

*А. В. Хатанзейский*

## **Архипелаг Новая Земля в системе обороны Советской Арктики в годы Великой Отечественной войны**

В период Великой Отечественной войны полярный архипелаг Новая Земля в силу своего географического положения сыграл значительную роль в боевых действиях за основные морские пути в Арктике. Главная особенность расположения архипелага заключается в том, что он, вытянувшись с юго-запада на северо-восток на 925 км в длину<sup>1</sup>, разделяет Баренцево и Карское моря и тем самым представляет собой крупный естественный заслон на пути с запада в восточную часть Арктики. Неслучайно новоземельские проливы являлись границей западного района Северного морского пути<sup>2</sup>.

По плану «Барбаросса» немецкое командование в 1941 г. ставило перед собой основной целью выход на линию «Архангельск — Волга», поэтому арктический регион рассматривался как немаловажный, но при этом второстепенный<sup>3</sup>. К началу войны Германия практически не имела на Севере военно-морских сил, за исключением небольших «Соединений обороны побережья»<sup>4</sup>. Лишь к середине июля в Норвегию была переброшена 6-я флотилия эскадренных миноносцев в составе пяти единиц, а в конце июля туда перебазировались первые четыре подводные лодки (U-81, U-451, U-566, U-652), предназначенные для проведения операций в советских водах<sup>5</sup>. Но тогда немецкие подлодки ограничивались действиями лишь в северной части Белого моря<sup>6</sup>.

К началу войны представление немецкого командования об экономической деятельности СССР в арктическом регионе было сформировано в основном материалами советской печати и разведданными, самые важные

**Хатанзейский  
Александр  
Владимирович**  
науч. сотр.,  
Национальный парк  
«Русская Арктика»  
(Архангельск, Россия)



**Основные военные объекты на Новой Земле и в прилегающем регионе в годы войны. Источник: карта создана на основе картографического материала с сайта OpenStreetMap. URL: [openstreetmap.org](https://openstreetmap.org) (дата обращения: 04.06.2020)**

из которых были получены экспедицией на дирижабле LZ 127 «Граф Цеппелин» в 1931 г., а также в результате перехода в 1940 г. по Северному морскому пути под видом транспортного судна вспомогательного крейсера «Комет»<sup>7</sup>.

Положение коренным образом изменилось в 1942 г. После провала «блицкрига» на Восточном фронте, и с увеличением объемов лендлизовских поставок по Северному маршруту Гитлер и немецкое командование пересмотрели свое отношение к театру военных действий в Арктике<sup>8</sup>. С этого момента Гитлер начал полагать, что любой военный корабль, не в водах Северной Норвегии, пребывает не там, где ему надлежит быть<sup>9</sup>.

Советский Северный флот к началу войны хоть и был по сравнению с другими флотами самым малочисленным, но при этом сильно превосходил немецкие военно-морские силы в регионе<sup>10</sup>. В начале августа 1941 г. на основе Беломорской военно-морской базы советским командованием решено создать Беломорскую военную флотилию (приказ Народного комиссара ВМФ № 00237 от 02.08.1941 г.). Основной целью создания флотилии являлась оборона водного района к востоку от Кольского залива до Архангельска и дальше до острова Вайгач и архипелага Новая Земля<sup>11</sup>.

В тяжелый начальный период войны, когда основные силы Северного флота были заняты обороной Мурманска и прилегающей акватории, а также встречей и охраной союзнических конвоев, именно на Беломорскую военную

флотилию (далее — БВФ) была возложена оборона арктических коммуникаций. В частности, обеспечение безопасности плавания кораблей и транспортов в границах флотилии, а также в Арктику и обратно<sup>12</sup>. Общая конфигурация театра Беломорской флотилии составляла более 1 млн км<sup>2</sup>, что почти на одну треть превышало суммарную площадь Балтийского и Черного морей. Длина побережья, включая берега Новой Земли, — около 12 тыс. км, что более чем в четыре раза превышало длину побережья, принадлежащего СССР в Балтийском и Черном морях<sup>13</sup>.

В 1941 г. основными задачами флотилии были операции по обеспечению морских коммуникаций, а именно конвоирование транспортных судов и военные перевозки<sup>14</sup>.

22 августа командующий БВФ подписал приказ о создании отряда кораблей Карского моря. В ранних документах отряд называется «ледовым», но впоследствии он был официально назван Северным отрядом (приказ командующего БВФ № 0060 от 03.09.1941 г.). Отряд создавался крайне поспешно. Дата окончания формирования — 24 августа 1941 г. Никаких организационных мероприятий со стороны довольствующих организаций к материально-техническому обеспечению проведено не было. 25 августа отряд вышел в море в составе восьми транспортов, не зная срока своего пребывания, не имея установленного порядка снабжения и баз для этого. Временно исполняющим должность командира был назначен капитан-лейтенант Королев (с 3 сентября капитан 1-го ранга Н. П. Аннин), военным комиссаром — полковой комиссар В. В. Бабинцев. В состав отряда вошли: СКР-18 (ледорез «Литке»), СКР-19 (ледокольный пароход «Дежнёв»), СКР-61 (РТ), СКР-65 (РТ), 2-я авиагруппа полковника И. П. Мазурука. Согласно директиве № 0079 от 24.08.1941 г., задачей отряда была оборона западной части Северного морского пути в районе: мыс Канин Нос — губа Митюшиха (Северный остров Новой Земли), западная часть Карского моря и авиаразведка в юго-восточной части Баренцева моря. Базировался отряд в районе пролива Югорский Шар<sup>15</sup>.

Приказом № 00289 от 30.08.1941 г. нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов поставил отряду следующие задачи: оборона проливов Новой Земли и полярных станций Главного управления Северного морского пути (далее — ГУСМП) на Новой Земле и в Карском море, разведка и поиски противника в районе западных подходов к Новой Земле, а также руководство сухопутной обороной портов и полярных станций, расположенных в районе деятельности Северного отряда. Пунктами базирования были назначены порты Диксон и Амдерма. Тыловая база — порт Архангельск<sup>16</sup>.

Боевой состав Северного отряда<sup>17</sup>:

- 1-я группа сторожевых кораблей — СКР-18 и СКР-19;
- 2-я группа сторожевых кораблей — СКР-61 и СКР-65;
- приданные от ГУСМП вооруженные мотоботы «Папанин» и «Полярник»;
- авиагруппа полковника И. П. Мазурука.

Практически весь сентябрь Северный отряд был занят перевозкой и снабжением батарей № 226, 246 и литер «А» на о. Диксон. При этом погрузка батарей производилась управлением тыла БВФ крайне медленно, поэтому только

большим запозданием начала ледостава в районе о. Диксон можно объяснить успешное выполнение задачи доставки и установки там батарей. Транспорт «Сура» с батареями прибыл на о. Диксон лишь 30 сентября (обычное начало ледостава 6–10 октября). Навигация же в 1941 г. продолжалась в этом районе до 26 октября, что было исключительно редким явлением. Авиагруппа полковника И. П. Мазурука закончила свою деятельность в первой половине октября без согласования с командиром Северного отряда капитаном 1-го ранга Н. П. Анниным, тем самым вызвав недовольство последнего. Отмечается, что авиагруппа была использована недостаточно эффективно, разведка не велась, не считая нескольких полетов<sup>18</sup>. Негативным последствием исключения авиагруппы из состава отряда стало то, что намеченная в конце сентября — начале октября доставка документов связи на полярные станции не была осуществлена<sup>19</sup>.

