

ка для поездок домой. В Красной же армии из всей 5-миллионной армии – только за особые заслуги немногие получили отпуска.

Существовала проблема завшивленности, особенно в теплое время года. Но в войсках достаточно эффективно работали санитарные службы. Были специальные «вошебойки» - машины с закрытыми кузовами-фургонами. Туда загружалось обмундирование и обрабатывалось горячим воздухом. Но это делалось в тылу. А на передовой солдаты разжигали костер так, чтобы не нарушить правила маскировки, снимали нижнее белье и приближали его к огню. Вши только трещали, сгорая! Хочется отметить, что даже в таких суровых условиях неустроенности быта в войсках не было сыпного тифа, который обычно переносят вши.

Интересные факты:

1) Особое место занимало употребление личным составом алкоголя. Почти сразу после начала войны спиртное было официально узаконено на высшем государственном уровне и включено в ежедневное снабжение личного состава. Солдаты рассматривали водку не только как средство психологической разгрузки, но и как незаменимое лекарство в условиях русских морозов. Без нее было невозможно, особенно зимой; бомбежки, артобстрелы, танковые атаки так действовали на психику, что только водкой и спасались.

2) Много значили для бойцов на фронте письма из дома. Не все солдаты получали их, и тогда, слушая чтение писем, присланных товарищам, каждый переживал как свое родное. В ответ писали в основном об условиях фронтового быта, досуга, нехитрых солдатских развлечениях, друзьях и командирах.

3) Бывали на фронте и минуты отдыха. Звучала гитара или гармонь. Но настоящим праздником был приезд художественной самодеятельности. И не было более благодарного зрителя, чем солдат, которому, возможно, через несколько часов предстояло идти на смерть.

Трудно было человеку на войне, трудно смотреть, как рядом падает убитый товарищ, трудно сотнями рыть могилы. Но наши люди жили и выживали на этой войне. Неприсязательность советского солдата, его героизм делали победу ближе с каждым днем.

Литература.

1. Абдулин М.Г. 160 страниц из солдатского дневника. – М.: Молодая гвардия, 1985.
2. Великая Отечественная война 1941-1945: энциклопедия. – М.: Советская энциклопедия, 1985.
3. Грибачёв Н.М. Когда становишься солдатом... / Н.М. Грибачёв. – М.: ДОСААФ СССР, 1967.
4. Лебединцев А.З., Мухин Ю.И. Отцы-командиры. – М.: Яуза, ЭКСМО, 2004. – 225 с.
5. Липатов П. Uniforma Красной Армии и вермахта. – М.: Издательский дом «Техника – молодежи», 1995.
6. Сеницын А.М. Всенародная помощь фронту / А.М. Сеницын. – М.: Воениздат, 1985. – 319 с.
7. Хренов М.М., Коновалов И.Ф., Демтюк Н.В., Теровкин М.А. Военная одежда Вооружённых Сил СССР и России (1917-1990-е годы). – М.: Воениздат, 1999.

Великая Отечественная война: за Полярным кругом

А.Л. Игишева, студ. гр. 10730

Научный руководитель: Пономарёв В.А., доц. каф. ГОИЯ
Юргинский технологический институт (филиал)

Национального исследовательского Томского политехнического университета
652000, Россия, Кемеровская обл., г. Юрга, ул. Ленинградская, 26, тел. 8-923-616-57-13
E-mail: PWA13@mail.ru

После войны, когда многие секретные документы нацистов перестали быть тайной, оказалось, что план «Барбаросса» не предусматривал действий крупных сухопутных или морских сил на направлениях, которые его авторы считали второстепенными. Фашистские генералы хотели предпринять исход войны молниеносными ударами по Москве, Ленинграду, Донбассу. Они полагали, что Архангельск и Мурманск попадут в их руки без особых усилий как трофеи после победы на главных направлениях. Самонадеянно рассчитывая на успех планов «блицкрига», немецкое верховное командование хотело сберечь свои морские силы для дальнейшей борьбы с Англией, а возможно и с США.

Однако планы «блицкрига» провалились. Война приняла затяжной характер. Вместо бронированных кулаков, с помощью которых фашисты и их сателлиты намеривались быстро добиться победы, им пришлось драться, «растопырив пальцы», на огромном фронте от Одессы до Мурманска.

