

УДК 656. 61.:94(470.1.) (045)

## МОРСКОЙ ТОРГОВЫЙ ФЛОТ СЕВЕРА В НАЧАЛЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

© 2011 Л.Б. Красавцев

Поморский государственный университет имени М.В. Ломоносова, г. Архангельск

Поступила в редакцию 08.11.2010

В статье рассказано о работе торгового флота Северного и Мурманского морских пароходств в начале войны в 1941 году, а также об их проблемах и трудностях.

Ключевые слова: Великая Отечественная война, морской флот, Северный бассейн, эвакуация, вооружение судов, антифашистская коалиция.

До начала Второй мировой войны торговый флот Европейского Севера был немногочисленным – 26 грузовых и 13 товаропассажирских судов<sup>1</sup>. Суда входили в состав Северного государственного морского пароходства (СГМП) в городе Архангельске. Небольшое количество судов не могло удовлетворить потребностей арктических и экспортных перевозок, которые широко развивались на Севере в 1930-е годы. Поэтому Главное Управление Северного морского пути (Главсевморпуть) ежегодно фрахтовало транспортные суда на период летней арктической навигации у других морских пароходств страны, в основном Балтийского (БГМП) и частично Черноморского (ЧГМП). После окончания арктической навигации осенью суда этих пароходств возвращались в порты приписки судов – Ленинград и Одессу.

В навигацию 1939 года в Арктике оказалось несколько десятков балтийских судов и несколько черноморских. Домой вернуться они не смогли. Начавшаяся Вторая мировая война сделала Западную Европу, а также Балтийское, Северное и Средиземное моря, а позже и другие районы Мирового океана ареной вооруженной борьбы. Война оторвала балтийские и черноморские суда на Севере от своих портов приписки.

Для управления такой большой группой судов на основании Постановления Экономсовета при СНК СССР от 14 сентября 1939 года было создано 22 сентября Мурманское государственное морское сухогрузное и пассажирское пароходство (МГМП). В его состав, а также в СГМП были переданы балтийские и черноморские суда. В связи с передачей судов Политуправление Наркомфлота обратилось с письмом в политотделы пароходств, с информацией что «вследствие сложившейся международной обстановки Наркомат временно передал с баланса одних пароходств на баланс других часть судов, плаваю-

щих в бассейнах не по месту своей приписки». Политуправление обращалось ко всем экипажам с призывом «честно и самоотверженно работать, закрепить кадры». А также был принят приказ Наркома «О мероприятиях по закреплению личного состава судов, переданных из одного пароходства в другое», предусматривающий определенные материальные льготы и преимущества экипажам судов и их семьям<sup>2</sup>. Всего таким образом на Север в 1939-1940 годах было передано 49 балтийских и черноморских судов. Этот вынужденный шаг руководства Наркомфлота имел положительное значение как для морского транспорта Севера, так и для команд этих судов. С одной стороны, с началом Великой Отечественной войны они сразу были задействованы в резко возросших перевозках, в том числе и во вновь начавшемся заграничном плавании, с другой стороны, это позволило сохранить эти суда, так как с началом войны на Балтике транспортный флот или попал в плен, находясь под разгрузкой в портах Германии, или практически почти весь был уничтожен летом 1941 года. Большие потери понес флот и на Черном море. В итоге проведенных передач судов накануне 22 июня 1941 года Мурманское пароходство имело 37 судов общей грузоподъемностью 122198 т, а Северное – 10 пассажирских и 41 грузовое судно грузоподъемностью 111158 т.<sup>3</sup>

В период советско-финляндской войны (ноябрь 1939-март 1940 года) моряки Мурманского и Северного морских пароходств приняли непосредственное участие в обеспечении оперативных перевозок на морских путях, в доставке резервов, средств снабжения, перевозках топлива. В выполнении спецзаданий, как тогда назывались воинские перевозки, участвовали многие транспортные суда Северного морского бассейна.

В целом практика использования торгового флота в воинских перевозках зимой 1939-1940 годов была обобщена Наркоматом морского флота и использована в годы Великой Отечественной войны.