К началу войны на Новой Земле работало семь полярных гидрометеорологических станций<sup>20</sup>. Все они входили в состав Главного управления Северного морского пути. Еще в августе 1941 г. персонал этих станций был вооружен. Полярники получили от военных 30 станковых пулеметов (из них 20 пулеметов польского типа «Максим»), 300 винтовок с полным комплектом патронов и 500 гранат<sup>21</sup>. Теперь, помимо необходимости выживать и работать в тяжелых условиях Арктики, на их плечи легли обязанности по обороне полярных станций.

27 июля 1941 г. немецкий самолет обстрелял радиостанцию «Маточкин Шар»<sup>22</sup>. Однако уже 4 октября экспедиционное судно «Академик Шокальский», следовавшее из бухты Тихая (Земля Франца-Иосифа) к мысу Желания (Северный остров Новой Земли), заметило неподалеку от него немецкую подводную лодку, которая некоторое время преследовала судно. На помощь «Академику Шокальскому» командование отправило вооруженный ледорез «Литке»<sup>23</sup>. К счастью, от погони удалось уйти и благополучно вернуться, однако сам факт появления немецкой подлодки у северных берегов Новой Земли вызвал большую обеспокоенность у командования флота<sup>24</sup>.

Для предупреждения проникновения надводных кораблей и подводных лодок противника в Карское море командующий Северным флотом контр-адмирал А. Г. Головкин (приказ № 00318 от 11.07.1941 г.) создал систему обороны новоземельских проливов: в районе западного входа в пролив Маточкин Шар — батарея № 28, и в районе западного входа в пролив Югорский Шар — батарея № 24<sup>25</sup>. 3 сентября 1941 г. началось их формирование (приказ наркома ВМФ № 0604/9205 от 06.07.1941 г.). Обе батареи были 4-орудийного состава и имели одинаковое вооружение: два орудия — 75/50к системы Канэ и два — 76,2-мм орудия системы Лендера. Формирование батарей началось в Мурманске и было завершено в Архангельске. Их установка и вступление в строй состоялось 10 октября 1941 г.<sup>26</sup>

Заметную роль сыграла Новая Земля в трагической истории союзнического конвоя PQ-17, который вышел из британских портов 27 июня 1942 г. Причиной трагедии стал приказ британского адмиралтейства, отзывавший боевое охранение и предписывавший судам рассредоточиться и следовать в Со-



**Пролив Маточкин Шар. Становище Лагерное. Август 2020 г.  
Источник: фото автора**

ветский Союз поодиночке. Отозвать корабли охранения британское военно-морское командование решило после известия о том, что немецкий отряд кораблей с линкором «Тирпиц» во главе якобы вышел навстречу конвою, тогда как в действительности он на тот момент еще оставался в порту<sup>27</sup>. Вследствие этого конвой стал легкой добычей для немецких подводных лодок, кораблей и авиации. Тогда из 36 судов каравана до советских портов дошли только 11. Большая часть из них спаслась, прежде всего, потому, что не пошла напрямую через Норвежское море, а ушла на северо-восток в зону мелкобитого льда и затем на восток к Новой Земле<sup>28</sup>. Там суда смогли укрыться в заливах и бухтах. Некоторые поврежденные суда были покинуты экипажами в открытом море, после чего часть из них на шлюпках и плотках добралась до берегов Новой Земли<sup>29</sup>. Не менее пяти грузовых судов и несколько британских кораблей охранения 7 июля укрылись в проливе Маточкин Шар в районе становища Лагерного под защитой батареи № 28<sup>30</sup>. По свидетельству промысловиков, всего там собралось не менее 14 судов. Радиостанция на мысе Столбовом непрерывно получала сигналы бедствия от судов, подвергшихся налетам немецкой авиации и атакам подлодок. По этой причине в Лагерном также напряженно ожидали атак с моря и воздуха. Выход из пролива в Баренцево море для промысловых судов в эти дни был запрещен<sup>31</sup>. К концу июля уцелевшие суда конвоя тремя группами были переправлены в Архангельск<sup>32</sup>.

В августе 1942 г. в связи с расширением боевых действий на Северном морском театре советское командование приняло решение создать на Новой Земле военно-морскую базу в составе Беломорской военной флотилии (приказ наркома ВМФ № 00301 от 18.08.1942 г.)<sup>33</sup>. В состав базы вошли три охраны рейдов (ОХР): № 602 Югорский Шар (с береговой батареей № 24); № 603



**Позиция одного из орудий батареи № 28. Маточкин Шар. Становище Лагерное. Август 2020 г.  
Источник: фото автора**

Русская Гавань (с батареями № 646); № 604 Маточкин Шар (с батареей № 28). Кроме того, командиру базы были подчинены самолеты 3-й авиационной группы, базировавшиеся на аэродромах: Белушья Губа, Амдерма, Нарьян-Мар, Диксон; а также 12 нештатных постов службы наблюдения и связи<sup>34</sup>. Командиром Новоземельской базы был назначен опытный морской офицер, руководивший перед этим созданием военно-морской базы в Иоконье, капитан 1-го ранга Александр Иванович Дианов<sup>35</sup>.

Штатная численность базы составляла 1183 человека: 153 офицера, 262 старшины и сержанта, 768 рядовых и 170 человек вольнонаемного состава<sup>36</sup>. Решение о развертывании базы было принято в конце августа, а уже 2 сентября первый транспорт встал под погрузку. переброска подразделений Новоземельской военно-морской базы (НЗВМБ) на места дислокации была выполнена в сентябре — ноябре 1942 г. По ряду причин, в том числе из-за зависимости от наличия грузов и транспортов, погрузка и выход транспортов из Архангельска затянулась до 2 ноября, когда вышел последний транспорт. Последние транспорты в Белушьей Губе разгружались уже в ледовых условиях. Правда, это даже помогло выгрузке, так как лед заменил собой причалы. В условиях отсутствия тогда в Белушьей Губе, как и в других пунктах, всяких возможностей для производства более или менее нормальной разгрузки, она строилась исключительно на импровизации и затягивалась<sup>37</sup>. Перевозка базы (Белушья Губа, Маточкин Шар, Югорский Шар, Русская Гавань, о. Колгуев) была выполнена на 13 транспортных, в общей сложности перевезших в один рейс около 22 тыс. т груза, в том числе около 6 тыс. т угля из Нарьян-Мара (для

этой цели было специально предназначено четыре транспорта). Перевозка осуществлялась четырьмя последовательными эшелонами. В итоге операция была выполнена, хотя некоторые грузы выгрузить не удалось<sup>38</sup>.

