За полярным кругом

После войны, когда многие секретные документы нацистов пересталибыть тайной, оказалось, что план "Барбаросса" не предусматривал дейс-твий крупных сухопутных или морских сил на направлениях, которые егоавторы считали второстепенными. Фашистские генералы хотели предрешитьисход войны молниеносными ударами по Москве, Ленинграду, Домбассу. Ониполагали, что Архангельск и Мурманск попадут в их руки без особых уси-лий как трофеи после победы на главных направлениях.

Самонадеянно рас-считывая на успех планов "блицкрига", немецкое верховное командованиехотело сберечь свои морские силы для дальнейшей борьбы с Англией, авозможно и с США. Однако планы "блицкрига" провалились. Война принялазатяжной характер. Вместо бронированных кулаков, с помощью которых фа-шисты и их сателлиты намеривались быстро добиться победы, им пришлосьдраться, "растопырив пальцы", на огромном фронте от Одессы до Мурманс-ка.И все же, когда коммуникации Советского Союза с США и Великобрита-нией в северных водах приобрели стратегическое значение, гитлеровскоекомандование перебросило сюда крупные соединения своего флота, решивдействовать активно.

Северный флот, самый правофланговый и самый моло-дой из всех наших флотов и фронтов, принял участие в борьбе с немецки-ми кораблями. В первые дни войны положение на наших северных границах было несовсем ясным. Под предлогом обороны Полярной области к финско-норвежс-кой границе были подтянуты немецкие войска, которые ранее участвовалив захвате Нарвика. 22 июня на нашей сухопутной границе с Финляндиейбыло сравнительно спокойно. Однако немецкая авиация уже в тот деньбомбила корабли и аэродромы Северного флота. 25 июня командующий Се-верным флотом контр-адмирал А.Г.Головко доложил, что 19-й немецкийгорнострелковый корпус движется к нашей границе. Теперь не осталосьсомнения, что противник вскоре перейдет в наступление со стороны финс-кой границы. Это произошло 29 июня. С того дня война охватила огромныепространства Севера. Своеобразие Северного морского театра не ограничивается суровымиприродными условиями. Благодаря теплому течению Атлантики с юго-запад-ной части Баренцева моря лед не препятствует боевым действиям флотав течение всего года.

Зато в северных и восточных районах Баренцева иБелого морей, а также в Карском море зимой из-за льдов корабли ходить -не могут.

Серьезно затрудняли действия флота полярный день и полярнаяночь. В полярную ночь усложнялся визуальный поиск, зато в условиях по-лярного дня почти исключалась скрытность действий. Географические особенности побережья Северной Норвегии - изобилиефиордов, обрывистые высокие берега, большие глубины возле них - давалифашистскому флоту возможность базировать свои корабли маневренно ирассредоточенно. Готовясь к нападению на Советский Союз, германскоекомандование держало на готове в Северной Норвегии и Северной Финлян-дии один финский и два немецких корпуса, сведенных в группу "Норве-гия". Планом операции намечалось овладеть Мурманском и главной базойСеверного флота - Полярным, захватить Кировскую железную дорогу и темсамым изолировать Кольский полуоствов от центральных районов страны,оккупировать Советскую Карелию и овладеть всем бассейном Белого морядо Архангельска включительно. Немецко-фашистское командование рассчи-тывало осуществить свои планы на Севере молниеносно, используя в ос-новном сухопутные силы и авиацию. Бомбардировщики должны были нанестимассированные удары по Полярному и Мурманску и разрушить шлюзы Бело-морско-Балтийского канала, чтобы отрезать Северный морской театр отБалтийского.

Немецкие морские силы на Севере к началу войны были нез-начительны. Базировались они на порты и базы Варангер-фиорда, в част-ности на Петсамо (Печенгу) и Киркенес. Протяженность нашего Северного фронта превышала триста километ-ров. Врагу противостояла 14-я армия (Ленинградского фронта) под коман-дованием генерал-лейтенанта В.А.Фролова. Две ее дивизии (из пяти)действовали на мурманском направлении. Первое крыло армии, оборонявшеемурманское направление, поддерживал Северный флот. Сравнительно моло-дой из флотов нашей страны, он имел к началу войны сравнительно немно-го кораблей. Эскадренных миноносцев было всего восемь, а подводных ло-док - пятнадцать. Не хватало и хорошо оборудованных баз.

