

14. ГА РФ. Ф. 102. Оп. 233. Д. 3. Ч. 66. ЛЛ. 5, 6.  
15. ГАКО. Ф. 120. Оп. 2. Д. 475. Л. 73.  
16. ГАКО. Ф. 426. Оп. 1. Д. 161. ЛЛ. 9-16,  
23-25.

Н. С. Панарский

**Боевая деятельность  
и потери подводных сил  
Северного Флота в годы  
Великой Отечественной войны  
1941-1945 гг.**

Предвоенные оперативные планы определяли Северному флоту следующие основные задачи: уничтожить флот противника при появлении его в Баренцевом и Белом морях; содействовать 14-й армии в обороне полуостровов Средний, Рыбачий, Кольский (и в первую очередь не допускать высадки десанта); закрыть проход судам противника в Белое море; совместно с частями Архангельского военного округа оборонять побережье Белого моря; проводить крейсерские действия подводными лодками на морских сообщениях у западного побережья Норвегии<sup>1</sup>.

Война внесла существенные коррективы в эти планы. В первые же месяцы войны перед Северным флотом встали новые сложные задачи. Целый блок проблем определялся тем, что после того, как советские порты Балтийского и Черного морей уже в самом начале войны оказались либо захваченными, либо блокированными противником, Северный морской театр получил особое, исключительное значение для нашей страны.

Из этого следовало, что, во-первых, только через полярные порты Архангельск и Мурманск можно было наикратчайшим путем поддерживать связь с союзниками по антигитлеровской коалиции. И именно на Севере началось взаимодействие сил антифашистской коалиции. Уже в начале августа 1941 года было установлено морское сообщение между Великобританией и северными портами Советско-

го Союза<sup>2</sup>. А 31 августа в Архангельск прибыл первый конвой — PQ-0 в составе 6 английских и 1 советского транспорта и 9 кораблей охраны (2 эсминца и 7 тральщиков).

Начавшееся военное сотрудничество было закреплено на Московской конференции (29 сентября — 1 октября 1941 г.). Великобритания и США обязались оказывать СССР помощь вооружением и стратегическими материалами. Доставка их осуществлялась морем, преимущественно через порты Архангельск и Мурманск. Союзные конвои, выходя из портов Англии или Исландии, следовали на восток. Достигнув определенной точки западнее Новой Земли, они спускались на юг, причем часть судов направлялась в Кольский залив для разгрузки в Мурманске, остальные шли в Архангельск. Переход конвоев по этому маршруту протяженностью 1800-2000 миль занимал не более 10-14 суток<sup>3</sup>. Всего по северной трассе в порты Архангельск и Мурманск было доставлено около четверти всех грузов общего количества поставок<sup>4</sup>.

Понеся чувствительные потери в технике и вооружении в начале войны и не имея возможности быстро восстановить их своими силами, Советский Союз был крайне заинтересован в скорейших поставках из-за рубежа. В связи с этим роль Северного флота как гаранта нормального функционирования «арктических ворот» страны значительно возросла.

Во-вторых, значительную часть своих сил Северный флот вынужден был выделить для охраны внутреннего морского судоходства. Для северных районов Советского Союза морские сообщения были жизненно необходимы, так как большинство этих районов не связано системой железных и шоссейных дорог страны. В ходе войны роль морских перевозок еще больше возросла, особенно после того, как противник осенью 1941 года захватил Кировскую железную дорогу и Беломоро-Балтийский канал. Морские коммуникации являлись единственным путем, по которому осуществлялось питание войск Карельского фронта и снабжение военно-морских баз, соединений и частей Северного флота, производились важные народнохозяйственные перевозки<sup>5</sup>.

В-третьих, особое значение для обороны страны приобрел Северный морской путь, обеспечивавший связь между советским Заполярьем и Дальним Востоком. По этой коммуникации в годы войны перевозилось стратегическое сырье, промышленное оборудование, воинские грузы и продовольствие, осуществлялся перевод боевых кораблей с Тихоокеанского на Северный морской театр. Хорошо понимая значение Северного морского пути, фашистское командование стремилось парализовать его активное функционирование, поэтому подводные лодки и надводные корабли противника в течение всей войны пытались сорвать перевозки по арктической коммуникации (особенно на ее западном участке). Защита коммуникаций и береговых объектов в западном секторе Арктики стала для Северного флота еще одной абсолютно новой задачей, не предусмотренной разработанными оперативными планами.