*Красавцев Лев Борисович, доктор исторических наук, профессор кафедры теории и истории государства и права. E-mail:lyamtceva.alex@pomorsu.ru*

С началом войны морской транспорт любого воюющего государства, имеющего выход к морю, принимает самое активное участие в обеспечении военных действий своей Родины. Так и работники морского транспорта Северного бассейна вместе со всем советским народом внесли свой вклад в дело разгрома врага. моряки торгового и арктического флота – все, кто работал в то суровое время на морском транспорте, приняли непосредственное участие в этой борьбе.

Моряки торгового флота с первых же дней войны включились в оборону Заполярья. Уже 22 июня в Кольском заливе нападению авиации подвергся п/х «Енисей» СГМП. 23 июня при налете авиации на судоремонтный завод Главсевморпути был поврежден п/х «Архангельск» СГМП, 25 июня был бомбардирован п/х «Роза Люксембург» МГМП<sup>4</sup>. В море на суда последовали радиограммы: «Прервать выполнение рейсового задания. Следовать в Архангельск... следовать в Мурманск»<sup>5</sup>.

После выступления 22 июня 1941 года по радио В.М. Молотова с заявлением советского правительства о нападении фашистской Германии в политотдел СГМП были вызваны секретари береговых парторганизаций, помполиты и работники политотдела. Вечером 22 июня и в обед 23 июня прошли митинги и собрания на судах, на которых моряки обещали сделать все, чтобы разгромить врага. Так, на п/х «Крестьянин» СГМП матрос Максимов заявил, что «мы должны быть крепки и работать на своих постах как никогда, а те из нас, кто пойдет на фронт, должны показать свое геройство!» Матрос Медведев призвал ввести на судах военную дисциплину. 3-й механик п/х «Революционер», комсомолец Наугольный также призвал к военной дисциплине. Комсомолец старший машинист Гольм выразил уверенность в победе. После митинга на п/х «Софья Перовская» СГМП член ВКП(б) боцман С.А. Лабунец сразу написал заявление в РККА добровольцем. Ранее он участвовал добровольцем в финской войне. Его примеру последовали и другие. На всех предприятиях и судах была проведена проверка охраны<sup>6</sup>.

Программу действий моряков определило «Положение об использовании для военных нужд СССР гражданских судов, портов, пристаней и других сооружений морского транспорта».

Первой задачей транспортного флота в Заполярье стал подвоз резервов, боевой техники, боеприпасов, снаряжения и продовольствия для армии и флота. Уже 22 июня в Мурманском порту под погрузку войск встало одновременно более двух десятков морских судов<sup>7</sup>. Были поставлены задачи перед СГМП и МГМП эвакуировать морем в Архангельск из фронтовой зоны Мур-

манск-Беломорск мирное население и оборудование промышленных предприятий, срочно завезти на побережье и острова Баренцева моря строительные материалы и рабочую силу для возведения оборонительных сооружений. Эти рейсы суда совершали под огнем противника.

В порядке военной мобилизации с 28 июня по 9 октября были переданы из состава СГМП – 12 судов и из МГМП – 7 судов. Пассажирские пароходы «Воронеж» и «Вятка» были переоборудованы в госпитальные суда; пароходы «Юшар» и «Канин» – в минные заградители, п/х «Профсоюз» – в сетевой заградитель, п/х «Ветлуга» – в минный блокшив, п/х «Михаил Фрунзе», стоявший в Мурманске, – в мазутохранилище (до этого находился в консервации), а пароходы «Буг» и «Нарьян-Мар», стоявшие на ремонте в Молотовске, переоборудовали в береговые танкеры; корпуса п/х «Буревестник», «Кулой» и «Яков Свердлов» зарыли в Молотовске в грунт и превратили в хранилище мазута. Из Мурманского пароходства были мобилизованы «Герцен», «Мария Ульянова», «Кооперация», «Сосновец», «Володарский», «Товарищ Сталин» и «Ястреб». «Кооперация» стала плавбазой кораблей охраны водного района в Оленьей губе<sup>8</sup>. Остальные вошли в военно-транспортный отряд Северного флота. На них установили вооружение и включили в штат военных моряков. Расконсервированные «Т.Сталин» и «Володарский» переоборудовали в плавучую емкость для топлива и танкер. В плавучую нефтебазу превратили и поврежденный п/х «Роза Люксембург»<sup>9</sup>.

