкого союза рыболовецких колхозов Управления по делам рыболовецких колхозов при Министерстве рыбной промышленности и структурных предприятий созданного в 1943 г. Ямальского госрыбтреста.

В годы войны было осуществлено значительное расширение сети предприятий, производивших добычу и обработку рыбы. Так, за 1942–1945 гг. было построено 35 новых рыбоприёмных и рыбоперерабатывающих пунктов. Увеличилось также число рыбзаводов: с 8 (к началу 1942 г.) до 12 (февраль 1945 г.). В короткие сроки были построены и начали действовать Гыдоямский, Пуровский, Северный (Антипаюта) и Полярный (Тамбей) рыбзаводы. Активно и эффективно действовал Салехардский консервный комбинат.

18. Трудящимся города Салехарда // Красный Север. № 96 (1666). 30 июля 1941 г. С. 1.

19. Решения партии и правительства по хозяйственным вопросам. М., 1968. Т. 3. С. 61–64.

Положение отрасли, однако, осложнялось дефицитом материалов, из-за чего рабочие и рыбаки должны были находить выход из постоянно возникавших сложных ситуаций, проявляя при этом немалую изобретательность. Сети делали из обыкновенных ниток, имевшихся в домашнем обиходе, веревки – из строительной пакли, коры, осоки. В 1943 г., когда на Салехардском комбинате закончились запасы баночной жести, рабочие под руководством Ф. Г. Первушина восстановили 14 т жести из отходов. Когда же возникли проблемы с сырьём для самих консервов, начальник цеха Ф. К. Пашин предложил способ приготовления белого соуса<sup>20</sup>.

Не лучшим образом обстояло дело и с самими судами – как рыболовецкими, так и грузовыми. К 1944 г. половина добычи рыбы приходилась на морскую зону, а Ямальский трест не имел морского рейдового флота. Катера, машины, оборудование настолько устарели, что требовали не ремонта, а полной замены<sup>21</sup>.

Чрезвычайно острой проблемой стала нехватка рабочих рук. Мужчины – рыбаки и рабочие уходили на фронт, и в тылу, на предприятиях, в колхозах, рыболовецких артелях их должны были заменять женщины и дети. В фонде Ямало-Ненецкого окружного Совета депутатов трудящихся сохранились интересные документы о «мобилизации учащихся школ и техникумов на рыбодобычу, рыбообработку и сельхозработы»<sup>22</sup>.

Материалы о самоотверженном труде женщин и детей по добыче рыбы буквально с первых месяцев войны публиковала местная пресса. Так, уже в конце июля газета «Красный Север» опубликовала заметку «На смену уходящим», в которой сообщалось о том, что работницы одного из рыбзаводов «ушли на лов и вместе с мужчинами выполняют теперь все работы по рыбодобыче»<sup>23</sup>. В сентябре 1941 г. газета рассказала о самоотверженном поступке работницы Тазовского рыбзавода Русановой, которая, чтобы спасти зацепившийся за корягу невод, бросилась в холодную воду<sup>24</sup>, и об учащих Ярсалинской неполной средней школы, использовавших «свободное от учёбы время для лова рыбы»<sup>25</sup>.

20. Прибыльский Ю. П. Рыбное хозяйство Обь-Иртышья в XX веке. М., 2008. С. 114.

21. История Ямала в 2 т. Екатеринбург, 2010. Т. II. Ямал современный. Кн. 1. У истоков модернизации. С. 288.

22. ГАЯНАО. Ф. 3. Оп. 1. Ед. хр. 57. 214 л.

23. Иванов Г. На смену уходящим // Красный Север. № 96 (1666). 30 июля 1941 г. С. 1.

24. Фёдоров А. Самоотверженный поступок // Красный Север. № 114 (1684). 10 сентября 1941 г. С. 1.

25. Михайлов Ф. Юные рыбаки // Красный Север. № 126 (1696). 25 сентября 1941 г. С. 2.

Яркое представление о напряженной работе в тылу дают документы отдельных предприятий. Так, в фонде Салехардского рыбоконсервного комбината (Ф. 10)<sup>26</sup> сохранились направленные в его адрес приказы и указания Ямалгосрыбтреста, в том числе относительно организации весенне-летней путины, промфинплан комбината и отчёты о его выполнении, сводки, расчётные таблицы, диаграммы о выполнении норм выработки и стахановском движении на комбинате, годовые бухгалтерские отчёты и др. В ГАЯНАО имеется также фонд Тазовского рыбного завода, который находился в подчинении Сибирского территориального производственного управления рыбной промышленности (Сибупррыбпром), но он, к сожалению, очень невелик – три единицы хранения<sup>27</sup>.

Достаточно обширен и разнообразен по составу фонд Ямало-Ненецкого объединения рыбной промышленности Сибирского территориального производственного управления рыбной промышленности. Он включает 226 единиц хранения, среди которых: докладная записка управляющего трестом заместителю народного комиссара рыбной промышленности СССР «О мероприятиях по вывозу рыбопродукции в навигацию 1944 г.», акты по внедрению рационализаторских предложений трудящихся, документы о состоянии трудовых ресурсов, в том числе о распределении по рыбзаводам округа эвакуированных лиц<sup>28</sup>.

Добыча рыбы стала ведущей отраслью в хозяйстве округа в годы войны. По справедливому заключению современных исследователей, развитие одной рыбной отрасли «нередко осуществлялось волевыми методами, без достаточного экономического обоснования, без учёта интересов и потребностей комплексного хозяйства Севера...»<sup>29</sup>, зачастую в ущерб оленеводству и добыче пушнины<sup>30</sup>. С другой стороны, заготовленные в округе рыба и рыбные продукты стали существенным вкладом в дело снабжения армии и населения.

Серьёзные трудности были связаны с транспортировкой, ввозом и вывозом грузов, а также с их перевозкой на территории округа. В современном исследовании по истории Ямала отмечается: «Железнодорожного транспорта не было... также отсутствовали

26. ГАЯНАО. Ф. 10. Оп. 1. 46 ед. хр.

27. Там же. Ф. 253. Оп. 1. 3 ед. хр.

28. Там же. Ф. 264. Оп. 1. 226 ед. хр.

29. Прибыльский Ю. П., Загороднюк Н. И. Война и Север: Российский Север в 1941–1945 гг. Тобольск, 2005. С. 92.

30. История Ямала в 2 т. Екатеринбург, 2010. Т. II. Ямал современный. Кн. 1. У истоков модернизации. С. 290–291.

и сухопутные дороги. Состояние транспортной инфраструктуры в округе можно охарактеризовать как чрезвычайно бедное и тяжёлое. <...> При таких условиях перевозить на дальние расстояния на оленях или собаках объёмные грузы было невозможно. <...> Колоссальное значение имел, а фактически монопольное положение в обеспечении жизнедеятельности округа занимал водный транспорт – речной и морской»<sup>31</sup>.

Перевозку грузов осуществляли транспортные суда Ямальского рыбтреста и Нижне-Иртышского речного пароходства. К сожалению, фонд Управления транспортного флота Ямальского государственного рыбопромышленного треста в ГАЯНАО (Ф. 237) содержит всего два документа<sup>32</sup>. Значительный интерес представляют документы, связанные с деятельностью Нижне-Иртышского пароходства, в том числе фонд Салехардской пристани (правда, тоже небольшой по объёму)<sup>33</sup> и Салехардского технического участка названного пароходства<sup>34</sup>.

Яркое представление о том, в каких тяжелейших условиях приходилось работать труженикам округа, рыбакам, командам речных судов, даёт докладная записка исполнительного комитета окружного Совета депутатов трудящихся на имя заместителя председателя Совнаркома А. И. Микояна, датированная 9 октября 1944 г., которая хранится в фонде Салехардского технического участка Нижне-Иртышского пароходства<sup>35</sup>.

Речь в ней идёт о необходимости увеличения флота, предназначенного для обслуживания транспортных нужд в Обской, Тазовской губах и Карском море. В первой части документа приведены статистические сведения о добыче и обработке рыбы предприятиями, подчиненными Ямальскому госрыбтресту. Среди прочего в записке содержатся планы вылова рыбы на 1944 г. Новопортовским, Северным, Ыдоямским, Тазовским, Пуровским, Красноселькупским рыбными заводами, сведения о деятельности Красноселькупской и Тазовской моторно-рыболовецких станций.

«В районах Обской, Тазовской и Ыдоямской губы, – сообщала “Записка”, – проживает 19 000 человек, имеется 48 колхозов, 5 рыбзаводов с планом вылова рыбы в 127 000 центнеров, консервный за-

31. История Ямала в 2 т. Екатеринбург, 2010. Т. II. Ямал современный. Кн. 1. У истоков модернизации. С. 283.

32. ГАЯНАО. Ф. 237. Оп. 1. 2 ед. хр.

33. Там же. Ф. 45. Оп. 1. 5 ед. хр.

34. Там же. Ф. 85. Оп. 1. 16 ед. хр.

35. Там же. Ед. хр. 13. Л. 76–80.

вод; хорошо развито оленеводство (имеется около 10 000 голов оленей), заготавливается пушнина, мехового сырья и т. п. на 5–6 млн руб. ежегодно»<sup>36</sup>.

Далее, однако, составители документа отмечали, что значительная часть произведённой продукции не достигает потребителя из-за проблем с транспортом. «В связи с недостатком флота, – гласила записка, – ежегодно не вывозятся тысячи тонн рыбы из Пуровского и Тазовского рыбзаводов. Из Пуровского и Тазовского районов в 1943 г. не было вывезено около 2000 т рыбы, часть которой лежит по 2–3 года и приходит в негодность»<sup>37</sup>.

Сложившаяся ситуация объяснялась в документе нехваткой судов и их устаревшей конструкцией. Составители указывали также на многочисленные аварии, причину которых видели в низком качестве самих судов. «Многолетняя практика, – отмечалось в “Записке”, – показывает, что деревянные суда в Обской и Тазовской губе гибнут. С этой стороны характерно, что такие железные суда, как лихтер № 4 “Ямал”, работают в Обской губе много лет и не имели ни одной аварии»<sup>38</sup>. Конечно, кардинально обновить транспортный флот в условиях войны было невозможно, но посильные меры были приняты.

В целом разнообразные документы ГАЯНАО позволяют рассмотреть многие важные аспекты жизни и деятельности тыловых предприятий, колхозов, общественных организаций, сделать выводы о вкладе населения округа в победу над врагом как на фронте, так и в тылу.

36. Там же. Л. 76.

37. Там же. Л. 77.

38. Там же.

А. В. ПЛАТОНОВ

## Защита морских коммуникаций в Арктике в ходе Великой Отечественной войны

В 1930-е гг. на всех уровнях военного и государственного руководства имела место недооценка значения морских путей в Заполярье. Она вытекала в основном из отсутствия здесь ясных перспектив по народно-хозяйственным перевозкам.

В то время в морях Советской Арктики преобладал малый каботаж, ни в коей мере не являвшийся критичным для экономики страны. Прежде всего – это перевозки в интересах поддержания жизнедеятельности поморских посёлков на побережье, а также уже довольно многочисленных к тому времени полярных станций. Ещё из устья Печоры и Енисея в Архангельск перевозился уголь, который в основном и потреблялся в этом регионе. Достаточно показательны следующие цифры. В 1941 г. в Арктику завезли 83,6 тыс. т грузов, а из Арктики вывезли 190,9 тыс. т.

Правда, справедливости ради надо отметить, что именно в 1939–1941 гг. появились все признаки устойчивого роста регулярных морских экономических перевозок. Именно по результатам навигации 1939 г. заговорили о коммерческой целесообразности некоторых маршрутов. Например, в 1940 г. Дудинку посетило 14, а Игарку – 17 морских судов, что заметно превышало предыдущую навигацию. В 1941 г. сквозной переход Северным морским путём совершили пять транспортов, хотя в предыдущую навигацию – только два.

И всё-таки доля Арктического региона в бурно развивающейся экономике Советского Союза оставалась ничтожной. Да, огромный потенциал; да, многообещающие перспективы, но... всё это не первоочередное. А тут ещё почти все строящиеся промышленные объекты арктической Сибири имели альтернативные морскому речные пути снабжения, более традиционные и зачастую более дешёвые. Вот и получилось, что Северный морской путь не являлся на тот момент стратегическим в экономическом и, как следствие, военном отношении.

В результате вышеизложенного вопросами защиты морских сообщений в условиях Севера теоретически и практически занимались

слабо. В конце концов, кого должны волновать перевозки морем? Если речь идёт о народно-хозяйственных перевозках, то соответствующие наркоматы; если речь идёт о снабжении войск, то Генеральный штаб РККА... Они и должны через правительство «озадачивать» флот. В данном случае никому ничего не было нужно. Поэтому неготовность Северного флота – как материальная, так и по направленности боевой подготовки – к защите своих морских путей удивлять не должна. Задача такая не ставилась!

Получается, что в какой-то мере защита внутренних коммуникаций оказалась задачей несколько неожиданной, по крайней мере по объёму. Ещё более неожиданным стало то, что пришлось защищать Северный морской путь. Транспортные потребности военной экономики страны в Арктике и возможности действий противника в этих районах в полном объёме выявились только в ходе войны.

Дело в том, что воздействие противника на Северный морской путь от Карских Ворот и до Берингова пролива считалось практически невозможным. Одной из причин такой уверенности являлись неоднократные заявления представителей ГУСМП, что плавать там могут если не ледоколы, то только ледокольные пароходы во главе с полярными капитанами, как они сами, а таких у немцев нет.

Отчасти именно по этой причине в 1930-е гг. личный состав Северного флота практически не изучал арктические районы, не осваивал специфические для них условия плавания. Отсутствие на флоте кадров, знакомых с плаванием во льдах и соответственно подготовленных для действий в Арктике, ощущалось в течение всей войны. В предвоенные годы не велось никакой подготовки в части оборудования театра для возможного развёртывания и базирования кораблей и авиации флота. Наряду с недостатком сил, особенно в первые годы войны, это существенно снижало объективно имевшиеся у нашей страны преимущества: владение побережьем данного полузакрытого морского района, многолетний опыт полярных плаваний и наличие мощного ледокольного флота.

Некоторые вопросы, связанные с подготовкой, оборудованием и использованием Северного морского пути, должны были получить своё разрешение с созданием ещё до начала войны в Главном морском штабе в Москве Северного (Полярного) отдела. Однако начавшиеся военные действия первоначально отвлекли внимание от этого региона, дальнейшее же развёртывание событий потребовало уже не подготовительных мероприятий, а активного противодействия противнику.

Действительно, несмотря на то что число судов, принимавших участие в арктических перевозках, с началом войны несколько сократилось, в последующие навигации оно непрерывно росло.

Наряду с объективным ростом объёмов завозимых в Арктику и вывозимых оттуда грузов, росли транзитные перевозки. Северный морской путь из Архангельска в США был короче и безопаснее, чем через Атлантику. К тому же он ненамного, но снижал нагрузку на Транссибирскую железную дорогу, хотя бы по так называемым тяжеловесам. Кроме этого, с навигации 1943 г. стали сравнительно высокими объёмы перевозок внутри Арктического бассейна, прежде всего между устьями сибирских рек, которые являлись естественными дорогами в глубь страны, менее загруженными по сравнению с сухопутными. Так что во время навигации судоходство в западном секторе Северного морского пути, особенно в Карском море, оказалось сравнительно интенсивным: имелось на что нападать и, естественно, что защищать.

Наиболее эффективно на нашей арктической коммуникации немцы использовали подводные лодки, которые в отдельные периоды создавали серьёзную напряжённость в обстановке на трассе Север-

**Таблица 1.** Участие судов в арктических навигациях

Предназначение судов	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Ледоколы	5	5	6	6	7	9
Транспорты (в том числе к западу от меридиана р. Енисей)	48 (22)	41 (10)	37 (6)	36 (2)	47 (12)	86 (21)
Рыбопромысловые суда и суда других ведомств	5	–	–	–	–	12
Гису (ГУСМП) и суда ААНИИ	16	17	7	8	9	15
Всего	74	63	50	50	63	122

**Таблица 2.** Морские арктические перевозки в годы войны (тыс. т)

Год	Ввоз в Арктику	Вывоз из Арктики	Междупортовые перевозки	Транзитные перевозки	Всего
1941	83,6	190,9	28,7	–	303,2
1942	63,9	68,6	6,2	0,3	139,0
1943	103,5	75,3	37,7	1,0	217,5
1944	128,4	77,4	38,1	4,9	248,8
1945	149,9	93,4	34,9	6,0	284,2

ного морского пути. Например, на советских морских коммуникациях в восточной части Баренцева и в Карском морях немцы выставили 28 активных минных заграждений, из которых 24 – подводными лодками, причём все мины были неконтактные. На них подорвались и погибли три судна, сторожевой корабль и тральщик. Учитывая отсутствие «противоядия» против неконтактных мин в навигацию 1942 г., последствия могли наступить тяжелейшие. Хотя и в навигацию следующего, 1943 г. основанием для траления в том или ином районе являлись самовзрывы магнитных мин во время магнитных бурь и подрывы кораблей, т. е. мины сначала проявляли себя сами, а уж потом туда приходили тральщики. И не факт, что они находили остальные мины заграждений.

Опять же отчасти помогли промахи противника, точнее, несоблюдение им одного из основополагающих принципов военного искусства: концентрации сил и средств на главном направлении. По-видимому, Северный морской путь германское командование таковым не считало.

Ещё 16 различных целей германские подлодки потопили торпедами и артиллерией. Что касается конкретно Карского моря, там немцы, кроме всего, обстреливали советские полярные станции, оборудовали свои автоматические гидрометеорологические станции и даже создали как минимум один пункт снабжения топливом разведывательных гидросамолётов.

Хотя противнику не удалось добиться решающих успехов и нарушить наши арктические коммуникации, в некоторые периоды противодействие его подводным лодкам оказывалось недостаточным, а в 1943 г. в связи с подводной угрозой пришлось даже досрочно прервать навигацию, оставив на зимовку в Арктике значительное число транспортов.

**Таблица 3.** Уничтожено (обнаружено) мин в 1943 г.

Район	Подрывы судов	Самовзрывы	Траление и бомбометание	Всего
Губа Белушья	–	8	9	17
Югорский Шар	2	–	12	14
Маточкин Шар	–	4	–	4
Диксон	–	5	31	36
Енисейский залив	1	–	–	1
Всего	3	17	52	72

**Таблица 4.** Деятельность германских подлодок в Карском море в 1942–1944 гг.

Подлодка	Сроки походов	Содержание действий
<b>1942 г.</b>		
U-255	4.08–9.09	21.08 прибыла в р-н м. Желания, 25.08 обстреляла полярную станцию на мысе. Находилась в сев. части моря до 7.09
U-601	9.08–20.09	19.08 имела рандеву с крт <i>Admiral Scheer</i> в районе м. Желания, после чего проследовала в Карское море, 24.08 в р-не о. Вилькицкого потопила тр «Куйбышев» и шедший у него на буксире бук. «Медвежонок»
U-251	14.08–13.09	20.08 вошла в Карское море и в тот же день имела рандеву с крт <i>Admiral Scheer</i> . До 7.09 патрулировала в р-не Диксон – о. Белый, затем до 10.09 в сев. части моря. 8.09 обстреляла полярную станцию на о. Уединения
<b>1943 г.</b>		
U-255	20.07–17.09	27.07 потопила гису «Академик Шокальский», 1.08 основала пункт базирования гидросамолёта в бух. Спорый Наволок (полёты 5, 6, 7 и 11.08). В начале сентября после потери самолёта вела разведку на трассе СМП
U-711	22.07–30.09	Входила в состав группы «Викинг». Действовала на трассе СМП вост. Диксона. 18.09 обстреляла полярную станцию на о. Правды, 24.09 – в зал. Благополучия
U-302	30.07–25.09	Входила в состав группы «Викинг». Действовала на трассе СМП вост. Диксона. 28.08 потопила в р-не о. Мона тр «Диксон»
U-601	30.07–27.08	22.08 принимала участие в основании авт. метеостанции в р-не м. Пинегина на Новой Земле, вывезла экипаж разбившегося гидросамолёта
U-354	4.08–22.09	Входила в состав группы «Викинг». Действовала на трассе СМП вост. Диксона. 27.08 дважды безрезультатно атаковала КОН с тр «Диксон»
U-625	7–20.08	Входила в состав группы «Дахс». 13.08 выставила МЗ ОМУ-97 у вост. входа в пролив Югорский Шар. 25.08.43 подорвалось на двух минах и погибло сс «Шквал»
U-639	12.8 – 30.08, потоплена	Входила в состав группы «Дахс». 21.08 выставила МЗ ОМУ-98 в Обской губе. 30.08 потоплена в р-не м. Желания советской пл С-101
U-636	14–30.08	Входила в состав группы «Дахс». 28.08 выставила МЗ ОМУ-101 в Енисейском зал. 6.09.43 подорвался на mine и погиб транспорт «Тбилиси»
U-703	14.08–10.10	22.08 принимала участие в основании авт. метеостанции в р-не м. Пинегина на Новой Земле, с конца сентября действовала на трассе СМП. 1.10 произвела одну безуспешную и одну успешную (потоплен тр «Сергей Киров») атаки по КОН ВА-18
U-629	25.08–17.09	Входила в состав группы «Дахс». 5.09 выставила МЗ ОМУ-99 в р-не Амдермы
U-601	15.09–8.10	Входила в состав группы «Дахс». 23.09 выставила МЗ ОМУ-103 у Диксона, с конца сентября действовала на трассе СМП, 1.10 безуспешно атаковала зн «Мурман» из состава КОН ВА-18

Подлодка	Сроки походов	Содержание действий
U-960	15.09–8.10	Входила в состав группы «Дахс». 23.09 выставила МЗ ОМУ-104 в р-не Диксона. С конца сентября действовала на трассе СМП. 30.09 потопила тр «Архангельск», 1.10 – тц Т-896 из состава КОН ВА-18
<b>1944 г.</b>		
U-278	2.08–3.10	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 9.09 уничтожила оставленную советскую метеостанцию. В середине сентября перешла для действий в Баренцевом море
U-362	2.08 – 5.09, потоплена	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 5.09 потоплена тц Т-116
U-365	5–25.08	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 12.08 потопила в р-не о. Белый тр «Марина Раскова», тц Т-114 и Т-118 из состава КОН БД-5. В начале второй декады августа перешла для действий в Баренцевом море
U-711	2–19.08	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП
U-711	7.09–4.10	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 21.09 безуспешно атаковала суда КОН ВД-1. 25.09 приняла участие в уничтожении полярной станции на м. Стерлигова
U-739	2.08–3.10	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 22.09 безуспешно атаковала суда КОН ВД-1. 24.09 потопила в р-не о. Скотт-Гансена тц Т-120. 25.09 приняла участие в уничтожении полярной станции на м. Стерлигова
U-957	23.07–3.09	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 26.08 потопила в р-не о. Белуха сс «Норд»
U-957	7.09–3.10	Действовала в составе группы «Граиф» на трассе СМП. 22.09 безуспешно атаковала суда КОН ВД-1. 23.09 потопила в р-не о. Кравкова СКР-29. 25.09 приняла участие в уничтожении полярной станции на м. Стерлигова

Направление в 1942 г. тяжёлого крейсера *Admiral Scheer* в Карское море явилось отдельным эпизодом и не принесло сколько-нибудь существенных результатов. Главная причина – отсутствие заблаговременной и целеустремлённой разведки, а также явные ошибки в ходе подготовки и проведения операции. Это отсутствие второго бортового гидросамолёта, ошибки в определении элементов движения Третьего арктического конвоя, «раскрытие» рейдера во время вынужденного боя с «Сибиряковым», затягивание с ударом по Диксону, да и сами действия вокруг него. Однако немаловажным фактором являлось сопротивление как моряков «Сибирякова», так и гарнизона Диксона. Именно огонь, прежде всего двухорудийной 152-мм береговой батареи под командованием лейтенанта Н. М. Корнякова и мобилизованного



сторожевого корабля «Дежнёв» под командованием старпома старшего лейтенанта С. А. Кротова, не позволил командиру *Admiral Scheer* высадить десант в составе 180 человек.

К сожалению, до похода в Карское море тяжёлого крейсера *Admiral Scheer* никакие увещания, как со стороны командования Беломорской флотилии в адрес руководства ГУСМП и штаба флота, так и со стороны командования Северного флота в адрес Москвы, ни к чему реально не приводили. С одной стороны, ни ГУСМП, ни другие ведомства, имевшие интересы в Карском море и в прилегающих районах, не верили в реальность угрозы со стороны германских ВМС. С другой стороны, Северный флот имел очень ограниченные возможности для оказания помощи созданной 22 августа 1942 г. Новоземельской военно-морской базе.

Защита внутренних морских коммуникаций в условиях Северного морского театра имела свою специфику. Например, прохождение союзных полярных конвоев являлось разовым действием, т. е. по сути имел место ряд конвойных операций с чётко обозначенным началом и окончанием, между которыми существовали сравнительно большие промежутки времени для подготовки сил. Что касается внутренних морских путей, в зоне ответственности флота одновременно могло находиться несколько конвоев, кроме этого, многие суда совершали переходы самостоятельно. Последнее в условиях Заполярья являлось неизбежным в силу полного отсутствия альтернативных путей сообщения, а также огромного размера региона.

В первые 10 дней войны суда осуществляли переходы вообще без охранения, но противник бездействовал, и потерь мы не несли. В начале июля 1941 г. систему конвоев с воинскими грузами ввели в Баренцевом море, в августе для воинских перевозок и в Белом море. В процентном отношении количество судов в составе конвоев колебалось на Белом море по месяцам 1941 г. от 15 до 49,5%, в среднем в течение военного полугодия – 28,4%, на Баренцевом море – в среднем 44%. Конвоирование судов с народно-хозяйственными грузами в этот период применялось только в районах, не контролируемых силами Северного флота. Однако, с одной стороны, в 1941 г. под охраной боевых кораблей прошло лишь около 41% судов. С другой стороны, львиная доля самих боевых кораблей представляла собой отмобилизованные «рыбацкие траулеры», по своему боевому потенциалу мало чем отличавшиеся от охраняемых судов, тем более в борьбе с подводными лодками. Да что там бывшие «рыбаки», даже советские эсминцы не все имели шумопеленгаторы!

В конвоях 1941 г., как правило, на один-два транспорта приходилось такое же количество кораблей охранения. Малочисленность судов в конвоях объяснялась двумя причинами. Во-первых, не хватало кораблей охранения как таковых. Вспомним случай с потоплением 13 июля 1941 г. германскими эсминцами двух судов ЭПРОН, тогда они шли в охранении всего одного сторожевого корабля типа РТ. Во-вторых, при таких «мощных» силах охранения встреча с противником почти наверняка могла привести к полному разгрому конвоя, и в этой ситуации мы рисковали не более чем одним-двумя транспортом. Только на коммуникации Архангельск – Мурманск имели место несколько конвоев, в составе которых шло четыре-восемь транспортов.

В 1942 г. одиночные переходы судов осуществлялись гораздо реже. Охват конвоями больших транспортов приближался к 100%, судов малого тоннажа и вспомогательных – к 70–80%, но в Карском море система конвоирования продолжала отсутствовать. Тем временем противник, убедившись в провале планов молниеносной войны, начиная с 1942 г. развил активность в советском секторе Арктики, распространив свои действия на востоке до пролива Вилькицкого. Однако немцы до конца не осознали значение Северного морского пути, а главное – его уязвимость. Германское командование, выделяя для действий в Карском море недостаточное количество сил и менее того, что могло бы выделить, не стремилось получить однозначный

**Таблица 5.** Внутренние конвои на Северном морском театре

Проведено	1941 г.	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.	Всего
Конвоев	135	427	432	407	70	1471
Транспортов в них	260	650	796	707	155	2568
Общее количество переходов судов, в том числе без конвоев	639	697	872	838	197	3243
Доля судов в конвоях, %	40,7	93,3	91,3	84,4	78,7	79,2
Общее число выходов кораблей для охранения конвоев, из них:	198	642	802	1481	494	3617
Эсминцы	21	17	107	241	92	478
Сторожевые корабли	85	185	213	169	11	663
Тральщики	45	248	242	530	44	1109
Большие охотники	–	–	–	347	201	548
Сторожевые катера	24	140	183	129	68	544
Другие корабли	23	52	57	65	78	275

результат. Если бы перед командованием кригсмарине поставили задачу парализовать Северный морской путь в 1942 г., оно бы это сделало. К счастью, такую задачу не поставили, а германские адмиралы не очень-то любили сами себе их придумывать. Однако даже эта не критичная для функционирования морских путей деятельность германских ВМС заставила руководство прежде всего Севморпути, а также других заинтересованных гражданских наркоматов осознать всю тяжесть возможных последствий. И наконец, в 1943–1944 гг. систему конвоев распространили на Карское море.

Совершенствование системы конвоев шло по нескольким направлениям, но основным из них, вследствие медленного поступления и освоения новой техники, стало чисто механическое увеличение кораблей охранения на один транспорт в составе конвоя. Соотношение транспортов и кораблей охранения по годам в среднем выглядит следующим образом: в 1941 г. на один транспорт приходилось 0,7 корабля, в 1942 г. – 1 ед., в 1943 г. – 1,1 ед., в 1944 г. – 2 ед., в 1945 г. – 3 ед. Вспомним, что в союзных конвоях данный показатель не превышал 0,7 при не меньшей эффективности. Это хорошая иллюстрация того, как качество влияет на количество. Правда, с 1943 г. началось заметное качественное улучшение советских эскортных кораблей, в основном за счёт американских тральщиков типа АМ и больших охотников типа БО-1. Но их боевые средства, прежде всего радиоэлектронное вооружение, осваивались личным составом медленно, и реальный прирост эффективности мы стали ощущать только во второй половине 1944 г.

С получением сравнительно большого количества современных для того времени кораблей и самолётов в 1944 г. наконец-то мы смогли отойти от «линейной тактики» в конвойных действиях. Дело в том, что в 1941–1942 гг. малочисленные корабли охранения просто занимали позиции на курсовых углах охраняемых судов 40°–50°, на удалении 6–8 кб. Считалось, что указанные позиции – это те, которые постараются занять подлодки противника для пуска своих торпед. Таким образом, мы имели чисто противолодочный ордер, что вполне соответствовало основной угрозе к востоку от Иоканки. Правда, в случае налёта авиации корабли почти ничем помочь охраняемому транспорту не могли, если, конечно, атакующий самолёт не пролетал прямо над эскортным кораблём. При имевшемся количестве боевых единиц и их зенитном вооружении, чаще всего состоявшем из пары 45-мм орудий и нескольких пулемётов, для ПВО транспорта кораблям требовалось прижиматься к нему на 1–2 кб.

В 1943 г. несколько наиболее ценных конвоев впервые получили круговое охранение, а также воздушное противолодочное в виде гидросамолёта МБР-2, галсирующего впереди по курсу конвоя. В целях ПВО стали привлекать истребители, они барражировали над судами. Правда, командир конвоя чаще всего связи с самолётами не имел, они действовали по заданию, полученному ещё на аэродроме. Впрочем, из соображений скрытности он и не стремился по радио управлять авиацией. Но пока всё это касалось буквально нескольких конвоев, например, АБ-55 по выводу из Арктики линейных ледоколов. С 1943 г. стали планировать некоторые меры, понижающие вероятность встречи с силами противника, например, выбор времени и маршрутов перехода в условиях плохой погоды и во льдах, изменение курса конвоя при обнаружении подводных лодок и плавающих мин на его пути и т. д.

В 1944 г. круговое охранение судов, включение в походный порядок противолодочного самолёта и истребительной авиации становятся нормой для большинства арктических конвоев. Наиболее ценные конвои в 1944 г. имели несколько линий охранения. При этом корабли внешнего кольца «занимали» потенциальные позиции подлодок противника, а внутреннего – при необходимости могли прикрыть охраняемые суда своими зенитными огневыми средствами.

В 1941–1942 гг. наибольшее распространение получило частичное конвоирование, когда корабли сопровождали суда только на наиболее опасных участках маршрута, например, между Кольским заливом и Иоканкой, а далее суда следовали самостоятельно. Затем стали применять сменное конвоирование, когда суда сопровождали корабли различных военно-морских баз каждые в своей операционной зоне. Только с 1943 г. основным стало сквозное конвоирование, т. е. когда одни и те же корабли вели суда от порта отправления до порта назначения. В 1944 г. наряду со сквозным конвоированием применялось и сменное, когда в операционной зоне каждой военно-морской базы её корабли увеличивали силы охранения конвоя, осуществлявшие сквозное конвоирование. В 1945 г. в походном порядке конвоев появились, хоть и в зачаточном виде, корабельные поисково-ударные группы.

Переходы и обеспечение конвоев в основном осуществлялись в порядке повседневной деятельности, хотя проводку каждого конвоя можно рассматривать как отдельную конвойную операцию. Командование небольшими конвоями возлагалось на командира одного из эскортных кораблей, переходы более важных поручались

командирам дивизионов, флагманским специалистам, а в 1943–1945 гг. – командирам и начальникам штабов соединений флота и военно-морских баз.

Проводка и обеспечение наиболее важных арктических конвоев планировались и проводились как операции Беломорской флотилии, когда к их проведению привлекались практически все наличные силы флотилии. Обычно такие операции осуществлялись в начале и конце арктической навигации, что связано с переводом из Архангельска в Арктику ледоколов и транспортов и обратным их возвращением. В 1943–1944 гг. командующим силами в таких операциях назначался командующий флотилией.

Задача обороны западной части Северного морского пути потребовала развёртывания системы базирования кораблей и авиации флота всё дальше на восток, организации охраны отдельных районов и рейдов. В периоды арктической навигации для обеспечения коммуникаций в юго-восточной части Баренцева и в Карском морях выделялась значительная часть кораблей и авиации Беломорской флотилии, в 1944 г. в операционных зонах Карской и Новоземельской ВМБ развернули основной корабельный и авиационный состав флотилии и часть сил Главной базы Северного флота. Данные мероприятия, однако, не всегда упреждали развитие событий и до 1944 г., как правило, являлись ответными на активные действия противника. При этом всю войну, особенно до 1944 г., чувствовался острый недостаток средств борьбы с подводными лодками Германии.

Оборона западной части Северного морского пути потребовала, наряду со значительным количеством современных противолодочных кораблей и самолётов, также организации противоминной обороны, дозорной службы, береговой обороны портов и опорных пунктов, самообороны полярных станций, системы наблюдения и связи, базирования на театре и многих других мероприятий. Несмотря на неудовлетворительную подготовку театра в предвоенный период, активность противника и хронический недостаток сил для обороны арктических районов, Северный морской путь в течение всей войны продолжал действовать и использовался как транспортная магистраль, обеспечивая перевозки военных и народнохозяйственных грузов, связь между Тихоокеанским и Северным морскими театрами.

Отсутствие чёткого разграничения функций между Главным управлением Северного морского пути и ВМФ в части организации использования и защиты арктической коммуникации, учитывая осо-

бенности театра, в ряде случаев усложняло обстановку, вызывало несогласованные действия, взаимные претензии и жалобы в вышестоящие инстанции.

Общие потери Северного флота на внутренних морских сообщениях по различным причинам, в том числе навигационным, за всю войну составили: 16 транспортов, 42 корабля, семь вспомогательных судов и порядка 100 малых плавсредств. Непосредственно от воздействия противника погибло 15 транспортов, 31 корабль, семь вспомогательных судов, 78 малых плавсредств. Если просуммировать вместе транспорты и малые плавсредства, то и тогда их потеря составит 2,9% от 3243 переходов судов на внутренних коммуникациях за всю войну. Но эта цифра некорректная. Во-первых, Северный театр слишком велик, нельзя сравнивать интенсивность воздействия противника на наши суда, например, в Карском море и в Мотовском заливе. Во-вторых, наверняка не все роковые рейсы малых плавсредств в акватории того же Мотовского залива попали в число 3243 переходов.

Из проведённых за время Великой Отечественной войны в составе внутренних конвоев 2568 судов погибло только 11 отечественных и три союзных транспорта, что составляет чуть более 0,5%. Наверное, это и есть наиболее однозначный ответ на вопрос, в какой мере Северный флот справился с защитой своих внутренних коммуникаций в ходе Великой Отечественной войны.

#### Источники:

- Ежеквартальные отчёты соединений Северного флота 1941–1945 гг.: ЦВМА. Ф. 767. Оп. 2.  
Итоговый отчёт о боевой деятельности Северного флота за время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. 1956. Кн. I–V. Оперативный отдел штаба СФ.  
Отчёт о боевой деятельности Беломорской флотилии за период Великой Отечественной войны (15 августа 1941 г. – 15 апреля 1945 г.). Кн. I–IV. Штаб Беломорской флотилии. 1945.  
Отчёт по конвойным операциям Карской ВМБ за навигацию 1944 г. 1945. Штаб КВМБ.  
Отчёт по операции обеспечения перехода кораблей ЭОН-18, ледоколов и транспортов из Арктики в порты Белого и Баренцева морей (с 25 сентября по 1 декабря 1942 г.). Штаб Северного флота. 1943.

Потери боевых кораблей и судов ВМФ, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1959.

Сборник материалов по опыту боевой деятельности Военно-Морских Сил Союза ССР № 38. Разведывательное обеспечение Северного флота в Великую Отечественную войну (1941–1945 гг.). М., 1950.

Сборник материалов по опыту боевой деятельности Военно-Морских Сил Союза ССР № 41. Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и её союзников, понесённых от ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1957.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном морском театре. М., 1950. Вып. 1–8.

#### Литература:

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Военно-исторический очерк. М., 1959. Т. I. Северный флот / Под общ. ред. адмирала Л. А. Владимирского.

Киреев И. А. Влияние миннозаградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. М., 1948. Ч. 1. Северный театр.

Сендик И. М. Боевые действия флотов в Арктике. М., 1966.

Т. А. ПОЛОВНИКОВА

## Штрихи военной биографии Н. П. Египко

Мне посчастливилось застать Николая Павловича Египко, участника северных конвоев, в здравом уме и твёрдой памяти и разговаривать с ним на разные темы, в том числе и о его очень необычной биографии. Я всего лишь член семьи Николая Павловича: являюсь женой его старшего сына, Владимира Николаевича. Николай Павлович стал писать мемуары, обращаясь к своей памяти и собственным дневникам, которые при возможности вёл на разных этапах жизни. Свою будущую книгу он посвятил 40-летию победы над фашизмом.

В июле 1985 г. он ушёл из жизни. А после этого была очень непростая история публикации его мемуаров. Рукопись долгое время находилась в Москве, в «Воениздате», где сокращали «неудобные» для того времени факты; потом началась перестройка, и подобные мемуары перестали интересовать издателей и читателей.