В свою очередь, и противник столкнулся с подобными же трудностями. Северная Норвегия, где фашистами были оборудованы базы для нападения на Советское Заполярье, представляет собой гористую и малонаселенную область со слабо развитой системой железных и шоссейных дорог, поэтому морские пути вдоль ее побережья для немецко-фашистских войск, ведших боевые действия на Мурманском направлении и стремившихся захватить незамерзающий порт Мурманск, военноморскую базу Полярное и Кировскую железную дорогу, имели исключительное значение. На протяжении всей войны обеспечение сухопутных сил на Севере было для немецкого командования самой критической проблемой. «...Ведение войны в этой пустынной местности полностью зависело от возможности продолжать морские перевозки», — отмечал после войны фашистский адмирал Руге<sup>6</sup>. Огромное значение для экономики Германии имел также вывоз никелевой и железной руды из Киркенеса и Петсамо. Добыча только никеля в этом районе покрывала 65-70% всей потребности Германии в никелевой руде<sup>7</sup>. Важнейшее стратегическое сырье вывозилось через порты Лиинахамари и Киркинес круглый год. Средний ежемесячный грузооборот составлял

350-400 тыс. тонн<sup>8</sup>, а в 1942 г. достигал 500 тыс. тонн в месяц<sup>9</sup>.

Поэтому нарушение перевозок руды и срыв снабжения вооруженных сил противника стали важнейшими задачами Северного флота. Эта проблема в отдельные периоды войны становилась для флота главной. В начальный период войны основной силой для выполнения данной задачи были подводные лодки.

Обобщая вышеизложенное, необходимо еще раз подчеркнуть, что война весьма значительно скорректировала планы, разработанные до ее начала.

С первых же дней войны боевая деятельность североморцев приняла сложный и крайне напряженный характер. Это объяснялось необходимостью параллельно решать ряд больших и ответственных задач, а также огромной протяженностью морского театра. В таких условиях командованию флота приходилось постоянно расплывать и без того ограниченные силы по нескольким операционным направлениям<sup>10</sup>.

Состав же Северного флота и его подводных сил в частности мало соответствовал масштабы решаемых проблем. Сказывалась предвоенная недооценка руководством страны Северного ТВД. Это отмечали многие видные советские военачальники, анализируя после войны деятельность сражавшихся флотов. Народный комиссар ВМФ в годы войны адмирал Н. Г. Кузнецов<sup>11</sup>, говоря о подготовке флотов в последние предвоенные годы, признавал, что: «В ту пору мы еще полностью не могли оценить важность Северного театра. А когда оценили, положение уже трудно было исправить. Вот и получилось, что в годы войны эсминцы, подводные лодки и катера были больше всего нужны именно на Севере. Но там их не хватало, а в Ленинграде вынужденно бездействовало много кораблей»<sup>12</sup>. Этот вывод подтверждает адмирал В. И. Платонов<sup>13</sup>. Обобщая опыт минувшей войны, он писал: «Из негативных моментов в первую очередь следует назвать недооценку роли Северного флота в обороне Родины». И далее: «Грустно вспоминать, что Северный флот, флот открытого моря, начал войну, имея в своем составе 8 эсминцев, 15 подводных лодок, 7 стороже-

вых кораблей, 14 сторожевых катеров, 2 тральщика, 1 минный заградитель, эскадрилью «летающих лодок» да полк истребителей, в то время как почти 200 подводных лодок были «закупорены» в Черном и Балтийском морях или находились слишком далеко — в составе Тихоокеанского флота. Имей Северный флот более сильный боевой состав, не пришлось бы так дорого платить за военнополитическую близорукость руководства страны»<sup>14</sup>.

Остается только согласиться с опытными моряками, ибо на 22 июня 1941 года в составе СФ числилось всего 16<sup>15</sup> подводных лодок.

Из фактически находившихся на Севере 15 лодок 6 (типа «М») из-за небольшой автономности и ограниченной дальности плавания могли действовать только у своих баз и в ближайшем Варангер-фьорде. Для действий на удаленных коммуникациях можно было использовать только 9 лодок, что для достижения оперативных целей оказалось совершенно недостаточно.

