

ЮРИЙ
КУЧЕПАТОВ



ОГНЕННЫЕ
МИЛИ

Юрий
Кучепатов



ОГНЕННЫЕ МИЛИ

Очерки истории транспортного флота
Северного морского бассейна в годы
Великой Отечественной войны



1972

СЕВЕРНО-ЗАПАДНОЕ
КНИЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Поистине огненными были северные морские мили в годы Великой Отечественной войны. С боем приходилось преодолевать их морякам торгового флота. В предлагаемой читателю книге и рассказывается, как выполняли свой долг в годину тяжких для Родины испытаний моряки-северяне, об их ратных и трудовых подвигах. Значительное место отведено плаванию советских судов в составе союзных конвоев между Англией, Америкой и северными портами СССР.

Автор книги — штурман дальнего плавания, кандидат исторических наук Юрий Николаевич Кучепатов.

*Ветеранам ордена Ленина
Северного морского пароходства
п о с в я щ а е т с я*

Коммунистическая партия и Советское правительство в довоенные годы делали все возможное для создания морского флота, который удовлетворял бы нужды народного хозяйства страны.

Важную роль водного транспорта как одного из средств развития экономики молодой Советской республики не раз подчеркивал В. И. Ленин. На III Всероссийском съезде рабочих водного транспорта, проходившем в марте 1920 года, он говорил: «Работа водного транспорта представляет сейчас для Советской России совершенно исключительную важность и значение»¹. В. И. Ленин считал, что морской флот, наряду с другими видами транспорта, — «материальное орудие связей с границей»², и был очень обеспокоен слабостью его в первые годы Советской власти. «...Для сношения с Европой надо иметь флот, этого у нас нет. Флот — в руках враждебных», — говорил он на X съезде РКП (б)³.

И действительно молодая Советская республика в первые годы располагала крайне слабым морским торговым флотом. Часть оставшихся от царской России судов погибла, 326 судов угнали за границу интервенты и белогвардейцы. 133 судна валовой вместимостью 172 тысячи регистровых тонн и мощностью главных механизмов около 140 тысяч лошадиных сил — вот чем располагал

Советский морской флот к 1925 году, когда страна смогла предпринять первые шаги по его развитию. В этом году Совет Труда и Оборона при Совнарком РСФСР принял важное решение о постройке на отечественных верфях в течение шести лет 200 морских судов, кроме того, предполагалась их закупка за границей⁴.

XV съезд партии обратил особое внимание на развитие водного транспорта. В постановлении съезда «О директивах по составлению пятилетнего плана народного хозяйства» было записано: «Принимая во внимание запоздание транспорта в переходе от восстановления к решительной перестройке и рационализации, должно обратить сугубое внимание на коренную реконструкцию транспортного хозяйства... Эти мероприятия в отношении водного транспорта должны быть особенно выявлены в пятилетнем плане, поскольку перегрузка железных дорог выдвигает настоятельно задачу более полного использования водного транспорта и сочетания водных перевозок с железнодорожными»⁵.

Но трудностей в становлении советской судостроительной промышленности было много, торговый флот развивался медленно. XVI съезд партии отмечал, что «рост грузооборота в стране, значительно превосходя задания пятилетнего плана, требует от промышленности такого развития производств, обслуживающих потребности *всех видов транспорта*, в частности водного транспорта, ввиду его крайней отсталости, при котором было бы обеспечено развитие транспорта в соответствии с темпами развития народного хозяйства»⁶.

XVII партийная конференция предусмотрела провести реконструкцию морского и речного флота, освоить новые и улучшить существующие водные пути, развернуть строительство оборудованных речных и морских портов⁷.

Строительство морских судов наиболее интенсивно шло в период с 1928 по 1935 год. В дальнейшем, в связи с усложнившейся международной обстановкой, работу судостроительных верфей пришлось переключить в основном на нужды обороны страны. С 1928 по 1940 год на советских верфях было построено 291 морское судно общей грузоподъемностью 1013 тысяч тонн, флот пополнился также судами иностранной постройки, но все же

его было недостаточно для удовлетворения потребностей народного хозяйства. К началу Великой Отечественной войны наш флот по размерам отдельных судов выходил на средний мировой уровень, но то всем другим показателям значительно отставал. Так, средняя скорость судов не превышала 10 узлов. Это объяснялось тем, что советский флот был оборудован преимущественно паросиловыми установками на угольном топливе. Отечественная промышленность к тому времени освоила производство двигателей внутреннего сгорания небольшой мощности.

Постановление XVIII съезда партии предусматривало развитие производства мощных судовых дизелей⁸, но война помешала осуществить план создания большого морского флота.

Значение морского транспорта во второй мировой войне заключалось прежде всего в том, что морские суда работали в районах, где применение других видов транспорта было затруднено или совершенно исключалось, как, например, в северных районах нашей страны.

На всем побережье Северного Ледовитого океана к востоку от меридиана 40° не было не только железных, но и шоссейных дорог. И в то же время необозримые водные пространства полярных морей, наличие на Севере нашей Родины двух крупнейших морских портов — Архангельска и Мурманска, являющихся конечными пунктами Северной и Кировской железных дорог, предопределили роль морского транспорта на Крайнем Севере как основного, а к востоку от Архангельска — единственного средства массовых грузоперевозок в период войны.

К этому следует добавить исключительную важность Северного морского пути для транспортных связей между Европейским Севером страны и Дальним Востоком, учитывая перегруженность сибирских железных дорог.

Работавший на Северном морском бассейне в период войны флот входил в состав трех морских пароходств: Северного государственного, Мурманского государственного и Архангельского арктического. Отдельные суда были приписаны к Ленинградскому или Владивостокскому портам, но оперативно подчинялись управлениям северных пароходств.

ПЕРВАЯ ВОЕННАЯ НАВИГАЦИЯ

НА БАССЕЙН ПРИШЛА ВОЙНА

Воскресное утро 22 июня 1941 года началось в портах бассейна обычным перезвоном судовых склянок. Мерно задвигались после пересменки стрелы порталных кранов, загрохотали грузовые лебедки, раздались зычные возгласы стивидоров: «вира!», «майна!», берега портовых городов огласили протяжные гудки уходящих в море пароходов. Ничто, казалось, не предвещало надвигавшейся грозы. Но суровое слово война уже вошло в дома людей.

В полдень на бассейне застыли стрелы кранов, прекратился грохот лебедок. В наступившей тишине четко звучали слова передававшегося по радио Заявления Советского правительства: «Наше дело правое, враг будет разбит, победа будет за нами».

Недолгая пауза, и вновь ожили порты, вновь началась работа — работа для победы. Экстренные заседания бюро Архангельского и Мурманского обкомов партии, по-военному короткие совещания в политотделах и управлениях пароходств — с этого собственно и началась перестройка на военный лад.

Почти одновременно находившиеся в море суда получили радиogramмы: «Прервать выполнение рейсового задания. Следовать в Архангельск... следовать в Мурманск». Суда стали приводиться в мобилизационную готовность.

В портах, цехах судоремонтных заводов, на судах состоялись митинги. В словах выступавших на митингах моряков звучали гнев и возмущение, понимание серьезности обстановки и полная уверенность в победе советского народа. Матрос парохода «Крестьянин» Максимов заявил на митинге: «Мы должны быть крепки и работать на своих постах, как никогда, а те из нас, кто пойдет на фронт, должен показать свое геройство»¹. «Мы, наш народ, наша армия выступили на защиту своей Родины и покажем германским фашистам, что воевать умеем и разобьем их... — сказал матрос этого же судна Лебедев. — Я призываю с сегодняшнего дня ввести на судне военную дисциплину. Мы должны быть бдительны...»²

Многие выступавшие с особой силой подчеркивали необходимость укрепления дисциплины на флоте. Все понимали, что без строжайшей дисциплины невозможно справиться с задачами по обеспечению совершенно новых видов перевозок в условиях военного времени. Третий механик парохода «Революционер» комсомолец Наугольный говорил на митинге о том, что «...техника, которой мы владеем, обеспечит нам победу над врагом. Наша задача еще больше укреплять дисциплину труда и обеспечить выполнение тех задач, которые будут на нас возложены»³.

В принимаемых на митингах резолюциях моряки заявляли, что они по первому зову партии и правительства готовы выступить на защиту социалистической Родины.

Стихийные митинги возникали и на судах, экипажи которых услышали Заявление Советского правительства, находясь в море. В радиogramме, направленной с борта буксирного парохода «Муссон», говорилось: «Единодушно присоединяемся к всеобщему негодованию советского народа, вызванному варварским нападением зарвавшихся гитлеровцев, протянувших фашистскую лапу на советскую территорию. Экипаж парохода «Муссон» с еще большей энергией будет бороться за выполнение

возложенных на него задач. Заверяем партию и правительство, что в любую минуту готовы встать на защиту социалистической Родины»⁴.

Многие моряки сразу же после митингов подавали заявления с просьбой отправить на фронт. Боцман парохода «С. Перовская» коммунист С. А. Лабунец в своем заявлении написал: «Прошу зачислить меня в ряды РККА добровольцем, так как я воспитанник Красной Армии, а также доброволец во время белофинской войны. Сейчас считаю, что я, как патриот своей Родины и член ВКП(б), обязан идти на фронт». Просьба т. Лабунца была удовлетворена⁵. Его примеру последовала буфетчица этого же судна Л. С. Таратина.

Новую волну патриотического подъема вызвала у моряков речь Председателя Государственного Комитета Обороны И. В. Сталина 3 июля 1941 года. В этой речи излагалась директива СНК СССР и ЦК ВКП(б) партийным и советским организациям прифронтовых областей, содержащая программу борьбы советского народа, перестройки народного хозяйства на военный лад.

Тревожные это были дни. Советская армия отступала. Враг захватил огромную территорию, рвался к Москве и Ленинграду. Слушая речь И. В. Сталина по радио, люди чувствовали его волнение. Это вселяло тревогу, тревогу не только за себя, но и за свою Родину, и каждый чувствовал ответственность за ее судьбу.

Моряки считали делом чести принять участие в военных действиях, записывались в народное ополчение, приступали к изучению военного дела, готовились к защите от возможного химического нападения.

После митингов по случаю речи И. В. Сталина экипажи 52 судов, стоявших в Архангельском порту, почти в полном составе записались в народное ополчение.

Моряки говорили о своей готовности идти в действующую Красную Армию.

Сохранившиеся заявления свидетельствуют о высоких патриотических чувствах моряков-северян, их стремлении внести вклад в дело победы над врагом. Участник гражданской войны в Испании механик парохода «Уссури», секретарь судовой партийной организации В. И. Вацуро писал: «Я, бывший фашистский пленник, испытал на себе гнет и издевательства фашизма. Узнав

о зверском нападении фашистов на нашу территорию, считаю, что мое место на фронте. Я получил правительственную премию — мотоцикл. Прошу убедительно принять меня добровольцем вместе с моей машиной, направить на фронт для того, чтобы с оружием в руках защищать свою любимую Родину»⁶.

В первые месяцы войны морякам Севера пришлось преодолеть немало организационных трудностей. Вызывало тревогу, сможет ли имеющийся состав флота справиться с возросшим объемом работы в сложных военных условиях.

В Северном, Мурманском и Архангельском арктическом морских пароходствах к началу войны было 99 транспортных судов общей грузоподъемностью около 240 тысяч тонн, в том числе в Северном — 57, Мурманском — 37 и Архангельском арктическом — 5 транспортов⁷. Архангельское арктическое пароходство, кроме того, располагало двумя мощными для того времени ледоколами: «Ленин» и «И. Сталин», а также ледорезом «Ф. Литке».

В мирное время количественный состав флота всех трех пароходств удовлетворял потребности лишь в каботажных перевозках на бассейне, в заграничное плавание суда направлялись крайне редко. Они были в основном старой постройки, малого и среднего тоннажа, грузоподъемностью 3000—3500 тонн и требовали ежегодного ремонта вследствие изношенности корпуса и механизмов. Так, в 1941 году из 57 судов Северного пароходства класс Регистра СССР имели 20⁸ транспортных судов, из 37 судов Мурманского пароходства — только 8⁹.

Известно, какое большое значение имеет для судна в военное время скорость. Скорость, а значит и маневренность, являются главным средством отражения нападения, наиболее вероятным шансом на спасение, особенно, если учесть, что в первый год войны суда бассейна не были вооружены. Между тем, только 2 из 37 грузовых судов Северного пароходства развивали скорость свыше 9 узлов, скорость остальных не превышала 7—9 узлов, 4 пассажирских судна плавали со скоростью от 9 до 10,5 узлов и 6 — от 7,6 до 9 миль в час. Такие же скорости имели и суда других пароходств. А самая

тихоходная подводная лодка того времени, даже в подводном положении, могла развить значительно большую скорость.

Грузовые устройства большинства транспортных судов не были приспособлены к погрузке и выгрузке танков, тракторов, тяжелых орудий, транспортеров и других тяжеловесных грузов.

Достоинством судов Северного бассейна было то, что многие из них имели небольшую осадку (с полным грузом 5—6 метров) и могли подходить близко к берегу в рейдовых пунктах.

Оценка трудностей, которые пришлось преодолеть морякам-северянам в годы войны, будет неполной, если, хотя бы кратко, не охарактеризовать особенности Северного морского бассейна—одного из самых сложных в гидрометеорологическом отношении бассейнов страны.

В отличие от Балтийского, Черноморского или Каспийского Северный морской бассейн очень обширный. Зона деятельности транспортного флота, наряду с Белым и Баренцевым морями, простиралась до пролива Дм. Лаптева, расстояние до которого от Архангельска 2372 мили¹⁰. От Архангельска до мыса Желания 1097 миль, до Диксона — 1220 миль, до мыса Челюскина — 1782 мили. Из-за незначительной скорости транспортные суда того времени следовали до этих пунктов даже в мирные дни 6—12 ходовых суток, а до крайних пунктов Восточного сектора Арктики значительно дольше. Такие длительные переходы в водах, где суда в любой момент могли встретить подводные лодки противника, были чрезвычайно опасными. К этому следует добавить сплошной полярный день в период летней навигации.

Оборона необозримых коммуникаций Северного морского бассейна была очень затруднительна, безопасность движения судов не гарантировалась. Исключение составляло, пожалуй, Белое море. Но труднодоступное для надводных и подводных кораблей противника, оно оказалось вполне доступным для его авиации.

Крайне сложна гидрометеорологическая обстановка на бассейне, его ледовый режим. Средняя продолжительность навигации составляет в Белом море 6—8 месяцев, в юго-восточной части Баренцева моря — 4—6 месяцев,

в Карском море — 3 месяца и в море Лаптевых — 2 месяца Юго-восточная часть Баренцева моря бывает свободна ото льда с конца июня по октябрь. В июле и октябре на подходах к Новоземельским проливам вероятность встречи льдов составляет 25%, а в самих проливах — 50—75%, при неблагоприятных ветрах лед здесь труднопроходим. Исключительно сложный ледовый режим имеет трасса Северного морского пути.

Серьезным препятствием для мореплавания являются приливо-отливные течения. Особенно сильны они в горле Белого моря и Мезенском заливе (приливные до 3,8 узла, отливные — 2,5 узла). При действии северных ветров, особенно в сизигию, они бывают еще больше. В арктических морях приливо-отливные течения также достигают значительных скоростей: в узкостях до 1,5 узла, а в архипелаге Норденшельда до 3—3,5 узла. Приливы и отливы с большой амплитудой затрудняют погрузку и выгрузку в рейдовых, не имеющих причалов пунктах.

И, наконец, главную трудность для мореплавания представляла сложившаяся здесь военно-оперативная обстановка. Соотношение сил на Северном морском театре военных действий на первом этапе войны было не в нашу пользу.

К началу войны на аэродромах Северной Норвегии и Финляндии базировался 5-й германский воздушный флот в составе эскадры бомбардировщиков, эскадры истребителей и нескольких групп самолетов специального назначения — всего более 300 боевых самолетов (около 150 бомбардировщиков, свыше 60 истребителей, 90 разведчиков и до 100 самолетов транспортного и другого применения). Кроме того, на юге Финляндии имелось до 500 самолетов финских ВВС в основном устаревших конструкций¹¹. Летные кадры действовавшей на Севере немецкой авиации в первом периоде войны были хорошо подготовлены.

Надводные и подводные силы противника на бассейне к началу военных действий оказались сравнительно невелики, так подводных лодок было только 9¹². Однако активное содействие Северного военно-морского флота нашим сухопутным войскам вынудило вермахт усилить в июле и августе группировку подводных лодок.

Военно-воздушные силы Северного военно-морского флота к началу боевых действий имели 116 самолетов, в том числе 11 бомбардировщиков, 49 истребителей и 56 морских разведчиков¹³.

С первых же дней войны немецкие военно-морские и особенно военно-воздушные силы развернули борьбу с советским судоходством на прибрежной коммуникации Кольский залив — Белое море. Самолеты противника наносили массированные удары по пунктам погрузки и выгрузки судов: Титовке, Ура-Губе, Мурманску, Полярному и реже по Архангельску. На подходах к Кольскому заливу и горлу Белого моря находились позиции вражеских подводных лодок. Эсминцы подстерегали конвои и отдельные суда на участке между о. Кильдин и м. Святой Нос.

Значительная протяженность театра, необходимость снабжения многочисленных гарнизонов, портовых пунктов, полярных станций, разбросанных на огромных расстояниях от портов базирования флота и друг от друга, и неизбежные простои в ожидании выяснения оперативной обстановки требовали большого количества транспортных судов, обладающих высокими скоростями, но лишь на период навигации, то есть на 6—7 месяцев, пока море не сковано льдом. В мирных условиях флот летом пополнялся за счет перегона судов из Балтийского бассейна, в период войны такой возможности не стало.

НА ВОЕННЫЙ ЛАД

Сложившаяся на Северном морском театре военных действий обстановка потребовала быстро перестроить работу флота на военный лад. Прежде всего необходимо было сосредоточить флот в портах, предназначенных для мобилизации.

Выполняя указание парходств, находившиеся в море суда прервали рейсы мирного времени и форсированным ходом устремились в Архангельск и Мурманск. Благодаря оперативно принятым мерам транспортный флот довольно быстро был приведен в мобилизационную готовность и приступил к выполнению заданий военного

командования. В Архангельске с началом военных действий уже 20 судов принимали военные грузы. Часть судов, стоявших в Мурманске, также сразу поставили под погрузку войск и вооружения.

Решение о возвращении судов в Архангельск и Мурманск было правильным, оно диктовалось прежде всего заботой о концентрировании судов в крупных портах, непосредственно связанных с сетью железных дорог страны.

В первые же дни произошли некоторые изменения в эксплуатационном руководстве работой флота применительно к условиям военного времени. 14 июля 1941 года было утверждено «Положение об использовании для военных нужд СССР гражданских судов, портов, пристаней и других сооружений водного транспорта»¹⁴. Хотя флот всех трех пароходств работал под контролем военного командования, задания которого выполнялись в первую очередь, признали целесообразным создать из транспортных судов военные транспортные отряды. В состав одного из них, подчиненного штабу Северного флота, передали суда Мурманского государственного морского пароходства: «Кооперация», «Р. Люксембург», «М. Ульянова», «Сосновец», «Товарищ Сталин», «Володарский» и пароход «Герцен». Суда Северного государственного морского пароходства: «Канин», «Я. Свердлов», «Буревестник», «Вятка», «Воронеж», «Нарьян-Мар», «Юшар», «Буг», «Профсоюз», «Кулой», «Кристине», «М. Фрунзе» и четыре буксира вошли в состав транспортного отряда Беломорской военно-морской базы¹⁵.

И, наконец, приказом Наркомморфлота оперативное руководство большинством мурманских судов возлагалось на Северное пароходство. Это решение было вызвано тем, что управление Северного пароходства находилось в Архангельске, который был сравнительно удален от линии фронта и редко подвергался бомбардировке, и здесь было целесообразно иметь базу всего флота. Кроме того, Архангельск был традиционным центром управления транспортным флотом на Севере.

Ответственность за безопасность судоходства на коммуникации Кольский залив — Белое море несли главная база Северного флота — Полярное (командир охраны водного района капитан первого ранга В. И. Платонов),

а также силы флота, расположенные в Иоканьге (командир капитан первого ранга А. И. Дианов). Защита сообщений в Белом, Баренцевом и Карском морях возлагалась на Беломорскую военную флотилию, образованную в 1941 году из Беломорской военно-морской базы, со штабом в Архангельске. До 3 октября 1941 года флотилией командовал контр-адмирал М. М. Долинин, а затем вице-адмирал Г. А. Степанов. В состав флотилии к моменту ее создания входили: дивизион эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей, дивизион минных заградителей, бригада траления, части, расположенные в Иоканьге, и другие подразделения. В наиболее напряженные моменты флотилия подкреплялась силами Северного флота. Но этих средств, учитывая обширный театр военных действий и значительные силы противника, было все же недостаточно для обеспечения безопасности судоходства.

Надежно от проникновения подводных лодок прикрывалось только Белое море, так как в горле его была создана минно-артиллерийская позиция. Но в огромных просторах открытого моря средств борьбы с подводными лодками противника явно не хватало. Для обеспечения безопасности плавания выход судов в море регламентировался военным командованием в зависимости от оперативной обстановки. Ни одно транспортное судно не имело права выйти в рейс, не получив разрешения, которое приходилось иногда ждать сутками. Суда простаивали длительное время и в ожидании формирования конвоев. При плавании по рекомендованным курсам, которые прокладывались в более безопасных местах, расстояние между портами увеличилось. Так, между Архангельском и Нарьян-Маром расстояние увеличилось на 14%, между Мурманском и Нарьян-Маром — на 12,7%, по Новоземельскому маршруту — на 15,5%¹⁶. Все это снижало провозную способность судов, но надежнее обеспечивало их безопасность.

В перестройке работы флота на военный лад, в обеспечении высокого морального состояния экипажей большую роль сыграли партийные организации, коммунисты флота. Политотделы пароходств стремились так расставить коммунистов, чтобы обеспечить партийное влияние в каждом судовом экипаже.

Партийная прослойка среди плавсостава транспортного флота Севера накануне Великой Отечественной войны была сравнительно невысокой — около 10%. Комсомольцев на судах бассейна насчитывалось около 800. С первых же дней войны многие коммунисты ушли в армию и военно-морской флот.

К июлю 1941 года на 21 судне Северного морского (пароходства) были партийные организации из 3—4 членов партии, на 13 судах — партийно-комсомольские группы¹⁷. Но уже через четыре месяца первичные партийные организации были созданы на 27 судах, на 7 пароходах имелись кандидатские и на трех партийно-комсомольские группы, на 24 судах работало по одному коммунисту. Таким образом, все суда охватывались партийным влиянием¹⁸. В Архангельском арктическом пароходстве парторганизации были на всех судах. У большинства руководителей партийных организаций и партийно-комсомольских групп партийный стаж превышал 10 лет. Среди вожаков флотских коммунистов были секретари судовых парторганизаций В. Т. Скребец (член партии с 1920 года), И. А. Фокин (член партии с 1925 года), П. Д. Жуйков, С. И. Вергун и многие другие, имеющие большой опыт партийной работы моряки.

До войны в партийно-политической работе значительное место занимали циркулярные директивные указания политотделов, дававшиеся на суда по радио. Война внесла свои коррективы. Связь с судами по радио практически была исключена, и основным методом партийно-политического руководства стало личное общение работников политотделов, бассейновых комитетов профсоюза с партийным, профсоюзным и комсомольским активом флота. В практику вошло систематическое инструктирование секретарей парторганизаций и помощников капитанов по политчасти. Работники политотделов большую часть времени находились на местах, выходили в рейсы, стремились быть там, где их помощь была особенно необходима.

Так, учитывая важность беломорских коммуникаций Архангельск—Кандалакша и Архангельск—Кемь, политотдел Северного пароходства направил в июле 1941 года в Кандалакшу начальника организационно-

инструкторского сектора политотдела Короткова. Он встречал каждое приходившее в порт судно, помогал партийной организации порта, судовым общественным организациям в проведении партийно-политической работы, выступал перед экипажами с политическими формированиями, инструктировал агитаторов.

В Кемский порт с первым же пароходом прибыли заместитель начальника Северного пароходства А. И. Литвиненко и инструктор политотдела т. Васильев, которые, наряду с оперативным руководством грузовыми операциями, много времени и сил отдавали массово-политической и индивидуальной воспитательной работе с людьми.

Направление политработников на наиболее ответственные участки оправдало себя и в дальнейшем прочно вошло в систему работы политотдела. Так, когда в конце навигации 1941 года возникли большие трудности с разгрузкой пароходов в становище Хабарово, туда был направлен работник политотдела Бирюлин, в Печорский порт — инструктор политотдела Васильев. Два работника политотдела — Кузнецов и Шатков постоянно выходили в море на судах, выполнявших наиболее ответственные задания. Причем политотдел Северного пароходства практически осуществлял руководство парторганизациями всех судов бассейна, так как почти весь флот базировался на Архангельск.

Когда суда стояли в Архангельске, помощники капитанов по политической части вызывались на оперативные совещания в политотдел. Тема совещаний помолотов и секретарей парторганизаций в первые два месяца войны была в основном одна — очередные производственные задачи и мероприятия по перестройке партийно-политической работы применительно к условиям военного времени. Газета «Водный транспорт» выступила с передовой статьей «Боевые задачи политработников морского и речного флота», которая живо обсуждалась на партийных собраниях судов, стоявших в июле—августе 1941 года в Архангельском порту. При обсуждении статьи анализировался первый опыт партийно-политической работы на флоте в условиях военного времени, выявлялись недостатки воспитательной работы с людьми, отмечались положительные моменты,

положительный опыт, который затем распространялся на другие суда флота. Политработники использовали стоянки судов в порту, чтобы выступить перед экипажами с лекциями, рассказать об обстановке на бассейне.

Изменение стиля и методов партийно-политической работы в условиях военного времени повысило ее ответственность. Коммунисты политотдела работали непосредственно на местах—в экипажах судов, и это позволяло им чувствовать пульс жизни экипажей, способствовало активизации деятельности партийных организаций флота, более целенаправленной и результативной работе их.

Одной из сложных проблем, с которой управлениям и политотделам пароходств пришлось столкнуться в первые же дни войны, была проблема кадров плавсостава. Так, в Северном пароходстве уже в июле 1941 года в связи с мобилизацией части командного состава пятая часть флота не была укомплектована положенными по штату судоводителями.

Положение усугубилось тем, что в армию и на флот призвали 58% выпускников морских техникумов страны, а в Архангельском морском техникуме 83%¹⁹.

До начала войны на курсах по подготовке машинистов, кочегаров и матросов обучалось 293 человека, но ни один из них не окончил учебу. Большинство курсантов было призвано в армию, и лишь немногие пришли на транспортный флот.

И все же Северному пароходству удалось подготовить к концу 1941 года на курсах с отрывом от производства 23 штурмана малого плавания, 24 механика третьего разряда, 5 судоводителей для мелких судов и 57 радиооператоров, 38 судоводителей и 22 механика обучались без отрыва от производства. Правда, квалификация выпускников этих краткосрочных курсов, особенно судоводителей, была невысокой, капитанам и старшим механикам судов пришлось дополнительно обучать новое пополнение.

Широкое распространение на флоте в этот период получили так называемые стахановские школы. В первый год войны в этих школах получил подготовку 141 моряк Северного пароходства²⁰. Принцип работы

стахановских школ заключался в том, что опытные моряки брали шефство над новичками и обучали их непосредственно на рабочих местах. На пароходе «Буря», например, хорошим специалистом зарекомендовал себя коммунист председатель судового профсоюзного комитета, старший машинист Карапентьян. Опытный моряк буквально не спал ночами, обучая молодежь, каждые четыре часа спускался в кочегарку, помогал новичкам держать пар на марке, учил их передовым методам работы.

К концу навигации транспортный флот был в основном укомплектован командным составом.

Огромную роль в успешной перестройке работы флота на военный лад сыграли местные партийные органы, политотделы пароходств и судовые партийные организации. Они обеспечили партийное влияние во всех судовых командах, авангардную роль коммунистов в решении сложных задач в первые месяцы войны, высокое политико-моральное состояние и крепкую воинскую дисциплину.

Итогом перестройки явилась то, что флот был почти полностью сохранен, обеспечен необходимым минимумом кадров. Личный состав флота получил первичную военно-морскую подготовку и боевую закалку. Были приняты некоторые меры к более эффективному использованию провозной способности судов, что позволило справиться с заданиями по транспортировке грузов и людей.

В ПРИФРОНТОВОЙ ПОЛОСЕ

Захват Советского Заполярья занимал важное место в планах гитлеровской Германии. Принималось в расчет то обстоятельство, что если война затянется, то Мурманский порт и Кировская железная дорога будут иметь большое значение в осуществлении транспортных связей СССР и Англии. Наряду с этим, гитлеровское командование не могло исключить опасность захвата или блокады Петсамо, а этот район был очень важен для Германии, так как здесь, в Колосьеки, находились никелевые рудники, с которых вывозилось 32% общеевропейской добычи никелевой руды.

В директиве Верховного командования вооруженными силами Германии № 44 Гитлер подчеркивал, что «важнейшей задачей 20-й горной армии остается прочная защита и удержание финских никелевых рудников. Следует еще раз серьезно указать на то, что прекращение поставок никеля из Финляндии в Германию может лишить последнюю всякой возможности выплавлять высококачественные стали, необходимые в первую очередь для изготовления моторов для самолетов и подводных лодок. Это может оказаться решающим для исхода войны»²¹.

Гитлеровское командование начало готовиться к операциям на Севере заблаговременно. Принимая рискованное решение о захвате Северной Норвегии, оно рассматривало эту операцию как один из этапов подготовки к боевым действиям против СССР на Крайнем Севере и борьбы с судоходством в этом районе. «Немаловажную роль в принятии этого решения (занятия северной части Норвегии от Люнгс-фьорда до Киркенеса. — Ю. К.), — пишет немецкий полковник Эгельгаф, — сыграла и перспектива захвата аэродромов в Бордлуфоссе, Банаке, Киркенесе и гидроаэродромов в Альте, Гаммерфесте и Беле-фиорде, чтобы в дальнейшем использовать их в качестве базы для нападения на морские транспорты, шедшие в Мурманск»²².

Еще 17 марта 1941 года на совещании в ставке Гитлер говорил: «Следует сменить одну горную дивизию (в Норвегии. — Ю. К.). Другую следует попытаться подвести морским путем через Ботнический залив незадолго до начала войны. Эти две дивизии должны не допустить, чтобы англичане высадились в Мурманске и блокировали пролив, ведущий в Белое море»²³.

Таким образом, германское верховное командование рассматривало Крайний Север прежде всего как важный транспортный узел, конечный пункт морских коммуникаций между Англией и СССР, а также как возможный плацдарм для совместного англо-советского наступления на жизненно важный для воюющей Германии район никелевых рудников.

Первоочередной задачей немецких и финских войск, сосредоточенных на северном фланге советско-германского фронта, являлся захват Мурманского порта и

Кировской железной дороги. Выполнить эту задачу должна была развернутая здесь немецкая армия «Норвегия» во взаимодействии с финскими войсками и 5-м германским воздушным флотом. Командование армией принял генерал-полковник Фалькенхорст.

В районе Кусимо (на правом крыле армии) исходное положение занял 3-й финский армейский корпус в составе 169-й пехотной дивизии и бригады СС «Норвегия», а на побережье Ледовитого океана в районе Петсамо развернулся 19-й немецкий горно-егерский корпус «Норвегия», состоявший из 2-й и 3-й горно-егерских дивизий²⁴. В соответствии с директивой Фалькенхорста наступавший на Кандалакшу 36-й корпус должен был, достигнув Белого моря и прикрываясь с юга, повернуть на Север, чтобы во взаимодействии с 19-м горно-стрелковым корпусом, шедшим на Мурманск от Петсамо, уничтожить советские вооруженные силы на Кольском полуострове и захватить Мурманск и Полярное²⁵.

29 июня 1941 года 19-й горно-егерский корпус противника, полк СС группы «Норд» при поддержке горной артиллерии и танков начали наступление на Мурманск²⁶. Пограничные части и войска 14-й армии во взаимодействии с Северным военно-морским флотом оказывали врагу упорное сопротивление. Ценой огромных потерь противнику удалось за два дня боев потеснить наши части на 6—26 километров. 135-й стрелковый полк 14-й стрелковой дивизии отошел на полуостров Средний и, используя хребет Муста-Тунтури, прочно закрепился на этом исключительно важном в стратегическом отношении перешейке.

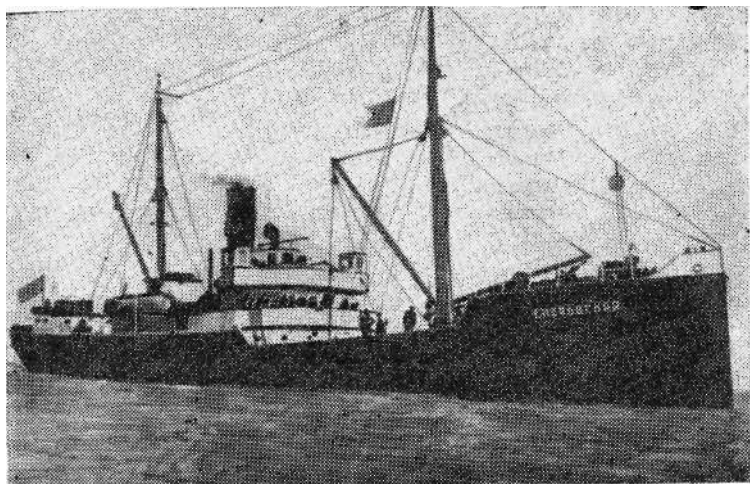
В этих условиях перед Северным транспортным флотом была поставлена задача быстро организовать доставку сражавшимся в Заполярье советским войскам воинского пополнения, военной техники, боеприпасов, продовольствия, фуража и материалов для строительства оборонительных сооружений.

С самых первых дней войны исключительно важное значение приобрела морская коммуникация Кольский—Мотовский заливы. Через расположенные здесь пункты в Ура-Губе, губе Титовка, бухте Озерко и губе Эйна шло снабжение наших оборонявшихся на Мурманском

направлении войск. Горно-егерские дивизии противника устремились к Титовке и Западной Лице, чтобы прорвать позиции советских войск и обеспечить себе оперативный простор в наступлении на Мурманск.

