

Экспедиция в Карском море открывает героические страницы обороны Заполярья в Великой Отечественной войне

А. Ю. Мельников¹
ООО «Фертоинг»

Б. Н. Филин²
ФГБУН Институт проблем безопасного развития атомной энергетики РАН

В ходе экспедиционных исследований в сентябре 2014 г. на многофункциональном аварийно-спасательном судне «Спасатель Заборщиков» были зафиксированы точные координаты мест гибели легендарного ледокольного парохода «Александр Сибиряков» и трагически погибших судов конвоя БД-5 — «Марина Раскова» и ТЩ-114. Экспедицию организовала компания «Фертоинг» при участии представителя общественного проекта губернатора Ямало-Ненецкого автономного округа «Карские экспедиции».

Ключевые слова: ледокольный пароход «Александр Сибиряков», морские арктические конвои, Северный морской путь, транспорт «Марина Раскова».

*70-летию Победы советского народа
над немецко-фашистскими захватчиками
в Великой Отечественной войне посвящается*

В ходе экспедиции были зафиксированы точные координаты мест гибели легендарного ледокольного парохода «Александр Сибиряков» и трагически погибших судов конвоя БД-5 — транспорта «Марина Раскова» и тральщика ТЩ-114. Экспедиция проходила в сентябре 2014 г. на многофункциональном аварийно-спасательном судне «Спасатель Заборщиков», зафрахтованном ООО «Фертоинг».

Чтобы оценить важность этих открытий, необходимо вернуться в Арктику лета 1942 и 1944 гг.

События 1942 г., связанные с гибелью ледокольного парохода «Александр Сибиряков» в Карском море

В июле—августе 1942 г., после разгрома конвоя PQ-17, движение союзных конвоев в СССР прервалось. Этим перерывом решило воспользоваться

германское командование, спланировав операцию «Вундерланд» («Страна чудес»). Ее суть заключалась в нападении на советские морские коммуникации в Карском море силами крупных надводных кораблей.

Немцы достаточно давно заинтересовались Северным морским путем. Еще 30 декабря 1939 г. и 26 января 1940 г. главком Военно-морского флота Германии Э. Редер докладывал Гитлеру о возможности установления регулярного морского сообщения на Севере между Рейхом и Японией. Небезызвестное плавание вспомогательного крейсера «Комет» в 1940 г., не дав серьезной информации, только разожгло интерес. Так и не получив точных данных о состоянии Северного морского пути и объектах его инфраструктуры, германское командование допускало наличие там очень оживленного судоходства и даже пункта разгрузки союзных караванов в Амдерме.

В начале августа 1942 г. в Карское море вышел тяжелый крейсер «Адмирал Шеер». Он

¹ e-mail: pr@fertoing.ru.

¹ e-mail: filin@ibrae.ac.ru.

взаимодействовал с несколькими подводными лодками, развернутыми там ранее, а также имел на борту самолет-разведчик. В его задачу входило уничтожение ледоколов и караванов советских судов, а также нанесение ударов по портам, расположенным на трассе Северного морского пути (Диксону и др.).

Сложная ледовая обстановка не позволила крейсеру настичь в районе пролива Вилькицкого наш караван судов, двигавшихся на восток, и заставила повернуть на запад, где у острова Белуха произошла его встреча с ледокольным пароходом «Александр Сибиряков».

Хотя «Александр Сибиряков» находился в оперативном подчинении ВМФ и имел военную команду в составе 32 человек, а также вооружение (две 76-мм пушки Лендера, две 45-мм и два 20-мм «эрликона»), он являлся гражданским судном и выполнял народно-хозяйственный рейс. 24 августа 1942 г. пароход вышел из Диксона для доставки 349 т грузов полярным станциям на архипелаге Северная Земля и сооружения новой станции на мысе Молотова (в настоящее время мыс Арктический).

На борту «Сибирякова» также находились 120 человек, которых ледокол должен был доставить на Северную Землю. Даже в условиях войны ученые не прервали работу на Карском море. В этих краях работало несколько полярных станций, на которых велись наблюдения за погодой и географические исследования. Сведения, добытые этими специалистами, были крайне необходимы: без точного прогноза погоды и определения кромки льда невозможно было наметить путь караванов и дать ориентировку для движения военных кораблей.

25 августа, обнаружив вражеский крейсер, для недопущения захвата судна, данных о ледовой обстановке, движении конвоев, шифровальных материалов капитан «Сибирякова» А. А. Качарава принял неравный бой, который стал одной из легендарных, героических страниц истории советского ВМФ времен Великой Отечественной войны. Попадания крупнокалиберных снарядов привели к потоплению ледокольного парохода, однако до последних минут уцелевшие орудия и оставшиеся в живых команды орудийных расчетов продолжали вести обстрел крейсера, нанеся ему потери в живой силе и разрушив орудия и оборудование, находившиеся на верхней палубе.

Большая часть экипажа и пассажиров ледокольного парохода «Александр Сибиряков» погибла, несколько человек были захвачены в плен, в том числе и раненный А. А. Качарава. Впоследствии они были освобождены из лагеря для военнопленных рядом с Данцигом (ныне Гданьск) наступавшими частями Красной армии. Из 104 человек, находившихся на борту ледокола, лишь 14 дожили до нашей победы в Великой Отечественной войне.