Сил для выполнения стоящих перед подводниками задач было откровенно мало, поэтому руководство страны предпринимало активные действия по скорейшему усилению корабельного состава Северного флота и, в частности, по увеличению его подводных сил. Уже в конце июня по решению правительства начался перевод с Балтийского ТВД на Север по Беломоро-Балтийскому каналу 16 подводных лодок. К переводу планировались: 4 ПЛ — типа «К», 4 ПЛ — типа «Ленинец» и 8 — типа «С». Постановлением ГКО от 8 августа количество подлежащих переводу на Север подводных лодок было увеличено до 18<sup>16</sup>. Это могло вдвое увеличить подводные силы СФ. Однако 30 августа противник вышел к левому берегу Невы в районе Ивановских порогов (выше Ленинграда), и выполнить задуманное не удалось. Северный флот успел получить лишь 8 подводных лодок из первого эшелона. (Две из них находились в достройке и были приняты от промышленности почти ровно через год — осенью 1942 года.)<sup>17</sup>

Таким образом, в течение первого периода войны в составе Северного флота прини-

мала участие в боевых действиях 21 подводная лодка.

Но даже таким небольшим наличным составом подводные лодки Северного флота в течение 1941 года весьма успешно действовали на морских сообщениях противника. Всего в том году подводные лодки совершили 74 выхода, потопив в общей сложности 31 транспортное судно и 5 боевых кораблей противника<sup>18</sup>. При этом подводные силы флота потерь не имели.

Успешные действия Северного флота и значительные потери заставили немецко-фашистское командование усилить защиту своих морских сообщений. Вдоль берегов Северной Норвегии были поставлены минные заграждения, на побережье дополнительно устанавливались средства наблюдения и артиллерийские батареи. У входа в порты Киркинес и Лиенахамари гитлеровцы оборудовали противолодочные сети и акустические посты наблюдения. На подходах ко всем портам были установлены корабельные дозоры. В районах, наиболее благоприятных для действия подводных лодок, противник систематически осуществлял поиск их силами эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей и катеров, вооруженных гидроакустическими станциями и глубинными бомбами. Корабли и авиация противолодочной обороны противника стали более настойчиво преследовать обнаруженные подводные лодки. Нередко за один боевой поход на подводную лодку сбрасывалось от 200 до 300 глубинных бомб. Увеличилось число кораблей в охране конвоев. В 1942 году оно составляло в среднем три на один транспорт<sup>19</sup>. Все это значительно затрудняло деятельность наших подводных сил.

Обстановка на Северном ТВД осложнялась еще и тем, что если в 1941 году гитлеровское командование не предпринимало никаких действий против союзных конвоев, направлявшихся в советские порты, то с 1942 года стало использовать против них разнородные силы: подводные лодки, авиацию, надводные корабли<sup>20</sup>. В начале 1942 г. противник перебросил на Север эскадру в составе новейшего линейного корабля «Тирпиц», тяжелых крейсеров «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер» и

«Лютцов», легкого крейсера «Кельн» и довел число эскадренных миноносцев до 20<sup>21</sup>. Столько же стало подводных лодок, а количество самолетов в Норвегии и Финляндии увеличилось до 500<sup>22</sup>. Конвой союзников, идущие в Советский Союз, были главными целями нападения гитлеровских военно-морских сил. Фактически с весны 1942 г. и до конца войны внешние коммуникации стали основным объектом борьбы на Северном морском театре. Это потребовало привлечь к защите наших внешних коммуникаций наряду с надводными кораблями и подводные лодки, которых и так не хватало для выполнения основных задач.

К началу 1942 года в боевом составе флота числилась 21 подводная лодка, чего, несмотря на почти полуторное увеличение численности советских подводных лодок в Заполярье по отношению к началу войны, было явно недостаточно для выполнения всех стоявших задач.

Тем не менее, подводные силы флота добились определенных успехов в боевой деятельности. В 1942 году подводные лодки совершили 118 выходов на коммуникации противника, потопив 46 и повредив 3 транспортных судна. Ими были также потоплены 11 и поврежден 1 боевой корабль противника<sup>23</sup>. При этом СФ потерял 9 подводных лодок, что явилось следствием усиления минной опасности и наращивания противником сил противолодочной обороны.