И всё же, когда коммуникации Советского Союза с США и Великобританией в северных водах приобрели стратегическое значение, гитлеровское командование перебросило сюда крупные соединения своего флота, решив действовать активно. Северный флот, самый правофланговый и самый молодой из всех наших флотов и фронтов, принял участие в борьбе с немецкими кораблями.

Своеобразие Северного морского театра не ограничивается суровыми природными условиями. Благодаря теплomu течению Атлантики с юго-западной части Баренцева моря лед не препятствует боевым действиям флота в течение всего года. Зато в северных и восточных районах Баренцева и Белого морей, а также в Карском море зимой из-за льдов корабли ходить – 2 не могут. Серьезно затрудняли действия флота полярный день и полярная ночь. В полярную ночь усложнялся визуальный поиск, зато в условиях полярного дня почти исключалась скрытность действий.

Протяженность нашего Северного фронта превышала триста километров. Врагу противостояла 14-я армия (Ленинградского фронта) под командованием генерал-лейтенанта В. А. Фролова. Две ее дивизии (из пяти) действовали на мурманском направлении. Первое крыло армии, оборонявшее мурманское направление, поддерживал Северный флот. Сравнительно молодой из флотов нашей страны, он имел к началу войны сравнительно немного кораблей. Эскадренных миноносцев было всего восемь, а подводных лодок – пятнадцать. Не хватало и хорошо оборудованных баз. Для стоянки кораблей приходилось использовать гавани Мурманска и бухты Кольского и Мотовского заливов.

Военно-воздушные силы Северного флота также были невелики всего сто шестнадцать самолетов, в основном устаревших типов и только три аэродрома, т.к. запасные аэродромы и посадочные площадки лишь строились. Ударной авиации, по существу, не было.

В начале войны противник на Севере имел превосходство в сухопутных войсках и авиации и уступал Северному флоту только по числу подводных лодок. В надводных кораблях было относительное равенство сил.

Война на Северном театре проходила в условиях сравнительно более спокойных, чем на Черном море или на Балтике. Там напряжение доходило до предела, флоты были вынуждены покинуть свои лучшие базы, и это чрезвычайно усложняло проведение всех операций на море. К счастью, на Севере нам не пришлось пережить ничего подобного. В первую неделю войны в Заполярье боевые действия ограничивались взаимными налетами авиации. Фашисты перешли там в наступление лишь в последних числах июня, и это позволило 14-й армии и Северному флоту лучше подготовиться к встрече с врагом.

На кандалакшском направлении гитлеровцам удалось с тяжелыми боями несколько продвинуться в глубь нашей территории, но выйти к Кировской железной дороге они так и не смогли.

На мурманском направлении, несмотря на превосходство сил, особенно в авиации, они продвинулись не более чем на 30 километров. Уже в августе 1941 года немцы выдохлись и потеряли способность наступать.

Наши войска оставили их на рубеже реки Западная Лица. Еще раньше, 15 июля, перешли к обороне фашистские полки, рвавшие на полуостров Средний. В начале сентября противник вновь возобновил наступление на мурманском направлении и захватил плацдарм на восточном берегу реки Большая Западная Лица, с которого продолжал угрожать главной базе Северного флота – Полярному.

Еще 1 июля Военный совет флота с тревогой докладывал, что в случае дальнейшего отхода 14-й армии «становится под угрозу базирование флота в Кольском заливе». Предстояли перевозки грузов из США и Англии, и немцы не могли не понимать значение Мурманска, судя хотя бы по опыту первой мировой войны. Тогда царская Россия форсировала строительство железной дороги до Мурманска, чтобы использовать этот незамерзающий порт.

Когда борьба на этом участке фронта достигла особенного напряжения, встал вопрос о помощи англичан. За время переговоров с англичанами, обстановка под Мурманском улучшилась и вопрос о посылке на Север английской эскадры отпал. Английские корабли и авиация появилась там позже, когда фронт в Заполярье стабилизировался. Вскоре началось движение к нашим берегам конвоев из Англии и США.