Для стоянкикораболей приходилось использовать гавани Мурманска и бухты Кольскогои Мотовского заливов. Военно-воздушные силы Северного флота также были невелики в всегосто шестнадцать самолетов, в основном устаревших типов и только триаэродрома, т.к. запасные аэродромы и посадочные площадки лишь строи-лись. Ударной авиации, по существу, не было. В начале войны противник на Севере имел превосходство в сухопут-ных войсках и авиации и уступал Северному флоту только по числу под-водных лодок. В надводных кораблях было относительное равенство сил

Война на Северном театре проходила в условиях сравнительно болееспокойных, чем на Черном море или на Балтике. Там напряжение доходилодо предела, флоты были вынуждены покинуть свои лучшие базы, и эточрезвычайно усложняло проведение всех операций на море. К счастью, наСевере нам не пришлось пережить ничего подобного. В первую неделю вой-ны в Заполярье боевые действия ограничивались взаимными налетеми авиа-ции. Фашисты перешли там в наступление лишь в последних числах июня, иэто позволило 14-й армии и Северному флоту лучше подготовиться квстречи с врагом. На кандалакшском направлении гитлеровцам удалось с тяжелыми бояминесколько продвинуться в глубь нашей территории, но выйти к Кировскойжелезной дороге они так и не смогли. На мурманском направлении, несмотря на превосходство сил, особен-но в авиации, они продвинулись не более чем на 30 километров. Уже вавгусте 1941 года немцы выдохлись и потеряли способность наступать.Наши войска оставили их на рубеже реки Западная Лица.Еще раньше, 15июля, перешли к обороне фашистские полки, рвавшиеся на полуостровСредний.

В начале сентября противник вновь возобновил наступление намурмонском направлении и захватил плацдарм на восточном берегу рекиБольшая Западная Лица, с которого продолжал угрожать главной базе Се-верного флота - Полярному. Еще 1 июля Военный совет флота с тревогой докладывал, что в слу-чае дальнейшего отхода 14-й армии "становится под угрозу базированиефлота в Кольском заливе". Предстояли перевозки грузов из США и Англии,и немцы не могли не понимать значение Мурманска, судя хотя бы по опытупервой мировой войны. Тогда царская Россия форсировала строительствожелезной дороги до Мурманска, чтобы использовать этот незамерзающийпорт. Когда борьба на этом участке фронта достигла особенного напряже-ния, встал вопрос о помощи англичан. За времы переговоров с англичана-ми, обстановка под Мурманском улучшилась и вопрос о посылке на Северанглийской эскадры отпал. Английские корабли и авиация появилась тампозже, когда фронт в Заполярье стабилизировался. Вскоре началось дви-жение к нашим берегам конвоев из Англии и США. Надо отдать должное помощи, оказанной Северному флоту союзниками,и храбрости английских моряков военного и транспортного флота. Напри-мер, авиация английского флота 30 июля нанесла ряд мощных ударов поПетсамо и Киркинесу, реальной помощью были смелые действия английских подводных лодок "Тайгрис" и "Трайдент", они потопили несколько немец-ких транспортов с подкреплениями войскам генерала Дитля, пытавшимсяпрорваться к Мурманску и Полярному. На мурманском напралении врага удалось остановить, и в этом боль-шая заслуга Северного флота. Он поддерживал 14-ю армию артилерией иавиацией, с кораблей высаживали десанты, море перевозили войска, бое-вую технику, боеприпасы и продовольствие.

С первых дней войны на Се-верном флоте начали формировать части морской пехоты. Уже в начале ию-ля отряды моряков-добровольцев героически сражались в рядах 14-й ар-мии. Их часто использовали в десантах как отряды первого броска иштурмовые группы. Высадка десантов во фланги и в тыл врага действеннопомогала нашим войскам. Моряки десантов сражались героически. Неувяда-емой славой покрыли себя имена таких десантников, как старший сержантВ.П.Кисляков, матрос Иван Сивков, первые североморцы - Герои Со-ветского Союза. Говоря об участии Северного флота в защите Мурманска и полуос-тровов Рыбачий и Средний, следует отметить, что планы немецкого ко-мандования предусматривали захват Мурманска любой ценой и что зах-ватить его нацисты так и не смогли. Германское командование явнопереоценило возможности своих сухопутных сил. Западногерманский ис-торик В.Гесс подчеркивает, что целью действия горного корпуса "Нор-вегия" был только Мурманск.