Наконец в 2012 г. при финансовой помощи Морского собрания Санкт-Петербурга была выпущена книга воспоминаний ветерана-подводника Николая Павловича Египко «Мои меридианы»<sup>1</sup>.

Николай Павлович Египко родился 9 ноября 1903 г. в г. Николаеве, в семье потомственного рабочего-судостроителя; закончил среднюю школу, некоторое время работал на Судостроительном заводе им. Марти, участвовал в Гражданской войне, в 1927 г. поступил в Высшее военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. Подводник-новатор, командир подводных лодок республиканского Народного фронта Испании в борьбе против фашизма, участник Советско-финляндской и Великой Отечественной войн, начальник Высшего военно-морского училища подводного плавания им. Ленинского комсомола – таковы основные этапы его жизненного пути (рис. 1–3).

После окончания училища в 1932 г. был отправлен служить на Тихий океан, где в то время начинался Тихоокеанский флот (рис. 4).

Будучи командиром подводной лодки Щ-117, в одном из первых автономных плаваний увеличил срок автономности вдвое, за что весь

1. Египко Н. П. Мои меридианы. Воспоминания ветерана-подводника. СПб., 2012.

экипаж был награждён орденами. Это был первый в Советском Союзе полностью орденосный экипаж подводной лодки (рис. 5, 6).

Особой вехой в биографии Николая Павловича Египко стало участие в военных действиях во время франкистского мятежа в Испании. Его переход из французского порта Сен-Назер через Гибралтар в испанский порт Картахену без компасов, акустики, перископов вызвал восхищение у всей республиканской Испании. Испания стала той страной, где Николай Павлович впервые встретился с фашизмом (рис. 7–12).

Советско-финляндскую войну и Великую Отечественную Н. П. Египко встретил в должности командира бригады подводных лодок Балтийского флота. Участвовал в Таллинском переходе, был контужен. Лодка, на которой он шёл на капитанском мостике, была подорвана на mine, и Египко взрывной волной выбросило в море, где его в бессознательном состоянии подобрал катер.

В октябре 1941 г. нарком ВМФ назначил его военным наблюдателем в аппарат советского атташе в Великобритании (рис. 13, 14).

Проводки северных конвоев представляли собой одну из опасных и трудных операций английского флота во время Второй мировой войны. Николай Павлович лично участвовал в проводке северных конвоев PQ-12, PQ-13, PQ-15, PQ-16 и печально известного конвоя PQ-17 на линкоре «Дьюк оф Йорк» под флагом флота Метрополии (рис. 15, 16).

В своих мемуарах Николай Павлович писал: «История поражения конвоя PQ-17 напомнила мне наш Таллинский переход кораблей в Кронштадт. И в том и в другом случае корабли основного охранения покидали тихоходные и плохо вооружённые корабли с грузами и людьми. Английский флот – из-за боязни крупных надводных кораблей немцев, в частности, линкора “Тирпиц”, а у нас – из-за боязни потерять корабли боевого ядра флота и понести за это соответствующее наказание. Как конвой PQ-17, так и Таллинский переход остались чёрными пятнами в истории Великой Отечественной войны».

Египко при проводке конвоев лично находился на английских кораблях вместе с английской командой, посещал многие базы флота Метрополии, часто общался с командующим флотом – адмиралом Джоном Тови; посещал многие порты и базы: Скапа-Флоу, Инвернес, Розайт, Гринок. В Исландии корабли часто стояли на рейде в Рейкьявике, были рейсы в США и Канаду.

При назначении Николая Павловича Египко военным наблюдателем в аппарат советского атташе в Великобритании у него состоялся разговор с наркомом Военно-морского флота Николаем

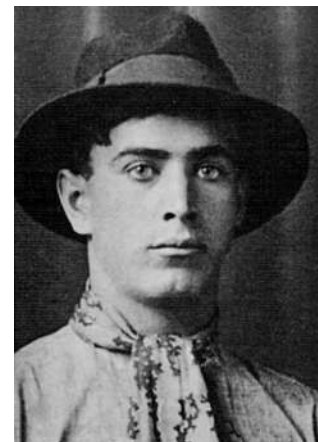


Рис. 1. Н. П. Египко перед поступлением в училище. Николаев, 1926 г.



Рис. 2. Н. П. Египко – курсант Высшего военно-морского училища им. М. В. Фрунзе. Ленинград, 1927 г.



Рис. 3. В Осло (Норвегия), 1928 г. (на снимке Н. П. Египко – 2-й справа)



Рис. 4. На вручении ордена Ленина. Владивосток, 1935 г.



Рис. 6. Подводники Тихоокеанского флота, награждённые орденами Советского Союза. Газета «Красная звезда», 1936 г.



Рис. 5. Стахановский дозор. Тихоокеанский флот – первый полностью орденосный экипаж п/л Щ-117. Командир – Н. П. Египко. Февраль 1936 г.



Рис. 7. Повторная грамота «О присвоении звания Героя Советского Союза», выданная в 1945 г. Первая ушла на дно Балтийского моря во время Таллинского перехода в 1941 г.

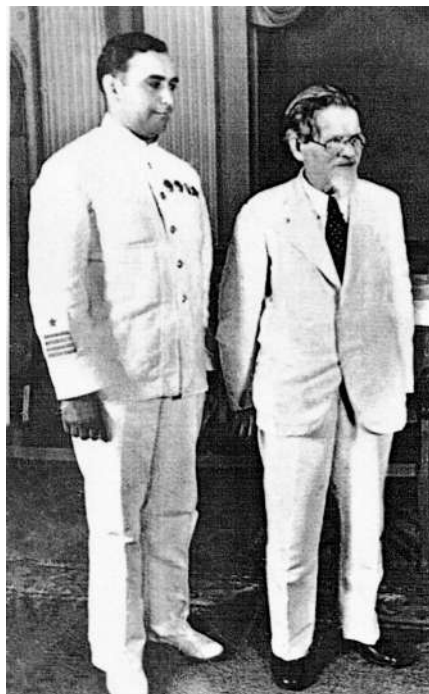


Рис. 8. Присвоение звания «Герой Советского Союза». Москва, Кремль, 1939 г.



Рис. 9. На торжественном приёме в Кремле по случаю присвоения званий «Герой Советского Союза» за подвиги, совершённые при выполнении интернационального долга в Испании



Рис. 10. После Испании – Черноморский флот. С женой у здания музея-панорамы «Оборона Севастополя». Севастополь, 1939 г.



Рис. 11. С сыном уже в Ленинграде. Снимок для газеты «Красная звезда», 1939 г.



Рис. 12. Картина художника Б. Щербакова «Приём военных моряков в Кремле». Слева – Н. П. Египко и Н. Г. Кузнецов. 1 декабря 1940 г.



Рис. 13. Балтийский флот.  
Н. П. Египко – командир бригады  
подводных лодок. Не ранее 1943 г.



Рис. 14. Встреча нового, 1942 г. с английской командой на борту линкора «Ринаун»





Рис. 15. Командующий «Home Fleet» адмирал Джон Тови и Н. П. Египко на борту линкора «Кинг Джордж V». На фотографии – автограф адмирала. 1942 г.



Рис. 16. Замешивание пасхи на борту линкора «Ринаун». Весна 1942 г.

Герасимовичем Кузнецовым, который просил обратить внимание на технические новинки британского флота. Он говорил о необходимости освоения нашим флотом более совершенной радиолокации, гидроакустики, неконтактных магнитных мин и защиты от них.

Пребывание на различных кораблях флота (в том числе и на новейших), профессиональное общение со специалистами давали много новой и интересной информации. Интерес Николая Павловича к новинкам британской техники был замечен, и приставленный к нему английский офицер, лейтенант связи, милый молодой человек, всячески пытался ограничить его контакты в этом направлении.

Был забавный случай, описываемый Николаем Павловичем Египко в книге воспоминаний. Будучи на линкоре «Кинг Джордж V», который пополнял запасы на военно-морской базе Розайт, где находились пороховые заводы и склады, Николай Павлович проявил желание осмотреть базу и арсенал. Когда кто-то случайно открыл боковую дверь, Египко увидел разложенные на столе длинные ровные полоски беспламенного пороха, которого в СССР ещё не было. Войдя в дверь, он положил некоторое их количество к себе в карман со словами: «Очевидно, у союзников нет возражений, если я возьму на память несколько образцов». Сопровождающие почувствовали некоторое замешательство, но ничего не ответили.

Приставленный к Египко офицер связи Лейкок всю ночь не спал, пытался дождаться, пока заснёт Николай Павлович, чтобы изъять «сувениры» из кителя, но Николай Павлович, изображая глубокий сон, не спал тоже и при приближении Лейкока начинал «просыпаться», так что образцы были успешно переданы в советскую миссию.

В некоторых недавно вышедших справочниках и книгах есть ссылки на информацию, что Николай Павлович был одновременно и представителем внешней разведки. Сам Египко это всегда отрицал и говорил, что он был назначен в аппарат военно-морского атташе при посольстве СССР в Лондоне и основной целью было наблюдение за военными действиями британского флота.

В 1943 г. неожиданно поступил приказ: «Вернуться на родину». Оказалось, что британский наблюдатель на нашем Черноморском флоте грубо нарушил статус, пытаясь завербовать информаторов по секретным вопросам. Для того чтобы объявить его персоной нон грата и выдворить из страны, в дипломатических целях из Великобритании нужно было отозвать Египко.

Следующий назначенный после Египко наблюдатель, Николай Михайлович Соболев, уже был профессиональным разведчиком

(впоследствии контр-адмирал). Он принимал непосредственное участие в подготовке к открытию Второго фронта и высадке союзного десанта в Европе.

В январе 1943 г. Николай Павлович Египко прибыл из Англии в Москву и был назначен начальником отдела внешних сношений Наркомата ВМФ (рис. 17).

За участие в проводках северных конвоев Николай Павлович Египко в 1944 г. был награждён орденами Отечественной войны II степени и Красной Звезды.

В январе 1948 г. состоялся суд над четырьмя адмиралами: Николаем Герасимовичем Кузнецовым, Львом Михайловичем Галлером, Владимиром Антоновичем Алафузовым, Георгием Андреевичем Степановым. Суд был организован и все доказательства сфабрикованы по указаниям Сталина и Булганина, которые обозлились на принципиальное несогласие Кузнецова с разделением Балтийского флота на два и по другим вопросам.

От Николая Павловича требовали подписать обвинительное письмо против Николая Герасимовича Кузнецова, что он сделать отказался, а, наоборот, пытался оправдать его в процессе формирования обвинения в якобы неофициальной передаче за рубеж данных по торпедному оружию. Из-за этой ситуации Египко был мгновенно снят с должности, и был дан приказ в 24-часовой срок освободить кабинет и квартиру.

Далее были Ленинград, Одесса, Калининград, а затем, в 1955 г., Николай Павлович Египко был назначен начальником Высшего военно-морского училища подводного плавания им. Ленинского комсомола в Ленинграде, где прослужил последние 12 лет (рис. 18–22).

В заключение процитируем слова Михаила Михайловича Богачёва, одного из последних учеников Николая Павловича. В своём рассказе «Ода радости, или Учитель пения» он писал: «После Нахимовского я выбрал подплав – Высшее военно-морское училище подводного плавания им. Ленинского комсомола, или, как мы любовно расшифровывали его, училище песни и пляски им. Ленинского комсомола. Командовал училищем Герой Советского Союза адмирал Египко. Свою звезду Героя он получил за Испанию, когда из Картахены под обстрелом танков, уже вползающих на пирс, вывез золотой запас Испании и политбюро компартии во главе с Долорес Ибаррури. Адмирал был до мозга костей кастовым офицером, воспитанным до революции и свято понимающим назначение офицера как носителя идеи государства. Вот на этих принципах он и строил весь воспитательный процесс



Рис. 17. Н. П. Египко – начальник отдела внешних сношений Наркомата ВМФ. Москва, не ранее 1944 г.



Рис. 18. С женой и сыном по дороге на Карельский перешеек. 1953 г.



Рис. 19. Н. П. Египко – начальник ВВМУПП, сын Владимир – выпускник Высшего военно-морского училища им. Ф. Э. Дзержинского. Ленинград, 1955 г.



Рис. 21. Н. П. Египко показывает маршалу П. А. Ротмистрову лабораторию минного оружия в ВВМУПП. 1964 г.



Рис. 20. С маршалом П. А. Ротмистровым и преподавателями ВВМУПП. 1964 г.



Рис. 22. В запасе. С группой курсантов ВВМУПП. 1968 г.



Рис. 23. Николай Павлович Египко. Герой Советского Союза, вице-адмирал (09.11.1903–06.07.1985)

офицеров подплава. Училище никогда не знало грязной и черновой работы вроде дежурств по кухне с мытьём посуды, чисткой картофеля, разгрузки вагонов, уборки улиц и плаца, на это, как он правильно считал, есть срочная служба – кадровая команда, которая и занималась этим. Адмирал был сибаритом, любящим жизнь во всех её проявлениях. Дружил со многими известными актёрами, часто приглашал к нам в училище писателей и художников. Принимая рапорт от помощника дежурного по училищу, которым был курсант пятого курса, всегда спрашивал о том, какая выставка была в Русском музее и что поставил Товстоногов, когда в филармонии играет любимый им Ойстрах, чем дирижирует Мравинский, – и горе было, если звучал невразумительный ответ.

Адмирал, с его любовью к искусству, сделал для меня гораздо больше, чем весь нудно-рутинный воспитательный процесс, даже не подозревая об этом. Наверно, вся жизнь человека строится на второстепенном, что в конце концов обретает смысл главного»<sup>2</sup> (рис. 23).

2. Богачёв М. Ода радости, или Учитель пения // Воспоминания и размышления // Центральный военно-морской портал. Санкт-Петербург, 2008. Электронная публикация: <http://flot.com/publications/books/shelf/bogachev/singing.htm>

А. Е. СУЗЮМОВ

## Помощник Папанина (Е. М. Сузюмов в военной Арктике)

В Арктику Евгений Матвеевич Сузюмов (1908–1998) попал случайно, но этот случай изменил всю его жизнь. В 1930 г. он закончил Московский зоотехнический институт и два года проработал «в поле»: руководил генетической лабораторией в опорном пункте Европейского института овцеводства. Но вскоре это научное направление было разгромлено «лысенковщиной». Да и после сплошной коллективизации в стране наступил голод – было не до выведения новых пород скота. Сузюмов вернулся в Москву, поступил на работу в недавно созданный Наркомат совхозов и вскоре был назначен помощником наркома. Потом в его служебной деятельности было несколько перемещений, пока накануне Великой Отечественной войны, а именно 21 июня 1941 г., его не затребовал к себе начальник Главсевморпути (ГУСМП) И. Д. Папанин: ему был нужен помощник с опытом работы на государственном уровне. Видимо, речь шла о чём-то важном: летом 1941 г. Папанин должен был лично и на месте (а не из московского кабинета) руководить транспортными операциями в западном секторе Арктики (от Мурманска до 140-го меридиана) – как он это делал в 1940 г. в ходе решительного наступления РККА на Финском фронте. Тогда Папанин был назначен уполномоченным Совета Министров СССР по перевозкам на Белом море. Сузюмов получил предписание немедленно выехать на остров Диксон: там впервые в своей практике должен был базироваться штаб операций. По каким причинам были сделаны эти не совсем обычные предвоенные распоряжения – достоверно не известно.

И. Д. Папанин был национальным героем. Четвёрку папанинцев (И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Е. К. Фёдоров и Э. Т. Кренкель) после дрейфа на льдине (1937–1938 гг.), на станции «Северный полюс – 1», толпы ликующего народа встречали в Москве так, как потом, в 1961 г., встречали Юрия Гагарина. Все четверо стали докторами географических наук и героями Советского Союза. П. П. Ширшов вскоре был избран академиком. Е. К. Фёдоров, будучи академиком, депутатом Верховного Совета, пройдя через высокие должности, в том числе и Главного учёного секретаря Академии наук и начальника Гидрометеослужбы страны, говорил, что главное его звание – папанинец.

После возвращения в Москву из Арктики Папанин был назначен заместителем начальника Главсевморпути (им был тогда академик О. Ю. Шмидт), а в 1939 г. стал начальником этой организации и оставался им до 1946 г.

Начавшаяся 22 июня 1941 г. война смешала все планы: Папанин остался в Москве, но его штаб всё же отправился на Диксон. Там, на месте, у Сузюмова оказались опытные наставники, такие как начальник штаба морских операций Западной Арктики потомственный морской офицер Н. А. Еремеев, гидрологи М. М. Сомов и А. Г. Дралкин (дававшие ледовый прогноз судам), полярные лётчики и капитаны. Они на деле знакомили новичка с особенностями арктической навигации, взаимодействием судов и ледоколов, работой Северного морского пути. Многие стали его друзьями на всю жизнь. Позже Сузюмов изложил коллективный опыт использования Севморпути, накопленный за долгие годы, в докладе на конференции ООН по вопросу о применении научных и технических знаний для удовлетворения потребностей менее развитых районов<sup>1</sup>.

На Диксоне Евгений Матвеевич был назначен на рядовую должность диспетчера штаба: собирал и передавал руководству поступающую с судов и полярных станций информацию, наносил её на карты, передавал по назначению приказы. В конце ноября 1941 г., когда закончилась навигация, штаб на одном из ледоколов перебазировался в Архангельск.

Тут необходимо сказать, что Е. М. Сузюмов великолепно владел стенографией; это чрезвычайно помогало ему в работе. В семейном архиве долгие годы хранились его стенографические книжки, которые он в дальнейшем использовал при работе над статьями и книгами, в том числе по военной истории в Арктике. В 1970-х гг. началась активная публикация генеральско-адмиральских мемуаров, многие из которых (или, по крайней мере, часть) были либо надиктованы, либо даже написаны не теми авторами, которые значились на обложке, а их литературными помощниками. Для глав о войне в книге И. Д. Папанина «Лёд и пламень»<sup>2</sup>, изданной в «Политиздате» в 1977 г., таким летописцем (согласно официальному договору с издательством) был Е. М. Сузюмов. При написании этих глав он использовал свои

1. Сузюмов Е. М. Великий Северный морской путь (опыт комплексного развития). Документ E/CONF.39/E/60 Summary 23/10/1962 к пункту повестки дня E.1.3 Конференции ООН по вопросу о применении научных и технических знаний для удовлетворения потребностей менее развитых районов. Нью-Йорк, 1962.  
2. Папанин И. Д. Лёд и пламень. М., 1977.

стенографические заметки военных лет, потому изложенные в них детали достоверны, на них можно опираться. Другое дело, что книга излишне идеологизирована: севастопольский матрос и крымский чекист Папанин, попавший в Арктику далеко не сразу, не мог думать и писать иначе, чем в контексте «беззаветного служения партии». Поэтому вся картина деятельности Папанина в годы войны на Севере выглядит сглаженной. Возможно, этому способствовали и не снятая ещё секретность, и замалчивание в те годы значения ленд-лизских поставок. А сейчас, 40–45 лет спустя, даже в Интернете можно разыскать много новых деталей. Правда, точность и достоверность некоторых сведений, дат и ссылок подлежат проверке.

Вот один из многих примеров из книги, отражающий события, записанные непосредственным очевидцем (Папанин в то время находился ещё в Москве): «В августе 1941 г. пароход “Садко” отправился с Диксона в долгий рейс, и экипаж, как всегда, задание выполнил: снял с Краснофлотских островов отряд гидрографов, доставил всё необходимое полярникам на остров Домашний, забрал с самой северной оконечности Северной Земли трёх полярников, высадил пассажиров на Диксоне и пошёл в новый рейс, теперь уже на север – на Землю Франца-Иосифа. Но до места назначения не дошёл. В Карском море севернее островов Известий “Садко” с полного хода налетел на подводные камни и крепко сел на банку». Людей спасли, а пароход достался морю.

Заметим, что на карте этой мели ещё не было, но с капитаном поступили по закону советского военного времени: он был расстрелян. Торговый флот потерял тогда руководящий плавсостав в большом количестве. Капитаны-«аварийщики» были кто расстрелян, кто посажен. Кое-кого выпустили из лагерей в ходе войны: они оказались нужны на линиях в Тихом океане, в Арктике, а позже и на Чёрном море. Среди них был многим хорошо известный капитан Иван Ман. О том, как ему помогли сняться с камней на трассе Севморпути, рассказано в книге И. Д. Папанина, о том, что выпустили на волю, – в книге А. А. Афанасьева<sup>3</sup>, а как он в 1955 г. пошёл капитаном «Оби» в Антарктику – в книге Е. М. Сузюмова<sup>4</sup>.

По возвращении в Архангельск, 1 декабря 1941 г., Сузюмов представился Папанину, в распоряжение которого и был первоначально направлен. К тому времени Иван Дмитриевич был назначен уполномоченным Государственного комитета обороны по перевозкам

3. Афанасьев А. А. На гребне волны и в пучине сталинизма. Воспоминания. М., 2003.

4. Сузюмов Е. М. К шестому материке. М., 1958.



Рис. 1. Контр-адмирал, доктор географических наук, дважды Герой Советского Союза, уполномоченный ГКО и начальник Главсевморпути И. Д. Папанин со своими помощниками. Слева направо: С. Шапошников (диспетчер), В. Котомкин (адъютант), Г. Чумак (шофёр) и Е. Сузюмов (помощник). На обороте надпись рукой Папанина: «На память верному преданному сыну Родины Матвеевичу по совместной работе (далее неразборчиво) 14.II.46». Фотография из семейного архива. Опубликовано автором в альбоме «Папанин» на сайте <https://fotki.yandex.ru/users/alexeisuzyumov-paris/album/107127/>

на Белом море<sup>5</sup> – он только к концу ноября прибыл в Архангельск. В тот же день Евгений Матвеевич был зачислен в штаб уполномоченного ГКО на должность адъютанта. Это было началом его сорокалетней совместной работы с Папаниным. Менее чем через полгода он из адъютанта стал помощником уполномоченного ГКО (рис. 1).

С января по май 1942 г. и с ноября 1942 г. по февраль 1943 г. Сузюмов одновременно исполнял обязанности заместителя начальника штаба соответственно западного и восточного секторов Арктики: дело в том, что Папанин не только был уполномоченным ГКО, но и оставался начальником ГУСМП. И нередко деятельность его соответствующих штабов перекрещивалась.

Мандат «уполномоченного» выдавался в дополнение к обычным служебным обязанностям лично Сталиным людям известным и проверенным в деле для выполнения заданий особой важности. Это были «толкачи», наделённые огромными полномочиями, но и лично ответственные за результат.

В эти дни в Архангельск уже шли караваны судов из Англии, Канады и США с вооружением для фронта и продовольствием. Папанинский штаб отвечал за бесперебойность работ по приёме, разгрузке и отправке на фронт союзнических грузов. По Северному морскому пути тоже шли караваны судов в Тихий океан и обратно, в том числе перегонялись военные корабли из Тихого океана. От бесперебойной работы Севморпути зависело снабжение армии, промышленности, населения, и это была зона ответственности ГУСМП. Значительную часть времени и сам Папанин, и сотрудники его штаба проводили в портах.

В своих неопубликованных воспоминаниях<sup>6</sup> Сузюмов пишет: «Зима крепчала, Двинский залив покрывался тяжёлыми льдами, даже ледоколы не успевали проводить в Архангельск караваны судов. Надо было срочно менять порт приёма караванов. Таким единственным незамерзающим портом был Мурманск. Но этот порт был законсервирован в первые месяцы войны, когда немцы развили успешное наступление на Северном фронте и были остановлены в 40 км от Мурманска. Папанин послал в Мурманск комиссию для обследования состояния порта... Картина была безрадостная, фактически он был пустым... После доклада о состоянии порта А. И. Микояну ГКО при-

5. Постановление Государственного Комитета Обороны № 800 от 20 октября 1941 г. «О назначении Папанина И. Д. уполномоченным ГКО по морским перевозкам в Белом море и Архангельском порту».

6. Сузюмов Е. М. Моя жизнь. Воспоминания: Российский государственный архив экономики. Ф. 627 (личный фонд Е. М. Сузюмова). Оп. 1. Д. 171.

нял решение о его восстановлении». И далее: «...о годах войны у меня накопился очень большой материал... интересный и важный... Возьмите книгу Папанина “Лёд и пламень”. В этой книге все главы о войне – около 200 страниц – написаны мною» (напомним, по официальному договору с «Политиздатом»).

Караваны приходили один за другим. 20 декабря 1941 г. в Мурманск прибыло два судна из каравана PQ-6 (первым пришёл и встал под разгрузку пароход «Декабрист»). 11 января 1942 г. – восемь судов конвоя PQ-7. 18 января в Кольский залив вошли шесть транспортов конвоя PQ-8. 10 февраля прибыли восемь транспортов из состава конвоев PQ-9 и PQ-10, а 23 февраля – 11 кораблей конвоя PQ-11. 12 марта пришли 13 судов конвоя PQ-12. Для примера: на их борту прибыло 8168 т грузов, в том числе 200 истребителей, 162 танка, 53 бронемшины, 1118 т боеприпасов и т. д. Доставлялось и продовольствие.

Адмирал А. Г. Головкин (в годы войны командующий Северным флотом) в своих воспоминаниях<sup>7</sup> неодобрительно отзывается о деятельности Папанина: тот то не давал ледоколы, нужные ВМФ, то отбирал их для нужд ГУСМП, то как-то иначе мешал военным. К тому же уполномоченный ГКО обладал в пределах своих обязанностей практически диктаторскими полномочиями и отчитывался непосредственно перед Сталиным и Микояном (и Молотовым за работу ГУСМП). И он пользовался этой «линией связи» в обход всех и всего. Всё могло быть на той войне! Были и несогласованность действий, и неразбериха, и противостояние ведомств и служб.

Поскольку весь путь Папанина во время войны (а следовательно, и его помощника Сузюмова) описан (см. ссылки 2 и 6) и автор не располагает дополнениями, здесь нет необходимости рассказывать о нём, кроме нескольких ярких эпизодов.

Свои впечатления от того дня, когда в Мурманск пришёл караван PQ-7, Евгений Матвеевич описал так: «В день прихода каравана фашистские лётчики сбросили на территорию порта больше тысячи зажигательных бомб. Возникло несколько пожаров, и иностранным морякам после долгого пути вместо желанного отдыха пришлось стоять у зенитных пушек и вместе с советскими артиллеристами вести огонь по вражеским эскадрильям. День этот запомнился мне как сущий ад... Надо было и тушить пожары, и госпитализировать раненых, и разгружать суда, и накормить уставших матросов пришедшего каравана». А следом

7. Головкин А. Г. Вместе с флотом. 2-е изд., испр. и доп. М., 1979.

уже шли другие караваны. Однажды штабная времянка в порту, куда все забегали погреться, была разбита прямым попаданием авиабомбы. К счастью, никого в ней тогда не было.

Союзные караваны несли в пути заметные потери. В порту тоже возникали проблемы – иногда доходило до предложений со стороны союзников некоторые суда отправлять назад неразгруженными. Для проверки ситуации в мае 1942 г. в Мурманск приехал из США капитан Аксель Пирсон (он был назначен уполномоченным Министерства торгового мореплавания США в Мурманске и Архангельске и пробыл там четыре месяца). Позже Папанину переслали по дипломатическим каналам копию отчёта Пирсона об этой инспекторской поездке. Вот что там, в частности, было написано.

«Я так и не получил отдыха. На нас сбрасывали бомбы утром, днём и ночью. Мы переживали по 14 бомбёжек в день. Я подсчитывал налёты в течение 38 дней: нас бомбили 168 раз. После этого я бросил записывать бомбёжки. Здесь вошло в привычку работать до самого последнего сигнала тревоги, и многие продолжали работать и во время налётов... Что это за люди! Я никогда не наблюдал у русских подавленного настроения. “Боже мой, что за народ эти русские?” – спрашивал я себя ежедневно. Они абсолютно уверены в том, что выиграют войну. Солдаты, которых вы видите работающими на причалах, – это отпускники с фронта. Вместо отдыха они пришли работать в порт. Женщины выполняют мужскую работу по 11 часов в смену. Они живут впроголодь на чёрном хлебе и супе, но никогда не жалуются, только шлют проклятья в адрес немцев. Мне нравятся русские. Они знают, за что воюют»<sup>8</sup>.

Разумеется, эти слова были правдой, но «секрет» заключался в организации дела, описанной в книге «Лёд и пламень». Работы в мурманском порту начались немедленно после вынесения решения ГКО, но рабочих рук не хватало. Первая тысяча человек была направлена в порт из запасного полка Карельского фронта по приказу Микояна. Шли бои за Москву, ленд-лизские поставки были чрезвычайно важны. Более тысячи портовиков и судоремонтников было направлено эшелонами из Архангельска и других районов страны. Папанин добился мобилизации в Тульской и Рязанской областях двух тысяч человек из числа военнообязанных старших возрастов, а также около полутора тысяч жителей самого Мурманска. Размах проведённой

8. Сузюмов Е. М. Миссия капитана Пирсона. Рукопись: Каталог городского историко-краеведческого музея г. Полярный Мурманской области, опись НВ-295 (см. также ссылку 6). Использовано также в книге И. Д. Папанина.

работы был впечатляющим. Около посёлка Зелёный Мыс, в Угольной и Лесной гаванях построили новые причалы протяжённостью 1300 м. Портовые железнодорожные пути были удлинены в общей сложности до 8,5 км. Каждый участок порта был оснащён подъёмными кранами, привезёнными из Архангельска, с Мончегорского никелевого комбината, из Воркуты и других городов. Всего набралось 28 кранов. Позднее в Мурманске оставили ещё пять портовых кранов, полученных от союзников (один мощный кран был снят с торгового судна США в обмен на шкурку голубого песка для жены хозяина судна). Кроме того, были построены эстакады для выгрузки танков, а за городом – отдельный причал для слива горючего и выгрузки взрывчатых веществ. За всеми этими огромными работами стоял папанинский штаб, но и другие службы: портовые, транспортные, военные и партийные, объединившие свои действия перед лицом грозного врага.

В письме, адресованном автору, историк из США Гленн Стейн пишет (24.11.1998): «...вклад Вашего отца в военные действия в Арктике, так же как и вклад многих тысяч других ваших и наших солдат, всё ещё недооценен у нас в США... Холодная война, как я думаю, навсегда разрушила понимание американского народа в отношении того, насколько российский народ пострадал от войны...» К сожалению, это отражает реальный факт: решающая роль нашей страны, нашей армии, авиации и флота в победе во Второй мировой войне сознательно и последовательно искажается на Западе.

Весь народ жил для фронта, для победы. Этим же правилам следовал штаб Папанина, в котором находился Е. М. Сузюмов. Выступая 19 января 1978 г. на собрании Полярной комиссии Географического общества СССР, посвящённом 70-летию Евгения Матвеевича, один из «могикан» полярной авиации Герой Советского Союза И. П. Мазурук сказал: «Это был весьма существенный вклад в победу в годы войны и в становление народного хозяйства. И всё это собиралось в великолепной фигуре Евгения Матвеевича. Он умел организовывать, а Папанин это поддерживал своей настойчивостью. Без помощи Евгения Матвеевича Папанин не мог бы столь эффективно работать... Поэтому я должен отметить, что не только в морских полярных исследованиях, не только в научных экспедициях – в организации всей этой большой работы, но и в военное время в Арктике Евгений Матвеевич сделал очень много. И все полярники и лётчики всегда чувствовали на себе его внимание и заботу. Он сделал много добра людям: и постоянной помощью в работе, и в бытовых вопросах. Когда у нас возникла необходимость в поддержке, мы всегда начинали действовать



с помощью Евгения Матвеевича. И он всегда старался душевно помочь. Большое тебе, Евгений Матвеевич, спасибо от полярников!»

И ещё: по высказанному публично свидетельству академика А. Ф. Трёшникова, в годы войны – гидролога-прогнозиста на трассе Северного морского пути, Сузюмов «многих людей спас от гнева Папанина»<sup>9</sup>. В те трудные времена Папанин бывал по-чеккистски крут. Впрочем, письменных свидетельств этих событий, скорее всего, не осталось. В июле 1945 г. штаб уполномоченного ГКО был ликвидирован, и вся документация о его деятельности была передана в архив Главсевморпути. Сузюмов был вскоре демобилизован и распоряжением Папанина направлен в ГУСМП, где и проработал до середины 1949 г.

В 1946 г. Папанина, а за ним и остальных из папанинской четвёрки Сталин снял с высоких государственных постов, но не репрессировал. Папанин был отправлен на пенсию, и только в 1949 г. академик П. П. Ширшов (тоже разжалованный из министров морского флота и пытавшийся сконцентрироваться на науке) пригласил Ивана Дмитриевича, бывшего «хозяина» всего Севера страны, на более чем скромную должность заместителя директора по экспедициям в только что созданный им Институт океанологии АН СССР. Сузюмова назначили первым учёным секретарём института, переведя из ГУСМП в Академию наук. В 1951 г., в связи с расширением работ в Мировом океане, Папанин был назначен начальником нового отдела морских экспедиционных работ Президиума АН СССР, а Сузюмов стал его заместителем. Можно условно сказать, что Папанин стал командующим разрастающегося академического флота, а Сузюмов – начальником штаба этого флота.

За успешную работу во время войны Е. М. Сузюмов был награждён орденами Отечественной войны II степени, Красной Звезды и «Знак Почёта», а также медалями «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией» и «За доблестный труд в Великой Отечественной войне». Ещё четыре ордена и большое количество юбилейных медалей он получил позднее. Он навсегда полюбил Север. Участвовал в экспедициях в высокие широты Арктики в 1947, 1949 и 1954<sup>10</sup> гг. Стал почётным полярником, а также членом Полярной секции Географического общества СССР и почётным иностранным членом Географического общества США. Был одним из организаторов 1-й Комплексной

9. Лагунова Г. Т. «Светлая голова Главсевморпути», или «История прошла сквозь Ваши руки...» // Арктика – история освоения и изучения. Наука, реальность, легенды (к 110-летию со дня рождения И. Д. Папанина). Апатиты, 2006.

10. Щербakov Д. И. На самолёте по Арктике. Л., 1956.

экспедиции АН СССР в Антарктику (1955–1956 гг.) и участвовал в её морской части. За этим последовали строительство новых академических судов, планирование экспедиционных работ в Мировом океане и участие в них. По его собственному выражению, относящемуся к началу 1980-х гг. (после выхода на пенсию), он «плавал по всем океанам и побывал на всех континентах». Был почётным гражданином города своего детства – Нижнего Ломова (что отмечено мемориальной доской на всё ещё сохранившемся доме его отца). На его родине – в г. Пензе – в декабре 2014 г. по ходатайству Русского географического общества ему тоже открыли мемориальную доску. Военно-морская шинель военных лет капитана административной службы ВМФ Е. М. Сузюмова, его награды, другие личные вещи экспонированы в музее города воинской славы Полярный Мурманской области.

Перу Е. М. Сузюмова принадлежат и исследования, и воспоминания о военных годах в Арктике. В 1964 г. была опубликована его небольшая книжка «Подвиг “А. Сибирякова”»<sup>11</sup>, восстановившая доброе имя капитана этого ледокольного парохода Анатолия Качаравы, попавшего тяжело раненным в немецкий плен. Ему, наконец, дали разрешение вернуться к судоводительской практике, но только на внутренних черноморских линиях. Справедливости ради нужно сказать, что ещё в 1961 г. другими авторами была опубликована книга о «Сибирякове»<sup>12</sup>, однако, по мнению Сузюмова, в ней содержались ошибки или, по крайней мере, неточности. Много материалов было опубликовано Сузюмовым в разных сборниках, таких как «Полярный круг», «Земля и люди», «Человек и стихия» и т. д. Всего им было опубликовано 13 книг и брошюр и около 170 статей и очерков, разумеется, не только об Арктике, но и о морских экспедициях Академии наук. В них исторические факты достоверны, поскольку для написания использовались многочисленные стенографические записи, сделанные «по горячим следам». Эти публикации уже мало доступны (кое-что попало в Интернет), но многие рукописи находятся в упомянутом выше фонде РГАЭ.

И в заключение приведу выдержку из письма от 6 ноября 1969 г. Е. М. Сузюмову, написанного известным ленинградским профессором-океанологом М. В. Максимовым: «Помните, Вас называли “светлой головой Главсевморпути”. А называли ещё и “совестью Главсевморпути”. Глас народа – глас Божий. И это была правда. Годы это проверили, подчеркнули и доказали...»

11. Сузюмов Е. М. Подвиг «А. Сибирякова». М., 1964.

12. Новиков Л. А., Тараданкин А. К. Сказание о «Сибирякове». Документальная повесть. М., 1961.

С. А. УСТИНОВ, З. С. КАЧЕНОВСКАЯ

## Центральное бюро морского судостроения «Судопроект»: проекты ледоколов и судов ледового плавания, их судьба в период Великой Отечественной войны

Большую часть судов ледового плавания и ледоколов наша страна приобретала у иностранных производителей. Это объясняется многими факторами. Но России был необходим собственный опыт в создании судов для эксплуатации в Арктике.

### Собственный опыт

Несмотря на то что подавляющее большинство судов для обеспечения работы в северных портах заказывались и покупались за рубежом, были и отечественные проекты. Это известные ледокольные пароходы «Таймыр» и «Вайгач».

Неудачи в Русско-японской войне 1904–1905 гг. на море побудили правительство прислушаться к мнению видных учёных, которые давно уже предлагали приступить к освоению Северного морского пути вдоль побережья Сибири. В частности, Д. И. Менделеев с горечью писал: «Если бы хотя десятая доля того, что потеряли при Цусиме, была затрачена на достижение полюса, эскадра наша, вероятно, пришла бы во Владивосток, минуя и Немецкое море, и Цусиму». Он имел в виду так называемый Гулльский инцидент, судя по всему, спровоцированный англичанами, в октябре 1904 г. в Северном (Немецком) море, изрядно подорвавший авторитет России, и разгром нашего флота японцами в мае 1905 г.

Только после этого правительство одобрило крупномасштабные мероприятия, направленные на изучение полярных морей. Предполагалось на их побережье и островах создать 16 геофизических станций и в течение трёх лет исследовать эти воды с трёх отрядов, в каждом из которых было бы по два судна специальной конструкции. Разработкой их проекта руководила комиссия под председательством

вице-адмирала В. П. Верховского, а в ней состояли кораблестроитель А. Н. Крылов, начальник Главного гидрографического управления А. И. Вилькицкий, именитый гидролог Ю. М. Шокальский, начальник Главного управления кораблестроения Д. Скворцов. Большой вклад в создание судов внёс А. В. Колчак. К маю 1907 г. комиссия подготовила техническое задание на ледокольные транспорты для будущей экспедиции и объявила конкурс. Победил корабельный инженер полковник Ростислав Алексеевич Матросов, и составленный им проект передали для исполнения Невскому заводу.

