

Обзорная статья

УДК 338.24.01; DOI: 10.61260/2074-1618-2025-1-78-82

## ВОЙНА НА СЕВМОРПУТИ: БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СОВЕТСКОЙ АРКТИКЕ ВОСТОЧНЕЕ АРХИПЕЛАГА НОВАЯ ЗЕМЛЯ В 1942–1944 гг.

✉ Савинов Михаил Авенирович.

Балтийский государственный технический университет «ВОЕНМЕХ»

им. Д.Ф. Устинова, Санкт-Петербург, Россия

✉ mikjalka@mail.ru

*Аннотация.* Проведен обзор основных боевых эпизодов Великой Отечественной войны в советской Арктике восточнее архипелага Новая Земля, где в 1942–1944 гг. работала трасса Северного морского пути, обеспечивавшая грузовые перевозки для фронта, а также переброску боевых кораблей с Тихого океана на Северный флот. Для дезорганизации советского судоходства гитлеровцы предприняли серьёзные усилия – в 1942 г. с применением крупных надводных кораблей, а позднее – тактических групп подводных лодок. Но даже в таких условиях работа моряков и полярников не прерывалась – продолжались как грузовые операции, так и научные исследования.

*Ключевые слова:* Арктика, Великая Отечественная война, полярные станции, ледоколы, Северный морской путь

**Для цитирования:** Савинов М.А. Война на Севморпути: боевые действия в советской Арктике восточнее архипелага Новая Земля в 1942–1944 гг. // Психолого-педагогические проблемы безопасности человека и общества. 2025. № 1 (66). С. 78–82. DOI: 10.61260/2074-1618-2025-1-78-82.

Review article

## THE WAR ON THE NORTHERN SEA ROUTE: MILITARY OPERATIONS IN THE SOVIET ARCTIC EAST OF THE NOVAYA ZEMLYA ARCHIPELAGO IN 1942–1944

✉ Savinov Mikhail A.

Ustinov D.F. Baltic state technical university «VOENMEH», Saint-Petersburg, Russia

✉ mikjalka@mail.ru

*Abstract.* The article describes the main combat episodes of the Great Patriotic war in the soviet Arctic east of Novaya Zemlya, where the Northern Sea Route operated in 1942–1944, providing cargo transportation for the front, as well as the transfer of warships from the Pacific Ocean to the Northern Fleet. The Nazis made serious efforts to disorganize Soviet shipping – in 1942 with the use of cruiser Admiral Scheer, and later – tactical groups of submarines. But even in such conditions, the work of the sailors and polar explorers was not interrupted – both cargo operations and scientific research continued.

*Keywords:* Arctic, Great Patriotic war, polar stations, icebreakers, Northern sea route

**For citation:** Savinov M.A. The war on the Northern sea route: military operations in the soviet arctic east of the Novaya Zemlya archipelago in 1942–1944 // Psihologo-pedagogicheskie problemy bezopasnosti cheloveka i obshchestva = Psychological and pedagogical problems of human and social security. 2025. № 1 (66). P. 78–82. DOI: 10.61260/2074-1618-2025-1-78-82.

В центре внимания боевые действия, развернувшиеся в Арктике в 1942–1944 гг., когда германское командование, осознавая важность советских арктических коммуникаций, развернуло боевые действия на западном участке Северного морского пути.

Советское арктическое судоходство к началу войны находилось в ведении специального органа – Главного управления Северного морского пути (ГУСМП или Главсевморпуть). ГУСМП подчинялось непосредственно Совету народных комиссаров СССР и представляло собой «суперорганизацию» [1], на которую в 1930-е гг. замыкалось всё освоение Арктики, но в 1937–1938 гг. полномочия управления были сокращены, а главной задачей ГУСМП объявлена, прежде всего, организация перевозок. К 1941 г. система организации грузовых рейсов была отработана – всё движение судов координировали два Штаба морских операций, один из которых отвечал за Восточный район Арктики (моря Лаптевых, Восточно-Сибирское и Чукотское), другой – за Западный район (Карское море). Штабам подчинялись ледоколы, воздушная ледовая разведка и экспедиции ледового патруля, работавшие на небольших деревянных судах вдоль кромки плавучих льдов. На основе данных о состоянии льдов и метеонаблюдений, собранных в ходе навигации, в Арктическом научно-исследовательском институте составлялись ледовые и метеорологические прогнозы [2].