О советских силах на Рыбачьем В.Гесспишет, будто немецкое командование "склонилось к тому, что доста-точно будет отрезать эти силы ... они сами по себе вскоре потеряютзначение". Гитлеровцы расчитывали захватить Мурманск к середине ию-ля. Немецкий флот не обеспечил приморского фланга своей армии, насту-павшей на Мурманск, а она в этом очень нуждалась. Командование же на-шего Северного флота, уже в июле высадило несколько десантов в районгубы Большая Западная Лица. В.Гесс тоже вынужден был признать, что "благодаря высадки десан-тов долгое время инициатива удерживалась в реках советских войск". Самый большой из этих десантов - свыше шести тысяч человек - былвысажен 28 апреля 1942 года в районе мыса Пикшуев, который сорвал нас-тупление корпуса "Норвегия" на Мурманск. В 1942 году война в Заполярье стала позиционной. В конце июля былсоздан Северный оборонительный район, который благоприятно сказался наорганизацию взаимодействия флота с войсками 14-ой армии.

В условиях бездорожья Северной Норвегии боеспособность немецкихвойск в Заполярье полностью зависела от морских перевозок. Для фашист-ской Германии морские пути на Севере были важны еще и потому, что поним вывозилось ценное стратегическое сырье: никелевая руда из Петсамо,молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот нетолько защищал свои морские коммуникации, но и стремился помешать вра-гу пользоваться путями вдоль берегов Норвегии. Уже с конца июля 1941года противнику пришлось ввести конвоирование своих судов. Подводные лодки, сведенные в бригаду, которой командовал капитан1-го ранга Н.И.Виноградов, были в года войны главной ударной силой Се-верного флота. Четыре дивизиона бригады возглавляли прославленные под-водники капитаны 2-го ранга М.И.Гаджиев и И.А.Колышкин, капитаны 3-горанга Н.И.Морозов и М.Ф.Хомяков.В строю обычно находилось около 20подводных лодок: переведенные с Балтики и получаемые от судостроителейлодки с трудом возмещали потери. К концу 1942 года число подводных ло-док на Севере у нас и у противника было примерно равным.

Командование флота стремилось охватить действиями подводных лодоквожможно большую часть пути немецких конвоев вдоль северного побережьяНорвегии, также наши лодки начали искать противника в глубине фиордови бухтах. Так, уже на второй день войны подводная лодка "Щ-401" подкомандованием старшего лейтенанта А.Е.Моисеева вошла на рейд Ворде иторпедировала транспорт, стоящий у пирса. Другая лодка "Щ-402" под ко-мандованием старшего лейтенанта Н.Г.Столбова, 14 июля 1941 года про-никла на рейд Хоннингсвог и атаковала стоявший на якоре транспорт.Подводные лодки Северного флота в 1941-1942 годах потопили семьдесятсемь транспортных судов и двадцать семь военных кораблей, т.е. свышешестидесяти процентов тоннажа противника.

Немецкое командование, первоначально недооценивало силы Северногофлота, с декабря 1941 года было вынуждено срочно начать постановкуминных заграждений, чтобы защитить со стороны моря свои коммуникации ипреградить путь нашим подводным лодкам в глубоководные фиорды. Потрассе движения конвоевпротивник оборудовал сигнально-наблюдательныепосты и установил батареи. В состав охранения конвоев немецкое коман-дование включило миноносцы и авиацию. Ели 1941 году Северный флот не потерял ни одной подводной лодки,то уже в 1942 году, когда немцы усилили противолодочную защиту, погиб-ло десять наших лодок. Подводники Северного флота, атакуя транспорты и боевые корабли немцев, применяли не только торпедное и артиллерийское оружие, но и ми-ны. Первую минную постановку на Севере произвела подводная лодка "К-2"под командованием капитана 3-го ранга В.П.Уткина в сентябре 1941 года.На минах, поставленных нашими лодками, фашисты потеряли десять транс-портов, эскадренный миноносец и несколько других кораблей. Наряду с подводными лодками и авиацией на морских путях противни-ка действовали наши надводные корабли, в основном эсминцы и торпедныекатера. Действия североморцев срывали планомерное снабжение немецко-фа-шистских войск в Заполярье, отвлекали значительные силы, которые про-тивник не мог использовать на других направлениях, например на Черномморе. Успешные боевые действия североморцев были одной из главных при-чин провала вражеского наступления в Заполярье. Северные воды, по ко-торым шли конвои, играли в тот период огромную роль. На Черном море мыимели крупный флот, а немецкое командование было лишено возможностипослать туда крупные корабли. Противнику не оставалось ничего иного,как атаковать наши военно-морские базы с суши. В Баренцевом море обс-тановка сложилась иначе. Мы имели относительно слабый по составу Се-верный флот. Немцы же легко могли перебросить туда свои соединенияфлота в дни решительной борьбы за Мурманск. Однако этого не случилось,и 14-й армии с помощью Северного флота удалось остановить противника. 2