На мурманском направлении врага удалось остановить, и в этом большая заслуга Северного флота. Он поддерживал 14-ю армию артиллерией и авиацией, с кораблей высаживали десанты, море перевозили войска, боевую технику, боеприпасы и продовольствие. С первых дней войны на Север-

ном флоте начали формировать части морской пехоты. Уже в начале июля отряды моряков-добровольцев героически сражались в рядах 14-й армии. Их часто использовали в десантах как отряды первого броска и штурмовые группы. Высадка десантов во фланги и в тыл врага действительно помогала нашим войскам. Моряки десантов сражались героически. Неувядаемой славой покрыли себя имена таких десантников, как старший сержант В. П. Кисляков, матрос Иван Сивков, первые североморцы - Герои Советского Союза.

Говоря об участии Северного флота в защите Мурманска и полуостровов Рыбачий и Средний, следует отметить, что планы немецкого командования предусматривали захват Мурманска любой ценой и что захватить его нацисты так и не смогли. Германское командование явно переоценило возможности своих сухопутных сил.

В условиях бездорожья Северной Норвегии боеспособность немецких войск в Заполярье полностью зависела от морских перевозок. Для фашистской Германии морские пути на Севере были важны еще и потому, что по ним вывозилось ценное стратегическое сырье: никелевая руда из Петсамо, молибден, целлюлоза и железная руда из Киркенеса. Северный флот не только защищал свои морские коммуникации, но и стремился помешать врагу пользоваться путями вдоль берегов Норвегии. Уже с конца июля 1941 года противнику пришлось ввести конвоирование своих судов.

Подводные лодки, сведенные в бригаду, которой командовал капитан 1-го ранга Н.И. Виноградов, были в годы войны главной ударной силой Северного флота. Четыре дивизиона бригады возглавляли прославленные подводники капитаны 2-го ранга М.И. Гаджиев и И.А. Кольшшин, капитаны 3-го ранга Н.И. Морозов и М.Ф. Хомяков. В строю обычно находилось около 20 подводных лодок: переведенные с Балтики и получаемые от судостроителей лодки с трудом возмещали потери. К концу 1942 года число подводных лодок на Севере у нас и у противника было примерно равным.

Командование флота стремилось охватить действиями подводных лодок возможно большую часть пути немецких конвоев вдоль северного побережья Норвегии, также наши лодки начали искать противника в глубине фиордов и бухтах. Так, уже на второй день войны подводная лодка «Щ-401» под командованием старшего лейтенанта А.Е. Моисеева вошла на рейд Ворде и торпедировала транспорт, стоящий у пирса. Другая лодка «Щ-402» под командованием старшего лейтенанта Н.Г. Столбова, 14 июля 1941 года проникла на рейд Хоннингсвог и атаковала стоявший на якоре транспорт.

Подводные лодки Северного флота в 1941-1942 годах потопили семьдесят семь транспортных судов и двадцать семь военных кораблей, т.е. свыше шестидесяти процентов тоннажа противника.

Подводники Северного флота, атакуя транспорты и боевые корабли немцев, применяли не только торпедное и артиллерийское оружие, но и мины. Первую минную постановку на Севере произвела подводная лодка «К-2» под командованием капитана 3-го ранга В.П. Уткина в сентябре 1941 года.

Действия североморцев срывали планомерное снабжение немецко-фашистских войск в Заполярье, отвлекали значительные силы, которые противник не мог использовать на других направлениях, например на Черном море. Успешные боевые действия североморцев были одной из главных причин провала вражеского наступления в Заполярье. Северные воды, по которым шли конвои, играли в тот период огромную роль. На Черном море мы имели крупный флот, а немецкое командование было лишено возможности послать туда крупные корабли. Противнику не оставалось ничего иного, как атаковать наши военно-морские базы с суши. В Баренцевом море обстановка сложилась иначе. Мы имели относительно слабый по составу Северный флот. Немцы же легко могли перебросить туда свои соединения флота в дни решительной борьбы за Мурманск. Однако этого не случилось, и 14-й армии с помощью Северного флота удалось остановить противника.

Первые внешние конвои начали приходить после того, как на Московской 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 блокированы противником, пришлось использовать менее удобные пути – северный, тихоокеанский и иранский.