Таким образом, экипажам судов с первых же дней войны пришлось работать в прифронтовой полосе.. 26 июня 1941 года капитан парохода «Енисей» П. И. Бурмакин получил распоряжение начальника Мурманского пароходства следовать в губу Титовка²⁷. 28 июня судно, приняв на борт воинскую часть в количестве 1200 человек, боеприпасы и другие нужные фронту грузы, вышло в рейс. Утром 29 июня оно ошвартовалось у причала в пункте назначения. Бои шли уже у самой Титовки. Высадившиеся с парохода войска были сразу же направлены на огневую позицию и контратаковали наступающего противника. Немецкие пикирующие бомбардировщики группами по 37—40 самолетов бомбили укрепления наших войск. Бомбы рвались и вблизи судна, но выгрузка продолжалась, она закончилась к вечеру 29 июня. В это время немцы прорвали нашу оборону, советские части стали отходить к Западной Лице. Капитан «Енисея» получил приказ стоять у причала до последней возможности и взять на борт раненых, эвакуируемое гражданское население и бойцов саперного батальона. Большое мужество проявил экипаж в этом первом боевом крещении. Судно отошло от берега в 2 часа 10 минут 30 июня, когда подъездные пути к причалу были уже отрезаны и немцы начали обстрел из пулеметов. В тот же день «Енисей» прибыл в Мурманск²⁸.

После того, как противник овладел позициями в районе губы Кутовая, губы Титовка и мыса Пикшуев, плавание судов в Мотовском заливе еще больше осложнилось. Залив в этой зоне не только был доступен для вражеской авиации, но и простреливался береговой и полевой артиллерией противника. Между тем, транспортные связи между Мурманском, бухтой Озерко и губой Эйна были крайне необходимы. Оборонявшиеся на перешейке полуострова Средний советские войска требовалось регулярно обеспечивать всем необходимым для обороны, а это было возможно лишь морским путем.



Пароход «Софья Перовская».

Придавая большое значение захвату полуостровов Средний и Рыбачий, немецко-фашистское командование стремилось всеми путями парализовать наше судоходство в Мотовском заливе. Овладеть полуостровами, являвшимися «ключом» к Кольскому заливу, было для противника важно для того, чтобы обеспечить подступы к портам Линахамари и Киркенес, через которые вывозилась никелевая руда, укрепить оборону Варангер-фьорда и предотвратить удар по своему относительно слабому северному флангу.

Во избежание потерь крупных транспортов, подвергавшихся непрерывным атакам авиации противника и артиллерийскому обстрелу, военное командование заменило их в скором времени мотоботами и дрейфтерботами, вероятность потопления которых была меньшей. Однако, наряду с ними, на этой линии продолжали плавать и транспортные суда малого и среднего тоннажа, в частности пароходы «Революция», «Пролетарий», «Свяга» и «Софья Перовская», а также шаланды Архморпути «Индига», «Повракулка», «Териберка» и др.

Благодаря исключительному мастерству капитанов, мужеству экипажей судов транспортное судоходство в Мотовском заливе продолжалось. Ведя суда вблизи берегов, занятых противником, несмотря на непрерывный обстрел, виртуозно лавируя между разрывами снарядов, капитаны достигали «мертвой зоны» под крутым берегом у мыса Пикшуев, снова прорывались через заградительный огонь и успешно проводили суда в расположение советских войск. Десятки рейсов совершил в этом районе пароход «Пролетарий» под командованием Л. Ф. Падорина. По 40—50 бомб бросали в отдельные рейсы на небольшое суденышко немецкие самолеты. Умело маневрируя, капитан уклонял судно от попаданий.

Работа флота в Заполярье в первые месяцы войны, когда стоял сплошной полярный день, была особенно опасной. Для рейсов стремились подобрать дни с плохой видимостью, туманные и дождливые. Но плохие метеорологические условия осложняли судовождение. При малейшей ошибке в счислении и определении места судна можно было посадить его на мель, превратить в неподвижную мишень для противника. Но ничто не останавливало советских моряков. Более десяти прифронтовых рейсов совершил в первую военную навигацию в Мотовском заливе экипаж парохода «Революция» под командованием капитана А. Г. Мочалова. Моряки доставляли на фронт воинское пополнение, боеприпасы, продовольствие, эвакуировали в тыл раненых.

Морским транспортом доставлялись войска, вооружение, строительные материалы и в пункты побережья Кольского полуострова и Белого моря, в частности в Териберку, Иоканьгу, Кандалакшу. Именно здесь, в Териберке, Северный транспортный флот понес первые потери.

Первой жертвой фашистской авиации стал пароход «Роза Люксембург»²⁹. На третий день войны это судно, стоявшее под разгрузкой в Териберке, подверглось бомбардировке с воздуха. Прямым попаданием торпеды или крупной бомбы был разорван борт судна, разрушены переборки машинного отделения и трюма № 5, разбиты вспомогательные механизмы, сорвана палуба и лебедки. Возник большой пожар. Экипаж бросился

спасать судно, Подлинный героизм проявил старший механик Потемкин, много лет проработавший на этом судне, и третий помощник капитана Егоров, которые с риском для жизни первыми бросились тушить пожар, увлекая за собой команду. Пожар был ликвидирован. Капитан принял решение отвести судно на мель, прекратить грузовые работы, чтобы не привлекать внимания вражеских самолетов. Большинство членов экипажа было отправлено в Мурманск, но на судне ни на минуту не прекращалась работа по исправлению повреждений оставшимися на нем старшим помощником капитана членом партии Чернухой, третьим помощником капитана Егоровым и третьим механиком Соловьевым.

Трое смельчаков, пользуясь только кусками железа и обломками труб, изменили схему работы главного двигателя, пустили отработанный пар в борт судна, сделав для этого нечто вроде водосточной трубы. Вернувшаяся из Мурманска небольшая группа членов экипажа во главе со старшим механиком Потемкиным завершила необходимые для перехода ремонтные работы. Судно своим ходом со скоростью не более 3 узлов дошло до Мурманска. Повреждения оказались настолько велики, что пароход до конца войны так и не был отремонтирован³⁰.

В период первой военной навигации коммуникации Архангельск—Кемь и Архангельск—Кандалакша были наиболее ответственными и напряженными. 1 июля 1941 года немецкие и финские войска нанесли удар из района Куолаярви в сторону Кандалакши, а южнее начали наступление в направлении Беломорска и станции Лоухи, стремясь захватить эти населенные пункты и перерезать Кировскую железную дорогу.

Выполняя задание Государственного Комитета Оборона и военного командования, суда Северного транспортного флота в начале июля приступили к доставке из Архангельска в Кандалакшу частей 88-й стрелковой дивизии и подразделений морской пехоты. Одновременно из Архангельска в Кемь и Кандалакшу направлялись морем рабочие для строительства оборонительных сооружений в прифронтной полосе. Обратными рейсами эвакуировались раненые и население.

Не было времени тщательно подготовиться к массовым перевозкам людей. Пассажирские суда Морфлота были мобилизованы как госпитальные. Только 4 судна из 34 («Вишера», «Куйбышев», «Старый большевик» и «Ветлуга») оказались оборудованы нарами, на остальных люди располагались на пайолах трюмов и в твиндеках. Команды судов стремились сделать все возможное, чтобы облегчить пассажирам непривычные для них условия морского перехода, проявляли большую заботу о людях. моряки грузили и укладывали вещи пассажиров, помогали женщинам и детям подниматься на пароход и спускаться в трюмы. Матери со слезами на глазах благодарили моряков за внимание, помощь и моральную поддержку. Особенно хорошо работали на этих перевозках экипажи судов «Степан Халтурин», «Родина», «Охта», «Вишера».

Время было сложное, и моряки понимали, что должны выполнять задания по эвакуации населения, надеясь прежде всего на свои силы, люди делали то, что в мирных условиях казалось неосуществимым. Экипаж парохода «Спартак» завершал рейс по эвакуации населения из Мурманской области в декабре 1941 года в сложных ледовых условиях. Судно попало в тяжелые льды в Кандалакшском заливе в 5 км от города. Перо руля согнуло относительно фланца рудерписа до 40°, погнут был рудерпис, скручен баллер. Ни одно предприятие города снять руль не взялось. Судовая команда своими силами сняла и вытащила руль на лед. Эту деталь в 5 тонн весом и 6 метров длиной доставили на один из заводов. Дирекция завода, ссылаясь на отсутствие молота достаточной мощности, заявила, что исправить повреждение невозможно. Тогда моряки привезли руль в депо станции Кандалакша, но и здесь не взялись за ремонт, разрешили лишь пользоваться оборудованием. Пять дней трудились моряки, нагревая и выправляя руль, и отремонтировали его, отремонтировали без молота, с помощью мостового крана и металлических болванок, сами доставили руль к судну и установили. Пароход вышел в рейс³¹.

Одновременно с июля по октябрь шла эвакуация морем ценного оборудования из Мурманской области и Карелии, в том числе таких предприятий, как Нивагэс,

Североникель, Гуждорстрой, оборудования и запасов угля с советской угольной концессии на острове Шпицберген.

Если в Мотовском заливе из-за отсутствия оперативного простора немецкое командование не применяло в борьбе с судоходством надводные и подводные корабли, ограничиваясь активными действиями авиации и артиллерийским обстрелом, то на участке Кольский залив — Горло Белого моря, наряду с авиацией, действовали эскадренные миноносцы и подводные лодки противника.

В октябре 1941 года у м. Городецкий был торпедирован пароход «Аргунь». Поведение экипажа этого судна (капитан В. А. Грешнер) может служить образцом того, как надо бороться за живучесть корабля. Торпеда попала в носовую часть правого борта. В условиях шторма экипаж принял все меры к спасению корабля. Моряки пытались откачивать воду, 40 минут удерживали пароход на плаву. И только когда убедились, что их усилия тщетны и вода быстро прибывает, потушили топки, стравили пар из котлов, что предотвратило их взрыв, отдали якоря при поврежденном брашпите и по приказу капитана оставили судно.

Особое мужество и хладнокровие проявили штурман А. Г. Хайров, старпом В. А. Кулаков, боцман П. М. Мелентьев, плотник К. Д. Германов из аварийно-восстановительной партии, спасавшие оружие. Подавали пример мужества и смелости старший механик М. П. Петров и вахтенный механик Н. Г. Иванов. Стоя по грудь в воде, они обеспечивали работу главного двигателя и вспомогательных механизмов и последними вышли из машины. Благодаря организованности в руководстве спасательными операциями и выдержке команды экипаж и пассажиры остались живы, не возникла паника. С судна было снято все оружие, документы и запас продовольствия³².

Противнику не удалось осуществить свои планы по захвату Мурманска и перерезать участок дороги между Беломорском и Мурманском. Советские войска остановили наступление немецко-финских войск на Мурманском, Кандалакшском и Лоухском направлениях. Немаловажную роль в срыве планов гитлеровского

командования сыграла работа моряков и железнодорожников Севера, обеспечивших транспортные нужды советских войск.

В директиве верховного командования вооруженными силами Германии № 36 от 22 сентября 1941 года отмечалось: «Непривычные тяжелые условия местности, недостаток дорог и непрерывная переброска советских подкреплений в Карелию и Лапландию — все это послужило причинами того, что слабым силам армии «Норвегия» и 5-му воздушному флоту все еще не удалось, несмотря на громадные усилия... достигнуть Мурманской железной дороги»³³.

В связи со сложившейся обстановкой Гитлер приказал перебросить на Кандалакшское направление 36-й армейский корпус, прекратить наступление на Мурманск и на участке 3-го финского корпуса. А после накопления сил возобновить в первой половине октября наступление на Кандалакшу, чтобы еще до зимы по меньшей мере перерезать Мурманскую железную дорогу³⁴.

«До наступления этого периода (возобновления наступления на Кандалакшу. — Ю. К.), — отмечалось в директиве верховного командования вооруженными силами Германии, — необходимо затруднить противнику использование морских путей для подвоза. Даже в зимнее время следует использовать малейшие возможности для продолжения этой борьбы, обратив особое внимание на нарушение коммуникаций...»³⁵. Директива гитлеровской ставки свидетельствует о том, какое большое значение придавал противник нарушению нашего судоходства, считая хорошо налаженное транспортное обеспечение советских войск одной из основных причин своих неудач на Севере.

В статье «Финская кампания» в книге «Вторая мировая война» немецкий генерал-лейтенант Дитмар отмечает: «Быстрая переброска живой силы и подвоз предметов материально-технического снабжения войск... показали, что и в этом отдаленном районе Севера русские располагали значительными преимуществами»³⁶.

Это преимущество заключалось в том, что пополнение, техника и боеприпасы доставлялись советским войскам не только по Кировской железной дороге, но

и морем, причем почти вдоль всего фронта. У противника такой возможности не было, он располагал лишь узкой ниточкой шоссе от Романиеми до Петсамо.

Уже 10 октября 1941 года Гитлер был вынужден отменить директиву верховного командования вооруженными силами Германии № 36 и дал новое указание: «Для того, чтобы до наступления зимы занять Мурманск и полуостров Рыбачий или же перерезать Мурманскую железную дорогу в Центральной Карелии, боевая численность и наступательная способность имеющихся там войск недостаточна. Поэтому неотложной задачей является — удержать захваченную территорию и приступить к проведению подготовительных мероприятий с тем, чтобы, начав боевые действия еще этой зимой, в будущем году окончательно овладеть Мурманском, полуостровом Рыбачий и Мурманской железной дорогой»³⁷.

Наряду с работой в прифронтовой полосе, суда Северного транспортного флота продолжали рейсы в тех районах, где не было военных действий. Народнохозяйственные грузы перевозились по всем линиям и направлениям, как и в мирное время, правда, в нескольких меньших объемах.

Летом 1941 года на Новой Земле в районе м. Белый Нос, что в проливе Югорский шар, началось строительство морского порта, через который предполагалось вывозить кратчайшим путем каменный уголь из Воркутинского бассейна. Транспортировка грузов была возложена на Северное и Мурманское пароходства³⁸. Следует сразу оговориться, что строительство вскоре прекратилось. Однако доставка сюда строительных грузов морем в навигацию 1941 года отвлекала большое количество тоннажа. Моряки делали все, чтобы выполнить правительственное задание. Сами разгружали суда, доставляли груз на берег, так как стоянка была рейдовая. За короткий период (с августа по октябрь) суда Северного и Мурманского пароходств перевезли в Югорский шар 10045 тонн груза³⁹.

Суда Северного транспортного флота продолжали работать на линиях Архангельск—Онега, Архангельск—Мезень, Печорской, Канино—Чешской, Амдерминской, на линиях Онега—Мурманск, Архангельск—Дудинка и

ряде других. Из Амдермы в Архангельск доставлялся плакиковый шпат, из Нарьян-Мара — каменный уголь. Во всех направлениях из Архангельска шли суда с хлебом и другими продовольственными, а также промышленными товарами, в бассейне Белого моря осуществлялась буксировка леса в плотках.

Транспортный флот Северного морского бассейна справился с возложенными на него в период первой военной навигации задачами. Он обеспечил регулярную транспортную связь морем с войсками, оборонявшими полуострова Средний и Рыбачий. По коммуникациям в Баренцевом море была осуществлена переброска нескольких стрелковых дивизий для пополнения 14-й армии, в Кандалакшу суда транспортного флота в установленные сроки доставили части 88-й стрелковой дивизии и части морской пехоты⁴⁰. В Кемь и Кандалакшу перевезено из Архангельска 20000 рабочих для строительства оборонительных сооружений и в обратном направлении эвакуировано 97 060 человек⁴¹.

Всего за первые 6 месяцев войны морской транспорт доставил на различные участки Карельского фронта, военно-морские базы Северного флота и другие пункты сосредоточения войск, а также эвакуировал в тыл 179 827 бойцов и офицеров. За этот же период на Северном морском театре для нужд армии и флота было перевезено 68 танков, 318 тракторов, 3037 автомашин, 10435 тонн боеприпасов, 17086 лошадей и около 180 тысяч тонн других воинских грузов, главным образом строительных материалов и продовольствия⁴².

Моряки Северного транспортного флота внесли свой вклад в достигнутый советскими войсками успех. Несмотря на недостаток судов и сложные условия плавания, парходства обеспечили в основном запланированную на 1941 год перевозку народнохозяйственных грузов. Всего за навигацию суда Северного транспортного флота перевезли (с учетом 405 322 тонн плотобуксировок) по внутренним коммуникациям свыше 1200 тысяч тонн различных грузов.

Выдержав суровые испытания первых месяцев войны, моряки-северяне были готовы к решению новых сложных задач во имя победы над врагом.

НА ВНЕШНИХ И ВНУТРЕННИХ КОММУНИКАЦИЯХ

ПОКА МОРЕ СКОВАНО ЛЬДОМ

К декабрю 1941 года лед крепко сковал Северную Двину, забил Новоземельские проливы и Белое море. Каботажная навигация на большей части бассейна прекратилась, плавание судов продолжалось лишь в юго-западной части Баренцева моря. Используя темноту полярной ночи, транспортные суда активизировали работу по линии Кольский—Мотовский заливы, стремясь обеспечить всем необходимым советские войска, закрепившиеся на полуостровах Средний и Рыбачий.

Условия плавания судов в Мотовском заливе были по-прежнему очень сложными. Батареи противника, расположенные на берегу залива, обстреливали наши суда, следовавшие в губу Эйна и бухту Озерко. Действовали здесь и небольшие группы вражеской авиации, а в марте 1942 года крупный миннозаградительный отряд выставил северо-восточнее полуострова Рыбачий четыре минных поля из 400 контактных мин. Однако потерь на внутренних коммуникациях у транс-

портного флота зимой 1941/42 года не было — помогла полярная ночь, а также то, что все внимание германского морского командования было приковано в основном к внешним коммуникациям.

В период с января 1942 по февраль 1943 года Северный транспортный флот решал задачи, связанные с доставкой воинских грузов и пополнения частям, оборонявшим полуострова Средний и Рыбачий, обеспечением всем необходимым военно-морских баз и опорных пунктов Северного военно-морского флота в Белом, Баренцевом и Карском морях, осуществлением перевозок народнохозяйственных грузов на внутренних коммуникациях бассейна и участием в экспортно-импортных перевозках между портами Англии и Америки и северными портами СССР.

Вынужденную зимнюю паузу в перевозках следовало использовать с максимальной эффективностью, быстро и качественно подготовить флот к очередной военной навигации, которая обещала быть исключительно напряженной. Часть флота в конце навигации 1941 и в начале 1942 года отправилась в заграничное плавание, количество судов на бассейне сократилось.

Перед коллективами Северных пароконств, их управлениями и политическими отделами, судовыми партийными организациями стояла задача подготовить для второй военной навигации как можно больше транспортных единиц. Эта задача могла быть решена прежде всего путем быстрого и качественного ремонта судов в период зимнего отстоя в портах. Одним из действенных средств мобилизации моряков на выполнение поставленной цели стало широко развернувшееся на флоте социалистическое соревнование.

Поздней осенью 1941 года, когда часть судов встала на судоремонтные базы, были оформлены договоры на социалистическое соревнование между судами, возобновилось подведение итогов, взаимопроверка выполнения обязательств, стали выпускаться боевые листки с освещением хода их выполнения.

Моряки изыскивали возможности по ускорению ремонта флота. Одобрение, поддержку и распространение получали лишь предложения, имевшие практическое значение.

С ценным почином о сокращении объема ремонта судов силами заводов и увеличении объема ремонта силами экипажей выступил в конце 1941 года коллектив парохода «Аркас». В обращении экипажа «Ко всем морякам Северного и Мурманского пароходств» говорилось: «...мы тщательно рассмотрели дефектные ведомости на судоремонт 1941—1942 гг. и пришли к убеждению, что мы можем обойтись без заводского ремонта, отремонтировать судно своими силами и израсходовать на ремонт вместо отпущенных 95 тысяч рублей только 47 тысяч. Кроме того, имея токарный станок, мы обязуемся по заказу пароходства изготовить сменные детали для других судов. Мы призываем экипажи других судов пересмотреть свои дефектные ведомости. Мы беремся сэкономить в 1941 году 30 тонн топлива, 200 килограммов смазки, 120 килограммов обтирки. Широко развертывайте предоктябрьское социалистическое соревнование за лучшую подготовку своего судна в условиях зимнего саморемонта (то есть ремонта своими силами.— Ю. К.)» Обращение подписали: Капитан Соболев, помполит Малыгин, председатель судового комитета Панкратов, старший механик Молвистов, боцман Филев, машинист стахановец Вялов, матрос стахановец Серухин, кочегар стахановец Хризанович¹.

Значение этого почина трудно переоценить, если учесть, что судоремонтные базы Севера были перегружены и практически не могли бы справиться с требующимся объемом ремонта. Политические отделы пароходств, судовые парторганизации развернули широкую партийно-политическую работу по распространению инициативы экипажа парохода «Аркас». На ремонтирующихся судах с участием работников политотделов проводились партийные и профсоюзные собрания, намечались конкретные меры по организации ремонта силами экипажей в зависимости от условий и возможностей каждого судна. Машинные и палубные команды определили, что можно отремонтировать своими силами и где не обойтись без заводского ремонта. Некоторые работы было решено провести в период эксплуатации. На «Диксоне», «Алма-Ате», «Родине», «Лене» и других судах, где имелись токарные станки, наладили изготовление запасных частей для судов.

Подготовка судов к навигации находилась под постоянным контролем Архангельского обкома партии. Проведенная его работниками и политотделом Северного пароходства в декабре 1941—январе 1942 года проверка показала, что не на всех судах ремонт организован как следует. Некоторые партийные организации слабо руководили этим важным делом. 7 января бюро обкома рассмотрело вопрос «О подготовке и ходе судоремонта по Северному морскому пароходству» и приняло специальное постановление, потребовав принять энергичные меры по ускорению подготовки флота к навигации². 10 февраля бюро Архангельского обкома партии рассмотрело вопрос о ремонте ледокола «Ленин»³.

12 февраля 1942 года в Архангельске состоялось кустовое партийное собрание коммунистов судов, которые стояли в порту, с повесткой дня: «Партийно-политическая работа на судах и обеспечение зимнего судоремонта». После собрания были подобраны новые агитаторы, к агитационной работе привлечен командный состав, обеспечена наглядность в освещении хода соревнования, политотдел закрепил за ремонтирующимися судами 12 своих работников. Политотдел Северного пароходства и бассейновый комитет профсоюза моряков учредили Доску почета. Первыми на Доску почета были занесены экипажи судов «Архангельск» и «М. Громов». Кроме того, управление пароходства и политотдел учредили переходящие вымпелы и денежные премии за образцовое проведение зимнего судоремонта.

В результате принятых мер затраты времени и средств на зимний ремонт судов в 1942 году значительно сократились. Всего в Северном пароходстве было отремонтировано 41 судно, 28 из них на судоремонтных базах с участием судовых команд, 7 — самими экипажами с выполнением только отдельных заказов на заводах. Экипажи шести судов ограничились исправлением повреждений судовых механизмов и устройств своими силами во время междурейсовых стоянок.

Общие затраты на текущий ремонт выразились в 1829,3 тысячи рублей против 6507 тысяч рублей по плану. Несмотря на то, что 47,8% ремонтных работ

выполнялось без участия заводов, на ремонт вместо 3051 было затрачено только 2959 судо-суток. В Мурманском пароходстве судовые экипажи в период подготовки к очередной навигации осуществили 22% ремонтных работ.

Борьба за высокое качество и досрочное окончание ремонта развернулась и на судах Архангельского морского арктического пароходства. Со временем не считались. По 12—16 часов в сутки работали моряки «А. Сибирякова» и отремонтировали судно на 10 дней раньше срока. Экипаж ледокольного парохода «Георгий Седов», возглавляемый капитаном Э. Г. Румке, закончил ремонт судна досрочно на 17 суток. Ремонт ледокола «И. Сталин», где капитаном в то время был П. А. Пономарев (впоследствии первый капитан атомхода «Ленин»), был завершен за 30 суток вместо предусмотренных 1,5 месяцев⁴.

Флот был своевременно подготовлен к навигации. Он пополнился несколькими судами с Дальнего Востока, переданными в оперативное подчинение Северному пароходству.

К началу навигации 1942 года флот бассейна располагал 93 транспортными судами, общей грузоподъемностью около 250 тысяч тонн, 2 ледоколами и несколькими буксирными пароходами. 73 транспортных судна находилось в оперативном подчинении Северного, 14 — Мурманского⁵ и 6 — Арктического пароходства⁶. По техническим свойствам в Арктике могли работать 14 транспортных судов и 2 ледокола, в дальнем плавании 24 судна, остальные предназначались для малого каботажа⁷.

Перед началом навигации, 19 мая 1942 года на собрании партийно-хозяйственного актива Северного государственного морского пароходства было принято обращение ко всем морякам Советского Союза с призывом развернуть Всесоюзное социалистическое соревнование работников морского транспорта. 2 июня обращение опубликовала газета «Правда»⁸. Оно имело большое мобилизующее и политическое значение для тружеников всех бассейнов страны. Всесоюзный Центральный Совет Профессиональных Союзов и Народный комиссариат морского флота СССР, поддержав ини-

циативу коллектива Северного государственного морского пароходства, объявили условия Всесоюзного социалистического соревнования работников морского транспорта, учредили переходящее Красное знамя, выпел Государственного Комитета Оборона и денежные премии, а также переходящие Красные знамена и выпелы Наркомморфлота.

Все экипажи судов Северного бассейна включились во Всесоюзное соревнование, некоторые заключили между собой договоры о выполнении месячных планов и отдельных рейсовых заданий. С открытием навигации в социалистическом соревновании начался новый этап—борьба за максимальное использование провозной способности каждого судна.

Особое внимание уделялось борьбе за режим экономии. Общесудовые социалистические обязательства экипажей были конкретными, в них указывалось, сколько и за счет чего они решили сэкономить топлива, смазки, на сколько увеличить техническую скорость, судов, какой объем ремонта выполнить своими силами.

Поддержав ценное начинание комсомольцев парохода «Шилка» по борьбе за режим экономии, моряки изыскивали дополнительные возможности по экономии топлива, смазочных материалов, обтирки, стремились при наименьших затратах обеспечить эффективную работу каждого транспорта. В 1942 году суда Северного пароходства сэкономили 1980 тонн топлива (3,54% к плану) и 14800 килограммов смазочных материалов (15,6%).

Предметом особой заботы управлений пароходств и их политических органов как в период подготовки ко второй военной навигации, так и в ходе ее было обеспечение флота кадрами плавсостава.

Недостаток людей ощущался настолько остро, что готовить матросов и кочегаров, а также командный состав на курсах с отрывом от производства было практически невозможно. За весь 1942 год такие курсы прошли 20 матросов (в том числе 18 женщин), 17 машинистов (15 женщин) и 18 судовых поваров (16 женщин). На курсах без отрыва от производства было подготовлено 15 кочегаров. Кочегары и машинисты обучались в море у машины и котлов. Матросов-учеников

сразу ставили к штурвалу и учили владеть рулем в рейсе. Таким способом на судах Северного и Арктического пароходств в 1942 году подготовили более 280 матросов, кочегаров, машинистов и мотористов⁹, причем сроки обучения были очень сокращены. Кочегары готовились на судах в течение месяца, матросы—15—20 дней. Достаточно напомнить, что в настоящее время матросы и котельные машинисты занимаются в мореходных школах в течение года. А во время войны даже штурманов малого плавания учили на курсах 10 месяцев, радиооператоров — 6.

И все же плавсостава не хватало. Чтобы не допустить простоя судов, кочегары стояли у раскаленных топок не по 6, а по 8 часов в сутки, а то и больше, матросы работали по 12 часов в день, не считая авралов, которых и в мирной, не говоря уже о военной обстановке, бывает предостаточно. Моряки не только несли вахту в машинных и котельных отделениях, но и дежурили у пушек и пулеметов, вели наблюдение за водой и воздухом, принимали участие в погрузочно-разгрузочных операциях.

НА ПУТЯХ КАРАВАНОВ

Роль военных поставок Англии и США Советскому Союзу во второй мировой войне непомерно преувеличивается буржуазными фальсификаторами истории.

После войны некоторые государственные деятели США пытались и пытаются утверждать, что «без ленд-лиза Красная Армия не смогла бы изгнать немцев из России», как это заявил Б. Барух¹⁰. Значение американских поставок Советскому Союзу преувеличивает и известный исследователь истории военно-морского флота США С. Э. Морисон. Он пишет: «Даже Россия, которая отчаянно оборонялась против Германии на суше, могла сделать свои армии более боеспособными только при условии получения морем вооружения и оснащения из Объединенного королевства и США»¹¹. Эти утверждения являются явной фальсификацией действительного положения.

В годы войны и вскоре после ее окончания многие

видные государственные деятели США заявляли иначе. Широко известно высказывание Рузвельта: «...Мы никогда не считали, что поставки по ленд-лизу являлись главным фактором в поражении Германии. Этого добились воины Красной Армии, которые отдавали свою жизнь и кровь в борьбе с общим врагом»¹². Государственный секретарь США Э. Стеттиниус писал в 1944 году: «За всю эту помощь русские уже заплатили ценой, которая не поддается измерению в долларах или тоннах. Это миллионы нацистских солдат, убитых или взятых в плен русскими... они нанесли непоправимый ущерб нацистской военной машине»¹³.

Поставки из-за рубежа составляли лишь незначительную часть вооружения советских войск. Советская промышленность в военные годы выпустила 489,9 тысячи артиллерийских орудий всех калибров, 136,8 тысячи самолетов, 102,5 тысячи танков и самоходно-артиллерийских установок. Из США и Англии за это же время было получено 9,6 тысячи орудий, 18,7 тысячи самолетов и 10,8 тысячи танков. Следовательно, поставки союзников занимали: по артиллерийским орудиям менее 2%, по самолетам около 12% и по танкам 10% общего количества этих боевых средств, полученных Красной Армией во время войны¹⁴.

Потери, которые понесла наша страна в результате войны, составили 485 миллиардов долларов, а поставки США по ленд-лизу, по официальному отчету президента США конгрессу, выражаются в 10,8 миллиарда долларов¹⁵.

В то же время было бы неправильным отрицать определенную значимость поставок по ленд-лизу.

Сравнительная незначительность военных поставок из Англии и США ни в коей мере не умаляет также подвига моряков торгового флота, осуществлявших импортные перевозки в северные порты Советского Союза, и прежде всего советских моряков. Они внесли свой посильный вклад в общее дело разгрома врага, проявляя при этом массовый героизм и мужество.

В августе 1941 года в Архангельск прибыл первый караван в составе 5 английских транспортов с военными грузами¹⁶. 27 сентября караван вышел в обратный рейс на Англию. Вместе с ним за границу направилась

первая группа советских транспортных судов с пилот-материалами на борту: «Родина» (капитан Ф. А. Рынцын), «Буденный» (капитан И. А. Галактионов), «Севзаплес» (капитан И. С. Карасев), «Алма-Ата» (капитан Г. С. Мирошниченко), «Старый большевик» (капитан И. И. Афанасьев), «Моссовет» (капитан М. К. Федоров), «Сухона» (капитан А. А. Малыгин)¹⁷.

В октябре в Архангельск и Северодвинск пришел второй союзный караван, в составе которого был советский пароход «Элна-2».

2 ноября на Запад в составе союзных конвоев направилось еще 8 советских транспортных судов, а 29 ноября вернулись из Англии с импортными грузами пароходы «Родина», «Буденный», «Моссовет», «Алма-Ата», «Сухона» и несколько позднее «Петровский» и «КОМИлес».

Так Северный транспортный флот включился в работу на внешних коммуникациях.

Всего в 1941 году из Англии и Исландии в порты Белого моря прибыло 7 небольших союзных конвоев общим составом в 53 транспорта (из них 8 советских) и 49 кораблей эскорта. Из советских портов в Англию: ушло 4 конвоя в составе 47 транспортов, из них 15 советских.

Практически военно-экономические связи между странами антигитлеровской коалиции могли осуществляться тремя морскими путями: через порты Дальнего Востока, Ирана и северные порты Советского Союза (Мурманск, Архангельск и Северодвинск).

Наиболее безопасным был путь через Тихий океан, но от Владивостока до советско-германского фронта грузам предстоял еще далекий путь по железной дороге. Морские коммуникации через порты Ирана имели огромную протяженность: около 15 тысяч миль при следовании судов из США в Персидский залив вокруг Южной Африки и 18 тысяч миль при движении через Панамский канал и Тихий океан. Это означало, что судно находилось в пути 60—70 суток без учета неизбежных задержек в базах бункеровок и снабжения. Плавание судов на твердом топливе этим путем практически исключалось, так как для такого перехода необходимо было сжигать в топках каждого судна только

в ходу 1700—2000 тонн угля, плюс столько же на обратном переходе. Везти большое количество топлива вместо груза было явно нерационально.

Самым коротким, но и самым опасным был путь из Англии через северные порты. Он проходил вблизи военно-морских и военно-воздушных баз противника. Следует подчеркнуть, что северные внешние пути сообщения, связывающие Советский Союз с Англией и США, пересекали весь бурный Атлантический океан, пролегли по суровым Северному, Норвежскому и Гренландскому морям, где активно действовал флот противника, базировавшийся в портах европейского континента.

Движение караванов судов по трассе было тщательно продумано с учетом метеорологической и ледовой обстановки, особенностей полярного дня и полярной ночи. Конечными пунктами являлись, с одной стороны, порты Англии: Лох-ю, Скапа-флоу и другие, а также порты Исландии: Рейкьявик, Аккурейри и Сайдис-фиорд, а с другой — Архангельск, Мурманск и Северодвинск. Исландия стала районом формирования союзных конвоев.

Караваны судов двигались по довольно узкому коридору. На юге крайней границей морского пути были берега Норвегии, где расположились военно-морские и военно-воздушные базы противника, а на севере этот коридор ограничивался островом Шпицберген и кромкой льда, что не позволяло судам удаляться от норвежских берегов. Зимой (с декабря по апрель) кромка льда распространялась южнее, и суда были вынуждены продвигаться по трассе, расположенной еще ближе к аэродромам и военно-морским базам противника. Они прошли южнее островов Ян-Майен и Медвежий. Достигнув меридиана Териберки и Иоканьги, брали курс на юг. В районе о. Медвежий суда находились в 150—200 милях от берегов Северной Норвегии. Правда, в зимний период действия противника несколько сдерживала темнота полярной ночи.