По уровню научных знаний об Арктике противник значительно уступал советским полярникам, непрерывно изучавшим гидрологию арктических морей уже много лет. Но немцы активно интересовались советской Арктикой ещё до прихода нацистов к власти – в 1931 г. дирижабль «Граф Цеппелин» совершил рейс к архипелагу Земля Франца-Иосифа, а в период Второго международного полярного года (1932–1933 гг.) немецкие учёные работали на советских полярных станциях. Накануне войны с помощью советских ледоколов по Северному морскому пути прошёл германский вспомогательный крейсер «Комет», также собравший немало сведений об инфраструктуре Севморпути. Эти данные пригодились вражескому командованию в 1942 г., когда встал вопрос о развёртывании боевых действий против советского транспортного судоходства восточнее архипелага Новая Земля.

Решение о проведении крупных операций на Севморпути было принято после гибели конвоя PQ-17 и прекращения движения союзных транспортов через Баренцево море. В этих условиях возросло значение Северного морского пути как альтернативной трассы грузов ленд-лиза, кроме того, германское командование знало от японской разведки о движении через Берингов пролив экспедиции ЭОН-18, которая должна была усилить Северный флот [1]. Для перехвата советских кораблей был назначен тяжёлый крейсер «Адмирал Шеер».

20 августа 1942 г. «Адмирал Шеер», которому удалось скрытно проникнуть в Карское море в сопровождении двух подводных лодок, вышел к западному побережью п-ва Таймыр, где вскоре обнаружил с помощью своего гидросамолёта-разведчика «Арадо» Ar-196 караван советских транспортных судов – Третий арктический конвой из восьми сухогрузов и двух танкеров под проводкой ледокола «Красин». Как и все советские ледоколы и ледокольные пароходы «Красин» был вооружен и имел на борту военную команду, однако его орудия калибра 76 мм намного уступали 280-мм артиллерию «Адмирала Шеера». Некоторое время рейдер преследовал караван, но из-за ошибки пилота «Арадо» курс конвоя был определён неверно. Позднее транспорты и ледоколы скрыл от рейдера сильный туман, что позволило конвою выиграть время и уйти в пролив Вилькицкого. О возможности вражеской атаки моряки не подозревали, так как ранее германские корабли не были замечены в Карском море. Все радиопереговоры советских судов и береговых полярных станций велись открыто и не шифровались [3].

После неудачи с Третьим арктическим конвоем германский рейдер, вынужденный уходить из льдов на чистую воду, обнаружил в юго-западной части Карского моря ледокольный пароход «Александр Сибиряков», который шёл к архипелагу Северная Земля с грузами для полярных станций и сменой зимовщиков на борту (всего на «Сибирякове» находились 104 чел.). Подняв американский флаг, «Адмирал Шеер» запросил данные о ледовой обстановке в проливе Вилькицкого. Но при виде неизвестного военного корабля командир «Сибирякова» А.А. Качарава немедленно приказал радиоровать на остров Диксон, где находился штаб морских операций Западного района. Так было рассекречено появление вражеского крейсера в Карском море.

Неравный бой мощного военного корабля, вооружённого 280-мм орудиями, против старого ледокольного парохода, самые сильные пушки которого имели калибр 76 мм, продолжался около 20 мин. До самого момента гибели судна экипаж «Сибирякова» мужественно исполнял свой воинский долг на боевом посту. Уцелевшие члены экипажа – 22 советских моряка, включая тяжелораненого командира, были подняты со шлюпок на борт вражеского крейсера и оказались в немецком плену. Кочегар П.И. Вавилов сумел на пустой шлюпке добраться до о. Белуха, где провёл 35 дней, пока не был спасён лётчиками полярной авиации.

Не получив никаких ценных сведений в результате гибели «Сибирякова», Меендсен-Болькен принял решение атаковать п. Диксон: разрушить порт артиллерией, затопить суда, а затем высадить десант и захватить радиостанцию и секретные документы. В 1 ч 5 мин 27 августа 1942 г. крейсер приблизился к порту и начал обстрел судов на рейде. Ответный огонь открыл ледокольный пароход «Дежнёв» (СКР-19). Крейсер отошёл с рейда, нанеся ряд повреждений «Дежнёву» и пароходу «Революционер». В 2 ч 31 мин «Адмирал Шеер» вновь подошёл к п. Диксон (уже с другой стороны) и обстрелял портовые сооружения и радиостанцию. Часть зданий была разрушена, однако человеческих жертв не было, а работу повреждённой радиостанции удалось быстро возобновить. Решительные действия защитников п. Диксон сорвали замысел гитлеровцев, не ожидавших отпора. Командир рейдера отказался от высадки десанта, и вскоре «Адмирал Шеер» покинул воды Карского моря.