5 апреля 1908 г. на его стапелях заложили «Таймыр» и «Вайгач». Было обусловлено, что строить их будут только из отечественных материалов, за исключением тех случаев, когда нужного не имелось или требовалось применять иностранные технологии.

### Создание ЦКБ

Трудно представить себе положение более печальное, чем-то, в котором был тогда морской флот РСФСР: в его составе сохранилось меньше 13% довоенных судов, и возраст большинства из них перевалил за два десятка лет.

В далёкие 1920-е гг., после Гражданской войны и интервенции, когда страна почти полностью лишилась своего торгового флота, острая нехватка морских судов очень тормозила восстановление и развитие народного хозяйства. Для решения этих проблем, наряду с закупками судов за границей, во второй половине 1920-х гг. было принято решение строить такие суда и собственными силами. Для этого в 1925 г. было сформировано Центральное бюро морского судостроения (ЦБМС). Уже в конце 1925 г. в бюро работало более 100 конструкторов. В процессе развития бюро неоднократно проходило реорганизацию, расширялся круг выполняемых им задач, менялись наименование и численность сотрудников. В 1928 г. ЦБМС было реорганизовано в Государственную контору по проектированию судов «Судопроект». На неё дополнительно возлагались обязанности проведения научно-исследовательских работ, разработка технических условий и стандартов на судовое оборудование, а также оказание технической помощи судостроительным заводам. В 1929 г. в «Судопроект» с судостроительных заводов передали разработку рабочих чертежей и перевели конструкторов заводских технических бюро. Численность ЦКБ в это время выросла до 600 человек. В этом же году контора непродолжительное время называлась «Судо-проверфь». В 1934 г. на «Судопроект» была возложена обязанность проектирования, наряду с гражданскими, вспомогательных судов ВМФ.

С 1937 г. «Судопроект» стал называться Ленинградским проектным институтом, а несколько позже получил наименование ЦКБ-32.

### **Проекты первого ЦКБ и их судьба во время Великой Отечественной войны**

#### **Лесовозы**

24 января 1925 г. журнал «Торговый флот» назвал «величайшим днём в истории строительства хозяйственной мощи первой в мире республики рабочих и крестьян». Именно в этот день, когда на Балтийском заводе в Ленинграде были заложены четыре лесовоза, родилось советское морское судостроение...

Упор на лесовозы сделан не случайно: лес был тогда одной из основных статей советского экспорта. Чрезвычайно важно было оснастить специализированными судами именно лесные перевозки. Проект и рабочие чертежи лесовозов I серии разработали конструкторы заводского бюро Балтийского завода. Они стремились максимально удовлетворить требования заказчика, представленные в предельно лаконичной и ёмкой формуле: «Перевозка леса на линии Архангельск – Лондон». Переведённая на язык чертежей и цифр, эта формула предопределила главные элементы, из которых складывается экономичность судна в эксплуатации. Сейчас вряд ли кто-то сомневается в том, что дизель экономичнее паровой машины. А вот в тех условиях конструкторы вполне справедливо сделали выбор в пользу последней. Во-первых, в Архангельске не было нефтяного топлива и даже нефтехранилищ. А во-вторых, выгрузив лес в Лондоне, пароход обратным рейсом должен был идти либо с балластом, либо с небольшим количеством (до 25%) импортного груза. Поэтому представлялось целесообразным опорожнившиеся трюмы парохода загружать дешёвым английским углём и использовать его в следующем рейсе. При таких условиях паровая машина оказывалась выгоднее дизеля.

День закладки лесовозов на Балтийском заводе превратился в настоящий праздник судостроителей. На митинге выступили видные советские и партийные руководители, рабочие завода, представители заказчика – Совторгфлота. Большую речь сказал тогдашний нарком внешней торговли СССР Л. Б. Красин, именем которого был назван один из лесовозов. В память об этом событии был даже выпущен значок – бесценная реликвия тех героических лет.

Несмотря на отсутствие опыта в сооружении торговых судов, несмотря на перебои в снабжении, спуск на воду первых двух лесово-

зов состоялся 25 октября 1925 г., спустя месяц на воду сошли ещё два, а в августе – сентябре 1927 г. Совторгфлот получил четыре лесовоза I серии – «Товарищ Красин», «Товарищ Сталин», «Миронич» и «Красный партизан».

После был разработан новый проект лесовозов. Один из них – «Старый большевик». Он относится к тому типу судов отечественной постройки, которые вошли в историю под названием больших лесовозов. Весь ход работ по их проектированию ярко показывает, как судьба торговых судов, предназначенных для перевозки массовых экспортных грузов, зависит от того, насколько благоприятно складывается конъюнктура мирового рынка.

В середине 1920-х гг. на лондонском лесном рынке царил исключительное оживление. Россия всегда была основным поставщиком леса для Европы, поэтому и советское торговое судостроение началось с постройки средних лесовозов типа «Товарищ Красин». Но экспортные возможности страны ещё не соответствовали спросу лесного рынка. Вот почему в начале 1926 г. Совторгфлот выдал конструкторам «Судопроекта» предварительное задание на разработку эскизного проекта парохода грузоподъёмностью 1600 стандартных лесов (лесной груз измеряется в единицах объёма, и, хотя вес стандарта сильно зависит от породы и влажности древесины, один стандарт весит примерно 3 т).

В середине апреля конструкторы уже произвели выбор главных размеров судна, 18 июня 1927 г. проект рассматривался на техническом совещании при Совторгфлоте. Но к этому времени экономику капиталистического мира начинает понемногу захватывать экономический кризис. Оживление на лесном рынке сменилось депрессией, и по распоряжению заказчика проектирование большого лесовоза приостанавливается.

Команда на возобновление работ последовала лишь через год. На этот раз конструкторам «Судопроекта» предлагалось разработать эскизный проект судна чистой грузоподъёмностью 5500 т, предназначенного в основном для перевозки зерна из портов Чёрного моря в страны северного побережья Европы. По новому заданию зерновоз должен был быть приспособлен для перевозки угля и других массовых сыпучих грузов, а также круглого леса, целлюлозы и пиломатериалов.

Эскизный проект, выполненный по этому заданию, Совторгфлот признал в основном правильным, однако не принял его: появились симптомы выздоровления западной экономики, и вновь оживал лесной рынок. И теперь Совторгфлот выдал уже окончательное задание

на лесовоз, отличавшееся исключительной чёткостью и конкретностью требований.

Муки, в которых рождался большой лесовоз, были оплачены сторицей: он оказался на редкость универсальным. И когда возникла необходимость в судне, которое обеспечивало бы завод «Азовсталь» рудой и углём, выбор пал на него. В 1936 г. по распоряжению Наркомтяжпрома Николаевский завод переделал два корпуса больших лесовозов под рудовозы «Полина Осипенко» и «Анатолий Серов» для линии Камыш-Бурун – Мариуполь. Проект переоборудования также выполняли конструкторы «Судопроекта». Вместо четырёх больших люков они сделали 10 меньших по длине, но более широких. Грузовые средства были сняты с судна, и эта модернизация люков позволяла портовым средствам быстрее его разгружать. Из-за мелководья Азовского моря осадку пришлось снизить до 6 м, что соответствовало грузоподъёмности около 4800 т.

Но особенно прославились большие лесовозы перевозкой паровозов. В годы Великой Отечественной войны парк наших локомотивов сильно поредел. Советское правительство заказало крупную партию паровозов в США. Для массовых перевозок наиболее пригодными оказались большие лесовозы, потому что под главной палубой у них не было так называемых твиндечных помещений, а сразу начинался трюм. Дальневосточное пароходство выделило для этой цели четыре теплохода: «Максим Горький», «Севзаплес», «Комилес» и «Клара Цеткин». Проект их переоборудования выполняла одна американская фирма в Портленде, её консультировал Василий Иванович Неганов. Конструкторам пришлось немало поработать, чтобы за каждый рейс судно могло принимать по 18 паровозов с тендерами. Причём ставилась задача добиться этого путём минимальных переделок, чтобы после завершения перевозок можно было быстро вернуть лесовозы в исходное состояние.

С подобной проблемой столкнулся академик Алексей Николаевич Крылов, впервые доказавший принципиальную возможность перевозки паровозов морем в собранном состоянии. Тогда, в начале 1920-х гг., Советская республика закупила 1750 магистральных паровозов в Швеции и Германии.

На этот раз ситуация усложнялась тем, что путь проходил не по спокойной Балтике, а по Тихому океану, да ещё и в военное время. Суда следовали не кратчайшим путём, а через северную часть Тихого океана, Берингово, Охотское и Японское моря – по самым неблагоприятным в навигационном отношении районам. И всё-таки советские моряки справились с заданием, и немалая заслуга в этом – тех рабочих,

конструкторов, технологов, чей труд был вложен в создание больших лесовозов.

Когда командир эскорта, опытный британский офицер, увидел, что теплоход «Старый большевик» догоняет конвой и спешит занять своё место в караване, он приказал поднять на эсминце сигнал «Сделано хорошо». Все корабли и транспорты повторили за ним этот сигнал, который на лишённом эмоций языке флагов означал глубочайшее восхищение действиями советских моряков.

В мае 1942 г. «Старый большевик» шёл в составе конвоя PQ-16 из Англии в Мурманск с грузом снарядов и взрывчатых веществ. У острова Медвежий советский транспорт атаковали сразу девять пикирующих бомбардировщиков. Одна бомба угодила в носовую надстройку. Начался пожар, огонь угрожал распространиться по всему судну. Казалось, что объятый пламенем и дымом «Старый большевик» обречён на гибель. Командир английского конвойного эсминца, приблизившись к нему, предложил команде покинуть судно и перейти на борт эсминца. Но капитан советского теплохода И. Афанасьев высадил в спущенные шлюпки только раненых.

Конвой ушёл, оставив в море повреждённое судно. Несколько часов боролись моряки за спасение транспорта и груза. Они ликвидировали пожар, исправили машину и своим ходом направились в Мурманск вдогонку за караваном.

#### **Транспортные суда типа «Анадьрь» и «Дежнёв»**

Во второй половине 1920-х гг., когда началось интенсивное освоение Дальнего Востока и Крайнего Севера, понадобились новые товаропассажирские суда, которым предстояло обслуживать новостройки и полярные станции. После окончания навигации они должны были работать на заграничных линиях.

Проектируя их, специалисты Центрального бюро морского судостроения взяли за основу хорошо зарекомендовавшие себя, но относительно небольшие пароходы «Г. Седов» (бывший «Беотик») и «Малыгин» (бывший «Брюс»), построенные в 1909–1912 гг. англичанами для Канады и в начале Первой мировой войны приобретённые Россией. Их отличали усиленные обшивки и набор, а также достаточно вместительные помещения для пассажиров и грузовые трюмы.

Новые суда сначала собирались оснастить дизельными силовыми установками, однако в портах Дальнего Востока не хватало жидкого топлива. Поэтому решили применить паровые машины, которые потребляли бы сучанский уголь. В носовой и кормовой частях устроили

трюмы, в том числе рефрижераторный – для перевозки на Север скоропортящихся продуктов, а обратными рейсами – пушнины. Пассажирам отвели каюты и кубрики, расположенные в твиндеке.

И вот 17 июня 1929 г. в Ленинграде на Балтийском заводе заложили «Анадырь» – головной пароход из серии так называемых «северняков». В 1931 г. он вышел на сдаточные испытания, за ним последовали «Север», «Сучан», «Сталинград», «Смоленск», «Сахалин», «Свердловск» и «Хабаровск».

В 1934 г. «Сталинграду» и «Смоленску» довелось участвовать в операции по спасению челюскинцев. Оба вышли из Владивостока, первый доставил на Север два самолёта, второй – семь, вместе с военными лётчиками и гражданскими пилотами, которым предстояло летать в ледовый «лагерь Шмидта». В следующем году «Сталинград» и «Анадырь» впервые в одну навигацию прошли Северный морской путь (СМП) с востока на запад практически без сопровождения ледоколов, в 1937 г. «Анадырь» обеспечивал переход по той же трассе балтийских эсминцев «Сталин» и «Войков», отправленных на усиление Тихоокеанского флота. После этого «северняки» долго обслуживали перевозки в дальневосточных водах и в Северном Ледовитом океане.

В годы Великой Отечественной войны они переключились на транспортировку военных и стратегических грузов. Не обошлось без потерь. В 1942 г. «Сталинград» возвращался на родину в составе конвоя PQ-18. 13 сентября в Гренландском море, в районе острова Медвежий, он был торпедирован немецкой подводной лодкой U-589 и затонул на большой глубине. Из 87 человек, находившихся на борту парохода, погиб 21.

Три «северняка» отличились в августе 1945 г. во время войны с Японией. «Хабаровск» доставил войска и боевую технику в Сейсин. «Сучан» шёл с десантниками в оккупированный японцами корейский порт Расин, на подходе подорвался на mine, но удержался на плаву. «Север» же был в составе отряда транспортов при высадке на остров Шумшу.

Как только у нас приступили к строительству ледоколов типа «И. Сталин», флот Главного управления СМП задумали пополнить и ледокольно-транспортными судами, которые должны были работать вместе с ними. На сей раз проектировщики учли не только опыт эксплуатации пароходов английской постройки и «северняков», но и урок злополучного вояжа «Челюскина». Носовую и кормовую часть усилили, бортовой набор выполнили из обыкновенных, промежуточных и рамных шпангоутов, подкреплённых у трюмов и твиндека. Стыки и пазы наружной обшивки и двойного дна соединили клёпкой, остальные конструктивные элементы – сваркой. Толщина ледового пояса (шириной

5300 мм) в носовой части достигала 30 мм, в средней – 20 и в кормовой – 25 мм. Силовой установкой, как и у предшественников, служила паровая машина – неприхотливая и допускавшая изрядные перегрузки. От неё пар поступал на вспомогательные механизмы и антиобледенительное устройство. На судах устроили по четыре трюма и твиндека, а также предусмотрели места для 20 пассажиров.

15 ноября 1935 г. в Ленинграде на заводе им. А. Марти (Адмиралтейский) заложили головной «С. Дежнёв», поднявший флаг в сентябре 1939 г. Правда, поработать на СМП ему довелось не сразу – в ноябре, с началом Советско-финляндской войны, его переоборудовали в сторожевик и зачислили в списки Северного флота; в этом качестве он пребывал до весны 1940 г.

А спустя год, когда «Дежнёв» готовился к навигации на Мурманском судоремонтном заводе, разразилась Великая Отечественная. Пароход вновь мобилизовали – на нём установили по четыре 76,2-мм и 45-мм пушки и шесть крупнокалиберных пулемётов, переименовав в СКР-19, и в июле зачислили его во 2-й дивизион сторожевых кораблей Охраны водного района главной базы флота. 17 июля и 13 августа, находясь на мурманском рейде, он открыл боевой счёт, сбив два немецких самолёта. Затем СКР-19 перевели в Северный отряд Беломорской военной флотилии, где ему довелось ходить в дозоры, конвоировать транспорты и заодно перевозить грузы в Белом и Карском морях.

25 августа 1942 г. СКР-19 пришёл на Диксон, чтобы забрать две 152-мм армейские гаубицы (они уже стояли на причале) и батарею погруженных на портовую баржу 130-мм пушек. Эти места считались почти тыловыми. Однако 27 августа наблюдатели заметили немецкий тяжёлый крейсер «Адмирал Шеер» (водоизмещением 11 700 т, шесть 280-мм, восемь 150-мм орудий, 14 других пушек). Потопив в Карском море ледокольный пароход «А. Сибиряков», немцы решили разгромить и столь важный порт – открыли огонь по стоявшим на рейде судам. На встречу крейсеру вышел СКР-19, поставил дымовую завесу и стал стрелять из четырёх трёхдюймовых пушек. Вряд ли их снаряды могли нанести ущерб бронированному кораблю, зато расчёты гаубиц добились попаданий, и неприятель предпочёл ретироваться. В СКР-19 попало четыре снаряда, семь моряков погибло, 21 был ранен, судно пришлось посадить на отмель. После починки «Дежнёв» вернулся в строй и прослужил до победы, а потом его передали прежнему владельцу – ГУСМП, и он трудился в Арктике до июля 1969 г.

Однотипный «С. А. Леваневский» встретил войну в Ленинграде, был переоборудован в военный транспорт ВТ-582 и некоторое время

использовался для перевозок между Ленинградом и Кронштадтом. 21 сентября 1941 г. немецкая авиация предприняла массированный налёт на порты обоих городов. «Леваневский» получил попадания авиабомб и затонул в Военной гавани Кронштадта. В ноябре его подняли, переделали в танкер, а после войны он, возвращённый в первоначальное состояние, долго работал в Арктике.

Проанализировав плавания ледокольных пароходов в 1920–40-е гг., советские специалисты пришли к выводу, что СМП необходимы подобные сухогрузы увеличенной вместимости, оснащённые экономичными силовыми установками повышенной мощности, которые могли бы ходить во льдах и без опеки ледоколов. В результате они разработали проект трёхпалубного судна со сварным корпусом, разделённым восемью водонепроницаемыми переборками, ледокольным форштевнем с наклоном 30 градусов. Толщина ледового пояса в носу должна была достигать 30 мм, в центральной части – 25 мм и в корме – 20 мм. Силовая установка предусматривалась дизель-электрическая.

#### Первые советские ледоколы

Мгновения, когда сквозь полупрозрачную августовскую дымку стали вырисовываться расплывчатые очертания берегов Анадырского залива, были, наверное, самыми счастливыми в жизни моряков ледокола «А. Микоян». Заканчивался легендарный рейс через три океана протяженностью в 25 тыс. миль, полный неожиданностей и опасности.

22 июня 1941 г. ледокол ещё стоял у достроечной стенки судостроительного завода в Николаеве, и, по расчётам мирного времени, на завершение работ требовалось 7–8 месяцев. А уже 5 августа «Микоян» отправился своим ходом в Севастополь, где его вооружили пятью 130-мм пушками, зенитками и пулемётами и в качестве вспомогательного крейсера включили в отряд кораблей северо-западного района для поддержки сухопутных частей, оборонявших Одессу.

Но недолго продолжалась боевая служба «Микояна». Место ледокола – там, где через тяжёлые полярные льды нужно прокладывать путь караванам морских судов. Экипаж получил задание совершить переход из Чёрного моря на Дальний Восток. Турция, как страна нейтральная, отказалась пропустить через Босфор и Дарданеллы вооружённый ледокол. Поэтому «Микоян» сначала зашёл в Потти, где с него сняли артиллерийские орудия и пулемёты, затем принял в Батуми полный запас топлива и 25 ноября взял курс на Чукотку. Через четыре дня ледокол достиг Босфора и сделал остановку в Стамбуле. Предстояло самое трудное – минуя многочисленные итало-германские базы, расположенные

на островах Эгейского и Средиземного морей, прорваться в Фамагусту, военно-морскую базу союзников на Кипре.

При выходе из Дарданелл «А. Микоян» подвергся атаке трёх итальянских торпедных катеров. Маневрируя, моряки сумели уклониться от торпед. Израсходовав понапрасну все торпеды, катера открыли по безоружному судну артиллерийско-пулемётный огонь. Прочный стальной корпус ледокола держал удары, но снаряды стали рваться на палубе и в надстройках. Загорелся спасательный катер с находившимся на нём запасом бензина. Увидев пламя и дым, заволакивавший ледокол, итальянцы, видимо, решили, что с ним покончено, и убралась восвояси. Вскоре радиостанции Рима и Берлина сообщили о потоплении крупного советского ледокола. Но они поторопились. Команда «А. Микояна» выбросила за борт горящий катер, и ледокол, несмотря на преследование подводных лодок и самолётов, благополучно прибыл в Фамагусту. Более 150 пробоин зияло в корпусе и надстройках судна. После ремонта ледокол продолжил путь через Суэцкий канал, обогнул оконечность Африки, пересёк Атлантику и, пройдя Панамский канал, достиг Чукотки. Девять месяцев продолжалась эта необычная одиссея ледокола по южным морям и океанам.

«А. Микоян» – последний из серии мощных ледоколов, построенных перед Великой Отечественной войной. Необходимость в них стала особенно острой в конце 1920-х гг., когда геологи обнаружили на Севере богатые залежи цветных металлов, каменного угля и нефти.

17 декабря 1932 г. Совнарком СССР образовал Главное управление по Северному морскому пути, возложив на него и обязанность по разработке типов ледокола. И сразу же встал вопрос: какие строить ледоколы?

Используя отечественный и зарубежный опыт, группа инженеров во главе с И. Сморгонским разработала задание на дизель-электрический ледокол мощностью 12–14 тыс. л. с. Одновременно с проектированием дизель-электрохода велась разработка проекта парового ледокола по типу «Красина». Проект парового ледокола не удовлетворял требованиям Севморпути по автономности плавания, но его можно было разработать и построить в сравнительно короткий срок. Поэтому совещание приняло решение строить и те и другие ледоколы. В июле 1934 г. правительство возложило на Наркомтяжпром постройку четырёх ледоколов типа «Красин» и двух дизель-электрических.

23 октября 1935 г. на Балтийском заводе состоялась закладка первых двух ледоколов – «И. Сталин» и «В. Молотов», первую заклёпку в корпус головного судна забил известный советский полярник Иван

Дмитриевич Папанин. Примерно в то же самое время в Николаеве закладывались ещё два паровых ледокола – «Л. Каганович» и «А. Микоян», а на Адмиралтейском заводе в Ленинграде – дизель-электрические «Киров» и «Куйбышев» мощностью по 12 тыс. л. с. Но в связи с выполнением большой программы развития Военно-морского флота строительство дизель-электрических ледоколов вскоре прекратили.

По конструкции новые паровые ледоколы существенно отличались от своего прототипа – «Красина». Большая площадь надстроек и увеличенный на 10 м корпус позволили удобно разместить команду и научных работников. На судне было 126 кают, из них 60 жилых, все помещения утеплены слоем пробки толщиной 300 мм. Интерьеры жилой зоны оформлялись по чертежам художников-архитекторов. Рефрижераторное отделение было рассчитано на хранение годового запаса продуктов, кроме того, на судне предусматривалось помещение для содержания живого скота.

Яйцевидная форма корпуса предохраняла судно от сжатия. Клёпанный корпус был построен на высший класс Регистра, ледоколу разрешалось плавать во льдах в любое время года. Старые машины работали на насыщенном паре, новые – на перегретом, что давало экономию топлива в 0,15 кг/л. с. ч. Это были самые мощные судовые машины, построенные в СССР. Для целей ледовой разведки на борту устанавливались три самолёта.

В 1938 г. головной ледокол серии «И. Сталин» вступил в строй, заканчивалось строительство ещё двух. Окрепший ледокольный флот в годы войны сыграл решающую роль в проводке иностранных и советских судов в Архангельск, Мурманск. Вот почему германская авиация первый удар стремилась нанести по ледоколам, а не по транспортным судам.

В 1932 г. уже порядком устаревший ледокольный пароход «А. Сибиряков» впервые за одну навигацию прошёл трассу будущего Северного морского пути. В следующем году подобный вояж предстояло совершить «Челюскину», однако его затёрло, а потом и раздавило льдами – среди прочих факторов сказались и нехватка судов, которые помогли бы ему преодолеть СМП. Поэтому в июне 1934 г. Совет народных комиссаров СССР принял решение пополнить арктический флот мощными ледоколами. Технический проект № 51 новых судов подготовил коллектив «Судопроекта» под руководством К. К. Боханевича, рабочий – сотрудники конструкторского бюро судостроительного завода им. Серго Орджоникидзе, чертежи машин приобрели у английской фирмы «Армстронг». В качестве прототипа взяли отлично зарекомендовавший себя в Арктике «Красин» (бывший «Святогор»), пред-

ставлявший собой усовершенствованный вариант первого ледокола «русского типа» – знаменитого макаровского «Ермака». Форштевень с наклоном 25 градусов выполнили из двух стальных отливок весом 24 т, ахтерштевень – 34 т. Толщина обшивки корпуса в носовой части достигала 32 мм, в средней и кормовой – 35 мм, шпангоуты расположили с интервалом в 305 мм. Ледовый пояс толщиной 40 мм проходил в 0,6 м выше и 5,7 м ниже ватерлинии. Силовая установка состояла из трёх вертикальных машин тройного расширения, пар для которых вырабатывали 9–10 цилиндрических огнетрубных котлов, потреблявших уголь. Три стальных гребных винта со съёмными лопастями весили по 14,9 т и имели диаметр 4,4 м. Электроэнергией суда обеспечивали пародинамическая машина мощностью 25 кВт и аварийная электростанция, размещённая на верхней палубе. Водоотливная система могла откачивать из повреждённых отсеков до 3500 т воды в час. За второй дымовой трубой оборудовали катапульту и ангар для трёх гидропланов, применявшихся для ледовой разведки. После войны, в 1950-е гг., её заменили вертолётной площадкой.

В 1938 г. только что поднявшему флаг «И. Сталину» устроили проверку в Арктике: вместе с ледорезом «Ф. Литке» он должен был провратиться к дрейфовавшему в Северном Ледовитом океане пароходу «Г. Седов» и вывести его на чистую воду. Суда достигли 83-го градуса северной широты, встретили 10-балльный торосистый лёд и были вынуждены вернуться, когда до цели оставалось всего 50 миль.

В 1939 г. «И. Сталин» совершил второй экспериментальный рейс, прошёл из Мурманска к бухте Тикси и обратно, что по тем временам было выдающимся достижением. А в декабре всё-таки вызволил «Г. Седова» из ледового плена. За это ледокол наградили орденом Ленина, а его капитан М. П. Белоусов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Великая Отечественная война застала «И. Сталин» в Арктике, на ремонте. В августе 1941 г. он вместе со старым ледоколом «Ленин» (бывший «Александр Невский») под охраной эсминцев перешёл из Мурманска в Карское море, а в октябре перебазировался в Архангельск: в советские северные порты пошли союзнические конвои, и нужно было обеспечивать проводку транспортов через замерзающее Белое море, поскольку Мурманск немцы почти непрерывно бомбили. В ноябре судно вооружили четырьмя 45-мм пушками и пулемётами. «В. Молотов» так и остался на Балтике, в 1941–1942 гг. он совершил несколько рейсов между Ленинградом и Кронштадтом, а потом его сдали на долговременное хранение.

В 1942 г. «Микоян» и «Л. Каганович» встретились в бухте Провидения и приступили к проводке транспортов со стратегическими грузами. Для немцев не было секретом, что навигация в заполярных морях немислима без крупных, как тогда говорили, линейных ледоколов, и они старались всеми силами если не уничтожить, то, по крайней мере, надолго вывести их из строя.

«И. Сталин» находился в море уже три недели, запасы угля подошли к концу. Ледокол встал у острова Сосновец, там к нему ошвартовался пароход «Правда», и экипажи занялись перегрузкой топлива. 15 января 1942 г. вахтенные заметили низко летевший немецкий самолёт, подняли тревогу, но было поздно – комендоры успели сделать лишь восемь выстрелов, не причинив противнику заметного вреда, а тот сбросил четыре бомбы. Три разорвались в воде, рядом с ледоколом, а вот последняя угодила в корпус над вторым котельным отделением. Погибло четверо моряков, 17 получили ранения, вышло из строя два орудия, в бортах и надстройках образовались 102 пробоины, разорвало трубопроводы и кабели электропитания, в отсеки хлынула вода, ледокол потерял ход. Только через 10 часов экипажу удалось ввести в действие шесть котлов, но этого оказалось недостаточно, и «Правде» пришлось взять «И. Сталин» на буксир и отвести на базу.

В конвое PQ-16, изрядно потрепанном немцами, «И. Сталин» отбуксировал в порт назначения подбитый транспорт «Чернышевский».

26 ноября «А. Микоян» вместе с охранявшими его боевыми кораблями шёл неподалёку от полуострова Канин. «Ночь была лунная, ясная, море спокойное, и вдруг взрыв, – рассказывал капитан Хлебников. – Посыпались магнитные компасы, гирокомпас остановился, сорвало с мачты антенну радиопеленгатора. Доложили, что двоих вахтенных комендоров у кормового орудия взрывной волной сбросило за борт, спасти их не удалось. Но бортовые машины работали. После злополучного взрыва немецкой донной мины в корпусе ледокола образовались трещины, пришлось на время остановить и третью машину. Тем не менее «А. Микоян» своим ходом добрался до Иоканки, где его быстро починили.

В 1943 г. в Карском море и море Лаптевых всё чаще стали появляться германские подводные лодки, усилилась в той акватории и минная опасность. Поэтому линейные ледоколы вновь перевели в Белое море и вернули, когда возросли перевозки по Северному морскому пути. Это была весьма солидная операция: для прикрытия ледоколов «И. Сталин», «Л. Каганович», «Красин» и «Ф. Литке» выделили почти всю Беломорскую флотилию, эсминцы Северного флота, по маршруту прове-

ли тщательное траление, у побережья Северной Норвегии развернули подводные лодки, которым предстояло атаковать вражеские надводные корабли, если те появятся в Баренцевом море.

В октябре 1944 г. ледоколы отправили в Архангельск, благо налёты неприятельской авиации на этот порт почти прекратились. И вновь переход обеспечивали крупные силы Северного флота. Не напрасно – конвоировавшие суда эсминцы неоднократно обнаруживали немецкие субмарины, несколько раз сбрасывали на них глубинные бомбы и отгоняли от подопечных. Сами ледоколы шли по большим глубинам – там было меньше шансов подорваться на донных минах, зато возрастала опасность быть атакованными подводным врагом, но эскорт отлично справился со своим делом, и всё обошлось вполне благополучно.

После этого «И. Сталин», «Л. Каганович», «А. Микоян» и «Красин» проводили через льды союзные транспорты, доставлявшие в Советский Союз военные грузы, а на обратном пути – стратегическое сырьё для промышленности Великобритании и США.

Так было до конца войны, после которой линейные ледоколы вернулись к мирной службе в арктических морях. Через некоторое время к ним присоединился «В. Молотов». Вместе с предшественниками – «Красиным», «Ермаком» и «Ф. Литке» – они добросовестно трудились на Северном морском пути.

Образование первого ЦКБ и его ударная работа в предвоенные годы позволили обеспечить флот надёжными транспортными судами и ледоколами, которые эксплуатировались на благо родины в период Великой Отечественной войны. Тот опыт, который был приобретён инженерами в дальнейшем, позволил образовать новое конструкторское бюро, впоследствии названное «Айсберг», ориентированное на создание судов для очень важного стратегического региона нашей страны – Арктики.

#### Литература:

- Андриенко В. Г. Ледокольный флот России. 1860-е – 1918 гг. М., 2009. С. 247–263.  
 Андриенко В. Г. Рождение «Таймыра» // Человек, море, техника. Л., 1989. С. 200–212.  
 Бакаев В. Г., Неганов В. И., Смирнов В. В. Морские суда первых пятилеток // Техника – молодёжи. 1976. № 1–12.  
 Волков А. Е. Самые большие сторожевики // Морская коллекция. Приложение к журналу «Моделист-конструктор». 2012. № 11 (122).  
 Кузнецов Н. А. От «Добрыни Никитича» до «Отто Шмидта». Ледоколы проекта 97 и их модификации // Морская коллекция. Приложение к журналу «Моделист-конструктор». 2009. № 8 (119).



С. В. ФРОЛОВ

## Деятельность Арктического института в годы Великой Отечественной войны

В 1940 г. приказом по Главному управлению Северного морского пути (ГУСМП) была произведена реорганизация Арктического научно-исследовательского института (АНИИ)<sup>1</sup>. Арктический институт, сохраняя прежнее название, сосредоточивал свою деятельность на освоении трассы Северного морского пути (СМП) как таковой. Произведённая реорганизация должна была ещё больше приблизить институт к решению практических задач арктического мореплавания.

Перед Великой Отечественной войной АНИИ вместе с изучением арктических морей и условий судоходства в них были развёрнуты исследования в Арктическом бассейне. В 1937–1938 гг. был организован и успешно проведён дрейф станции «Северный полюс»; в 1938–1940 гг. – дрейф во льдах Арктического бассейна ледокольного парохода «Г. Седов».

Весной 1941 г. проведена Высокоширотная воздушная экспедиция (ВВЭ) на самолёте СССР Н-169 в район Полюса относительной недоступности, явившаяся прообразом и предтечей знаменитых послевоенных ВВЭ «Север». Был составлен план дальнейшего развития гидрометеорологических и геофизических исследований в высоких широтах, включая весь Арктический бассейн<sup>2</sup>.

С самого начала Великой Отечественной войны Арктика стала театром военных действий. В условиях военного времени роль Северного морского пути, обеспечивающего важнейшие народно-хозяйственные и военные перевозки, резко возросла. СМП стал транспортной коммуникацией, связывающей Северный фронт с предприятиями

оборонного комплекса, месторождениями стратегически важных ископаемых Сибири и Дальнего Востока<sup>3</sup>.

Планы и программы научных и экспедиционных работ АНИИ были пересмотрены. Главной задачей исследований института стали совершенствование методов сбора надёжной ледовой и гидрометеорологической информации и разработка новых, совершенствование существующих методик составления метеорологических и ледовых прогнозов различной заблаговременности<sup>4</sup>.

С первых дней Великой Отечественной войны многие сотрудники АНИИ были призваны в действующую армию и военно-морской флот, а также вступили в ряды народного ополчения, защищая блокадный Ленинград. Среди них: директор АНИИ В. Х. Буйницкий, научные сотрудники И. В. Максимов, В. С. Антонов, М. Е. Острёкин, Г. Я. Вангенгейм, А. А. Гирс, гидролог М. М. Сомов, синоптик В. В. Фролов, ледовые разведчики Ю. М. Барташевич, В. И. Решеткин, гидрологи П. А. Геворкянц, В. И. Соколов, геологи И. Д. Гатиев, Н. Н. Мутафи, И. А. Скляр, заведующий аспирантурой А. И. Звёздин, гидролог Ю. К. Чернявский, ледоисследователь А. Н. Золотов и др.<sup>5</sup>

В боях с врагом пали смертью храбрых: начальник конструкторского бюро АНИИ В. А. Ноздрёв, гидрологи А. И. Кулагин, Уралов, А. А. Сиверцев, Фильчаков, магнитологи В. А. Фриновский, И. Б. Канторович, биолог П. А. Рудаков, А. Ф. Боровков, П. Т. Бутенко, В. Б. Карузо, Д. Д. Примаков, И. Л. Рысюков, Н. М. Сторожев, И. И. Тамарский, А. Н. Тюмин, Б. Б. Чернышёв.

1. Реорганизация Арктического института // Проблемы Арктики. 1940. № 7–8. С. 106–107.
2. Буйницкий В. Х. Основные итоги и перспективы научно-исследовательских работ Арктического института // Доклады юбилейной сессии: XXV лет. 1920–1945 / Отв. ред. А. Минеев. М.–Л., 1945; XXV лет научной деятельности Арктического института. Сборник статей / Отв. ред. изд. В. Х. Буйницкий. Л.–М., 1945.

3. Крутских Б. А. Полярники в годы Великой Отечественной войны // Метеорология и гидрология. 1985. № 5. С. 48–52.
4. Воеводин В. А. Арктический институт в годы Великой Отечественной войны (к 50-летию Победы в Великой Отечественной войне). Юбилейный выпуск 70 (к 75-летию ААНИИ) // Проблемы Арктики и Антарктики. 1995. С. 50–57; Волков Н. А., Макштас А. П. Полярники Арктического научно-исследовательского института в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (40 лет Великой Победе) (Павильон «Гидрометеорология и контроль природной среды»). Л., 1985.
5. Аветисов Г. П. Имена сотрудников НИИГА–ВНИИОкеангеология на картах Арктики и Антарктиды // Проблемы Арктики и Антарктики. 2009. № 2 (82). С. 153–166; Бородачёв В. Е., Шильников В. И. История ледовой авиационной разведки в Арктике и на замерзающих морях России (1914–1993 гг.) / Ред. Ю. А. Горбунов. СПб., 2002; Дорожкина М. В., Саватюгин Л. М. Имена сотрудников ААНИИ на географических картах. Анатолий Николаевич Золотов, Вера Михайловна Коновалова // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. № 3 (86). С. 114–116; Дубовцев В. Ф. Заметки из прошлого: страницы истории // Проблемы Арктики и Антарктики. 2008. № 3 (80). С. 156–159; Полярники в Отечественной войне. Сборник статей / Сост. Т. Алферьева и др.; ред. М. Черненко, Т. Селявина. М., 1945; Саруханян Э. К. Игорь Максимов. Их именами названы корабли науки. СПб., 2013; Сузюмов Е. М. Полярники в Великой Отечественной войне. В сб. Советские географы – фронту и тылу (1941–1945 гг.) // Вопросы географии. 1985. Сб. 128. С. 163–169; Трёшников А. Ф. Их именами названы корабли науки. Л., 1978.

Сотрудники АНИИ, оставшиеся в Ленинграде, дежурили в группах самозащиты, ликвидировали очаги пожаров при воздушных налётах, участвовали в строительстве оборонительных укреплений. Многие из сотрудников жили в здании института на Фонтанке, 34 и спасали научные фонды от огня и сырости.

Во время блокады Ленинграда институт потерял гидрохимиков С. К. Деменюк и Ю. Н. Дерюгина, гидробиолога Г. П. Горбунова, гидрологов С. К. Добронравова, М. И. Сперанского, И. Ф. Сарновского, А. К. Кюльвая, С. Ф. Лаврентьева, П. Н. Неволлина, Самойленко, Тюртюбек, инженера Б. Ф. Архангельского, аэрологов И. М. Бушева и Арефьева, геодезиста Г. А. Войцековского, картографа Собенникова и др.<sup>6</sup>

Осенью 1941 г. Государственным комитетом обороны (ГКО) было принято решение об эвакуации организаций ГУСМП в Красноярск. В этот период началась эвакуация и Арктического института. В Красноярске он был размещён по адресу: ул. Маркса, 103<sup>7</sup>.

Арктический институт в течение первого полугодия 1942 г. не имел возможности развернуть научно-исследовательскую деятельность, т. к. в связи с военными условиями только небольшая группа работников института, в основном находившаяся на оперативной работе в Москве, была эвакуирована в Красноярск в 1941 г. Кроме того, сюда же были направлены состав экспедиции «Ледовый патруль» и участники экспедиции, работавшей в районе Новосибирских островов.