В августе и сентябре кромка льда отступала на север, и караваны двигались по летнему маршруту, имевшему большую протяженность, но удаленному от норвежских берегов на 350 миль. Практически суда шли в зоне

досягаемости вражеских надводных и подводных кораблей на всей трассе, то есть в течение 7—9 суток. Зона действий бомбардировщиков Ю-88 с аэродромов Северной Норвегии простиралась на западе до о. Ян-Майен, на севере включала весь архипелаг о. Шпицберген, а на востоке охватывала почти всю Новую Землю. С приближением конвоев, идущих с севера к о. Медвежий, противник получил возможность применять и другие типы самолетов. Таким образом, территориально выгодное расположение баз позволяло противнику непрерывно вести авиаразведку, последовательно наносить удары по конвоям на всей трассе.

Сложные условия плавания по северному маршруту требовали тщательной охраны караванов, начиная от непосредственного эскортирования и кончая активным прикрытием силами британского флота Метрополии и силами Северного военно-морского флота.

Ответственность за охрану и безопасность плавания на всей трассе между Англией и Советским Союзом лежала на британском адмиралтействе. Северный флот обеспечивал безопасность движения союзных конвоев в операционной зоне к востоку от меридиана 18°, а затем, разграничительная линия была перенесена на меридиан 20°. Корабли и авиация флота, включая Беломорскую военно-морскую флотилию, обязывались поддерживать в зоне своих действий выгодный оперативный режим, нарушать развертывание сил противника, а в случае, если они уже развернуты, наносить удары по ним, обеспечивать эскортирование союзных конвоев на переходе Белым морем. Командование Северного флота делало все возможное, чтобы обеспечить безопасность конвоев в своей зоне. Следует сказать, что как советские, так и иностранные транспорты, следовавшие в составе конвоев, были вооружены. Без вооружения не могла быть обеспечена безопасность судов, каким бы сильным ни оказалось эскортное охранение.

Вооружение транспортных судов Северного бассейна началось лишь в конце 1941 года. На судах устанавливалось по одной-две, а на крупнотоннажных даже по три пушки и несколько пулеметов. Танкер «Азербайджан», например, был вооружен двумя универсальными пушками 50-го калибра для стрельбы по

надводным и воздушным целям, четырьмя крупнокалиберными пулеметами и двумя пулеметами системы «Гочкиса». На пароходе «Революционер» имелась одна 75-миллиметровая пушка и шесть пулеметов системы «Гочкиса», два спаренных пулемета были установлены на верхнем мостике и два на ботдеке. Радиорубка, рулевая рубка и палуба верхнего мостика защищались снаружи цементными щитами. В связи с применением противником магнитных мин каждый транспорт оборудовался противоманитной обмоткой (дегаузинг).

Не все суда вооружались должным образом.

14 августа 1942 года начальник Северного пароходства Н. В. Новиков докладывал секретарю Архангельского обкома партии А. С. Буданову, что «19 судов СГМП и 8 судов МГМП



**Моряки «Революционера»
готовы к отражению атаки.**

имеют по 1—2 пулемета системы «Матсена», чего явно недостаточно для отражения атак самолетов противника, не говоря уже об отражении атак подводных лодок, находящихся в надводном положении»¹⁸.

В начале войны в военной подготовке экипажей транспортных судов имелись серьезные недостатки, главным из которых было то, что обучение команд проходило в отрыве от конкретных задач по обеспечению сохранности судна, в большей степени Предусматривало подготовку моряков для военных действий на суше, чем на море. В конце 1941 и начале 1942 года, то есть после того, как суда стали вооружаться, положение изменилось. Большинство командного состава с большой ответственностью относилось к военному обучению личного состава. На многих транспортных судах, особенно заграничного плавания, кроме членов экипажа, огневые средства обслуживались военными, которые много сделали по обучению моряков владению оружием.

К концу 1942 года все суда заграничного плавания были вооружены, их команды обучены, а многие получили опыт боевых действий и опыт борьбы за живучесть судна.

Как известно, на бассейне было мало судов с большими скоростями, а именно такие суда больше всего подходили для плавания в конвое. Все транспортные суда делились на два вида: способные плавать в составе «слоу конвоя» (медленного конвоя) и «фаст конвоя» (быстрого конвоя). Суда, входящие в «фаст конвой», должны были иметь скорость не менее 10 узлов с грузом и не менее 12 узлов без груза. В пути следования таких караванов существовал военный распорядок, в портах организовывалась встреча, обслуживание, связь начальника конвоя с капитанами судов. Охранялся такой конвой лучше медленного.

Суда «слоу конвоя» имели скорость менее 10 узлов. Ходили они нерегулярно, составлялись преимущественно из малотоннажных судов, организация их плавания была неудовлетворительной, они имели сравнительно слабое охранение. Суда часто отставали, нередко случались аварии из-за столкновения. Транспорты, имевшие малую скорость, обычно подолгу задерживались в

портах, ожидая, пока не накопится достаточное количество таких же, как они. Обо всем этом зам. наркома внешней торговли т. Степанов писал А. И. Микояну из Архангельска 11 июня 1942 года¹⁹.

Еще раньше 25 ноября 1941 года начальник Главного штаба Военно-Морского Флота адмирал И. С. Исаков направил А. И. Микояну записку, в которой говорилось: «Военно-морской аташе в Америке донес, что согласно последующему извещению англичан, пароходы, имеющие скорость хода менее 8 узлов, в конвое приниматься не будут. Наш транспорт «Старый большевик» при следовании из Архангельска в США отстал от конвоя и 10 суток шел один без прикрытия. Так как все движение транспортов на Архангельск осуществляется в настоящее время в системе конвоев, прошу Вашего распоряжения запретить посылку за границу транспортов, имеющих скорость хода менее 8 узлов». Рассмотрев эту записку, А. И. Микоян 26 ноября написал резолюцию: «Тов. Дукельскому (нарком морского флота СССР. — Ю. К.). Дать распоряжение. Тов. Исаков прав»²⁰.

Но пароходства стремились не уменьшать количество судов на заграничных перевозках. Для того, чтобы увеличить скорость на 1—1,5 мили, им давали неполный груз. Так, лес грузили только до уровня фальшборта, комбинировали перевозку руды с лесом и другими грузами. На этом суда теряли до 15% грузоподъемности, но выигрывали в скорости.

В навигацию 1941 года противник не оказывал серьезного противодействия караванам судов, курсировавшим по северным внешним трассам. В операционной зоне Северного флота один лишь конвой PQ-6 подвергся нападению двух вражеских бомбардировщиков, но потерь не понес.

Чем объяснить такую относительно слабую активность противника, позволявшего беспрепятственно поставлять вооружение в первый год войны. В недопонимании важности северных внешних коммуникаций для осуществления воинских поставок немецкое командование обвинить нельзя. Б. В. Вайнер приводит в своей книге выдержку из статьи, опубликованной в немецком военно-морском журнале «Марине Рундschau». Написан-

пая еще до начала войны, она отражала взгляды гитлеровского командования на роль Крайнего Севера Европы в будущей войне и на характер действий германского флота в этом районе:

«...Здесь, — писал журнал, — находится центр тяжести русских морских коммуникаций с Западом, потому что договором в Монтре ограничена свобода прохода через Дарданеллы. Следовательно, Черное море в Западной Европе будет иметь сравнительное значение... На Кольском полуострове находятся их единственные гавани, которые круглый год открыты: Александровск (Полярное) и Мурманск. Значение этих гаваней, развитие и укрепление которых Советы провели крайне проворно после окончания... канала в 1933 году — очевидно, поэтому Германия будет принуждена для полноценной блокады Советской России на западном фронте, послать флот на Север с целью прервать арктическую коммуникацию Советской России и, может быть, для захвата морских и авиационных баз на Мурманском побережье»²¹.

Опьяненное первыми успехами на Восточном фронте, свято веря в «блицкриг», немецкое командование рассчитывало захватить Полярное и Мурманск с помощью сухопутных сил, пробиться к Мурманску с суши; но это, как известно, не удалось.

Встретив упорное сопротивление советских войск в Заполярье, противник накапливал силы для ударов по нашим северным внешним коммуникациям. Надежды на «блицкриг» были окончательно похоронены после разгрома немецко-фашистской группы армий «Центр».

«...После провала наступления на Москву, — пишет в своей книге К. Типпельскирх, — когда война против Советского Союза пошла по совершенно новому и неожиданному руслу, началась планомерная борьба с конвоями легкими силами флота, подводными лодками и авиацией»²².

С наступлением полярных светлых дней на внешних, а затем и на внутренних судоходных коммуникациях бассейна развернулась ожесточенная и кровопролитная борьба, потребовавшая от советских военных и торговых моряков исключительного мужества и самоотверженности.

Нарушение советским Северным флотом морской прибрежной коммуникации немцев «еще более ограничивало возможность осуществления планов горно-стрелкового корпуса — достигнуть Мурманска еще в этом году», — отмечалось в директиве верховного командования вооруженными силами Германии № 36 29 сентября 1941 года. Перед германским военно-морским флотом была поставлена задача защищать собственное судоходство и «в зимнее время препятствовать подвозу оружия и продовольствия в Мурманск»²³.

На совещании в германской ставке 29 декабря 1941 года Гитлер заявил: «Если англичане разбираются в том, что происходит, они подвергнут ударам Северную Норвегию в нескольких пунктах. Посредством нанесения решающей атаки флотом и десантными войсками они будут пытаться вытеснить нас оттуда, занять, если возможно, Нарвик и тем самым оказать нажим на Швецию и Финляндию. Это может иметь решающее значение для исхода войны. Германский флот должен поэтому приложить все усилия к обороне Норвегии. Было бы целесообразно перебросить туда для этой цели все линейные корабли и «карманные» линейные корабли, последние могли бы быть использованы, например, для атак по конвоям на Севере»²⁴.

В конце 1941 года в Тронхейм стали прибывать линкоры и другие боевые корабли германского флота. К началу навигации 1942 года сюда последовательно перебазировались линкор «Тирпиц» и тяжелые крейсера «Адмирал Шеер» и «Адмирал Хиппер», крейсер «Кёльн», до 10 эсминцев и несколько позднее линкор «Шарнхорст», тяжелый крейсер «Лютцов» и крейсер «Нюрнберг»²⁵. Количество немецких подводных лодок на бассейне было доведено до 30, на аэродромах базировалось свыше 400 самолетов, главным образом бомбардировщиков и торпедоносцев.

Так Крайний Север к 1942 году стал важным стратегическим направлением, на котором противник был вынужден развернуть армию «Норвегия» (позднее переименованную в 20-ю армию), 5-й воздушный флот, почти все свои крупные надводные корабли, мощную группировку подводных лодок²⁶.

Если в начале войны противник не имел значительного преимущества перед нашим флотом в надводных и подводных силах, то в 1942 году это соотношение изменилось не в пользу Северного военно-морского флота. Что касается воздушных сил, то авиация Северного флота пополнилась. К концу 1941 года в ее составе было 132 самолета, а к 22 июня 1942 года—180, но противник к этому времени имел 430 самолетов²⁷.

В январе—феврале 1942 года из Англии в Мурманск прибыло пять конвоев. Суда разгружались в незамерзающем Мурманском порту, так как исключительно тяжелая ледовая обстановка не позволяла транспортам пробиться в Архангельск даже с помощью ледоколов. В этот период полярной ночи противник по-прежнему не оказывал активного противодействия судоходству на внешних океанских коммуникациях. Но как только пошла на убыль полярная ночь, здесь развернулись активные боевые действия.

Первую попытку найти и атаковать союзный конвой PQ-12, состоявший из 14 транспортов, в том числе двух советских, противник предпринял в начале марта 1942 года. В операции приняли участие линкор «Тирпиц» и три эсминца противника. Однако штормовая погода помешала им выполнить боевую задачу. Первые серьезные потери понес конвой PQ-13, который подвергся комбинированным ударам надводных кораблей, подводных лодок и самолетов в конце марта. Из 19 транспортных судов этого конвоя было потоплено 5²⁸. С особым ожесточением атаковались конвои PQ-15, PQ-16, PQ-17, а затем PQ-18. О масштабе и силе ударов можно судить хотя бы по тому, что в каждой из этих операций участвовало от 7 до 20 подводных лодок, эсминцы, крейсера, линкоры, большое количество самолетов, главным образом торпедоносцев, причем часто эти силы использовались одновременно.

Одними из первых испытали атаки врага экипажи советских судов «Революционер», «Старый большевик», «Чернышевский», «Щорс» и «Аркос», следовавшие из Рейкьявика в Мурманск в составе союзного конвоя PQ-16 в мае 1942 года. Суда пришли в Исландию из различных портов Англии и США и были загружены танками, самолетами, автомашинами, другим вооруже-

нием, а также продовольствием²⁹. Так, на борту парохода «Революционер» было 1509 тонн груза, в том числе 15 танков, 7 самолетов, 14 передвижных радиостанций³⁰.

С 25 мая, через пять суток после выхода из Рейкьявика, на караван начались комбинированные атаки авиации и подводных лодок врага. Шесть суток днем и ночью экипажи судов отражали нападение большого количества бомбардировщиков Ю-88, торпедоносцев и подводных лодок. Только за один день 27 мая конвоем PQ-16 атакovalo 108 бомбардировщиков и торпедоносцев.

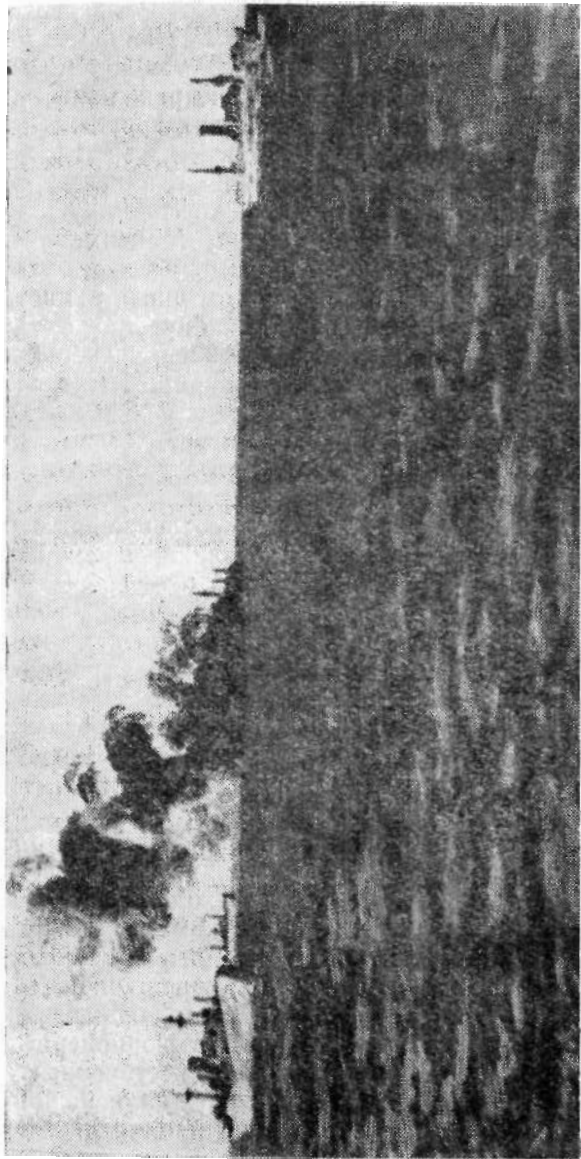
В этих первых боевых испытаниях члены экипажей советских судов проявили мужество, решительность, умение обеспечить сохранность кораблей. Моряки успешно справлялись с боевыми задачами. В рейсе необходимо было обеспечить работу механизмов, непрерывно наблюдать за водой и воздухом, маневрируя, с боем брать каждую милю.

Самоотверженно боролся экипаж парохода «Революционер». Отлично действовал орудийный расчет под командованием третьего механика комсомольца И. А. Наугольного, заряжающего комсомольца кочегара А. В. Туйбова, подносчиков снарядов комсомольцев — кочегара Котлова и матроса Карельского. Расчет Наугольного не давал самолетам приблизиться к судну, рассеивал их боевой порядок. Умело вел огонь пулеметный расчет, которым командовал коммунист матрос И. Е. Суханов и его помощники — секретарь судовой комсомольской организации, кандидат в члены партии машинист А. Н. Семенов и кочегар Серухин. Мужественно держались на корабле женщины — повар А. П. Багаева, ее помощница комсомолка В. Н. Скотникова и буфетчица Т. С. Кожина, которые заряжали магазины и подавали снаряды в кормовой части судна. А. П. Багаева и В. Н. Скотникова в перерывах между атаками успевали приготовить пищу и накормить моряков. Преодолевая с боем каждую милю, 30 мая капитан Ф. Д. Панфилов привел судно в Мурманск³¹.

Более 80 бомб сбросили гитлеровцы на теплоход «Старый большевик», трижды выпускали в него торпеды. Не сходя с мостика, капитан И. И. Афанасьев умело

маневрировал, отводя судно, казалось, от неминуемого попадания. Несмотря на близкие разрывы бомб и сыплющиеся осколки, комендоры и пулеметчики — электрик Н. Никифоренко, механики И. Шлыков, З. Штейнгардт, Н. Лобов и другие непрерывно вели огонь. Буфетчица М. Фуфаева, уборщицы В. Ярыгина, Е. Петрова подносили снаряды, набивали пулеметные ленты, наблюдали за горизонтом. Наиболее трудным оказался шестой день отражения вражеских атак. Во время пятьдесят второго налета немецких бомбардировщиков уйти от прямого попадания не удалось. Одна из бомб ударила в полубак, где стояло зенитное орудие. На боевом посту погибли командир орудия Н. Никифоренко, наводчик П. Карамшанов, подносчики снарядов Г. Кухаржевский, Т. Пискус и Н. Гаврилов³². Под полубаком загорелись снаряды и краска. Теплоход окутался густым дымом.

Опасность пожара увеличивалась тем, что в трюмах судна находились взрывчатые вещества. В этот момент личную храбрость и мужество проявил помощник капитана по политической части К. М. Петровский. С криком: «За мной!» он бросился в дымящийся склад с боеприпасами, увлекая за собой матросов Б. Аказенок и С. Пашинского, боцмана Н. Пилько и радиста В. Митрофанова. Рискуя жизнью, они начали выносить снаряды. Вскоре к ним присоединились другие члены экипажа. А пламя разгоралось, проникало в трюмы. Командир английского корвета предложил команде перейти на борт его корабля, но ни один моряк не пожелал оставить судно. Даже горящий теплоход немцы не оставили в покое. Новые и новые группы самолетов атаковали его. Моряки боролись с пожаром и одновременно вели огонь по вражеским бомбардировщикам. Положение «Старого большевика» командованием эскорта оценивалось как безнадежное, оставаться вблизи горящего, груженого боеприпасами, готового в любую минуту взорваться судна было опасно. Караван ушел вперед. Но моряки не сдавались. Восемь часов они тушили пожар, отражали атаки противника и вышли победителями. Капитан И. И. Афанасьев дал команду увеличить ход и идти к каравану. Когда «Старый большевик» сблизился с караваном, его приветствовали все суда, а в Мурманске ему салютовали боевые корабли³³.



Пожар на теплоходе «Старый большевик», следовавшем в конвое РQ-16
(с картины неизвестного художника).

Президиум Верховного Совета СССР наградила теплоход «Старый большевик» орденом Ленина. «За образцовое выполнение заданий правительства по доставке из-за границы военного снаряжения и проявленные отвагу и героизм при отражении нападения противника в море»³⁴, как говорилось в Указе Президиума Верховного Совета, капитану Ивану Ивановичу Афанасьеву, матросу Борису Ивановичу Аказенку и помощнику капитана по политической части Константину Максимовичу Петровскому было присвоено звание Героя Советского Союза. Почти все члены команды, в том числе радист В. П. Митрофанов, старший помощник капитана С. Н. Троицкий, старший механик Н. И. Пугачев, электромеханик И. С. Киселев, моторист П. М. Гаврилов, матрос С. В. Пашинский, удостоились правительственных наград³⁵.

В день прибытия «Старого большевика» в Мурманск 30 мая 1942 года первый лорд британского адмиралтейства прислал советским морякам и всем морякам каравана поздравления в связи «с самоотверженным подвигом в борьбе... против сил противника, угрожающего с моря и воздуха». Старший морской офицер и командир военного эскорта, сопровождавшего караван, также поздравил экипаж «Старого большевика», отметив его «прекрасную дисциплину, храбрость и решительность, проявленные во время непрерывного боя в течение шести дней»³⁶. (Капитан теплохода «Старый большевик» И. И. Афанасьев и старший механик этого судна Н. И. Пугачев были награждены высшими орденами Великобритании).

Умело и храбро отражали вражеские атаки следовавшие в этом же караване экипажи судов «Чернышевский», «Шорс» и «Аркос». На переходе от Исландии до Мурманска пароход «Аркос» под командованием капитана И. В. Пиир уклонился от 5 торпед и отбил 11 налетов пикировавших на него бомбардировщиков³⁷.

Подвиг экипажа теплохода «Старый большевик», мужество и хладнокровие моряков «Революционера» и других судов, выдержавших первые ожесточенные атаки врага на внешних коммуникациях, явились примером служения своему долгу для всех советских моряков, принимавших участие в этих перевозках.

ТРАГЕДИЯ СЕМНАДЦАТОГО КОНВОЯ

Мужество, самоотверженность советских моряков особенно ярко проявились во время трагедии конвоя PQ-17, которую У. Черчилль назвал «одним из самых печальных эпизодов последней войны».

Охрана каравана была внушительной, его эскортировало соединение из 21 военного корабля под общим командованием капитана третьего ранга Брума, находившегося на миноносце «Кеппел». В некотором отдалении находилась и крупная английская объединенная крейсерская эскадра прикрытия контр-адмирала Гамильтона в составе четырех крейсеров и флотилии эсминцев³⁸. (Выступая на конференции в Исландии перед отправкой конвоя PQ-17, Гамильтон заявил, что в эскорте будет такое количество военных кораблей, какого никогда не было у конвоев, следовавших до этого в Россию. Кроме того, контр-адмирал заверил, что конвой до определенного пункта будет сопровождать командующий объединенными военно-морскими силами в Исландии на линейном крейсере «Ринаун» с американским линкором «Вашингтон» и авианосцы. Все транспорты, вышедшие из Рейкьявика, имели пушки и пулеметы³⁹).

Принимались меры по обеспечению безопасности судов и на подходах к портам назначения. Британское адмиралтейство должно было развернуть для прикрытия конвоя в различных точках девять подводных лодок. Из Полярного готовились выйти в море четыре советских и две английских подводных лодки⁴⁰.

Для усиления военно-воздушных сил Северному военно-морскому флоту на время этой операции передавалось 14 самолетов из резерва Главного командования, оперативно подчинялась вся авиация Карельского фронта, военно-воздушные силы Балтийского флота и истребительная авиация противовоздушной обороны. Всего на аэродромах готовились оказать помощь конвою 211 советских самолетов⁴¹.

27 июня 1942 года конвой PQ-17 в составе 35 транспортов (один транспорт вскоре вернулся в Исландию) и кораблей эскорта вышел из Рейкьявика в Советский Союз. В трюмах и на палубах судов находились сотни танков, самолетов, тысячи тонн другого военного груза.

В составе каравана шло два советских танкера «Азербайджан» и «Донбасс». 1 июля в 12 часов 20 минут караван был обнаружен самолетом-разведчиком противника, вечером того же дня показалась вражеская подводная лодка⁴².

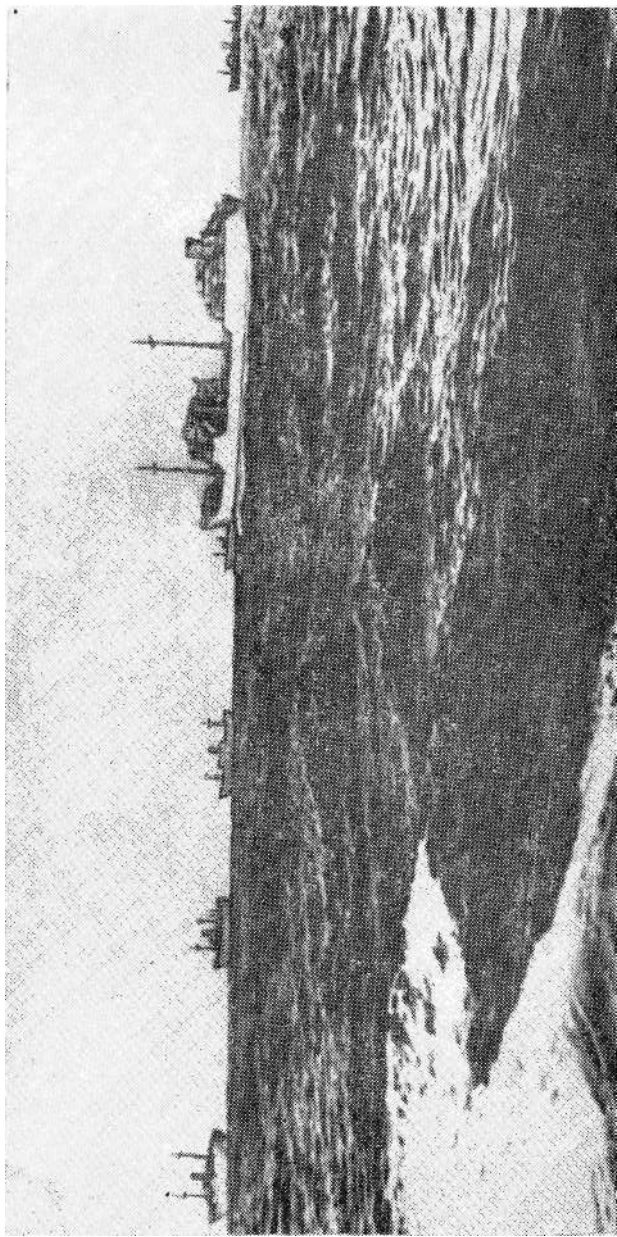
Когда появился первый вражеский самолет, на «Азербайджане» и «Донбассе» установили постоянные боевые вахты у орудий и пулеметов, непрерывно вели наблюдение за воздухом и водой. Между тем, командование конвоя проявляло поразительную беспечность. 2 июля вокруг каравана летали два-четыре самолета. На советских судах объявлялись боевые тревоги, но капитаны не были уверены, что это немецкие самолеты, так как командор не поднимал никаких сигналов. Капитан «Азербайджана», например, считал, что это английские самолеты, охранявшие караван от подводных лодок (такие самолеты в конвое действительно имелись, и капитаны на конференции в Рейкьявике предупредились об этом. Более того, им не разрешалось открывать огонь без сигнала командора). И только в 16 часов 30 минут стало очевидным, что самолеты немецкие: они пытались атаковать левый фланг каравана. Но даже при этой атаке командор не дал сигнала к отражению⁴³.

Самолеты появлялись и 3 июля. И вот наступило 4 июля 1942 года — поистине трагический день в судьбе каравана. Налеты вражеских самолетов начались с самого утра. В 2 часа 36 минут на «Азербайджане» и «Донбассе» объявили боевую тревогу. Атаку самолетов отбили, но одна из бомб попала в американский транспорт «Христофор Ньюпорт», находившийся невдалеке от «Азербайджана». Моряки танкера слышали небольшой взрыв в районе спардека. Судно вышло из колонны и встало лагом, команда спешно спускала шлюпки и покидала его. Когда «Азербайджан» проходил мимо, советские моряки видели следы разрушений на спардеке правого борта и левом крыле мостика. Ни пожара, ни крена или заметного погружения судна в воду не замечалось, оно стояло как невредимое и долго было видно в таком положении. В 3 часа к поврежденному судну по распоряжению командора пошла сопровождавшая конвой подводная лодка № 315. В 3 часа 20 минут раздал-

ся сильный взрыв и судно пошло ко дну⁴⁴. Как вспоминает помполит «Азербайджана» П. А. Борвинченко, экипаж с недоумением, досадой и горечью наблюдал эту картину. Многие тут же заявили, что наши моряки при подобных обстоятельствах не оставили бы судно.

Авиация противника еще несколько раз атаковала караван, но только в 15 часов 20 минут командор впервые объявил общую воздушную тревогу. В 16 часов 45 минут на горизонте появилось восемь самолетов противника, но массированным огнем кораблей эскорта и транспортов атаку удалось отбить. В 17 часов 36 минут появилось сразу 30 немецких торпедоносцев. Во время этой атаки подвергся нападению с кормы танкер «Донбасс». Четко работал расчет кормового орудия в составе командира — второго штурмана М. Р. Кравца, наводчиков матросов первого класса Бутенко и Горлачева и замочного моториста Тищенко. Через некоторое время пулеметный расчет в составе мотористов Хачко и И. И. Кузнецова, матроса первого класса Ерьско и четвертого механика М. Н. Кульбицкого сбил вражеский самолет. Но торпедоносцы продолжали атаковать. Показались следы идущих прямо на судно торпед. Искусным маневром капитан М. И. Павлов уклонил танкер от попадания. Следующая торпеда прошла в метре от судна⁴⁵. Атака снова была отбита. Противник потерял более 10 самолетов, но серьезный урон понес и караван, от него отстало три торпедированных судна, в том числе танкер «Азербайджан».

В 18 часов «Азербайджан» атаковало три торпедоносца, но благодаря умелому маневру капитана судно избежало попадания. Вскоре шесть торпедоносцев зашли справа, один из них выпустил торпеды, раздался взрыв большой силы. Пламя поднялось выше кормовой мачты. Танкер стал ложиться на борт и погружаться⁴⁶. Вся кормовая часть скрылась за массой масла и загоревшегося бункерного дизельного топлива (судно везло льняное масло). Как впоследствии выяснилось, торпеда попала в танки № 15-16 и разорвала соседние танки №№ 13-14, 17-18, 27-28, из которых от вспенившегося масла вырывались клубы пара. Кормовая палуба вздулась, из пробитых бортов вытекало масло и бункерное топливо. Экипаж не растерялся и четко выполнял



Конвой на север России.

приказания капитана. По его распоряжению четвертый механик Васильев и донкерман Черноусов начали перепускать груз и выровняли крен, погружение прекратилось.

Подлинный героизм проявила машинная вахта, которой руководил секретарь судовой партийной организации, второй механик Д. П. Слаута. Даже не бывавшему на морском судне человеку понятно, что должны испытывать люди в момент торпедирования в машинном отделении, в момент, когда судно начинает тонуть, остановилась главная машина, гаснет свет, с грохотом вылетают машинные плиты, сыплются болты и гайки. Но механик Д. П. Слаута и моторист Н. К. Маренков не думали о спасении своей жизни, они остались на посту. Отброшенный взрывом к переборке, Д. П. Слаута быстро поднялся на ноги и начал с ручным фонарем осматривать льяла. Убедившись, что вода не прибывает, приступил к осмотру и прокачке двигателей. Исправив повреждение, доложил старшему механику, что машины могут работать⁴⁷. Быстро и четко выполнял указания механика моторист Н. К. Маренков.

Не менее самоотверженно действовали члены экипажа и на палубе. Второй штурман Ф. А. Турчин быстро выполнил приказание капитана по замеру грузовых танков для определения запаса плавучести. Сержант Волобуев из состава военной команды и после торпедирования продолжал вести огонь по вражеским самолетам. Весь облитый маслом, контуженный взрывной волной, не оставил своего пулемета комсомолец М. К. Ульяниченко. Так стойкость и выдержка экипажа спасли судно. После того, как танкер оправился от торпедирования, был дан ход машинам и судно пошло на сближение с караваном⁴⁸.

Незадолго до этого к «Азербайджану» подходило спасательное судно конвоя, спустившее шлюпки для снятия команды. И когда с мостика сообщили спасателям, что судно брошено не будет, они отнеслись к этому с большим недоверием и потребовали, чтобы это решение подтвердил капитан, что В. Н. Изотов и сделал⁴⁹.

В 21 час, когда экипаж «Азербайджана» отбил очередную атаку самолетов противника и уже стал догонять Караван, случилось непонятное: каравану было приказа-

но рассредоточиться и каждому судну самостоятельно добираться до портов назначения⁶⁶.

Четыре колонны, следовавшие левее корабля командора, пошли влево, примерно курсом на Шпицберген, с ними крейсер противовоздушной обороны и несколько тральщиков с корветами. Курс 45° взяли суда пятой и шестой колонн во главе с судном командора. Седьмая, восьмая и девятая колонны повернули почти на восток, с ними пошел второй крейсер противовоздушной обороны и несколько корветов. Две подводные лодки в сопровождении корвета направились на юго-восток. Охранявшая конвой эскадра в составе четырех крейсеров и пятидесяти эсминцев прошла с правой стороны судов конвоя и стала удаляться на запад. Мимо теплохода «Азербайджан» прошел эсминец, уничтожавший брошенные суда. Капитан «Азербайджана» обратился к командиру эсминца сигналами с просьбой об охране до соединения с конвоем. Всех, стоявших на мостике поразил ответ: «Конвой не будет вновь формироваться, очень сожалею, спасайтесь самостоятельно, советую вам держаться на север, как позволит лед. Всего хорошего вам...»⁵¹.

Оказавшиеся в окружении самолетов и подводных лодок противника, лишённые охранения, рассыпавшиеся в одиночку торговые суда стали легкой добычей фашистов. Судьба каравана была предreshена.

Почему же эскадра бросила караван?

Дело в том, что конвой PQ-17, о выходе которого противник знал заранее, был избран объектом мощного удара объединенными силами группировки германской авиации и подводного флота. Предполагалась, что в операции примут участие крупные корабли, в том числе линкор «Тирпиц». Наиболее опасным для конвоя был район к востоку от о. Медвежий, где корабли противника могли поддерживаться авиацией, действующей с береговых баз. Тем не менее еще до отправления конвоя PQ-17 из Рейкьявика предусматривалось, что в случае, если ему будут угрожать корабли более сильные, чем охрана каравана, то крейсера эскадры Гамильтона должны сопровождать конвой лишь до меридиана 26° (до о. Медвежий), то есть намечалось не усиление, а ослабление сил прикрытия.

Вечером 4 июля командующий эскадрой крейсеров Гамильтон получил от адмиралтейства радиограмму: «Крейсерам на полной скорости отойти на запад». Через несколько минут командованием конвоя была принята радиограмма: «Секретно. Срочно. Ввиду угрозы надводных кораблей конвою рассеяться и следовать в русские порты».