Оставшиеся суда продолжали воинские перевозки, на которых отличились экипажи п/х «Революция», т/х «Циолковский» и др. Бомбардировки Мурманска заставили НК Морфлота и военное командование перебазировать большую часть флота в более безопасный и удаленный от фронта Архангельск. В период с 27 июня по 5 июля почти 150 судов без потерь были переведены в Архангельск<sup>10</sup>.

Суда СГМП также с первых дней войны стали участвовать в воинских перевозках. Пассажирские и грузовые суда СГМП стали перевозить из Архангельска в Кемь и Канда拉克шу рабочих, направляемых на строительство оборонительных рубежей. Обратными рейсами доставляли эвакуируемых, оборудование предприятий из Мурманской области и Карело-Финской ССР. Было эвакуировано оборудование таких крупных предприятий, как НиваГЭС, Североникель и др. С открытием арктической навигации важное задание ГКО выполнили самые крупные суда МГМП – теплоходы «Двинолес», «Пинега», «Клара Цеткин», «Узбекистан» и п/х «Щорс». Они перевезли из Канда拉克ши в

Дудинку оборудование комбината «Североникель», что позволило на его базе организовать в Норильске производство металла, остро необходимого обороне страны. Затем эти суда взяли груз в Игарке и далее пришли в Певек и Владивосток. Там они были поставлены на перевозки из США на Дальний Восток<sup>11</sup>.

Только с 5 июля по 8 августа из Кандалакши в Архангельск было перевезено 97000 человек, 1200 лошадей и др. грузы. А из Архангельска в срочном порядке перебросили морем 88-ю стрелковую дивизию и морскую пехоту<sup>12</sup>. Первые потери понес флот на Севере: 22 августа погиб в Белом море, предположительно на mine, грузо-пассажирский п/х «Поморье» СГМП, погибли 32 члена экипажа и 30 пассажиров; 18 октября был торпедирован в северной части Белого моря п/х «Аргунь» МГМП немецкой подводной лодкой «U-132», экипаж и пассажиры спасены<sup>13</sup>.

Утвержденный в августе 1941 года военно-хозяйственный план на IV квартал 1941 года определил задание морякам Севера: перевезти строительные материалы, оборудование и рабочую силу для строительства нового порта в проливе Югорский Шар<sup>14</sup>. Стройка была объявлена ударной. Через новый порт предполагалось доставлять воркутинский уголь взамен донецкого и шпильбергского. Предстояло завезти до конца года 164000 т груза, затем это задание было снижено до 64300 т. Выполнение этого задания было сопряжено с большими трудностями: разгрузка происходила во время осенних штормов и вольдах, суда разгружались на голом месте, которое не было защищено от морских волн, берег не был оборудован навигационными знаками, суда становились на якорь далеко от берега и производили разгрузку на рейдовые плашкоуты. Не было причалов и никаких механизмов. Все разгружалось вручную. В разгрузке участвовал весь экипаж. Во время шторма суда уходили от береговых скал в открытое море или укрывались в бухтах Варнека или у Хабарово. Лес часто сбрасывали в море за борт, а прибой выбрасывал его на берег. Часть леса уносило в море. Затем оборудовали временные причалы в становище Хабарово, из Нарьян-Мара привели плавкран, прислали морские баржи. План юшарских перевозок не был выполнен. Яркий пример субъективизма и волюнтаризма сталинского руководства – место для порта было непригодно, порт так и не построили, но затратили массу сил и средств, и это в военное время, когда они требовались и в других местах. К тому же в 12-13 км от основного строительства располагался защищенный рейд Хабарово, а на противоположном берегу острова Вайгач – бухта Варнека.

Моряки торгового флота не только обеспечивали морские перевозки. Они стремились попасть на фронт, оказывали фронту различную помощь. Так, после выступления по радио 3 июля И.В.