Такое же положение создалось с научными материалами: небольшую часть материалов (фондов) институту удалось отправить из Ленинграда в Красноярск в конце июля 1941 г., причём эти материалы были первичными данными наблюдений. Сюда же прибыл материал московской опергруппы. Совершенно отсутствовала научная библиотека.

К началу 1942 г. в Красноярске оказался небольшой коллектив сотрудников института (в составе 46 человек) с очень ограниченным научным материалом. Среди них был В. Ю. Визе с семьёй. В. Ю. Визе и здесь выполнял функции председателя учёного совета института, наряду с большой научной работой он принимал участие в работе краевых организаций<sup>8</sup>.

6. Гаккель Я. Я. За четверть века: обзор деятельности Арктического института Главсевморпути за 25 лет (1920–1945). М.–Л., 1945.

7. Андреев А. О., Дукальская М. В., Фролов С. В. Страницы истории ААНИИ // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. № 1 (84). С. 7–25.

8. Трешников А. Ф. Арктический институт в Великой Отечественной войне // Метеорология и гидрология. 1975. № 5. С. 53–54.

Только в начале февраля 1942 г. началась эвакуация из Ленинграда, которая длилась до июня месяца, а в отдельных случаях и до августа, т. к. прибывающие из Ленинграда сотрудники надолго задерживались на излечении в госпиталях и стационарах. Таким образом, первая половина года прошла в напряжённой работе по эвакуации института из Ленинграда и созданию в Красноярске нормальных условий для работы всех отделов института.

Лётчики полярной авиации (экипаж Г. К. Орлова: штурман В. И. Аккуратов, бортмеханик Н. Л. Кекушев, бортрадист С. Наместников, второй бортмеханик Н. Баек) в очень сложных условиях эвакуировали в Ярославль и Череповец больных сотрудников и их семьи из заблокированного Ленинграда. Оттуда поездом они были переправлены в Красноярск. Одновременно с эвакуацией людей были вывезены материалы наблюдений полярных станций и более 150 научно-исследовательских арктических экспедиций. Экипаж Орлова и группа начальника Политуправления ГУСМП В. Д. Новикова разыскали и вывезли из Ленинграда более 600 человек<sup>9</sup>.

Учитывая важность научно-оперативного обеспечения морских операций в Арктике в период войны, ГКО освободил работников Главсевморпути, в том числе и учёных института, от мобилизации. В Красноярске АНИИ был укреплён сотрудниками, возвратившимися из летних экспедиций, специалистами родственных институтов, эвакуированных в Сибирь из Москвы.

В этот сложный период директорами АНИИ были Л. Л. Балакшин (и. о., с 27 июня 1941 г. по 28 января 1942 г.), С. В. Славин (и. о., с 29 января по 19 апреля 1942 г.). В июне 1942 г. В. Х. Буйницкий был отозван из действующей армии в распоряжение Главсевморпути и вновь назначен директором Арктического института<sup>10</sup>.

После завершения эвакуации института его сотрудники активно включились в научную деятельность. В этот период были значительно расширены работы по совершенствованию методов долгосрочных ледовых прогнозов и синоптической метеорологии. Научный руководитель прогностических исследований В. Ю. Визе на основании собственных исследований и обобщения работ, выполненных в 1941–1943 гг. сотрудниками АНИИ Д. Б. Карелиным, Н. А. Волковым, М. М. Сомовым, И. Г. Овчинниковым и др., подготовил и опубликовал в 1944 г. монографию «Основы долгосрочных ледовых прогнозов»

9. Аккуратов В. И. Лёд и пепел. Записки штурмана. М., 1984.

10. Дукальская М. В. Виктор Харлампиевич Буйницкий. К 100-летию со дня рождения // Российские полярные исследования. СПб., 2012. № 1 (7). С. 43–45.

для арктических морей», за которую в 1946 г. был удостоен Сталинской премии<sup>11</sup>.

В июне 1942 г. И. В. Максимов был переведён из Архангельска в АНИИ в Красноярске, а 1 апреля 1943 г. стал заместителем директора Арктического института по научной части. И. В. Максимов продолжал научные исследования, связанные с изучением течений и приливов в арктических морях и проливах. В эти годы он обосновал необходимость новых подходов в дальнейшем изучении Арктики, в том числе и в центральной части Арктического бассейна, разработал основы технологии использования данных по приливо-отливным колебаниям уровня моря для оценки средней ледовитости морей Северного морского пути<sup>12</sup>.

В годы войны в институте произошло становление школы макроциркуляционного метода долгосрочных метеорологических прогнозов (Г. Я. Вангенгейм, А. А. Гирс); С. Д. Лаппо в 1942 г. защитил кандидатскую диссертацию, в которой разработал новый метод прогнозирования ледовитости на основе осенних метеопризнаков; В. В. Фролов и К. И. Чуканин составили «Наставление по метеорологическому обеспечению действий полярной авиации», которое было принято как обязательное пособие на всех полярных бюро погоды.

Геофизиками института были разработаны теоретические основы методики прогнозов прохождения радиоволн на арктических линиях связи, под руководством И. В. Максимова и А. Ф. Лактионова составлены гидрометеорологические описания арктических морей и атласы течений в проливах, расширены работы по ледоведению; создана новая лаборатория для изучения физико-механических свойств льда и разработки методов активной борьбы со льдом (руководитель И. С. Песчанский)<sup>13</sup>.

В 1943 г. в Арктическом институте было положено начало систематическим работам по изучению изменчивости девиации магнитного компаса при плавании судов в высоких широтах. В навигацию этого года К. К. Федченко и профессором П. Д. Белоновским был собран обширный материал по девиации компаса на ледоколах «Красин», «А. Микоян» и ледорезе «Литке». В навигацию 1944 г. аналогичные работы были проведены Е. А. Залюм на борту парохода «Революционер».

Проводился и научно-методический надзор за наблюдениями полярных станций. Так, в 1944 г. тремя сотрудниками Арктического ин-

11. Визе В. Ю. Основы долгосрочных ледовых прогнозов для арктических морей. 1944.

12. Саруханян Э. К. Игорь Максимов. Их именами названы корабли науки. СПб., 2013.

13. Волков Н. А., Макштас А. П. Указ. соч.

ститута (Е. Н. Тихомировым, А. В. Бианки и С. А. Муравьевым) была осуществлена инспекция 14 полярных станций<sup>14</sup>.

В эти годы институтом издано более 50 монографий, сборников научных трудов, руководств и пособий, содержащих научные данные о природе арктических морей. Среди них – 14 выпусков из серии «Пособия и руководства», 24 тома Трудов Арктического института, подготовлено к печати и издано восемь выпусков сборника «Проблемы Арктики».

В предвоенные и военные годы с полной отдачей и энтузиазмом начинали работу в Арктике молодые специалисты, ставшие впоследствии крупными полярными исследователями: В. Х. Буйницкий, А. Ф. Трёшников, В. В. Фролов, Е. И. Толстикова, М. М. Сомов, Н. А. Волков, П. А. Гордиенко, Д. Б. Карелин, А. Г. Дралкин, В. М. Иванов и многие другие. В 1944–1945 гг. в Арктическом институте на основе работ, выполненных в предвоенные и военные годы, подготовили и защитили кандидатские диссертации Д. Б. Карелин, П. Г. Лобза, М. М. Сомов, Н. А. Лабзовский, А. А. Гирс, А. В. Коптева, З. М. Прик и др.<sup>15</sup>

В Арктическом институте в период его пребывания в Красноярске работали многие сотрудники других научных учреждений Москвы и Ленинграда. Б. В. Штокман там начал разрабатывать методы анализа водных масс, расчётные методы прогноза температуры воды в океане, теорию полных потоков в динамике вод Северного Ледовитого океана; гидробиологи В. Г. Богоров, К. А. Бродский, М. А. Виркетис разработали систему гидробиологических показателей гидрологических и ледовых условий арктических морей<sup>16</sup>.

В 1943 г., в соответствии с решением ГУСМП, директору института было поручено произвести набор студентов в Гидрографический институт и организовать их обучение. Молодёжь призывного возраста была в армии, поэтому среди студентов оказались юноши, не достигшие 18 лет, и девушки; всего удалось набрать 20–25 человек<sup>17</sup>. Занятия были организованы в здании Арктического института. Читали лекции известные учёные-полярники: А. Ф. Лактионов, И. С. Песчанский, О. Г. Дитц и др. Среди студентов этой группы были

14. Тихомиров Е. И. Инспекция полярных станций в 1944 году // Проблемы Арктики. 1945. № 2. Л.: Издательство Главсевморпути, 1946. С. 127.

15. В учёном совете Арктического института // Проблемы Арктики. 1945. № 4. Л.: Издательство Главсевморпути, 1946. С. 106.

16. Трёшников А. Ф. Арктический институт в Великой Отечественной войне // Метеорология и гидрология. 1975. № 5. С. 53–54.

17. Дубовцев В. Ф. Заметки из прошлого: страницы истории // Проблемы Арктики и Антарктики. 2008. № 3 (80). С. 156–159.

будущие известные сотрудники Арктического института: А. Л. Соколов, И. М. Кузнецов, В. Ф. Дубовцев, В. М. Коновалова, В. И. Задорина, а также Б. С. Майнагашев, ставший впоследствии капитаном дальнего плавания, начальником морских операций западного района Арктики.

В связи с передачей сети полярных станций в ведение АНИИ, согласно решению коллегии Главсевморпути от 21 июля 1944 г., подготовку кадров для станций было решено проводить в Ленинграде под непосредственным наблюдением института. Для этого при Гидрографическом институте ГУСМП была организована Школа метеорологии и связи. Из сотрудников Арктического института в организации школы приняли участие Н. А. Терлецкий и В. Т. Тимофеев. К преподаванию были привлечены А. В. Бианки, Н. А. Терлецкий, А. Ф. Трёшников, М. В. Николаева, С. И. Петров и Г. С. Меламед. Всего в 1944 г. в школу было принято 195 человек – 69 мужчин и 126 женщин<sup>18</sup>.

Особо важное значение при проводке караванов судов на трассе СМП имела ледовая авиаразведка, объём которой в годы войны значительно возрос. В практику вошло выполнение ледовой разведки в несколько этапов: зимние разведки, преднавигационные, навигационные, осенние<sup>19</sup>.

Наибольший вклад в производство ледовой разведки внесли ледовые разведчики АНИИ – гидрологи-бортнаблюдатели: Н. А. Волков, Д. Б. Карелин; А. Н. Петриченко, Ю. М. Барташевич, П. А. Гордиенко, И. Г. Овчинников, А. П. Шумский, А. Н. Смесов, Б. И. Иванов, В. С. Назаров, Н. Т. Субботин; К. И. Ермак, М. М. Сомов, А. Г. Дралкин<sup>20</sup>. И. Г. Овчинников, гидролог Арктического института, специалист по ледовому режиму Баренцева и Карского морей, погиб вместе с эки-

18. Школа метеорологии и связи Управления учебных заведений Главсевморпути // Проблемы Арктики. 1945. № 2. Л.: Издательство Главсевморпути, 1946. С. 128.

19. Бородачёв В. Е., Шильников В. И. История ледовой авиационной разведки в Арктике и на замерзающих морях России (1914–1993 гг.) / Ред. Ю. А. Горбунов. СПб., 2002; Гордиенко П. А. Рекогносцировка «белых пятен» Полярного бассейна за годы войны // Проблемы Арктики. 1945. № 1. Л.: Издательство Главсевморпути, 1946. С. 92–94.

20. Ледовый ежегодник 1940/1941. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1940/1941 года и в навигацию 1941 года / Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1948; Ледовый ежегодник 1941/1942. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1941/1942 года и в навигацию 1942 года. М.–Л., 1949; Ледовый ежегодник 1942/1943. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1942/1943 года и в навигацию 1943 года / Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1949; Ледовый ежегодник 1943/1943. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1943/1944 года и в навигацию 1944 года / Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1950; Ледовый ежегодник 1944/1945. Наблюдение над состоянием льда в арктических морях за зиму 1944/1945 года и в навигацию 1945 года / Под ред. А. Ф. Лактионова. М.–Л., 1951.

пажем самолёта Si-43 СССР Н-207 23 августа 1942 г. при выполнении ледовой разведки<sup>21</sup>.

В годы войны коренным образом были усовершенствованы методы картирования льдов, разработана новая номенклатура морских льдов, введены новые пособия по производству авиационных наблюдений. В результате обобщения созданных сотрудниками АНИИ вместе со штурманами и лётчиками методов разведки и картирования льдов Д. Б. Карелиным, Н. А. Волковым, В. В. Жадринским, П. А. Гордиенко подготовлена к печати книга «Ледовая авиационная разведка»<sup>22</sup>.

Для улучшения гидрометеорологического обслуживания СМП в годы войны была значительно расширена сеть полярных станций в Арктике. Данные наблюдений за погодой и ледовыми условиями поступали в радиоцентр АНИИ, отсюда направлялись в региональные бюро погоды на острове Диксон, на мысе Шмидта, в Тикси, Амдерме и Крестах Колымских, которыми руководили сотрудники института В. В. Фролов, Н. В. Шацилло, К. И. Чуканин, Е. И. Толстикова, Н. А. Волков, С. Т. Серлапов и др. Краткосрочные прогнозы погоды, составляемые синоптиками бюро погоды, высоко ценились моряками и лётчиками<sup>23</sup>.

Все годы войны специалисты по метеорологическим и ледовым прогнозам (М. М. Сомов, В. В. Фролов, Н. В. Шацилло, Д. Б. Карелин, А. Ф. Трёшников, А. Г. Дралкин, К. А. Сычёв, Н. А. Волков, Е. И. Толстикова, П. А. Гордиенко и др.) на навигационный период выезжали в штабы морских операций, на ледоколы, вылетали в ледовую разведку и на месте давали рекомендации о ледовых условиях проводки караванов судов.

В июне 1942 г. ГКО было принято решение о переброске Северным морским путём нескольких боевых кораблей с Дальнего Востока в поддержку Северного флота. 8 июня 1942 г. нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов подписал Приказ № 0192 на переход экспедиции особого назначения – ЭОН-18. В состав отряда боевых кораблей вошли: лидер «Баку», ЭМ «Разумный», «Разъярённый» и «Ревностный». Научное обеспечение кораблей гидрометеорологической информацией и прогнозами осуществляли сотрудники АНИИ гидрологи Н. А. Волков и М. М. Сомов, синоптики Е. И. Толстикова и В. В. Фролов,

21. Полярники в Отечественной войне. Сборник статей / Сост. Т. Алферьева и др.; ред. М. Черненко, Т. Селявина. М., 1945.

22. Карелин Д. Б., Волков Н. А., Жадринский В. В., Гордиенко П. А. Ледовая авиационная разведка. М.–Л., 1946.

23. Гордиенко П. А. Полярные гидрометеорологические станции в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. // Метеорология и гидрология. 1975. № 8. С. 110–113; Гордиенко П. А. Полярные гидрометеорологи: Воспоминания о Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. // Человек и стихия – 80. Л., 1979. С. 113–114.

которые за эту операцию были награждены орденами Красной Звезды<sup>24</sup>. На Дальнем Востоке обеспечением ледовыми и метеорологическими прогнозами зимних морских операций в проливе Лаперуза, Охотском и Японском морях занималась созданная институтом при Штабе морских операций научно-оперативная группа, в состав которой входили сотрудники АНИИ ледовый прогнозист Н. А. Волков и синоптик В. А. Аристов. В результате первого года работы группой было подготовлено и издано «Руководство для плавания во льдах пролива Лаперуза».

В Красноярске формировались экспедиции ледового патруля, которые на небольших моторно-парусных судах обследовали кромку льда в морях Баренцевом, Карском и Лаптевых. Эти суда не только собирали важную информацию о гидрометеорологических условиях, но и занимались снабжением полярных станций<sup>25</sup>.

4 октября 1941 г. научно-экспедиционное судно АНИИ «Академик Шокальский» (начальник экспедиции П. А. Шумский, гидрологи Н. Т. Субботин, В. Б. Старков и Б. А. Любимцев) встретило германскую подводную лодку у северо-восточных берегов Новой Земли и вынуждено было уйти под защиту берегов<sup>26</sup>.

В июне 1942 г. по распоряжению члена ГКО, начальника Главсевморпути И. Д. Папанина в Архангельск направили научно-оперативную группу сотрудников Арктического института для участия в работах ледового патруля на гидрографическом судне «Мурманец». В состав группы входили: начальник экспедиции А. П. Шумский, научный руководитель В. С. Назаров, гидрограф Б. Л. Лейкин, океанолог Н. В. Субботин, навигатор В. В. Дремлюг. Ледовому патрулю предстояло выполнить комплекс работ, связанных с обеспечением боевых и транспортных операций в Баренцевом и Карском морях. В период экспедиции судно приняло участие в спасении моряков конвоя PQ-17. Всего на борт «Мурманца» с 13 по 17 июля подняли более 100 человек<sup>27</sup>.

В августе 1943 г. под обстрел вражеского самолёта попала возглавляемая А. Ф. Трёшниковым экспедиция Арктического института на гидрографическом судне «Мурманец», следовавшая к мысу Желания на помощь зимовщикам<sup>28</sup>.

24. Волков Н. А., Макштас А. П. Указ. соч.

25. Дмитриев А. А., Горбунов Ю. А. Ледово-гидрологические патрули в российских арктических морях // Проблемы Арктики и Антарктики. 2013. № 4 (98). С. 104–115.

26. Сузюмов Е. М. Указ. соч. С. 163–169.

27. Дремлюг В. В. Военное лихолетье // Проблемы Арктики и Антарктики. 2009. № 2 (82). С. 167–175; Дремлюг В. В. Ледовые патрули в Арктике // Проблемы Арктики и Антарктики. 2009. № 3 (83). С. 154–157.

28. Сузюмов Е. М. Указ. соч. С. 163–169.

27 июля 1943 г. в 15 милях к юго-востоку от мыса Спорый Наволок у северо-восточного побережья Новой Земли немецкой подводной лодкой было обстреляно и потоплено экспедиционное судно АНИИ «Академик Шокальский» (начальник экспедиции – В. С. Большаков). Но подводная лодка не оставила в покое спасшихся. Подойдя ещё ближе, противник начал расстреливать их из пулемётов и орудий. Были убиты две женщины, в том числе гидрохимик экспедиции, сотрудница АНИИ Б. И. Футерман, и моторист и ранен гидролог экспедиции А. В. Иванов. 2 и 3 августа 1943 г. мотобот «Полярник» подобрал 15 оставшихся в живых из 27 членов экипажа и пассажиров «Академика Шокальского» и доставил их в порт Диксон<sup>29</sup>.

В июле и августе 1942 г. гитлеровцы пытались блокировать восточную часть Баренцева моря и всё Карское море. Для этого в Карское море был послан крейсер «Адмирал Шеер». Ледокольный пароход «А. Сибиряков» во время Великой Отечественной войны вошёл в состав Беломорской военной флотилии. Рейдер обнаружил его 25 августа в районе острова Белуха. После неравного боя, длившегося полчаса, «А. Сибиряков» был потоплен. Погибла большая часть экипажа, остальных взяли в плен. Среди пленных оказался сотрудник АНИИ А. Н. Золотов<sup>30</sup>.

27 августа 1942 г. «Адмирал Шеер» напал на радицентр и порт острова Диксон. Три батареи, установленные на острове, и находившийся в бухте ледокольный пароход «Дежнёв» (СКР-19) ответили залпами своих орудий. Рейдер получил несколько попаданий и, прикрываясь дымовой завесой, ушёл в открытое море. Большую роль в обороне острова сыграли противодесантные группы народного ополчения, в числе которых были сотрудники АНИИ В. В. Фролов, Н. В. Шацилло, М. М. Сомов, А. Г. Дралкин, К. А. Сычѳв и др.<sup>31</sup>

Арктический институт работал в Красноярске до 1944 г., затем вернулся в Ленинград. Координация деятельности института в этот период значительно осложнялась тем, что в 1943 г. часть его оперативных подразделений была реэвакуирована в Москву и лишь по завершении навигации 1945 г. вернулась в Ленинград. После возвращения в Ленинград

29. Большаков В. С. Гибель экспедиционного судна «Академик Шокальский» // Проблемы Арктики. 1944. № 1. Л.: Издательство Главсевморпути, 1945. С. 157–159.

30. Воеводин В. А. Указ. соч. С. 50–57; Дорожкина М. В., Саватюгин Л. М. Имена сотрудников АНИИ на географических картах. Анатолий Николаевич Золотов, Вера Михайловна Коновалова // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. № 3 (86). С. 114–116; Крутских Б. А. Полярники в годы Великой Отечественной войны // Метеорология и гидрология. 1985. № 5. С. 48–52.

31. Сузюмов Е. М. Указ. соч. С. 163–169; Трёшников А. Ф. Арктический институт в Великой Отечественной войне // Метеорология и гидрология. 1975. № 5. С. 53–54.

сотрудники института своими руками восстанавливали здание АНИИ, для того чтобы как можно скорее продолжить исследовательскую работу<sup>32</sup>.

Родина высоко оценила труд сотрудников Арктического института в годы Великой Отечественной войны. Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 3 декабря 1945 г. за успешное выполнение заданий правительства и самоотверженную работу по освоению Северного морского пути в дни Отечественной войны награждены орденами и медалями работники Главсевморпути.

В Арктическом институте были награждены следующие сотрудники<sup>33</sup>:

- орденом Ленина – В. Ю. Визе;
- орденом Отечественной войны I степени – В. Х. Буйницкий;
- орденом Отечественной войны II степени – И. В. Максимов;
- орденом Трудового Красного Знамени – Д. Б. Карелин, Л. И. Леонов, Е. А. Леонтьева, М. Е. Острёкин, С. В. Славин, Е. И. Тихомиров;
- орденом Красной Звезды – В. В. Аристов, В. Е. Благодаров, Н. А. Волков, Я. Я. Гаккель, К. А. Гомоюнов, П. А. Гордиенко, А. Г. Дралкин, Н. М. Жемчугов, А. И. Зубков, В. Н. Кошкин, А. Ф. Лактионов, А. П. Никольский, Е. И. Толстикова, В. В. Фролов, К. А. Радвиллович, М. М. Сомов;
- орденом «Знак Почёта» – В. М. Бессуднов, Г. Я. Вангенгейм, К. Д. Егоров, А. И. Ионов, А. П. Кибалин, С. Д. Лаппо, В. С. Назаров, Н. П. Осипов, Г. М. Силин, Г. П. Смирнов, И. М. Суслов, И. Д. Тельнов, В. Т. Тимофеев, П. Е. Терлецкий, В. А. Трапновская, А. Ф. Трёшников, К. К. Федченко, И. Л. Фрейдин, А. А. Храпаль, К. И. Чуканин, В. Н. Янкович;
- медалью «За трудовую доблесть» – М. Ю. Берман, М. А. Богуславская, Т. В. Николаева, З. И. Павлова, З. М. Прик, Е. Н. Седова, Н. Д. Травин, Н. В. Шацилло;
- медалью «За трудовое отличие» – А. В. Бианки, В. П. Богомолова, А. А. Гирс, Е. П. Комарова, М. И. Комиссаров, Е. И. Курженкова, В. Ф. Рудич, Е. А. Сеницына, Т. И. Чельшева.

Сотрудники АНИИ внесли достойный вклад в победу над врагом своим самоотверженным трудом по гидрометеорологическому обеспечению арктической навигации, действий Военно-морского флота и авиации в Арктике и непосредственным участием в боевых операциях на Северном театре военных действий.

32. Андреев А. О., Дукальская М. В., Фролов С. В. Страницы истории ААНИИ // Проблемы Арктики и Антарктики. 2010. № 1 (84). С. 7–25.

33. О награждении работников Арктического института орденами и медалями // Проблемы Арктики. 1945. № 5/6. Л.: Издательство Главсевморпути, 1947. С. 131–132.

## ДОКУМЕНТЫ О ПОСЛЕВОЕННОМ ТРАЛЕНИИ в операционной зоне Северного флота в 1945 г.

Предисловие, публикация и комментарии

Э. Л. Коршунова

В настоящем сборнике в публикациях таких авторов, как Акулова-Конецкая Т. В., Грибовский В. Ю., Комаров М. П., Корякин В. С., Марков П. Г., Платонов А. В., а также в рейсовом донесении капитана ледокола «Красин» Маркова М. Г. с различной степенью детализации поднимается проблема минной борьбы и противоминной обороны на Северном морском театре (СМТ) в годы Великой Отечественной войны.

В ходе войны противником постоянно совершенствовалось минное оружие, улучшались его тактико-технические характеристики (ТТХ), вводились новые приёмы постановки мин и минных заграждений. Широкому применению минного оружия способствовали физико-географические условия СМТ: мелководные районы, заливы, проливы, острова, условия льдообразования. Всё это в совокупности приводило к созданию сети рекомендованных курсов, которые и были одной из целей кригсмарине. Минными постановками противник пытался сковать боевые действия сил Северного флота, затруднить судоходство как на внутренних морских путях, так и при проводке конвоев союзников по антигитлеровской коалиции.

Применение минного оружия германскими военно-морскими силами создавало тяжёлую минную обстановку на СМТ в период 1941–1945 гг., а также сковывало боевую подготовку сил флота и судоходство в послевоенный период.

Послевоенное боевое траление потребовало огромного напряжения сил флота, значительного временного периода и ресурсов.

Общее руководство послевоенным боевым тралением, организацией планирования и контроля выполнения работ осуществлял командующий Северным флотом через свой штаб. В соответствии с директивами НК ВМФ штабами флотов разрабатывались годовые планы послевоенного траления, которые направлялись на утверждение наркомму. Проекты планов перед утверждением подвергались тщательному анализу в отделе послевоенного траления Главного морского штаба ВМФ. Результатом тщательной работы по принятию оптимальных управленческих, технических решений было выполнение боевой задачи с минимизацией риска для личного состава, корабельного состава тральных сил.

Опыт показал, что минное оружие являлось и является эффективным и малозатратным, а практика использования тральных сил Северного флота в послевоенный период актуальна и поныне. И лучше всего об этом расскажут документы той эпохи.

Документы публикуются согласно правилам научного издания исторических источников. Явные опечатки и описки исправлены без оговорок, однако целый ряд лексических и орфографических особенностей, присущих языку и письму того времени, сохранён. Недописанные слова, а также другие уточнения текста документов даны в квадратных скобках. Незначительное количество купюр обозначено многоточием, заключённым в угловые скобки. Пунктуация дана согласно современным требованиям русского языка.

Каждый документ предварён названием и датой. Тексты снабжены краткими, необходимыми для лучшего понимания содержания документов комментариями.

\* \* \*

## № 1

### Сопроводительное письмо к Плану послевоенного траления в операционной зоне Северного флота на 1945 г., направленное вице-адмиралом Платоновым<sup>1</sup> начальнику Главного морского штаба ВМФ СССР вице-адмиралу Кучерову<sup>2</sup> 13.06.1945 г.

СОВЕРШЕННО СЕКРЕТНО<sup>3</sup>

Экз. № 1

НАЧАЛЬНИКУ ГЛАВНОГО МОРСКОГО ШТАБА  
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СОЮЗА ССР  
Вице-адмиралу тов. КУЧЕРОВУ<sup>4</sup>

1. Платонов Василий Иванович (13.01.1903–26.03.1996) – родился в г. Керчь, русский, в РККФ с 1922 г. Службу начал краснофлотцем. В 1928 г. после окончания Военно-морского училища им. М. В. Фрунзе назначен командиром роты Черноморского флотского экипажа. С января 1929 г. – штурман дивизиона тральщиков Морских сил Чёрного моря. С мая 1930 г. – вахтенный начальник крейсера «Аврора» МСБМ. С октября 1930 г. – слушатель минного класса Специальных курсов командного состава, до 1933 г. – дивизионный минёр ДПЛ Балтийского флота. С августа 1933 г. – флагманский минёр Северной флотилии, флагманский минёр штаба Северного флота. Начальник отдела боевой подготовки СФ (1938), помощник начальника штаба СФ (1939), командир Охраны водного района СФ (1939). Участник Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. В мае 1944 г. назначен начальником штаба Северного флота. С августа 1949 г. – командующий Северным флотом. С 1952 г. на исследовательской и административной работе. Награждён орденами Ленина (1947), Октябрьской Революции (1983), 5 орденами Красного Знамени (1941, 1943, 1944, 1945, 1951), орденами Нахимова I ст. (1944), Ушакова II ст. (1944), Отечественной войны I ст. (1985), медалями. Похоронен в Москве.
2. Кучеров Степан Григорьевич (01.08.1902–31.03.1973) – родился в с. Ольшаки, ныне Аркадакского р-на Саратовской обл., русский, в РККФ с 1922 г. В 1926 г. окончил Военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. Назначен командиром бронекатера отдельного отряда судов реки Днепр. С декабря 1926 г. – командир дивизиона бронекатеров. С ноября 1928 г. – слушатель химического класса Специальных курсов командного состава (СККС). С ноября 1929 г. – флагманский химик Морских сил Каспийского моря (МСКМ), затем – командир канонерской лодки «Красный Азербайджан» МСКМ. С августа 1931 г. – начальник химического класса СККС ВМС РККА. В период 10.1933 – 10.1936 – флагманский химик Штаба МСЧМ. 11.1936 – 02.1939 – слушатель ВМА РК ВМФ им. К. Е. Ворошилова. В ходе Советско-финляндской войны 1939–1940 гг. – и. о. НШ Балтийской ВМБ Балтийского флота (Палдиски). С августа 1940 г. по 1943 г. – начальник штаба Северного флота. С февраля 1943 г. – командующий Беломорской военной флотилией. С июля 1944 г. – начальник оперативного управления, а с апреля 1945 г. – начальник Главного морского штаба ВМФ СССР. С февраля 1946 г. – командующий Каспийской военной флотилией. С 1950 г. на преподавательской и административной работе. Награждён 2 орденами Ленина (1944, 1947), 3 орденами Красного Знамени (1942, 1944, 1953), орденами Ушакова I ст. (1945), Нахимова I ст. (1945), Отечественной войны I ст. (1944), медалями, американским орденом «Морской крест» (1943). Похоронен в Москве.
3. На документе проставлен штамп «РАССЕКРЕЧЕНО».
4. Слева на чистом поле имеется резолюция вице-адмирала Кучерова: «НОПТ. Доложите Ваше мнение». Автограф. 18.06.45.

Представляю документы по послевоенному тралению<sup>5</sup>:

1. План послевоенного траления в операционной зоне Северного флота на 1945 г., экз. № 1, на 29 листах.

2. Общий план гидрографического и навигационного обеспечения послевоенного траления на Северном театре в кампанию 1945–1946 гг., экз. № 1, на 35 листах.

ПРИЛОЖЕНИЯ: Упомянутое, только к экз. № 1.

*Вице-адмирал ПЛАТОНОВ<sup>6</sup>*

Центральный военно-морской архив (далее – ЦВМА). Ф. 2. Оп. 1. Д. 464. Л. 1. Подлинник. Автограф.

## № 2

### Заключение по Плану послевоенного траления в операционной зоне Северного флота на 1945 г., не ранее 18.06.1945 г.

#### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

#### ПО ПЛАНУ ПОСЛЕВОЕННОГО ТРАЛЕНИЯ СФ на 1945 г.<sup>7</sup>

1. При составлении плана допущены следующие принципиальные ошибки:

а) в ряде районов запланировано разведывательное траление – обследование площади от 50 до 100%. Согласно «Дополнению к НТЩ-41», введенному в действие Циркуляром Начальника ГМШ ВМФ № 0524 от 18.05.45 г., в послевоенное время открытие фарватеров и районов для плавания допускается только после производства протраливания по нормам, изложенным в «Дополнении к НТЩ-41».

В случае отсутствия возможности для производства полноценного траления для открытия фарватера, района траление следует перенести на тот срок, когда это будет возможно;

5. Согласно угловому штампу начальника штаба Северного флота документ был направлен в адрес 13 июня 1945 г. за № ОП/00163. Число 13 вписано от руки красными чернилами вице-адмиралом Платоновым. На документе есть входящие отметки Главного морского штаба ВМФ СССР: вх. № 4184сс от 18.06.1945 Оперативного управления ГМШ ВМФ; вх. № 398сс от 18.06.1945 ОПТ ГМШ ВМФ, а также штамп с инвентарным номером: Инв. № 19121сс Секретной библиотеки Оперативного управления ГШ ВМС.

6. Автограф – красными чернилами.

7. В правом верхнем углу документа имеется помета, выполненная от руки фиолетовыми чернилами: «Вариант не был принят, был послан другой, см. Д. № <нрзб>». Автограф.

б) в ряде районов запланировано траление неконтактных мин на 5–10 импульсов, что противоречит требованиям, изложенным в «Инструкции по тралению неконтактных мин», введенной в действие Циркуляром Начальника ГМШ ВМФ № 0515 от 8.05.45 г.

в) в плане применяется термин: импульс-галсы. Следует применять термин: «кратность», т. к. практически число галсов, обеспечивающих в каждой точке протраливаемой площади отработку нужного числа импульсов, всегда больше последнего;

г) траление следует производить на наибольшую возможную глубину. В таблице-графике вызывает сомнение термин: «углубление трала». По приводимым величинам следует считать, что эти величины обозначают длину оттяжки трала.

2. Район Северо-Двинского рейда по плану считается открытым. Однако в 1944 году ряд районов на рейде и около ФВК-10 оставались закрытыми, и следует считать их по-прежнему опасными, так как траление предыдущих лет не везде было полноценным.

3. На основании полученных немецких данных следует включить в план траления районы: на меридианах о-ва Кильдин – Кольского залива, в горле Белого моря у Терского берега, у о-ва Колгуев (вероятно – у Бугрино), у Варандея и Гуляевских Кошек, в Кандалакшской губе.

4. Границу закрытого района у о. Диксон на широте о. Б. Олений следует отодвинуть к весту<sup>8</sup> на 2–3 мили, так как отмечены две мины на самой границе района.

5. Учитывая полученную от ГУСМП<sup>9</sup> просьбу, следует назначить траление ФВК-16 и районов у м. Челюскин и в пр. Матисена на самое раннее время. На тех же основаниях необходимо протралить фарватер и рекомендованный курс в Енисейском заливе до появления осенних льдов.

6. В плане гидрографического обеспечения траления запланировано координировать траление вне видимости берегов по радиопеленгам.

Ошибки в определении согласно расчётам, приведённым в плане, будут колебаться в пределах 1–3 миль. Подобный способ определения места недопустим, и следует использовать радиолокационные корабельные установки кораблей СФ, поставив на берегу отражающие знаки.

8. Вест – запад.

9. ГУСМП – Главное управление Северного морского пути.



Радиолокация в комбинации с радиопеленгами даст значительно большую точность траления.

7. В плане не приведены исходные средние данные для тральных расчётов: скорость хода на тралении, длительность ежедневного траления и ширина захвата тралов с учётом перекрыша<sup>10</sup>.

Поэтому затруднительно точно проверить правильность расчётов, однако приближенная проверка показывает, что запланированные сроки вполне реальны. При разработке планов траления по МОРа<sup>11</sup> необходимо обратить внимание на всемерное сокращение сроков за счёт соответствующего временного базирования тральщиков и их обеспечения материальной частью, снабжением и текущим ремонтом.

*Начальник отдела послевоенного траления ГМШ ВМФ  
капитан 1-го ранга Чубунов<sup>12</sup>*

ЦВМА. Ф. 2. Оп. 1. Д. 464. Л. 2–3. Подлинник.

10. Так в документе.

11. МОР – морской оборонительный район.

12. Внизу документа есть рукописная помета, выполненная зелёным карандашом: «Составлял <нрзб>».

№ 3

**План послевоенного траления в операционной зоне  
Северного флота на 1945 г., 01.06.1945**

«УТВЕРЖДАЮ» «СОВ. СЕКРЕТНО»<sup>13</sup>  
ГЛАВНОКОМАНДУЮЩИЙ ВМС СССР  
Адмирал флота  
КУЗНЕЦОВ Н. Г.  
«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 1945 года

Представляю на утверждение

КОМАНДУЮЩИЙ СЕВ. ФЛОТОМ ЧЛЕН ВОЕННОГО СОВЕТА СФ  
Адмирал Вице-адмирал  
ГОЛОВКО<sup>14</sup> НИКОЛАЕВ<sup>15</sup>

13. На документе проставлен штамп «РАССЕКРЕЧЕНО».
14. Автограф. Головки Арсений Григорьевич (23.06.1906–17.05.1962) – родился в станице Прохладная, ныне г. Прохладный Кабардино-Балкарской Республики, русский, в МС РККА с 1925 г. В 1928 г. закончил Военно-морское училище им. М. В. Фрунзе. Вахтенный начальник эсминца «Фрунзе» Морских сил Чёрного и Азовского морей, с сентября 1928 г. – штурман канонерской лодки «Ленин», с ноября 1929 г. – групповой штурман канлодок Морских сил Каспийского моря. Слушатель КУКС (1930–1931), дивизионный минёр дивизиона эсминцев Морских сил Балтийского моря. С марта 1932 г. – флагманский минёр бригады траления и заграждения. В 1933–1935 гг. занимал штабные должности в Морских силах Дальнего Востока (позднее – Тихоокеанского флота). Слушатель Военно-морской академии (1936–1938). Участник национально-освободительной войны в Испании (1937–1938). С июля 1940 г. – командующий Северным флотом. В 1946–1950 гг. – зам. начальника, начальник ГМШ, заместитель ГК ВМФ. В 1950–1952 гг. – начальник Морского генерального штаба – 1-й заместитель военно-морского министра СССР. С августа 1952 г. – командующий 4-м ВМФ. В 1956 г. – командующий Балтийским флотом. Награждён 4 орденами Ленина (1943, 1944, 1950, 1956), Красного Знамени (1938, 1941, 1945, 1956), 2 орденами Ушакова I ст. (1944, 1945), орденом Нахимова I ст. (1944), 2 орденами Красной Звезды (1944), иностранными орденами. Похоронен в Москве.
15. Автограф. Николаев Александр Андреевич (30.08.1905–10.10.1949) – родился в с. Липяги, ныне Тамбовской обл., русский, в ВМС РККА с 1927 г. В 1929 г. окончил Школу подводного плавания БФ, с 1930 г. – ответственный секретарь партбюро Учебно-отряда подводного плавания. С мая 1933 г. – старший инструктор политотдела ЭОН-1 по переводу по Беломорско-Балтийскому каналу с Балтики на Север отряда кораблей, первый начальник политотдела вновь сформированной Северной военной флотилии. Слушатель Военно-политической академии им. Н. Г. Толмачёва (1934–1938). С декабря 1938 г. – военный комиссар Главного морского штаба. С июля 1940 г. – член Военного совета – начальник Политуправления Северного флота. С июня 1945 г. – член Военного совета Балтийского флота (с февраля 1946 г. – 4-го ВМФ). С апреля 1947 г. – заместитель начальника Главного политического управления ВС СССР. Награждён орденом Ленина (1944), 3 орденами Красного Знамени (1941, 1944, 1949), орденами Нахимова I ст. (1945), Отечественной войны I ст. (1948), 2 орденами Красной Звезды (1940, 1944). Похоронен в Москве.