Первой лодкой, не вернувшейся из боевого похода, стала М-175 (командир капитан-лейтенант М. Л. Мелкадзе). Лодка была потоплена 10 января немецкой ПЛ «U-584» в районе Варангер-фьорда.

Следующей потерей оказалась Краснознаменная Щ-421 (командир капитан-лейтенант Ф. А. Видяев, старший на борту — командир 2 дивизиона ПЛ капитан 2 ранга И. А. Кольшхин). 8 апреля 1942 года при отходе от позиции лодка подорвалась на минах, лишилась хода и возможности погружаться. В течение ночи под самодельным парусом она удалялась от вражеского берега. 9 апреля на помощь подошла вызванная по радио «К-22». Но из-за сильного ветра и большой волны все попытки буксировки поврежденной лодки не

увенчались успехом. После снятия экипажа она по приказу командования была потоплена в районе Порсангер-фьорда.

С 23 апреля после донесения об атаке конвоя на вызовы не отвечала и по истечении срока автономности из боевого похода на базу не вернулась Щ-401 (командир капитан-лейтенант А. Ф. Моисеев). Вероятнее всего, лодка подорвалась на минном заграждении противника в районе к северу от м. Нордкин.

12 мая в 45 милях севернее мыса Нордкин противолодочными силами противника бала потоплена К-23 (командир — капитан 3 ранга Л. С. Потапов, старший на борту — командир 1 дивизиона ПЛ капитан 2 ранга М. И. Гаджиев).

20 июня была потеряна связь с М-176 (командир — капитан-лейтенант И. Л. Бондаревич). Предположительно лодка подорвалась на минах к востоку от мыса Скальнес, пересекая заграждение на опасной глубине.

После выхода в море не отвечала на вызовы по радио и на базу не вернулась гвардейская Краснознаменная Д-3 (командир — капитан 3 ранга М. А. Бибеев). Вероятнее всего, лодка подорвалась на минах в районе к северу от мыса Хьельнес.

В период с 7 по 13 августа в районе к северу от входа в Сьюльте-фьорд подорвалась на минах и погибла М-173 (командир — капитан-лейтенант В. А. Терехин).

26 августа вышла в боевой поход К-2 (командир — капитан 3 ранга В. П. Уткин). После этого сообщений от нее не поступало. Предположительно она подорвалась на минном заграждении к северу от мыса Нордкин, там же, где погибла «Щ-401».

Последней потерей 1942 года стала переведенная в июне с Каспийской военной флотилии М-121 (командир — капитан-лейтенант В. П. Кожакин). Выйдя в боевой поход 7 ноября, подводная лодка на вызовы и приказания вернуться не отвечала и в базу не вернулась. Вероятнее всего, она подорвалась на заграждении в районе к востоку от мыса Скальнес, на том же заграждении, что и «М-176».

Сложность решаемых в 1942 году подводными силами флота задач и понесенные чувствительные потери настойчиво требовали

увеличения численности корабельного состава. В связи с этим Государственный комитет обороны предпринял конкретные меры для дальнейшего наращивания численности подводных лодок в составе Северного флота. 17 июня 1942 г. ГКО принял решение о переводе на Север 3 подводных лодок типа «М» с Каспийского моря и из Горького; 16 августа — о переводе на Северный флот еще 5 лодок типа «М», достроенных на Волге; 4 сентября — об усилении Северного флота 6 подводными лодками, переводимыми с Тихого океана; 17 сентября — о мероприятиях по подготовке к переводу в Заполярье подводных лодок типа «М» из состава Черноморского флота<sup>24</sup>.

Для осуществления этих решений готовилась переброска на Север с Черного и Каспийского морей железнодорожным и водным путем 20 подводных лодок типов «Малютка» и «М». Однако в связи с изменением обстановки на фронте и ряду других причин перевод не состоялся, поэтому в 1942 году Северный флот пополнился всего лишь пятью подводными лодками. Всего на 1 января 1943 года в составе СФ насчитывалось 17 подводных лодок, то есть почти столько же, сколько и в июне 1941 года, и меньше, чем к началу 1942 года.