Предполагалось, что, соединившись, британская эскадра и крейсера Гамильтона вступят в боевое соприкосновение с германской эскадрой, но только в непосредственной близости от английских военно-морских баз, а не в открытом море.

Британское командование не знало, вышли германские корабли в море или нет, но боязнь потерять крейсера была настолько велика, что приказ об их отходе на запад адмиралтейство отдало в то время, когда «Тирпиц» и другие корабли немецкой эскадры еще стояли в Альтен-фиорде. Она вышла оттуда лишь на следующий день. Более того, конвой покинули не только крейсера, но и эсминцы, входившие в состав непосредственного эскорта торговых судов. Что касается эскадры, то адмирал Тови и не собирался пересекать меридиан 25°, участие его кораблей в охране конвоя PQ-17 имело скорее символическое, нежели практическое значение.

Британское адмиралтейство бросило торговые суда на произвол судьбы, сознательно обрекая их экипажи и ценные грузы на гибель. Оно заранее предусмотрело отзыв кораблей эскорта от каравана, заранее решило пожертвовать торговыми судами, сотнями моряков и ценными грузами в угоду своим довольно туманным планам.

Совершенно ясно, что непосредственным виновником трагедии конвоя PQ-17 является британское адмиралтейство, которое в то время возглавлял адмирал Дадли Паунд. Его преступный приказ не был простой ошибкой, необдуманным эпизодом.

Адмирал Д. Паунд — крупнейший военачальник Англии, первый лорд адмиралтейства, в течение четырех лет войны возглавлявший комитет начальников штабов, имел совершенно определенную точку зрения в отношении военной помощи Советскому Союзу, считая ее «камнем на шее для британского флота». 18 марта 1942 года он

писал адмиралу Кингу: «Конвои в Россию превращаются в привязанный у нас на шею камень и постоянно приводят к потерям как в крейсерах, так и в эскадренных миноносцах. Все это самая неблагоприятная (подчеркнуто нами. — Ю. К.) задача, при выполнении которой нас на каждом шагу подстерегает опасность»⁵². «Наше адмиралтейство,— пишут английские историки Дж. Батлер и Дж. Гуайер, — крайне болезненно реагировало на все, что касалось этого вопроса (выделение военных кораблей для эскортирования караванов в СССР.— Ю. К.). Первый лорд адмиралтейства считал, что в составе конвоя на этом маршруте он может выделить не более 25 судов...»⁵³.

В начале 1942 года вследствие плохой воздушной разведки и неудовлетворительного взаимодействия ударных морских сил англичан из Бреста через Ла-Манш на соединение с германским флотом в Норвегии прорвались немецкие линкоры «Шарнхорст», «Гнейзенау» и крейсер «Принц Ойген»⁵⁴. Вот как оценивал этот факт Д. Паунд в письме к адмиралу Гармли: «Нам давно следовало позволить немецким кораблям в Бресте вырваться оттуда, и тот факт, что они в настоящее время находятся в Северном море, нисколько не увеличивает, а наоборот уменьшает лежащую на нас ответственность»⁵⁵.

Адмирал, таким образом, считал британское адмиралтейство ответственным за безопасность конвоев, обеспечивающих перевозки из США в Англию, а находясь в Бресте, немецкие корабли угрожали именно этим конвоям. Что же касается возросшей угрозы судоходству в порты СССР, то эта проблема его волновала в значительно меньшей степени.

Дадли Паунд, несмотря на свой высокий пост, все же не решал самостоятельно вопросы «большой стратегии», за его спиной стояли правящие круги государства, интересы которых он выражал. Такой же точки зрения, что и Паунд, в отношении помощи Советскому Союзу придерживался Черчилль. Об этом в частности свидетельствует выдержка из разработанного им лично плана для обсуждения на Вашингтонской конференции в декабре 1941 года. В плане подчеркивалось, что «главным в ведении войны в настоящее время является поражение и потери Гитлера в России... Теперь ему предстоит зима,

полная больших потерь в живой силе и огромных расходах горючего и снаряжения. Ни Великобритания, ни Союзные Штаты не должны принимать никакого участия в этих событиях (подчеркнуто нами. — Ю. К.), за исключением того, что мы обязаны с пунктуальной точностью обеспечить все поставки снабжения, которые мы обещали. Только так мы сможем сохранить свое влияние на Сталина, и только так мы сможем влить усилия русских в общую ткань войны»⁵⁶. Надо бы перестать удивляться цинизму империалистической политики и вероломству лично У. Черчилля, но, нам кажется, нельзя не напомнить об этом еще раз.

Что же касается «пунктуальности в поставках», практического осуществления этого тезиса, то он требует пространных комментариев: поставки срывались из года в год.

Оставшиеся в одиночестве, транспорты гибли один за другим. Потери могли бы быть меньшими, если бы команды иностранных судов оказывали более стойкое огневое сопротивление, боролись бы за живучесть своих судов до последней возможности. Но многие экипажи покидали свои суда преждевременно. Группа моряков погибшего советского парохода «Киев» находилась на голландском пароходе «Паулос Поттер». Этот пароход оказался поблизости от двух английских транспортов, при налете бомбардировщиков один из них был потоплен, а другой поврежден. Наши моряки видели, как члены экипажа поврежденного судна быстро спустили шлюпки и бросили пароход на плаву, не делая ни малейшей попытки спасти его. Когда это судно осталось без команды, немцы двумя налетами его потопили. Преждевременно покинули оставшиеся на плаву корабли экипажи американских судов «Алкоа-Рейнджер», «Христофор Ньюпорт», «Петер Керр», «Вильям Хупер», «Олопана», «Хузиер», «Вашингтон», «Пэнкрафт», британских — «Нэйварино» и «Олдерсдейл», канадского — «Эл-Капитан». Семь британских судов добились и потопили корабли собственного эскорта⁵⁷.

Одно из американских судов — пароход «Уинстон Сэйлем» — добралось до Новой Земли, но вместо того, чтобы следовать в Архангельск, капитан выбросил пароход на отмель у Гусиного Носа. Команда оставила

судно и расположилась в палатках на берегу, забрав с собой питание, одежду и выбросив в море орудийные замки. По указанию уполномоченного Государственного Комитета Обороны адмирала И. Д. Папанина к «Уинстон Сэйлему» был направлен пароход «Диксон». Участвовать в снятии судна с мели американцы отказались. Тогда экипаж «Диксона» приступил к работе самостоятельно. Для выравнивания дифферента было перегружено около 200 тонн груза. Американцы вернулись на борт, но не помогали, а только наблюдали. Тогда капитан О. З. Филатов приказал им поднять пары. Американцы выполнили приказ, судно было снято с мели и привезено в советский порт⁵⁸.

На поведение иностранных моряков в значительной степени влияла политика командования, они были потрясены тем, что эскорт оставил караван, растерялись, а командование не приняло мер для пресечения паники. Но не все английские, американские и другие иностранные моряки поддались растерянности. Так, наш теплоход «Донбасс» 6 июля подобрал в море 51 моряка с погибшего американского парохода «Дэниел Морган». И произошло это в тот момент, когда остановка судна была равносильна смерти, так как вблизи находилась подводная лодка противника. Но разве не дрогнет сердце русского моряка, если он видит гибнущих боевых товарищей. «Донбасс» остановился и подобрал американцев. А через некоторое время — налет бомбардировщиков. Капитан «Даниела Моргана» заявил, что в его команде есть отличные артиллеристы, которые недавно сбили немецкий самолет. Быстро был сформирован американский орудийный расчет, который возглавил лейтенант военно-морского флота США Евгений Вольфсон. Американцы вели огонь из носового орудия по пикирующим бомбардировщикам кучно, держались храбро и хладнокровно. Большое умение в руководстве огнем проявил лейтенант Вольфсон. По прибытии в Архангельск капитан «Донбасса» М. И. Павлов специальным рапортом доложил военно-морскому атташе США в Архангельске о героическом поведении американских моряков и выразил им искреннюю благодарность⁵⁹.

Два советских корабля, отбивая многочисленные атаки самолетов и подводных лодок противника, прибы-

ли в порты назначения. Танкер «Азербайджан» 7 июля встал на якорь в Русской Гавани на Новой Земле, а 10 июля израненный, но покрывший себя славой корабль прибыл в Северодвинск. Танкер «Донбасс» за время перехода от Исландии до Архангельска отбил 13 атак самолетов, подводной лодки, сбил два самолета противника и один повредил. 8 июля судно вошло в Иоканьгскую бухту и в тот же день под охраной советских кораблей прибыло в Архангельск.

Потери 17-го конвоя были огромными. Погибло 24 транспорта из 34, причем 24 после команды «рассыпаться», то есть после ухода кораблей эскорта. Потеряно 430 танков, 210 самолетов и 330 автомашин⁶⁰. Количество потерь судов возросло за счет транспортов, брошенных командой.

Даже командор конвоя PQ-17 Даудинг писал о том, что некоторые транспорты брошены без немедленной необходимости, из-за недостатка решительности... Офицер связи при командоре PQ-17 старший лейтенант Коноплин, находившийся на борту парохода «Эмпайр Тайд», писал в своем донесении: «... совершенно не заинтересованы в спасении корабля (моряки иностранных судов.— Ю. К.), а думают только о спасении собственной жизни. Панически боятся германских самолетов. Имеются случаи оставления командой судна при появлении на горизонте подозрительной точки (парящая чайка)»⁶¹.

Даудинг делает вывод о том, что транспортные суда все же были боеспособными и могли бы отражать атаки, но при определенных условиях. Он пишет: «...транспорты остались довольны, что их не «разбили», и были готовы на большее, но приказ о рассредоточении и уход эскорта в западном направлении в то время, когда самолеты находились в воздухе, а подводные лодки — в море, их смутили» (не слишком ли мягкое выражение? — Ю. К.).

Ссылаясь на конвой PQ-17, У. Черчилль писал И. В. Сталину: «Мы не считаем правильным рисковать нашим флотом метрополии к востоку от острова Медвежий или там, где он может подвергнуться нападению немецких самолетов, базирующихся на побережье... Поэтому с очень большим сожалением мы пришли к заключению, что попытка направить следующий конвой PQ-18

не принесла бы вам пользы и нанесла бы только невозместимый ущерб общему делу»⁶².

Решение о прекращении поставок Советскому Союзу через северные порты было принято в тот момент, когда началась битва на Волге, исход которой, по мнению западных стратегов, решал исход войны на советско-германском фронте.

НАЕДИНЕ С ОКЕАНОМ

После прекращения движения конвоев в северные порты СССР Наркомат морского флота решил направить в Америку несколько судов Северным морским путем.

В начале августа 1942 года из Архангельска в США этим путем отправились суда «Щорс», «Мироныч», «Куйбышев», «Аркос», «Азербайджан», «Двина», «Донбасс», «Чернышевский», «Элна-2», «Комсомолец Арктики»⁶³. Но они смогли дойти только до бухты Амбарчик. Ледовые условия в восточном секторе Арктики оказались настолько тяжелыми, что продвигаться дальше было невозможно даже с помощью ледокола, и суда возвратились в губу Белушью.

Через некоторое время караван рассредоточился и суда, за исключением погибших в Арктике «Куйбышева» и «Щорса», ушли в одиночку без эскорта в Англию через Северную Атлантику с интервалами в один-два дня. Все они, кроме пропавшего без вести танкера «Донбасс» благополучно прибыли по назначению⁶⁴. Несмотря на сложную ледовую обстановку, ряду судов, следовавших из Америки, все же удалось пройти Северным морским путем. Так, в навигацию 1942 года из США доставили грузы в пункты Арктики и пришли в Архангельск суда «Кузнец Лесов», «Волга», «Урицкий», «Ванцетти», «Белоруссия» и «Селенга».

Под влиянием общественного мнения после двухмесячного перерыва поставки возобновились. 7 сентября 1942 года из Исландии в северные порты СССР вышел конвой PQ-18 в составе 40 транспортных судов под охраной 31 боевого корабля, в том числе авианосца, крейсера и 14 эсминцев⁶⁵. Через день его обнаружила вра-

жеская разведка, а с 13 сентября по конвою начались ежедневные комбинированные атаки подводных лодок и самолетов, продолжавшиеся 6 дней. Караван потерял 14 судов, из них 10 от ударов авиации⁶⁶.

В составе этого конвоя было 6 советских судов, в том числе «Петровский», «Тбилиси», «Сталинград», «Декабрист», «Сухона». Пароход «Петровский» вышел из США 25 августа 1942 года. 5 сентября в Атлантике он попал в жестокий шторм силой до 11 баллов. При сильных размахах во время качки (крен достигал 45—47°) крепление ослабло и ящики с самолетами стали двигаться. Крепить груз при таком шторме, придвигающихся тяжелых ящиках было равносильно смерти. Но вся палубная команда по пояс в воде в кромешной темноте приступила к дополнительному креплению груза. Эта работа продолжалась три часа, груз был спасен⁶⁷.

13 сентября в 9 часов утра в 150 милях от Шпицбергена караван атаковало несколько подводных лодок. Было торпедировано два транспорта, в том числе пароход «Сталинград». Около 10 часов появились самолеты противника, а в 16 часов началась первая массированная атака бомбардировщиков и торпедоносцев. Торпедоносцы прорвались через заградительный огонь и обрушились на суда каравана, многие из которых были загружены боеприпасами. Во время этой атаки противник потопил 6 транспортных судов, взорвались они мгновенно. «Жуткая это была картина, — вспоминает капитан парохода «Петровский» Ф. В. Власов, — ураганный огонь, столбы взрыва и пламени, плавающие в воде люди с судов каравана создавали тяжелое впечатление»⁶⁸.

В 24 час 40 минут атака повторилась. Но заградительный огонь кораблей эскорта и транспортных судов оказался настолько сильным, что самолеты не смогли прорваться, несколько из них было сбито, не пострадал ни один транспорт. 14 сентября в 6 часов утра караван атаковали вражеские подводные лодки, потопившие один транспорт. В 13 часов 40 минут — массовая атака самолетов, потоплен еще один транспорт, но несколько самолетов сбито. С 15 до 18 часов — новая воздушная атака, но потерь нет. 16 сентября повторилось нечто подобное случаю с конвоем RQ-17. В этот день, несмотря

на продолжавшиеся атаки самолетов противника, флагман эскорта, находившийся на легком крейсере, поднял сигнал, пожелав судам каравана «счастливого плавания», и в сопровождении всех больших эсминцев, авианосца и корабля противовоздушной обороны отошел от конвоя примерно в точке 73° северной широты и 49° восточной долготы. Эскорт уменьшился на три четверти. До Архангельска оставалось еще несколько ходовых суток.

Караван продолжал идти, отбивая атаки самолетов⁶⁹. 17 сентября его встретили корабли Военно-Морского Флота СССР. Уже следуя под охраной советского эскорта, караван шесть раз подвергался массированным налетам авиации противника. Во время одной из таких атак гибель парохода «Петровский» казалась неизбежной. Прорвавшийся сквозь заградительный огонь бомбардировщик с небольшой высоты пикировал на судно. Умелым маневром капитан Ф. В. Власов уклонил корабль от попадания, бомбы взорвались по корме, засыпав палубу осколками. Несколько минут спустя судно атаковали сразу четыре торпедоносца, но дружный огонь парохода «Петровский» и соседнего транспорта отогнал их⁷⁰.

19 сентября суда каравана прибыли на Северодвинский бар, но и здесь испытания не кончились. Ветер посвежел до 10—11 баллов, заходить в порт было нельзя. 20 сентября вражеские самолеты вновь атаковали суда, но обошлось без потерь. Во время этой атаки ранило семнадцатилетнего кочегара П. Петракова. Он обливался кровью, но остался на посту у пулемета.

«Люди, впервые попавшие в обстановку современного боя,— писал в рейсовом донесении капитан Ф. В. Власов,— с честью выполнили свой долг. Всякий занимался своим делом, одни у пулемета, другие наблюдатели, в машине, у котлов, девушки заряжали магазины автоматов. Сна почти не было»⁷¹.

Геройски держались и моряки других советских судов. Так, капитан парохода «Тбилиси» В. В. Неживой в своем рейсовом донесении отмечал, что с 13 по 18 сентября экипаж принял участие в отражении десяти атак самолетов противника, судно уклонилось от восьми торпед. Особенно отличились пулеметчики: кочегар первого

класса И. Ф. Важничий, кочегар второго класса Ветер, матрос первого класса Тузов, сержант Балихин, артиллеристы: кочегар Меновщиков, командир носового орудия Кречетов, сержант Деменко. 14 сентября в 16 часов 13 минут, когда караван атаковали 20 торпедоносцев, один из них сбили артиллеристы «Тбилиси»⁷².

О капитане В. В. Неживом следует рассказать особо. Он вышел в рейс из Америки в Мурманск вторым, штурманом, а пришел капитаном. Во время перехода судно попало в жестокий шторм. Пять шлюпок из шести были разбиты, трапы поломаны, палубный груз начал двигаться. Группа матросов во главе со старшим штурманом Медвецким стала крепить груз. Люди с трудом удерживались на ногах, старпома Медвецкого сшибло волной, его унесли в лазарет в бессознательном состоянии. Тогда место старпома занял второй штурман В. В. Неживой. Он умел увлечь людей, воодушевить их. И когда во время атаки вражеских самолетов был тяжело ранен капитан Д. И. Сорока, В. В. Неживой принял на себя командование и успешно справился с этой задачей, уклонив судно от шести торпед. Отбив все атаки самолетов противника, экипаж под его командованием благополучно привел судно в порт. Многие моряки «Тбилиси» отзывались о В. В. Неживом как об авторитетном и смелом командире⁷³.

О стойкости и мужестве советских моряков говорит и такой случай. 5 июля 1942 года на пути из Архангельска в Исландию подорвался на mine пароход «Родина». Был сильный шторм. Одну из спущенных на воду шлюпок волной перекинуло через судно, две других опрокинуло. Оставшиеся в живых моряки держались в ледяной воде, ухватившись за обломки, пока их не подобрал английский тральщик. Он привез их в Рейкьявик. Из Исландии моряки возвращались в Архангельск на пароходе «Сталинград», следовавшем в конвое PQ-18. 13 сентября это судно было торпедировано, людей спас пароход «Сухона», который вскоре также погиб, но членам экипажа «Родина» удалось спастись и на этот раз. После прибытия в Архангельск они вскоре вновь вышли в море⁷⁴. Среди дважды тонувших и вновь отправившихся в плавание моряков была комсомолка Катя Бушueva.

После конвоя PQ-18 британское командование опять прекратило поставки. Управление Северного морского пароходства внесло в Наркомат морского флота предложение о направлении в заграничное плавание группы судов (в основном каботажных) без эскорта.

Руководство пароходства преследовало при этом следующие цели: увеличить объем экспортно-импортных перевозок, вооружить каботажные суда за границей и таким образом создать благоприятные условия для плавания их на внутренних коммуникациях в навигацию 1943 года, отремонтировать суда на заграничных базах, так как судоремонтные базы Северного бассейна были сильно загружены ремонтом военных кораблей, ледоколов и спецзаказами. А многим судам каботажного плавания требовался ремонт. Докладная записка по этому вопросу на имя заместителя наркома морского флота А. А. Афанасьева была подана 27 сентября 1942 года. Он ее одобрил и направил соответствующую докладную на имя заместителя Председателя Совнаркома СССР А. И. Микояна. План был одобрен и утвержден А. И. Микояном 9 ноября, а 20 ноября последовало распоряжение Государственного Комитета Обороны об отправлении из Архангельска и Мурманска в заграничное плавание 27 судов⁷⁵.

Подготовка судов в автономное заграничное плавание была сопряжена с большими трудностями, особенно в Архангельске. Государственный Комитет Обороны обязал Северное пароходство отправить эти транспорты до 16 декабря. Но суда, работавшие в Арктике, запоздали с приходом в Архангельск на семь-восемь суток. Кроме того, «Сакко», «Урицкий» и «Революционер» требовали обязательного ремонта. Первые два получили повреждения при плавании в тяжелых ледовых условиях, а пароход «Революционер» в бою с немецким рейдером «Адмирал Шеер». На восьми судах («Ветлуга», «Обь», «Алдан», «Сакко», «Кара», «Мста», «Кузбасс» и «Шилка») необходимо было установить вооружение. Четвертая часть состава экипажей подлежала замене, суда требовалось снабдить продовольствием, материалами, одеждой, навигационными пособиями, боеприпасами. Большинство командного состава этих судов не имело опыта заграничных плаваний в условиях военного времени⁷⁶.

В Архангельском порту с акваторией в 25—30 километров из-за тяжелых ледовых условий суда не могли продвигаться без ледоколов. И работы по перестановке судов к лесозаводам начались лишь в начале декабря с приходом с моря ледоколов «Ленин» и «Красин». Самый минимальный, необходимый для перехода до Англии ремонт кораблей производился на архангельском заводе «Красная кузница» в процессе их погрузки без постановки в затон. Вооружение на судах устанавливали также во время грузовых операций и бункеровки.

Несмотря на все эти трудности, транспорты были подготовлены к выходу в море. Из Архангельска и Мурманска в Англию и США отправилось 26 судов, среди них «Кузбасс», «Урицкий», «Белоруссия», «Ванцетти», «Красный партизан», «Кара», «Ветлуга», «Мста», «Садко», «Красное знамя», «Осмуссаар», «Л. Красин», «Обь», «Сорока», «Уфа», «Лена», «Шексна», «Шилка», «Охта» и «Алдан»⁷⁷. Они выходили из портов с интервалами в один-три дня. Тогда это называли: «Выходить в море по капле».

Суда шли в одиночку, без охранения, обратно на Северный бассейн ни одно из них не вернулось. Пароходы «Уфа» и «Красный партизан» пропали без вести, а остальные, совершив впоследствии кругосветное плавание на Дальний Восток через Панамский канал, были оставлены на Тихоокеанском бассейне⁷⁸.

Условия перехода, особенно до Исландии, были сложными. Под покровом полярной ночи корабли форсированным ходом, соблюдая светомаскировку, без связи по радио двигались по своим курсам. Единственным их охранением было несколько тральщиков, расставленных на пути на случай спасения команд. Экипажи судов находились в постоянной боевой готовности. Капитан парохода «Сорока» И. А. Пономарев вспоминает: «На 4 сутки плавания подошли к наиболее опасному району — острову Медвежий. Здесь скорее всего можно было ожидать появления вражеских военных кораблей. Рваная низкая облачность, лунный свет освещал морскую поверхность впереди нас через окна в облаках. Судно находилось в тени. Наблюдающие были на высоте, военный корабль был вовремя обнаружен.

Эсминец, как нам удалось определить, шел параллельным курсом, и, не заметив нас, проскочил мимо. Опасность миновала. Судно настиг шторм силою до 8 баллов. Скорость хода упала до 3—4 миль. Вся команда была поднята на ноги. Несколько дней, не утихая ни на минуту, продолжался шторм. Однако люди находили в себе достаточно сил для спасения корабля»⁷⁹.

«Сорока» была загружена апатитом, не имела палубного груза, но некоторые суда шли с лесом. Шторм в декабре для судна, груженного лесом, часть которого находится на палубе, представляет смертельную опасность. Вода, обрушившаяся на палубный груз, не уходит полностью обратно. Груз, расположенные на палубе механизмы покрываются коркой льда, которая растет с каждой минутой, превращаясь в многотонную ледяную тлыбу. Судно теряет остойчивость, запас плавучести, приближается критический момент, когда оно не может выдержать этой дополнительной тяжести и переворачивается или камнем идет ко дну. В обычных условиях у экипажа есть шанс на спасение: судно, заходит в ближайший пункт — убежище или радист дает SOS, и к аварийному кораблю устремляются находящиеся поблизости суда.

У судов, следовавших в одиночку, этого шанса не было. SOS неизбежно привлек бы внимание вражеских кораблей, что означало верную гибель. Орудя только ломami и топорами, выбиваясь из сил, экипажи окалывали лед. И победили стихию.

С октября 1942 года одиночные плавания стали совершаться от Исландии в северные порты СССР. Расчет строился на использовании безлунного периода с 28 октября по 8 ноября. Первые два судна вышли из Рейкьявика в Архангельск 29 октября, до 2 ноября в том же направлении попарно вышли еще восемь судов. Интервалы между парами составляли примерно 200 миль. Несколько судов погибло. Пароход «Декабрист» был торпедирован 4 ноября в Баренцевом море близ острова Надежды. В течение 6 часов экипаж боролся за спасение судна, но усилия были тщетны. Из 80 моряков только 19 добрались до необитаемого острова Надежды, но 16 из них погибли от холода, голода и болезней. В живых остались лишь капитан С. П. Бе-

лов, судовой медик Н. Наталич и матрос В. Н. Бородин⁸⁰.

Один из последних одиночных рейсов совершило в 1943 году судно под командованием капитана Б.М. Хирхасова⁸¹. После выхода из шотландской бухты Лох-Ю. экипаж получил приказ следовать самостоятельно в Рейкьявик и оттуда в Мурманск. 9 февраля судно вышло из Рейкьявика и вскоре попало в жестокий шторм силой 9—11 баллов. При температуре минус 11° началось быстрое обледенение. К утру 17 февраля на палубе и в носовой части судна выросли глыбы льда весом более 100 тонн. Работавшая в течение всего дня команда сумела сколоть лед и ликвидировать опасность.

Постепенно ветер стих, открылась хорошая видимость, но это было уже в зоне досягаемости авиации противника. В тот же день в Баренцевом море самолет Ю-88 атаковал судно. Бомбы упали в 20 метрах от парохода. Через некоторое время судно было вновь атаковано двумя самолетами, на мостик и палубу обрушился пулеметный огонь. Но команда продолжала вести огонь по противнику. В результате нескольких попаданий загорелись моторы одного из самолетов, и он, не набирая высоты, упал в море. Атаки второго самолета, благодаря сильному заградительному огню и искусному маневрированию, оказались безрезультатными. Капитан благополучно привел судно в Мурманск⁸².

В автономном или одиночном плавании наибольшим был удельный вес советских судов. С октября 1942 по февраль 1943 года из Англии в наши порты вышло 10 иностранных и 4 советских транспорта (из них благополучно прибыли 5 союзных и 3 советских), одно из судов («Чумлей») село на камни у Шпицбергена и одно («Джон Латроб») возвратилось в Исландию. В тот же период из наших портов вышло 27 советских транспортов и 3 союзных. Благополучно прибыли к месту назначения 28 судов (26 советских и 3 союзных). Всего таким образом погибло 8 судов из 44, процент потерь оказался не больше, чем при плавании в конвоях⁸³. Однако из этого не следует, что одиночное плавание более безопасно. Здесь играл роль элемент случайности и неожиданности. И как только противник обнаружил переходы одиночных транспортов, а также

в связи с наступлением в феврале 1943 года полярного дня автономное плавание судов прекратилось.

Потери в транспортах во вторую военную навигацию резко возросли. Если в 1941 году все суда благополучно прошли по северным внешним трассам, то в 1942 году из 368 судов, следовавших в союзных конвоях в северные порты СССР и обратно, погибло 62 транспортных судна и 15 «кораблей эскорта. С января 1942 по март 1943 года на северных внешних трассах погибло 67 транспортов⁸⁴, в том числе 12 советских — «Киев», «Кузнец Лесов», «Родина», «Ашхабад», «Циолковский», «Ижора», «Декабрист», «Сталинград», «Донбасс», «Сухона», «Уфа» и «Красный партизан»⁸⁵.

Между тем, западные историки совершенно игнорируют участие советского транспортного флота в экспортно-импортных перевозках. Ни в одной из знакомых нам работ иностранных авторов об этом участии даже не упоминается. Более того, Дж. Батлер и Дж. Гуайер указывают, что для перевозок вооружения в СССР Англия и США «предоставляли весь (подчеркнуто нами. — Ю. К.) необходимый транспорт»⁸⁶. Это неверно, советский транспортный флот занимал значительное место в экспортно-импортных перевозках как по северным, так и по тихоокеанским внешним трассам. В 1942 году в составе северных союзных конвоев плавало 62 советских транспорта, кроме того 31 советское судно совершило рейсы в одиночку, без охранения. В навигацию 1942 года по северным внешним трассам прошло 412 судов (319 иностранных и 93 советских)⁸⁷, удельный вес советского флота (по количеству судов) в экспортно-импортных перевозках составил 22,6%.

В последующие годы Северный транспортный флот почти не участвовал в экспортно-импортных перевозках по северным внешним трассам, но отдельные его суда плавали на коммуникациях между портами США и Дальнего Востока. Что же касается флота Дальневосточного пароходства, то он и в 1943, и в 1944 и 1945 годах принимал активное участие в доставке импортных грузов из США во Владивосток. Так, в 1943 году суда этого пароходства доставили в СССР 1800 тысяч тонн, а в 1944 году — 2600 тысяч тонн импортных грузов⁸⁸.

В связи с недостатком тоннажа доля участия советского флота в экспортно-импортных перевозках по северным внешним коммуникациям была меньше, чем флота союзников, однако это ни в коей мере не умаляет вклада, который внесли моряки советского торгового флота в дело помощи Красной Армии в период наиболее ожесточенной борьбы на море и на советско-германском фронте.

ПРОВАЛ ОПЕРАЦИИ «ВУНДЕРЛАНД»

В 1942 году ледоход на реке Северной Двине у Архангельска начался 10 мая, а через две недели рейсами по Онежской линии открылась навигация в Белом море.

Характер каботажных перевозок в 1942 году по сравнению с первой военной навигацией несколько изменился. Значительная часть военных и особенно народнохозяйственных грузов стала транспортироваться по железной дороге. Так, почти полностью прекратились перевозки войск морем в Кемь и Кандалакшу в связи с постройкой железнодорожной линии Обозерская—Сорокская, соединившей Северную и Кировскую дороги. Прекратилась эвакуация населения из Прифронтовой зоны, сократился грузопоток строительных грузов на остров Вайгач и другие пункты Крайнего Севера. Если в 1941 году хлебные и другие продовольственные грузы для нужд Коми АССР и южных районов Ненецкого национального округа доставлялись морским путем с перевалкой в Нарьян-Маре, то теперь грузы в указанные районы стали завозиться по Печорской железнодорожной магистрали до станции Кожва.

В связи с изменившимся характером военных действий на море и активизацией военно-морских сил противника в юго-восточной части Баренцева моря и к востоку от Новоземельских проливов военно-морские базы Северного флота выдвинулись на Колгуев, в Югорский Шар, Новую Землю и в Карское море. Это предопределило в основном восточное, а не западное, как было в 1941 году, направление перевозок для нужд фронта. По Северному морскому пути непрерывно шли суда с Дальнего Востока на Европейский Север и

обратно. Ледокольные пароходы Архангельского арктического пароходства и арендуемые им суда снабжали полярные станции, доставляли смену их персоналу, выполняли другие, необходимые для нормальной деятельности этой важной судоходной магистрали операции.

Генеральные грузы, главным образом продовольствие, транспортировались в бассейнах Белого и Баренцева морей в основном по линиям Архангельск—Нарьян-Мар, Архангельск—Онега, Архангельск—Мезень, Архангельск—Канино-Чешская линия, а также и за пределы Баренцева моря по линиям Архангельск—Амдерма, Архангельск—Дудинка и Кандалакша—Дудинка. Резко возросли перевозки морем угля, а также леса, что позволило высвободить большое количество железнодорожных вагонов. Значительное место в работе транспортного флота на каботажных линиях занимала перевозка руды из Тикси и Амдермы.

В Белом море суда, за исключением особых случаев, плавали без конвоя. В период же подхода судов заграничного плавания, удары по которым противник наносил и в Беломорском бассейне, движение каботажных судов временно прекращалось. На выход транспортов в море и даже на передвижение в пределах акватории Архангельского порта так же, как и в 1941 году, требовалось разрешение («добро») военного командования. За пределами Белого моря, севернее о. Моржовец, суда плавали в составе конвоев под эскортом военных кораблей. В Арктике, особенно во льдах, допускалось движение судов без эскорта.

Благодаря улучшившейся разведке, каботажные суда получали более обстоятельную информацию об оперативной обстановке на театре военно-морских действий. Кроме того, каждому капитану вручалось рейсовое предписание, где указывалось, что надо делать в случае угрозы нападения самолетов или подводных лодок противника. С капитанами судов, включавшихся в состав отечественных конвоев, проводились конференции у начальников конвойного отдела штаба Беломорской военной флотилии. Сведения о курсах следования, порядке радиосвязи и прочие указания, связанные с арктическим плаванием, они получали в Архангельском арктическом пароходстве. Никакой связи с судами с момен-

та выхода из порта и до прихода в порт назначения управления пароходств не имели, а поэтому не было возможности дать какие-либо указания капитанам в пути следования. В исключительных случаях указания судам давались через военно-морское командование.

До июля 1942 года плавание по внутренним коммуникациям проходило относительно спокойно. Но в июле и августе, когда движение союзных конвоев прекратилось и наступил разгар каботажной навигации, обстановка резко изменилась.

Германские подводные лодки и самолеты, преследовавшие брошенные по приказу британского адмиралтейства транспорты из конвоя PQ-17, подошли к якорным стоянкам и бухтам западного берега Новой Земли.. Летом противник начал в районе Новой Земли систематические боевые действия, оценив важное оперативное значение этого района. Прекращение движения союзных конвоев дало противнику возможность переключить значительную часть сосредоточенных в Северной Норвегии военно-морских сил, и прежде всего подводных лодок, на борьбу с нашим внутренним судоходством.

Но еще до прекращения движения союзных конвоев противник активизировал действия своей авиации, нанося удары по прибрежным коммуникациям и местам разгрузки судов.

Так, 17 июня пароход «Крестьянин», следовавший из Архангельска в Иоканьгу, в районе м. Святой Нос атаковало 15 вражеских бомбардировщиков. Самолетам удалось прорваться сквозь заградительный огонь кораблей эскорта и сбросить бомбы в непосредственной близости от парохода, одновременно они «поливали» палубы кораблей пулеметным огнем. 18 июня, когда пароход «Крестьянин» уже стоял под выгрузкой, его вновь атаковало восемь самолетов противника. Бомбы упали рядом, судну были нанесены повреждения, но атаку моряки отбили, и грузовые операции продолжались. Весь экипаж проявил мужество и хладнокровие, особенно отличились старший механик Крыков, второй механик Близнин, старший машинист Смирнов, кочегары Канев, Висиндорф, Барабкин, матросы Багров, Лебедев, Дмитриев и буфетчица Лебедева⁸⁹.