« 1 » июня<sup>16</sup> 1945 года

П Л А Н  
ПОСЛЕВОЕННОГО ТРАЛЕНИЯ В ОПЕРАЦИОННОЙ ЗОНЕ  
СЕВЕРНОГО ФЛОТА  
на 1945 год

1. ЗАДАЧА

Обеспечить безопасное от мин плавание кораблей, транспортов и рыбопромысловых судов в Баренцевом, Белом и Карском морях.

2. МИННАЯ ОБСТАНОВКА

В течение Отечественной войны на театре Северного флота на 30 мая 1945 года закрыто 22 района (общей площадью 3059 квадратных миль), опасных от мин, поставленных нашим флотом и флотом противника.

Районы постановки МЗ-М<sup>17</sup> нашим флотом известны точно, районы постановки МЗ-М противником определены на основании обнаружения мин тралами, в результате подрыва кораблей, наблюдения взрывов с берега, наблюдения гидроакустическими приборами, на основании предположений по данным обнаружения кораблей и самолётов противника, а также по сопоставлению различного рода разведанных.

Данных о поставленных противником минах в зоне флота по немецким источникам не имеется, за исключением районов к западу от Варангер-фьорда (сняты по захваченным у немцев картам).

Кроме закрытых районов, имеются районы, в частности, полигоны БП<sup>18</sup>, в которых плавание не закрывалось, но наличие мин противника не исключено.

При получении данных от немцев минная обстановка должна быть немедленно откорректирована, а вместе с ней и план траления.

А. По операционной зоне КоМОР<sup>19</sup>

Из девяти закрытых районов в зоне КоМОР:

– в районах № 4 (Зубовская-Вайда), 6 (Пумманки) выставлены отечественные мины «КБ» с установкой углубления против надводных кораблей (4–6 фут[ов] на ноль глубины);

16. 1 июня – вписано от руки.

17. МЗ-М – минное заграждение морское.

18. БП – боевая подготовка.

19. КоМОР – Кольский морской оборонительный район.

– в районе № 8 (подход к Петсамонвуоно) выставлены отечественные мины «КБ» с установкой углубления против надводных кораблей (4 фута на ноль глубины), оставшиеся вне ФВК-29, 30, 31, 32 (после прокладки ФВК в МЗ-М), а также достоверно известно наличие большого числа якорных мин противника, так как в осенне-зимний период 1944–45 гг. при прокладке фарватеров вытралено 323 мины т. «ЕМС», «ЕМД», «Р» (в том числе часть «КБ») и 38 минных защитников;

– в районе № 1 (Кильдинский плёс) поставлено МЗ-М из английских мин марки XVII против подводных лодок с установкой углубления 18 метров (60 футов), в том же районе неоднократно обнаруживались ПЛ ПЛ<sup>20</sup> противника;

– в районе № 9 (Айновские острова), являющемся продолжением на север района № 8, предполагается наличие мин противника, по данным англичан, а также одиночных мин «КБ», поставленных кораблями Северного флота в Финскую войну (1939 год);

– в районе № 7 (Маталаниеми) оставлены мины после очистки тралов при тралении осенью 1944 г.;

– в районе № 5 (к северу от Цып-Наволоки), по данным союзников, находятся немецкие мины, предположительно против надводных кораблей и подводных лодок, что подтверждается затреливанием двух мин рыболовным траулером 17.05.45 г. и обнаружением минной банки приборами УЗПН союзных корветов 24.01.45 г.;

Район № 2 (Кильдин ост[ров]), район № 3 предназначаются для полигонов БП, в указанных районах обнаруживались ПЛ ПЛ противника.

Б. По операционной зоне БеМОР

В операционной зоне БеМОР:

– в районах № 51 (Кандалакшский залив), № 53 (горло Белого моря) выставлены отечественные мины «08» и «КБ» с установкой углубления против надводных кораблей (4–6 фут[ов] на ноль глубины);

– в пяти районах: № 55 (Канин Нос – 1), № 58 (Маточкин Шар), № 62 (западная часть Юшара), № 63 (восточная часть Юшара), № 65 (Диксон) наличие мин противника достоверно, в том числе в районе № 55 якорные мины и в районах № 58, 62, 63, 65 – донные неконтактные мины;

– в девяти районах: № 52 (о. Моржовец), № 54 (м. Чёрный), № 56 (Канин Нос – 2), № 57 (к северу от о. Мадаха), № 59 (Белушья губа), № 60 (Карские Ворота), № 61 (Карские Ворота), № 64 (о. Белый), № 66 (пр. Вилькицкого) достоверность наличия мин полностью

20. ПЛ – подводная лодка, ПЛ ПЛ – подводные лодки.

не установлена, районы были закрыты по обнаружению самовзрывов, по подрыву ледокола (в районе № 54) и по сбрасыванию самолётами предположительно донных мин (район № 52); из указанных районов № 54, 56, 51, 64 закрыты по данным определения МЗ-Б корабельными УЗПН.

Из общего количества закрытых районов в зоне БеМОР в шести районах (№ 52, 58, 59, 62, 63, 65) ориентировочно площадью 360 кв. миль выставлены противником донные неконтактные мины, в остальных районах (№ 54, 55, 56, 57, 60, 61, 64, 66) ориентировочно площадью 1500 кв. миль предположительно выставлены якорные мины против надводных кораблей.

Ввиду значительной протяжённости операционной зоны БеМОР, не исключена вероятность нахождения МЗ-М противника и в других районах (особенно где менее или совсем не плавали корабли), которые до настоящего времени ещё не выявлены. Одним из сомнительных районов следует считать пролив Матисена.

#### В. Операционная зона СФ на запад от Варангер-фьорда

В западной части Варангер-фьорда, в районе Вардэ и на запад от Вардэ, в фьордах и у побережья до Тромсэ выставлены минные банки кораблями и авиацией СФ против надводных кораблей, места которых известны почти точно, а также выставлены минные заграждения противником против надводных и подводных кораблей. Районы и места постановки их<sup>21</sup> известны приближенно.

Плавание для кораблей в этих районах является опасным от мин.

Траление этих мин, поскольку они находятся в территориальных водах Норвегии, силами Северного флота не предполагается и должно быть возложено на норвежский флот.

#### Г. Гидрометеорологические условия траления

В районе БеМОР траление возможно производить в течение четырех – пяти месяцев (июль – октябрь), начиная с Белого моря и по мере освобождения от льда переходить к тралению в юго-восточной части Баренцева моря<sup>22</sup> и в Карском море.

В районе КоМОР траление возможно производить в течение всего года, но наиболее благоприятными месяцами для траления будут июнь – октябрь, а ноябрь – декабрь в связи со штормовыми погодными и продолжительностью тёмного времени сильно осложняют траление.

21. Их – вписано от руки.

22. В документе – Баренцова моря.

### 3. СОСТАВ ТРАЛЯЩИХ КОРАБЛЕЙ

Для траления опасных от мин районов в 1945 году Северный флот будет располагать следующим составом тралящих кораблей:

а) тральщики типа «АМ» – 6 ДТЩ КоМОР в составе семи единиц, из них с учётом ремонта постоянно будут использованы для траления 4–6 единиц);

б) тральщики типа «ТАМ» – 5 ДТЩ КоМОР в составе восьми ТЩ (из них два деревянных) и два ТЩ «ТАМ» (деревянные) из 1 ДТЩ БеМОР, из них с учётом ремонта постоянно будут использованы четыре ТЩ, а после 1 июля 1945 года семь – восемь ТЩ;

в) тральщики типа «РТ» – 2 ДТЩ БеМОР в составе четырёх ТЩ, 1 ДТЩ БеМОР в составе четырёх ТЩ;

г) СКР т. «Ураган» – 1 ДСКР КоМОР в составе трёх СКР, а с учётом ремонта постоянно смогут быть использованы два СКР;

д) большие охотники т. «БО-1» – девять БО (один дивизион) из состава бригады БО СФ и шесть БО (один дивизион) из состава КоМОР, подлежат вооружению тралом «МПТ-1»;

е) КАТЩ т. «Мотобот» – 7 ДКАТЩ БеМОР в составе восьми КАТЩ.

Всего тралящих кораблей, постоянно занятых тралением:

	Минимально	Максимально
Тральщики т. «АМ»	четыре	шесть
Тральщики т. «ТАМ»	четыре	десять
Тральщики т. «РТ»	шесть	восемь
СКР т. «Ураган»	два	три
Большие охотники т. «БО-1»	тринадцать	пятнадцать
КАТЩ т. «Мотобот»	шесть	восемь
	35	50

#### Резерв

Дополнительно к девяти БО, выделяемым из состава бригады БО, вооружить ещё девять БО для использования при тралении в случае задержек с выполнением плана по условиям погоды.

### 4. Р Е Ш Е Н И Е (расчёты траления по районам и ФВК)

Исходя из ограниченного количества тралящих кораблей и степени важности запретных районов для народно-хозяйственных и оперативных целей установить следующую очередность, порядок и характер траления:

- 1) Проверить тралами ФВК и рекомендованные курсы:
  - а) для плавания из Кольского залива в Печенгу и до Териберки;
  - б) для плавания в горле Белого моря и в Кандалакшском заливе;
  - в) для плавания Югорским Шаром, Карскими Воротами, в Белушья, на Диксон, проливом Матисена.
- 2) Проверить тралами полигоны БП на Кильдинском плёсе и в Мотовском заливе.
- 3) Уничтожить наши минные заграждения в районе полуострова Рыбачий, Кандалакши.
- 4) Уничтожить минные заграждения противника в Варангер-фьорде, у Канина Носа, английское противолодочное заграждение на Кильдинском плёсе.
- 5) Проверить тралами опасные от мин районы к северу от Цып-Наволока, у Канина Носа, Мадаха.
- 6) Уничтожить минные заграждения в Югорском Шаре, в районе Диксона, проверить тралами районы в Карских Воротах, пролив Матисена, пролив Вилькицкого<sup>23</sup>.
- 7) Уничтожение нашего МЗ-М в горле Белого моря, в западной части Маточкина Шара, у губы Белушья, у о. Моржовец – перенести на 1946 год.

#### А. По зоне КоМОР

- а) районы № 2 и 3 (полигоны БП) проверить подробным обследованием на 50% механическими тралами углублением на 18 метров до 10 июня 1945 года, используя ТЩ ТЩ «АМ», 6 ДТЩ и СКР т. «Смерч». Площадь 731 кв. миля;
- б) в районах № 4–6 уничтожить наши минные заграждения и проверить район двухкратным протраливанием механическими тралами с 1 по 30 июня, используя шесть – девять БО ББО и четыре – шесть БО КоМОР. Площадь 81 кв. миля;
- в) в районе № 8 уничтожить минное заграждение из мин противника и наших и проверить район трехкратным протраливанием механическими тралами, используя 6 ДТЩ «АМ», с 15 июня по 5 июля 1945 г.;
- г) в районе № 9 проверить район механическими тралами подробным обследованием на 50%, используя СКР СКР т. «Смерч», с 15 июня по 5 июля [19]45 г.;
- д) в районе № 1 уничтожить противолодочное заграждение и произвести проверку района механическими тралами двух-

23. Текст пункта б обведён простым карандашом.

- кратным протраливанием с 5 июля по 15 июля, используя 6 ДТЩ «АМ»;
- е) в районе № 5 произвести определение границ минного заграждения и проверку района механическими тралами обследованием на 50% с 5 июля по 30 июля, используя 1 ДСКР т. «Смерч» и 4–6 БО;
  - ж) произвести проверку ФВК-1, ФВК-2, ФВК-29, 30, 31, 32 перед протраливанием районов.

#### Б. По зоне БеМОР

- а) в районе № 51 произвести уничтожение минного заграждения и произвести проверку района двухкратным протраливанием механическими тралами с 1 июля по 10 июля, используя ТЩ ТЩ т. «РТ» 10-го, 2-го ДТЩ и КАТЩ т. «м/б»;
- б) в районе № 55 с 10 июня по 10 октября и в районе № 57 с 1 августа по 20 августа произвести уничтожение минных заграждений противника и проверку района механическими тралами двухкратным протраливанием, используя в районе № 55 1, 2 ДТЩ, 7 ДКАТЩ и в районе № 57 6 ДТЩ, БО БО;
- в) в районе № 56 произвести проверку района подробным обследованием на 50% механическими тралами с 20 по 30 июля [19]45 г., используя 6 ДТЩ и БО БО;
- г) в районах № 62, 63, 65 произвести проверку тралами сплошным обследованием электромагнитными и акустическими тралами до 10 импульсо-галсов<sup>24</sup> с 1 июля по 30 октября, используя 5 ДТЩ т. «ТАМ» и с 20 августа 9 ДТЩ, БО БО;
- д) в районе № 60 с 20 по 30 октября произвести проверку подробным обследованием механическими тралами на 50% и в районе № 61 с 1 по 10 октября произвести проверку района однократным протраливанием механическими тралами, используя ТЩ ТЩ т. «РТ»;
- е) в районе № 64 произвести проверку механическими тралами подробным обследованием на 50% с 1 августа по 30 августа, используя ТЩ т. «РТ», 1 ДТЩ;
- ж) в районе № 66 произвести проверку механическими тралами сплошным обследованием на 100% с 5 по 15 сентября, используя ТЩ ТЩ т. «РТ», 1 ДТЩ;
- з) в районе № 67 (пролив Матисена) произвести проверку механическими, электромагнитными и акустическими тралами<sup>25</sup> сплошным

24. 10 импульсо-галсов – подчёркнуто красным карандашом.

25. Электромагнитными и акустическими тралами – подчёркнуто красным карандашом.

обследованим на 100% с начала арктической навигации, в первую очередь;

и) проверить тралами, в первую очередь, действующие ФВК ФВК в районах Кандалакшский залив (№ 8, 9), горло Белого моря (№ 6, 7), Югорский Шар (№ 11), Диксон (№ 16, 17, 18), Белушья (№ 13) и рекомендованный курс в Карских Воротах.

Расчёт траления указанных ФВК учтён в расчёте на траление районов, через которые они проходят, за исключением ФВК 6, 7.

#### 5. РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ТРАЛЯЩИХ КОРАБЛЕЙ по МОРаМ и ОРГАНИЗАЦИЯ ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

1) Траление производят:

##### А. В зоне КоМОР

Район № 1 – четыре – шесть ТЩ «АМ» (6 ДТЩ);

Районы № 2 и 3 – четыре – шесть ТЩ «АМ» (6 ДТЩ), один – два СКР т. «Смерч» (1 ДСКР);

Район № 4 – шесть – девять БО из состава бригады БО;

Район № 5 – два СКР т. «Смерч» (1 ДСКР) и четыре – шесть «БО-1» из состава ДБО ПВМБ КоМОР;

Район № 6 – четыре – шесть «БО-1» из состава ДБО ПВМБ КоМОР;

Районы № 7, 8 – четыре – шесть ТЩ «АМ» (6 ДТЩ);

Район № 9 – два СКР т. «Смерч» (1 ДСКР).

##### Б. В зоне БеМОР

Траление производят тралящие корабли БеМОР и оперативно придаваемые от КоМОР 6 ДТЩ т. «АМ», шесть – девять «БО-1» из состава бригады БО – с 20 июля 1945 года и 5 ДТЩ т. «ТАМ» КоМОР, оперативно придаваемый БеМОР с 20 июня по мере готовности после ремонта ТЩ ТЩ т. «ТАМ».

Район № 51 – четыре – пять ТЩ т. «РТ» (1 и 2 ДТЩ), шесть – восемь КАТЩ «м/б» (7 ДКАТЩ);

Район № 55 – пять – шесть ТЩ т. «РТ» (1 и 2 ДТЩ) и шесть – восемь КАТЩ т. «м/б» (7 ДКАТЩ);

Районы № 56, 57 – четыре – шесть ТЩ т. «АМ» (6 ДТЩ) и шесть – девять «БО-1» (бригады БО);

Районы № 60, 61 – два ТЩ т. «РТ» (1 ДТЩ);

Район № 62 – четыре – шесть ТЩ т. «ТАМ» (5 ДТЩ);

Район № 63 – четыре – шесть ТЩ «АМ» (6 ДТЩ), четыре – шесть БО из бригады БО;

Районы № 64, 66 – два ТЩ т. «РТ» (1 ДТЩ);

Район № 65 – один ТЩ т. «РТ» и два ТЩ т. «ТАМ», 1 ДТЩ;

Район № 66 – три ТЩ т. «РТ», 1 ДТЩ;

Район № 67 – один – два ТЩ т. «РТ», 1 ДТЩ и 1–2 ТЩ т. «ТАМ», 5 ДТЩ.

2) Общее руководство и контроль за проведением траления осуществляется командующими морскими оборонительными районами.

Траление ФВК ФВК и закрытых районов осуществляется по планам траления в МОРах, составленным в развитие данного плана.

3) Ответственность за траление каждого закрытого района возлагается на командиров ВМБ ВМБ и ОВРов, в зоне которых производится траление.

4) Тралящие корабли распределяются по МОРаМ директивой Командующего флотом.

5) Командующие морскими оборонительными районами, исходя из оперативной и гидрометеорологической обстановки, имеют право перераспределять выделяемые им силы и менять последовательность траления с разрешения Командующего флотом, но в пределах установленных календарных сроков, руководствуясь ориентировочным графиком (см. приложение № 2).

6) Для расстрела затральных мин и других видов обеспечения тралящих кораблей выделяются корабли из состава МОРов и ВМБаз.

7) Ноябрь и декабрь месяцы считать резервным временем для выполнения незаконченных тральных работ.

#### 6. МАТЕРИАЛЬНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАЛЕНИЯ

1) Ответственность за материальное обеспечение тралящих кораблей возлагается на Начальника Тыла СФ и на командиров ВМБ ВМБ и ОВРов.

2) На ВМБ ВМБ должно находиться тральное имущество в соответствии с ведомостями материального обеспечения послевоенного траления (см. приложение № 3).

3) При обеспечении кораблей тралами исходить из необходимости наличия на борту каждого тральщика двух комплектов тралов (за исключением трала «ЛЛ») и прочей тральной принадлежности – в зависимости от характера тральной операции.

#### 7. НАВИГАЦИОННО-ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАЛЕНИЯ

1) Ответственность за навигационно-гидрографическое обеспечение возлагается на Начальника ГО СФ и на командиров ВМБ и ОВР.

2) Точность протраливаемых районов обеспечивается максимально возможным применением навигационно-гидрографического

оборудования (гидрографические корабли, боты, буи, вежи, бочки, гониметрические планшеты и береговые знаки и пр.). Выполнение гидрографических работ и материальное обеспечение этих работ производятся в соответствии с планом гидрографическо-навигационного обеспечения послевоенного траления на Северном театре в кампанию 1945 года (см. приложение № 4).

3) При проведении тральных операций в целях точного навигационного определения мест тральщиков при тралении привлекаются офицеры-гидрографы, выделенные распоряжением командиров ВМБ ВМБ.

#### 8. МЕРОПРИЯТИЯ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ОТ ПЛАВАЮЩИХ МИН

а) [наблюдение:]

– наблюдение за плавающими минами всеми береговыми батареями по побережью, постами СНИС, постами УГМС;

– военными кораблями, транспортом и рыбопромысловыми судами на переходах морем;

б) поиски плавающих мин:

– авиацией – в зоне КоМОР в 60-мильной зоне от берега один самолёт один раз в сутки от ВВС СФ; в зоне ИВМБ и юго-восточной части Баренцева моря (НЗВМБ) – один самолёт один раз в сутки;

– специальные поиски усиленным составом самолётов при массовом обнаружении плавающих мин;

– систематический поиск мин двумя БО в 30-мильной зоне от берега в районе м. Вайтолахти – м. Корабельная Пахта (от бригады БО), то же в зоне ПВМБ (кораблями ПВМБ), в зоне ИВМБ и НЗВМБ по указанию Командующего БеМОР;

в) уничтожение плавающих мин:

– всеми кораблями, обнаруживаемыми<sup>26</sup> мины в море;

– всеми батареями, постами в зоне наблюдения – крупнокалиберными пулемётами и орудиями калибра до 76 мм;

– кораблями, производившими специальные поиски, – артиллерией;

– разоружением мин, выброшенных на берег: отечественных – минными партиями ВМБаз, ОВРов, иностранных – минными партиями МТО СФ, МОРов;

г) оповещение:

– по схеме оповещения, существующей на Северном флоте;

– сообщением возможного дрейфа обнаруженных плавающих мин на вторые сутки по расчётам УГМС.

26. Так в документе.

#### ПРИЛОЖЕНИЯ:

1. Карты районов траления, минной обстановки, ФВК ФВК и рекомендованных курсов – к экз. № 1.

2. Ориентировочный график траления закрытых районов в 1945 году – на 1 листе.

3. Ведомость материально-технического обеспечения послевоенного траления на 1945 год – на 1 листе.

4. План гидрографическо-навигационного обеспечения – на 1 листе.

5. Характеристика МЗ-М, своих и противника, и районов, подлежащих тралению, – на 2 листах<sup>27</sup>.

Зам. НАЧАЛЬНИКА ШТАБА СЕВЕРНОГО ФЛОТА

и

НАЧАЛЬНИК ОПЕРАТИВНОГО ОТДЕЛА ШСФ

Капитан 1-го ранга

Г. ИВАНОВ<sup>28</sup>

ФЛАГМАНСКИЙ МИНЁР СЕВЕРНОГО ФЛОТА

Капитан 2-го ранга

ЯКИМОВИЧ<sup>29</sup>

ЦВМА. Ф. 2. Оп. 1. Д. 464. Л. 4–15. Подлинник. Автограф.

\* \* \*

27. Приложения 1–5 не публикуются.

28. Автограф. Иванов Георгий Семёнович (26.04.1909–18.03.1993) – родился в Санкт-Петербурге, русский, в ВМС РККА с 1927 г. Окончил ВМУ им. М. В. Фрунзе в 1931 г. Помощник вахтенного начальника тральщика № 11 «Джалита» МСЧМ. С апреля 1932 г. – вахтенный начальник ТШ «Павел Журавлёв», с июня – минного заградителя «Сильный», с июля – и. д. дивизионного штурмана дивизиона траления и заграждения Амурской военной флотилии. В 1933–1937 гг. – командир ТЗ-1 «Черненко», ТШ «Кузнецк», ЗМ «Сильный». Слушатель Военно-морской академии (1937–1939). Начальник отделения отдела боевой подготовки Северного флота, с мая 1944 г. – зам. начальника оперативного отдела, с сентября 1944 г. – начальник оперативного отдела – 1-й заместитель начальника штаба Северного флота. В декабре 1946 г. назначен заместителем начальника морского отдела ГОУ ГШ ВС СССР. С 1952 г. – слушатель Высшей военной академии им. К. Е. Ворошилова, затем на преподавательской работе. Награждён орденами Ленина (1953), Красного Знамени (1947), Ушакова II ст. (1944), Суворова III ст. (1943), 2 орденами Отечественной войны I ст. (1945, 1985), 2 орденами Красной Звезды (1942, 1944), медалями. Похоронен в Москве.

29. Автограф.

Отметим также, что, помимо минного оружия, весьма широкое применение в вооружённой борьбе на море получила корабельная и береговая артиллерия, а также военно-воздушные силы. И, как и на суше, был весьма высок процент неразорвавшихся снарядов и авиабомб, которые до настоящего времени представляют опасность как для судоходства, так и для освоения акваторий, в том числе и преимущественно в западной части Арктической зоны Российской Федерации.

Эта проблема также требует незамедлительного решения, потому что ошибочные действия или бездействие могут привести как к человеческим жертвам, так и к техногенным катастрофам со значительным ущербом хрупкой экологии региона.

Так, уже в XXI в. специалистами ЗАО «Искатель» было обследовано морское дно в бухте Териберка. В ходе работ на месте принималось решение либо о подъёме неразорвавшихся боеприпасов времён Великой Отечественной войны (с целью вывоза их на полигон для дальнейшего уничтожения), либо о подрыве снарядов, бомб, мин под водой (в случае, когда обезвредить боеприпас не представлялось возможным) (рис. 1–5).

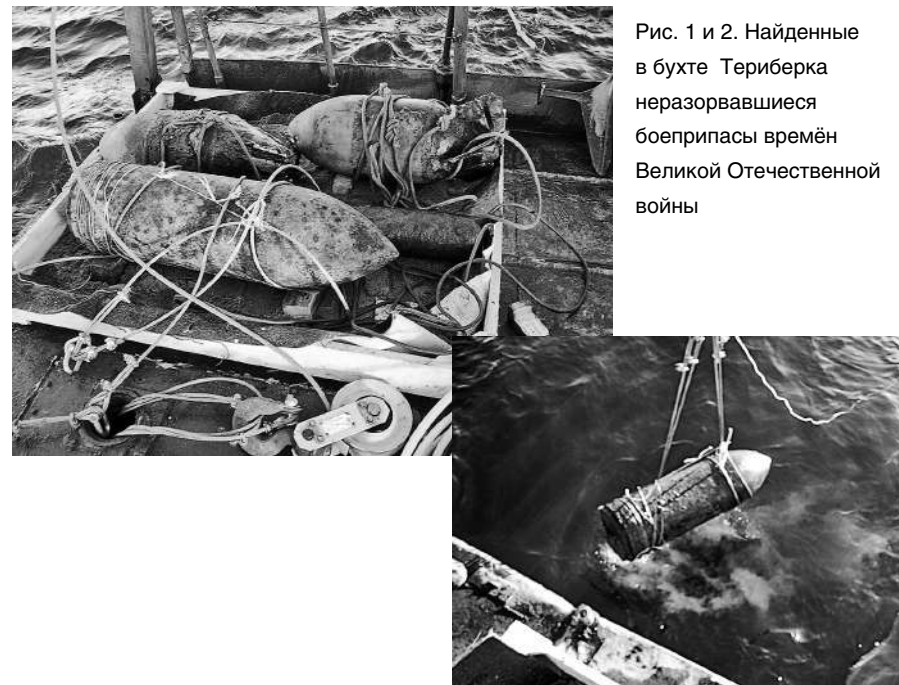


Рис. 1 и 2. Найденные в бухте Териберка неразорвавшиеся боеприпасы времён Великой Отечественной войны

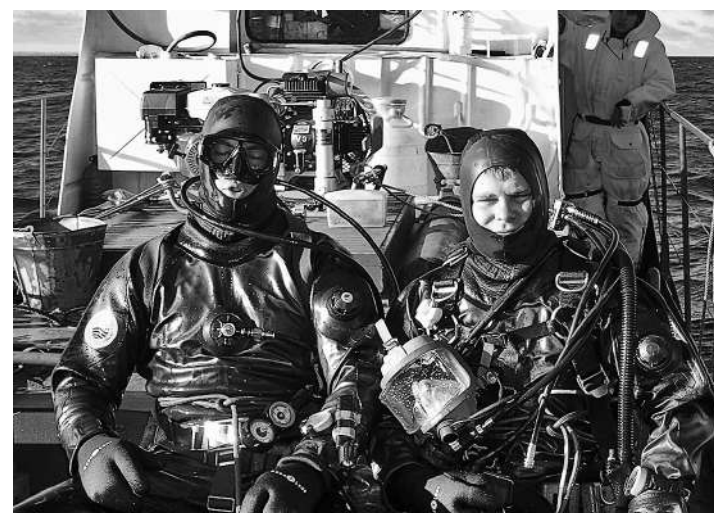


Рис. 3. Водолазы-специалисты ЗАО «Искатель»



Рис. 4 и 5. Подрывные работы ЗАО «Искатель» в бухте Териберка



## Рейсовое донесение капитана ледокола «Красин» М. Г. Маркова за переход Провидение – Сиатль – Панамский (1941–1942 гг.)

Предисловие, публикация и комментарии

М. А. Емелиной, М. А. Савинова, П. А. Филина

В годы Великой Отечественной войны советские ледоколы были мобилизованы и вооружены. Некоторые из них («Красин» и «Анастас Микоян») совершили сложные и опасные океанские межтеатровые переходы. Ледокол «Красин», встретив начало войны на Дальнем Востоке, был арендован американским правительством для организации высадки десанта в Гренландии. Судно пересекло Тихий океан, прошло Панамским каналом, на восточном побережье Америки было отремонтировано и вооружено. Далее, в связи с отменой операции, «Красин» проследовал в Великобританию, Исландию и оттуда возвратился в СССР в составе полярного конвоя PQ-15. Ледокол благополучно дошёл до Мурманска, затем в составе советских арктических конвоев трудился на трассах Северного морского пути. В конце навигации 1943 г. он возвратился во Владивосток, замкнув таким образом вынужденное кругосветное плавание. За своё участие в военных операциях «Красин» в 2002 г. с полным правом стал членом Международной ассоциации военных кораблей (Historic Naval Ship's Association)<sup>1</sup>.

Основными источниками, характеризующими перемещения судна, являются вахтенные журналы и рейсовые донесения. В фондах филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин» хранятся подлинные рейсовые донесения капитана ледокола «Красин» Михаила Гавриловича Маркова за 1941–1942 гг., которые никогда не публиковались и которые подробным образом освещают детали боевого похода. Для публикации в настоящем сборнике был выбран значительный фрагмент этих рейсовых донесений –

1. Свидетельство о включении ледокола «Красин» в состав Международной ассоциации военных кораблей, 15 июля 2002 г.: ЛК НА № 687.



за период с 4 ноября 1941 г. по 21 июня 1942 г. Данный хронологический отрезок охватывает переход судна из бухты Провидения к берегам Соединённых Штатов Америки, оттуда в Шотландию и Исландию, следование в СССР в составе конвоя PQ-15, переход из Мурманска в Молотовск. Источник весьма информативен: донесение представляет собой свод подённых записей, содержащих основные сведения о передвижении ледокола, о событиях, в которых корабль принимал непосредственное участие. Записи содержат характеристику метеоусловий, состояния льда, волнения моря. По итогам навигации капитан делает краткие выводы: обобщает характер использования своего судна и формулирует предложения по наиболее целесообразному его применению в будущем. Таким образом, в отличие от вахтенного журнала, задача которого – максимально точная регистрация фактического местонахождения судна, чрезвычайных происшествий, рейсовое донесение является аналитическим документом, отражающим личный опыт и воззрения капитана-составителя. Вахтенные журналы заполнялись штурманами, капитан прочитывал их записи и расписывался под последней в конце дня. Иногда на полях журнала капитан делал необходимые записи (например, о передаче дел преемнику). Рейсовые донесения составлялись исключительно капитаном и посвящались отдельному рейсу судна.

Идея издания рейсовых донесений М. Г. Маркова возникла ещё в 2000-х гг., и подготовительная работа была начата сотрудником музея А. В. Букшевым, который осуществил набор текста. Однако только сейчас появилась возможность публикации фрагмента донесений, снабжённого комментариями.

Итак, несколько слов о документе, отрывок из которого подготовлен к публикации. В фондах ледокола-музея сохранились две толстые рукописные тетради размером 20,7x17,2 см, в которых М. Г. Марков и делал свои записи (рис. 1)<sup>2</sup>. На их основе он составил машинописные рейсовые донесения, которые были официально представлены в ГУСМП. Сейчас эти машинописные отчёты хранятся в фондах Государственного архива Архангельской области<sup>3</sup>. Практика составления подобных документов существовала и в предыдущем десятилетии. Рейсовые донесения

2. Рейсовые донесения капитана М. Г. Маркова: Основной фонд ледокола «Красин» (далее – ЛК ММО 1). № 842, 847.

3. ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Исследователям этот документ известен, но сам он не публиковался. Например, Н. А. Кузнецов использовал его при рассказе о «Красине» в годы Великой Отечественной войны: Кузнецов Н. А. (при участии Филина П. А., Емелиной М. А. и Золотарёва А. Н.) Ледокол «Красин». Славная судьба «Святогора» // Морская коллекция (приложение к журналу «Моделист-конструктор»). 2013. № 7. С. 27.

составлялись по итогам навигации и отсылались в управление. Нами была проведена сверка рукописных и машинописных текстов рейсовых донесений. Текст устойчив, разночтений почти нет. Однако рукописные страницы содержат зачёркнутые фрагменты текста, что было отражено при публикации в данном сборнике. Таких мест не много. В источнике есть пропущенные листы, что позволяет предположить: капитан оставлял место, планируя впоследствии сделать запись о более раннем событии. Также заметны фрагменты текста, написанные торопливой рукой вследствие недостатка времени. Машинописный источник не позволяет увидеть подобные нюансы.

Тетради разлинованы в клетку, полей нет. Бумага с годами пожелтела, разлиновка немного выцвела. Листы не подверглись повреждениям – разрывам, загрязнению или заломам. Обложка тетрадей сделана из плотного картона светло-коричневого цвета; переплёт матерчатый. В правом верхнем углу типографская надпись в несколько строк: «Политуправление главного управления Северного морского пути при СНК СССР. Курсы командного состава. 1940 год». Страницы тетрадей не пронумерованы автором. Записи на обеих сторонах листа велись карандашом и чернилами. Часть листов в тетрадах не заполнена, что чаще всего связано с окончанием хронологического периода ведения записей. Почерк хорошо читается, записи содержат сокращения, но они понятны (интервалы времени, различные меры). Незначительное выцветание чернил не препятствует прочтению (рис. 2).

Записи в тетради велись регулярно, события фиксировались с указанием точного времени. Однако есть дни, не отражённые в донесениях (например, 24 ноября – 1 декабря, 9–11 и 18–31 декабря 1941 г., 4–9 января, 19–24 февраля, 9–13 марта 1942 г. и т. д.). Запись начинается с обозначения даты, затем времени. Как правило, подробные описания отсутствуют. Рассказ ведётся по хронологическому принципу «внутри» каждой даты. Временные интервалы каждый раз различны, что связано с задачей, которую решал капитан при обращении к составлению рейсового донесения: это была фиксация того или иного события. Наиболее подробно описаны дни перехода ледокола в СССР в составе конвоя PQ-15 (с. 204–228), в том числе бой ранним утром 3 мая (с. 218–222). Сведения донесений дополняют (и сами, в свою очередь, дополняются) информацию из судовых журналов ледокола «Красин»<sup>4</sup>. Беллетризованные воспоминания старшего

4. Государственный архив Приморского края (далее – ГАПК). Ф. 347. Оп. 5. Д. 524, 525, 526, 527, 528.

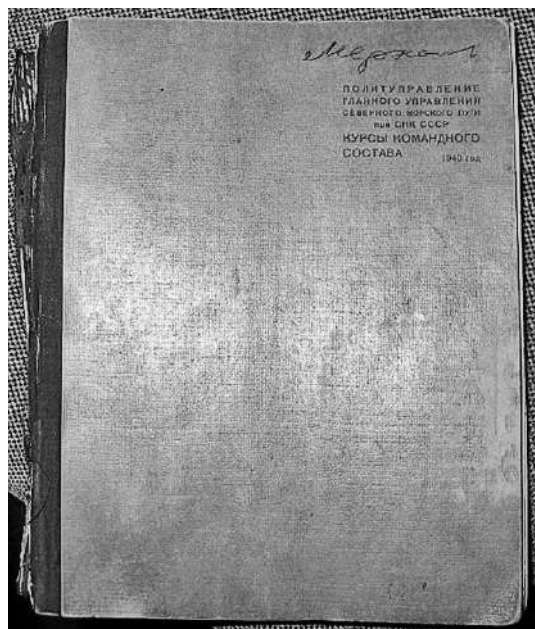


Рис. 1. Обложка рейсовых донесений М. Г. Маркова за 1941–1942 гг.

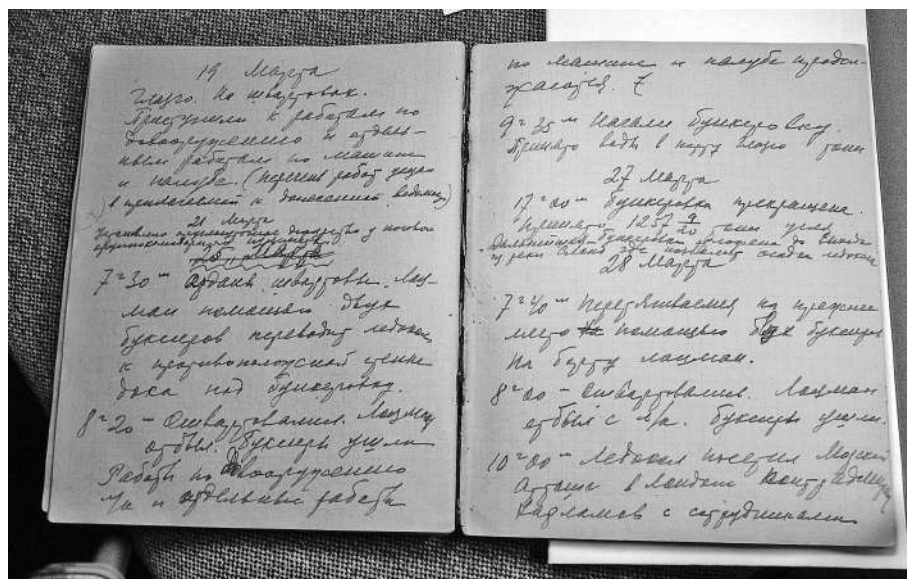


Рис. 2. Страницы рейсового донесения. Записи за 19–28 марта 1942 г.

помощника капитана Н. А. Мерта, опубликованные в 1976 г.<sup>5</sup> и написанные незадолго до публикации, отличаются ярким, занимательным стилем изложения, но значительно уступают донесениям в фактологической точности. Сопоставление источников различных типов позволяет точнее реконструировать события военных лет и решить некоторые вопросы, связанные с историей конвоя PQ-15, с историей вооружения ледокола «Красин».