В то же время активность противника на советских внешних и внутренних коммуникациях в 1943 году не ослабевала. В марте в Альтен-фьорд (Северная Норвегия) пришел линейный корабль «Шарнхорст». Таким образом, на Северном морском театре были сосредоточены все боееспособные крупные корабли немецко-фашистского флота: 2 линкора, 3 тяжелых и 1 легкий крейсер, а также 14 эсминцев, 32 сторожевых корабля и тральщика, 19 сторожевых и 10 торпедных катеров, 31 подводная лодка<sup>25</sup>. Это позволило немецко-фашистскому командованию сохранить численное превосходство в морских силах и поддерживать напряженную обстановку на морских коммуникациях.

Рост потребностей германской промышленности в железной руде и никеле вызвал усиление морских перевозок вдоль побережья Северной Норвегии: в течение 1943 г. разведкой Северного флота было обнаружено 320

конвоев<sup>26</sup>. Особенно интенсивными перевозки были в период полярной ночи.

Активно действуя на коммуникациях противника<sup>27</sup>, подводники Северного Флота совершили около 120 боевых походов (из них 109 на морские коммуникации противника), провели 91 атаку и осуществили 15 минных постановок.<sup>28</sup> Ими было потоплено 49 и повреждено 10 транспортных судов, а также соответственно 19 и 2 боевых корабля<sup>29</sup>, то есть они достигли примерно таких же результатов, как и в 1942 году, но противодействие противолодочных сил противника сказывалось еще больше. Оно выражалось в новых оборонительных минных постановках вдоль побережья Северной Норвегии, в увеличении походного противолодочного охранения конвоев (причем, если в первой половине года на 2-3 транспорта приходилось до 10-12 кораблей охранения, то во второй — на 3-4 транспорта 20-25 кораблей ПЛО и 2-3 самолета)<sup>30</sup>, в сооружении береговых гидроакустических станций, временных аэродромов. Кроме того, гитлеровцы стали активнее использовать свои подводные лодки в интересах противолодочной обороны. Участились случаи обнаружения немецких подводных лодок в районах действий наших подводных кораблей и при выходе их из базы.

Усиление вражеской противолодочной обороны повлекло за собой рост потерь лодок Северного флота во второй половине 1943 года, особенно в последние три месяца. Всего в 1943 году в ходе боевых действий СФ потерял 10 подводных лодок.

5 февраля с 23 часов была потеряна связь с гвардейской К-22 (командир — капитан 3 ранга В. П. Кульбакин, старший на борту — командир 1 дивизиона ПЛ капитан 2 ранга В. Ф. Котельников). Предположительно она подорвалась на минах в районе к северу от мыса Хьельнес<sup>31</sup>.

14 марта прервалась связь с К-3 (командир — капитан 3 ранга К. И. Малофеев). Вероятно, лодка подорвалась на минном заграждении в районе к востоку от мыса Хьельнес.

14 мая у мыса Цып-Наволок была атакована и потоплена самолетами противника

М-122 (командир — капитан-лейтенант П. В. Шипин).

Со 2 июля на вызовы не отвечала и по истечении срока автономности в базу не вернулась М-106 «Ленинский комсомол» (командир — капитан-лейтенант П. С. Самарин). Вероятнее всего, она была потоплена вражеской подводной лодкой в районе м. Берлевог — м. Маккауэр.

В этом же районе, приблизительно в это же время, погибла гвардейская Щ-422 (командир — капитан 3 ранга Ф. А. Видяев). Предположительно она была также торпедирована немецкой подводной лодкой.

В сентябре в районе к северу от мыса Желания (о-ва Новая Земля) погибла К-1 (старший на борту — командир дивизиона капитан 1 ранга М. Ф. Хомяков). Наиболее вероятно, что она была потоплена немецкой подводной лодкой.

В период с 4 по 17 октября в районе севернее Конгс-фьорда погибла, подорвавшись на минном заграждении, Краснознаменная Щ-403 (командир — капитан 3 ранга К. М. Шуйский).

Гвардейская Краснознаменная М-172 (командир капитан-лейтенант И. А. Кунец), выйдя 2 октября в боевой поход, на вызовы не отвечала и в базу не вернулась. Скорее всего, она была потоплена противолодочными кораблями противника или подорвалась на минах в районе Варангер-фьорда.

После 15 октября на вызовы не отвечала и в базу не вернулась гвардейская М-174 (командир — капитан-лейтенант И. Е. Сухорученко). Предположительно она была потоплена противолодочными кораблями противника или подорвалась на минах в районе Варангер-фьорда.

В декабре в районе Тана-фьорд — м. Нордкин подорвалась на минах и погибла С-55 (командир — капитан 3 ранга Л. М. Сушкин).