Сталина на прошедших в Архангельске митингах на судах многие моряки стали записываться в народное ополчение. Так, на 35 судах СГМП из 993 моряков записалось в ополчение 948 человек, на 17 судах МГМП – 533 моряка<sup>15</sup>. Моряки приняли участие в создании фонда обороны Родины. На п/х «Буденный» решили ежемесячно отчислять однодневный заработок в фонд обороны. 12 августа 3246 моряков приняли участие во Всесоюзном комсомольском воскреснике, заработав 25933 рубля в фонд обороны. 7 сентября во Всесоюзном комсомольско-молодежном воскреснике приняло участие 2513 человек, заработав в фонд обороны 24813 рублей. В декабре 1941 года на Карельский фронт выехала делегация моряков во главе с капитаном Закаржевским, которая привезла бойцам 3237 теплых вещей и подарков<sup>16</sup>.

С началом войны принимаются довольно жесткие меры по укреплению трудовой, производственной дисциплины, в том числе и среди моряков.

Осенью 1941 года возобновилось участие советских торговых судов в заграничном плавании на Севере. В связи с приходом в Архангельск первого союзного конвоя PQ-0 «Дервиш» НКМФ дал указание СГМП подготовить 5, а затем еще 6 советских судов для перевозки экспортных грузов в порты Англии и США. Так началось после двухлетнего перерыва участие северных моряков в заграничном плавании. Уже 27 сентября в составе обратного конвоя QP-1 вместе с английскими судами ушли в Англию 2 судна СГМП и 5 судов МГМП с экспортным пилолесом<sup>17</sup>. Всего в 1941 году в заграничном плавании приняли участие в составе конвоев 24 советских судна, из них 15 – с экспортным грузом<sup>18</sup>. Они доставили на экспорт 13532 стандарта пилолеса и 18 тыс. т импорта<sup>19</sup>. Потерь в конвоях в 1941 году не было, так как противник пока не придавал им серьезного значения.

Осуществляя воинские перевозки, моряки доставили на Карельский фронт и военно-морские базы Северного флота 179827 бойцов и офицеров, 68 танков, 318 тракторов, 3037 автомашин, 10435 т боеприпасов, 17086 лошадей и около 180 тыс. т других грузов для фронта, в основном строительные материалы и продовольствие<sup>20</sup>.

Всего за навигацию 1941 года суда СГМП перевезли в малом каботаже 229450 т различных грузов, буксиры доставили в плотках 405322 т леса и 1082 т в лихтерах и баржах<sup>21</sup>.

Для обеспечения безопасности плавания транспортных судов как в конвоях, так и на внутренних коммуникациях и в одиночном плавании потребовалось как по опыту Первой мировой, так и по опыту уже шедшей Второй мировой войны вооружить торговые суда. Уже 3 июля 1941 года партийное и советское руководство Архангельс-

кой области обращается в СНК СССР к А.Н. Косыгину с просьбой об организации воздушных и морских конвоев в связи с угрозой безопасному плаванию в Белом и Баренцевом морях для проводки судов, а также о необходимости вооружения транспортного флота<sup>22</sup>. Согласно решению ГКО была проведена так называемая «военизация» транспортного флота. На судах заграничного плавания устанавливалось определенное вооружение, и для его обслуживания направлялись команды военных моряков. Из командного состава назначались помощники капитана по военной части, которые возглавляли оборону судна. Вооружение морских судов началось в конце 1941 года. Оно проходило в основном в советских портах, но значительное количество судов было вооружено в портах союзников – Великобритании и США. Установленное на судах вооружение помогало морякам отбиваться от налетов вражеской авиации, а иногда и от подводных лодок противника и даже сбивать вражеские самолеты. Тем самым вооружение торговых судов в годы войны позволило уменьшить потери транспортных судов.