На северных морских дорогах В мемуарной, военно-исторической и художественной русско-анг-ло-американской литературе много описывается Первые внешние конвои начали приходить после того, как на Мос-ковской конференции трех держав - СССР, Англии и США 29 сентября - 1-октября 1941 года было подписано соглашение о взаимных поставках. Сложной проблемой был тогда выбор путей для перевозки грузов.Самые короткие пути - по Балтийскому и Черному морям - были блокиро-ваны противником. пришлось использовать менее удобные пути - север-ный, тихоокеанский и иранский. Тихоокеанские коммуникации, по которым шло около половины гру-зов, предназначенных для СССР, проходили от портов западного побе-режья США до Владивостока, Николаевска-на-Амуре и Петропавловс-ка-Камчатского.

Переход судов занимал в среднем восемнадцать -двадцать суток. К этому следует добавить время, требовавшееся дляперевозки грузов по железной дороге на американской и советской тери-тории. когда началась война между Японией и США, морские перевозкимогли осуществлять только советские транспорты. Несмотря на строгоесоблюдение Советским Союзом нейтралитета, японцы всячески препятс-твовали судоходству на Тихом океане, а порой даже топили наши суда. Еще более долгим и трудным был путь через Персидский залив вИран. Переход конвоя от Нью-Йорка до берегов Ирана вокруг мыса Доб-рой Надежды занимал до семидесяти пяти дней. Ограниченные возмож-ности иранских портов и сухопутных дорог удлиняли сроки доставкигрузов. Только после капитуляции Италии и восстановления свободногосудоходства по Средиземному морю в 1943 году этот путь значительносократился.

Путь из Англии и США через Северную Атлантику и Баренцево морев Мурманск и Архангельск был наиболее коротким. 1800-2000 миль кон-вои проходили за десять - четырнадцать суток. К тому же порты наСевере были ближе других к фронту и промышленным районам, куда нап-равлялись прибывшие грузы. Незамерзающий Мурманский порт круглыйгод мог принимать суда. Этот путь проходил в зоне активных действий немецких морских ивоздушных сил. С базы в северной Норвегии они могли вести разведкуи нападать на конвои Большая протяженность маршрута, а в летнеевремя долгий полярный день помогали врагу. Обеспечить охрану конвоевСеверному флоту было нелегко. Когда вскоре после нападения фашистской Германии на СССР всталвопрос об открытии второго фронта, Сталин в послании Черчиллю 18июля писал, что положение Советского Союза, равно как и Великобри-тании, было бы значительно улучшено, если бы был создан фронт про-тив Гитлера на Западе (Северная Франция) и на Севере.Легче было бы-создать фронт на Севере.

Для этого потребовались бы только действияанглийских морских и воздушных сил без высадки войского десанта,без высадки артиллерии. Речь шла, собственно говоря, о высадке вСеверной Норвегии лишь небольших сил англичан (одной легкой диви-зии) или, скорее, норвежских добровольцев "для повстанческих дейс-твий против немцев". Это можно было только условно с большой натяж-кой назвать вторым фронтом. Однако Черчилль отклонил даже такойвариант "второго фронта", сославшись на трудности и недостаток сил.Советское правительство 13 сентября 1941 года предложило Англии вы-садить 25-30 дивизий в Архангельске или перевезти их через Иран вюжные районы СССР. Однако Черчилль не захотел посылать в бой своивойска и предложил в качестве помощи заменить наши части в Иранеили послать английские войска на Кавказ "для охраны нефтяных райо-нов". Суть этого предложения сразу прояснила истинные причины, покоторым Англия всячески тянула с открытием второго фронта не тольков 1941-1942 годах, но и в течение всего 1943 года. Реальная помощь в начале войны со стороны Великобритании огра-ничивалась посылкой в Архангельск нескольких тральщиков. Вооружен-ные магнитными тралами, они должны были помочь обеспечить движениеконвоев.