В то же время этот год ознаменовался для североморцев значительным пополнением боевого состава. В течение 1943 года в состав Северного флота вошло 16 подводных лодок: подводные лодки Л-15, С-51, С-54, С-55 и С-56 прибыли в марте-апреле с Тихоокеанского флота; 6 подводных лодок, в соответствии с по-

становлением ГКО от 22 апреля 1943 г., были переведены из Каспийской военной флотилии и вошли в состав СФ в мае 1943 г.; 5 ПЛ типа «М» XII серии (в том числе и М-104 «Ярославский комсомолец») получены от промышленности по постановлению ГКО от 16 августа 1942 г. Прибывшее пополнение позволило усилить подводные силы Северного флота перед боями заключительного этапа Великой Отечественной войны.

Это было тем более необходимо, что немецкие военно-морские силы на Севере, несмотря на понесенные чувствительные потери, продолжали представлять собой грозного противника. В начале 1944 г. фашистская Германия располагала на Севере крупной группировкой военно-морских сил. Ее составляли линейный корабль «Тирпиц», 14 эсминцев и миноносцев, 18 подводных лодок, 2 минных заградителя, более 50 сторожевых кораблей и тральщиков, флотилия торпедных катеров, свыше 20 десантных барж, около 50 катеров, различные вспомогательные суда<sup>32</sup>.

Немецкое командование по-прежнему уделяло большое внимание защите своих морских коммуникаций вдоль побережья Северной Норвегии. К этому его вынуждали, с одной стороны, большие потери в транспортах, а с другой — возросшие потребности в никеле и других видах стратегического сырья, вывозимых из Киркинеса. Для усиления обороны прибрежной коммуникации противник использовал почти все надводные корабли, большую часть авиации, подводные лодки, мины заграждения и значительные силы береговых средств (артиллерия, посты наблюдения и связи, прожектора и т. д.) Основные усилия направлялись на укрепление противолодочной обороны и непосредственного охранения конвоев. В светлое время для прикрытия портов широко привлекалась истребительная и противолодочная авиация.

Морские перевозки противника особенно оживились в сентябре-октябре 1944 г. Это было связано с выходом из войны бывшего союзника Германии Финляндии, а также успешно развивавшимся наступлением советских войск в Заполярье. Немецкое командова-

ние было вынуждено начать эвакуацию своих войск из Северной Норвегии.

В борьбе с вражескими перевозками одну из главных ролей по-прежнему играли подводные лодки Северного флота. На 1 января 1944 года их насчитывалось 23. В течение года были получены еще 2 ПЛ типа «С», переведенные с Каспийской военной флотилии. 3 средние подводные лодки были получены во временное пользование из английского флота в счет будущих репараций от Италии. В нашем флоте они получили обозначение «В».

В 1944 году подводные лодки флота выходили на боевые позиции 81 раз<sup>33</sup>. Ими было потоплено 20 транспортных судов и 15 боевых кораблей, повреждено соответственно 5 и 3. Наши потери — 3 подводные лодки.

В конце февраля в районе Конгс-фьорда погибла атакованная противолодочными кораблями противника М-108 (командир — капитан-лейтенант А. И. Юдович).

В марте от воздействия противолодочных сил в районе Бос-фьорд — Тана-фьорд погибла С-54 (командир — капитан 3 ранга Н. А. Братишко).

Последней подводной лодкой, потерянной Северным флотом в годы войны, оказалась гвардейская Краснознаменная Щ-402 (командир — капитан 3 ранга А. М. Каутский). Лодка была потоплена в районе мыса Слетнес торпедой с нашего самолета-торпедоносца А-20 вследствие грубого нарушения управления силами авиации флота.

Таким образом, всего в боевых действиях в годы войны на Северном ТВД принимали участие 47 подводных лодок. 32 из них были получены от промышленности или переведены с других флотов уже в ходе войны.

За годы войны от воздействия противника и по другим причинам СФ потерял из своего состава 22 подводные лодки.

Кроме того, еще 2 подводные лодки были потеряны при переходе с других театров военных действий в состав Северного флота.

11 октября 1942 г. в Тихом океане в 300 милях северо-западнее Сан-Франциско неизвестной (предположительно японской) подводной лодкой была атакована и погибла совер-

шавшая переход с ТОФ на СФ Л-16 (командир капитан-лейтенант Д. Ф. Гусаров).