Местом дислокации штаба и основной части подразделений базы стала Белушья губа<sup>39</sup> — глубокий залив, вход в который закрыт с обеих сторон мысами Лилье и Морозова. Кроме того, там с 1897 г. находилось одноименное промысловое становище с девятью строениями. В них были размещены: штаб, тыл, отдельная стрелковая рота (два взвода), радиостанция, базовый лазарет, прокуратура и особый отдел. Остальные подразделения устраивались в землянках, построить которые оказалось очень непросто, так как на глубине 45–60 см начиналась вечная мерзлота. Из-за этого пришлось строить засыпные землянки, без углубления в землю<sup>40</sup>.

В сентябре на мысе Лилье при входе в залив Белушья губа была установлена батарея № 240 (два 130-мм морских орудия Б-13-2с), передислоцированная с о. Великий. Уже 16 сентября был произведен первый отстрел, показавший хорошие результаты<sup>41</sup>.

19 ноября 1942 г. на мысе Морозова (залив Белушья губа) разместили батарею № 570 из четырех 152-мм гаубиц образца 1910/30 гг. На этом установка на Новой Земле всех предусмотренных первоначальным планом батарей была закончена, за исключением батареи № 646 (два 102-мм орудия), подлежащей размещению в Русской Гавани. В виду позднего прибытия батарея была оставлена на зиму в становище Лагерное (пролив Маточкин Шар)<sup>42</sup>.

В ноябре в поселке Бугрино (о. Колгуев) разместили батарею № 645 из двух 102-мм орудий, предназначенную для обороны якорной стоянки. Это были орудия из расформированного ранее дивизиона минных заградителей. Кроме того, к началу сентября полностью восстановили батареи на о. Диксон. Орудия демонтировали для переброски на Новую Землю, но после нападения 26 августа 1942 г. на о. Диксон рейдера «Адмирал Шеер» они были оставлены на месте<sup>43</sup>.

Важным морским путем в Карское море с запада был северный, мимо мыса Желания. С октября 1931 г. на мысе действовала одна из первых советских метеостанций, на сотрудников которой с началом войны были возложены обязанности обороны станции и постоянного наблюдения за активностью противника. Являясь самой северной оконечностью Северного острова Новой Земли, именно район мыса Желания стал тем «коридором», который немецкие подводные лодки и корабли чаще всего использовали для проникновения в Карское море. Так, 19 августа 1942 г. немецкий тяжелый крейсер «Адмирал Шеер» начал свой рейд в Карское море (операция «Вундерланд», нем. *Wunderland* — «Страна чудес») именно по этому пути, проследовав севернее мыса Желания<sup>44</sup>.

25 августа 1942 г. метеостанция на мысе Желания была обстреляна из 88-мм орудия немецкой подводной лодки U-255 (командир — капитан-лейтенант Рейнхард Рехе)<sup>45</sup>. Примерно в 5 ч утра подлодка открыла огонь из 88-мм палубного и 20-мм зенитного орудия с дистанции около 1200 м. В результате обстрела были уничтожены: метеорологический домик со всем

действующим и запасным оборудованием, библиотека, архив и материалы наблюдений (с 01.09.1941 г. по 25.08.1942 г.)<sup>46</sup>. Важно отметить, что персонал полярной станции оказал нападавшим мужественное сопротивление огнем из винтовок и пулемета. Полярники сумели сохранить радиостанцию и не понесли потерь. Кроме того, на вооружении сотрудников станции имелась одна 37-мм противотанковая пушка Бофорс, из которой они открыли ответный огонь по немецкой подлодке. И хотя ни одного попадания добиться не удалось, несколько снарядов легли в непосредственной близости от вражеской субмарины, что в свою очередь натолкнуло командира подлодки на решение уходить восвояси. Уже в 5 ч 40 мин сотрудники станции сообщили по радио на о. Диксон: «Напало неприятельское судно, обстреляло, горим, много огня... ушли на запад». Немецкая подлодка ушла в направлении Русской Гавани, о чем полярники сразу же предупредили по радио товарищей на расположенной там полярной станции: «Следите, вашу сторону направились вражеская лодка, будьте начеку»<sup>47</sup>. При этом по причине плохой организации связи и отсутствия там поста флотилии информация о произошедшем была несколько искажена, из-за чего считалось, что станцию обстрелял надводный корабль. Истина была установлена 8 месяцев спустя, когда на мысе побывал самолет ГУСМП<sup>48</sup>.

Как отметил в своем докладе от 22 марта 1943 г. командир НЗВМБ капитан 1-го ранга А. И. Дианов, установка хотя бы 2-орудийной батареи в этом районе необходима, о чем он намеревался написать ходатайство<sup>49</sup>. Вследствие этого уже в сентябре 1943 г. пароход «Андре Марти» под охраной эсминца и двух тральщиков<sup>50</sup> доставил на мыс Желания батарею № 1155: два 122-мм орудия с боекомплектом и обслуживающим персоналом. Задача батареи заключалась в охране стоянки кораблей в бухте Поспелова и радиостанции<sup>51</sup>.

В 1943 г. по приказу наркома ВМФ № 00301 полярные станции ГУСМП, расположенные на Новой Земле, перешли в оперативное подчинение командования НЗВМБ. В их числе была станция Мыс Желания вместе с находившейся там радиостанцией. Причиной переподчинения стали «неотрегулированные и неудовлетворительные взаимоотношения с ГУСМП», что особенно неблагоприятно сказывалось на операциях флотилии. Так, в отчете о боевой деятельности БВФ за 1943 г. отмечено, что «ГУСМП не только не содействовал флотилии в выполнении поставленных ей в Арктике задач, но и задерживал выполнение или даже срывал операции»<sup>52</sup>.

Согласно данным исторического журнала БВФ за 1943 г., в 00 ч 30 мин 11 сентября 1943 г. полярная станция Мыс Желания второй раз подверглась обстрелу неизвестной подводной лодки с дистанции 25 кабельтовых по пеленгу 340°. Источником информации указан представитель штаба НЗВМБ, руководивший установкой батареи № 1155<sup>53</sup>.

Незадолго до этого в районе мыса Желания произошел еще один боевой эпизод. Утром 28 августа 1943 г. советская подводная лодка С-101 (командир — капитан-лейтенант Е. Н. Трофимов) находилась на боевом дежурстве в районе между мысом Константин и мысом Желания. С 7 августа уже три недели С-101 находилась в боевом походе, целью которого был поиск боевых кораблей и рейдеров противника в северной части Карского моря<sup>54</sup>. Около 10 ч



утра акустик услышал приближающийся звук дизельных двигателей подводной лодки. Вскоре Е. Н. Трофимов разглядел в перископ силуэт немецкой подлодки, идущей полным ходом на север в надводном положении. Советская подлодка медленно начала сближаться с противником и через полчаса находилась на расстоянии 6 кабельтовых. В этот момент по немецкой субмарине было выпущено три торпеды. Спустя 50 секунд одна из них настигла цель и раздался оглушительный взрыв. После этого на расстоянии 3 кабельтовых наблюдалось большое пятно дизтоплива и облако дыма. Среди всплывших вещей с немецкой подлодки советские моряки обнаружили дневник капитана, из которого стало известно о том, что это была подлодка U-639 (командир — обер-лейтенант Вальтер Вихман) и что незадолго до этого она выставила минные заграждения в Печорском море и Обской губе<sup>55</sup>. Экипаж немецкой подлодки — 47 человек — погиб<sup>56</sup>.