Транспортный флот Северного морского бассейна в годы войны обеспечил воинские и гражданские перевозки людей и грузов морем, принял участие в ленд-лизских перевозках между странами антифашистской коалиции и северными портами. Только морем доставлялись боеприпасы, техника, снаряжение, продовольствие и другие военные грузы, а также войска на полуострова Средний и Рыбачий. Благодаря регулярному снабжению морем советские войска в Заполярье смогли остановить противника в боях 1941 года. Таким образом, Северный транспортный флот был важным средством связи тыла сражавшихся в Заполярье войск с народным хозяйством. Мобилизованные транспортные суда на Севере активно использовались в качестве боевых и вспомогательных кораблей. Моряки торгового флота участвовали в боях на море наравне с военными моряками. Тем самым

они внесли свой вклад в победу в Великой Отечественной войне.

## ПРИМЕЧАНИЯ

- <sup>1</sup> Государственный архив Архангельской области, отдел документов социально-политической истории (ГААО, отдел ДСПИ). Ф.296. Оп.1. Д.434. Л.9
- <sup>2</sup> Российский Государственный Архив Социально-Политической Истории (РГАСПИ). Ф.173. Оп.4. Д.46. Л.73,74.
- <sup>3</sup> Чесноков И.Н. Порт приписки – Мурманск: Очерки истории флота ордена Трудового Красного Знамени Мурманского морского пароходства. Мурманск, 1989. С.23; Кучепатов Ю.Н. Огненные мили. 2-е изд. Архангельск: Сев.-Зап. книж. изд., 1978. С.7.
- <sup>4</sup> Эдлинский С.Ф. Северный транспортный флот в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941-1945 гг. М.: Морской транспорт, 1963. С.18.
- <sup>5</sup> Кучепатов Ю.Н. Указ. соч. С.7.
- <sup>6</sup> ГААО, отдел ДСПИ. Ф.865. Оп.1. Д.1317. Л.64, 67.
- <sup>7</sup> Эдлинский С.Ф. Указ. соч. С.27.
- <sup>8</sup> Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре с 22.06.41.-31.12.41. Вып.1. СПб: Галей Принт, 1999. С.13,20; Шмигельский Л.Г. Молотовск и война в Арктике // Война в Арктике (1939-1945 гг.). Архангельск: Поморский гос. университет, 2001. С.209.
- <sup>9</sup> Чесноков И.Н. Указ. соч. С.35.
- <sup>10</sup> Эдлинский С.Ф. Указ. соч. С.31,33.
- <sup>11</sup> Чесноков И.Н. Указ. соч. С.35.
- <sup>12</sup> Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981. С.4.
- <sup>13</sup> Суда Министерства морского флота, погибшие в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.: Справочник / В.П. Пузырев и др. М.: В/О «Мортехинформреклама», 1989. С.13.
- <sup>14</sup> Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам. 1917-1957: Сборник документов в 4-х т. Т.2. М.: Госполитиздат, 1957. С.707-712.
- <sup>15</sup> ГААО, отдел ДСПИ. Ф.865. Оп.1. Д.1317. Л.74.
- <sup>16</sup> Там же. Ф.5107. Оп.1. Д.10. Л.19, 21.
- <sup>17</sup> Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои, 1941-1945 гг. М.: Андреевский флаг, 1997. С.42.
- <sup>18</sup> Подсчитано по: Супрун М.Н. Указ. соч. С.42-48.
- <sup>19</sup> ГААО. Ф.367. Оп.10. Д.11. Л.24, 26.
- <sup>20</sup> Кучепатов Ю.Н. Указ. соч. С.29.
- <sup>21</sup> ГААО. Ф.367. Оп.1. Д.11. Л.17.
- <sup>22</sup> ГААО, отдел ДСПИ. Ф.296. Оп.1. Д.888. Л.110.

## THE NORTHERN MERCHANT MARINE FLEET AT THE BEGINNING OF THE GREAT PATRIOTIC WAR

© 2011 L.B. Krasavtsev

Pomor State University named after M.V. Lomonosov, Arkhangelsk

The author analyzes the work of the Northern and Murmansk steamship companies at the beginning of the Great Patriotic War in 1941.

Key words: Great Patriotic War, marine fleet, Northern sea basin, evacuation, armament of ships, anti-fascist alliance.