Под непрерывной бомбежкой производились и грузовые операции на пароходе «Мироныч», стоявшем у м. Мишуков близ Мурманска с 17 по 21 июля. Убедившись, что выгрузка затягивается, члены экипажа парохода старший механик Иванов, второй штурман Гладкий, боцман Карпов, плотник Мельников, матрос Голованов, машинист Петровский, кочегары Патракеев, Славута, Кудрин и другие встали за грузовые лебедки. При налетах авиации моряки быстро рассредотачивались, а затем вновь принимались за дело. Выгрузка была быстро завершена⁹⁰.

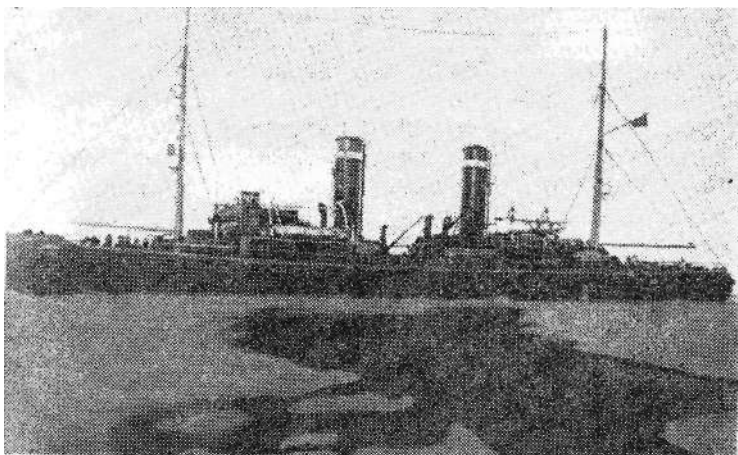
Вскоре северный транспортный флот понес первые во второй навигации потери на внутренних коммуникациях.

10 июля пароход «Вишера», следовавший из Ваенги (Кольский залив) в Архангельск под эскортом двух военных кораблей, был атакован на траверзе маяка Нокуев четырьмя вражескими самолетами.

Первая пара бомбардировщиков спикировала на пароход и сбросила восемь бомб, упавших в пяти-семи метрах от кормы. Пулеметчика Федотова отбросило взрывной волной. Вторая пара самолетов добилась попадания, бомбы разорвались на палубе и у люков, упала фор-стенга, вырвало часть правого борта и снесло верхний мостик, судно стало погружаться носом в воду. Убедившись, что спасти пароход невозможно, капитан М. С. Хабаров приказал команде оставить его. Экипаж четко выполнял приказания капитана и его помощников. После бомбового удара судно продержалось на воде всего четыре-пять минут, но команда успела потушить котлы, спустить две шлюпки, погрузить в них пулеметы и боезапас, судовые документы. Во время вражеской атаки погибли старшина комендоров В. В. Денисов, третий механик А. П. Максимов, боцман Г. Я. Венедиктов и кочегар А. А. Кумбышев⁹¹.

В конце июля началась арктическая навигация. 25 июля пришел первый пароход в Амдерму. На следующий день на о. Диксон прибыл караван в составе ледокольных пароходов «А. Сибиряков», «Г. Седов», «Таймыр» и транспортного судна «Сакко», а восемь дней спустя сюда же под усиленным эскортом военных кораблей пришли линейные ледоколы «Ленин», «И. Ста-

лин», «Красин» и ледокольный пароход «Монткальм»⁹². На трассе Северного морского пути стало оживленно. Уже 8 августа ледокол «И. Сталин» вышел на восток и работал в восточном секторе Арктики до 2 ноября на проводке судов. Приступили к проводке караванов и отдельных транспортных судов другие, ледоколы. Иногда лед был настолько тяжелым, что пройти не удавалось. Так, караван в составе пароходов «Комсомолец Арктики», «Шорс», «Донбасс», «Азербайджан», «Чернышевский», «Двина», «Элна-2», «Моссовет» и «Сакко» шел в августе на восток. Почти до самой бухты Амбарчик ему прокладывали путь ледоколы «Ленин» и «Красин», но дальше они не смогли пробраться⁹³.



Ледокол «Ленин» в Карском море.

Ледовая обстановка, при которой транспортные суда могли бы продвигаться без ледоколов, в начале навигации 1942 года наблюдалась редко. Большею частью самостоятельно работали во льдах лишь ледокольные пароходы «Г. Седов», «А. Сибиряков» и «Таймыр».

С оживлением движения на судоходных трассах Северного морского пути противник направил сюда свои

военно-морские силы. Боевые действия начала подводная лодка «И-601», появившаяся 27 июля у юго-западного побережья Новой Земли.

В 1942 г. немцы оборудовали в проливе Кембридж (бухта Нагурского на Земле Франца-Иосифа), в 120 км от бухты Тихой, тайную базу для подводных лодок, которая существовала до 1945 года. Немецкие подводные лодки заряжали здесь аккумуляторы, получали разведывательные данные. Кроме того, в 25 километрах к югу от м. Желания подводные лодки противника отсиживались⁹⁴.

Проникновение вражеских подводных лодок в Карское море очень осложнило судоходство в Арктике.

Следует сказать, что в первые два года войны Северный флот не мог обеспечить достаточно надежное охранение транспортных судов на внутренних коммуникациях. До 1943 года транспортные суда охранялись сторожевыми кораблями и тральщиками, переоборудованными из рыбопромысловых траулеров, мотоботов и дрейфтерботов, то есть наскоро переоборудованными и слабо вооруженными судами гражданских ведомств. Миносцы для эскорта использовались крайне редко и только для охраны судов с особо ценными грузами. Это позволило противнику добиться некоторых успехов. 1 августа 1942 года вражеская подводная лодка потопила в районе губы Белушьей (Новая Земля) пароход «Крестьянин». 17 августа в 7 часов утра одна из подводных лодок обстреляла у о. Матвеев следовавший без охраны караван судов. Буксир «Комилес» и две баржи были потоплены. Второй буксир выбросился на берег в южной части острова⁹⁵. Подводные лодки стали нападать в надводном положении и на береговые базы. Так, 25 августа подводная лодка «И-255» атаковала радиостанцию на м. Желания и сожгла ее, другая «И-251» уничтожила радиостанцию на о. Уединения в центре Карского моря. Одновременно авиация противника совершала налеты на внутренние конвои в Белом и Баренцевом морях, бомбила конечные пункты арктических коммуникаций — Архангельск и Северодвинск.

По трассе северного морского пути постоянно двигались караваны судов. В середине июля 1942 года с

Дальнего Востока на Север направилась советская экспедиция особого назначения (ЭОН-18). Она предусматривала перегон из Владивостока в Полярное для усиления Северного военно-морского флота лидера «Баку» и миноносцев «Разумный», «Разъяренный» и «Ревностный». Командиром экспедиции был капитан первого ранга В. Н. Обухов, начальником штаба — капитан второго ранга Л. И. Бекренев. Проводку осуществляли ледоколы «А. Микоян» (капитан Ю. К. Хлебников) и «И. Сталин» (капитан В. И. Воронин). Руководил операциями Герой Советского Союза, заместитель начальника Главсевморпути М. П. Белоусов. «Ревностный» вскоре вернулся во Владивосток, остальным кораблям предстояло пройти в исключительно сложных условиях свыше 7000 миль. Одновременно с ЭОН-18 на запад продвигался крупный конвой советских торговых судов. У бухты Провидения корабли экспедиции и конвоя встретились и шли дальше вместе.

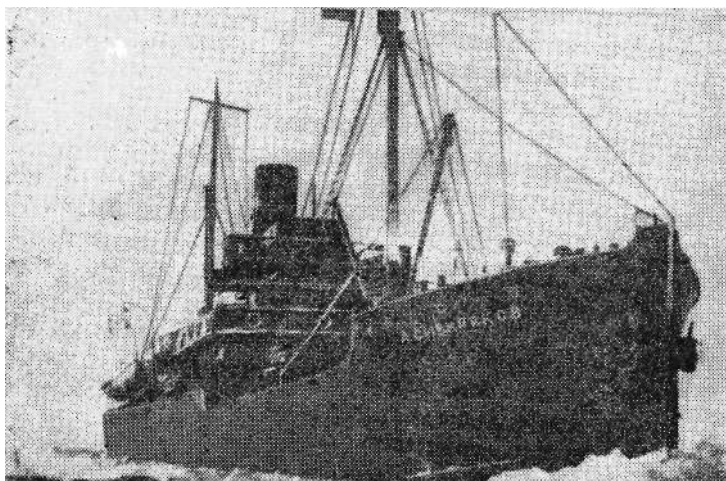
После того, как конвой прошел Берингов пролив, разведка японского флота сообщила немецкому командованию, что «советский конвой в составе 4 ледоколов и 19 грузовых судов 1 августа 1942 года прошел через Берингов пролив в северном направлении»⁹⁶. Можно предполагать, что немецкому командованию было известно и об ЭОН-18, так как во время прохода через Первый Курильский пролив ее корабли повстречались с японскими эсминцами. Однако данных о том, что японская разведка сообщила об этом своим союзникам, нет.

Германское военно-морское командование давно намечало послать в Карское море два тяжелых крейсера «Адмирал Шеер» и «Лютцов» (каждый из них имел 14 крупнокалиберных орудий). Им ставилась задача уничтожать караваны судов, нападая преимущественно на конвои, следующие с Дальнего Востока. Большое значение придавалось уничтожению ледоколов, так как без них нормальное судоходство в Арктике было невозможно. Намечался обстрел портов Амдерма и Диксон.

Две подводные лодки должны были обеспечить рейдеры разведывательными данными о ледовой и оперативной обстановке в Карском море. Четирем другим подводным лодкам, крейсировавшим западнее Новой

Земли, ставилась задача прикрывать район операции со стороны Баренцева моря. Операция получила условное название «Вундерланд» (страна чудес). Вследствие повреждения крейсера «Лютцов» в операции принял участие только тяжелый крейсер «Адмирал Шеер».

15 августа этот крейсер вышел из военно-морской базы в Нарвике под эскортом четырех эсминцев, которые сопровождали его до о. Медвежий. Дальнейший путь он продолжал самостоятельно. Дойдя до архипелага Норденшельда, рейдер лег в дрейф и несколько дней вел здесь радиоразведку. Около полудня 25 августа с борта рейдера заметили ледокольный пароход «А. Сибиряков», следовавший на Северную Землю с персоналом и оборудованием для новой полярной станции⁹⁷. Подняв на стеньге американский флаг, командир крейсера Меендсен-Болькен потребовал, чтобы ледокольный пароход подошел к нему ближе. Однако капитан А. А. Качарава не поддался этой уловке. Он немедленно передал в порт Диксон радиограмму о том, что видит неизвестный крейсер, а вслед за ней другую: «Военный корабль поднял американский флаг, гонится



Ледокольный пароход «А. Сибиряков» в Карском море.

за нами». Заглушая радиоволну, на которой работал «А. Сибиряков», «Адмирал Шеер», пользуясь визуальными средствами связи, требовал сообщить, есть ли поблизости конвой, а также ледовую обстановку.

Видя, что советское судно не выполняет его распоряжений, крейсер в 12 часов 02 минуты с дистанции 64 кабельтовых открыл огонь. Несмотря на большое неравенство, ледокольный пароход открыл ответный огонь из трех 76-миллиметровых орудий. Капитан А. А. Качарава рассчитывал задержать рейдер насколько это удастся, чтобы дать возможность нашему конвою войти во льды моря Лаптевых, а одиночным судам укрыться в убежищах. Вторым залпом «Адмирал Шеер» достиг прямого попадания: в «А. Сибирякова» попало четыре 11-дюймовых снаряда. Пароход охватил пожар, но экипаж продолжал вести огонь по противнику, пока не вышли из строя орудия. Радист Шершавин послал в эфир последнюю радиogramму: «Помполит приказал покинуть судно. Горим, прощайте. 14 часов 05 минут». Капитан был тяжело ранен и потерял сознание. Старший механик Н. Г. Бочурко открыл кингстоны, чтобы враг не смог захватить судно и воспользоваться документами. Из 104 членов экипажа и пассажиров в живых осталось 19, 18 были взяты в плен, одному, кочегару П. И. Вавилову, чудом удалось добраться на обломках до необитаемого острова Белуха, где он прожил в одиночестве 34 дня, пока его не обнаружили⁹⁸.

Радиogramма капитана А. А. Качаравы о встрече с немецким рейдером была получена в штабе ледовых операций западного сектора Арктики. Начальник штаба А. И. Минеев немедленно известил об этом все находившиеся в море советские суда, что позволило капитанам заблаговременно принять нужные меры и уклониться от встречи с рейдером. Следовавший с Дальнего Востока караван замедлил свой путь, а караван в составе судов «Комсомолец Арктики», «Шорс», «Донбасс», «Азербайджан», «Чернышевский», «Двина», «Элна-2», «Моссовет» и «Сакко», стоявший к востоку от места боя, под проводкой ледоколов «Ленин» и «Красин» снялся с места стоянки и форсированным ходом пошел на восток. Ледокольный пароход «Таймыр», следовав-

ший из Дудинки к о. Диксон, укрылся в устье р. Енисей⁹⁹.

Мужеству членов экипажа «А. Сибирякова» отдали должное даже враги. Немецкий адмирал Фридрих Руге писал по поводу этого боя: «Шеер» потопил мужественно и искусно сопротивлявшийся большой ледокол...»¹⁰⁰. Ф. Руге допустил только по меньшей мере «неточность», так как «А. Сибиряков» был не большим ледоколом, а маленьким пароходом водоизмещением всего 1383 тонны.

Расправившись с «А. Сибиряковым», рейдер направился к порту Диксон. Рассчитывая, что гарнизон состоит примерно из 60 человек, командир крейсера решил обстрелять порт, высадить десант, захватить документы о позициях судов в арктическом бассейне и разрушить портовые сооружения.

В 1 час 37 минут 27 августа «Адмирал Шеер» подошел самым малым ходом к внутренней гавани порта Диксон. Его здесь уже ждали. Получив радиограмму с «А. Сибирякова», руководство морских арктических операций западного сектора Арктики сделало все возможное, чтобы подготовить отпор врагу. Силы были неравными. На крейсере находилось шесть 280-миллиметровых, восемь 150-миллиметровых орудий и большое количество зенитных пушек и пулеметов. Дальность стрельбы орудий главного калибра превышала 36 км. Экипаж состоял из 926 человек. В это время в порту находилось три судна: ледокольный пароход «Дежнев» (командир А. С. Гидулянов), переоборудованный в сторожевой корабль (СКР-19), пароход «Революционер» (капитан Ф. Д. Панфилов) с грузом леса в трюмах и пароход «Кара» (капитан Г. Р. Мирошниченко), загруженный взрывчаткой. Крейсер подошел к проливу Вега, встал на внешний рейд бухты Диксон, развернул орудия в сторону порта и начал обстрел из орудий крупного калибра его береговых сооружений и стоявших на рейде судов¹⁰¹.

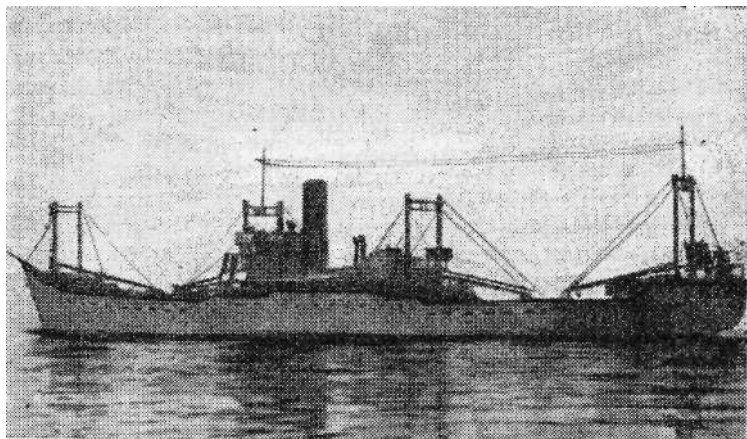
Суда и береговая батарея под командованием лейтенанта Н. М. Корнякова ответили огнем. Геройски держался экипаж парохода «Дежнев», которым во время боя командовал старший помощник командира С. А. Кротов. Судно получило несколько пробоин в корпусе. Когда положение корабля стало угрожающим,

он, продолжая стрелять, под дымовой завесой, укрываясь в Самолетной бухте. Семь членов экипажа было убито и 21 ранен¹⁰². На пароходе «Революционер» загорелись верхние деревянные надстройки, но команда быстро ликвидировала пожар и, не переставая, вела огонь по противнику. Рискуя взлететь на воздух, так как трюмы были полны взрывчатки, экипаж парохода «Кара» тоже вступил в бой.

Огонь с кораблей и береговой батареи привел фашистов в замешательство. Они не ожидали такого отпора. План высадки десанта был сорван. Получив три прямых попадания, крейсер развернулся и ушел на север. Бой продолжался в общей сложности около двух часов¹⁰³. Немецкий «карманный линкор»¹⁰⁴ не сумел разгромить порт и полярную станцию с мощным радиоцентром, не потопил суда, хотя выпустил по ним до ста снарядов крупного калибра.

Пароход «Революционер» имел большие повреждения. Артиллерийскими снарядами был пробит фальшборт, повреждены почти все навигационные приборы, разбиты штурманская и рулевая рубки, вышло из строя рулевое управление. После окончания боя судно получило приказ следовать в Архангельск на ремонт. Но, взвесив свои возможности, экипаж решил с помощью береговых организаций исправить повреждения на месте и продолжить рейс. Моряки сделали временную рулевую рубку на корме, так как управлять судном с мостика было невозможно, отремонтировали часть палубы и механизмов. Судно вошло в бухту Кожевникова. Здесь экипаж получил приказ Наркома морского флота П. П. Ширшова, в котором говорилось:

«Объявляю благодарность командованию и всему составу экипажа парохода «Революционер» за выполнение задания в опасных и трудных условиях и проявленное при этом мужество». Капитан Ф. Д. Панфилов, второй механик В. В. Карпов, второй штурман Загорулько, третий механик Егоров, старший механик В. Л. Макарьин и боцман Суханов были награждены значком «Почетному работнику морского флота», машинист А. Н. Семенов, матрос Н. В. Овечкин и ряд других членов экипажа получили Почетные грамоты Наркомата морского флота¹⁰⁵.



Пароход «Революционер» у острова Диксон.

Оценивая бой советских полярников с немецким рейдером, командующий Северным флотом вице-адмирал А. Г. Головкин писал: «Преклоняюсь перед мужеством и героизмом полярников, экипажа и персонала научной станции на борту «Сибирякова», экипажей «Дежнева» и «Революционера», артиллеристов и портовиков Диксона, все они выполнили свой долг советских патриотов. Отпор, который они дали фашистскому рейдеру, сорвал планы гитлеровцев»¹⁰⁶.

Что касается ЭОН-18, то ее корабли к моменту ухода рейдера с Диксона находились далеко в тяжелых льдах в районе о. Врангеля. Можно с полным основанием предполагать, что после отпора, полученного крейсерами от плохо вооруженных транспортных судов, встреча с боевыми кораблями вряд ли была желательна для Меендсена-Болькена.

Таким образом, операция «Вундерланд» провалилась. Германскому военно-морскому командованию не удалось добиться в арктических водах успеха, на который оно рассчитывало, не удалось не только парализовать судоходство на трассе Северного морского пути, но и помешать выполнению плана арктических перевозок.

План арктических перевозок в 1942 году был выполнен по тоннам на 108,4% и по тонна-милям на 104,2%. В короткий срок арктической навигации (август—октябрь) ледокольные пароходы Арктического пароходства, а также суда «Сакко», «Кара», «Революционер», «Энгельс», «Элна-2» и другие доставили грузы и пассажиров на острова Диксон, Белый, Русский, Тыртов, Андрея, Уединения, Преображения, Домашний, Бельковский, Столбовой, на остров Правды и Новосибирские острова, а также на мысы Оловянный, Благополучия, Желания, Стерлигова, Челюскина, Зверобой, в порты Тикси и Нордвик, в бухту Кожевникова, Амдерму, Хабарово и другие пункты, где были расположены полярные станции, экспедиции, жили и работали советские полярники. Ледокол «Ленин» закончил навигацию с переходящим Красным знаменем, а ледокольный пароход «Г. Седов» — с вымпелом Главного управления Северного морского пути и ЦК профсоюза, экипажам судов «Революционер» и «Энгельс» были присуждены денежные премии¹⁰⁷.

В суровое военное время в Арктике не прекращались и гидрографические работы. В них принимали участие экипажи пароходов «Г. Седов» и «Таймыр». Они измеряли глубины, уточняли карты, изучали ледовую обстановку, строили знаки. «Таймыр», наряду с грузоперевозками, сменил персонал гидрографической экспедиции, расположившейся на м. Пайндте, доставил снаряжение и персонал экспедиций в шхеры Минина, Польную, Аварийную, Убойную, Зельдеева и на мыс Зверобой¹⁰⁸.

Работа в Арктике потребовала от экипажей судов огромного напряжения. Погрузка и выгрузка производились, как правило, в рейдовых условиях, на большом расстоянии от берега или в торосистом льду с проталинами. Моряки с помощью лебедек и грузовых стрел поднимали груз из трюма и укладывали рядом с бортом, дальше его предстояло тащить на санях или переправлять на шлюпках иногда на многие километры. Выгрузку надо было вести быстро, иначе иссякали запасы топлива и воды для питания котлов. В этом случае приходилось прекращать грузовые работы, идти за пополнением воды и бункерного топлива на Диксон

или в Дудинку и вновь возвращаться к месту выгрузки.

В конце октября началась подготовка к выводу ледоколов и транспортных судов из арктического бассейна в порты базирования — Мурманск и Архангельск. К 7 ноября в проливе Югорский Шар было сконцентрировано 28 судов¹⁰⁹. Ледовые условия позволяли перевозить их в Баренцево море, однако в результате неправильной оценки ледовой обстановки проводить эту операцию было запрещено. Начался дрейф льда, из припая вырвало семь пароходов и понесло их в море. «Сакко» и «Селенга» получили серьезные повреждения¹¹⁰. Только 15 ноября, когда стало очевидно, что единственным выходом из создавшегося положения является проход судов Карскими воротами, начался вывод судов этим путем¹¹¹.

К началу декабря почти все работавшие в Арктике суда, за исключением нескольких оставшихся на зимовку на Диксоне, прибыли в Архангельск. Арктическая навигация закончилась. Прекратилось плавание каботажных судов и в восточной части Баренцева моря.

В отличие от первой военной навигации, зимой 1942/43 года не прекратилось судоходство в Белом море. Флотилия Управления беломорскими ледовыми операциями была усилена ледоколами «Красин», «А. Микоян», «Адмирал Лазарев», переведенными с Дальнего Востока. Кроме них, суда через Белое море проводили линейный ледокол «Ленин», портовые ледоколы № 6 и № 8, ледорез «Ф. Литке» и ледокольные пароходы «Г. Седов» и «Монткальм», прошедшие ускоренный ремонт после работы в Арктике. В декабре 1942 года через Белое море прошли направленные в автономное плавание советские транспортные суда, а затем, используя благоприятный период полярной ночи, в северные порты СССР, в том числе в Архангельск, стали прибывать суда союзников. Всего зимой второй военной навигации через льды Белого моря было проведено 14 караванов из 49 судов¹¹².

Северный транспортный флот в период подготовки и в ходе второй военной навигации, а также зимней навигации 1942/43 года в основном справился с планом каботажных перевозок, принял активное участие в экспортно-импортных перевозках. Натолкнувшись на ге-

роическое сопротивление экипажей советских торговых и военных кораблей, противник не смог парализовать судоходство на бассейне.

Огромную роль в решении поставленных перед моряками задач, в подъеме их политической активности сыграла проводимая партийными организациями партийно-политическая работа, личный пример коммунистов флота.

КУРС - К ПОБЕДЕ!

ФЛОТСКАЯ МОЛОДЕЖЬ И ЕЕ НАСТАВНИКИ

Обеспечение флота кадрами плавсостава оставалось одной из наиболее острых проблем, без решения которой было невозможно справиться с возросшим планом каботажных перевозок. Несмотря на принятые в 1942 году меры по подготовке кадров, плавсостава не хватало.

Следует сказать, что Северный бассейн делился кадрами с Дальневосточным и некоторыми другими бассейнами. Так, по распоряжению Наркомата из Северного пароходства в 1943 году было направлено в другие бассейны 689 моряков, в том числе 604 в Дальневосточное пароходство в связи с пополнением его флота судами, закупленными за границей¹. В 1944 году Северное пароходство также откомандировало большое количество моряков в другие пароходства и организации. Мурманское и Архангельское арктическое пароходства имели небольшое количество судов, но и здесь плавсостава не хватало. Таким образом, обеспечение флота кадрами по-прежнему оставалось одной из первоочередных проблем управлений и политотделов пароходств.

Для того, чтобы решить эту проблему, одного индивидуально-бригадного способа обучения оказалось уже недостаточно. В Северном пароходстве в 1943 году возобновили работу курсы по подготовке плавсостава с отрывом от производства. Их окончили 120 матросов, 108 кочегаров, 50 рядовых моряков других специальностей, а также 2 штурмана, 14 механиков и 17 радиооператоров. На курсах без отрыва от производства было подготовлено 58 работников плавсостава и путем индивидуально-бригадного обучения—187². Всего в 1943 году в Северном пароходстве подготовили 556 специалистов различных категорий, или почти в три раза больше, чем в 1942 году.

Однако режим работы матросов и кочегаров в навигацию 1943 года на многих судах оставался напряженным, так как недоставало более 100 работников плавсостава.

В 1944 году с отрывом и без отрыва от производства обучалось 674 работника плавсостава, в том числе 105 командиров. На курсах без отрыва от производства подготовили 32 радиста и 9 штурманов³.

В Мурманском и особенно в Архангельском арктическом пароходствах в основном практиковался индивидуально-бригадный метод подготовки кадров непосредственно на производстве. Так, в Архангельском арктическом пароходстве в 1943 году прошли обучение и повысили квалификацию на судах 48 человек⁴.

В связи с недостатком кадров плавсостава пришлось прибегнуть к труду подростков. Впервые группа подростков в возрасте 13—16 лет, в основном дети погибших фронтовиков, была направлена на суда Северного пароходства еще летом 1942 года. Все они проплавали до конца навигации. Осенью часть подростков поступила в школу юнг, созданную в Северном морском пароходстве. Тяга к флоту у молодежи была большая, желающих поступить в школу оказалось много. Но отбор был тщательный, требования высокими, и из 320 подростков приняли только 189.

Конечно, нельзя было рассчитывать, что подростки смогут в полной мере заменить взрослых моряков в тяжелой морской службе, но руководители пароходства уже в то время думали о кадрах для транспортного

флота мирного времени. Впоследствии многие юнги стали опытными моряками.

Летом 1944 года все воспитанники были направлены на суда, многие из них самостоятельно несли вахты матросов и машинистов. Моряки проявляли о них отеческую заботу. В 1943 году начальник политотдела Северного морского пароходства Н. Д. Кольтяков обратился с письмом ко всем капитанам и помполитам. В письме отмечались экипажи, которые правильно, с чувством высокой ответственности подошли к воспитанию и обучению молодых моряков. Приводился в пример пароход «Марина Раскова». Ребята, пятеро из которых были сиротами-партизанами, нашли на судне вторую семью. К каждому прикрепили опытных моряков. Руководил их обучением старший механик Б. В. Архангельский. Немало внимания уделял им помполит С. И. Вергун. Все они были подготовлены к вступлению в комсомол. Внимание и заботой окружили подростков экипажи судов «Рошаль», «Канин», «Пурга», «Норд».

Молодежь обучали морскому делу и непосредственно на кораблях помимо школы юнг. На некоторых крупных судах, в частности на ледоколах, плавало одновременно более 20 подростков. Так, в составе экипажа ледокола «Ленин» осенью 1944 года было 24 ученика. Пятеро из них самостоятельно работали кочегарами второго класса и один матросом второго класса.

Командование судов стремилось использовать любые возможности для подготовки кадров, повышения их квалификации. Осенью 1943 года возросла опасность плавания транспортных судов из-за активизации деятельности подводных лодок противника в Карском и Баренцевом морях. Суда «Петровский», «Иртыш», «Кама», «Лахта», «Селенга», «Моссовет», «Спартак», «Беломорканал», «Игарка», «Андреев», «Г. Седов», «Монткальм», гидрографические суда «Таймыр», «Мурманец» и «Циркуль» были сосредоточены в порту Диксон и оставлены там на зимовку. Моряки проводили большие ремонтные работы в чрезвычайно сложных арктических условиях. Рабочий день был максимально уплотнен. Несмотря на это, по инициативе экипажей и с разрешения наркома морского флота на судах

организовали учебный комбинат с отделениями: штурманов малого плавания, механиков третьего разряда и радиооператоров второго разряда.

Директором комбината назначили капитана парохода «Анадырь» А. И. Дубинина, начальником учебной части — старшего помощника капитана парохода «Селенга» А. С. Кущенко, начальниками отделений: механиков — старшего механика парохода «Петровский» Н. М. Кондакова, радиооператоров—старшего радиста ледокольного парохода «Монткальм» Харламова. Преподавание специальных дисциплин поручили наиболее квалифицированным специалистам. Учеба проводилась в вечернее время без выходных дней. Рассредоточение судов в условиях полярной ночи, снежной пурги с большими морозами затрудняли посещение занятий, однако не было ни одного срыва их.

1 июня 1944 года комиссия, утвержденная Наркоматом морского флота СССР, приступила к приему экзаменов. Дипломы штурмана малого плавания получили 22 человека, механиков третьего разряда — 22, 12 человек сдали экзамены на радиооператора и 2 на радиотелеграфиста⁵.

И все же пароходства постоянно испытывали недостаток в кадрах плавсостава⁶. Даже в арктические рейсы приходилось направлять суда с неполным штатом. Капитан ледокола «И. Сталин» В. И. Воронин писал в одном из своих рейсовых донесений в 1943 году: «В рейсе в Арктике, в Чукотском море в сложнейших ледовых условиях в июне месяце не хватало 7 кочегаров. Были вынуждены вначале выключить один котел, а затем использовать в качестве кочегаров других людей»⁷.

На 1 января 1944 года, например, в Северном пароходстве недоставало трети штурманов, большого количества других командиров и рядовых моряков. На судах плавало 180 женщин, которые работали почти на всех флотских должностях, в том числе 2 штурманами, 17 радистками, 12 матросами, 3 машинистами и 2 даже кочегарами⁸.

Проявляя заботу о кадрах плавсостава морского флота, Государственный Комитет Обороны 7 июля 1944 года обязал комитет по учету и распределению ра-

бочей силы при Совнаркомом СССР, ЦК ВЛКСМ, Хабаровский, Приморский, Красноярский, Алма-Атинский крайкомы ВКП(б), ЦК ВКП(б) Узбекистана, Туркменистана, Казахстана, Омский, Новосибирский, Якутский, Читинский, Тамбовский, Рязанский и Чувашский обкомы ВКП(б) мобилизовать к 25 декабря для работы на судах заграничного и дальнего плавания Наркомфлота 1200 человек — комсомольцев и молодежи, не состоявшей в комсомоле⁹. Особое внимание обращалось на политические качества мобилизуемых. На организованные в Архангельске двухмесячные курсы было направлено 400 юношей¹⁰. Многие из них навсегда связали свою судьбу с морем, с севером. Тамбовский паренек В. Е. Бугров стал капитаном дальнего плавания, капитаном стал и пензенский комсомолец Ю. Н. Стельмашевский.

Исключительно частая сменяемость и большая текучесть рядового состава требовали хороших командных кадров флота, так как в первую очередь они: капитаны, штурманы, механики обязаны были в короткие сроки обучить пополнение.

Абсолютное большинство командиров работало на флоте более семи лет и, значит, имело богатую морскую практику. Причем у капитанов и старших механиков был и солидный стаж работы на командных должностях. Этого нельзя сказать об остальных судоводителях и механиках, значительная часть которых заняла командные должности во время войны или накануне ее. Положение усугублялось тем, что примерно четвертая часть штурманов и механиков законченного технического образования не имела. Специальную подготовку они получили на краткосрочных курсах военного времени.

Если сейчас штурманов и механиков готовят в мореходных училищах пять лет, то на курсах военного времени они обучались за шесть-семь месяцев. Доучиваться приходилось в плавании. Кстати, этот процесс не затягивался. Более опытные специалисты, и в первую очередь капитаны и старшие механики, не жалея времени, передавали свои знания молодым командирам, были заботливыми и требовательными наставниками. Нельзя сбрасывать со счета и того, что на курсы направлялись в основном матросы, мотористы и другие

моряки, уже имевшие опыт работы на судах морского флота.

С полным основанием можно сказать, что командные кадры флота в основном отвечали предъявляемым требованиям, имели богатый практический опыт, допустимую теоретическую подготовку, могли обеспечить и обеспечили руководство экипажами судов.

Молодые моряки попадали на судах в атмосферу дружбы, доброжелательности и взаимной требовательности, находили здесь поддержку со стороны старших товарищей и быстро приобретали опыт. В создании этой атмосферы большую роль играли коммунисты, политработники флота. Они были подлинными наставниками молодежи.

Партийно-политической работой на флоте руководили непосредственно политотделы пароходств, Они направляли деятельность не только помощников капитанов по политчасти, но и партийных организаций судов, где помполитов не было. Конечно, в работе политорганов были ошибки, но и политотделы много сделали по укреплению судовых парторганизаций, по совершенствованию форм и методов массово-политической и индивидуальной воспитательной работы, по подбору, расстановке и воспитанию кадров, особенно судов заграничных плаваний. Положительным было и то, что, наряду с местными партийными органами, политотделами руководило политуправление Наркомморфлота, а централизованное руководство политработой в условиях военного времени было оправдано. Достаточно сказать, что суда морского флота, особенно суда заграничных плаваний, одного и того же пароходства работали в разных бассейнах, и политотдел любого бассейна обязан был заниматься их экипажами наравне со своими.

Но в 1943 году в руководстве партийными организациями флота произошли существенные изменения. 31 мая ЦК ВКП(б) принял постановление «О ликвидации политотделов на железнодорожном, морском и речном транспорте»¹¹. В постановлении отмечалось, что в условиях, когда руководящие кадры хозяйственных работников выросли и окрепли, политотделы, дублируя их работу, снижают тем самым их ответственность за эксплуатационную деятельность, с другой стороны, при

наличии политотделов некоторые горкомы и райкомы партии ограничивались ролью только контролеров и критиков политотделов, слабо руководили транспортом, транспортными первичными парторганизациями.