Несмотря на потопление «Сибирякова» и частичное разрушение пос. Диксон, цели операции «Страна чудес» (такое название получил рейд «Шеера») не были достигнуты. Применение крупных надводных кораблей для подобных операций было признано рискованным и неэффективным, и немецкое командование перешло к использованию на советских коммуникациях подводных лодок. Их применяли и раньше, а в операции «Шеера» – для разведки и дозаправки гидросамолётов.

Действия гитлеровских подводников были направлены не только против советских судов – транспортов и ледовых патрулей, но и против полярных станций. Лодки обстреливали станции артиллерией, разрушали строения и плавсредства, стремились убить полярников и уничтожить радиостанции. На архипелаге Новая Земля некоторое время существовала немецкая полярная база, обеспечивавшая работу вражеских лодок в Карском море [4].

Летом 1943 г. немецкая подводная лодка U-255 потопила артиллерийским огнём у восточных берегов архипелага Новая Земля научно-экспедиционное судно «Академик Шокальский». Спасшихся на льдину гидрографов немцы обстреляли из пулемёта. Всё же большинству членов экипажа удалось спастись, добравшись вплавь до берега. Более печально сложилась судьба моряков гидрографического судна «Норд», расстрелянного подводной лодкой U-957 в районе гибели «Сибирякова» 26 августа 1944 г., из его команды спаслись лишь двое моряков, которых немцы взяли в плен.

С начала 1944 г. немцы применили против северного судоходства тактику «волчьих стай» – на пути следования конвоя разворачивалась тактическая группа подводных лодок, имевших общую задачу. В августе 1944 г. такое соединение под названием «Грайф» было развернуто в Карском море. Действия вражеских подводников привели к одной из самых горьких трагедий в истории Арктики – гибели конвоя БД-5, состоявшего из транспортного судна «Марина Раскова» и трёх тральщиков типа АМ (ТЩ-114, ТЩ-116, ТЩ-118). 12 августа 1944 г. немецкая субмарина U-365 (командир капитан-лейтенант Х. Ведемайер) обнаружила и сразу же атаковала конвой, применив новые акустические торпеды.

Первым погиб пароход «Марина Раскова». Попадание торпеды вывело из строя два котла, транспорт остановился. Спасательные шлюпки, находившиеся на правом борту, оказались разрушенными. Спустя некоторое время в двух кабельтовых от транспорта был торпедирован ТЩ-118. Два других тральщика приступили к спасению людей, но на следующий день, 13 августа, конвой снова был атакован – на этот раз германская лодка подорвала ТЩ-114. Командир ТЩ-116 капитан-лейтенант В.А. Бабанов принял решение

уходить на базу к проливу Югорский Шар, предполагая после передачи спасённых на берег вернуться за остальными людьми (от 120 до 180 чел. по разным данным), оставшимися в море на шлюпках. В тот же день транспорт «Марина Раскова» был добит двумя торпедами и затонул.

С 14 августа 1944 г. проводилась поисково-спасательная операция силами Северного флота и ГУСМП. В ней приняли участие лётчики Карской военно-московской базы (ВМБ) на гидросамолётах типа «Каталина» (С.М. Рубан, С.В. Сокол, В.А. Гуричев, Е.Е. Федуков), Новоземельской ВМБ (В.Н. Евдокимов, Беликов, Хотулов), а также самолёты Управления полярной авиации ГУСМП на МБР-2, «Каталина» (М.И. Козлов, И.И. Черевичный). Силами авиации был спасен 71 (69) чел., один из них умер на борту самолёта. Совершил подвиг экипаж гидросамолёта под командованием М.И. Козлова. В сложных погодных условиях 23 августа 1944 г. им удалось спасти 14 чел., находившихся в баркасе, на котором 10 дней назад было около 90 чел.