По рейсовым донесениям выстраивается точная хронология перехода ледокола «Красин» в 1941–1942 гг.:

- 4 ноября – бухта Провидения, курс на Сиэтл
- 8 ноября – пролив Уникак
- 13 ноября – пролив Хуан-де-Фука
- 14 ноября – Порт-Анджелес, Сиэтл
- 14 декабря – выход в Тихий океан, курс на Нью-Йорк
- 1 января 1942 г. – Панамский залив, Панама
- 2 января – Панамский канал, г. Колон
- 3 января – Кристоаль, курс на Балтимор
- 10 января – Чесапикский залив
- 12 января – Балтимор
- 7 февраля – Чесапикский залив
- 9 февраля – Норфолк
- 10 февраля – залив Делавэр
- 11 февраля – остров Статен, Нью-Йорк
- 14 февраля – канал Кейп-Код, Бостон
- 15 февраля – Портленд
- 25 февраля – выход в море, курс на Галифакс
- 27 февраля – Галифакс
- 3 марта – выход в море в составе конвоя НХ-178, переход через Атлантику
- 16 марта – у берегов Шотландии, г. Гурок
- 17 марта – Глазго
- 4 апреля – река Клайд, г. Гурок
- 7 апреля – залив Родесай
- 8 апреля – Обан
- 10 апреля – курс на Исландию
- 15 апреля – Рейкьявик, залив Хваль-фьорд
- 26 апреля – в составе конвоя PQ-15 следует в СССР

5. Мерт Н. А. «Красин» в боевом походе. Владивосток, 1976 (далее – Мерт Н. А. «Красин» в боевом походе).

5 мая – Кильдин, Кольский залив

6 мая – бухта Ваенга, Мурманск

Благодаря рейсовым донесениям удалось восстановить маршрут конвоя PQ-15, в составе которого шёл ледокол «Красин» (рис. 3).

Несколько слов о капитане ледокола «Красин» Михаиле Гавриловиче Маркове, авторе донесений. Михаил Гаврилович родился в 1904 г. в Архангельской губернии, в поморской семье. В годы военного лихолетья воспитывался в «Приюте трудолюбия» (приюте для детей-сирот в Архангельске). С начала 1920-х гг. Марков был матросом на различных судах, в 1923 г. поступил на судоводительское отделение Архангельского техникума водных путей сообщения (ныне – Архангельский морской институт им. В. И. Воронина). В 1929 г., по окончании техникума, М. Г. Марков выдержал испытания на звание штурмана дальнего плавания. С этого времени трудовая деятельность Маркова была связана с ледокольным флотом. Так, в 1930 г. он ходил на ледокольном пароходе «Г. Седов» к Земле Франца-Иосифа и к Северной Земле (3-й штурман). В 1932 г. в должности 3-го помощника капитана участвовал в историческом сквозном рейсе ледокольного парохода «А. Сибиряков» по трассе Северного морского пути. За это плавание был награждён орденом Трудового Красного Знамени. В 1933–1934 гг. М. Г. Марков – 2-й помощник капитана на пароходе «Челюскин». Именно он был вахтенным офицером во время трагической гибели парохода. Был награждён орденом Красной Звезды. В начале 1930-х гг. Михаил Гаврилович продолжал учиться, и в 1936 г., выполнив плавательный ценз и сдав необходимые зачёты, он получил диплом капитана дальнего плавания<sup>6</sup>.

В 1935 г. Марков в качестве дублёра старшего помощника капитана участвовал в 1-й советской высокоширотной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко» (начальником экспедиции был Г. А. Ушаков). В последующие годы Марков командовал пароходом «А. Сибиряков». В январе – марте 1939 г., будучи дублёром капитана ледокола «Лазарь Каганович», совершил переход по южным морям из Николаева и Одессы во Владивосток. С 1940 г. Марков – капитан линейного ледокола «Красин». Именно под его командованием в годы Великой Отечественной ледокол совершил переход из Владивостока через Панамский канал и Атлантику в Мурманск, участвовал в конвоях (трансатлантическом НХ-178 и полярном PQ-15) (рис. 4).

6. Диплом на звание капитана дальнего плавания № 184/2. Выдан Управлением Архангельского торгового порта 26 июня 1936 г.: ЛК ММО 1 № 848.

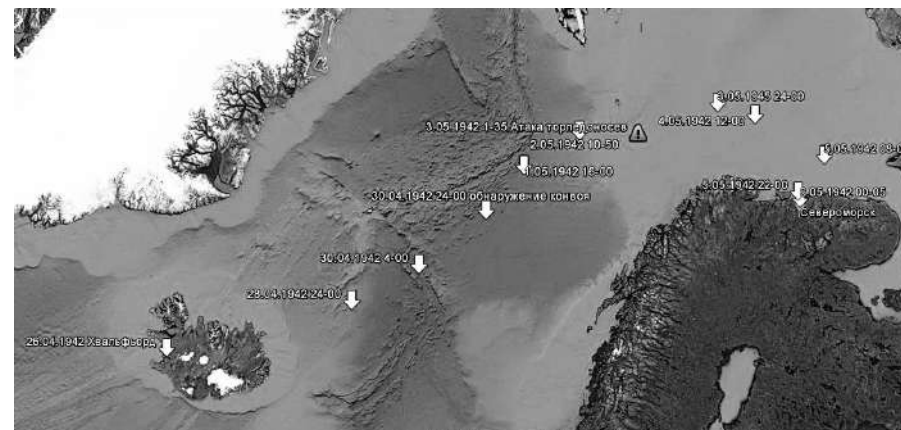


Рис. 3. Маршрутные точки конвоя PQ-15 согласно рейсовому донесению М. Г. Маркова. Особым знаком отмечено место боя 3 мая 1942 г.

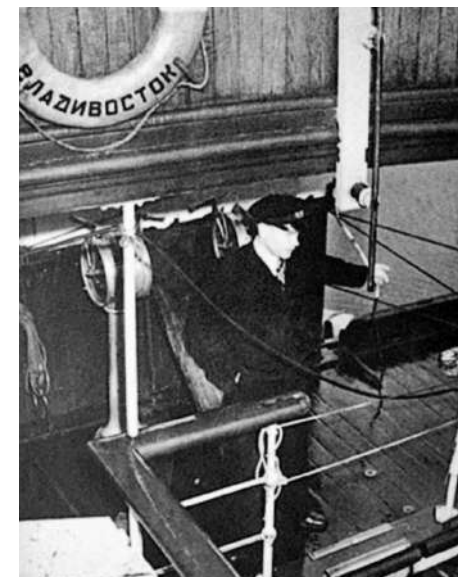


Рис. 4. Капитан М. Г. Марков на капитанском мостике ледокола «Красин». Судно подходит к Сиэтлу. 14 ноября 1941 г.

До конца войны Марков командовал «Красиным». За самоотверженный труд, мужество, решительность в боевых действиях он был награждён многим орденами и медалями. 23 июля 1942 г. был представлен к награждению орденом Боевого Красного Знамени за «ответственное задание по проводке ледокола «Красин» из Берингова моря в Мурманск»<sup>7</sup>, в июле 1945 г. удостоен ордена Отечественной войны II степени<sup>8</sup>. По окончании войны в 1945–1949 гг. Марков был капитаном ледоколов «Северный ветер» и «Л. Каганович», а с 1950 г. работал капитаном-наставником Восточно-Арктического пароходства ГУСМП.

Михаил Гаврилович занимался литературной деятельностью. Его перу принадлежат воспоминания о походе «Челюскина», изданные в тематическом сборнике сразу же после событий 1934 г.<sup>9</sup>, а также две книги воспоминаний о детстве<sup>10</sup>.

В 1954 г., осуществляя руководство ответственной операцией по обеспечению проводки идущего сквозным рейсом с запада на восток дизель-электрохода «Енисей», Марков скончался на трудовом посту. Память о славном полярном капитане бережно сохраняется как во Владивостоке (например, в Музее Дальневосточного морского пароходства М. Г. Маркову посвящён отдельный стенд), так и в Санкт-Петербурге (в постоянной экспозиции ледокола-музея «Красин» есть раздел, связанный с его именем).

Хочется остановиться особо на одном сюжете, для изучения которого рейсовые донесения М. Г. Маркова оказались весьма значимыми. Одним из наиболее сложных для научной реконструкции эпизодов перехода конвоя PQ-15 в СССР и шире – участия ледокола «Красин» в событиях войны – является отражение атаки на конвой германских самолётов 3 мая 1942 г.

История конвоя PQ-15 в целом является недостаточно изученной: например, никогда не публиковались схемы ордера этого конвоя, что крайне затрудняет детальную реконструкцию отдельных эпизодов перехода<sup>11</sup>.

7. ЦВМА. Ф. 3. Оп. 1. Ед. хр. 549. Л. 204–205.

8. Там же. Ед. хр. 1263. Л. 43 и об.

9. Марков М. Г. Дни, богатые событиями // Поход «Челюскина». М., 1934. Т. 1. С. 96–99 (далее – Поход «Челюскина»); Его же. Эскадра у неприступного мыса // Поход «Челюскина». С. 109–110; Его же. Прощание с кораблём // Поход «Челюскина». С. 296–301.

10. Марков М. Г. Дом трудолюбия. М.–Л., 1939; Его же. Трудное детство. Архангельск, 1963.

11. Обзор похода конвоя. См., например: Платонов А. В. Борьба на арктических коммуникациях 1941–1945. СПб., 2012. Т. 1. С. 182–185.

В настоящее время в экспозиции филиала Музея Мирового океана «Ледокол «Красин» этому событию посвящена диорама, показывающая момент атаки конвоя торпедоносцами и расхождения ледокола «Красин» с торпедированными судами.

В ходе этой атаки пяти ударным торпедоносцам *Heinkel He 111 H-6* из состава 26-й бомбардировочной эскадры люфтваффе удалось торпедировать три судна. Анализируя рейсовое донесение, мы выяснили, что в момент налёта конвой шёл шестью колоннами. Сама атака состоялась ночью 3 мая в 1 ч 30–35 мин в географической точке по счислению: 72°59′ с. ш. 20°40′ в. д. Самолётами были одновременно торпедированы три головных судна четвёртой, пятой и шестой колонн (нумерация отражает их положение в ордере на момент атаки): № 41 – британский грузовой пароход *Cape Corso*, который через три минуты затонул; № 51 – британский флагман *SS Botavon*, который позже был добит кораблями эскорта; № 61 – британский пароход *SS Jutland* (на следующий день добит германской подводной лодкой *U-251*). При этом ледоколу «Красин», ведя огонь из орудий по самолётам, пришлось маневрировать между потерявшими управление торпедированными судами. «Красин», согласно рейсовому донесению, имел номер 62, следовательно, шёл вторым в крайней правой колонне, вслед за пароходом «Ютланд». По поводу расхождения судов М. Г. Марков пишет: «...п/х 51 – флагман “Ботавон”, будучи торпедирован, пошёл наперерез нашему курсу, двигаясь на нас слева, а п/х № 61 “Ютланд”, наш головной, также пошёл наперерез нам, но с правой стороны. С помощью машин отклонившись влево, благополучно разошлись с торпедированными судами».

Главной проблемой при создании диорамы стали предполагаемые потери среди германских самолётов. В послевоенных воспоминаниях представители комсостава «Красина» Н. А. Мерт и Н. Ф. Инюшкин уверенно пишут о двух самолётах, сбитых непосредственно красинцами<sup>12</sup>, в то же время германская сторона вообще не фиксирует потерь в этот день<sup>13</sup>. Второй помощник капитана «Красина» Н. Ф. Инюшкин, впоследствии – известный ледовый капитан, находился на вахте

12. Мерт Н. А. «Красин» в боевом походе. С. 102; Инюшкин Н. Ф. Ледоколы помогают фронту (машинопись). Фонды ММФ ДВМП. Фонд Н. Ф. Инюшкина. № 9. С. 3 (далее – Инюшкин Н. Ф. Ледоколы помогают фронту).

13. См. интернет-публикацию: Супрун М. Н., Ларинцев И. Р. Немецкая авиация на Севере: взгляд из России. Люфтваффе под Полярной звездой. Раздел «*Heinkel He 111*: Достоверные потери на Севере»: <http://arcticwar.pomorsu.ru/sky/luftwaffe/articles/cont/He111loss.htm>

непосредственно в момент боя, именно ему принадлежит запись в вахтенном журнале «Красина» за первые часы 3 мая 1942 г., в которой он упоминает о трёх самолётах, сбитых совместным огнём судов конвоя, без указания роли «Красина»<sup>14</sup>. Это показание полностью совпадает с данными рейсового донесения М. Г. Маркова: «Самолёты противника оказались торпедоносцами, их было пять. Один из них, горящий, упал около торпедированного им п/х № 41, второй, подбитый, свалился в море левее первой колонны, а третий, также подбитый, объятый дымом, исчез в снежном заряде. Остальные два торпедоносца неизвестно, остались ли целы, т. к. огонь был открыт в упор по атакующим самолётам, шедшим на караван бредущим полётом»<sup>15</sup>. В то же время известно, что атакующая группа немецких торпедоносцев состояла из шести машин, что немецкие источники, как мы указывали выше, не фиксируют потерь. В условиях плохой видимости (1 ч 30 мин, снежные заряды и штормовое море, дым от объятых пламенем трёх торпедированных судов) и скоротечного боя (5 минут, что зафиксировано в вахтенном журнале ледокола) вероятность ошибки была достаточно велика. Британский интернет-портал приводит данные о том, что один из торпедоносцев всё же был сбит над морем, а другой погиб при посадке на аэродром<sup>16</sup>. Отметим, что английские данные связаны с донесениями с английских кораблей эскорта, на которых моряки также могли принять желаемое за действительное. Вопрос до сих пор остаётся спорным из-за противоречивой информации источников в разных странах. Разумеется, вопрос о характере вражеских потерь ни в коей мере не умаляет подвига моряков конвоя, мужественно отражавших атаку на своих боевых постах. Поэтому и в нашей музейной работе, в целях максимальной достоверности передачи событий, было принято решение показать на диораме один из вражеских самолётов, объятый пламенем, а другие торпедоносцы изобразить в полёте.

Комментарии к рейсовым донесениям содержат сведения о географических объектах, упомянутых автором, необходимые уточнения по ходу ведения записей, краткие справки о людях, упомянутых М. Г. Марковым (там, где было возможно составить подобную справку), сведения о кораблях конвоя PQ-15.

14. ГАПК. Ф. 347. Оп. 5. Д. 527. Л. 95.

15. ЛК ММО 1. № 842. Л. 220.

16. <http://www.asisbiz.com/Luftwaffe/luftlossreg-bomb-KG26.html>. Н. Ф. Инюшкин также пишет о подтверждении английской стороной гибели самолётов (Инюшкин Н. Ф. Ледоколы помогают фронту. С. 3).

**Рейсовое донесение  
за переход Провидение – Сياتль – Панамский  
капитана л/к «Красин»  
Маркова М. Г.**

(115)<sup>17</sup> Получили указание нач. ГУСМП т. Папанина<sup>18</sup> следовать в Сياتль (Америка), где должно уточниться место нашего ремонта.

4 ноября 1941 г. л/к «Красин» снялся из Провидения в Сياتль.

Экипаж 113 чел. Бункер тонн. Воды тонн<sup>19</sup>. Осадка 27 фут. на ровный киль. До пролива Унимак<sup>20</sup> имел свежий норд-ост. Море 7, бортовая качка достигла 55 градусов. 8 ноября прошли пролив. Ветер достиг урагана. Давление резко падает. Ледокол управляется плохо.

13 ноября при подходе к заливу Фука<sup>21</sup>.

При состоянии моря 7 и ветре от зюйд-оста 8–11 баллов вынесло волной правое (115 об.) крыло ходового и верхнего мостика вместе со всем оборудованием, как то: отличительный фонарь (зелёный), прожектор и т. д. Ледокол испытывал стремительную качку, принимая огромное количество воды на палубу. *Сломан и приведён в негодность пелорус и т. д.* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

Опрокинуло машинные телеграфы. Телеграфы немедленно временно установлены.

14 ноября, 21 ч 40 м *с переходом в Западное* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

Пришли в залив Фука и встали на якорь в ожидании лоцмана, около залива Динженеса<sup>22</sup>.

14 ноября в полночь часы отвели на сутки назад, так что следующее число снова повторяется.

17. В скобках указана нумерация листов (и их оборотов). Публикуемое донесение приводится без купюр. Пагинация проставлена при описании документа в фонде ледокола-музея. Орфография и пунктуация приведены в соответствие с современными правилами.

18. Папанин Иван Дмитриевич (14 (26) ноября 1894 г. – 30 января 1986 г.) – советский исследователь Арктики, доктор географических наук (1938), контр-адмирал (1943), дважды Герой Советского Союза (1937, 1940). Начальник Главсевморпути с 1939-го по 1946 г.

19. Данные не указаны.

20. Пролив Унимак – пролив в Беринговом море. Расположен между островами Креницына и Унимак, самый восточный пролив Командоро-Алеутской гряды. Соединяет Берингово море и Тихий океан.

21. Хуан-де-Фука (Juan de Fuca) – пролив между о. Ванкувер (Канада) и полуостровом Олимпик (США).

22. Дангенесс-Бей (Dangeness-Bay) – защищённый дамбой рейд недалеко от входа в порт Сياتла в проливе Хуан-де-Фука.

14 ноября.

Утром 14 ноября получил радио от агента следовать в Порт Анджелос<sup>23</sup> для получения дальнейшей свободной практики<sup>24</sup>.

(116) 6 ч 40 м снялись с якоря, следуем в Порт Анджелос.

9 ч 00 м приняли лоцмана.

9 ч 20 м стали на якорь в ожидании портового врача.

10 ч 00 м прибыли санитарные власти.

11 ч 10 м осмотр закончен. Снимаемся с якоря и следуем в Сиатль под проводкой лоцмана.

16 ч 50 м ошвартовались в Сиатле у Хауфорд док. На борт прибыли эмигрантские *власти* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – *Прим. публ.*) портовые и таможенные власти.

15 ноября.

Стоим в ожидании окончания оформления нашего прихода таможенными и эмигрантскими властями. На борт прибыл из Сан-Франциско представитель нашего консульства т. Иванов.

(116 об.) 16 ноября.

Прибыл из Сан-Франциско представитель Амторга<sup>25</sup> по ремонту судов СССР на западном берегу Америки инженер т. Гаврилов.

Приступили к совместному осмотру дефектных ведомостей и переводу их на английский язык. Данная работа проводится представителем Амторга капитаном *Осисом под* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – *Прим. публ.*). Просмотр, проверку перевода и подготовку ремонтных ведомостей вообще, как по палубе, так и по машине, производит корабельный инженер Сморгонский<sup>26</sup>, *находящийся на борту* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – *Прим. публ.*) числящийся в штате ледокола в должности дублёра ст. механика.

18 ноября закончены все формальности с эмигрантской полицией. Весь экипаж имеет пропуска для выхода на берег.

(117) Продолжается работа по подготовке дефектных ведомостей.

23. Порт-Анджелес (Port Angeles) – город в штате Вашингтон, графство Клаллам (США).

24. Свободная практика – разрешение портовых властей на свободное сообщение судна с берегом и производство коммерческих операций

25. Амторг (англ. Amtorg Trading Corporation) – акционерное общество, учреждённое в штате Нью-Йорк (США) в 1924 г. с целью содействия развитию российско-американской торговли в первые годы существования Советской России и выступавшее в роли посредника при осуществлении экспортно-импортных операций советских внешнеторговых объединений с американскими компаниями.

26. Сморгонский Исаак Карлович – корабельный инженер Главсевморпути, крупный специалист, владел несколькими иностранными языками, опубликовал ряд научных трудов (например: Сморгонский И. К. Кораблестроительные и некоторые морские термины нерусского происхождения. М.–Л., 1936).

21 ноября.

На борту 11 американских инженеров и мастеров осматривают основные дефекты ледокола и его состояние вообще, т. к. ледокол подлежит передаче в аренду Америке.

23 ноября.

Осмотр ледокола американскими представителями прерван. Передача ледокола в аренду отменена. О чём через консульство в Сан-Франциско отправлена телеграмма И. Д. Папанину.

2 декабря.

Сиатль. От и. о. полпреда СССР в Вашингтоне т. Громыко<sup>27</sup> получил указание следовать Панамским каналом на восточный берег в Нью-Йорк или в Бостон, произведя предварительно необходимый для перехода ремонт.

(117 об.) 3 декабря.

Приступили к ремонту ходового мостика.

4 декабря.

По просьбе капитана п/х «Ударник» принято выгруженное на баржи с его парохода угля тонн<sup>28</sup>. Работала своя команда.

5 декабря.

Ремонт мостика продолжается.

15 ч 50 м прибыл лоцман и два буксира, начали перегрузку под бункер.

17 ч 20 м ошвартовались около бункера. Встать на место под бункер мешают впереди стоящие баржи.

20 ч 15 м окончательно ошвартовались под бункер (118) и начали бункеровку.

8 декабря.

Закончили ремонт мостика.

На полубак; над штурманской рубкой и рулевой, над каютой помполита положена мастика (слово написано красными чернилами поверх строки. – *Прим. публ.*) для предотвращения течи. Произведён частичный ремонт кильблоков спасательных шлюпок с заменой некоторых частей.

Бункеровка продолжается.

12 декабря.

16 ч 20 м бункеровка угля закончена.

27. Громыко Андрей Андреевич (1909–1989) – выдающийся советский дипломат и государственный деятель. В 1939–1943 гг. являлся советником полномочного представительства СССР в США.

28. Пропущено.

(Стоим в ожидании дальнейших указаний – *зачёркнуто*. – Прим. публ.)

Принято угля... тонн<sup>29</sup>.

Имеется указание от Дивиденко – Амторг Сан-Франциско ждать распоряжения.

Послано письмо в Вашингтон полпреду Литвинову М. М.<sup>30</sup> о необходимости начать, наконец, капитальный ремонт ледокола на западном берегу.

13 декабря.

Получил радио из Сан-Франциско от Дивиденко – Амторг (118 об.) следовать в Нью-Йорк через Панамский канал.

Принимаем продовольствие на переход. Инженер Сморгонский отправлен в Нью-Йорк по жел. дор. для подготовки там ремонта л/к.

14 декабря.

Оформляем отход.

11 ч 30 м прибыл лоцман.

12 ч 50 м оформление отхода закончено. Снялись из Сياتля в Нью-Йорк. Перед отходом я был приглашен к британскому консулу, который вручил мне секретный пакет с указанием в последнем маршрута следования.

(119) 15 декабря.

Тихий океан. Зюйд 8 баллов.

Крупная волна. Принимаем на нос много воды. Вынесло всплеском волны фальшборт средней части мостика. Ход малый. Средняя скорость 4 мили.

23 ч 20 м сняло волной и разбило бот № 3. Смешанная качка.

16 декабря.

Свежий ветер от SW/sta, море 7. Мощные каскады воды заходят на палубу. У рулевой рубки выбило штормовой щит, фальшборт мостика продолжает разрушаться от волны. Вода проникает в продовольственный трюм через канатные клюзы. Смешанная качка. Попортило часть продуктов.

(119 об.) Подмочены места радиостанций, находящиеся в продовольственном трюме.

С полдня море успокаивается.

29. Пропущено.

30. Литвинов Максим Максимович (5 (17) июля 1876 г. – 31 декабря 1951 г.) – российский революционер, советский дипломат и государственный деятель. В 1941–1943 гг. – посол СССР в США и в 1942–1943 гг. – посланник СССР на Кубе. В 1941–1946 гг. – заместитель наркома иностранных дел СССР.

17 декабря.

Зюйдовый ветер снова усилился до 9 баллов, море 7–8 б. Волны заходят на палубу. К вечеру стало легче.

Весь остальной путь до Панамского канала протекал при благоприятных метеорологических условиях. По мере следования над нами пролетали американские военные самолёты.

Пройдя около 400 м от параллели Сан-Франциско, приняли радиосообщение о появлении вражеских подлодок в районе Сан-Франциско и затем южнее.

(120) За весь переход от Сياتля до Панамского канала встретили только один военный американский корабль (лёгкий крейсер) около мексиканских берегов.

1 января 1942 г.

07 ч 50 м отдали якорь в Панамском заливе на внешнем рейде Панамы.

Прибыли представители от «Канал Танадж»<sup>31</sup> для производства измерений л/к. Наш старый сертификат 1934 г. потерял свою силу (рис. 5, 6).

15 ч 20 м измерения по л/к окончены, стоим в ожидании проводки каналом. Внешний рейд затемнён – суда стоят без огней.

(120 об.) 2 января.

8 ч 10 м снялись с Панамского рейда, пошли в канал под проводкой лоцмана.

9 ч 40 м подошли на катере и поднялись на борт 8 человек швартовщиков-негров и 26 чел. амер. солдат военной охраны канала.

10 ч 25 м вошли в первый шлюз.

11 ч 12 м вышли из первого шлюза.

11 ч 32 м вошли во второй шлюз.

12 ч 15 м выходим из шлюза.

16 ч 15 м вошли в шлюз Кутон.

17 ч 08 м вышли из шлюза Кутон.

17 ч 53 м Панамский канал пройден, вышли на атлантическую сторону и встали на якорь на рейде Колона<sup>32</sup>.

(121) *На восточной стороне значительно холоднее* (курсив наш – в тексте *зачёркнуто*. – Прим. публ.)

31. Panama Canal Tonnage – регистровый тоннаж для судов, следующих по Панамскому каналу; определяется обмером по способу, установленному администрацией канала. По этому тоннажу взимается сбор за проход через канал.

32. Колон (исп. Ciudad de Colón) – город в Панаме, на атлантическом берегу Панамского канала.



Рис. 5. Мерительное свидетельство ледокола «Красин» для прохода через Панамский канал. 1934 г. (ЛК ММО 1. № 737/4)

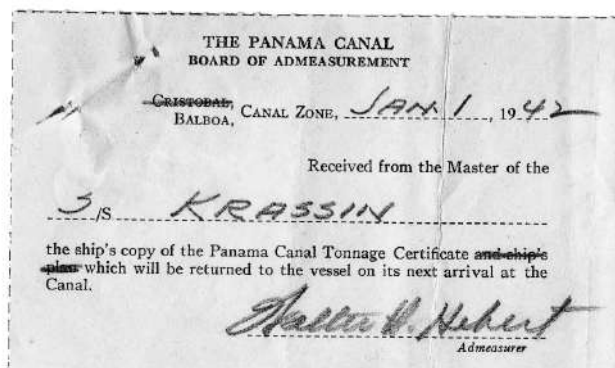


Рис. 6. Сертификат регистрового тоннажа для прохода по Панамскому каналу. Судовая копия для ледокола «Красин». 1 января 1942 г. (ЛК ММО 1. № 737/3)

3 января.

06 ч 35 м снялись с якоря и под проводкой лоцмана перешли под бункер в порт Кристобл<sup>33</sup>.

08 ч 15 м начали бункеровку.

13 ч 10 м закончена погрузка угля.

Принято 500 тонн угля и 50 тонн воды.

14 ч 05 м прибыл лоцман и катер.

Стоим в ожидании возвращения с берега команды, отпущенной для приобретения папирос.

14 ч 40 м лоцман ушёл, также отошёл катер.

14 ч 45 м весь экипаж на борту.

15 ч 45 м подошёл буксир.

16 ч 00 м прибыл лоцман. Снимаемся из Кристобола в Балтимору<sup>34</sup> на основании радио, полученного (121 об.) из Нью-Йорка от Голикова (Амторг, транспортная часть).

16 ч 50 м лоцман сдан на катер.

Пошли через Флориду, руководствуясь новыми данными, полученными от британского консула в Кристоболе. С заходом солнца производим полное затемнение по ледоколу.

Путь протекал благополучно.

10 января.

20 ч 30 м прибыли на внешний рейд залива Чесапик<sup>35</sup> и встали на якорь в ожидании лоцмана.

11 января.

09 ч 15 м прибыл лоцман. Снимаемся с якоря для следования в Балтимору. У входа в залив Чесапика, произведя формальности с военным патрулем, (122) последовали в Балтимору под проводкой лоцмана. В канале проходили сплошной молодой лёд толщиной 5 мм.

23 ч 15 м встали на якорь около карантинной станции в ожидании карантинного врача.

12 января.

09 ч 05 м прибыли сан. власти, произведён осмотр всей команды (по венерическим бол.).

33. Кристобаль (Cristóbal) – город и порт в Зоне Панамского канала, у входа в канал из Карибского моря; является пригородом г. Колон.

34. Балтимор (Baltimore) – город на востоке США, штат Мэриленд.

35. Чесапикский залив (Chesapeake Bay) – залив Атлантического океана у берегов США. Вместе с заливом Делавэр обособляет полуостров Делавэр. Крупнейший порт в заливе – Балтимор.



11 ч 46 м имеем свободную практику, идём в порт под проводкой лоцмана.

с 12 ч 18 м до 13 ч 35 м стоянка на якоре в ожидании указания места швартовки, т. к. ранее назначенный причал оказался мелким.

15 ч 00 м ошвартовались в порту Балтимора.

(122 об.) Прибыли на борт представители ремонтной верфи «Тотельхейм Стил К<sup>о</sup>», инженер Сморгонский, отправленный в своё время с л/к из Сиатля в Нью-Йорк по жел. дороге для подготовки производства ремонта ледокола, и представитель Амторга Файнштейн.

От Сморгонского узнал, что имеется указание Москвы после установки дегаусинга и вооружения немедленно отправлять л/к в Белое море.

Дегаусинг – обмотка вокруг корпуса ледокола, является средством против притягивания к корпусу магнитных мин.

Его установка, по заявлению английских специалистов, должна была занять 21 сутки.

За 21 сутки необходимо было (123) в таком случае сделать максимум ремонта для ледокола, который был вообще сильно изношен, а кроме того, проделанный переход из Владивостока в Арктику, затем в Америку, переход свыше 15 000 миль, безусловно, отразился на техническом состоянии «Красина».

*Учитывая необходимость не только перегона ледокола «Красин» в Белое море, но и его активной работы, было совершенно ясно, что ледокол должен получить текущий ремонт как по машине, так и по палубе (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).*

Для разрешения данного вопроса 13 января я и помполит Дьяков М. А. поехали в Вашингтон в наше посольство к т. Литвинову, (123 об.) который нам подтвердил, что это решение правительства, что «Красина» ждут в Белом море.

Мы, в свою очередь, обратились с просьбой к т. Литвинову о содействии, чтобы за данный срок – 21 сутки – сделать как можно больше ремонтных работ по ледоколу, *чтобы, придя в Белое море, не требовать того или иного ремонта* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

Для ввода ледокола в док необходимо было создать осадку 22 фута на ровный киль.

Поданы баржи для выгрузки угля из кормовых бункеров.

Осадка ледокола:

нос – 18 фут.;

корма – 26 фут.;

средняя осадка – 22 фута.

(124) Представители верфи с инж. Сморгонским, который уже готовил сокращённую ведомость на необходимый ремонт, осматривают палубу и машинное отделение для ознакомления на месте с дефектами ледокола.

14 января.

С утра рабочие верфи приступили к выгрузке бункерного угля.

19 ч 30 м прибыло 7 чел. рабочих верфи для работ в машинном отделении.

15 января.

Выгрузка угля продолжается.

Осадка: нос 18 фут., корма 25 фут. 6 дм.

Ледокол посетили два представителя нашей военной миссии (124 об.) в Вашингтоне, т.т. Кириллук, капитан 1-го ранга, и Минаков, инженер-капитан 2-го ранга, для осмотра ледокола на предмет вооружения.

16 января.

Выгрузка угля из бункеров продолжается. Верфью начата конопатка носовой палубы. Бригада рабочих верфи работает в машине. Ледокол посетили зам. председателя Амторга т. Гусев и нач. Транспортного отдела Амторга т. Голиков для выяснения состояния ремонта ледокола.

(125) 17 января.

Производятся работы по палубе и машине. Ледокол готов к вводу в док. Док занят другим судном.

18 января.

Работы по палубе и машине продолжают, стоим в ожидании дока, в котором должны развернуться корпусные работы и работы с винтами и валами.

22 ч 30 м весь экипаж на борту, кроме Геец, коч. I к., Машинцева, коч. II к., и Ершова, уборщика, которые, будучи в пьяном виде, были задержаны полицией. В полночь всех трёх привёл на борт помполит Дьяков М. А.

(125 об.) 19 января (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

21 января.

21 ч 55 м перетяжка в док с лоцманом и двумя буксирами.

22 ч 30 м входим в сухой док.

23 ч 00 м ботапорт закрыт, начата откачка дока.

22 января.

Первый день доковых работ – по корпусу и винтам.

Также производится работа по установке дегаусинга.

23 января.

По вопросу вооружения ледокола прибыли от нашей военной миссии в Вашингтоне т.т. Кириллюк (126) и Калинин, 3 представителя от британской военной миссии и советский консул в Вашингтоне т. Миронов.

После ухода с л/к вышеперечисленных лиц я и помполит Дьяков М. А. поехали в Нью-Йорк по вызову председателя Амторга т. Лукашёва, которому доложили о ходе нашего ремонта (Амторг нёс ответственность за ремонт и отправку «Красина») и наших нуждах.

Т. Лукашёв ещё раз подтвердил нам, что после установки дегаусинга л/к должен немедленно выходить в Советский Союз.

По вопросу приобретения (126 об.) некоторых вспомогательных механизмов, материалов по палубе и машине, спецодежды для экипажа, медикаментов т. Лукашёв дал разрешение на приобретение.

Мною специально был поставлен вопрос о закупке десятилетнего зимзапаса для л/к, который мы сдали по распоряжению нач. Влад. пароходства СМП т. Степанова в Провиденции. На приобретение зимзапаса также получено разрешение т. Лукашёва.

(127) 31 января.

Продолжаем стоять в сухом доке «Тотельхейм Стил К<sup>о</sup>», где одновременно ремонтируется и вооружается 26 пароходов.

Идёт установка дегаусинга и вооружения, и параллельно производятся ремонтные работы по палубе и машине.

Ледокол посетил представитель военной миссии в Вашингтоне капитан 1-го ранга т. Кириллюк по вопросу вооружения ледокола.

Работы по корпусу закончены.

30 января работают у винтов, один вал подлежит замене.

(127 об.) 4 февраля.

Монтаж дегаусинга и вооружения закончен.

9 ч 10 м выходим из дока и при помощи двух буксиров, под проводкой лоцмана переходим под бункер. Перечень всех произведённых работ указан в специальной ведомости.

12 ч 00 м ошвартовались под бункер.

13 ч 00 м начата бункеровка и приёмка остатков продовольствия, как текущего, так и зимзапаса и материалов.

По ледоколу и на причале около ледокола усилена охрана полиции, т. к., по заявлению портовой полиции, в настоящую ночь ожидается саботаж (диверсия) на ледоколе.

(128) По ледоколу: по палубе, машине, помещениям и бункерам несётся дежурство членами экипажа.

23 ч 00 м бункеровка прекращена.

5 февраля.

Бункеровка и приём зимзапаса и техматериалов.

6 февраля.

6 ч 40 м бункеровку закончили, продолжаем принимать зимзапас и техматериалы. По ледоколу рабочие верфи заканчивают ряд работ: установка прачечной и гладильной машины, ремонт крыльев мостика и т. д.

(128 об.) 15–20 готовим машины.

Рабочие верфи устраняют течь одной заклёпки в первой дифференциальной цистерне по правому борту.

19 ч 30 м подошли два буксира и прибыл лоцман.

23 ч 25 м течь устранена. Все рабочие покинули ледокол, убран трап, отдаём швартовы.

7 февраля.

0 ч 13 м под проводкой лоцмана и при помощи двух буксиров отошли от угольного бункера (129) Балтимора. На борту девиатор. Следуем к месту испытания дегаусинга, в порт Норфолк<sup>36</sup>, за амуницией и прожектором.

0 ч 45 м буксиры отпущены. Пошли на своих машинах под проводкой лоцмана. Темно, ветер, дождь.

1 ч 20 м встали на якорь в канале в ожидании улучшения условий плавания. По правому борту бровка канала, глубина на ней 27 фут.

7 ч 45 м снялись с якоря, следуем под проводкой лоцмана.

(129 об.) 19 ч 25 м встали на якорь в заливе Чесапик для испытания дегаусинга и получения на установку дегаусинга сертификата.

8 февраля.

Испытание дегаусинга.

С 11 ч 00 м по указанию лоцмана ходим определёнными курсами, одновременно уничтожается девиация магнитного компаса.

21 ч 19 м испытание дегаусинга закончено.

(130) Следуем в Норфолк под проводкой лоцмана.

36. Норфолк (Norfolk) – город-порт в устье Чесапикского залива, в юго-восточной части штата Виргиния (США).

9 февраля.

0 ч 45 м отдали якорь у входа в канал для следования в Норфолк. Порт закрыт до рассвета.

6 ч 25 м снимаемся с якоря после получения от патрульного судна новых позывных и смены лоцмана, последовали в Норфолк.

11 ч 00 м отдали якорь на внешнем рейде Норфолка.

11 ч 20 м подведена баржа с боеприпасами.

(130 об.) Я выехал на берег для получения секретных документов и выяснения вопроса получения и установки прожектора.

12 ч 20 м приступили к погрузке с баржи на ледокол боеприпасов.

С 15 ч 30 м до 17 ч 00 м на борту были три английских офицера с рекомендацией т. Егорычева, военного атташе в Вашингтоне, для осмотра крепления носовой части ледокола.

К осмотру допустил только после телефонного разговора с т. Егорычевым, (131) который подтвердил данное согласие и просил допустить их к осмотру крепления носовой части ледокола.

18 ч 00 м боеприпасы приняты.

Снялись с якоря и по указанию лоцмана пошли в военный порт для установки прожектора.

20 ч 50 м ошвартовались в порту.

24 ч 00 м стоим в порту Норфолк, рабочие военной верфи устанавливают прожектор на фок-мачте на нижней бочке.

(131 об.) 10 февраля.

Независимо от окончания работ по установке прожектора, отход назначен на 2 ч 30 м.

2 ч 20 м прожектор поставлен на нижнюю бочку и прихвачен на три болта. Монтаж закончен. На этом работы прекращены.

2 ч 30 м отдали швартовы, отходим при помощи буксира. На борту военный и береговой лоцман.

2 ч 50 м буксир отпущен, выходим из Норфолка (132) по указанию военного лоцмана.

7 ч 28 м выйдя из залива Чесапик, сдали военного лоцмана.

Дальнейшее следование продолжается при участии берегового лоцмана, посланного американскими военно-морскими властями на случай всяких непредвиденных заходов, учитывая военную обстановку плавания в данном районе.

Плавание от Норфолка до Деливер залив<sup>37</sup> протекало в благоприятных условиях.

37. Делавэр (Delaware Bay) – эстуарий реки Делавэр на Атлантическом побережье США.