Тихоокеанские коммуникации, по которым шло около половины грузов, предназначенных для СССР, проходили от портов западного побережья США до Владивостока, Николаевска-на-Амуре и Петропавловска-Камчатского. Переход судов занимал в среднем восемнадцать двадцать суток. К этому следует добавить время, требовавшееся для перевозки грузов по железной дороге на американской и советской территории. Когда началась война между Японией и США, морские перевозки могли осуществлять только советские транспорты. Несмотря на строгое соблюдение Советским

Союзом нейтралитета, японцы всячески препятствовали судоходству на Тихом океане, а порой даже топили наши суда.

Еще более долгим и трудным был путь через Персидский залив в Иран. Переход конвоя от Нью-Йорка до берегов Ирана вокруг мыса Доброй Надежды занимал до семидесяти пяти дней. Ограниченные возможности иранских портов и сухопутных дорог удлинляли сроки доставки грузов. Только после капитуляции Италии и восстановления свободного судоходства по Средиземному морю в 1943 году этот путь значительно сократился.

Путь из Англии и США через Северную Атлантику и Баренцево море в Мурманск и Архангельск был наиболее коротким. 1800-2000 миль конвои проходили за десять-четырнадцать суток. К тому же порты на Севере были ближе других к фронту и промышленным районам, куда направлялись прибывшие грузы. Незамерзающий Мурманский порт круглый год мог принимать суда.

Советское правительство 13 сентября 1941 года предложило Англии высадить 25-30 дивизий в Архангельске или перевезти их через Иран в южные районы СССР. Однако Черчилль не захотел посылать в бой свои войска и предложил в качестве помощи заменить наши части в Иране или послать английские войска на Кавказ «для охраны нефтяных районов». Суть этого предложения сразу прояснила истинные причины, по которым Англия всячески тянула с открытием второго фронта не только в 1941-1942 годах, но и в течение всего 1943 года.

Реальная помощь в начале войны со стороны Великобритании ограничивалась посылкой в Архангельск нескольких тральщиков. Вооруженные магнитными тралами, они должны были помочь обеспечить движение конвоев. Кроме того, английская авиация 30 июля со своих авианосцев нанесла удар по Киркенесу и Песамо, а в начале августа в Кольский залив прибыли две подводные лодки – «Тайгрис» и «Трайидент». Прямо можно сказать, довольно ограниченную помощь оказал флот «владычицы морей» своему боевому союзнику.

Оборона транспортов от подводных лодок была круговой. В состав конвоев включались эскадренные миноносцы, корветы, фрегаты, тральщики и охранники за подводными лодками. У каждого корабля было определенное место в общем походном порядке (порядке) конвоя. Но, обнаружив вражеские подводные лодки, корабли охраны покидали строй и начинали преследование, нередко отрываясь далеко от конвоя.

Осенью 1941 года была установлена разграничительная линия между зонами действия английского и советского флотов по обеспечению конвоев. Сначала она проходила по меридиану 18 градусов, а затем – по меридиану 20 градусов.

Потери транспортов летом, когда на Севере круглые сутки светло, значительно возросли. Но в большей степени это завесило не только от времени года, но и от английских адмиралов, которые командовали силами, охранявшими конвои. Адмирал Гамильтон, получив этот странный приказ, «перевыполнил» его. Он приказал отойти и тем боевым кораблям, которые непосредственно охраняли конвой. Транспорты остались совершенно беззащитными. Скорость у них была мизерная: восемьдесят узлов. Лучшей добычи для немецких подводных лодок и авиации быть не могло.

Даже когда транспорты достигали порта назначения – Архангельска или Мурманска, испытания не кончались на этом. Противник всячески старался уничтожить доставленные грузы массированными ударами авиации (особенно в Мурманске). Борьба в портах была временами не менее ожесточенной, чем на море. За транспорты и грузы боролись наши истребители, зенитные батареи и население, которое отважно тушило пожары и спасало ценное имущество. Немалые трудности, правда иного рода, приходилось преодолевать и в случае приема караванов в Архангельске, особенно зимой. Лед, толщина которого доходила порой до метра, можно было преодолеть здесь только с помощью мощных ледоколов. Если теплое течение Гольфстрим обеспечивает свободное плавание в любое время в Баренцевом море, то уже в гортле Белого моря торосистые льды появляются в декабре и становятся особенно тяжелыми в январе-феврале.