Во исполнение постановления ЦК партии были ликвидированы политические отделы Северного и Мурманского пароходств. Но это постановление не распространялось на организации Главного управления Севморпути при Совнаркоме СССР, поэтому политотдел Архангельского арктического пароходства был сохранен.

На местах шла организационная перестройка структурной подчиненности партийных организаций. Суть этой перестройки заключалась в том, что непосредственное руководство парторганизациями морского транспорта перешло полностью в функции территориальных партийных органов. Постановление ЦК ВКП(б) обязывало обкомы, горкомы, райкомы партии усилить работу по руководству первичными парторганизациями на транспорте и оказывать хозяйственным руководителям повседневную помощь в выполнении планов перевозок воинских и народнохозяйственных грузов, в обеспечении четкой и бесперебойной работы транспорта.

Партийными организациями флота Северного пароходства стал руководить Октябрьский райком партии г. Архангельска. Работники райкома не имели такого опыта руководства судовыми организациями, какой накопили политотделы. Они слабо знали кадры флота, в том числе и секретарей судовых парторганизаций. В идеологической работе с моряками заграничного плавания были особенности, которых не знал аппарат райкома. Все это не могло не сказаться на состоянии партийно-политической работы на судах, руководство которой на первых порах после ликвидации политотдела несколько ослабло.

Ослабление партийно-политической работы на флоте не мог не заметить Архангельский обком партии. Он принял ряд практических мер по ее усилению. По его указанию Октябрьский райком выделил для работы на флоте специальных инструкторов. В пароходстве ввели должность парторга обкома партии. На эту работу был направлен старший механик теплохода «Марина Раскова» Б. В. Архангельский, а затем опытный полит-

работник (ныне начальник пароходства) С. И. Кузнецов. Обком ВЛКСМ несколько позже ввел в пароходстве должность комсорга обкома комсомола. На бюро Октябрьского райкома и в отделе водного транспорта обкома партии были заслушаны доклады секретарей нескольких судовых парторганизаций о состоянии партийно-политической работы¹².

Учитывая, что в навигацию 1943 года коллективу Северного пароходства предстояло при сократившемся составе флота выполнить больший, чем в 1942 году, объем перевозок, Архангельский горком и Октябрьский райком партии перенесли центр организаторской работы в судовые экипажи. Руководители и работники аппарата этих партийных органов, а также партийные активисты пароходства использовали все возможности, чтобы чаще встречаться с моряками. А таких возможностей стало больше, так как суда Северного транспортного флота в 1943 и 1944 году на заграничных перевозках почти не работали и чаще бывали в Архангельске.

Партийные работники совместно с руководителями пароходства посещали каждый уходящий в рейс пароход. Они проводили на судах собрания, рассказывали о задачах рейса и особенностях плавания, инструктировали секретарей парторганизаций, пропагандистов, агитаторов, снабжали их необходимой литературой. В 1943 году с участием представителей партийных органов, руководителей и партийных активистов пароходства на судах прошло 108 собраний, в работе которых участвовало свыше 39 тысяч моряков¹³. На собраниях рассматривались вопросы производственной деятельности экипажей, ход выполнения социалистических обязательств, намечались меры для устранения недостатков. Много внимания уделялось дисциплине, вопросам бытового характера.

Местные партийные органы усилили массово-политическую работу среди моряков. В 1943 году квалифицированные лекторы Архангельского обкома, горкома и Октябрьского райкома партии, а также партийные активисты прочитали на судах в период их стоянки в Архангельске 97 лекций, главным образом о военно-политической обстановке и международном положении

Советского Союза. Эти лекции прослушало свыше 7 тысяч моряков и членов их семей. Для моряков и их семей было дано 44 выездных концерта¹⁴.

Октябрьский райком партии закрепил за отдельными судами в качестве своих внештатных инструкторов группу коммунистов управления Северного пароходства, хорошо знающих особенности партийно-политической работы на флоте. Это значительно расширило возможности райкома по улучшению руководства судовыми партийными организациями и оказанию им помощи.

Благодаря пристальному вниманию территориальных партийных органов к работе судовых партийных организаций, высокой ответственности работников обкома, горкома и райкома партии, которые оказывали им помощь, некоторое ослабление партийно-политической работы на флоте, вызванное организационной перестройкой, было быстро преодолено. И все же принятые партийными органами меры не дали бы быстрых положительных результатов, если бы судовые партийные и другие общественные организации не имели опыта самостоятельной работы в условиях военного времени, вдали от базовых портов. Секретари судовых партийных организаций использовали накопленный опыт, сложившиеся годами формы и методы партийно-политической работы на флоте и не допустили ослабления ее. Это свидетельствовало прежде всего о достаточной организационной крепости и боеспособности судовых партийных организаций, политической зрелости их секретарей и помощников капитанов по политчасти.

В 1943 году на судах Северного пароходства было 28 первичных партийных организаций, одна партийно-кандидатская и одна партийно-комсомольская группа¹⁵. На судах Архангельского арктического пароходства на 1 января было семь первичных парторганизаций¹⁶. В 1944 году значительных изменений в составе партийных организаций не произошло.

В деятельности политических отделов большое место занимала работа по обеспечению в экипажах строжайшей, подлинно воинской дисциплины и порядка. Они вели постоянный контроль за соблюдением моряками

действующих на флоте положений и требований, строго взыскивали с капитанов и помполитов за упущения в дисциплинарной практике. Однако и после ликвидации политических отделов контроль за соблюдением на флоте строгий, необходимой в условиях военного времени дисциплины не ослаб. Этому способствовал Указ Президиума Верховного Совета СССР от 9 мая 1943 года «О введении военного положения на морском и речном транспорте»¹⁷. Все работники морского и речного транспорта, а также Главного управления Северного морского пути при Совнаркоме СССР на период войны считались мобилизованными и закреплялись для работы на морском и речном транспорте и в управлении Главсевморпути.

В соответствии с Указом Президиума Верховного Совета 10 мая был издан приказ Наркома юстиции СССР и прокурора Союза ССР «О порядке привлечения к ответственности работников Наркомморфлота, Наркомречфлота Союза ССР и Главного управления Северного морского пути при Совнаркоме Союза ССР за преступления по службе»¹⁸. В приказе, в частности, указывалось, что все работники вышеперечисленных организаций за преступления по службе привлекаются к судебной ответственности по соответствующим статьям уголовного кодекса о воинских преступлениях. 19 мая был утвержден новый Устав о дисциплине рабочих и служащих морского флота¹⁹.

Введение военного положения на транспорте и нового дисциплинарного Устава еще больше повысило у моряков чувство ответственности за выполнение служебного долга. Применение этих чрезвычайных мер диктовалось суровой обстановкой военного времени. Методы принуждения, наряду с совершенствованием политико-воспитательной работы, способствовали воспитанию моряков в духе сознательной воинской дисциплины.

Говоря о формах и методах политико-воспитательной работы на морском флоте в годы войны, нельзя обойти молчанием участие моряков-северян в патриотических акциях советского народа, таких, как сбор средств на вооружение для Красной Армии, забота о фронтовиках и раненых бойцах.

За годы войны моряки Северного транспортного флота внесли в фонд обороны страны несколько миллионов рублей деньгами и облигациями государственных займов. К этому патриотическому акту следует отнести и сбор одежды и подарков для фронтовиков и раненых бойцов. Моряки заграничных плаваний, получая в зарубежных портах небольшие суммы иностранной валюты, расходовали часть этих денег на подарки фронтовикам и раненым бойцам.

При стоянке ледокола «И. Сталин» в ноябре 1943 года в порту Сиэтл экипаж выделил часть полученной в долларах зарплаты на подарки бойцам. На эти деньги закупили вещи личного обихода, получилось 25 индивидуальных посылок. Провели сбор теплых вещей для бойцов среди экипажа. Упаковали 9 мест. На валюту, заработанную при погрузке угля, купили машинки для стрижки, бритвы, носки, перчатки и др.²⁰

Когда при стоянке в портах представлялась возможность, моряки выходили на воскресники, а на заработанные деньги приобретали подарки бойцам. С подарками шли письма, подобные письму членов экипажа парохода «М. Громов», которое они направили на фронт 3 февраля 1943 года: «Дорогие бойцы, славные защитники нашей Родины! Поздравляем Вас с двадцать пятой годовщиной нашей героической Красной Армии... Двадцать месяцев весь советский народ, его Красная Армия громит немецких захватчиков, освобождая Советскую землю. Воодушевленные вашими героическими подвигами на фронтах Отечественной войны, мы, моряки парохода «М. Громов», обещаем работать еще лучше, не жалея сил, выполнить обязательства к 23 февраля 1943 года. Мы с вами, дорогие бойцы! Примите наши скромные подарки»²¹.

Ответные письма, получаемые моряками, свидетельствовали о чувствах признательности за теплую заботу о защитниках Родины, знавших, что вместе с ними сражается, вместе с ними кует победу весь советский народ. Вот одно из писем раненых бойцов экипажу теплохода «Донбасс»: «Мы, выздоравливающие воины Красной Армии и Военно-воздушного флота, получив ваши подарки, шлем вам наше горячее спасибо. Где бы мы ни находились, помним и видим одно, что страна,

государство не жалеют ни сил, ни средств для того, чтобы обеспечить раненому бойцу наилучший уход, наилучшее лечение, наилучшие условия для восстановления здоровья и сил. Получая ваши подарки: лимоны, шоколад, сигареты, масло, сахар и другое, мы невольно вспоминаем вас, проявивших отеческую заботу о нас, вспоминаем вас — работников торгового морского флота — мужественных смелых людей, умеющих бороться с природными силами и с налетами гитлеровских пиратов, выходя из боя невредимыми. Ждем вас к нам. Ждем вас, как непосредственных помощников в борьбе с ненавистным гитлеризмом, ждем вас, как друзей, воодушевляющих нас на подвиги, на еще большую жгучую ненависть к врагу, на стремление скорее вернуться на поле битвы и победить». Подписали 16 старост палат госпиталя по поручению всех раненых²².

В 1944 году по инициативе экипажа парохода «Тбилиси» на флоте широко развернулся сбор средств на строительство боевого самолета. Экипаж собрал 13985 рублей деньгами и 4950 рублей облигациями, члены экипажей остальных, находившихся в то время на бассейне судов собрали на строительство самолета 325034 рубля деньгами и облигациями государственных займов.

На флоте было широко известно имя легендарного летчика-североморца, дважды Героя Советского Союза Б. Ф. Сафонова. Не раз прикрывал он торговые суда от вражеских бомбардировщиков. Гвардии подполковник Б. Ф. Сафонов погиб, охраняя союзный конвой RQ-16 30 мая 1942 года. В составе этого конвоя были советские суда «Революционер», «Старый большевик», «Чернышевский», «Щорс», «Аркос». В знак глубокого уважения к герою, моряки обратились к Верховному Главнокомандующему И. В. Сталину с просьбой присвоить построенному на собранные ими средства самолету имя Бориса Сафонова и передать его в ту часть, где сражался прославленный летчик. И. В. Сталин ответил, что просьба моряков будет удовлетворена²³.

Участвуя в этих патриотических акциях, моряки сильнее ощущали чувство локтя с защитниками Родины. Большое значение имели поездки на фронт для передачи воинским частям построенного на сбережения

моряков вооружения. Они возвращались преисполненные чувства восхищения нашими победоносными войсками, уверенностью в скорой победе. Их рассказы, беседы с тружениками бассейна имели большое воспитательное значение, особенно для флотской молодежи.

18 апреля 1943 года на собрании партийно-хозяйственного актива Северного пароходства выступил капитан парохода «Диксон» О. З. Филатов, который был в составе делегации, передававшей фронтовикам танковую колонну «Советский моряк». Он рассказал о торжественной передаче танков, состоявшейся 6 апреля, о боевых делах танкистов. Танкисты, сказал О. З. Филатов заверили, что «на этих машинах они будут бить врага, не жалея сил и жизни». Они поклялись, что «не посрамят в бою русского оружия и чести советских моряков и полученное оружие покроют славой»²⁴.

Участие тружеников бассейна в патриотических акциях советского народа по укреплению военной мощи армии и флота, теплая забота о фронтовиках и раненых бойцах были одним из проявлений единства фронта и тыла, свидетельствовали о высоких духовных качествах советских моряков.

ЖАРКОЕ ЛЕТО АРКТИКИ

Запланированная германским командованием на июль—октябрь 1942 года операция по захвату Мурманской железной дороги в районе Кандалакши, носившая кодовое название «Ланефанг» (ловля лосося), провалилась. Была перенесена на весну 1943 года и операция «Визегрунд» (луг) по захвату полуострова Рыбачий²⁵.

Но и в 1943 году из попыток немецкого командования взять инициативу на северном фланге советско-германского фронта в свои руки ничего не вышло. Разгром 6-й немецкой армии под Сталинградом и битва на Курской дуге, создавшие коренной перелом в ходе второй мировой войны, сказались и на оперативной обстановке на Северном театре военных действий. В ходе зимней кампании 1943 года серьезное поражение потерпела немецкая авиация — были истреблены ее лучшие летные

кадры, уничтожено свыше 7000 самолетов. Чтобы восполнить эти потери, германское командование перебросило на центральный и южный участки советско-германского фронта сухопутные и авиационные части с других театров военных действий, в том числе из Норвегии²⁶. Дислоцировавшиеся здесь войска 20-й немецкой армии, а также силы 5-го германского воздушного флота были ослаблены.

В этих условиях командующий 20-й армией Дитл был вынужден отказаться от запланированного на лето 1943 года наступления в направлении Мурманска. Войска Карельского фронта также не предпринимали активных боевых действий, продолжая укреплять занимаемые позиции и накапливать силы для перехода в решительное наступление. Таким образом положение на сухопутном фронте в Заполярье оставалось стабильным. Линия фронта по-прежнему проходила по реке Западной Лице и на перешейке полуострова Средний. Что же касается германского военно-морского командования, то оно видело главную свою задачу в борьбе с советским и союзным судоходством, стремясь таким образом повлиять на обстановку на сухопутном фронте в пользу германских войск.

В начале 1943 года гитлеровское верховное командование приняло решение об усилении борьбы на морских коммуникациях²⁷. Потеряв веру в боевые возможности надводного флота, оно признало решающей силой в борьбе на море подводные лодки. Все силы и средства были направлены на строительство подводных кораблей. Командующий подводными силами гросс-адмирал Дениц становится главнокомандующим всем германским флотом.

В феврале 1943 года для действий в Атлантике, главным образом в северной ее части, было сосредоточено до 200 подводных лодок, около 100 из них постоянно находилось в море. В марте потери Англии и США в морском флоте составили 639 389 тонн²⁸. Однако вскоре союзники приняли весьма эффективные меры по борьбе с подводными лодками. Было создано объединенное командование английских, американских и канадских военно-морских сил. Морская авиация и корабли оборудовались радиолокаторами, и в результате

подводные лодки противника лишились главного своего преимущества — возможности внезапного нападения, Потери флота союзников уменьшились. В апреле они составили 344 600 тонн, в мае 299400 тонн, в июне уже только 123825 тонн. В то же время весной было потоплено 67 подводных лодок противника, из них 40 в мае²⁹. В дальнейшем противник оказался не в состоянии создать серьезную угрозу союзному судоходству.

К началу 1943 года авиация Северного военно-морского флота увеличилась до 302 самолетов, затем пополнилась еще 136 самолетами³⁰. Число самолетов противника в северной Норвегии, в связи с переброской их на другие участки фронта, сократилось на 1 января 1943 года до 345, а к 1 апреля — до 273³¹. Таким образом, авиация Северного военно-морского флота, даже без учета малочисленной армейской, стала господствовать в воздухе.

Как в результате активизации борьбы с подводными лодками противника в Атлантике, так и благодаря преимуществу в воздушных силах Северного военноморского флота потери судов в зоне его деятельности сократились. В первые месяцы 1943 года союзники потеряли на северных внешних коммуникациях всего два судна из состава конвоя «RA-53» и то у берегов Англии³². Создались благоприятные условия для летне-осенней навигации как на внешних, так и на внутренних коммуникациях. Однако правящие круги Великобритании и США с наступлением полярных дней прекратили направление конвоев в северные порты СССР. Конвой, вышедший в феврале из Шотландии в Советский Союз, был последним, посланным к нам, а «RA-53», отправившийся 1 марта из Кольского залива, — последним обратным союзным конвоем периода полярной ночи 1943 года³³.

Между тем, немецкое военно-морское командование, рассчитывая, что движение конвоев между Англией и северными портами СССР будет продолжаться и летом, сохранило в Северной Норвегии крупные силы надводного и подводного флота. В начале 1943 года в состав базировавшегося здесь маневренного соединения входили: линейные корабли «Тирпиц» и «Шарнхорст», тяжелые крейсера «Лютцов», «Адмирал Хиппер» и «Адми-

рал Шеер», два легких крейсера и около 15 эскадренных миноносцев. Кроме того, для защиты своих коммуникаций противник сосредоточил в Северной Норвегии до 15 миноносцев, 50 сторожевых кораблей и тральщиков, 50 сторожевых катеров и 30 десантных барж³⁴. Группировка подводных лодок состояла из 20—23 кораблей³⁵.

Северный военно-морской флот в 1943 году также значительно пополнился подводными лодками. С Тихоокеанского флота, совершив кругосветное плавание из Владивостока в Полярное через Панамский канал, пришли пять подводных лодок, шесть подводных лодок перешли с других морских театров в Архангельск по внутренним водным путям. С Балтийского флота на Северный прибыло шесть торпедных катеров, четыре таких же катера поступило от промышленности и два катера типа «Хиггинс» от США³⁶. Но все вновь поступившие корабли могли быть использованы в основном для борьбы с судоходством противника, для охраны собственного судоходства от подводных лодок и авиации они практически не годились. Подводные силы Северного военно-морского флота и противника стали примерно равными, но по количеству надводных кораблей, необходимых для эскортирования транспортов, наш флот уступал.

Таким образом, в период летней навигации 1943 года на бассейне сложилась своеобразная оперативная обстановка. С одной стороны, значительно возросла ударная мощь подводных и воздушных сил Северного военно-морского флота, предназначенных для борьбы с судоходством противника. С другой стороны, германское военно-морское командование вследствие прекращения движения союзных конвоев получило возможность высвободить подводные лодки, предназначенные для борьбы с этими конвоями, для ударов по нашим внутренним коммуникациям. Угроза советскому внутреннему судоходству не только не уменьшилась, а, наоборот, возросла, и борьба на каботажных линиях приобрела исключительно тяжелый характер.

К началу навигации 1943 года в составе Северного транспортного флота произошли некоторые изменения. Прежде всего, в связи с прекращением на длительный

период поставок вооружения и продовольствия из США и Англии через северные порты СССР, большинство крупнотоннажных судов северных пароходств были переданы Дальневосточным пароходствам.

От Северного морского пароходства Дальневосточному отошло 10 судов общей грузоподъемностью 33 419 тонн. Дальневосточное пароходство передало Северному пароход «Селенга». 25 марта прибыл из США и вступил в состав действующего флота Северного пароходства пароход «Айронклед» грузоподъемностью 7345 тонн, получивший вскоре название «Марина Раскова»³⁷.

В канун летней навигации 1943 года флот Северного пароходства имел 37 судов, в том числе семь грузопассажирских общей грузоподъемностью 4240 тонн, 25 грузовых грузоподъемностью 67 895 тонн и пять буксирных судов. Кроме того, в аренде у этого пароходства было два судна Дальневосточного пароходства «Тбилиси» и «Петровский». От Мурманского пароходства на Тихоокеанский бассейн перешло 14 судов. На 1 апреля в его составе было три грузопассажирских судна общей грузоподъемностью 1190 тонн и пять грузовых общей грузоподъемностью 13.800 тонн³⁸. Состав флота Архангельского арктического пароходства не изменился,

В отличие от предыдущих военных навигаций, когда Северные пароходства работали без плана, в 1943 году Северное и Архангельское арктическое пароходства получили утвержденный правительством государственный план каботажных перевозок. Причем этот план превышал фактический объем перевозок 1942 года. Судам Северного пароходства предстояло работать в основном на линиях в Белом и восточной части Баренцева, а также в Карском морях. Основной объем перевозок падал на лес в плотках и лихтерах, хлеб и другие продовольственные грузы, каменный уголь и оборудование для Норильского металлургического комбината. Кроме того, необходимо было обеспечить перевозку металла, сульфата, руды, цемента, нефти и других грузов.

Малочисленный флот Мурманского пароходства должен был обеспечить транспортные нужды армии и

военно-морского флота в районе Кольского и Мотовского заливов, а также Мурманского побережья. Основными пунктами доставки воинских грузов судами этого пароходства были бухта Озерко, губа Эйна, остров Кильдин и становище Териберка. Незначительную долю в перевозках составляли грузы гражданских организаций.

Арктический флот должен был осуществлять ледокольные операции в Архангельском порту, Белом море, на трассе Северного морского пути, работать на грузоперевозках в Арктике.

Чтобы выполнить план перевозок, необходимо было не только своевременно подготовить флот к навигации, но и значительно улучшить использование провозной способности судов, сократить их стоянки под грузовыми и вспомогательными операциями. Успешному выполнению плана во многом могло способствовать удлинение эксплуатационного периода работы флота за счет продления навигационного периода в Белом море и Арктике. Над решением этих вопросов и работали управления пароходств и местные партийные органы.

Архангельский обком партии 27 февраля рассмотрел соответствующие меры и принял постановление «О проведении ледокольной кампании весной 1943 года». Ставилась задача начать каботажную навигацию в Белом море в марте—апреле. Для оперативного решения вопросов, связанных с подготовкой к навигации судов Архангельского порта и судоремонтных предприятий, создали областную тройку во главе с первым секретарем обкома партии Г. П. Огородниковым³⁹.

Была усилена группа ледоколов Управления беломорскими ледовыми операциями, в составе которой в навигацию 1943 года работали ледоколы «Красин», «А. Микоян», «Адмирал Лазарев», ледокольный дизель-электроход «Северный ветер», ледокол «Ленин», ледорез «Ф. Литке», портовые ледоколы № 6 и № 8, ледокольный пароход «Монткальм».

Заблаговременно принимались меры и для более четкой организации работы флота в Арктике. Еще 16 апреля ход подготовки арктического флота и портов к предстоящей навигации был обсужден на пленуме ЦК профсоюза рабочих Северного морского пути. В

работе пленума принял участие председатель ВЦСПС Н. М. Шверник. Общее руководство арктической навигацией и непосредственное руководство морскими операциями начальник Главсевморпути И. Д. Папанин взял на себя. Начальником морских операций в западном секторе Арктики он назначил А. И. Минеева, который 1 июня выехал в Архангельск. Для руководства морскими операциями в порту Провидение и бухте Угольной и для контроля за работой организаций ГУСМП в этом районе в бухту Провидение прибыл уполномоченный Главсевморпути Ф. И. Юзефович⁴⁰.

Предстояло в самые сжатые сроки отремонтировать флот. Судоремонтные заводы не смогли бы своевременно подготовить суда к навигации без активной помощи моряков. Участие экипажей в ремонте стало на базах традицией, моряки старались использовать каждый день вынужденной зимней стоянки. В 1943 году продолжительность ремонта судов в Северном пароходстве была сокращена на 24,7% против плановой (при обязательстве 10%). Судовые экипажи выполнили 20,3% ремонтных работ. Каждое судно было отремонтировано на 10—20 суток раньше, чем предусматривалось планом. Лучших результатов добились экипажи судов «М. Громов», «Муссон», «Селенга»⁴¹.

В результате принятых мер, а также необычайно мягкой зимы 1943 года каботажная навигация началась в запланированные сроки. В феврале и марте пароход «Софья Перовская» с помощью портового ледокола № 6 совершил два рейса в Унскую губу, а в апреле транспортные суда уже плавали в Горле Белого моря⁴².

Положительный эффект дали также некоторые изменения в эксплуатационном руководстве флотом. Часть судов Северных пароходств в навигациях 1941—1942 годов использовалась без должной эффективности из-за двойного оперативного подчинения транспортных отрядов пароходствам и военно-транспортным службам. В апреле 1943 года начальник Северного пароходства Н. В. Новиков поставил перед Наркоматом морского флота вопрос о полном подчинении пароходству всех судов транспортного отряда. Эта просьба была удовлетворена. Пароходство получило возможность самостоя-

тельно руководить работой судов транспортного отряда. Естественно, что требования военного командования о тех или иных перевозках выполнялись в первую очередь.

Была также удовлетворена просьба руководства Северного пароходства о том, чтобы разрешение на выход в море давалось не четыре раза в сутки, как раньше, а один раз, что позволило сократить простои судов из-за разного рода согласований. Оперативный аппарат в управлениях пароходств приобрел опыт работы в условиях военного времени, стал осуществлять эксплуатационное руководство флотом более четко и умело. Простои флота из-за ожидания разрешения на выход в море, предоставления плавсредств, причалов, бункерного топлива и по другим причинам, зависящим от организации его обслуживания в портах, сократились почти на 10%.

До апреля 1943 года каботажные суда плавали лишь в Кольском и Мотовском заливах и других незамерзающих районах Заполярья. Противник ни на один день не прекращал попыток помешать снабжению советских войск, закрепившихся на Малой земле, как тогда называли полуострова Средний и Рыбачий. Удержать их надо было во что бы то ни стало. Малая земля отвлекала на себя значительные силы противника. Он был вынужден постоянно держать в напряжении свои горноегерские дивизии, опасаясь флангового удара с полуостровов. Благодаря непрерывному снабжению морем, силы защитников Малой земли неуклонно росли. Была усилена артиллерия, созданы большие запасы снарядов, продовольствия, создали даже временный аэродром.

В июне 1942 года на полуострова была переброшена 12-я бригада морской пехоты. Отряд этой бригады под командованием майора Боровикова в ночь на 11 сентября дерзко атаковал опорный пункт противника на м. Пикшуев, батареи которого причиняли так много неприятностей судам, доставлявшим грузы защитникам полуостровов. Морские пехотинцы уничтожили 180 солдат и офицеров противника, разрушили шесть дотов и тридцать дзотов, уничтожили четыре орудия, восемь минометов, много пулеметов, восемь различных складов⁴³.

Разгром опорного пункта противника на м. Пикшуев несколько облегчил плавание судов в Эйну и Озерко, однако ненадолго.

Зимой 1942/43 года на этой линии работали пароходы «Пролетарий», «Спартак», «Герцен», «Революция», «Софья Перовская» и др. О сложности плавания в Мотовском заливе можно судить хотя бы по одному такому рейсу.

Пароход «Пролетарий» 29 марта вышел из Мурманска в бухту Озерко с лесом, предназначенным для строительства оборонительных сооружений в одной из частей 14-й армии. К месту назначения прибыл 30 марта в 3 часа 40 минут, благополучно миновав зоны прицельного обстрела⁴⁴. Но артобстрел с бухты продолжался и в период стоянки. Несмотря на близкие разрывы снарядов, команда сама приступила к выгрузке. И пока не подошли красноармейцы, моряки успели выгрузить 250 кубометров леса. 31 марта около 10 часов из-за сопки неожиданно появилось шесть немецко-фашистских истребителей. Артрасчет парохода «Пролетарий» немедленно открыл заградительный огонь из пушки, а затем и из других огневых средств, прямо надо сказать, довольно слабых (145-миллиметровая пушка, ручной пулемет, шесть автоматов и пять винтовок). На других стоявших на рейде судах вооружения совсем не было.

Огонь с «Пролетария» сбил самолеты с курса, и большинство бомб они сбросили в воду вдали от судна, но одна из них попала в котельное отделение парохода «Ямал». Израсходовав запас бомб, самолеты скрылись. В 11 часов 50 минут налет повторился. Головными шли два истребителя, затем четыре бомбардировщика. С расстояния 200—400 метров они открыли по судну шквальный огонь из пулеметов и малокалиберных пушек. Над мачтами прошли в 10—15 метрах, но бесприцельно сбросили бомбы, так как команда «Пролетария», несмотря на обстрел, вела огонь по противнику. Одним из снарядов судовой пушки был подбит вражеский истребитель, он задымил, взял курс на запад и скрылся, снижаясь. В 14 часов — третий налет, на этот раз двух истребителей и шести бомбардировщиков. Но самолеты не рискнули снизиться, кру-

жились в низких облаках, сбрасывая в просветы между ними бомбы. Экипаж «Пролетария» вел огонь, бомбы рвались вблизи судна, но не достигали цели. В 14 часов 30 минут — четвертый налет. Один бомбардировщик, несмотря на огонь, пошел в пике, снаряд судовой пушки разорвался рядом с ним, самолет задымил и пошел в сторону, волоча за собой хвост дыма. Остальные машины беспорядочно побросали бомбы и скрылись⁴⁵.

Весь экипаж проявил героизм, отражая атаки самолетов противника. Умело руководил боем исполняющий обязанности капитана судна К. И. Сушихин, помощник Б. А. Супруненко. Четко действовал орудийный расчет, которым командовал старшина второй статьи П. Г. Радич, в составе краснофлотцев Шумилова, Преснухина, Белавина. Расчет ни на минуту не прекращал огонь во время налетов под градом пуль и осколков. Личную храбрость проявил П. Г. Радич. Орудие давало в течение боя три осечки. В таких случаях по уставу полагалось выждать две минуты и только после этого открыть замок и выбросить негодный снаряд, но комендор не ждал, продолжал стрелять. Быстро подносила снаряды и патроны машинист первого класса В. В. Роженкова. Вначале она работала вместе с матросом Галкиным, а затем одна до конца боя обеспечивала бесперебойную подачу снарядов для пушки. Ее жизне-радостность и шутки воодушевляли всех членов экипажа.

Краснофлотец комсорг Е. А. Ефимов стрелял из ручного пулемета. Осколком снаряда его ранило в плечо. Сделав перевязку, комсомолец не ушел с поста, продолжал вести огонь по противнику. Краснофлотец кандидат в члены партии В. П. Рошин с открытого мостика вел огонь из автомата в упор по самолетам. Бесстрашие отличало в этом бою старшего помощника капитана С.С.Воронцова, третьего штурмана В.В.Цанцадзе, кочегара В. П. Максименко. Отбивая атаки самолетов противника, команда парохода выгрузила лес и благополучно привела судно в Мурманск⁴⁶.

Деятельность транспортного и рыболовного флота по снабжению войск, расположенных на Рыбачьем и Среднем, высоко оценило командование Северного

военно-морского флота. Адмирал А. Г. Головкин писал впоследствии: «Только благодаря этому (снабжению войск морем. — Ю. К.) войскам удалось удержать позиции на полуостровах Рыбачьем и Среднем и на склонах хребта Муста-Тунтури»⁴⁷. Работавшим на этой линии судам не было покоя и в порту, так как враг усиленно бомбардировал Мурманск, совершая до 76 налетов на порт ежемесячно⁴⁸.

Южнее Горла Белого моря транспортировка грузов и людей шла в более спокойных условиях. Противник не рискнул направлять в этот бассейн корабли, а потеряв преимущество в авиации, не имел возможности наносить интенсивные бомбовые удары.

Благоприятная ледовая обстановка позволила уже в первой половине июня открыть движение судов по Новоземельской и Печорской линиям. 7 июня из Архангельска на о. Новая Земля вышел пароход «Росаль», а 15 июня начались рейсы в Нарьян-Мар. В конце июля отправились в Дудинку два крупнотоннажных судна «Тбилиси» и «Петровский»⁴⁹ с грузом для Норильскстроя и Норильского металлургического комбината. Тогда же началась перевозка из Мезени в Архангельск спецукупорки. Начиная с августа, главными в деятельности Северного пароходства стали рейсы из Архангельска в Дудинку с грузами для Норильскстроя и обратно с углем.

По мере того, как район плавания советских транспортных судов расширялся, активизировалась и деятельность военно-морских сил противника в Баренцевом и Карском морях. Немецкие крейсерские подводные лодки действовали вплоть до пролива Вилькицкого, чему способствовала исключительно благоприятная ледовая обстановка. Противник стремился с помощью подводных лодок закупорить все узкие входы в проливы и на рейды. Были установлены магнитно-акустические мины в Белушьей губе, в Югорском Шаре, в Карских воротах и даже в Енисейском заливе⁵⁰.

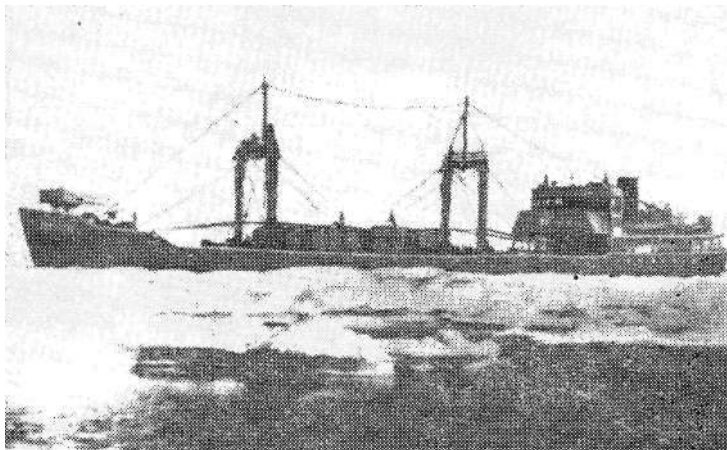
Флот нес большие потери. В июле было торпедировано у северо-восточного побережья Новой Земли научно-исследовательское судно «Академик Шокальский». В августе подводная лодка противника потопила на пути из Диксона в Нордвик пароход «Диксон»,

в сентябре подорвался на mine следовавший из Дудинки на Диксон пароход «Тбилиси». Как и в предыдущие навигации, советские транспортные суда в Баренцевом и Карском морях плавали в составе конвоев. Но в 1943 году Северный военно-морской флот еще не обладал достаточным количеством надводных кораблей, чтобы обеспечить надежную охрану транспортных судов. Всего в этом году по северным внутренним трассам было проведено 432 конвоя из 796 транспортов, на эскортировании которых использовалось 802 боевых корабля⁵¹, то есть соотношение конвоируемых и эскортирующих кораблей было в среднем один к одному.