(132 об.) Ледокол сопровождали один истребитель, под/лодка и один дирижабль американского военно-воздушного флота марки К-6<sup>38</sup>.

19 ч 35 м подойдя к заливу Деливер, приняли второго лоцмана, т. к. первый оказался не знающим данного места (это характерно для американских военно-морских властей).

20 ч 45 м встали на якорь в заливе Деливер до наступления рассвета, т. к. (133) имеется указание американских властей следовать только в дневное время.

11 февраля.

6 ч 10 м рассвет. Выходим из залива по указанию лоцмана.

7 ч 10 м лоцман сдан. Следуем в следующий пункт – Нью-Йорк – в сопровождении одного истребителя, под/лодок и нового дирижабля К-3. Периодически патрулировали над ледоколом американские гидросамолёты *разведчики* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

(133 об.) В начале выхода из залива Деливер истребителем брошены четыре глубинных бомбы.

В полдень появился с морской стороны второй дирижабль. Ещё сброшены истребителем 6 бомб. Над ледоколом прошла в море эскадрилья гидросамолётов. Вооружение ледокола в боевой готовности.

12 ч 35 м сброшено 5 глуб. бомб большой силы. Ощущается сильная детонация.

(134) 13 ч 00 м два дирижабля и два миноносца в двух милях за кормой сбрасывают глубинные бомбы.

13 ч 30 м дирижабль К-3 сбросил на воду горящую сигнальную шашку. К месту горящей шашки спикировал самолёт и сбросил две бомбы, т. к. это происходило прямо по курсу, отклонились влево на 7 румбов.

17 ч 30 м подошли к плав. маяку Ambroyse.

18 ч 05 м приняли лоцмана.

(134 об.) следуем в Нью-Йорк по его указанию.

20 ч 10 м встали на якорь у северо-западной оконечности острова Статен<sup>39</sup> в 2 кабельтовых от причалов.

38. К-6 – дирижабль класса К. Это класс мягких дирижаблей, производившихся компанией Goodyear (Акрон, Огайо). До и во время Второй мировой войны 135 дирижаблей К-класса строились для патруля и противолодочных операций по войне и экстенсивно использовались в противолодочных усилиях военно-морского флота в областях Атлантического океана и Тихого океана.

39. Остров Статен, на котором расположен один из районов г. Нью-Йорк, Статен-Айленд (Staten Island).

На борт прибыл представ. Амторга Файнштейн.

21 ч 15 м Файнштейн и лоцман отбыли с ледокола на катере.

(135) 12 февраля.

Нью-Йорк. Рейдовая стоянка.

0 ч 20 м я и помполит Дьяков М. А. отправились на катере на берег для получения документов дальнейшего следования. Ледокол посетили 5 офицеров амер. в/морского флота для осмотра вооружения.

15 ч 20 м вернулись с Дьяковым на борт. Прибыли два буксира и два лоцмана, один портовый, другой береговой.

16 ч 35 м снялись с якоря, следуем внутренним (135 об.) путём мимо Нью-Йорка под проводкой портового лоцмана и с помощью двух буксиров.

18 ч 55 м буксиры отпущены, портовый лоцман оставил ледокол. На борту остался один береговой лоцман.

Продолжаем следовать дальше внутренним путём по указанию берегового лоцмана.

13 февраля.

2 ч 40 м встали на якорь согласно указанию военных властей в ожидании рассвета.

(136) 6 ч 15 м продолжаем следовать дальше в сопровождении катера береговой охраны.

12 ч 45 м встали на якорь перед входом в канал Кап Код<sup>40</sup>. Рядом встало на якорь судно береговой охраны. На завтрашнее утро назначено рандеву с эскортом у выхода из канала Кап Код (рис. 7).

14 февраля.

6 ч 15 м снялись с якоря.

8 ч 15 м выйдя из канала, сдали лоцмана и переводчика Амторга, который был на (136 об.) борту от Балтимора. Последовали дальше в надежде встретить эскорт в пути.

Подойдя на траверз Бостона и не встретив эскорта, под проводкой которого ледокол должен был следовать дальше, не желая подвергать ледокол риску нападения подлодок, зашёл в порт Бостон, приняв предварительно лоцмана.

15 ч 10 м встали на якорь во внутренней гавани Бостона в ожидании (137) получения эскорта для дальнейшего сопровождения ледокола.

15 ч 50 м лоцман отбыл с судна.

40. Канал Кейп-Код (Cape Cod Canal) – искусственный водный путь около 11 км длиной в Массачусетсе, соединяющий залив Кейп-Код на севере и Канюкам – залив на юге.

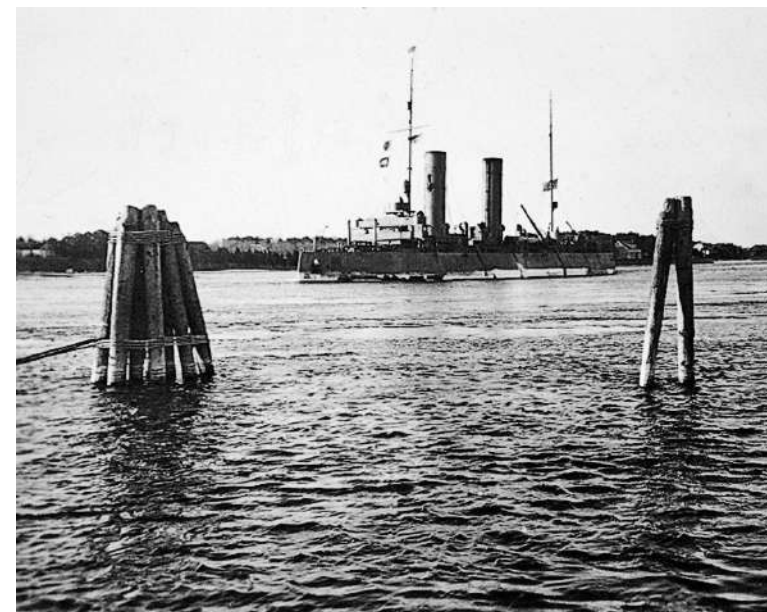


Рис. 7. «Красин» проходит канал Кейп-Код, следуя из Нью-Йорка в Бостон. Утро 14 февраля 1942 г.

21 ч 00 м прибыл на борт по нашему вызову представитель Амторга т. Гольцов и амер. офицер военно-морского флота.

21 ч 53 м т. Гольцов и офицер отбыли с л/к.

Отход назначен на 7 ч утра, вручены новые позывные.

15 февраля.

7 ч 00 м машины готовы.

7 ч 35 м прибыл лоцман.

7 ч 45 м снялись из Бостона с расчётом встретиться на выходе из порта с эскортом.

(137 об.) 9 ч 37 м подошёл эсминец и дал сигнал «Следовать за мной».

9 ч 42 м высадили лоцмана, следуем в следующий пункт захода Портланд<sup>41</sup> в сопровождении эсминца и указанным им курсом.

15 ч 50 м по сигналу с эсминца остановились у места плав. маяка при входе в Портланд в ожидании лоцмана.

16 ч 40 м приняли лоцмана, следуем в Портланд.

(138) 18 ч 45 м ошвартовались у причала.

На борт прибыли портовые и иммиграционные власти. Прибывший на борт офицер сообщил, что ледокол должен простоять в порту несколько суток.

На 16 февраля на 11 ч утра получил приглашение америк. адмирала Карпентера. *Приглашает меня для пояснения причины задержки ледокола* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

16 февраля.

Был у адмирала, который сообщил, что отход назначен на 18 февраля и что причиной задержки ледокола явилось отсутствие эсминцев для сопровождения ледокола.

(138 об.) О задержке ледокола я просил адмирала сообщить в Вашингтон т. Литвинову.

Адмирал Карпентер при мне дал распоряжение об удовлетворении моей просьбы. В качестве переводчика был со мной американский младший офицер береговой охраны из русских.

17 февраля.

Сообщил в Нью-Йорк в Амторг о задержке л/к.

18 февраля.

Назначенный отход отложен на неопределённое время.

Принято тонн питьевой воды<sup>42</sup>.

41. Портленд (Portland) – крупнейший город штата Мэн, административный центр округа Камберленд, расположен на северо-востоке США.

42. Пропущено.

25 февраля.

Назначен выход л/к на 15 ч 30 м.

Прибыл на борт представитель Амторга Файнштейн, (139) ожидавший в Галифаксе прихода «Красина».

15 ч 05 м прибыл лоцман.

15 ч 20 м отход оформлен властями.

Предст. Амторга Файнштейн отправился по ж. д. в Галифакс.

Отдаём швартовы. Выходим из Портланда в Галифакс (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.) по указанию лоцмана.

17 ч 15 м лоцман отбыл с ледокола.

Прошёл мимо американский эсминец и военный америк. танкер.

Согласно имевшимся указаниям последовали в кильватере за танкером, который также идёт в Галифакс.

(139 об.) 26 февраля.

Продолжаем следовать за танкером. Эсминец держится впереди, следуя зигзагами. Море спокойное. Шлюпки вывалены за борт.

27 февраля.

С начала суток начало свежеть от вест-зюйд-веста. Море 5–6.

2 ч 12 м шлюпки завалены на кильблоки, закреплены по походному. Снег. Видимость очень плохая.

5 ч 00 м принят сигнал с танкера.

(140) Курс – ноль градусов. Легли. Началась бортовая качка до 50°. Волнами, заходящими с левого борта на палубу, бьёт по шл. № 4. Вода попадает в машину. Есть опасение за электропроводку, которая, будучи подмочена, горит местами.

5 ч 35 м вынуждены следовать самостоятельно. Легли против волны, чтобы закрепить сбитую с кильблоков шл. № 4.

8 ч 20 м снова пытаемся лечь на желательный курс для следования в Галифакс. Повернули лагом к волне. Стремительная бортовая (138 об.) качка. Мгновенно вторично сбило с кильблоков шл. № 4. Чтобы не потерять остальные шлюпки, т. к. волны проходили через палубу, снова привели на волну. Крепим разбитую шл. № 4.

10 ч 00 м опять начали отклоняться к желательному курсу. Снег. Постепенно отклоняясь вправо и приближаясь к берегу, вышли из тяжёлой зыби.

16 ч 20 м *услышали сирену* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

(141) 19 ч 00 м приняли лоцмана.

19 ч 40 м встали на якорь у входа в порт Галифакс. Лоцман отбыл.

20 ч 45 м снова на борт прибыл лоцман, т. к. военные власти потребовали сменить место.

28 февраля.

Порт Галифакс. На якоре.

10 ч 20 м я с прибывшим на борт представителем Амторга Файнштейном отправился на берег для получения (141 об.) дальнейших указаний следования.

В результате поездки выяснил, что отход конвоя, в который зачислен «Красин», назначен на 3 марта.

1 марта.

Порт Галифакс. На якоре.

7 ч 15 м прибыл лоцман. Снялись под бункер.

8 ч 35 м ошвартовались с помощью двух буксирных катеров к бункерному причалу.

9 ч 00 м начали бункеровку.

13 ч 00 м береговые рабочие приступили к ремонту шл. № 4 и кильблоков.

17 ч 30 м бункеровка закончена, принято тонн угля.

Осадка:

нос – 28 фут. 7 дм.;

корма – 29 фут. 3 дм.

(142) 2 марта.

Галифакс. На швартовых у бункерного причала.

7 ч 00 м прибыл лоцман. Туман. Стоим в ожидании улучшения видимости и в ожидании катеров.

8 ч 00 м видимость улучшилась. Не ожидая буксиров, отходим от причала на рейд.

8 ч 35 м густой туман. Отдали якорь, стоим в ожидании улучшения видимости для перехода на указанное якорное место.

10 ч 05 м снялись с якоря.

10 ч 20 м встали на якорь в указанном месте. Лоцман отбыл с ледокола.

(142 об.) Береговыми рабочими устанавливаются деревянные козлы для спасательных плотов, ремонтируются кильблоки и производится ряд мелких работ, связанных со следованием в конвое.

Экипажу разрешён выход на берег. Связь с берегом поддерживает катер агентства «Пикфорд анд Блэк».

На борт прибыла часть экипажа п/х «Двинолес» во главе с капитаном Чилингири Н. И.<sup>43</sup>

Всего 17 человек для перехода на л/к в СССР в качестве пассажиров, о чём была своевременная договорённость с Амторгом.

Бондик И. Л.<sup>44</sup>, старш. мех. ледокола, обратился с просьбой уволить его с ледокола по состоянию здоровья – страдает морской болезнью – в связи с предстоящим переходом через Атлантику.

Просьбу старшего механика удовлетворил, предварительно договорившись с Амторгом о предоставлении Бондику И. Л. возможности проезда на западный берег Америки и дальнейшей отправки его во Владивосток.

21 ч 00 м Бондик И. Л. и представитель (143 об.) Амторга Файнштейн отбыли с ледокола.

Весь экипаж на борту. На должность ст. мех. ледокола назначен II мех. Чукур П. П.<sup>45</sup> с исполнением обязанностей II механика.

3 марта.

7 ч 00 м машины приведены в постоянную готовность, намечено определение девиации магнитных компасов и проба пушки и пулемётов.

08 ч 30 м прибыл лоцман.

(144) Видимость плохая. Определение девиации и проба артиллерии отставлены. Стоим в ожидании выхода в море.

Рабочие берега заканчивают установку спасательных плотов.

43. «Двинолес» – грузовой теплоход, 3946 брт. Заложен на заводе им. А. Марти в Ленинграде, спущен на воду в августе 1931 г., сдан заказчику в 1932 г. и вошёл в состав судов Балтийского управления Совторгфлота. В 1940 г. передан Мурманскому государственному морскому пароходству. Капитан в 1941–1942 гг. – Николай Иванович Чилингири. Дата и место гибели теплохода – 4 февраля 1942 г., Северная Атлантика, в 80 милях от берегов о. Ньюфаундленд. Следовал в союзном конвое из США в порты Советского Севера. Погиб при столкновении с норвежским пароходом «Хоупринс». Весь экипаж был спасён норвежским пароходом «Эвита».

44. Бондик Иван Леонтьевич (19.09.1885–19.08.1950) – старший механик ледокола «Красин» в 1934–1942 гг. С 1916 г. работал на различных ледоколах («Илья Муромец», «Добрыня Никитич», «Казак Поярков»). В 1923–1934 гг. одновременно с работой на ледоколе «Добрыня Никитич» преподавал на профтехнических курсах Мортрана Тихоокеанского бассейна. Скончался в море, на борту ледокола «Лазарь Каганович», похоронен на о. Четырёхстолбовой (Восточно-Сибирское море). Имя И. Л. Бондика носил советский балкер-углерудовоз «Механик Бондик».

45. Чукур Павел Петрович (1912–1996) – механик, член комсомольско-молодёжного экипажа «Красина» с 1935 г. В 1942–1946 гг. – старший механик ледокола «Красин». Автор воспоминаний (хранятся в научном архиве филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин» ЛК НА № 345/1).

10 ч 00 м поднят сигнал «Лоцман на борту». Суда конвоя выходят из порта по порядку указанных номеров<sup>46</sup>.

11 ч 00 м снялись с якоря. Номер л/к № 42.

11 ч 10 м на самом малом ходу высажены на подошедший к борту катер все рабочие и посторонние (144 об.) лица, кроме лоцмана.

11 ч 45 м прошли заградительный бон. Включён дегаусинг. Выходим одной колонной. В море свежий зюйд-ост. Всё по ледоколу закреплено по-походному.

12 ч 10 м лоцман отбыл с ледокола.

12 ч 30 м по сигналу с флагмана строимся в 5 колонн. Всего в конвое 21 судно.

20 ч 00 м ветер усиливается.

21 ч 48 м смыло волной и вынесло в море шл. № 3. Разбило совершенно м/б № 5. Погнута кран-балка. Сбит правый отличительный огонь.

(145) С палубы унесло в море 1 бочку моторного масла и 3 бочки горючего. На корме срезало релинги.

4 марта.

Сильная бортовая качка. На палубу заходит много воды.

Туман. Видимость 1 кабельтов. Изредка даём туманные сигналы паровым гудком.

12 ч 25 м туман рассеялся. Суда занимают свои места.

7 марта.

3 ч 45 м на левом фланге (145 об.) конвоя блеснуло пламя выстрела и раздались сильные взрывы глубинных бомб. Объявлена по л/к боевая тревога.

04 ч 10 м отбой тревоги.

Днём произошла смена местного эскорта на океанский.

Бортовая качка продолжается.

17 ч 20 м крупной волной сбило и вынесло в море спасательный плот правого борта вместе с деревянными козлами. Сорвало с места и подало назад на 1 фут шл. № 1. Вызвана палубная команда для крепления шл. № 1. (146) Срезало релинги правого борта на длине 6 погонных метров.

46. Конвой имел номер НХ-178. Конвои с индексом НХ (всего их было 377) осуществляли перевозки между Канадой (позднее – США) и Великобританией с сентября 1939 г. Портом отправления конвоев первоначально был Галифакс, а после вступления США во Вторую мировую войну (11 декабря 1941 г.) – Нью-Йорк. Конвой НХ-178 покинул Нью-Йорк 3 марта 1942 г. и 17 марта прибыл в Ливерпуль. За время перехода был потерян один транспорт *Collamer* (5112 брт), потопленный близ Галифакса германской подводной лодкой U-404. Конвой включал в себя, по разным источникам, от 22 до 24 судов.

Бортовая качка 35–40 градусов.

8 марта.

Присоединилось к конвою судно. Всего следует 22 парохода.

14 марта.

Продолжаем следовать в конвое. Состояние моря улучшилось, произведена практическая стрельба из всех пулемётов и кормовой пушки.

15 марта.

Перестроились в 3 колонны.

(146 об.) 16 марта.

При подходе к Шотландским берегам разошлись со встречным конвоем из 7 судов.

10 ч 45 м Ш=55-10; Д=5-49 зап.

Караван разделился на две группы. Одна из них в количестве 7 судов, и в том числе «Красин», пошла одной колонной в Глазго, а вторая вместе с флагманом последовала дальше.

18 ч 10 м принят лоцман.

19 ч 45 м пройдя заградительный бон в районе Гурока<sup>47</sup>, встали на якорь.

(147) Дегаусинг включён. По ледоколу полное затемнение.

20 ч 33 м лоцман отбыл с ледокола.

17 марта.

7 ч 00 м поднят карантинный флаг.

7 ч 40 м прибыл на борт портовый врач.

8 ч 00 м имеем свободную практику.

8 ч 40 м прибыл лоцман.

9 ч 00 м снялись с якоря. Следуем в Глазго по указанию лоцмана.

10 ч 05 м на ходу прибыли на борт представители тамошни.

11 ч 15 м подошёл портовый буксир и подал носовой буксир для буксировки по реке.

(147 об.) 11 ч 20 м к корме подошёл второй буксир для поддержки в помощь первому.

13 ч 15 м ошвартовались в порту Глазго – док «Кинг Джордж».

На борт прибыл консул СССР в Лондоне т. Кротов. Для обеспечения круглосуточного постоянного наблюдения за ледоколом в порту оставлены для штурманов морские вахты. На корме у орудия несётся круглосуточное дежурство.

47. Город Гурок (Gourock town) находится на южном берегу Ферт-оф-Клайда, приблизительно в трёх милях к западу от Гринока.

По л/к полное затемнение (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

На палубе два постоянных вахтенных. Получено уведомление о полном затемнении на каждые сутки от захода и до восхода солнца.

(148) 18 марта.

Порт Глазго. На швартовах.

10 ч 15 м подошли два буксира с лоцманом и отвели л/к на рейд для пропуска выходящего из ковша пассажирского судна.

14 ч 20 м снова ошвартовались к причалу.

Л/к посетили по вопросу вооружения (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.) представители Морфлота в Лондоне т. Дригалов и Морозовский от военного атташе в Лондоне по вопросу довооружения л/к.

Решено установить дополнительно две двенадцатифунтовки (англ. пушки) и семь эрликонов (англ. зенит. пушки).

(148 об.) 19 марта.

Глазго. На швартовых.

Приступили к работам по довооружению и отдельным работам по машине и палубе (перечень работ указан в прилагаемой к донесению ведомости)<sup>48</sup>.

21 марта.

Установлено круглосуточное дежурство у носового крупнокалиберного пулемёта.

25 марта.

7 ч 30 м отданы швартовы. Лоцман с помощью двух буксиров переводит ледокол к противоположной стене дока под бункеровку.

8 ч 20 м ошвартовались. Лоцман отбыл. Буксиры ушли. Работы по довооружению л/к и отдельные работы (149) по машине и палубе продолжаются.

9 ч 35 м начали бункеровку.

Принято воды в порту Глазго тонн<sup>49</sup>.

27 марта.

17 ч 00 м бункеровка прекращена. Принято 1257 <sup>9</sup>/<sub>20</sub> тонн угля. Дальнейшая бункеровка отложена до выхода из реки Клайд<sup>50</sup>, где позволит осадка ледокола.

48. Документ в фондах филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин» отсутствует.

49. Пропущено.

50. Клайд (Clyde) – река, на которой стоит г. Глазго.

28 марта.

7 ч 40 м перетягиваемся на прежнее место с помощью двух буксиров, на борту лоцман.

8 ч 00 м ошвартовались. Лоцман отбыл с л/к. Буксиры ушли.

10 ч 00 м ледокол посетили морской атташе в Лондоне контр-адмирал Харламов<sup>51</sup> с сотрудниками (149 об.) военной миссии<sup>52</sup> и представители английского флота. Произведён осмотр вооружения л/к-ла.

15 ч 10 м контр-адмирал Харламов и сопровождающие его лица отбыли с л/к-ла.

31 марта.

Порт Глазго. На швартовых. Довооружение л/к и работы по палубе и машине продолжаются.

(150) 3 апреля.

Установка довооружения продолжается, принимаем боезапасы и продовольствие.

Готовятся восемь котлов.

4 апреля.

Пассажиры т/х «Двинолес» капитан Чилингири Н. И. и с ним три человека остались на берегу по делу гибели «Двинолеса». На борту осталось пассажиров с т/х «Двинолес» 13 человек во главе с помполитом тов. Фроловым К. Ф.

14 ч 00 м проверка вновь установленных телеграфов. Прибыл лоцман.

15 ч 00 м телеграфы испытаны. Отход из порта Глазго.

С помощью двух буксиров следуем по реке Клайд.

(150 об.) Осадка:

нос 30 фут. 8 дм.

корма 29 фут. 3 дм.

18 ч 10 м вышли из реки.

Буксиры отпущены. Следуем своим ходом под проводкой лоцмана.

51. Харламов Николай Михайлович (1905–1983) – советский военно-морской деятель и дипломат, адмирал. В 1941–1944 гг. – военно-морской атташе при посольстве СССР в Великобритании и глава советской военной миссии в Лондоне (с июня 1943 г. официально, de-facto – с июля 1941 г., т. к. организатор миссии генерал-лейтенант Ф. И. Голиков был послан в Вашингтон).

52. Советская военная миссия в Великобритании была создана в июле 1941 г. Организатором и первым руководителем миссии был генерал-лейтенант Ф. И. Голиков. В задачи миссии входило ведение переговоров с союзниками об открытии Второго фронта в Европе, организация поставок из Великобритании в Советский Союз, а также содействие британским морякам в проводке конвоев в советские северные порты. Миссия была расформирована в октябре 1945 г.



19 ч 10 м встали на якорь на рейде порта Гурок в ожидании определения девиации магнитных компасов и радиопеленгатора.

Ветер норд 5–6 баллов.

На рейде стоят 12 коммерческих судов в ожидании формирования каравана.

(151) 5 апреля.

Для получения секретных документов дальнейшего следования я выезжал на берег с инженером Сморгонским.

8 ч 35 м к борту подошёл углеперегрузатель.

9 ч 35 м начали добункеровку.

13 ч 40 м бункеровка закончена. Принято угля 85 тонн.

На борт прибыли лоцман и девиатор маг. компасов.

14 ч 45 м начали съёмку с якоря.

16 ч 35 м встали на якорь на прежнем месте. Вследствие плохой управляемости ледокола работу по уничтожению девиации провести не удалось.

(151 об.) 6 апреля.

7 ч 20 м прибыл лоцман.

7 ч 40 м снялись с якоря для опр. девиации радиопеленгатора.

Л/к совершенно не слушает руля. По заявлению из машины рулевая машина работает неисправно. Откачали часть забортной воды из ахтерпика. Малым ходом прошли бон. Дали полный ход. Л/к управляется.

9 ч 45 м прибыли к месту определения девиации радиопеленгатора.

10 ч 00 м прибыли на борт 3 девиатора.

11 ч 30 м девиаторы отбыли с борта. (152) Радиопеленгатор дал поправку от 2 до 60 градусов. Вследствие подмоченной проводки в трубах от клотика до самого пеленгатора необходима замена проводки.

12 ч 00 м снялись с якоря. Следуем по указанию лоцмана на рейд Гурока к месту формирования каравана.

Ледокол плохо управляется.

13 ч 50 м встали на якорь на прежнее место на внешнем рейде порта Гурок.

14 ч 05 м прибыли на борт два девиатора для определения девиации магнитных компасов.

(152 об.) 14 ч 10 м я, два радиста и инженер Сморгонский в качестве переводчика выезжали на берег на конференцию капитанов и радистов всех отправляющихся судов. На л/к начали определение девиации.

18 ч 05 м определение девиации магнитных компасов закончено. Встали на якорь на прежнее место.

Прибыли на борт 5 человек рабочих по замене проводки радиопеленгатора.

23 ч 30 м работа по замене проводки прекращена из-за тёмного времени. Ввиду предстоящего выхода конвоя, работу по замене проводки (153) прекратили совсем. Материал – специальный провод в резиновой изоляции – оставлен на борту для проводки его в следующем порту.

7 апреля. Отход.

6 ч 00 м прибыл лоцман.

6 ч 40 м начали съёмку с якоря с расчётом пройти бон в назначенное время – 7 ч 09 м.

7 ч 00 м суда каравана один за другим проходят бон.

Л/к плохо управляется из-за неисправности рулевой машины.

(153 об.) 8 ч 20 м рулевая работает неисправно.

9 ч 15 м прошли бон.

9 ч 35 м рулевая снова отказалась работать, и как раз в момент расхождения со встречным судном. Дан самый полный назад всем трём машинам, разошлись благополучно.

Принял решение произвести ремонт рулевой машины на ближайшей якорной стоянке. Управляясь машинами, пошли малыми ходами в «Родесай» залив на якорную стоянку. Начат (154) ремонт рулевой машины (лопнула стопорная планка).

11 ч 05 м встали на якорь у входа в залив Родесай. Лоцман отпущен.

14 ч 40 м ремонт рулевой закончен.

15 ч 00 м снялись с якоря. Следуем полным ходом в порт Обан<sup>53</sup>, куда должен прибыть весь конвой.

24 ч 00 м Ш=55-50; Д=6-40 зап.

Скорость 12,7 миль.

(154 об.) 8 апреля.

01 ч 00 м догнали конвой и заняли на ходу своё место.

08 ч 30 м принят на борт лоцман.

9 ч 08 м прибыли в Обан. Встали на якорь восточнее острова Лисмор в 7 кабельтовых от берега.

10 ч 05 м лоцман отбыл.

11 ч 10 м л/к посетил представитель военного контроля.

21 ч 00 м по л/к полное затемнение. На рейде стоит 11 судов.

(155) 9 апреля.

53. Обан (Oban) – портовый город в западной части Шотландии.

Обан. На якоре на внешнем рейде. Я, зав. радио и инженер Сморгонский выезжали на берег на конференцию всех капитанов и радистов судов конвоя.

10 апреля.

17 ч 35 м снялись из Обана в Исландию. Следуем одной колонной – 10 судов. Конвойный номер л/к 32. Конвойная скорость 8 миль.

21 ч 00 м построились в две колонны.

(155 об.) 11 апреля.

12 ч 00 м Ш=57-55; Д=5-5 западная.

15 ч 25 м к нашему конвою из 10 судов присоединился конвой из 6 судов. *Всего в конвое 16 судов* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.). Выходим в Атлантику. Построились в 5 колонн. Эскорт состоит из 6 судов во главе с эсминцем.

20 ч 25 м по разрешению флагмана произведена учебная стрельба из эрликонов левого борта и одной носовой пушки. Из-за большого количества судов с правого борта 3 эрликона и правая носовая пушка остались не опробованы.

(156) 12 апреля.

Зыбь. Бортовая качка.

7 ч 40 м резко положило на левый борт. Крупной волной сорвало с кильблоков шл. № 4 и повредило (*новая американская железная, разбило*) (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.), кильблоки сломало, вынесло планширь – 9 пог. метров, релинги погнуло. У шл. № 2 оборвало 3 цепные грунтовы<sup>54</sup>, шлюпку ударило о кильблок, вследствие чего на её днище пробоина около 2 фут.

Легли против волны.

Вызвана палубная команда для крепления шлюпок № 2 и 4. Конвой продолжает следовать своим курсом.

(156 об.) 9 ч 25 м из конвоя подошёл тральщик и предложил возвращаться в порт Обан. Возвращаться в порт отказались.

9 ч 30 м шлюпки закреплены. Дан полный ход. Пошли к конвою, который скрылся из видимости. Решил следовать галсами, чтобы избежать сильной бортовой качки.

10 ч 20 м следуя курсом 320 в Ш-59-14; Д-7-35 зап.

Прямо по носу замечена плавающая мина, немедленно машиной отвернули вправо и затем быстро приняли (157) опять же машинами влево, чтобы избежать навала кормы на мину. Мина

54. Грунтовы – плетёнки, подводимые под гребные суда, висящие на шлюпбалках, чтобы они не двигались при качке корабля в море.

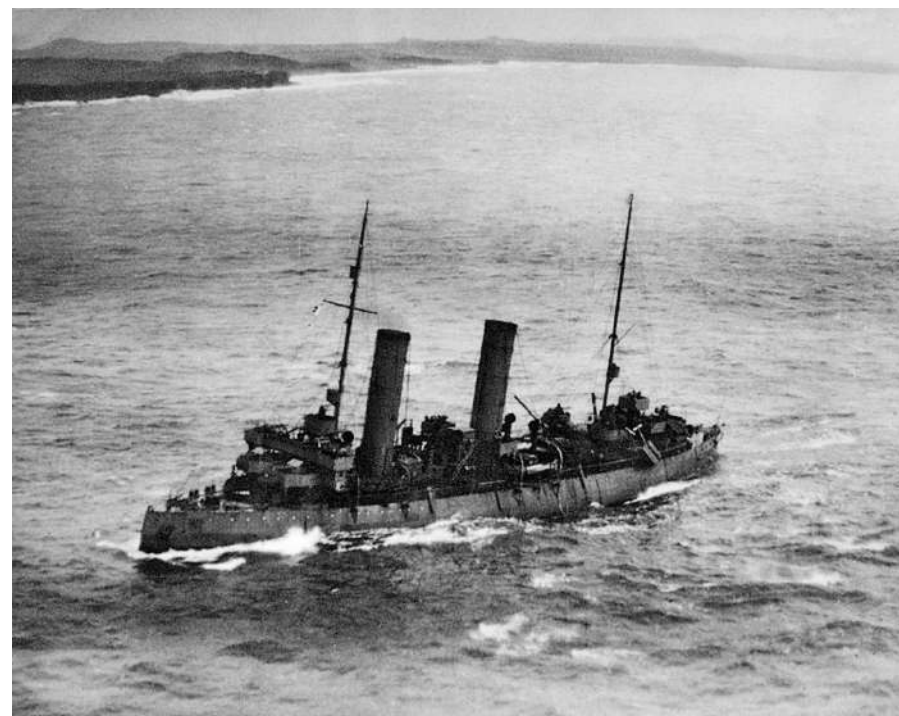


Рис. 8. «Красин» на пути в Исландию. 12 апреля 1942 г.

прошла в 5–7 метрах от кормы. Продолжаем догонять конвой, сообщив сзади нас идущему тральщику о плавающей мине. Когда отошли от мины на 2 кабельтова, начали её расстреливать из эрликона с кормы, но безрезультатно, т. к. состояние моря и поведение л/к мешало нормальному прицелу. Тральщик ответил, что видит мину, но не произвёл по ней ни одного выстрела.

14 ч 00 м догнали конвой и заняли своё место. Бортовая качка до 25 градусов (рис. 8).

(157 об.) 13 апреля.

Продолжаем следовать в конвое, одним из миноносцев сброшены две глубинные бомбы.

14 апреля.

На пути каравана встречены две плавающие мины. Тральщик очень долго их расстреливал, но безрезультатно.

15 апреля.

*Прошли 3 плавающие мины* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

Стремительная бортовая качка до 50 градусов. Через всю палубу перекачивается много воды, особенно попадает левому борту. Шлюпку № 4 (158) *совершенно разбило* – (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.) сбросило с кильблоков и заклинило между башней среднего эрликона лев. борта и кильблоками. В результате чего она оказалась совершенно разбитой. Спасательный плот лев. борта сбило с места.

4 ч 00 м качка стала легче.

До полдня прошли 3 плавающие мины. Виден юго-западный берег Исландии.

12 ч 00 м Ш – 63-41; Д – 22-20 зап.

16 ч 00 м строимся в две колонны.

20 ч 00 м подходим к брандвахте<sup>55</sup> порта Рейкьявик строим в одну колонну. Получив от брандвахты условный флажный сигнал (158 об.), Л-6 последовали дальше за впереди идущим караваном судов, который направляется в Хвалфьорд<sup>56</sup>.

21 ч 07 м входим в Хвалфьорд.

22 ч 30 м прошли заградительный бон.

55. Брандвахта – судно, поставленное при входе на рейд, в гавань или канал для выполнения сторожевых задач.

56. Хваль-фьорд – залив в Исландии, где в годы Второй мировой войны формировались северные (полярные) конвои. Полярные конвои также формировались в Шотландии (Лох-Ю и Скапа-Флоу).

22 ч 55 м встали на якорь по указанию впереди шедшего лоцманского судна.

23 ч 15 м на борт прибыл лоцман и сообщил, что завтра нас поставят в глубь залива.

Со своей стороны, просим лоцмана передать (159) капитану порта, что нам необходим бункер в количестве около 1000 т, вода 200 тонн, затем одна новая спасательная шлюпка, ремонт одной шлюпки и ремонт радиопеленгатора. Лоцман, записав все наши требования, отбыл с л/к.

На рейде Хвалфьорда стоит 26 судов.

Л/к затемнён.

16 апреля.

12 ч 50 м прибыл лоцман. Снялись с якоря. Переходим в глубь залива.

13 ч 40 м встали на якорь в военной гавани. Лоцман отбыл с л/к.

(159 об.) 15 ч 00 м к борту пришвартовался угольщик, датский п/х «Розенбург» под английским флагом.

19 ч 30 м начали бункеровку.

*Наша* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.). Обе команды работают по бункеровке, каждая на своём борту.

На борт прибыли английские военные моряки с английской ремонтной базы по ремонту шлюпки № 2.

19 апреля.

Бункеровка продолжается. Ремонт шл. № 2 закончен.

21 апреля.

15 ч 50 м бункеровка закончена, принято угля 575 тонн.

(160) 16 ч 15 м п/х «Розенбург» отошёл от борта.

Получил радио от капитана порта Хвалфьорд следовать по готовности в Рейкьявик.

18 ч 05 м прибыл лоцман.

18 ч 27 м снялись из Хвалфьорда.

19 ч 20 м прошли заградительный бон. Включили дегаусинг.

20 ч 50 м встали на якорь на рейде Рейкьявика.

На рейде стоят советские суда «Беломорканал»<sup>57</sup>, «Андре

57. «Беломорканал» – пароход-лесовоз типа «Арктика». Построен в 1936 г. в Англии. Грузовместимость: 2920 брт; длина: 103 м; ширина: 14,69 м; осадка: 5,96 м; мощность: 1750 л. с.; скорость: 11 уз. Судно работало в Северном государственном морском пароходстве в 1936–1938 гг.; в Дальневосточном – в 1938–1946, 1959–1971 гг. Участник полярных конвоев в Великую Отечественную войну: PQ-12, QP-10, QP-15 и одиночного рейса. В 1946 г. приписано к Владивостокскому арктическому пароходству. Списано в 1971 г.

Марти»<sup>58</sup> и ещё два.

21 ч 15 м лоцман отбыл с л/к.

23 ч 00 м прибыл (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

22 апреля.

21 ч 03 м приготовили машину для смены места, т. к. близко наваливает на рядом стоящий аварийный танкер.

(160 об.) 21 ч 20 м по указанию лоцмана встали на якорь в одном кабельтове от своей стоянки.

23 ч 15 м для л/к с берега пригнали шлюпку с полным снабжением на 32 человека. Подошёл бот с заказанным продовольствием. Начали приёмку продовольствия (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

23 апреля.

Приступили к приёмке продовольствия.

24 апреля.

Принимаем пресную воду с наливных барж.

Принято воды всего за четыре приёма 340 тонн (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.). На борту береговые плотники ремонтируют кильблоки шл. № 4, которая должна быть доставлена из порта.

Также работают (161) по ремонту проводки радиопеленгатора.

25 апреля.

5 ч 00 м (гринв. + 2) к борту причалили заказанную нами шлюпку. Шлюпка оказалась подержанной, но вполне пригодной (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.). Приёмка пресной воды закончена, принято всего 340 тонн.

58. Пароход «Андре Марти» (3200 т; 89,6x12,83x5,78 м; 1400 л. с.; 9,3 уз.) – спущен на воду в декабре 1918 г. на судовой верфи «Austin, S.P. & Son» в Сандерленде (Великобритания). Первоначально имел название *Wardrum*. В июне 1921 г. куплен совместным российско-английским акционерным обществом «Арко» для карских экспедиций Главного управления водного транспорта. В 1921 г. участвовал во 2-й Карской экспедиции. С 18.07.1924 входил в состав Северной главной конторы Совторгфлота, с 15.03.1934 – в состав Балтийского государственного морского пароходства, с 22.09.1939 – в состав Мурманского государственного морского пароходства, с 01.01.1940 – в состав Северного государственного морского пароходства. В годы Великой Отечественной войны осуществлял экспортно-импортные перевозки между портами СССР и союзников, участвовал в переходах союзных конвоев QR-13, PQ-18 и QR-15. В период с 09.02 по 20.02.1943 после ремонта в Англии совершил самостоятельный переход с экспортным грузом из Рейкьявика (Исландия) в Мурманск, а осенью 1943 г. по Севморпути перешёл из Карского моря на Дальний Восток и 02.01.1944 переведён на баланс Дальневосточного государственного морского пароходства. 12.11.1947 за заслуги экипажа в годы войны отмечен мемориальной доской Министерства морского флота. 27.04.1957 выведен из эксплуатации.