В начале 1943 г. были усилены противовоздушная оборона и авиация Новоземельской базы. С 11 февраля в ее состав был передан 511-й отдельный зенитно-артиллерийский дивизион (бывший 6-й зенитный артиллерийский дивизион Мурманского дивизионного района ПВО). В состав дивизиона входили три батареи: № 965 (49 человек, командир — старший лейтенант Н. В. Гоголев); № 966 (командир неизвестен) и № 967 (старший лейтенант Г. К. Мисник)<sup>57</sup>, вооруженные 37-мм автоматическими зенитными пушками 70-к. Батарея № 965 (четыре орудия) была дислоцирована в становище Лагерное, № 966 — два орудия в Белушьей Губе и два — в Малых Кармакулах. Помимо этого, в Белушьей Губе располагалась зенитная батарея № 29, которая по данным на июнь 1943 г. имела на вооружении два 76,2-мм орудия системы Лендера, но уже к августу 1944 г. в составе батареи было 43 человека и четыре 40-мм зенитных пушки системы Бофорс<sup>58</sup>.

Кроме того, в 1943 г. авиация БВФ освоила эксплуатацию самолетов МБР-2, ИЛ-4, И-15 в сложных условиях западной Арктики с новых аэродромов в Белушьей Губе и на о. Диксон, при этом без больших потерь. Действия авиации протекали в условиях слабого аэронавигационного и метеорологического обеспечения, но, несмотря на это, не было ни одного случая вынужденной посадки из-за потери ориентировки<sup>59</sup>. За исключением инцидента 10 февраля 1943 г., когда один самолет СБ 16-го авиаотряда при перелете Нарьян-Мар — Белушья Губа совершил вынужденную посадку в районе Гусиная Земля (8 км на восток от знака Саучиха) вследствие неисправности моторов и утечки бензина. Посадка была совершена с убранными шасси, в результате чего оба мотора получили повреждение. Самолет был найден и волоком доставлен в Белушью Губу<sup>60</sup>.

В составе 3-й авиагруппы была сформирована новая 9-я авиационная эскадрилья — девять истребителей И-15бис на транспортах были перебазированы в Белушью Губу — к месту постоянной дислокации. Всего в 1943 г. 3-я авиагруппа насчитывала 60 самолетов, из них постоянно могли использоваться до 45<sup>61</sup>.

28 марта 1943 г. немецкий бомбардировщик Хе-111 сбросил одну фугасную бомбу на становище Белушья Губа. Поднятыми взрывом камнями был незначительно поврежден на аэродроме самолет МБР-2<sup>62</sup>.

Всего противовоздушная оборона Беломорской флотилии в ходе кампании 1943 г. имела 35 боестолкновений с самолетами противника. Из 58 обстрелянных самолетов противника огнем зенитной артиллерии было сбито три самолета Ю-88 (в районе Молотовска, Соловецких островов и Белушьей Губы). При этом на каждый сбитый самолет приходилось 778 снарядов среднего и малого калибра против 3728 в 1942 г. Это показывает значительно выросшую эффективность огня зенитной артиллерии и ее боеготовность<sup>63</sup>. Всего в первом квартале 1943 г. было обнаружено 213 самолетовылетов противника, тогда как в четвертом квартале 1942 г. — 128<sup>64</sup>.

По итогам 1943 г. командующий БВФ отметил, что организационное оформление Новоземельской базы в целом завершилось. За зиму 1942/43 г. в тяжелых условиях Арктики героическим трудом личного состава были созданы все необходимые условия («обитаемости»), отработана минимально необходимая связь со штабом флотилии. Созданы «предпосылки к отработке обороны и оперативного режима»<sup>65</sup>. Кроме того, в 1943 г. в Белушьей Губе была создана военно-морская комендатура порта<sup>66</sup>.

Немецкая стратегия ведения боевых действий в Советской Арктике подразумевала прежде всего прекращение транспортного сообщения путем перерезания основных морских маршрутов. Для этого в основном использовались подводные лодки, которые могли не только выслеживать и атаковать советские суда, но и выставлять на их пути минные заграждения. Мины также выставлялись на подходах к базам<sup>67</sup>. Характерной чертой немецких минных постановок являлось одновременное использование двух разных марок мин: якорных гальваноударных ЕМС и якорных неконтактных ЕМФ. 26 сентября 1942 г. тяжелый крейсер «Адмирал Хиппер», сопровождаемый эсминцами Z-23, Z-28, Z-29, Z-30, выставил у берегов Новой Земли 96 якорных неконтактных мин ЕМФ<sup>68</sup>.

Обнаружить и обезвредить их было крайне трудно, о чем свидетельствует тот факт, что минные заграждения противника ни разу не были обнаружены до их самовзрывов или подрывов советских судов<sup>69</sup>. Так, 11 октября 1942 г. в проливе Маточкин Шар подрывался на mine сторожевой корабль СКР-23 «Муссон», после чего затонул на створе в 15 кабельтовых от о. Черный Камень. Погибло 23 человека, из которых двое умерли после спасения, и 16 человек было спасено. 14 октября в проливе Югорский Шар подрывался на mine транспорт «Щорс»<sup>70</sup>. С 19 по 27 октября в проливах Югорский Шар и Маточкин Шар производилось траление. Однако в Югорском Шаре оно не обезопасило полностью этот район, о чем свидетельствовал факт взрыва двух мин в 2 кабельтовых за кормой транспорта «Мста», следовавшего из устья реки Печоры 29 октября<sup>71</sup>.

По мнению А. В. Платонова, разведывательное траление, производившееся советскими тральщиками на путях из Белого моря к проливам Югорский Шар и Карские Ворота в 1942 г., следует признать неполноценным<sup>72</sup>. В пользу этого говорит тот факт, что на помощь советским тральщикам в этом районе пришли британские союзники. 24 октября три английских тральщика («Хазард», «Шарпшутер» и «Хельсион») вышли из Белушьей Губы для производства траления в Маточкином Шаре. Кроме того, по пути было проведено магнитно-

акустическое траление подходов к Белушей Губе от точки 8 кабельтовых по пеленгу 180° от мыса Лилье<sup>73</sup>.

25 июля 1943 г. на западном входе в пролив Югорский Шар на mine подорвался тральщик ТЩ-58. 25 августа на восточном входе в Югорский Шар на двух минах подорвалось спасательное судно «Шквал». Последующим тралением здесь было обнаружено 12 донных магнитных и акустических мин. В сентябре и ноябре 1943 г. в западной части пролива Маточкин Шар было установлено четыре самовзрыва немецких магнитных мин. Всего на театре военных действий БВФ в 1943 г. уничтожено 83 мины. Потери от мин за этот год составили два корабля, указанные выше<sup>74</sup>.