Особенно большие потери понес конвой, состоявший из судов «Архангельск», «С Киров», «А. Андреев» и «Моссовет». Он следовал с востока на запад Северным морским путем⁵². 30 сентября этот караван, эскортируемый военными тральщиками и сторожевым кораблем «Мурман», вышел из пролива Вилькицкого в порт Диксон. «Архангельск» и «С. Киров» шли с полным грузом из Америки, а «А. Андреев» и «Моссовет» уже доставили из-за рубежа груз в пункты назначения и приняли груз для Диксона и Дудинки. Через несколько часов после выхода из пролива Вилькицкого конвой атаковала подводная лодка противника.. Торпеда попала в пароход «Архангельск», который быстро затонул. Погибло 15 членов экипажа.

Остальные суда продолжали следовать в две колонны тем же походным порядком. На следующий день около 16 часов конвой подвергся нападению уже группы подводных лодок. Первым заметил идущую на сближение с караваном в надводном положении лодку противника капитан парохода «С. Киров» А. И. Литвиненко. Судовые комендоры немедленно, открыли огонь, но лодка успела погрузиться. Спустя два часа пароход «С. Киров» был торпедирован. Капитана и его военного помощника младшего лейтенанта Шелемаха контузило, радиста Шинкарева и юнгу Шленникова смыло за борт, ранило матроса Косенкова. Пароход стал погружаться в воду. Подав команду о спуске шлюпок, А. И. Литвиненко продолжал руководить с мостика спасательными операциями. Капитан оставил судно вместе с последней группой членов экипажа — старшим

штурманом Чигарнинским, старшим механиком Калашниковым, третьим механиком Чернухой и вторым штурманом Андржевским. Через 30 минут после торпедирования пароход затонул. Экипаж перешел на борт тральщика эскорта.



Теплоход «А. Андреев» на пути в Дудинку.

Караван повернул назад, но в проливе между островами Известий ЦИК и Арктического Института оказался в окружении пяти или шести подводных лодок противника. Одну из них флагман эскорта подбил, остальные продолжали атаковать корабли конвоя⁵³. Около 22 часов был торпедирован и затонул военный тральщик № 42. Теплоходу «А. Андреев», благодаря сильному снежному заряду, удалось укрыться в шхерах Минина, а теплоход «Моссовет» в это время форсированным ходом оторвался от кораблей эскорта, которые вели бой с подводными лодками противника, и вскоре скрылся за горизонтом. Оба судна благополучно прибыли в порт Диксон⁵⁴. Донесение об этом столкновении было направлено А. И. Микояну.

Военные и торговые моряки работали в тесном содружестве, всегда были готовы прийти на выручку друг

другу. Они делали общее дело и совместными усилиями стремились выполнить любое задание, каким бы сложным и опасным оно ни было.

В октябре 1943 года пароход «Марина Раскова» — крупный транспорт водоизмещением 12 тысяч тонн — вышел из Архангельска на Новую Землю. В трюмах и на палубе были боеприпасы, самолеты и другая техника, а также одежда и продовольствие для военно-морских баз и полярных станций. Кроме груза, на борту находилось около 150 пассажиров. Уже в Горле Белого моря пароход взяли под охрану эсминцы «Гремящий» и «Громкий». В пути с Новой Земли поступило сообщение, что западным ветром к острову пригнало большое количество мин. Разыгравшийся ураган увеличил опасность плавания.

На четвертый день пути сильным ударом волны у «Марины Расковой» сломало баллер руля, судно потеряло управление. Командир «Гремящего», приняв смелое решение, подошел при огромной волне носом к корме «Марины Расковой», после нескольких попыток на транспорт был подан буксир. «Марина Раскова» двинулась вперед, эсминец «Гремящий» выполнял роль ее руля. Так прошли 40 миль, но судно постоянно сбивалось с курса. Решили подать буксир с носа. В это время «Гремящий», обнаружив подводную лодку, атаковал и отогнал ее. После нескольких часов работы в лютую стужу и шторм четыре четырехдюймовых стальных троса были поданы на транспорт и закреплены на корабле. Но через некоторое время тросы лопнули. Запасные были только в трюме транспорта. Экипаж и пассажиры «Марины Расковой» вытащили эти многотонные стальные тросы и подали их на эсминец.

Когда до Новой Земли оставалось около 100 миль, заметили, что на караван несет мину. Пришлось обрубить буксирный трос, а затем вновь подавать. После трех дней плавания конвой прибыл в губу Белушью⁵⁵.

Чтобы выйти в обратный рейс, требовалось отремонтировать рулевое управление. Устранение нанесенных судну повреждений было под силу лишь крупной судоремонтной базе, которой в Белушьей, разумеется, не было. Основная тяжесть ремонтных работ пала на машинную команду. Смекалку и исключительное упор-

ство проявили механики Гуляев и Семенов, машинисты Сумников и Семенов, по 18—20 часов не отходившие от рабочего места. Для изготовления поковок на палубе соорудили своеобразную кузницу. Кузнецы-кочегары, используя вместо молота кувалду, выковали необходимые детали. Особую трудность представляла сверловка дюймовых отверстий для клепки руля, а их требовалось огромное количество. Вся эта работа производилась лишь с помощью ручных дрелей. За два дня до конца выгрузки ремонт руля был закончен, и приемная комиссия скрепя сердце все же дала судну право самостоятельно следовать в Архангельск. 6 ноября моряки привели «Марину Раскову» в порт⁵⁶.

Несмотря на массовый героизм, самоотверженность и мастерство военных и торговых моряков, флот нес потери и в основном в результате подводных атак противника. Если за две предыдущих навигации на внутренних коммуникациях подводные лодки противника потопили лишь одно транспортное судно каботажных конвоев, то в 1943 году — три. Кроме того, одно судно подорвалось на mine, причины гибели двух судов не были установлены⁵⁷.

К концу арктической навигации 1943 года положение в Западном секторе Арктики настолько осложнилось, что вопрос обороны Северного морского пути специально обсуждался на заседании Политбюро ЦК ВКП(б) 10 октября⁵⁸. На заседание были приглашены командующий Северным военно-морским флотом вице-адмирал А. Г. Головкин, начальник Главсевморпути контр-адмирал И. Д. Папанин и работники Наркомата морского флота. Политбюро дало указание усилить оборону арктических коммуникаций и выделить Северному флоту дополнительное количество самолетов и боевых кораблей. Однако для этого требовалось время, а навигация в Арктике уже заканчивалась, предстояло выводить суда на запад. Было принято решение не рисковать транспортными судами, так как основной объем перевозок на бассейне они уже выполнили.

11 октября заместитель наркома военно-морского флота адмирал Л. М. Галлер телеграфировал вице-адмиралу А. Г. Головкину о принятом Верховным Главнокомандующим И. В. Сталиным решении оставить на

зимовку в Арктике находившиеся там суда и вывести в Белое море только ледоколы⁵⁹. Транспортные суда до Диксона должны были сопровождать корабли Беломорской военной флотилии и корабли главной базы Северного флота. Общее руководство операцией осуществлял командующий флотом А. Г. Головкин, а непосредственно руководил начальник штаба Беломорской флотилии капитан первого ранга В. П. Боголепов.

Под усиленным эскортом военных кораблей транспортные суда благополучно перешли из Дудинки и Игарки на Диксон. Всего на зимовку в Арктике осталось 16 судов⁶⁰.

Противник, зная о том, что из арктического бассейна должны выводиться транспортные суда и ледоколы, направил в район Новоземельских проливов большую группировку подводных лодок. Особую ценность для него представляли ледоколы, которые обеспечивали движение союзных караванов Белым морем в период полярной ночи.

22 октября в 8 часов утра ледокол «И. Сталин» и ледорез «Ф. Литке» вышли из бухты Тикси на запад. Для обеспечения безопасности их перехода через Баренцево и Белое моря были подготовлены крупные силы надводных кораблей Северного флота. В Карских воротах в ожидании ледоколов постоянно несли дозорную службу и проводили траление один-три тральщика. В Архангельске и Иоканьге готовились к выходу в море и сопровождению ледоколов от Карских ворот до места назначения еще две группы траления. В Архангельске стояла наготове бригада эсминцев⁶¹. 14 ноября ледоколы вышли из Карских ворот под охраной шести прибывших из Архангельска советских эсминцев. 15 ноября эсминцы обнаружили подводную лодку противника, но потопить ее не смогли. 16 ноября группа немецких подводных лодок пыталась прорваться к ледоколам, но безрезультатно. В этот день было потоплено четыре подводные лодки противника, но получил повреждения и миноносец «Разумный». 18 ноября конвой в полном составе благополучно прибыл в Северодвинск⁶².

План каботажных перевозок в навигацию 1943 года был успешно выполнен. Суда Северного пароходства

при плане 390 тысяч тонн перевезли 430,9 тысячи тонн грузов. Кроме того, 88,7 тысячи тонн грузов перевезли суда транспортного отряда этого пароходства⁶³.

Коллектив Северного пароходства добился больших успехов в социалистическом соревновании. В течение навигации ему трижды (в мае, июне и июле) присуждалось переходящее Красное знамя Наркомата морского флота, ЦК профсоюза рабочих морского флота и денежные премии. Переходящими вымпелами Наркомморфлота были награждены семь судов, в том числе «Сура» (капитан И. И. Воронин), «Селенга» (капитан В. О. Закоржевский), «Диксон» (капитан О. З. Филатов), «Пурга» (капитан Ф. Д. Чулков), «С. Перовская» (капитан И. Н. Андреев), «Вятка» (капитан П. И. Михов). Наркомат отметил также хорошую работу экипажей судов «Громов», «Революция», «Муссон», «Спасательный-2» и «Норд»⁶⁴. Моряки пароходства оказали большую помощь портам, принимая участие в грузовых операциях.

Суда Мурманского пароходства, которые не имели плана, перевезли всего 50,5 тысячи тонн груза⁶⁵. Незначительный объем перевозок малочисленного флота этого пароходства ни в коей мере не умаляет огромного вклада моряков-мурманчан в общее дело. Они работали в прифронтовой полосе, и прежде всего они, а также экипажи рыболовных судов обеспечивали всем необходимым войска, оборонявшие полуострова Средний и Рыбачий, и войска 14-й армии через Ура-Губу.

Флот Архангельского арктического пароходства план грузоперевозок выполнил на 84,8%, а пассажиров перевез в три раза больше запланированного⁶⁶. Большое значение имела работа его ледоколов по проводке судов как в Белом море, так и в Арктическом бассейне.

ПОСЛЕДНИЕ МИЛИ ВОЙНЫ

Особенностью навигации 1944 года было то, что паузы в перевозках после завершения навигации 1943 года практически не было. В связи с предстоящим наступлением наших войск в Заполярье потребности в морских перевозках возросли. Малочисленного

флота Мурманского пароходства для удовлетворения нужд 14-й армии и Северного военно-морского флота оказалось недостаточно, поэтому в Мурманск на зимний период были направлены архангельские суда «Революция», «С. Перовская», «Свяга», «Вытегра», «Рошаль» и буксирный пароход «Спасательный-2». С прибытием в Мурманск эти суда включились в перевозку воинских грузов в пункты Мотовского залива и Кольского полуострова.

Продолжалась навигация и на акватории Архангельского порта, где до конца января 1944 года транспортные суда осуществляли перевозку импортных грузов с Экономии на Бакарицу и хлеботоргов с левого берега Северной Двины на правый. Ледоколы непрерывно кромсали лед в Белом море и на Двине вплоть до апреля, так как в Архангельск приходили иностранные суда с импортными грузами. Почти все пароходы требовали ремонта, однако пароходства были вынуждены отказать от него, чтобы продлить эксплуатационный период работы флота и таким образом компенсировать недостаток тоннажа, вызванный зимовкой судов в Арктике. Отдельные суда плавали зимой даже в замерзающем юго-восточном районе Баренцева моря.

В январе 1944 года Северное морское пароходство получило указание как можно скорее вывезти из Индиги рыбу для снабжения воинских частей и населения Архангельска⁶⁷. 3 февраля туда вышел грузо-пассажирский пароход «Рошаль» под командованием А. И. Соболева. Пробриться в Индигу было сложно.

Ледокольные пароходы «Г. Седов», «А. Сибиряков», «Иван Сусанин» и «Соловей Будимирович» направлялись в Индигу зимой еще в 1916—1922 годах. Однако эти суда были специально предназначены для плавания во льдах. «Рошаль» же не имел никаких ледовых подкреплений, мощность его машины была в два раза слабее любого из названных ледокольных пароходов. Но он имел перед ними одно немаловажное преимущество—расходо­вал в сутки 24 тонны угля, в полтора—два раза меньше, чем ледокольные пароходы. А именно из-за недостатка угля не смог пробраться к

Индиге и чуть не погиб в 1920 году «Соловей Будимирович».

«Рошаль» пробился в Индигу, но был вынужден вернуться в Иоканьгу из-за ледовой обстановки.

22 февраля была предпринята вторая попытка. «Рошаль» вышел в Индигу в сопровождении эскорта и под проводкой ледореза «Ф. Литке». Устье реки оказалось забитым льдом, попытки форсировать его не дали результатов, пришлось вернуться, так как на «Ф. Литке» кончился уголь.

Время шло. Выделить ледокол для нового рейса не представлялось возможным. В конце марта было получено известие, что ледовая обстановка в Чешской губе улучшается, и 25 марта пароход «Рошаль» в сопровождении сторожевых кораблей СКР-80 и СКР-81 в третий раз вышел в Индигу без ледокола⁶⁸.

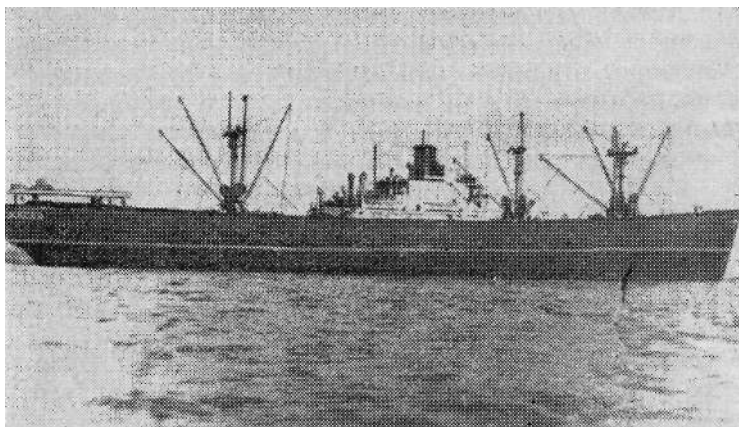
1 апреля судно бросило якорь в семи километрах от места погрузки — дальше пробиться не давал лед. Рыбу пришлось подвозить на большое расстояние, но надо было спешить, так как ледовая обстановка могла ухудшиться. Так и случилось. 14 апреля, когда погрузка закончилась и судно направилось в море, подул западный ветер, началась оттепель, лед забил выход из реки, пришлось вернуться обратно. 16 апреля удалось вырваться из реки, но не из ледового плена. Судно медленно продвигалось вперед, выискивая разводья.

22 апреля встретились с кораблями конвоя и пошли в Иоканьгу. Рейс продолжался двадцать девять суток вместо шести при обычных летних условиях. Он был неповторим по трудности и сложности. Приходилось чуть не до килограмма рассчитывать топливо, для пополнения запасов пресной воды вытапливать ее из льдин. На исходе были продукты, команда питалась в основном рыбой, не имела теплой одежды. Отстояв вахту, моряки грузили рыбу и после короткого отдыха снова шли на вахту⁶⁹. Когда пароход «Рошаль» возвратился в Иоканьгу, в его бункерах осталось 1,5 тонны угля (примерно на полтора часа хода).

Капитан А. И. Соболев за образцовое выполнение правительственного задания был награжден орденом Трудового Красного Знамени.

Вслед за «Рошалем» рейс в Индигу, а затем в реку Пешу совершил пароход «Свияга» под командованием капитана В. В. Глотова.

Метеорологическая обстановка в начале летней навигации 1944 года была неблагоприятной. Ледоход на Северной Двине закончился лишь на 7 дней позже, чем в 1943 году, но зато почти до конца мая сопровождался высоким уровнем воды и сильным течением, что затруднило погрузку леса в суда с воды. Позднее открылась навигация в Мезени, Нарьян-Маре и других пунктах Белого и юго-восточной части Баренцева морей⁷⁰.



Пароход «С. Киров» в Мурманском порту.

К 1 января 1944 года в распоряжении Северного пароходства было всего 28 транспортных судов,⁷¹ Мурманского — 5⁷². Архангельское арктическое пароходство располагало тремя ледоколами и тремя ледокольными пароходами⁷³. Кроме того, на бассейне оставались дальневосточные ледоколы. Весной флот Северного пароходства пополнился четырьмя крупнотоннажными пароходами английской и американской постройки⁷⁴ — «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». Тоннаж Северного транспортного флота к началу летней навигации составлял около 120 тысяч тонн. Некоторые суда после зимнего плавания пришлось поставить на ремонт.

В июле наступил наиболее ответственный период навигации, открылось плавание судов за Югорским Шаром в Дудинку, Игарку, на Диксон, в Амдерму, и все имевшиеся на бассейне суда, в том числе и зимовавшие в Арктике, вступили в эксплуатацию. Каких-либо значительных изменений в направлениях перевозок в Белом и Баренцевом морях летом 1944 года по сравнению с предшествовавшей навигацией, вплоть до сентября, не произошло. Что касается объема перевозок, то возрос грузооборот в арктическом бассейне за счет увеличения плана доставки грузов для Норильского горнометаллургического комбината и вывозки угля из Дудинки в Архангельск и на Диксон. В этих перевозках участвовали не только транспортные суда, но и ледоколы и даже корабли Беломорской военной флотилии. Кроме того, с востока на запад Северным морским путем прошло 36 груженых транспортов⁷⁵.

В апреле 1944 года прекратилось движение союзных конвоев, и противник вновь получил возможность использовать летом дислоцировавшиеся в Северной Норвегии подводные лодки для борьбы с нашим внутренним судоходством.

Правда, в навигацию 1944 года Северный флот пополнился значительным количеством надводных боевых кораблей. В числе прибывших сюда кораблей были линкор, крейсер, 10 эсминцев, 23 больших и 33 малых охотника за подводными лодками, 44 торпедных катера и 3 тральщика⁷⁶. На флот поступила и новая техника: радио- и гидролокационные приборы, усовершенствованные торпеды, мины, тралы, глубинные бомбы. Военно-воздушные силы Северного флота имели четырехкратное превосходство над авиацией противника⁷⁷.

Как отмечает немецкий адмирал флота в отставке Вильгельм Маршалль, характеризуя обстановку на Северном военно-морском театре в 1944 году: «Заметно

активизировались и действия русского флота в Северном Ледовитом океане... теперь нападения немецких подводных лодок и самолетов на русские транспортные суда перестали быть такими действенными, какими они были когда-то»⁷⁸.

Однако нарастали и подводные силы германского флота. Если в 1944 году на базах Северной Норвегии было до 40 подводных лодок, то к началу 1945 года — уже около 60. Такое резкое увеличение числа подводных лодок не явилось следствием какого-то заранее продуманного стратегического плана. Оно объяснялось тем, что после оставления немецко-фашистскими войсками баз на Балтике и побережье Франции базировавшиеся там подводные лодки устремились в порты Норвегии, чтобы найти здесь укрытие. Достаточно сказать, что к концу войны в водах Норвегии сконцентрировалось до 200 немецких подводных лодок⁷⁹. Нельзя не отметить в связи с этим заявление генерал-фельдмаршала Кейтеля на допросе 17 июня 1945 года о том, что «к ведению полноценной подводной войны Германия стала готова только к 1945 году»⁸⁰.

Таким образом, и в навигацию 1944 года, несмотря на резкое изменение оперативной обстановки на Северном театре военных действий в нашу пользу, плавание советских транспортных судов было не менее опасным.

Учитывая то, что на суда пришло много молодых моряков, управления пароходств усилили контроль за боевой подготовкой экипажей. На всех кораблях военные помощники капитанов, а где их не было, капитаны проводили занятия по программе боевой подготовки. Перед выходом судна из Архангельска в море специальная комиссия проверяла боевую готовность экипажа. В ходе проверки проводились учебные артиллерийские стрельбы, боевые, шлюпочные, противопожарные и водяные тревоги, проверялось знание личным составом своих обязанностей. При плохих результатах комиссия запрещала выход в море. Такие проверки экипажей способствовали улучшению дисциплины, повышению бдительности, требовательности командиров к рядовому составу. Суда уходили в рейс в полной боевой готовности.

В 1944 году противник вновь предпринял попытку помешать нашему судоходству в Арктике, направив в Карское море несколько подводных лодок. Эскортные силы Северного флота в эту навигацию значительно возросли, на каждое конвоируемое судно приходилось уже по два корабля эскорта. Экипажи судов, и прежде всего командный состав, приобрели опыт плавания в опасной зоне, умело использовали ледовую обстановку, стремились по возможности ближе прижаться к кромке льда, мелководью, где подводные лодки противника действовать не могли. И все же 12 августа вражеская подводная лодка потопила в Карском море, на пути из Северодвинска на Диксон, пароход «Марина Раскова»⁸¹. Это была тяжелая потеря. Из 354 человек команды и пассажиров спаслось только 145 человек, затонуло 6503 тонны генерального груза.

План арктических перевозок был успешно выполнен. Суда своевременно и полностью завезли грузы на полярные станции и другие населенные пункты Арктики. За короткий срок навигации по этим коммуникациям было проведено 247 судов.

Осенью 1944 года советские войска готовились к решительному наступлению в Заполярье. Стремясь обеспечить численное превосходство над противником в людях и технике, советское командование требовало форсировать перевозки воинских грузов.

После завершения арктической навигации все транспортные суда и ледоколы под сильным эскортом военных кораблей были благополучно выведены из Новоземельских проливов. Часть их встала на ремонт, а часть приступила к выполнению заданий военного командования. Северное пароходство перебазировало в Мурманск 13 судов, в том числе грузо-пассажирские суда «Вятка» и «Вологда» и грузовые—«Енисей», «Селенга», «Вытегра», «Лахта», «Онега», «С. Перовская», «Тбилиси», «Диксон», «С. Киров», «Свияга» и «Буденный»⁸². Кроме того, здесь находились и суда Мурманского пароходства — «Пролетарий», «Спартак», «Моссовет», «Сосновец» и «Герцен» (последний был передан в полное подчинение военно-морскому командованию)⁸³. Основными пунктами доставки грузов являлись губа Озерко, Ура-Губа, портовый пункт Териберка.

Особенно большое значение приобрела переправа Мурманск — мыс Мишуков в Кольском заливе. Работая на этой линии в сентябре и первых числах октября, суда транспортного флота доставили для 14-й армии несколько тысяч бойцов и офицеров, 115 танков, 153 орудия, 137 тракторов и 200 автомашин⁸⁴. К началу наступления эта армия насчитывала 47 тысяч солдат и офицеров, по количеству орудий она превосходила противника почти в три раза, а самолетов (вместе с воздушными силами Северного флота) — в шесть раз. 14-й армии противостоял 19-й горно-стрелковый корпус 20-й немецкой армии из 53 тысяч солдат и офицеров⁸⁵.

Важное место в наступательных планах нашей армии отводилось прорыву морских бригад через хребет Муста-Тунтури. Оборонявшие Средний и Рыбачий морские пехотинцы с помощью кораблей и авиации флота должны были сокрушить противника перед фронтом Северного оборонительного района.

Наступление 14-й армии во взаимодействии с Северным флотом началось утром 7 октября. В ночь на 10 октября 63-я бригада морской пехоты высадилась с катеров в районе м. Пункайненниemi и м. Ахиониemi в заливе Маати-вуоно и стала продвигаться вдоль побережья. А в 5 часов утра начался штурм горного хребта Муста-Тунтури, в атаку пошла 12-я бригада морской пехоты. Наступлению предшествовала мощная артподготовка. Полтора часа вели артиллеристы огонь по противнику, израсходовав 47 тысяч снарядов и мин. Недалеко поработали моряки, доставляя боеприпасы на Малую землю. 11 октября оборона врага на перешейке полуострова Средний была прорвана. В ночь на 15 октября советские войска, форсировав реку Петсамо-йоки, овладели важным узлом обороны противника Петсамо.

Перед транспортным флотом стояла новая задача: доставлять пополнение и боеприпасы непосредственно в район боевых действий. Уже на другой день после освобождения Печенги (Петсамо) сюда был направлен с боеприпасами пароход «Революция». Переход оказался трудным. Судно шло по минным полям за трапами, но капитан А. Г. Мочалов благополучно привел его в порт Линахамари. Вслед за «Революцией» в Линахамари пришли «Онега», «Спартак», «Пролетарий».

Боевая техника и боеприпасы с этих судов сразу же на машинах доставлялись к месту боев наших войск, выходявших на норвежскую границу. Обратными рейсами из Петсамо и Линахамари перевозились раненые.

25 октября советские войска овладели крупным узлом обороны противника—городом и портом Киркенес, 27 октября — Нейденом.

9 ноября советские войска получили приказ ставки Верховного Главнокомандования перейти к обороне на рубеже западнее Киркенеса — Питкяярви — Наутси⁸⁶.

Коммуникация Мурманск—Линахамари оставалась самой оживленной. Суда перевозили боеприпасы, продовольствие и снаряжение, обратными рейсами в Мурманск доставлялись воинские соединения, переводимые на центральные участки фронта, а также трофейные грузы (металлический лом, руда).

Для быстрейшего освобождения страны от оккупантов правительство Норвегии решило на очищенной от врага территории воссоздать норвежские вооруженные силы. Части норвежской армии уже формировались в Англии, и в конце ноября 1944 года английские суда доставили их в Мурманский порт. Дальнейшую их транспортировку в Норвегию осуществлял пассажирский пароход «Вятка»⁸⁷.

В конце января 1945 года немецкие войска заняли новые позиции в районе Люнгс-фиорда, прикрывавшие Нарвик. В руках немцев оставался также и небольшой участок территории Финляндии, так называемая «позиция Зиммеринг» на «стыке трех стран» в самом северном уголке Финляндии. Войска капитулировавшей Финляндии вели здесь бои со своими бывшими союзниками, но немцы окончательно вывели свои войска из этого района лишь 25 апреля 1945 года⁸⁸.

Бывший немецкий генерал Дитмар характеризует занятие обороны в районе Люнгс-фиорда как конец Лапландской армии немцев, а вместе с ней и конец боевых действий немцев на Крайнем Севере⁸⁹. Однако флот противника продолжал действовать и после разгрома Петсамо—Киркенесской группировки. В оставшихся в его руках базах скопилось большое количество подводных лодок, которые представляли серьезную опасность для нашего судоходства.

Учитывая обстановку, противник изменил тактику действий своих подводных лодок. Они теперь редко выходили в открытое море, атаковали наши суда в основном на подходах к портам и проливам, действовали «волчьими стаями», стали применять акустические торпеды. Возросла минная опасность. 13 ноября 1944 года подорвался на mine буксирный пароход «Муссон»⁹⁰. 3 декабря на переходе из Мурманска в Архангельск немецкая подводная лодка атаковала и потопила пароход «Революция», в течение всей войны работавший в сложнейших условиях прифронтовой полосы⁹¹. Через два дня был торпедирован пароход «Пролетарий». 30 декабря вражеская подводная лодка торпедировала в Баренцевом море пароход «Тбилиси»⁹².

Несмотря на большую опасность и трудности плавания, экипажи судов Северного транспортного флота делали все для того, чтобы справиться с заданиями, оперативно удовлетворять нужды советских войск.

Коллектив Северного пароходства выполнил план перевозок 1944 года по тоннам на 117,9% и по тоннам — на 127%. Коллективу этого пароходства по итогам социалистического соревнования в 1944 году семь раз присуждалось переходящее Красное знамя Наркомата Морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского флота. Экипажи судов «Свяга», «Карелия», «Норд», «Вытегра», «Пурга», «Енисей», «Тбилиси», «С. Киров» были награждены переходящими вымпелами Наркомморфлота⁹³.

В адрес начальника Северного морского пароходства Н. В. Новикова поступила высшая правительственная телеграмма следующего содержания: «Коллектив моряков Северного пароходства завершил навигационный план перевозок успешно, а также выполнил правительственные задания по перевозкам леса, угля, грузов для Норильского комбината и других. Выражаю уверенность, что успешно проведете зимний ремонт флота и образцово подготовите его к навигации 1945 года. А. Микоян»⁹⁴. С успешным завершением навигации коллектив пароходства поздравил также нарком морского флота П. П. Ширшов⁹⁵.

В 1944 году впервые за годы войны был установлен план перевозок Мурманскому пароходству, коллектив

выполнил его за 7 месяцев. Мурманскими судами было перевезено около 70 тысяч пассажиров, в основном бойцов и офицеров Красной Армии⁹⁶.

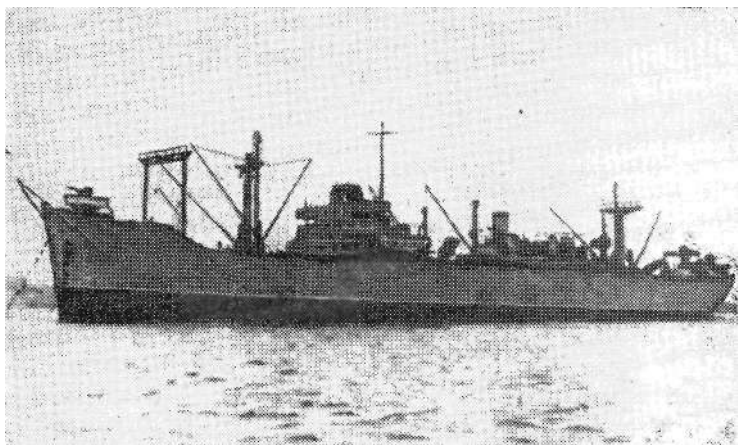
Экипажи судов Северного транспортного флота с боем брали каждую милю вплоть до конца войны. Зимой 1944/45 года, «когда на Белом море навигация закрылась, 17 судов флота работали в юго-западной части Баренцева моря, обеспечивая нужды 14-й армии в транспортных перевозках и перевоза различные грузы между Линахамари, Мурманском и прибрежными пунктами Кольского полуострова.

Подводные лодки противника продолжали нападать на наши суда. В охоте за вражескими субмаринами использовались все основные соединения Северного флота, в том числе эскадра, бригады сторожевых катеров и подводных лодок и даже бомбардировочные и штурмовые авиационные полки, самолеты которых не имели специального оборудования для поиска подводных лодок. За последние четыре месяца войны корабли и самолеты Северного флота сбросили на вражеские подводные лодки 6300 глубинных и 250 тонн авиационных бомб⁹⁷, но полностью изгнать их из районов, где проходили наши коммуникации, не удалось.

Охраняя конвои и отдельные суда на переходе морем, советские корабли проводили поиск подводных лодок в прибрежной зоне вдоль полуостровов Рыбачий и Кольский. Для защиты конвоев выделялось по три—четыре боевых корабля на каждый транспорт, а на суда с особо ценными грузами — 10—12 кораблей. Но противнику все же удалось и в 1945 году потопить несколько союзных и советских транспортов и эскортных кораблей. 20 января утром пароход «Вятка» и норвежский транспорт «Идефьорд» вышли из Кольского залива в Линахамари. Их сопровождали эсминец «Урицкий», два тральщика, девять охотников за подводными лодками, четыре торпедных катера и четыре норвежских боевых корабля. Эсминцы «Разумный» и «Разъяренный» шли впереди конвоя и вели поиск подводных лодок. «Разъяренный» обнаружил лодку и атаковал ее, но сам был торпедирован и поврежден⁹⁸. Последней потерей Северного транспортного флота был пароход «Онега». В апреле 1945 года это судно совместно с нор-

вежским пароходом «Идефьорд» и девятью кораблями эскорта следовало из Линахамари в Мурманск. 22 апреля немецкая подводная лодка торпедировала оба транспортных судна. Пароход «Онега» затонул, а норвежское судно было сильно повреждено. Погибло пять членов экипажа «Онеги»⁹⁹.

Летняя навигация 1945 года началась, когда уже был подписан акт о капитуляции фашистской Германии, но на бассейне еще было тревожно. Множество мин, не исключалась вероятность нападения рыскающих в северных морях немецких подводных лодок. Судя в Баренцевом море по-прежнему плавали под эскортом военных кораблей. Лишь 5 июня был издан приказ командующего Беломорским оборонительным районом, в котором указывалось: «В связи с окончанием военных действий на театре Северного флота, при наличии только минной опасности, всем судам, государственных и гражданских организаций разрешается самостоятельное плавание без эскорта и с наступлением темного времени несение огней, установленных правилами предупреждения столкновения судов в море»¹⁰⁰. В тот же день последовало новое распоряжение военного командова-



Пароход «Архангельск» на рейде Архангельского порта.

ния, разрешающее передачу радиogramм открытым текстом и обмен корреспонденцией между судами и береговыми радиостанциями¹⁰¹.

Военные действия на Северном морском бассейне закончились. Честь открытия первой послевоенной навигации в Белом море выпала экипажу парохода «Архангельск», он вышел в свой первый мирный рейс 18 мая 1945 года¹⁰².

Но еще долго война напоминала о себе морякам. В морях встречалось множество мин, на судах сохранялись пушки и пулеметы для расстреливания их, капитаны по-прежнему вели корабли по рекомендованным курсам. До 1949 года стояли на баках судов впередсмотрящие, настороженно высматривая мины.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Транспортный флот Северного морского бассейна справился с поставленными перед ним в годы Великой Отечественной войны задачами. Он обеспечил в необходимых объемах воинские и народнохозяйственные перевозки людей и грузов морем, принял участие в экспортно-импортных перевозках между странами антигитлеровской коалиции и северными портами СССР.

В течение трех с лишним лет только морем доставлялись боеприпасы, техника, снаряжение, продовольствие и другие воинские грузы, а также войска из резерва на полуострова Средний и Рыбачий. Только морем снабжались всем необходимым базы и гарнизоны Северного военно-морского флота, расположенные на побережье и островах Белого, Баренцева и Карского морей. Морские перевозки в Ура-Губу занимали важное место в снабжении войск 14-й армии во время оборонительных боев, а через Титовку и Линахамари — в период наступления. Благодаря регулярному снабжению морем наши войска в Заполярье смогли остановить противника у реки Западной Лицы и склонов хребта Муста-Тунтури и добиться необходимого стратегического успеха в этом районе.