23 ч 15 м на борт прибыли представитель Морфлота в Лондоне Дригалов и капитан 3-го ранга Чекин, который сообщил, что отход конвоя назначен на утро 26 апреля.

(161 об.) 26 апреля.

1 ч 00 м Дригалов и Чекин отбыли с ледокола. Готовимся к отходу.

Ремонт проводки радиопеленгатора остался незаконченным. Также не закончена работа с кильблоками – не поставлены крючки.

11 ч 10 м из Хвалфиорда начали выходить конвойные суда и эскорт. Ждём присылки конвойных документов.

12 ч 40 м конвойные документы доставлены. Снимаемся из Исландии в СССР.

(162) Конвойный номер л/к № 62<sup>59</sup>. Караван следует одной колонной.

16 ч 45 м построились в две колонны, курс 315. Пошли Датским проливом<sup>60</sup>. Исландию должны обойти с севера.

Караван в количестве 25 судов конвоируют 8 англ. тральщиков, из них 4 военных.

27 апреля.

17 ч 00 м обошли Исландию с севера. Построились в 5 колонн.

Курс 83.

28 апреля.

Следует в конвое.

По распоряжению флагмана произвели пробу огневых точек правого борта.

(162 об.) Вооружение ледокола – 3 пушки (одна 3-дм. америк. и две двенадцатифунтовки англ.), 7 эрликонов, 3 крупнокалиберных пулемёта сист. «Браунинг» и 4 мелкокалиберных пулемёта сист. «Браунинг».

Всё вооружение опробовано и готово к бою.

Прошли плавающие мины.

23 ч 40 м подошёл океанский эскорт: 6 эсминцев, 1 судно ПВО и воен.

23 ч 45 м справа заметили 1 подлодку и 1 вспомогательное судно и немедленно сообщили флагману. Флагман ответил, что подлодка

59. Конвой PQ-15 – один из арктических конвоев серии PQ, доставлявших грузы ленд-лиза в северные порты СССР. На момент своего выхода – самый крупный в серии конвоев по числу судов (включал 26 единиц). В состав эскорта конвоя впервые были включены крупные американские корабли – крейсера «Уичита» (*USS Wichita*) и «Тускалуза» (*USS Tuscaloosa*). Дата выхода – 26 апреля (Рейкьявик). Дата прихода – 5 мая (Кольский залив).

60. Датский пролив – пролив между островами Гренландия и Исландия. Соединяет Гренландское море с Атлантическим океаном. Ширина около 260 км. Наименьшая глубина на фарватере 227 м.

*британская. Всего в эскадре 17 единиц* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – *Прим. публ.*).

23 ч 40 м к конвою присоединились 1 судно ПВО, 1 подлодка и 1 вспомогательное судно.

24 ч 00 м Ш=67-50; Д=8-03 востовая.

(163) 29 апреля.

Следуем в густом тумане.

20 ч 20 м встретили плавающую мину.

22 ч 15 м встретили плавающую мину.

22 ч 20 м один из впереди идущих эсминцев бросил 3 глубоководных бомбы и поднял сигнал «Подводная лодка противника».

22 ч 30 м поворот «все вдруг» на 45 градусов вправо.

22 ч 35 м поворот «все вдруг» на 45 градусов влево.

(163 об.) 30 апреля.

4 ч 00 м Ш=69-18; Д=2-40 западная.

Подошёл океанский эскорт – 2 крейсера и 6 эсминцев. Всего эскорта 19 единиц.

9 ч 40 м прилетел гидросамолёт, который один из крейсеров принял на борт.

10 ч 20 м второй крейсер вышел из середины конвоя и выпустил в воздух самолёт той же марки, который ушёл на разведку.

13 ч 11 м самолёт сделал посадку возле крейсера.

13 ч 14 м самолёт принят на палубу крейсера.

14 ч по сигналу флагмана (164) всё оружие приготовлено к бою.

15 ч 20 м прошли плавающую мину.

17 ч 00 м по сигналу флагмана выпустили воздушный змей, вооружённый на грот-мачте.

Отделились от каравана и скрылись из видимости 1 эсминец, подлодка и вспомогательное судно.

Осталось в эскадре 16 единиц.

23 ч 55 м впереди идущий эсминец дал сигнал «Самолёт противника».

23 ч 57 м дал выстрел из орудия п/х № 34, шедший на левом фланге.

23 ч 59 м показался самолёт противника. Крейсера открыли огонь (164 об.) из носовых башен.

24 ч 00 м Ш=71-09; Д=3-20 восточная.

По ледоколу на 7 точках имеется круглосуточное дежурство.

1 мая.

0 ч 05 м самолёт противника – разведчик на расстоянии 3–4 миль и на высоте 150–200 м обходит весь конвой. Крейсера и эсминцы ведут по самолёту огонь.

По л/к боевая тревога.

0 ч 10 м самолёт скрылся за горизонтом.

12 ч 00 м конвойная скорость 8 миль.

16 ч 00 м Ш=72-33; Д=7-18 вост.

17 ч 00 м следуя курсом 40, приняли по сигналу на 45 градусов (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – *Прим. публ.*) 355 (165) вправо.

17 ч 20 м отдельно плавающий лёд. Легли на 45.

17 ч 30 м чисто. Льда нет.

17 ч 32 м впереди каравана в 4 милях низко над горизонтом появился гидросамолёт противника. По л/к объявлена боевая тревога.

17 ч 50 м с востока показался над самым горизонтом второй гидросамолёт противника. Проходят снежные заряды.

18 ч 30 м Ш=72-28; Д=7-30 вост.

(165 об.) 19 ч 05 м отбой тревоги.

20 ч 00 м два немецких гидросамолёта продолжают курсировать вокруг конвоя на расстоянии 5 миль.

22 ч 11 м сигнал с флагмана «Ожидается нападение противника».

По л/к боевая тревога.

22 ч 20 м справа от конвоя прошёл встречным курсом бомбардировщик на высоте около 500 метров.

Открыли огонь. Стреляли из всех эрликонов и пулемётов (166) правого борта и кормовой пушки. Кроме нас, стрелял почти весь эскорт и конвойные суда. Самолёт сбросил бомбы в море в конце конвоя по линии нашей колонны. Самолёт, объятый дымом от прямых попаданий, скрылся в направлении юго-запада.

22 ч 34 м впереди и слева от конвоя показался другой бомбардировщик и, видимо, вышел на боевой круг, атакуя на флагмана.

(166 об.) Открыли огонь левым бортом, также открыт огонь всем эскортом и некоторыми конвойными судами. Подбитый бомбардировщик, не успев сбросить бомб, скренившись на левое крыло, на полной скорости упал в море в 2–3 кабельтовых от флагмана.

Третий бомбардировщик, также слева от конвоя, не дойдя мили, сбросил все бомбы в море и скрылся. Четвёртый бомбардировщик напал на (167) последние конвойные суда, но также безрезультатно.

Вследствие проходивших снежных зарядов точно установить количество нападавших на конвой бомбардировщиков не удалось.

Все бомбардировщики были двухмоторные.

23 ч 15 м видимость улучшилась, на горизонте виден немецкий самолёт-разведчик, который скрылся в направлении 140. Один крейсер ушёл из конвоя (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – *Прим. публ.*).

Осталось 15 единиц эскорта.

(167 об.) 2 мая.

8 ч 04 м на флагмане сигнал «Приближаются самолёты противника». Объявлена боевая тревога.

8 ч 17 м слышен шум моторов, но вследствие снежного заряда ничего не видно.

9 ч 02 м отбой боевой тревоги.

10 ч 00 м видимость улучшилась. На горизонте справа замечен дым.

10 ч 10 м курс 106.

10 ч 50 м разошлись с встречным караваном (12 судов коммерч. и 6 военных), идущим из Мурманска, Ш=73-28; Д=13-46 вост.

Второй крейсер также вышел из нашего эскорта. Осталось 14 военных единиц.

(168) 12 ч 00 м курс 150

14 ч 00 м курс 120 (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

13 ч 00 м обс. Ш=73-22; Д=15-07 вост.

Задние суда правой колонны открыли огонь по неприятельскому самолёту. Объявлена боевая тревога.

13 ч 07 м курс 150.

13 ч 20 м самолёт скрылся в снежном заряде, направл. 200.

13 ч 35 м отбой тревоги.

14 ч 05 м включён дегаусинг.

17 ч 35 м курс 90, идёт снег.

20 ч 14 м слышен близко над караваном шум моторов.

Объявлена боевая тревога.

Эсминцы открыли огонь. На флагмане – сигнал «Ожидается воздушная атака».

20 ч 40 м сигнал на флагмане опущен, отбой тревоги, проходят редкие снежные заряды.

(168 об.) 22 ч 24 м по каравану объявлено о приближении каравана противника. Объявлена боевая тревога.

22 ч 35 м на горизонте прямо по носу замечен бомбардировщик, который вскоре скрылся из видимости.

23 ч 05 м эсминцы открыли огонь по направлению шума мотора.

Видимость очень плохая.

23 ч 20 м отбой тревоги.

23 ч 35 м объявлена боевая тревога. Слышен отчетливо шум моторов.

(169) 3 мая (рис. 9).

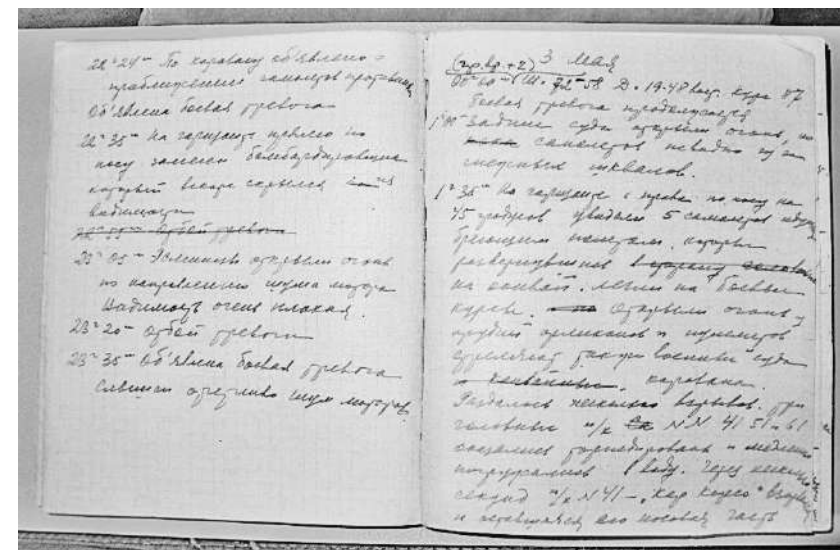


Рис. 9. Листы рейсового донесения М. Г. Маркова с записями за конец 2 мая и начало 3 мая 1942 г.

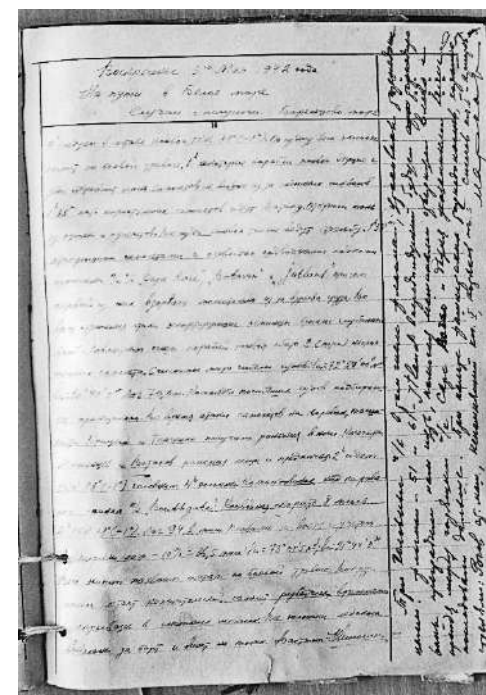


Рис. 10. Лист вахтенного журнала ледокола «Красин» с записями за 3 мая 1942 г. и пометкой капитана М. Г. Маркова на полях

00 ч 00 м (гр. вр.<sup>61</sup> + 2) Ш=72-58; Д=19-48 вост., курс 87. Боевая тревога продолжается.

1 ч 00 м задние суда открыли огонь, но самолётов не видно из-за снежных шквалов.

1 ч 35 м на горизонте справа по курсу на 45 градусов увидели 5 самолётов<sup>62</sup>, идущих бреющим полётом, которые, развернувшись в сторону головных (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.) на конвой, легли на боевые курсы. Открыли огонь из орудий эрликонов и пулемётов, стреляют также военные и суда каравана. Раздалось несколько взрывов. Три головных п/х № 41, 51 и 61 оказались торпедированы и медленно погрузились в воду. Через несколько секунд п/х № 41 – «Кап Корсо»<sup>63</sup> – взорвался, и оставшаяся его носовая часть (169 об.) форштевнем вверх скрылась в море. Экипаж погиб.

№ 61 также вскоре затонул. Экипаж спасся (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.). П/х 51 – флагман «Ботавон»<sup>64</sup>, будучи торпедирован, пошёл наперерез нашему курсу, двигаясь на нас слева, а п/х № 61 «Ютланд»<sup>65</sup>, наш головной, также пошёл наперерез нам,

61. Время по Гринвичу.

62. Ударные торпедоносцы *Heinkel He-111 H-6* (длина, м: 16,6; размах крыла, м: 22,6; вооружение – 2х450 мм торпеды, пулемёты) из состава 3-й эскадрильи 26-й бомбардировочной эскадры люфтваффе в ночь со 2 на 3 мая 1942 г. нанесли удар по судам конвоя PQ-15 и торпедировали три транспорта, один из которых затонул почти сразу, а два получили повреждения и позднее погибли. Атака пришлась на головную часть конвоя.

63. Британский грузовой пароход *Cape Corso* был построен в 1929 г. (тоннаж, брт: 3,807; длина наибольшая, м: 107,4; ширина наибольшая, м: 15,4; осадка, м: 7,6; скорость, уз.: 10,5). Следовал головным в своей колонне конвоя PQ-15. При атаке германских торпедоносцев 3 мая 1942 г. получил попадание торпеды и через несколько минут затонул. Из 56 членов экипажа шестеро спасены, из них трое ранены. Капитан В. С. Монтгомери погиб. Электронная публикация: <http://ww2talk.com/forums/topic/51715-ss-cape-corso-lost-pq15-may-1942/>

64. *SS Botavon* – британский пароход, построенный в 1912 г. (тоннаж, брт: 5848; длина наибольшая, м: 131,1; ширина наибольшая, м: 16,5; осадка, м: 9,3; скорость, уз.: 12). Флагман конвоя PQ-15 *Botavon* получил попадание торпеды при атаке германских торпедоносцев на конвой 3 мая 1942 г. Повреждённое судно потеряло управление и позднее было добито кораблями эскорта. Электронная публикация: <http://wrecksite.eu/wreck.aspx?31926>

65. *SS Jutland* – британский пароход, построенный в 1928 г. (тоннаж, брт: 6153; длина наибольшая, м: 131,1; ширина наибольшая, м: 17,4; скорость, уз.: 11). *Jutland* в момент атаки 3 мая 1942 г. следовал в колонне непосредственно перед ледоколом «Красин». После попадания авиационной торпеды судно потеряло управление и вышло из линии. Один пассажир погиб, 53 члена экипажа, восемь пассажиров и капитан покинули судно и были подобраны британским кораблём *HMS Badsworth*. Судно позднее было торпедировано и потоплено немецкой подводной лодкой *U-251*. Электронная публикация: <http://wrecksite.eu/wreck.aspx?31488>

но с правой стороны. С помощью машин отклонившись влево, благополучно разошлись с торпедированными судами.

Во время происходивших взрывов ледокол испытывал очень сильную детонацию.

П/х 51 и 61 (170) остались в конце каравана, где № 61 сразу же затонул, а № 51, ещё сохранивший плавучесть, был расстрелян тральщиками нашего эскорта, экипажи двух судов приняты тральщиками на борт.

Самолёты противника оказались торпедоносцами, их было пять. Один из них, горящий, упал около торпедированного им п/х № 41, второй, подбитый, свалился в море левее первой колонны, а третий, также подбитый, объятый дымом, исчез в снежном заряде. Остальные два торпедоносца неизвестно, остались ли целы, т. к. огонь был открыт в упор по атакующим самолётам, шедшим на караван бреющим полётом.

(170 об.) Налёт торпедоносцев произошёл в сч. Ш=72-59; Д=20-40 вост.

Во время атаки получили ранения ног: Ткаченко ст. мех. и Крицин маш., лёгкое ранение лица Машинцев коч. и лёгкое ранение правой лопатки Вотяков коч.<sup>66</sup> (рис. 10).

Ранения указанных т.т. явились причиной низкой стрельбы всех судов, т. к. торпедоносцы шли на малой высоте.

Во время стрельбы было видно, как трассирующие пули летели через мостик и надстройки других судов<sup>67</sup>.

[222] Учитывая вероятность второй атаки, все шлюпки вывалены за борт и приготовлены к немедленному спуску.

4 ч 00 м немецкий самолёт-разведчик продолжает летать над горизонтом вокруг каравана.

«Красин» идёт первым в четвёртой колонне. Осталось в караване 22 судна. Потерь в эскадре не было (эскорт 15 ед.).

Конвойная скорость увеличилась до 8,5 миль.

14 ч 05 м сигнал с флагмана «Приближаются самолёты противника». Объявлена боевая тревога. По самолёту-разведчику эсминцы ведут огонь.

66. В вахтенном журнале на полях М. Г. Марков сделал запись: «Три головных п/х, в том числе флагман, атакованы торпедоносцами. Флагман – 51 и 61 *Jtland* (так! – Прим. публ.), впереди идущий, будучи торпедированы, преградили нам путь, помогая машинами, отвернули влево и, пройдя между горящим п/х *Cape Corso* и двумя указанными выше, последовали дальше. При налёте фашистских торпедоносцев хорошо стреляли: Рогов ст. маш., Непомнящий коч. I, Вотяков коч. I, Сигачёв (?) коч. I (имя и должность неразборчивы. – Прим. публ.). Марков».

67. Текст, в котором описываются другие события 3 мая, в рукописи отсутствует. Однако машинописное донесение фиксирует их. Мы приводим отрывок из машинописного текста по: ГААО. Ф. 2323. Оп. 2. Д. 148. Л. 222–223.

[223] 16 ч 00 м отбой тревоги.

18 ч 12 м объявлена боевая тревога.

Хорошо виден самолёт-разведчик.

Носовые и кормовые двери водонепроницаемых переборок задраены. Осталась сообщённой только средняя часть ледокола. Раненые из лазарета переведены в каюту помполита.

Также закрыты клинкетные двери между кочегарками и машинами.

24 ч 00 м Ш=73-05; Д=29-54.

Тревога продолжается.

(171)<sup>68</sup> 4 мая.

Вокруг конвоя продолжает безнаказанно летать самолёт – немецкий разведчик.

00 ч 27 м сигнал на флагмане «Неприятельские самолёты идут в атаку».

1 ч 00 м эскорт и все конвойные суда открыли огонь по показавшимся самолётам справа от конвоя. Бесперывно разрываются в воздухе снаряды. Наши орудия также в действии. Видимость плохая, самолётов не видно, но слышен замирающий шум моторов.

1 ч 32 м сигнал на флагмане убран. Отбой тревоги.

(171 об.) 2 ч 30 м прошли меридиан сухопутной границы СССР.

6 ч 00 м на горизонте лёд.

Отклоняемся вправо до 120.

6 ч 50 м боевая тревога, на головном эсминце сигнал «Подлодка противника», слева один из эсминцев бросил глубинные бомбы.

8 ч 00 м отбой тревоги.

12 ч 00 м Ш=72-12; Д=33-11 вост.

12 ч 50 м отдельно плавающий лёд.

Курс 160.

15 ч 30 м правее каравана эсминец бросил несколько глубинных бомб.

К эскорту присоединились два советских эсминца.

(172) 22 ч 40 м посвежел ветер. Шлюпки завалены, поставлены на кильблоки и закреплены.

5 мая.

Состояние моря 5. Крепим шлюпки дополнительными найтовыми.

08 ч 00 м Ш=69-54; Д=37-40 вост.

18 ч 50 м открылся Кильдин<sup>69</sup>. Караван строится в одну колонну.

68. С этой записи хронологически продолжают записи М. Г. Маркова.

69. Кильдин – остров в Баренцевом море в 1,5 км от Мурманского берега Кольского полуострова.

Бортовая качка 30–35.

22 ч 00 м входим малым ходом в Кольский залив.

23 ч 40 м принят на борт лоцман Смирнов. Следуем по заливу. (172 об.) 6 мая.

00 ч 50 м встали на якорь по указанию лоцмана в бухте Ваенга на глубине 70 метров. Стоим в ожидании оформления прихода. На рейде стоит около 12 английских миноносцев и военных тральщиков и один крейсер.

12 ч 15 м лоцман отбыл с ледокола.

18 ч 00 м осадка: нос – 26 фут., корма – 28,5.

24 ч 00 м стоим в бухте Ваенга в ожидании оформления прихода.

(173) 7 мая.

11 ч 00 м не дождавшись прибытия портовых властей, подняли сигнал «Нужна медицинская помощь» для освидетельствования раненых.

12 ч 00 м на борт прибыл военный врач с английского эсминца.

12 ч 05 м на борт прибыли портовые власти.

12 ч 35 м военный врач отбыл.

18 ч 45 м оформление прихода л/к «Красин» закончено, представители КПП<sup>70</sup> и таможни отбыли.

(173 об.) На этом рейс ледокола «Красин»: Провидения, Сиатль, Панамский канал, Кристобл, Балтимора, Норфолк, Нью-Йорк, Бостон, Портланд, Галифакс, Глазго, Гурок, Обан, Рейкьявик (Исландия), Мурманск закончен.

Пройдено миль –

Ходовых часов –

Стояночных часов –

Расход угля –

воды –<sup>71</sup>

Прилагается ведомость произведённых в Америке и Англии ремонтных работ и перечень приобретённых вспом. мех-в и приборов по палубе и машине<sup>72</sup>.

*Марков*

70. КПП – контрольно-пропускной пункт.

71. Данные не указаны.

72. Ведомость в фондах филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин» отсутствует.



**(174) Рейсовое донесение капитана л/к «Красин» Маркова  
за переход Мурманск – Молотовск**

С 7 мая 18 ч 45 м до 19 июня стояли в Мурманске (губа Ваенга) в ожидании распоряжения.

19 июня 20 ч 15 м снялись из Мурманска. Экипаж 114 ч.

Угля \_\_\_ Воды \_\_\_<sup>73</sup>

Осадка: нос 27 фут., корма 25 фут.

На борту шифровальщик и военный лоцман Мельчихин К. П. В кильватере следует л/к «Монкальм»<sup>74</sup>. (174 об.) От Кильдина следуем под проводкой эскорта в составе 4 английских тральщиков и одного нашего миноносца «Куйбышев»<sup>75</sup>.

У оружия несётся постоянная вахта в количестве 12 человек.

20 июня.

Около 8 часов утра на норд-весте обнаружен самолёт противника, видимо, разведчик, т. к. последний, сделав несколько галсов, скрылся на норд-весте.

11 ч 10 м – 11 ч 35 м два наших бомбардировщика в воздухе.

11 ч 40 м накрыл густой туман.

13 ч 00 м в разрыве тумана открылся м-к Святой Нос. Присоединились два наших тральщика.

(175) 4 английских тральщика ушли далеко вперёд.

Следуем самостоятельно с «Монкальмом» в кильватере (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.).

13 ч 30 м вновь накрыл густой туман.

16 ч 00 м следуем в тумане, слышны туманные сигналы «Монкальма» и наших тральщиков. Даём ответные туманные звуковые сигналы.

18 ч 00 м приближаемся к м-ку Орлов. Разошлись в густом тумане с неизвестным самолётом, идущим на малой высоте.

73. Данные не указаны.

74. Канадский ледокольный пароход *Montcalm* (с 1947 г. – «Прончищев») (год постройки: 1905; водоизмещение, т: 1120; длина наибольшая, м: 74,6; ширина наибольшая, м: 12,3; осадка, м: 4,7; скорость, уз.: 13) был приобретён советским Наркомвнешторгом в 1942 г. Прибыв в СССР в составе конвоя PQ-15, работал в Архангельском арктическом морском пароходстве.

75. «Валериан Куйбышев» (до 31.03.1925 – «Капитан Керн», до 13.02.1937 – «Рыков») – эскадренный миноносец типа «Лейтенант Ильин» (вторая серия эсминцев типа «Новик»). Заложен в 1913 г., позднее законсервирован и достроен уже в советское время. В 1933 г. вошёл в состав Северной военной флотилии (будущий Северный флот). Принимал участие в Советско-финляндской войне. На протяжении всего периода Великой Отечественной войны привлекался для различных конвойных операций (конвоирование транспортов с войсками, встреча союзных конвоев PQ и JW). В 1955 г. использовался как корабль-мишень при испытаниях ядерного орудия на Новой Земле (1200 м от эпицентра взрыва). В 1957–1958 гг. разобран на металл в Архангельске.

16 ч 22 м прошли полосу льда. По причине густого тумана лёд открылся в 50–60 метрах, выбрать лаг не успели, в результате (175 об.) чего погнули трубку лага У. Ф.

19 ч 05 м снова пересекли полосу льда.

Около 20 ч миноносец «Куйбышев» ушёл обратно.

21 ч 00 м видимости совершенно нет. На бак выставлен вперёдсмотрящий. Замечена неисправность работы эхолота. Остановились. Измерили глубину ручным лотом для сверки с эхолотом и последовали дальше.

22 ч 49 м слышим сирену Орловского м-ка.

24 ч 00 м продолжаем следовать в густом тумане по указанным курсам *военного лоцмана* (курсив наш – в тексте зачёркнуто. – Прим. публ.). Даём туманные сигналы.

(176) 21 июня.

01 ч 00 м лёд 6 баллов. Туман.

01 ч 35 м лёд крупно- и мелкобитый 2 б.

08 ч 00 м туман продолжается, чисто.

12 ч 25 м туман рассеялся, справа видны четыре английских тральщика, «Монкальм» отстал. Сбавили ход.

15 ч 38 м «Монкальм» подтянулся, продолжаем следовать.

16 ч 00 м подойдя к месту плав. маяка, приняли лоцмана, т. Пустошного, и последовали в Молотовск.

18 ч 35 м встали на якорь на внешнем рейде Молотовска.

(176 об.) В ожидании полной воды.

22 ч 00 м полная вода. Снялись с якоря. Следуем под проводкой лоцмана в Молотовск.

22 ч 55 м отдали якорь по указанию дежурного порта на рейде Молотовска между двумя судами. Неизбежен навал на один из пароходов. Снялись с якоря в поисках возможной якорной стоянки.

24 ч 00 м встали на якорь в порту Молотовск в районе входных створов. Готовы к швартовке к заводу для производства довооружения ледокола и мелкого ремонта по палубе.

(177) Пройдено миль –

Ходовых часов –

Стояночных часов –

Расход угля –

Расход воды –

Остаток угля –

Остаток воды –<sup>76</sup>

1/VI 42 г. Марков

76. Данные не указаны.

### Наградной список членов экипажа л/к «Красин»

Марков М. Г. кап.	орден Красной Звезды
Дьяков М. А. помп.	орден Красной Звезды
1. Лазарев В. С. ст. эл.	медаль «За боевые заслуги»
2. Ивашов Ф. Ф. ст. м.	медаль «За боевые заслуги»
3. Илюшкин Н. Ф. II п/к	медаль «За боевые заслуги»
4. Ткаченко П. Н. ст. м.	орден Красной Звезды
5. Григорьев Г. М. зав. рад.	медаль «За боевые заслуги»
6. Непомнящий В. П. коч. I к.	орден Красной Звезды
7. Кирс Э. А. ст. коч.	медаль «За боевые заслуги»
8. Рогов Н. А. ст. м.	медаль «За отвагу»
9. Мерт Н. А. ст. пом.	медаль «За отвагу»
10. Тюль О. А. плотн.	медаль «За отвагу»
11. Подоляк Г. М. коч. I кл.	медаль «За отвагу»
12. Тушурашвили В. З. ст. коч.	медаль «За отвагу»
13. Сажин И. Р. эл.	орден Красной Звезды
14. Вотяков М. Н. маш.	орден Красной Звезды
15. Крицин А. Д. маш.	орден Красной Звезды
16. Чукур П. П. ст. мех.	орден Красной Звезды

*23-V-1942 Марков*

### Список участников Полярных чтений – 2015, статьи которых опубликованы в сборнике

АКУЛОВА-КОНЕЦКАЯ ТАТЬЯНА ВАЛЕНТИНОВНА, генеральный директор Морского литературно-художественного фонда им. Виктора Конецкого

АНДРЕЕВ АЛЕКСАНДР ОЛЕГОВИЧ, начальник информационного сектора Российского государственного музея Арктики и Антарктики, Санкт-Петербург

БРИНЮК НАДЕЖДА ЮРЬЕВНА, кандидат исторических наук, научный сотрудник научно-исследовательского отдела (военной истории Северо-Западного региона РФ) Научно-исследовательского института (военной истории) Военной академии Генерального штаба ВС РФ

ВИНОГРАДОВ ЮЛИЙ ВИТАЛЬЕВИЧ, научный сотрудник Российского государственного музея Арктики и Антарктики

ГРИБОВСКИЙ ВЛАДИМИР ЮЛЬЕВИЧ, кандидат исторических наук, профессор, старший научный сотрудник НИО (военной истории Северо-Западного региона РФ) НИИ (военной истории) ВА ГШ ВС РФ

ДАНИЛОВ НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, старший преподаватель кафедры отечественной истории Северного (Арктического) федерального университета – Поморского государственного университета им. М. В. Ломоносова

ДРЕМЛЮГ ВАЛЕНТИН ВАЛЕНТИНОВИЧ, кандидат географических наук, почётный полярник, почётный работник морского флота, член президиума РОО «Полярный конвой», ветеран полярной гидрографии

ДУКАЛЬСКАЯ МАРИЯ ВАСИЛЬЕВНА, заместитель директора по научной работе Российского государственного музея Арктики и Антарктики

ЕМЕЛИНА МАРГАРИТА АЛЕКСАНДРОВНА, кандидат исторических наук, научный сотрудник филиала Музея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»

ИРЮТИН АЛЕКСЕЙ СЕРГЕЕВИЧ, старший преподаватель, 84-й Меж-  
видовой учебный центр МО РФ

КАЧЕНОВСКАЯ ЗАБАВА СЕРГЕЕВНА, техник 1-й категории ЦКБ  
«Айсберг» / магистр 2-го курса СПбГМТУ

КОЗЫРЬ ИГОРЬ ВИТАЛЬЕВИЧ, кандидат технических наук, капитан  
1-го ранга в отставке, вице-президент РОО «Полярный конвой»

КОМАРОВ МИХАИЛ ПЕТРОВИЧ, ВУНЦ «ВМА им. Н. Г. Кузнецова»

КОРШУНОВ ЭДУАРД ЛЬВОВИЧ, начальник научно-исследователь-  
ского отдела (военной истории Северо-Западного региона РФ) На-  
учно-исследовательского института (военной истории) Военной ака-  
демии Генерального штаба ВС РФ

КОРЯКИН ВЛАДИСЛАВ СЕРГЕЕВИЧ, доктор географических наук,  
почётный полярник, Русское географическое общество

ЛИФШИЦ АНАТОЛИЙ ЛЬВОВИЧ, доктор военно-морских наук, про-  
фессор, капитан 1-го ранга в отставке, участник полярных конвоев

ЛИПИНА СВЕТЛАНА АРТУРОВНА, доктор экономических наук, ди-  
ректор Центра зелёной экономики Совета по изучению производи-  
тельных сил Министерства экономического развития России и РАН,  
заведующая лабораторией РАНХиГС, заведующая лабораторией  
Арктического центра стратегических исследований САФУ, профес-  
сор Российского университета дружбы народов (РУДН), профессор  
Российского православного университета (РПУ)

МАЖАРА ПЁТР ЮРЬЕВИЧ, кандидат исторических наук, ведущий  
специалист РГАВМФ

МАРКОВ ПЁТР ГРИГОРЬЕВИЧ, заведующий Музеем истории ака-  
демии ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», капитан 1-го ранга  
в отставке, ветеран разведки ВМФ

МИХАЙЛОВ АНДРЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ, доктор исторических наук,  
научный сотрудник научно-исследовательского отдела (военной  
истории Северо-Западного региона РФ) Научно-исследовательского  
института (военной истории) Военной академии Генерального штаба  
ВС РФ

ПЛАТОНОВ АНДРЕЙ ВИТАЛЬЕВИЧ, доктор военных наук, профес-  
сор, Военный учебно-научный центр Военно-морского флота «ВМА  
им. Н. Г. Кузнецова»

ПОЛОВНИКОВА ТАТЬЯНА АЛЕКСАНДРОВНА, специалист по свя-  
зям с общественностью ФГКУ «Центральная военно-морская биб-  
лиотека»

САВИНОВ МИХАИЛ АВИНИРОВИЧ, научный сотрудник филиала Му-  
зея Мирового океана в Санкт-Петербурге – «Ледокол «Красин»

СМЕКАЛОВ АНДРЕЙ ВЛАДИМИРОВИЧ, начальник филиала Цен-  
трального архива Министерства обороны РФ (военно-медицинских  
документов)

СУЗЮМОВ АЛЕКСЕЙ ЕВГЕНЬЕВИЧ, консультант ЮНЕСКО, Париж

УСТИНОВ СЕРГЕЙ АНДРЕЕВИЧ, техник 1-й категории ЦКБ «Айс-  
берг» / магистр 2-го курса СПбГМТУ

ФРОЛОВ СЕРГЕЙ ВИКТОРОВИЧ, заведующий лабораторией, ГНЦ  
РФ «Арктический и антарктический научно-исследовательский ин-  
ститут»

ЩЕДРОЛОСЕВ В. В., полковник медицинской службы в отставке,  
участник полярных конвоев

ЩЕРБАК ЮРИЙ АНАТОЛЬЕВИЧ, филиал Центрального архива  
Министерства обороны РФ (военно-медицинских документов)

ЮРКО ВЛАДИМИР ИВАНОВИЧ, филиал Центрального архива  
Министерства обороны РФ (военно-медицинских документов)

## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие ответственного редактора. . . . .	3	Козырь И. В. Когда «Марина Раскова» была «Броненосцем» . . . .	83
Акулова-Конецкая Т. В. Зосима Рашев – защитник Арктики. . . . .	5	Комаров М. П. Использование арендованных английских и американских судов в годы войны на коммуникации Кольский залив – Белое море . . . . .	89
Андреев А. О., Дукальская М. В. Ледовая авиационная разведка в Арктике в годы Великой Отечественной войны . . . . .	12	Корякин В. С. Взаимодействие Северного флота и Главсевморпути в 1941–1945 гг. . . . .	99
Бринюк Н. Ю., Смекалов А. В., Щербак Ю. А., Юрко В. И. Проект филиала ЦА МО РФ (военно-медицинских документов) по сохранению памяти о военных моряках, погибших в годы Великой Отечественной войны (данные по Северному флоту) . . .	20	Лифшиц А. Л., Щедролосев В. В. Эскадренные миноносцы Северного флота в операциях по защите полярных конвоев в Великой Отечественной войне . . . . .	107
Виноградов Ю. В. Работа советских полярных станций по обеспечению функционирования Северного морского пути во время Великой Отечественной войны . . . . .	35	Липина С. А. Хозяйственные системы Советской Арктики в годы Великой Отечественной войны как один из факторов обеспечения Победы . . . . .	125
Грибовский В. Ю. Арктический театр военных действий к началу Великой Отечественной войны. Северный флот и 14-я армия ЛВО . . . . .	40	Мажара П. Ю. Материалы по истории событий Великой Отечественной войны в Арктике из личного фонда инженер-капитана 1-го ранга А. И. Дубравина. . . . .	132
Данилов Н. А. Авиационные поставки по ленд-лизу в СССР и применение самолётов союзников на Севере . . . . .	47	Марков П. Г. Германские подводные лодки в Арктике в годы Великой Отечественной войны . . . . .	139
Дремлюг В. В. Гидрографический флот Главсевморпути. 1941–1945 гг. . . . .	56	Михайлов А. А. Документы по истории Великой Отечественной войны в Государственном архиве Ямало-Ненецкого автономного округа . . . . .	158
Емелина М. А., Савинов М. А. Ледокол «Красин» – лидер Третьего арктического конвоя . . . . .	59	Платонов А. В. Защита морских коммуникаций в Арктике в ходе Великой Отечественной войны . . . . .	168
Ирютин А. С. Роль моряков Северного флота в обороне Советского Заполярья в 1941 г. . . . .	71		

Половникова Т. А. Штрихи военной биографии Н. П. Египко . . . .	181
Сузюмов А. Е. Помощник Папанина (Е. М. Сузюмов в военной Арктике) . . . . .	198
Устинов С. А., Каченовская З. С. Центральное бюро морского судостроения «Судопроект»: проекты ледоколов и судов ледового плавания, их судьба в период Великой Отечественной войны . . . . .	208
Фролов С. В. Деятельность Арктического института в годы Великой Отечественной войны . . . . .	222
<b>Документы о послевоенном тралении в операционной зоне Северного флота в 1945 г.</b>	
Предисловие, публикация и комментарии Э. Л. Коршунова . . . .	233
<b>Рейсовое донесение капитана ледокола «Красин» М. Г. Маркова за переход Провидение – Сиатль – Панамский (1941–1942 гг.)</b>	
Предисловие, публикация и комментарии М. А. Емелиной, М. А. Савинова, П. А. Филина . . . . .	253

Полярные чтения  
на ледоколе «Красин» – 2015

*Статьи публикуются в авторской редакции.*

Ответственный редактор ФИЛИН П. А., к. и. н.  
Редактор выпуска ЕМЕЛИНА М. А., к. и. н.  
Макет ГРИЦ Н. Н.  
Вёрстка ЛИТВИНЕНКО А. В.  
Корректор ШИЧКОВА Е. Л.  
Обработка иллюстраций БЕЛЯЕВ В. А.

Издательство «Паулсен». 107031, Москва, Звонарский пер., 7  
Тел. (495) 624-86-05, [www.paulsen.ru](http://www.paulsen.ru)

Подписано в печать 06.06.2016. Формат 70 x 100/16.  
Бумага офсетная. Печать офсетная. Тираж 500 экз.

ISBN 978-5-98797-140-6



9 785987 971406 >