В ходе кампании 1943 г. основная активность противника была направлена против внутренних арктических коммуникаций (юго-восточная часть Баренцева и Карского морей). Причиной этому стало прекращение движения союзных конвоев в период полярного дня, что дало возможность противнику использовать большую часть своих сил на этом направлении. Основная деятельность противника сводилась к систематическим действиям подводных лодок против конвоев на всей глубине арктических коммуникаций с использованием мин заграждения на подходах к базам и в проливах. Кроме того, подводные лодки противника действовали против полярных станций, нарушая систему радиосвязи в Карском море<sup>75</sup>. 18 сентября 1943 г. была обстреляна метеостанция на о. Правды, а 24 сентября примерно с 7:00 до 12:00 подлодка противника обстреливала метеостанцию в заливе Благополучия, выпустив 180 снарядов. В результате были уничтожены радиостанция, склады, жилое помещение<sup>76</sup>.

Всего с 1 января по 31 декабря 1943 г. всеми видами войсковой разведки на театре БВФ отмечено 198 случаев обнаружения подводных лодок противника<sup>77</sup>.

К январю 1944 г. немецкая авиация на Северном театре военных действий насчитывала не более 180 самолетов всех типов, а к июню — не более 40 % от этого количества, причем уменьшение произошло главным образом за счет бомбардировщиков. В связи с этим разведывательная деятельность авиации противника была незначительной, а активная (бомбардировочная) — почти равнялась нулю<sup>78</sup>.

В марте 1944 г. наркомом ВМФ адмиралом Н. Г. Кузнецовым было принято решение о создании Карской военно-морской базы с центром на о. Диксон. Новая база создавалась в составе БВФ и одновременно с ее созданием состав флотилии был значительно усилен современными боевыми кораблями, отчасти закупленными в США, отчасти построенными на отечественных заводах. Решение о создании новой базы было принято на основе опыта кампании 1943 г., когда был сделан вывод о слабости и неэффективности Северного отряда кораблей в условиях усилившейся активности немецких подлодок<sup>79</sup>.

С 1944 г. в результате применения немецкими подлодками радиолокации темное время суток перестало благоприятствовать конвоям и транспортам, а более безопасным стало считаться светлое время. Против неохраемых слабо вооруженных судов подлодки противника использовали артиллерию. В ночь с 12 на 13 августа 1944 г. в районе о. Белый в составе конвоя БД-5 (Белое море —

Диксон) были атакованы и погибли: транспорт «Марина Раскова» и тральщики Т-114 и Т-118 (типа АМ)<sup>80</sup>. 26 августа потоплено гидрографическое судно «Норд» между шхерами Минина и о. Белуха (Карское море)<sup>81</sup>. 23 сентября в районе архипелага Норденшельда, в составе конвоя ВД-1 (Вайгач — Диксон) потоплен сторожевой корабль СКР-29 (типа БТШ)<sup>82</sup>. 25 сентября в районе островов Арктического института, в одиночном плавании, будучи отделен от конвоя ВД-1 для борьбы с подводными лодками, был потоплен тральщик АМ-120<sup>83</sup>.

В 1944 г. помимо обычных конвойных операций БВФ приняла на себя задачу снабжения полярных станций ГУСМП в западном секторе Арктики. Это было связано с высокой угрозой со стороны немецких подлодок в Карском море и большим риском для транспортов, в частности на этапе разгрузки на незащищенных стоянках. Наиболее сложной из этих операций являлась доставка снабжения для полярной станции Бухта Тихая на Земле Франца-Иосифа в конце сентября, длившаяся восемь суток. В ней участвовал минный заградитель ЗМ-90 «Мурман», который до кромки льда охраняли один тральщик АМ, а от мыса Желания к мысу Выходной и на Диксон — дополнительно один большой охотник. После бухты Тихой снабжение было доставлено на мыс Желания, мыс Выходной (восточная часть пролива Маточкин Шар), Усть-Таймыр, острова Гейберга и Нансена, мыс Стерлигова и мыс Челюскина. Последние пять пунктов обеспечил СКР-19 («Дежнёв») под охраной одного тральщика и двух больших охотников<sup>84</sup>.

16 сентября 1944 г. на Новоземельской военно-морской базе произошла смена руководства. Капитан 1 ранга А. И. Дианов, согласно приказу командующего БВФ (№ 0534 от 04.10.1944 г.), передал дела и обязанности командира НЗВМБ капитану 1-го ранга Дмитрию Георгиевичу Жмакину<sup>85</sup>.

Активность немцев в Арктике в период войны не ограничивалась только действиями подводных лодок и авиации. Метеорологическая служба Люфтваффе развернула широкую сеть метеостанций на пространстве от Гренландии до Новой Земли. Метеостанции были как населенные, т. е. с обслуживающим персоналом, так и автоматические. Первая известная попытка разместить на Новой Земле автоматическую метеостанцию произошла 13 октября 1942 г., что отражено и в советских, и в немецких документах. Советский гидросамолет МБР-2, вылетевший на разведку, обнаружил приземлившийся на о. Междушарский неприятельский самолет Хе-111. МБР-2 обстрелял самолет противника, который в свою очередь открыл ответный огонь из турельных пулеметов. После этого МБР-2 был отогнан появившимся в воздухе другим самолетом противника. Летчик Соболев, обнаруживший этот самолет, предложил командиру базы выбросить с его самолета группу бойцов для захвата неприятельской машины, однако предложение было отклонено. Началась подготовка партии, которая должна была высадиться с мотобота «Полярник». Формирование и сбор шли медленно, и партия прибыла на место и закончила высадку уже 14 октября, а к месту дошла только в 23:00, когда самолет уже улетел. На месте были обнаружены следы рации.

В своем отчете командир НЗВМБ предположил, что о. Междушарский использовался противником (и, возможно, длительное время) как пункт наблю-

дения и связи для действующих в районе Новой Земли самолетов и подводных лодок. Очевидно, что использование острова в качестве посадочной площадки также не ограничивалось указанным случаем. Все это могло происходить из-за неосвоенности района. В связи с этим А. И. Дианов высказал предположение, что многочисленные и скрытые бухты пролива Костин Шар, а возможно, и другие бухты Новой Земли служили местами захода действующих здесь подводных лодок противника<sup>86</sup>. Интересно в данном случае то, что он также оказался зафиксирован в немецких источниках. В действительности это место на о. Междушарский являлось не пунктом наблюдения, как предполагал Дианов, а местом размещения автоматической метеостанции. Как писал в своих работах Франц Зелингер, служивший во время войны в метеорологической службе Люфтваффе, о. Междушарский был выбран для размещения метеостанции еще 20 июля 1942 г., и тогда же там впервые приземлился немецкий Хе-111 (пилот — Рудольф Шутце). Несмотря на неудачную посадку, в ходе которой одно из колес шасси застряло в рыхлом грунте, было решено разместить метеостанцию именно там. 29 сентября Рудольф Шутце с командой метеорологов вновь вылетел с аэродрома Банак (Северная Норвегия) к о. Междушарский, чтобы разместить там автоматическую метеостанцию под кодовым названием *Kröte* («Жаба»), но тогда приземлению помешала погода, и попытку повторили через две недели — 13 октября. После того как они были замечены советским самолетом и обстреляны, они решили отказаться от развертывания метеостанции и вернуться на базу, бросив на острове аккумуляторные ящики и антенные мачты. Регулярная метеоразведка была приостановлена до весны<sup>87</sup>.