Кроме того, английская авиация 30 июля со своих авианосцевнанесла удар по Киркенесу и Песамо, а в начале августа в Кольскийзалив прибыли две подводные лодки - "Тайгрис" и "Трайдент". Прямоможно сказать, довольно ограниченную помощь оказал флот "владычицыморей" своему боевому союзнику. Пунктами, где в 1941-1943 годах формировались конвои, являлисьпорты Лох-Ю и Скапа-Флоу в Англии и Рейкьявик в Исландии. Вначале вконвоях было всего по по шесть - десять транспортов. С марта 1942года их стало больше - до двадцати пяти, а в некоторых до тридцати- сорока. Маршрут конвоев проходил из Англии или Исландии черезострова Ян-Майен и Медвежий - в Мурманск и Архангельск. Оборона транспортов от подводных лодок была круговой. В составконвоев включались эскадренные миноносцы, корветы, фрегаты, траль-щики и охранники за подводными лодками. У каждого корабля было опре-деленное место в общем походном ордере (порядке) конвоя.

Но, обнару-жив вражеские подводные лодки, корабли охраны покидали строй иначинали преследование, нередко отрываясь далеко от конвоя. От нападения надводных кораблей противника конвои защищали силыприкрытия. Их иногда делили на два отряда : крейсеровский (ближнего -прикрытия) и отряд дальнего, оперативного прикрытия, в котором быликрейсера, линейные корабли, а порой авианосцы.

Отряд оперативногоприкрытия чаще всего шел параллельно конвою,ближе к норвежскому побе-режью, или располагался на дальних подходах к вражеским базам, готовыйвстретить крупные корабли противника. Осенью 1941 года была установлена разграничительная линия междузонами действия английского и советского флотов по обеспечению конво-ев. Сначала она проходила по меридиану 18 градусов, а затем - по мери-диану 20 градусов. Британская военно-морская миссия в СССР имела свои отделения вПолярном и Архангельске. Конкретные вопросы, касающиеся конвоев решаликомандование Северного флота и представители этой миссии на месте. ВПолярном и в Архангельске английская миссия имела радиосвязь со своимадмиралтейством, базой в Исландии, кораблями и конвоями в море. П

Передвыходом конвоев из Англии миссия сообщала командованию Северного флотасостав конвоя, дату и время отправки, маршрут движения и другие сведе-ния. В свою очередь, советское командование информировало миссию о ме-рах, принятых для обеспечения охраны и встречи конвоя. Придавая особое значение союзным поставкам, советское командова-ние постоянно заботилось о надежной защите конвоев. Но не всегда всепроходило гладко. Пока стояла полярная ночь первой военной зимы, кон-вои не несли значительных потерь. Но вот наступила весна, дни станови-лись длиннее, да и немецкое командование , оценив значение внешнихкоммуникаций Советского Союза, стало посылать на них крупные силы фло-та и авиации. Потери транспортов, шедших к нашим берегам, возросли,хотя и не превышали десяти процентов всех судов, входящих в составконвоев. Потери транспортов летом, когда на Севере круглые сутки светло,значительно возросли. Но в большей степени это зависило не только отвремени года, но и от английских адмиралов, которые командовали сила-ми, охранявшими конвои. Здесь уместно рассказать о трагической судьбеконвоя "Q-17", состоявшего из тридцати четырех транспортов. Конвой вы-шел из Исландии 27 июлня 1942 года.

От подводных лодок и авиации егоохраняли шесть эсминцев, два корабля ПВО, четыре корвета, две подвод-ные лодки и семь тральщиков; от надводных кораблей прикрывали два аме-риканских крейсера и три эсминца под командованием адмирала Гамильтона,которому подчинялись корабли непосредственного охранения. Наши под-водные лодки находились на вероятном пути немецкого линкора "Тирпиц",который, как это было раньше, мог выйти вместе с другими кораблями дляудара по конвою.Советские эсминцы готовились встретить конвой на под-ходе к Мурманску. Английское адмиралтейство дополнительно сосредоточи-ло западнее конвоя для его прикрытия линкор "Дьюков Йорк" и американс-кий линкор "Вашингтон", авианосец "Викториес", два крейсера и четыр-надцать эсминцев, под командованием адмирала Тови. При таком преиму-ществе в силах можно было не особенно опасаться немецкого линкора, ес-ли бы тот появился. Однако начальник английского морского штаба адми-рал Дадли Паунд, узнав что "Тирпиц" вышел в море, приказал всем силамприкрытия отойти на запад. Адмирал Гамильтон, получив этот странный приказ, "перевыполнил"его. Он приказал отойти и тем боевым кораблям, которые непосредственноохраняли конвой. Транспорты остались соверешенно беззащитными. Ско-рость у них была мизерная: восемь-десять узлов. Лучшей добычи для не-мецких подводных лодок и авиации быть не могло. Они и восполозовалисьэтим.