Перелом в ходе войны после Сталинградской битвы изменил обстановку и на Северном морском театре. Конвоям стало легче. Моряки английского и советского флотов выполняли свой долг мужественно и со знанием дела. Рассказы об их мужестве неоднократно слышались во время войны и от наших североморцев и от командоров конвоев - старых британских морских волков».

Внутренние морские пути. Огромное значение имели во время войны наши внутренние морские пути в районе Кольского полуострова, в Белом море и в Арктике: сеть железных и шоссейных

дорог на Севере, как известно, была не развита, а завозить туда, особенно в военное время, приходилось немало грузов.

Наши внутренние и внешние морские коммуникации в районах острова Диксон и Дальнего Востока защищала Беломорская военная флотилия, входящая в состав Северного флота. Ее сформировали в августе 1941 года из соединений и частей Беломорской военно-морской базы. Первым командующим флотилией был контр-адмирал М.М. Долинин. В октябре 1941 года его сменил вице-адмирал Г.А. Степанов.

Морские перевозки во время арктической навигации охраняли Северный отряд (Отряд Карского моря), 2-я авиагруппа Севморпути под командованием Героя Советского Союза полковника И. П. Мазурука, четыре береговые батареи.

Провал «блицкрига» на Восточном фронте, в том числе и на мурманском направлении, заставил фашистов активнее действовать на морских путях нашего Севера. Их подводные лодки появились в восточной части Баренцева моря и доходили до проливов Югорский Шар и Маточкин Шар. В январе-марте 1942 года немцы скрытно минировали северную часть Белого моря и подходы к Кольскому заливу. С марта их авиация начала усиленно бомбить Мурманск. Гитлеровское командование рассчитывало сорвать нашу арктическую навигацию 1942 года. Оно хотело показать, что Северный морской путь даже за тысячу миль от фронта находится под ударами немецкого флота. Операция была намечена на вторую половину августа – начало сентября. И тоже не случайно: в это время через Карское море должны были пройти в обоих направлениях несколько караванов. Об одном из них, вышедшем в начале июля из бухты провидения на запад, противнику заблаговременно сообщила японская разведка. Караваны проводили линейные ледоколы и ледокольные пароходы. Фашисты рассчитывали одним ударом уничтожить не только транспортные суда с ценными грузами, но и весь ледокольный флот западного сектора Арктики. Надводные рейдеры врага намеревались поставить мины в наших водах, обстрелять порты и стоянки судов на острове Диксон, в Нарьян-Маре, Амдерме, потопить советские рыболовные суда. Для помощи надводным рейдерам были выделены подводные лодки и самолеты-разведчики. Успех операции строился на внезапности. Но фашисты просчитались. Они недооценили опыт и мастерство кораблевождения советских моряков.

Опыт первых лет войны убедительно показал, как важны внутренние морские сообщения на Севере. Недооценка их защиты была нашим серьезным просчетом в подготовке Северного флота в предвоенные годы. К тому же сил там было явно недостаточно.

И тем важнее подчеркнуть, что небольшие потери наших кораблей и судов на внутренних морских путях Арктики результат правильных и вовремя скоординированных мер, которые были приняты, хотя и с опозданием. Вместе с тем этот факт свидетельствует о крупных промахах вражеского командования.

Итак, Великая Отечественная война явилась крупнейшим событием истории XX века. Это была не только ожесточенная вооруженная борьба противостоящих сил, но и решительное противоборство с агрессором в экономической, политической, дипломатической сферах, в области идеологии и психологии.

Основной урок, который был вынесен в результате масштабных военных действий, – любая война требует мобилизации людских и материальных ресурсов, несет страдания людям. Следовательно, нужно всеми силами воздерживаться от решения проблем с помощью военной силы.

Литература.

1. Артёмов В.В. История Отечества: С древнейших времен до наших дней: учебник. – М.: Издательский центр «Академия», 2008.
2. Барсенков А.С., Вдовин А.И. История России. 1938-2002: Учеб. пособие. – М.: Аспект Пресс, 2003.
3. Кириллов В.В. История России: учеб. пособие. – М.: Юрайт-Издат, 2007.
4. Мунчаев Ш.М., Устинов В.М. История России. Учебник для вузов. – М.: Издательская группа ИНФРА-М – НОРМА, 1997.