Однако, помимо станции на о. Междушарский, есть сведения и о других немецких автоматических метеостанциях на территории Советской Арктики. Например, 22 августа 1943 г. с подводной лодки U-703 на мысе Пинегина на южном побережье залива Иностранцева (северо-западная часть о. Северный) была установлена автоматическая метеостанция «Герхард». Она функционировала почти два месяца и была эвакуирована 18 октября той же подводной лодкой. Остатки данной метеостанции были обнаружены и исследованы участниками Комплексной экспедиции Северного флота в 2018 и 2020 гг.

15 октября 1944 г. в районе мыса Медвежий (севернее залива Иностранцева) с подводной лодки U-387 была развернута метеостанция «Эрих»<sup>88</sup>. Что касается немецких обитаемых метеостанций на территории Советской Арктики, то на сегодняшний день имеются достоверные и подтвержденные сведения о наличии только одной такой станции, которая называлась *Schatzgräber* («Кладоискатель») и действовала на о. Земля Александры (архипелаг Земля Франца-Иосифа) с сентября 1943 г. по июль 1944 г.<sup>89</sup>

В 1945 г. оперативная обстановка на Северном морском театре военных действий характеризовалась высокой активностью подлодок противника, несмотря на определившийся ее результат в сторону поражения Германии. Подводная угроза коммуникациям между Кольским заливом и Белым морем была выше, чем когда-либо ранее, и потребовала большего напряжения сил. В связи с определившимся близким окончанием войны флотилия уже начала демобилизацию, т. е. передачу владельцам значительной части своего основного



**Метеостанция «Герхард». Залив Иностранцева. Район мыса Пинегина.  
Август 2020 г.**

**Источник: фото автора**

корабельного состава, а также передачу кораблей на другие флоты. Так, к началу мая 1945 г. кораблей типа мотобот в составе боевых соединений почти не осталось<sup>90</sup>. Интересно, что военная обстановка в зоне флотилии продолжалась до начала июня 1945 г., т. е. несколько позже момента официального окончания войны. Это связано с тем, что к началу 1945 г. немецкая группировка подводных лодок в Норвегии была увеличена до 100 единиц<sup>91</sup>. Немецкое командование тем самым стремилось максимально нарушить судоходство на Севере, из-за чего возросла нагрузка и на противолодочные силы<sup>92</sup>.

15 апреля 1945 г. Беломорская флотилия была расформирована и на ее основе создан Беломорский морской оборонительный район<sup>93</sup>.

Таким образом, в ходе боевых действий в западной части Арктики в 1941–1945 гг. стратегическая значимость Новой Земли проявилась в полной мере. Архипелаг являлся крупным естественным препятствием на пути противника в восточные районы Советской Арктики. Понимая это, советское командование в 1942 г. приняло решение создать на архипелаге военноморскую базу. Береговые батареи, охраны рейдов, посты наблюдения и дозоры кораблей — все это в совокупности составляло систему охраны основных морских путей, важной и неотъемлемой частью которых были новоземельские проливы. Особенно важной в стратегическом плане оказалась северная часть архипелага — район мыса Желания. Поскольку другие пути на восток (проливы Югорский Шар, Карские ворота и Маточкин Шар) охранялись береговыми батареями, то именно этот район немцы чаще всего использовали как «коридор» в Карское море. Немецкая стратегия ведения боевых действий

в Советской Арктике подразумевала, прежде всего, нарушение внутреннего сообщения, выражавшееся в атаках на транспортные конвои, а также в выставлении минных заграждений на основных морских маршрутах. В связи с особенностью природно-климатических условий региона основные боевые действия происходили здесь во время навигации, в летний период. Таким образом, не будет преувеличением утверждение о том, что обладание Новой Землей позволяло контролировать судоходство во всем регионе. Кроме того, немаловажную роль при организации обороны сыграл опыт освоения этого региона в 1930-е гг. В итоге противник получил в Арктике не менее достойный отпор, чем на всем остальном советско-германском фронте.

- <sup>1</sup> *Саватюгин Л. М.* Архипелаг Новая Земля. История, имена и названия. М., 2017. С. 23.
- <sup>2</sup> *Бурков Г. Д.* Война в Арктике. СПб., 2011. С. 53.
- <sup>3</sup> Нюрнбергский процесс: сб. материалов: в 8 т. Т. 3. М., 1989. С. 539–540; *Супрун М. Н.* Арктика в стратегии мировых держав в годы Второй мировой войны // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 3. 2000. С. 18.
- <sup>4</sup> *Майстер Ю.* Восточный фронт — война на море 1941–1945 гг. М., 2005. С. 190.
- <sup>5</sup> *Сергеев А. А.* Германские подводные лодки в Арктике 1941–1942 гг. М., 2003. С. 8–9.
- <sup>6</sup> *Щедролов В. В.* Морская война в Арктике 1941–1945 гг. // Война в Арктике (1939–1945 гг.): материалы междунар. конф., Архангельск, 29 авг. — 2 сент. 2000 г. Архангельск, 2001. С. 306.
- <sup>7</sup> *Пузырев В. П.* Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. М., 1981. С. 46.
- <sup>8</sup> *Супрун М. Н.* Арктика в стратегии мировых держав в годы Второй мировой войны. С. 18.
- <sup>9</sup> *Платонов А. В.* Борьба на арктических коммуникациях. Ч. 1. СПб., 2012. С. 162.
- <sup>10</sup> Там же. С. 30, 41; *Сергеев А. А.* Германские подводные лодки в Арктике... С. 6–10.
- <sup>11</sup> Филиал Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (Архив Военно-морского флота) (далее — ФЦАМО РФ (АВМФ)). Ф. 982. Оп. 1. Д. 8. Л. 2–3.
- <sup>12</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 4. Д. 2. Л. 5.
- <sup>13</sup> Там же. Оп. 137. Д. 46. Л. 18.
- <sup>14</sup> Там же. Оп. 1. Д. 8. Л. 1–2.
- <sup>15</sup> Там же. Л. 111.
- <sup>16</sup> Там же. Л. 112.
- <sup>17</sup> Там же.
- <sup>18</sup> Там же. Л. 113–116.
- <sup>19</sup> Там же. Л. 116.
- <sup>20</sup> Архипелаг Новая Земля / под ред. П. В. Боярского. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2020. С. 34, 44–49.
- <sup>21</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 1. Д. 8. Л. 113.
- <sup>22</sup> Там же. Л. 28 об.
- <sup>23</sup> *Белов М. И.* История открытия и освоения Северного Морского пути. Л., 1969. Т. 4. С. 456.
- <sup>24</sup> *Щедролов В. В.* Морская война в Арктике... С. 306
- <sup>25</sup> *Щедролов В. В.* Три сестры Беломорской флотилии. СПб., 2006. С. 53.
- <sup>26</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 134. Д. 2. Л. 9.
- <sup>27</sup> *Супрун М. Н.* Ленд-лиз и северные конвои 1941–1945. М., 1997. С. 116.
- <sup>28</sup> *Ирвинг Д.* Гибель конвоя PQ-17. М., 2006. С. 114–238.
- <sup>29</sup> *Дремлюг В. В.* «Мурманец» спасает экипажи PQ-17 // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 4. Архангельск, 2000. С. 197.
- <sup>30</sup> *Пузырев В. П.* Союзные конвои с Новой Земли // Северные конвои: Исследования, воспоминания, документы. Вып. 1. Архангельск, 1991. С. 22.