Капитаны транспортов позднее рассказывали, в каком плачевном сос-тоянии оказались их нагруженные до предела суда. Подводные лодки про-тивника без помехи могли атаковать их, а поврежденные расстрельвать,как на полигоне, из пушек, не тратя дорогих торпед. Из тридцати четырех транспортных и двух спасательных судов конвояпогибли двадцать четыре. Командование Северного флота приняло энергич-ные меры для поиска и спасения уцелевших транспортов, выслав для этогокорабли и самолеты. Обнаруженные в самых различных пунктах, вплотьдоНовой Земли, уцелевшие транспорты под охраной наших кораблей пришли вАрхангельск. Использовав трагедию с конвоем "PQ-17"<\, Черчилль отложил движениеконвоев до наступления полярной ночи. Об этом он написал 18 июля Ста-лину, излагая трудности проводки конвоев северным путем и обещая уси-лить снабжение через Иран. Это было, конечно, легче для моряков, нотрудности с доставкой грузов на фронт возрасли, а главное, приходилосьтратить лишнее время, каждая минута которого так дорога на войне. На-чались длительные переговоры в Москве и в Лондоне с контр-адмираломМайлсом, адмиралом Д.Паундом и морским министром лордом Л.Александе-ром. Уходило драгоценное время, и только 7 сентября из Исландии вышелследующий конвой из сорока транспортов и тридцати одного корабля охра-ны.

В английской зоне обеспечение оказалось недостаточным, и конвойпотерял тридцать транспортов, после встречи конвоя нашими эсминцами и авиацией был потерен только один транспорт. Однако британское адмирал-тейство вновь прекратило отправку конвоев. После этого по предложению советского командования были организо-ваны переходы одиночных и прежде всего советских транспортов без охра-ны. Для прикрытия транспортов на переходе высылались эсминцы,тральщики, подводные лодки.

Фашисты не решались пускать на перехватконвоев надводные корабли и всю тяжесть борьбы переложили на авиацию иподводные лодки. Однако к этому времени значительно усилились средствапротивовоздушной и противолодочной обороны, и потери конвоев сталисравнительно небольшими. За годы войны из наших портов - Архангельска и Мурманска - былоотправлено семьсот двадцать шесть транспортов. Потери от кораблей иавиации противника составили около девяноста транспортов, из них один-надцать советских. С октября 1942 по февраль 1943 года из наших север-ных портов было направлено одиночным порядком двадцать четыре советс-ких и только три союзных транспорта, а из Исландии к нам - десять со-юзных и три советских транспорта. Из сорока транспортов, совершившихсомостоятельный переход, погибли шесть союзных и четыре наших транс-порта. Даже когда транспорты достигали порта назначения - Архангельскаили Мурманска, испятания не кончались на этом. Противник всячески ста-рался уничтожить доставленные грузы массированными ударами авиации(особенно в Мурманске). Борьба в портах была временами не менее ожес-точенной, чем на море. За транспорты и грузы боролись наши истребите-ли, зенитные батареи и население, которое отважно тушило пожары и спа-сало ценное имущество. Немалые трудности, правда иного рода, приходи-лось преодолевать и в случае приема караванов в Архангельске, особеннозимой. Лед, толщина которого доходила порой до метра, можно было прео-долеть здесь только с помощью мощных ледоколов. Если теплое течениеГольфстрим обеспечивает свободное плавание в любое время в Баренцевомморе, то уже в горле Белого моря торосистые льды появляются в декабреи становятся особенно тяжелыми в январе - феврале. Перелом в ходе войны после Сталинградской битвы изменил обстанов-ку и на Северном морском театре. Конвоям стало легче.

Моряки английс-кого и советского флотов выполняли свой долг мужественно и со знаниемдела. Рассказы об их мужестве неоднократно слышались во время войны иот наших североморцев и от командоров конвоев - старых британских"морских волков".