Таким образом, морской транспорт Северного бас-

сейна являлся важным средством связи стратегического тыла сражавшихся в Заполярье советских войск с народным хозяйством.

По характеру и средствам морские перевозки войск делились на два вида: ближние и дальние. На дальних (пункты Белого, Баренцева и Карского морей) работали в основном только транспортные суда Северного, Мурманского и Архангельского арктического пароходств, которые перевезли более 470 тысяч человек личного состава армии и флота. На ближних перевозках (в Кольском заливе, в основном на переправе Мурманск—мыс Мишуков), наряду с транспортными судами Народного комиссариата морского флота, использовались специально оборудованные паромы, лихтеры и баржи. Всего они перевезли около 700 тысяч бойцов и офицеров.

Различных воинских грузов на Северном морском бассейне за годы войны было доставлено более полутора миллионов тонн¹, из них большая часть открытым морем². Перевозки этих грузов осуществлялись всеми имевшимися на бассейне транспортными средствами, в том числе и военными кораблями, рыболовными судами, а в отдельные периоды (1943—1944 гг.) даже транспортом союзников, но удельный вес транспортных судов Морфлота в этом виде перевозок был преобладающим.

Что же касается перевозок народнохозяйственных грузов между Архангельском, Мурманском и многочисленными портовыми пунктами, становищами и полярными станциями, расположенными в Белом, Баренцевом и Карском морях, то практически единственным средством этих перевозок являлся морской транспорт, так как, за исключением Мурманска и нескольких беломорских портов, ни один портовый пункт Крайнего Севера в период войны не имел связи с сетью железных дорог страны. В 1941—1945 годах по внутренним коммуникациям Белого, Баренцева и Карского морей проведен 1471 конвой в составе 2568 транспортных судов³. Конечно, это неполные данные: известно, что в Белом море транспорты плавали, как правило, без экспорта.

В результате анализа и сопоставления различных

источников⁴ удалось установить, что в каботажном плавании транспортные суда Северного морского бассейна перевезли за годы войны 2700 тысяч тонн грузов. Однако сюда не вошли перевозки средствами других пароходств и частично транспортных отрядов, неполностью учтены плотобуксировки, а также экспортно-импортные перевозки. Общий объем грузов, доставленных транспортным флотом бассейна как в каботажном, так и заграничном плавании, составит около 4 миллионов тонн⁵.

Что же обусловило успешное выполнение Северным транспортным флотом стоявших перед ним в годы Великой Отечественной войны задач?

«Общественная система социализма, ее экономические и организационные возможности, идейное и политическое единство советского общества, советский патриотизм и пролетарский интернационализм, дружба народов СССР, их сплоченность вокруг Коммунистической партии, беспримерный героизм и мужество Советской Армии — вот главные факторы, определившие победу советского народа в Великой Отечественной войне», — говорил Генеральный секретарь ЦК КПСС Л. И. Брежнев в докладе, посвященном 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне⁶.

За основу своей организаторской функции наша партия взяла ленинскую идею о том, что когда Советская республика осаждена врагом, «она должна быть *единым военным лагерем* не на словах, а на деле. Всю работу всех учреждений, — писал В. И. Ленин, — приспособить к войне и перестроить по-военному!»⁷

Величайшая заслуга Коммунистической партии заключается в том, что она смогла мобилизовать на борьбу с врагом все ресурсы государства, сплотить и повести за собой весь советский народ.

Коллектив Северного транспортного флота был частью, ячейкой единого военного лагеря, которым стала наша страна. В своей практической деятельности он руководствовался директивами партии и правительства, законами военного времени, и это в первую очередь обусловило его успешную работу.

Перестройка работы флота на военный лад была в основном завершена в ходе первой военной навигации,

чему в значительной степени способствовали организованность, дисциплина и высокое морально-политическое состояние моряков. В результате принятых в 1941 году мер флот был сохранен почти в полном составе, укомплектован, несмотря на мобилизацию, необходимым минимумом кадров, моряки получили первичную военную подготовку и приобрели опыт плавания в условиях военных действий на море, причем не только на внутренних, но и на внешних коммуникациях.

В последующие годы на флоте продолжалась работа по совершенствованию его эксплуатационной деятельности, повышению боеспособности, более эффективному использованию провозной способности каждой транспортной единицы.

Управления пароходств и экипажи судов стремились к тому, чтобы в период летне-осенних навигаций эксплуатировались все имевшиеся на бассейне транспортные единицы. Моряки принимали активное участие в ремонте судов, выполняя большой объем ремонтных работ своими силами. Для экономии эксплуатационного времени исправление повреждений производилось, как правило, в процессе грузовых операций без постановки судов на ремонтные базы. Нередко суда выходили в море в таком техническом состоянии, что в мирное время ни один портовый надзор не дал бы им разрешения на право плавания. Но моряки были вынуждены рисковать, ибо этот риск был оправдан целями борьбы.

Огромную организаторскую и политическую работу по мобилизации моряков-северян на преодоление трудностей военного времени, выполнение поставленных перед ними производственных и боевых задач проделали судовые партийные организации, коммунисты флота. Велика их роль в перестройке работы флота на военный лад. Партийные организации сосредоточили главное внимание на воспитании у моряков высокого морального духа, организованности и строгой военной дисциплины, создали на судах обстановку взаимной требовательности, нетерпимости к безответственности по отношению к служебному долгу. Самоотверженностью в труде, героическим поведением в боевой обстановке коммунисты служили примером для моряков.

Главным фактором нашей победы является патриотизм, мужество и стойкость воспитанных партией советских людей. Этими качествами в полной мере обладали моряки Советского торгового флота, моряки-северяне.

Атаки самолетов и кораблей по слабовооруженным, а подчас и невооруженным судам, жестокие штормы Атлантики и северных морей, ледовые сжатия и обледенения, гибель многих товарищей — через все это прошли, все это вынесли, все это преодолели моряки-северяне. И нельзя не преклоняться перед мужеством и стойкостью их, забыть то, что они сделали в борьбе за честь, свободу и независимость своего социалистического отечества.

Ратные и трудовые подвиги моряков советского транспортного флота по достоинству оценены в одной из передовых статей газеты «Правда» в июне 1942 года.. «Отечественная война советского народа, — говорилось в этой статье, — потребовала от морского транспорта, от советских моряков напряженной и по-военному оперативной работы. С первых же дней войны для них сложились труднейшие условия работы. Враг совершает разбойничьи нападения на советские суда. Транспортные суда вместе с военными кораблями под огнем противника бесстрашно доставляют боевое снаряжение, горячее и продовольствие доблестным советским войнам. В огне войны моряки прошли боевую проверку, они показали себя мужественными, достойными сынами Родины»⁸. Эта оценка в равной степени относится и к морякам-северянам.

В докладе, посвященном 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне, Л. И. Брежнев говорил: «Разве можно не сказать о героизме и мужестве наших славных орлов—моряков, чьи подвиги на Черном и Балтийском морях, в холодных волнах Северного Ледовитого океана и на тихоокеанских просторах вписали незабываемые страницы в историю Великой Отечественной войны»⁹.

Эти слова не только о военных моряках. Труд моряков торгового флота, выполнявших свой долг борт о борт с военными моряками, тоже можно по праву назвать воинским подвигом.

Однако субъективными, зависящими только от коллектива Северного транспортного флота факторами успешное решение поставленных перед ним в годы Великой Отечественной войны задач объяснить нельзя.

Без снабжения морем положение наших войск в Заполярье было бы исключительно сложным. Однако флот смог работать благодаря успешным боевым действиям войск Карельского фронта и Северного военно-морского флота. Надеясь на быстрый успех на сухопутном фронте, захват Мурманска и Полярного, германское командование не предпринимало в 1941 году достаточно активных действий на море, что позволило довольно быстро перестроить работу транспортного флота на военный лад. Потеряв надежду на успех сухопутных войск, германский военно-морской флот резко усилил удары по нашим внутренним и внешним коммуникациям, добившись некоторых успехов в 1942 году, но в последующие годы он все больше и больше терял свои боевые возможности. Что же касается Северного флота, то его силы неуклонно нарастали, усиливались удары нашего военно-морского флота по коммуникациям противника, на их охрану враг был вынужден отвлечь значительное количество боевых средств, и прежде всего надводных кораблей и самолетов. В столкновениях с врагом Северный военно-морской флот потопил и повредил 865 кораблей и судов, сбил 1308 самолетов противника¹⁰.

Плавание на Северном бассейне проходило в сложных гидрометеорологических условиях. Особенно сложным оно было в Арктике, где постоянно менялась ледовая обстановка. Правда, эти условия в равной степени влияли на деятельность советского флота и флота противника, однако у советских моряков были известные преимущества. Управления парокходств, экипажи судов, их капитаны хорошо изучили бассейн за долгие годы работы здесь. В Арктике до войны была создана широкая сеть полярных станций, занимавшихся наблюдениями в области геофизики, а также научно-оперативным обслуживанием флота и авиации. Эти станции работали в течение всей войны, обеспечивая советских моряков информацией о метеорологической и ледовой обстановке, прогнозировали погоду. Неслучайно в пе-

риод короткой арктической навигации принимались меры для снабжения полярных станций всем необходимым.

Противник слабо знал бассейн, да и достаточно активных попыток изучить его до войны не предпринимал, так как не рассчитывал на длительную борьбу здесь, уповая на «блицкриг». Все это не могло не сказаться на эффективности его действий. Операция «Вундерланд» провалилась в первую очередь благодаря героическому подвигу экипажа парохода «А. Сибиряков», стойкому сопротивлению экипажей «Дежнева», «Кары», «Революционера» и защитников острова Диксон, однако и недостаточная осведомленность в метеорологической и ледовой обстановке командира рейдера «Адмирал Шеер» также сказалась на исходе операции. Противник чувствовал себя в Арктике скованно, неуверенно, после «Адмирала Шеера» он не рисковал направлять сюда надводные корабли, ограничиваясь действиями подводных лодок.

Успешная работа Северного транспортного флота стала возможна и благодаря быстрой и эффективной перестройке на военный лад береговых предприятий бассейна и в первую очередь Архангельского, Мурманского и Северодвинского портов. Следует сказать, что Архангельский порт не был готов к перевалке такого огромного количества грузов, которые предстояло переработать. Была проведена реконструкция Архангельского порта, восстановлены причалы на Экономии и Бакарице протяженностью 2500 метров, заново построен морской причал в Северодвинске. Архангельский порт пополнился 16 порталными кранами и другими механизмами из Ленинградского, Мариупольского и Мурманского портов. Фарватер был углублен. К 1943 году в порту одновременно могло разгружаться и грузиться более 20 морских судов¹¹.

За работой транспортного флота пристально следили и оказывали ему необходимую помощь ЦК партии, Государственный Комитет Оборона, Архангельский и Мурманский обкомы и горкомы, районные комитеты партии. Вопросы работы флота регулярно рассматривались на бюро местных партийных комитетов, их руководители и работники аппарата постоянно встречались

с моряками, оказывали помощь судовым партийным организациям.

Ратные и трудовые подвиги моряков-северян по достоинству оценены Коммунистической партией и Советским правительством: в год 25-летия победы над фашистской Германией, 15 мая 1970 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за заслуги в развитии морского транспорта и в связи со 100-летием со дня основания Северное морское пароходство награждено орденом Ленина.

В годы войны морскому транспорту страны был нанесен большой ущерб. Погибла или была сильно повреждена почти половина транспортных судов¹². На 1 января 1946 года советский транспортный флот, с учетом судов, полученных в виде компенсации при разделе флота Германии, состоял всего из 573 грузовых и пассажирских судов общей грузоподъемностью 1939 тысяч тонн. На внешних и внутренних коммуникациях Севера погибло 33 советских транспортных судна, кроме того, 104 более мелких судов (рыболовных траулера, буксирных пароходов, шаланд, барж, мотоботов и дрейфтерботов)¹³. К концу войны в Северном пароходстве осталось всего 29 судов, в том числе 20 грузовых, 6 пассажирских и 3 буксирных. Общей грузоподъемностью 89 835 тонн и пассажироместимостью 726 человек¹⁴. Флот Мурманского пароходства состоял всего из 3 судов¹⁵. Архангельское арктическое пароходство располагало 6 ледоколами и ледокольными пароходами.

Для восстановления флота и его дальнейшего развития требовались огромные капиталовложения. Намеченная Коммунистической партией Советского Союза широкая программа создания большого морского флота, полностью удовлетворяющего нужды государства, была выполнена в сравнительно короткий срок. Выполняя решения партийных съездов, судостроительная промышленность построила сотни первоклассных морских судов. Большое количество лесовозов, танкеров, пассажирских и других морских судов было приобретено за границей, главным образом у социалистических стран. Сейчас в составе советского морского флота 1500 судов дедевроном более двенадцати миллионов тонн, в тех-

ническом отношении это один из лучших судов мира¹⁶.

Вместе с флотом страны развивается и флот Северного морского бассейна. В настоящее время в его составе свыше 200 первоклассных транспортных и ледокольных судов, в том числе атомоход «Ленин». Грузооборот Северного транспортного флота составляет свыше 14 миллиардов тонна-миль, в заграничном плавании он превышает уровень 1950 года почти в 20 раз¹⁷.

По-прежнему в строю моряки-северяне, ветераны Великой Отечественной. Начальником ордена Ленина Северного морского пароходства стал бывший помполит парохода «М. Громов» и парторг обкома партии Сергей Иванович Кузнецов, начальником Грузинского морского пароходства—бывший капитан легендарного «А. Сибирякова» Анатолий Алексеевич Качарава. Оправившись от ранения, храбро воевал на сухопутном фронте кочегар парохода «Петровский» Павел Павлович Петраков, теперь он начальник отдела Северного пароходства. Как и прежде, водят ледоколы один из старейших мурманских ледовых капитанов Константин Константинович Бызов и Герман Васильевич Драницын.

Известными на Севере капитанами стали штурманы Юрий Дмитриевич Жуков и Сергей Александрович Ястребцев, матрос с «Петровского» Михаил Иванович Яковлев и матрос парохода «Революционер» Николай Васильевич Овечкин, работающий сейчас начальником Архангельского агентства «Трансфлот».

Всеобщим уважением моряков-северян пользуются капитаны Герои Социалистического Труда Иван Акимович Пономарев и Андрей Федорович Пинежанинов, а также капитаны Федор Андреевич Рынцын, Василий Васильевич Глотов, Александр Иванович Соболев, механики Федор Васильевич Брилин, Василий Львович Макарьин, Николай Васильевич Ярцев и многие, многие другие ветераны Великой Отечественной войны.

Сейчас в Северном транспортном флоте почти не осталось судов, которые бороздили моря в годы Великой Отечественной войны. Но символическими памятниками подвигам экипажей судов военных лет служат и будут служить названия этих кораблей на бортах новых океанских теплоходов Северного морского бассейна.

ПРИМЕЧАНИЯ И ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

К введению

¹ В. И. Ленин. Поли. собр. соч. Т. 40, стр. 213.

² Там же, т. 44, стр. 302.

³ Там же, т. 43, стр. 67.

⁴ Развитие морского флота СССР. Бюллетень Центрального бюро технической информации ММФ. М., 1967 г.

⁵ КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК- Ч. II, изд. 7. М., 1964, стр. 460.

⁶ Там же, ч. III, изд. 7. М., 1954, стр. 42.

⁷ Там же, стр. 152.

⁸ Там же, стр. 344.

К главе „Первая военная навигация”

¹ ПААО (Партийный архив Архангельской области), ф. 865, оп. 1, д. 1317, л. 64.

² Там же.

³ Там же.

⁴ Там же, л. 65.

⁵ Там же.

⁶ Там же, ф. 296, оп. 5, д. 775, л. 37.

⁷ ЦАММФ (Центральный архив Министерства морского флота СССР), ф. 65, оп. 3, д. 77.

⁸ ТААО (Государственный архив Архангельской области), ф. 367, оп. 10, д. 51, л. 160.

⁹ ЦГАНХ (Центральный государственный архив народного хозяйства СССР), ф. 8045, оп. 3, д. 1112, л. 1.

- ¹⁰ Морская миля равна 1852 метрам.
- ¹¹ ЦВМА (Центральный военно-морской архив), ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 88.
- ¹² Там же.
- ¹³ А. В. Басов. Роль Советского Военно-Морского Флота в срыве военных планов фашистской Германии (1941—1945 гг.). «Вопросы истории», 1969, № 7, стр. 39.
- ¹⁴ ЦАММФ, ф. 20, оп. 1, д. 74, л. 79.
- ¹⁵ Там же, ф. 65, оп. 3, д. 96.
- ¹⁶ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 11, л. 71.
- ¹⁷ ПААО, ф. 296, оп. 5, д. 437, л. 12—13.
- ¹⁸ Там же, д. 772, л. 20—21.
- ¹⁹ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 22.
- ²⁰ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 104, л. 18.
- ²¹ «Совершенно секретно! Только для командования. Стратегия; фашистской Германии в войне против СССР». Документы и материалы. М., 1967, стр. 386. (Далее: «Совершенно секретно! Только для командования»).
- ²² «Мировая война 1939—1945». Сб. статей (пер. с нем.). М., 1957, стр. 31.
- ²³ «Совершенно секретно! Только для командования», стр. 178.
- ²⁴ «Мировая война 1939—1945». Об. статей (пер. с нем.). М., 1957, стр. 136.
- ²⁵ А. В. Басов. Роль Советского Военно-Морского Флота в срыве военных планов фашистской Германии (1941—1945 гг.). «Вопросы истории», 1969, № 7, стр. 36.
- ²⁶ И. Пономарев. Подвиг североморцев. Мурманск, 1960, стр. 57.
- ²⁷ АСГМП (архив Северного государственного морского пароходства), ф. ПК. (фонд исторической комиссии), т. 1, л. 271.
- ²⁸ Там же, л. 272.
- ²⁹ ЦАММФ, ф. 20, оп. 4, д. 4.
- ³⁰ Там же.
- ³¹ ЦАММФ, ф. 65, оп. 2, д. 18, л. 627.
- ³² Там же, ф. 20, оп. 4, д. 4.
- ³³ «Совершенно секретно! Только для командования», стр. 333.
- ³⁴ Там же.
- ³⁵ Там же, стр. 335.
- ³⁶ «Мировая война 1939—1945». Сб. статей (пер. с нем.). М., 1957, стр. 137.
- ³⁷ «Совершенно секретно! Только для командования», стр. 336.
- ³⁸ АСГМП, ф. ИК, т. 1, стр. 11.
- ³⁹ Там же, стр. 13.
- ⁴⁰ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 76, лл. 150—151.
- ⁴¹ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. И, лл. 11—19.
- ⁴² ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 76, л. 150.

К главе „На внешних и внутренних коммуникациях“

¹ «Моряк Севера», 1941, № 85.

² ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 135, л. 6.

³ Там же, ф. 5107, оп. 1, д. 10, л. 22.

⁴ С. Ф. Эдлинекий. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг. М., 1963, стр. 50.

⁵ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 11, л. 67.

⁶ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 135, л. 33.

⁷ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 24.

⁸ «Правда», 1942, № 153.

⁹ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 11, лл. 59—60.

¹⁰ История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 6. М., 1965, стр. 291.

¹¹ С. Э. Морисон. Битва за Атлантику (пер. с англ.). М., 1956, стр. 12.

¹² История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 6. М., 1965, стр. 291.

¹³ Там же, стр. 290—291.

¹⁴ Там же, стр. 48.

¹⁵ «Вопросы экономики», 1951, № 4, стр. 90—91.

¹⁶ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 16.

¹⁷ Там же, л. 17.

¹⁸ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 133, л. 19.

¹⁹ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 43.

²⁰ Там же.

²¹ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 139—140.

²² К. Тип-пель<:кирх. «История второй мировой войны» (пер. с нем.). М., 1956, стр. 458.

²³ А. В. Басов. Роль Советского Военно-Морского Флота в срыве военных планов фашистской Германии (1941—1945 гг.). «Вопросы истории», 1969, № 7, стр. 40.

²⁴ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 14—15.

²⁵ А. В. Басов. Роль Советского Военно-Морского Флота в срыве военных планов фашистской Германии (1941—1945 гг.). «Вопросы истории», 1969, № 7, стр. 44.

²⁶ Там же.

²⁷ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 16.

²⁸ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 161.

²⁹ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 30.

³⁰ ПААО, ф. 865, оп. 1, д. 1442, л. 2.

³¹ Там же.

³² Это было на Балтике. Очерки и воспоминания. Вып. 2. М., 1963, стр. 342.

³³ Там же, стр. 343—344.

³⁴ «Правда», 1942, 29 июня.

³⁵ Это было на Балтике. Очерки и воспоминания. Вып. 2. М., 1963, стр. 344.

³⁶ Там же, стр. 345.

³⁷ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 248.

³⁸ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 19, л. 60.

³⁹ Там же, л. 57.

⁴⁰ Там же, л. 7.

- ⁴¹ Там же, л. 8.
- ⁴² ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 132, л. 33.
- ⁴³ Там же, л. 66.
- ⁴⁴ Там же, л. 64.
- ⁴⁵ Там же, л. 33.
- ⁴⁶ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 15.
- ⁴⁷ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 132, л. 72.
- ⁴⁸ Там же.
- ⁴⁹ АСГМП, ф. И К, т. 1, л. 254.
- ⁵⁰ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 19, л. 62.
- ⁵¹ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 15.
- ⁵² Дж. Батлер и Дж. Гуайер. Большая стратегия, июнь 1941—август 1942 (пер. с англ.). М., 1967, стр. 383.
- ⁵³ Там же, стр. 450.
- ⁵⁴ Там же, стр. 377.
- ⁵⁵ Там же.
- ⁵⁶ Там же, стр. 10.
- ⁵⁷ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 19, л. 82.
- ⁵⁸ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 261.
- ⁵⁹ Там же, л. 298—299.
- ⁶⁰ Дж. Батлер и Дж. Гуайер. Большая стратегия, июнь 1941—август 1942 (пер. с англ.). М., 1967, стр. 450.
- ⁶¹ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 19, л. 69.
- ⁶² Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг. Т. 1. М., стр. 51—52.
- ⁶³ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 11, л. 77.
- ⁶⁴ АСГМП, ф. ИК, т. 1, лл. 20—21.
- ⁶⁵ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 13, л. 172.
- ⁶⁶ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 132, лл. 92—93.
- ⁶⁷ ГААО, ф. 367, оп. 12, д. 65.
- ⁶⁸ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 280.
- ⁶⁹ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 13, лл. 191—193.
- ⁷⁰ Там же.
- ⁷¹ Там же.
- ⁷² Там же.
- ⁷³ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 36.
- ⁷⁴ ГААО, ф. 296, оп. 6, д. 132, лл. 91, 93.
- ⁷⁵ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 36.
- ⁷⁶ Там же, л. 38.
- ⁷⁷ Там же, л. 37.
- ⁷⁸ Там же, лл. 40—41.
- ⁷⁹ Там же, т. 2, лл. 72—73.
- ⁸⁰ С. Ф. Эллискии. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг., стр. 106.
- ⁸¹ «Моряк Севера», 1943, 23 марта.
- ⁸² АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 263.
- ⁸³ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 230.
- ⁸⁴ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 41; ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 229
- ⁸⁵ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 15, л. 7 (в данном документе среди погибших судов не указан пропавший без вести пароход «Красный партизан»).

- ⁸⁶ Дж. Батлер и Дж. Гуайер. Большая стратегия, июнь 1941—август 1942 (пер. с англ.). М., 1967, стр. 448.
- ⁸⁷ ЦВМА, ф. 767, ост. 2, д. 75, л. 228.
- ⁸⁸ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 121.
- ⁸⁹ ПААО, ф. 865, оп. 1, д. 1434, л. 10.
- ⁹⁰ Там же, л. 15.
- ⁹¹ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 249—250.
- ⁹² ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 135, л. 50.
- ⁹³ Там же, л. 51.
- ⁹⁴ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 187.
- ⁹⁵ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 220.
- ⁹⁶ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 189.
- ⁹⁷ З. Каневский. Между двух океанов. М., 1969, стр. 62.
- ⁹⁸ «Советский Таймыр», 1967, 27 августа.
- ⁹⁹ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 135, л. 51.
- ¹⁰⁰ Фр Руге. Война на море 1939—1945 гг. (пер. с нем.). М., 1957, стр. 276.
- ¹⁰¹ «Правда Севера», 1967, 12 апреля.
- ¹⁰² «Советский Таймыр», 1967, 27 августа.
- ¹⁰³ Там же.
- ¹⁰⁴ Карманными линкорами корабли типа «Адмирал Шеер» называли в связи с тем, что они обладали меньшим, чем линейные корабли, водоизмещением, но идентичным с ними вооружением.
- ¹⁰⁵ ГААО, ф. 367, оп. 12, д. 43, л. 9.
- ¹⁰⁶ А. Г. Головкин. Вместе с флотом. М., 1960, стр. 127.
- ¹⁰⁷ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 135, л. 4.
- ¹⁰⁸ Там же, лл. 53—59.
- ¹⁰⁹ Там же, л. 60.
- ¹¹⁰ ГААО, ф. 2323, оп. 1, д. 208, л. 338.
- ¹¹¹ ПААО, ф. 296, оп. 6, д. 135, л. 60.
- ¹¹² С. Ф. Эдлинский. 40 лет Советской Северной ледокольной флотилии. Архангельск. 1958.

К главе „Курс—к победе!“

- ¹ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 90, л. 38.
- ² Там же, лл. 38, 44.
- ³ Там же, л. 73.
- ⁴ ГААО, ф. 2323, оп. 3, д. 16, л. 42.
- ⁵ АСГМП, ф. ИК, ч. 1, лл. 87, 88.
- ⁶ ГААО, ф. 2323, оп. 2, д. 152, л. 3.
- ⁷ Там же,
- ⁸ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 90, л. 38.
- ⁹ Там же, д. 241, л. 118.
- ¹⁰ Там же.
- ¹¹ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945. (Краткая хроника). М., 1964, стр. 384.
- ¹² АСГМП, ф. ПК, т. 2, л. 269.
- ¹³ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 64, л. 131.

- ¹⁴ Там же.
- ¹⁵ ПААО, ф. 865, оп. 1, д. 1495, лл. 2, 28.
- ¹⁶ Там же, ф. 837, оп. 1, д. 329, л. 2.
- ¹⁷ СССР в Великой Отечественной войне 1941—1945. (Краткая хроника). М., 1964, стр. 377.
- ¹⁸ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 88, л. 64.
- ¹⁹ Там же, д. 65, л. 9.
- ²⁰ ПААО, ф. 837, оп. 1, д. 330, л. 89.
- ²¹ Там же, д. 1414, л. 7.
- ²² ЦАММФ, ф. 20, оп. 4, д. 4.
- ²³ АСГМП, ф. ИК, т. 2, лл. 272, 281, 283.
- ²⁴ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 114, л. 4.
- ²⁵ «Совершенно секретно! Только для командования», стр. 385—386.
- ²⁶ История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 3. М., 1961, стр. 389—390.
- ²⁷ Вторая мировая война 1939—1945. Под общ. ред. генерал-лейтенанта С. П. Платонова. М., 1958, стр. 525.
- ²⁸ Там же.
- ²⁹ Там же, стр. 526.
- ³⁰ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 90.
- ³¹ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 203.
- ³² Там же.
- ³³ Там же, стр. 311.
- ³⁴ Там же, стр. 203.
- ³⁵ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 83.
- ³⁶ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 204—205.
- ³⁷ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 4, л. 1.
- ³⁸ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 77.
- ³⁹ С. Ф. Эдлинский. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1963, стр. 131.
- ⁴⁰ ГААО, ф. 2323, оп. 2, д. 4, л. 19.
- ⁴¹ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 173.
- ⁴² ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 4, л. 3.
- ⁴³ И. Пономарев. Подвиг североморцев. Мурманск, 1960, стр. 214.
- ⁴⁴ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 16, л. 237.
- ⁴⁵ Там же, л. 238.
- ⁴⁶ Там же, лл. 239—240.
- ⁴⁷ А. Г. Головкин. Вместе с флотом. М., 1960, стр. 15.
- ⁴⁸ ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 11, л. 46.
- ⁴⁹ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 83.
- ⁵⁰ Там же, л. 34.
- ⁵¹ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 244.
- ⁵² АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 34.
- ⁵³ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 13, лл. 155—160.
- ⁵⁴ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 77.
- ⁵⁵ Б. Д. Николаев, П. А. Тетрухин. Мы с «Гремящего». М., 1961, стр. 17—25.
- ⁵⁶ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 78.

- ⁵⁷ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 15, л. 8.
- ⁵⁸ С. Ф. Эдлинский. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1963, стр. 139.
- ⁵⁹ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 43, л. 3.
- ⁶⁰ Там же, л. 4.
- ⁶¹ Там же, л. 12.
- ⁶² Там же, оп. 1, д. 43, л. 14.
- ⁶³ ГААО, ф. 367, оп. 18, д. 4, лл. 12, 22.
- ⁶⁴ АСГМП, ф. ИК, т. 1, лл. 172—174.
- ⁶⁵ ЦАММФ, ф. 65, оп. 2, д. 17, л. 14.
- ⁶⁶ ПААО, ф. 296, оп. 7, д. 1188, л. 9.
- ⁶⁷ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 49.
- ⁶⁸ Там же, л. 51.
- ⁶⁹ Там же, л. 58.
- ⁷⁰ Там же, л. 91.
- ⁷¹ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 96.
- ⁷² ЦГАНХ, ф. 8045, оп. 3, д. 1112, л. 22.
- ⁷³ ПААО, ф. 837, оп. 1, д. 351, л. 97.
- ⁷⁴ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 89.
- ⁷⁵ История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 4. М., 1962, стр. 465.
- ⁷⁶ Б. А. Вайнер. Северный флот в Великой Отечественной войне. М., 1964, стр. 206—207.
- ⁷⁷ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 92. •
- ⁷⁸ «Мировая война 1939—1945». Сб. статей (пер. с нем.). М., 1957, стр. 372.
- ⁷⁹ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 75, л. 92.
- ⁸⁰ «Совершенно секретно! Только для командования», стр. 647.
- ⁸¹ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 46.
- ⁸² Там же, л. 4.
- ⁸³ ЦАММФ, ф. 65, оп. 2, д. 17, лл. 19—20.
- ⁸⁴ С. Ф. Эдлинский. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. М., 1963, стр. 179.
- ⁸⁵ История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 4. М., 1962, стр. 367—368.
- ⁸⁶ Там же, стр. 371.
- ⁸⁷ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 21.
- ⁸⁸ «Мировая война 1939—1945». Сб. статей (пер. с нем.). М., 1957, стр. 147. •
- ⁸⁹ Там же.
- ⁹⁰ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 45—47.
- ⁹¹ Там же, л. 48.
- ⁹² Там же, л. 50—52.
- ⁹³ АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 177, т. 2, лл. 28—31.
- ⁹⁴ Там же, т. 2, л. 285.
- ⁹⁵ Там же, л. 287.
- ⁹⁶ ЦГАНХ, ф. 8045, оп. 3, д. 1112, л. 20.
- ⁹⁷ История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945 гг. Т. 5. М., 1963, стр. 240.
- ⁹⁸ Там же, стр. 239.
- ⁹⁹ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 53—54.
- ¹⁰⁰ Там же, стр. 57.

¹⁰¹ Там же.

¹⁰² Там же.

К заключению

¹ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 76, л. 179.

² Там же, л. 178.

³ Там же, л. 244.

⁴ ЦГАНХ, ф. 8045, оп. 3, д. 1112, лл. 13, 14; ЦАММФ, ф. 65., оп. 2, д. 17, лл. 19, 20; ПААО, ф. 296, оп. 7, д. 14, л. 11; ГААО, ф. 367, оп. 10, д. 11, л. 88; АСГМП, ф. ИК, т. 1, л. 303, т. 2, л. 307.

⁵ М. И. Брускин и др. Морской транспорт Советского Союза за 50 лет. М., 1967, стр. 76.

⁶ Л. И. Брежнев. Великая победа советского народа. Доклад на торжественном собрании в Кремлевском Дворце съездов, посвященном 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. М., 1965, стр. 17.

⁷ В. И. Ленин. Поли. собр. соч. Т. 39, стр. 45.

⁸ «Правда», 1942, 9 июня.

⁹ Л. И. Брежнев. Великая победа советского народа. Доклад на торжественном собрании в Кремлевском Дворце съездов, посвященном 20-летию победы советского народа в Великой Отечественной войне. М., 1965, стр. 13—14.

¹⁰ И. Пономарев. Подвиг североморцев. Мурманск, 1960., стр. 286.

¹¹ ПААО, ф. 296, оп. 7, д. 4, лл. 16—17.

¹² М. И. Брускин и др. Морской транспорт Советского Союза за 50 лет. М./1967, стр. 76.

¹³ ЦВМА, ф. 767, оп. 2, д. 15, л. л. 6, 7, 8, 9.

¹⁴ АСГМП, ф. ИК, т. 2, л. 321.

¹⁵ ЦАММФ, ф. 65, оп. 3, д. 121.

¹⁶ «Блокнот агитатора» Главного политического управления Советской Армии и Военно-Морского Флота. 1971, № 13, стр. 10.

¹⁷ М. И. Брускин и др. Морской транспорт Советского Союза за 50 лет. М., 1967, стр. 34.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Первая военная навигация	
На бассейн пришла война.....	6
На военный лад.....	12
В прифронтовой полосе.....	18
На внешних и внутренних коммуникациях	
Пока море сковано льдом.....	30
На путях караванов.....	36
Трагедия семнадцатого конвоя.....	51
Наедине с океаном.....	62
Провал операции «Вундерланд».....	71
Курс — к победе!	
Флотская молодежь и ее наставники.....	86
Жаркое лето Арктики.....	98
Последние мили войны.....	114
Заключение.....	127
Примечания и использованная литература.....	136

Юрий Николаевич Кучепатов

ОГНЕННЫЕ МИЛИ

Редактор **И. А. Наумова**
Обложка **С. П. Шадрунова**
Художественный редактор **В. С. Вежливцев**
Технический редактор **Н. Б. Буйновская**
Корректор **А. А. Фонтейнес**

Сдано в набор 24/1 1972 г. Подписано в печать 30/III 1972 г.
Форм. бум. 84X108^{1/32} (бумага № 1). Физ. печ. л. 4,5.
Усл. печ. л. 7,56. Уч.-изд. л. 7,19. Тираж 5000.

Северо-Западное книжное издательство,
Архангельск, пр. П. Виноградова, 76
Типография им. Склепина,
Архангельск, набережная В. И. Ленина, 86.
Сл. 00367. Заказ № 684. Цена 45 коп.



45 коп.