При атаке на советские полярные станции, расположенные на материке и островах Карского моря, немецкие лодки, как правило, ограничивались артиллерийским обстрелом, стремясь уничтожить постройки станции. Полярники в этом случае уходили в глубину суши. Однако в сентябре 1944 г. две лодки, действовавшие у берегов п-ва Таймыр, сумели скрытно высадить десант и захватить в плен сотрудников полярной станции «Мыс Стерлегова», а также краснофлотцев поста наблюдения Беломорской военной флотилии (в её ведении находилось Карское море). Одному из сотрудников станции, Г.В. Бухтиярову, удалось бежать во время перевозки захваченных немцами грузов со станции на лодки, ещё один полярник находился на промысле и также смог избежать плена. Остальные полярники и моряки вернулись в Советский Союз уже после войны [5].

Таким образом, в период 1942–1943 гг. Карское море (проникнуть восточнее пролива Виклькицкого немцам не удалось) превратилось в полноценный театр боевых действий – гражданским работникам Северного морского пути пришлось принять на себя удар опасного и хорошо подготовленного врага. В этих труднейших условиях моряки ледоколов, полярные гидрологи и метеорологи, сотрудники Штабов морских операций продолжали работу по обеспечению северных перевозок для нужд фронта, до конца выполняя свой долг [6].

### **Список источников**

1. Северные морские пути России. М.: Новое литературное обозрение, 2023. 672 с.
2. Емелина М.А., Савинов М.А., Филин П.А. Летопись Арктического института: от Севэкспедиции до ГНЦ РФ «ААНИИ». История полярных исследований. М.: Паулсен, 2020. Т. 1. 824 с.
3. Емелина М.А., Савинов М.А. Ледокол «Красин» – лидер Третьего арктического конвоя // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2015. Арктика в годы Великой Отечественной войны: материалы Междунар. науч. конф. М.: Паулсен, 2016. С. 59–70.
4. Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л.: Гидрометеоиздат, 1969. 506 с.
5. Марков П.Г. Германские подводные лодки в Арктике в годы Великой Отечественной войны // Полярные чтения на ледоколе «Красин» – 2015. Арктика в годы Великой Отечественной войны: материалы Междунар. науч. конф. М.: Паулсен, 2016. С. 139–157.
6. Платонов А.В. Борьба на арктических коммуникациях 1941–1945. СПб.: Роза ветров, 2012. Т. 1. 616 с.

### **References**

1. Severnye morskie puti Rossii. M.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2023. 672 s.
2. Emelina M.A., Savinov M.A., Filin P.A. Letopis' Arkticheskogo instituta: ot Sevekspedicii do GNC RF «AANII». Istorya polyarnykh issledovanij. M.: Paulsen, 2020. T. 1. 824 s.

3. Emelina M.A., Savinov M.A. Ledokol «Krasin» – lider Tret'ego arkticheskogo konvoya // Polyarnye chteniya na ledokole «Krasin» – 2015. Arktika v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: materialy Mezhdunar. nauch. konf. M.: Paulsen, 2016. S. 59–70.
4. Belov M.I. Istorya otkrytiya i osvoeniya Severnogo morskogo puti. L.: Gidrometeoizdat, 1969. 506 c.
5. Markov P.G. Germanskie podvodnye lodki v Arktilke v gody Velikoj Otechestvennoj vojny // Polyarnye chteniya na ledokole «Krasin» – 2015. Arktika v gody Velikoj Otechestvennoj vojny: materialy Mezhdunar. nauch. konf. M.: Paulsen, 2016. S. 139–157.
6. Platonov A.V. Bor'ba na arkticheskikh kommunikaciyah 1941–1945. SPb.: Roza vetrov, 2012. T. 1. 616 s.

**Информация о статье:** статья поступила в редакцию: 20.02.2025; принятa к публикации: 17.03.2025  
**Information about the article:** the article was submitted to the editorial office: 20.02.2025; accepted for publication: 17.03.2025

*Информация об автор:*

**Савинов Михаил Авинирович**, доцент кафедры Р 10 «Философия» Балтийского государственного технического университета «ВОЕНМЕХ» им. Д.Ф. Устинова (190005, Санкт-Петербург, ул. 1-я Красноармейская, д. 1), кандидат исторических наук, e-mail: mikjalka@mail.ru, SPIN-код: 8857-6107.

*Information about the author:*

**Savinov Mikhail A.**, associate professor of the department P 10 «Philosophy» of the Ustinov D.F. Baltic state technical university «VOENMEH» (190005, Saint-Petersburg, 1 st Krasnoarmeyskaya, 1), candidate of historical sciences, e-mail: mikjalka@mail.ru, SPIN: 8857-6107.