Внутренний морские пути Огромное значение имели во время войны наши внутренние морскиепути в районе Колоского полуострова, в Белом море и в Арктике: сетьжелезных и шоссейных дорог на Севере, как известно, была не развита, азавозить туда, особенно в военное время, приходилось немало грузов.Связаться с отдельными северными районами, чтобы доставить в них про-довольствие, оборудование и вывести местную продукцию, можно былотолько морем. Судов для перевозок нехватало, к тому же почти половинаиз шестисот пятидесяти требовали ремонта и перестройки. Весьмо скромныбыли возможности портов, только Архангельский, Северодвинский и Мур-манский порты имели достаточно погрузочно-разгрузочных средств.

Крометого, судоходство в Арктике и Белом моере ограничивали ледовые усло-вия, а ледоколов в начале войны на Севере было всего два. Следует от-метить, что в довоенное время советское командование недооценивалозначение морских путей на Севере и недостаточно разрабатывало проблемуих защиты. Поэтому уже в ходе войны пришлось создавать новые воен-но-морские базы, аэродромы, выделять корабли для конвойной службы. Наши внутренние и внешние морские коммуникации в районах остраваДиксон и Дальнего Востока защищала Беломорская военная флотилия, вхо-дящая в состав Северного флота. Ее сформировали в августе 1941 года изсоединений и частей Беломорской военно-морской базы. Первым командую-щим флотилией был контр-адмирал М.М.Долинин. В октябре 1941 года егосменил вице-адмирал Г.А.Степанов. Морские перевозки во время арктической навигации охраняли Север-ный отряд (Отряд Карского моря), 2-я авиагруппа Севморпути под коман-дованием Героя Советского Союза полковника И.П.Мазурука, четыре бере-говые батареи. Провал "блицкрига" на Восточном фронте, в том числе и на мурманс-ком направлении, заставил фашистов активнее действовать на морских пу-тях нашего Севера. Их подводные лодки появились в восточной части Ба-ренцева моря и доходили до проливов Югорский Шар и Маточкин Шар. В ян-варе - марте 1942 года немцы скрытно минировали северную часть Белогоморя и подходы к Кольскому заливу. С марта их авиация начала усилиннобомбить Мурманск. Гитлеровское командование расчитывало сорвать нашу арктическую навигацию 1942 года.

Оно хотело показать, что Северныйморской путь даже за тысячу миль от фронта находится под ударами не-мецкого флота. Операция была намечена на вторую половину августа - на-чало сентября. И тоже не случайно: в это время через Карское моредолжны были пройти в обоих направлениях несколько караванов. Об одномиз них, вышедшем в начале июля из бухты провидения на запад, противни-ку заблаговременно сообщила японская разведка. Караваны проводили ли-нейные ледоколы и ледокольные пароходы. Фашисты рассчитывали однимударом уничтожить не только транспортные суда с ценными грузами, но ивесь ледокольный флот западного сектора Арктики. Надводные рейдерыврага намеревались поставить мины в наших водах, обстрелять порты истоянки судов на острове Диксон, в Нарьян-Маре, Амдерме, потопить со-ветские рыболовные суда. Для помощи надводным рейдерам были выделеныподводные лодки и самолеты-разведчики. Успех операции строился на вне-запности. Но фашисты просчитались. Они недооценили опыт и мастерствокораблевождения советских моряков. Нельзя отризать того, что в 1942 году на некоторых арктическихтрассах наших внутренних коммуникаций противнику удалось создатьнапряженную обстановку.

Однако фашисты так и не смогли существеннонарушить, а тем более прервать судоходство в Арктике. В первый пе-риод войны транспортные суда совершили свыше тысячи трехсот перехо-дов. Наши потери за это время составили семь транспортов, семь ко-раблей охраны и десять вспомогательных судов. В 1943 году напряженность борьбы на арктических внутреннихкоммуникациях не только не ослабела, но даже несколько возрасла. Совторой половины февраля противник начал широко использовать авиа-цию. Опыт первых лет войны убедительно показал, как важны внутрен-ние морские сообщения на Севере. Недооценка их защиты была нашимсерьезным просчетом в подготовке Северного флота в предвоенные го-ды. К тому же сил там было явно недостаточно. И тем важнее подчеркнуть,что небольшие потери наших кораблей исудов на внутренних морских путях Арктики - результат правильных ивовремя скоординированных мер, которые были приняты, хотя и с опоз-данием. Вместе с тем этот факт свидетельствует о крупных промахахвражеского командования.