27 июля 1944 г. в Норвежском море на переходе из Англии в Полярное потоплена самолетами (предположительно английскими) В-1 (командир — Герой Советского Союза капитан 2 ранга И. И. Фисанович).

В течение всей войны Северный флот для выполнения стоявших перед ним задач испытывал насущную потребность в увеличении численного состава своих подводных сил. Тем не менее, он и сам оказывал помощь другим флотам своим корабельным составом. В августе 1941 года в состав КБФ была перечислена находившаяся там на ремонте Д-2. А в мае 1944 года по железной дороге были отправлены на юг 4 подводные лодки типа «М» XII серии (М-104, М-105, М-107, М-119), которые уже в июне прибыли в Потти и вошли в состав Черноморского флота. (Правда, в боевых действиях на Черном море они не участвовали.

Из начавших войну в боевом составе Северного флота сохранились только две подводные лодки — Щ-404 и М-171, остальные 13 погибли. Из полученного пополнения были потеряны еще 9 ПЛ. Великую Отечественную войну Северный флот закончил, насчитывая в своем составе 21 подводную лодку.

Но понесенные труды и жертвы были не напрасны. Подводники Севера внесли достойный вклад в общее дело борьбы с немецко-фашистской агрессией. Они добились наилучшего результата из всех действующих флотов. На боевом счету подводных сил Северного флота: потопленных 126 судов, общим тоннажем в 360 661 брт, 46 боевых кораблей, 9 вспомогательных судов, поврежденных — 28 судов (103 521 брт), 11 боевых кораблей и 2 вспомогательных судна<sup>34</sup>.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> См. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / В.И. Ачкасов, А.В. Басов, А.И. Сумин и др. 4-е изд., испр. и доп. М.: Воениздат, 1988. С.166.

<sup>2</sup> 1 августа 1941 г. в Архангельск прибыл английский минный заградитель «Адвен-

- чур» с военным с грузом морских мин; 30 августа крейсер «Ниджерия», два эсминца, лайнер «Императрица Канады» прибыли со Шпицбергена в Архангельск с 2 тыс. советских горняков.
- <sup>3</sup> Существовали еще два пути доставки грузов. Один проходил из западных портов побережья США через Тихий океан во Владивосток; другая — через Персидский залив и Иран в Баку и другие порты Каспийского моря. Но оба эти пути были очень длительными. Проходило четыре-шесть месяцев, пока грузы от места отправки поступали на фронт или промышленные предприятия / См. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1977. С.120-121./
  - <sup>4</sup> См. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / Ачкасов В. И., Басов А. В., Сумин А. И. и др. 4-е изд., испр. и доп. М.: Воениздат, 1988. С.189
  - <sup>5</sup> См. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1977. С.124
  - <sup>6</sup> См. Руге Ф. Война на море. 1939-1945. М.: Воениздат, 1957. С.214
  - <sup>7</sup> См. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / Ачкасов В. И., Басов А. В., Сумин А. И. и др. 4-е изд., испр. и доп. М.: Воениздат, 1988.— С.209
  - <sup>8</sup> Там же.
  - <sup>9</sup> См. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1977. С. 105.
  - <sup>10</sup> Там же — С. 95.
  - <sup>11</sup> Кузнецов Николай Герасимович (1902-1974), Адмирал Флота Советского Союза, Герой Советского Союза. В 1939-1946, 1951-1955 гг.— нарком ВМФ СССР, Главнокомандующий ВМФ.
  - <sup>12</sup> См. Кузнецов Н.Г. Накануне. 3-е изд. доп. М.: Воениздат, 1989. С.311.
  - <sup>13</sup> Платонов Василий Иванович (р.1903), адмирал (1951 г.). В годы войны — командир охраны водного района главной базы (ОВР ГБ) Северного флота, с мая 1944 г.— начальник штаба Северного флота, в 1946-1952 гг.— командующий Северным флотом.
  - <sup>14</sup> См. Платонов В.И. Записки адмирала.— М.: Воениздат, 1991. С. 295.
  - <sup>15</sup> В большинстве официальных источников указывается на наличие 15 ПЛ в составе СФ. Не учитывается Д-2.
  - <sup>16</sup> ЦВМА, Ф. 13. Оп. 006078. Д. 51. Л. 17-19.
  - <sup>17</sup> Советское руководство не сразу отказалось от идеи усиления Северного флота за счет Балтийского.
  - <sup>18</sup> Во второй половине сентября 1941 года сложилось тяжелое положение на сухопутном фронте в районе Ленинграда. Немецко-фашистские и финские войска блокировали город. Не исключалась возможность захвата гитлеровцами Ленинграда и Кронштадта с последующим уничтожением кораблей Балтийского флота. В это тревожное время для спасения корабельного состава командованием КБФ разрабатывалась операция по переходу 3 подводных лодок из Кронштадта в Полярное через Балтийские проливы и Северное море. К участию в этой операции привлекались С-7 (командир — капитан-лейтенант С. П. Лисин), С-8 (командир — старший лейтенант И. Я. Браун, на борту старший группы — командир дивизиона капитан 2 ранга Герой Советского Союза А. В. Трипольский) и Л-3 (командир — капитан 3 ранга П. Д. Грищенко). Но в связи с тем что обстановка на Балтике к концу сентября стабилизировалась, прорыв лодок в Атлантику был отменен.
  - <sup>19</sup> См. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Т. 1. М.: Воениздат, 1969. С.327.
  - <sup>20</sup> См. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1977. С.111.
  - <sup>21</sup> Это решение немецкого командования было связано с прямым указанием Гитлера, который, по-видимому, уже не считал свой военно-морской флот способным прервать или на продолжительное время нарушить морские перевозки через Атлантический океан, поэтому он решил использовать сильнейшие надводные корабли и часть подводных лодок для достижения