- <sup>31</sup> Государственный архив Архангельской области. Отдел документов социально-политической истории. Ф. 297. Оп. 1. Д. 1357. Л. 15.
- <sup>32</sup> *Пузырев В. П.* Союзные конвои с Новой Земли. С. 24–26.
- <sup>33</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 134. Д. 3. Л. 9 об.
- <sup>34</sup> Белушья Губа, Амдерма, Маточкин Шар, Югорский Шар, мыс Выходной, мыс Столбовой, Малые Кармакулы, Русская Гавань, Русская Гавань, мыс Желания, залив Благополучия, о. Вайгач (Там же. Ф. 982. Л. 10 об.).
- <sup>35</sup> *Щедролосев В. В.* Три сестры Беломорской флотилии. С. 65.
- <sup>36</sup> Там же.
- <sup>37</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 137. Д. 46. Л. 374.
- <sup>38</sup> Там же. Л. 375.
- <sup>39</sup> Губа — название многих заливов, главным образом на севере, которые, как правило, образованы путем затопления морем устьев рек и выработанных ледниками долин (Военно-морской словарь. М., 1990. С. 119).
- <sup>40</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 1. Д. 11. Л. 629.
- <sup>41</sup> Там же. Оп. 1. Д. 11. Л. 629.
- <sup>42</sup> Там же. Д. 13. Л. 4.
- <sup>43</sup> Там же.
- <sup>44</sup> *Майстер Ю.* Восточный фронт... С. 201.
- <sup>45</sup> *Сергеев А. А.* Германские подводные лодки в Арктике... С. 216–217.
- <sup>46</sup> Фонды Арктического и антарктического научно-исследовательского института. Д. 360.
- Л. 2. Паспорт гидрометеорологической станции Мыс Желания.
- <sup>47</sup> Выписка из радиожурнала п/х «Беломорканал» с 19.08.1942 г. // Северные конвои. Вып. 1. С. 165.
- <sup>48</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 137. Д. 46. Л. 247.
- <sup>49</sup> Там же. Оп. 1. Д. 16. Л. 38 об.
- <sup>50</sup> *Парфенов А.* Пушки для мыса Желания // Корабельная сторона. 05.05.2002. URL: <http://old.vdvsn.ru/papers/ks/2002/05/05/5917/print/> (дата обращения: 12.02.2021).
- <sup>51</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 1. Д. 16. Л. 132.
- <sup>52</sup> Там же. Д. 19. Л. 4 об.
- <sup>53</sup> Там же. Оп. 134. Д. 5. Л. 53.
- <sup>54</sup> С-101 в воспоминаниях экипажа / Г. А. Динцер, О. Г. Зими́на, А. Г. Орищенко и др. СПб., 2015. С. 22.
- <sup>55</sup> Там же. С. 23.
- <sup>56</sup> Список членов экипажа подводной лодки U-639. URL: <https://wrecksite.eu/peopleView.aspx?207036> (дата обращения: 12.02.2021).
- <sup>57</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 3. Оп. 1. Д. 358. Л. 559.
- <sup>58</sup> Там же. Ф. 982. Оп. 1. Д. 16. Л. 57; Там же. Д. 261. Л. 14.
- <sup>59</sup> Там же. Д. 17. Л. 4.
- <sup>60</sup> Там же. Д. 18. Л. 27.
- <sup>61</sup> Там же. Оп. 137. Д. 46. Л. 44.
- <sup>62</sup> Там же. Оп. 1. Д. 18. Л. 13.
- <sup>63</sup> Там же.
- <sup>64</sup> Там же. Л. 9.
- <sup>65</sup> Там же. Л. 15–16.
- <sup>66</sup> Там же. Оп. 137. Д. 46. Л. 369.
- <sup>67</sup> Там же. Оп. 1. Д. 17. Л. 1.
- <sup>68</sup> *Платонов А. В.* Борьба на арктических коммуникациях. С. 277.
- <sup>69</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 1. Д. 17. Л. 5.
- <sup>70</sup> Там же. Д. 13. Л. 13.
- <sup>71</sup> Там же. Л. 6–6 об.
- <sup>72</sup> *Платонов А. В.* Борьба на арктических коммуникациях. С. 279.
- <sup>73</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 1. Д. 13. Л. 6–6 об.
- <sup>74</sup> Там же. Оп. 137. Д. 46. Л. 145–146.



- <sup>75</sup> Там же. Оп. 1. Д. 17. Л. 1–2.  
<sup>76</sup> Там же. Л. 53 об.  
<sup>77</sup> Там же. Д. 19. Л. 9.  
<sup>78</sup> Там же. Оп. 137. Д. 46. Л. 181.  
<sup>79</sup> Там же. Л. 14.  
<sup>80</sup> Там же.  
<sup>81</sup> Там же. Л. 182.  
<sup>82</sup> Там же.  
<sup>83</sup> Там же.  
<sup>84</sup> Там же. Л. 204.  
<sup>85</sup> Там же. Оп. 134. Д. 6. Л. 13 об.  
<sup>86</sup> Там же. Л. 11–11 об.  
<sup>87</sup> *Selinger F.* Meteorological operations in the Arctic 1940–1945 // *Война в Арктике (1939–1945 гг.)*. С. 143–146.  
<sup>88</sup> *Rudek J. H.* U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges. Rostock, 1999. S. 11, 16.  
<sup>89</sup> *Kington J. A., Selinger F.* Wekusta. Luftwaffe Meteorological Reconnaissance Units and Operations 1938–1945. Ottringham, 2006. P. 214; *Selinger F.* Meteorological operations in the Arctic 1940–1945. С. 148–153.  
<sup>90</sup> *Платонов А. В.* Борьба на арктических коммуникациях. С. 377–378.  
<sup>91</sup> Хроника Великой Отечественной войны на Северном морском театре. Вып. 8 / отв. ред. В. И. Круглов. М., 1949. С. 7.  
<sup>92</sup> *Поляков Г. Г.* В суровом Баренцевом. Мурманск, 1978. С. 141.  
<sup>93</sup> ФЦАМО РФ (АВМФ). Ф. 982. Оп. 137. Д. 46. Л. 216.

Статья поступила в редакцию 15 июня 2020 г.

Рекомендована к печати 20 ноября 2021 г.

#### ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

*Хатанзейский А. В.* Архипелаг Новая Земля в системе обороны Советской Арктики в годы Великой Отечественной войны // *Новейшая история России*. 2022. Т. 12, № 1. С. 39–57. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.102>

*Аннотация:* Статья посвящена стратегической значимости Новой Земли в ходе военных действий в Арктике в годы Великой Отечественной войны. На основе анализа архивных документов приводятся данные о дислокации войск на архипелаге Новая Земля и близлежащих островах. Военная история архипелага рассмотрена с момента создания Беломорской военной флотилии в 1941 г. и до ее расформирования в апреле 1945 г. Второстепенность региона на начальном этапе войны сменилась увеличением активности немецких военно-морских сил в 1942 г., в особенности подводных лодок. Результатом этого стало расширение боевых действий на морском арктическом театре, выразившееся в атаках противника на полярные станции и морские конвои. В ответ советское командование создает на Новой Земле военно-морскую базу и увеличивает корабельный состав флотилии. Как следствие, к концу войны происходит качественное и количественное увеличение военной инфраструктуры на архипелаге. Огромное влияние на ведение боевых действий оказал природно-климатический фактор, из-за которого основная боевая активность противоборствующих сторон прямо зависела от времени навигации, т. е. летнего периода. При этом был учтен опыт работы по освоению региона полярников Главного управления Северного морского пути в 1930-е гг. Автор пришел к выводу, что обладание Новой Землей было ключевым как для контроля судоходства, так и для обладания всем прилегающим регионом. Несмотря на все усилия, противнику все же не удалось нарушить морское судоходство в Арктике и сломить мужественное сопротивление военных моряков и сотрудников ГУСМП.

*Ключевые слова:* Великая Отечественная война, Арктика, море, морская война, ленд-лиз, Беломорская военная флотилия, Новая Земля, конвой.

*Сведения об авторе:* Хатанзейский А. В. — науч. сотр., Национальный парк «Русская Арктика» (Архангельск, Россия); hav@rus-arc.ru

Национальный парк «Русская Арктика», Россия, 163069, Архангельск, наб. Северной Двины, 36

## FOR CITATION

*Khatanzeyskiy A. V. 'Novaya Zemlya Archipelago in the Defense System of the Soviet Arctic During the Great Patriotic War', Modern History of Russia, vol. 12, no. 1, 2022, pp. 39–57. <https://doi.org/10.21638/11701/spbu24.2022.102> (In Russian)*

*Abstract:* This analyzes the significance of Novaya Zemlya in the course of military operations in the Arctic during World War II. Data on the deployment of troops in the Novaya Zemlya archipelago and nearby islands are provided based on an analysis of archive documents. The military history of the archipelago is examined from the creation of the Belomorskaya military flotilla in 1941 until its disbandment in April 1945. Minor importance of the region at the initial stage of the war is replaced by an increase in the activity of the German naval forces in 1942, especially submarines. The result of this was the expansion of military operations in the Arctic Sea theater, expressed in enemy attacks on polar stations and sea convoys. In response, the Soviet command created a naval base on Novaya Zemlya and increased the fleet's ship composition. By the end of the war, there was a qualitative and quantitative increase in military infrastructure. The natural and climatic factor had a huge impact on the conduct of military operations, because of it the main combat activity of the warring parties directly depended on the polar summer and navigation period. The experience of the main Department of the Northern Sea route in the development of the region in the 1930s was taken into account. The author concluded that the possession of Novaya Zemlya was key both for the control of navigation and for the possession of the entire surrounding region. Despite all efforts, the enemy still failed to disrupt Maritime navigation in the Arctic, and to break the courageous resistance of military seamen and employees of the Main Administration of the Northern Sea Way.

*Keywords:* Great Patriotic War, Arctic, sea, naval war, lend-lease, White Sea flotilla, Novaya Zemlya, convoy.

*Author:* *Khatanzeyskiy A. V.* — Researcher, Russian Arctic National Park (Arkhangelsk, Russia); hav@rus-arc.ru

Russian Arctic National Park, 36, nab. Severnoy Dviny, Arkhangelsk, 163000, Russia

## References:

- Arkhipelago Novaya Zemlya*, ed. by P. V. Boiarskii (Moscow, 2020). (In Russian)
- Belov M. I. *History of the discovery and development of the Northern Sea route*, vol. 4 (Leningrad, 1969). (In Russian)
- Burkov G. D. *War in Arctic* (St Petersburg, 2011). (In Russian)
- Chronicle of the Great Patriotic War at the Northern Sea Theater*, vol. 8, ed. by V. I. Kruglov (Moscow, 1949). (In Russian)
- Dintser G. A., Zimina O. G., Orishchenko A. G. et al. *S-101 in the memoirs of the crew* (St Petersburg, 2015). (In Russian)
- Dremlyug V. V. "Murmanec" saves PQ-17 crew' in *Severnie konvoi*, no. 4 (Arkhangelsk, 2000). (In Russian)
- Irving D. *Destruction of Convoy PQ-17* (Moscow, 2006). (Rus. Ed.)
- Kington J. A., Selinger F. *Wekusta. Luftwaffe Meteorological Reconnaissance Units and Operations 1938–1945* (Ottringham, 2006).
- Meister J. *Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941–1944* (Moscow, 2005). (Rus. Ed.)
- Nuremberg trials: collection of materials*, in 8 vols, vol. 3, ed. by A. Ya. Sukharev (Moscow, 1989) (In Russian)
- Parfenov A. 'Guns for Cape Zhelanya', *Korabelnaya storona*, May 5, 2002. (In Russian)
- Platonov A. V. *Fight on the Arctic communications*, vol. 1 (St Petersburg, 2012). (In Russian)
- Polyakov G. G. In the harsh Barents (Murmansk, 1978). (In Russian)
- Puzryev V. P. 'Allied convoys from Novaya Zemlya' in *Severnie konvoi*, no. 1 (Arkhangelsk, 1991). (In Russian)
- Puzryev V. P. *White Sea military flotilla in the Great Patriotic War 1941–1945* (Moscow, 1981). (In Russian)
- Rudek J. H. *U-Boote an der Wetterfront des 2. Weltkrieges* (Rostock, 1999).
- Savatiugin L. M. *Archipelago Novaya Zemlya. History, names and titles* (Moscow, 2017). (In Russian)

Selinger F. 'Meteorological operations in the Arctic 1940–1945' in *Voyna v Arktike (1939–1945): mat-ly mezhdunar. konferentsii (Arkhangelsk, 29 avgusta — 2 sentiabria 2000)*, ed. by M. N. Suprun (Arkhangelsk, 2001). (In Russian)

Sergeev A. A. *German submarines in the Arctic: 1941–1942* (Moscow, 2003). (In Russian)

Shchedrolosev V. V. 'Naval War in the Arctic' in *Voyna v Arktike (1939–1945): mat-ly mezhdunar. konferentsii (Arkhangelsk, 29 avgusta — 2 sentiabria 2000)*, ed. by M. N. Suprun (Arkhangelsk, 2001). (In Russian)

Shchedrolosev V. V. *Three sisters of White Sea flotilla* (St Petersburg, 2006). (In Russian)

Suprun M. N. *Lend-Lease and the Northern Convoys* (Moscow, 1997). (In Russian)

Suprun M. N. 'The Arctic in the strategy of world powers during the Second World war' in *Severnye konvoi: Issledovaniia, vospominaniia, dokumenty*, no. 3 (Moscow, 2000). (In Russian)

Received: June 15, 2020

Accepted: November 20, 2021