- победы на Востоке. Преувеличивая значение помощи союзников, Гитлер полагал, что поставками в Советский Союз различных товаров, материалов и снаряжения США и Англия значительно усиливают Красную Армию. По свидетельству немецкого адмирала Руге, Гитлер высказал мнение, что «Норвегия есть та зона, где решаются судьбы войны». (Цит. По Руге Ф. Война на море. 1939-1945. М., 1957. С. 257). В действительности поставляемые в ходе войны в Советский Союз материалы и различные товары имели определенное значение для нашей экономики, но не были решающими и составляли по отношению к отечественному производству в начале войны десятки доли процента, а в целом за войну около 4%, поэтому сосредоточение основных сил германского флота против северной внешней морской коммуникации Советского Союза не могло оказать существенного влияния на ход борьбы на советско-германском фронте. (См. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / Ачкасов В. И., Басов А. В., Сумин А. И. и др. 4-е изд., испр. и доп. М.: Воениздат, 1988. С.191).
- <sup>22</sup> Руге Ф. Война на море. 1939-1945. М.: Воениздат, 1957. С.272.
- <sup>23</sup> Боевой путь Советского Военно-Морского Флота / Ачкасов В. И., Басов А. В., Сумин А. И. и др. 4-е изд., испр. и доп. М.: Воениздат, 1988. С.191.
- <sup>24</sup> Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Т. 1. М.: Воениздат, 1969. С.327.
- <sup>25</sup> Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение М.: Воениздат, 1990. С.203.
- <sup>26</sup> История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. Т. 3. М.: Воениздат, 1964. С.404.
- <sup>27</sup> Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1977. С.139.
- <sup>28</sup> Обычно одновременно в море находилось до 6 подводных лодок. Но в связи с тем, что судоремонтные предприятия не справлялись с их ремонтом, в отдельные периоды количество действующих лодок уменьшалось.
- <sup>29</sup> ЦВМА. Ф. 767. Оп.019483. Д.4. Л. 72, 80.
- <sup>30</sup> См. Боевая деятельность подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Т. 1. М.: Воениздат, 1969. С.327.
- <sup>31</sup> См. Козлов И.А., Шломин В.С. Краснознаменный Северный флот. М.: Воениздат, 1977. С.139.
- <sup>32</sup> Отделение ЦВМА. Д. 6456. Л. 18; Д. 6426. Л. 3-9
- <sup>33</sup> См. История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941-1945. Т. 4. С.461.
- <sup>34</sup> ЦВМА. Ф. 767. Оп. 019483. Д. 4. Табл. 13. Л. 72 в.
- <sup>35</sup> См. Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение М.: Воениздат, 1990. С.227.