Хотя бой «Адмирала Шеера» с «Александром Сибиряковым» был недолгим, радиogramмы о на-



Рис. 1. Почтовая марка с изображением ледокольного парохода «А. Сибиряков»

хождении противника в Карском море, переданные с парохода, позволили командованию Северного флота оценить опасную обстановку и усилить наблюдение на трассе Северного морского пути, а также своевременно предупредить руководство порта Диксон об угрозе нападения крейсера с целью уничтожения портовой инфраструктуры и находящихся там судов.

Командир немецкого крейсера планировал блокировать пролив Вилькицкого, но вскоре был вынужден отказаться от задуманного, поскольку его разведывательный самолет потерпел аварию. Остался только один объект, до которого крейсер мог добраться при плохой видимости, — порт Диксон.

Получив сообщение от «Сибирякова», на Диксоне начали спешно готовиться к встрече с неожиданным гостем. В штабе морских операций были собраны руководители всех подразделений Диксона, выработавшие меры по организации обороны. На острове и в порту были созданы противодесантные дружины. Документацию всех служб собрали вместе, переправили в заранее подготовленное место в тундре и замаскировали. Женщины и дети были эвакуированы в тундру — в устье речки Лемберова. Всем судам было предложено уйти в устье Енисея в Гольчиху. Бухта непривычно опустела.

Крейсер «Адмирал Шеер» был обнаружен на подходе к Диксону с северо-западного направления с наблюдательного поста Нового Диксона в час ночи 27 августа, о чем сообщили в штаб морских операций, который был одновременно и штабом обороны Диксона.

Оборона порта Диксон, стойкость и мастерство его защитников сорвали планы немцев по высадке с крейсера десанта численностью в 180 человек, которому предписывалось захватить документацию, несколько пленных из числа руководителей порта, а все остальное население Диксона истребить и все портовые сооружения стереть с лица земли.

Артиллерийская батарея из двух десятков моряков-североморцев и нескольких малокалиберных пушек,



Рис. 2. Многофункциональное аварийно-спасательное судно «Спасатель Заборщиков»

размещенных на гражданских судах, мобилизованных во время войны, не только точными выстрелами повредили вражеский корабль и не допустили высадки десанта, но своими стойкостью и героизмом заставили тяжелый крейсер «Адмирал Шеер», вооруженный мощными корабельными орудиями, срочно покинуть Карское море.

Однако германское командование не отказалось от планов действий на акватории Карского моря по нарушению морских арктических коммуникаций. Там по-прежнему находились немецкие подводные лодки, создававшие угрозу нашим судам, атакуя их и минирюя стратегически важные проливы. Эта угроза сохранялась до конца 1944 г. и была ликвидирована только после освобождения советского Заполярья.

События 1944 г., связанные с гибелью судов конвоя БД-5

Советский военно-морской внутренний арктический конвой БД-5 (Белое море — Диксон № 5) вышел из Молотовска (ныне Северодвинск Архангельской области) 8 августа 1944 г. В его состав входил большой транспортный пароход «Марина Раскова» водоизмещением 9083 т, на борту которого находилось 426 человек: экипаж, очередная смена полярников, семьи работавших на Диксоне, в том числе женщины и дети. В числе пассажиров было военнослужащие Беломорской военной флотилии и гражданские специалисты, работавшие в системе Главного управления Северного морского пути (ГУСМП). Команда «Марины Расковой» состояла из 51 человека, кроме того, на судне была небольшая военная команда из помощника капитана и пяти краснофлотцев (сигнальщики и зенитчики). На грузовом пароходе было размещено более 6500 т продовольственных и технических грузов для Карской военно-морской базы, «Нордвикстроя» и полярных станций ГУСМП. Капитаном «Марины Расковой» был опытный полярник В. А. Демидов. Транспорт «Марина Раскова» был принят от американского правительства в состав Северного морского пароходства в 1943 г. и назван в честь советской летчицы-штурмана, одной из первых женщин, удостоенных звания Героя Советского Союза. Транспорт сопровождали три тральщика 6-го дивизиона тральщиков бригады траления Охраны водного района Главной базы Северного флота американской постройки — Т-114, Т-116 и Т-118. На тральщиках сопровождения находилось 339 человек.

Конвой БД-5 обнаружила и сразу атаковала немецкая подводная лодка U-365. Трагедия разыгралась 12—13 августа 1944 г. в 60 милях

от острова Белый в Карском море и стоила жизни 375 советским военнослужащим и работникам тыла из числа 765 участников конвоя. Погибли дети и большинство женщин, судьба 24 человек неизвестна. В результате атаки немецкой подводной лодки затонули пароход «Марина Раскова», а также тральщики Т-118 и Т-114.

Тральщик Т-116 занимался поиском и спасением, он подобрал, по разным данным, 186 или 176 человек. С 14 августа 1944 г. проводилась поисково-спасательная операция силами Северного флота и ГУСМП, в которой приняли участие летчики Карской военно-морской базы на гидросамолетах типа «Каталина». Силами авиации было спасено 71 человек. Командование Северного флота провело анализ причин гибели конвоя БД-5 и приняло комплекс дополнительных мер по организации и обеспечению своевременного и безопасного прохождения конвоев.

Эти события являются самой трагической страницей внутренних арктических конвоев в истории Великой Отечественной войны в Арктике.

Необходимо отметить, что немецкая подводная лодка U-365, атаковавшая конвой БД-5, была потоплена 13 декабря 1944 г. в Северном Ледовитом океане к востоку от острова Ян-Майен глубинными бомбами с двух бипланов типа «Сурдфиш» с британского эскортного авианосца.

В память о трагедии конвоя БД-5 в 2009 г. была организована Всероссийская экспедиция памяти «Карская экспедиция-2009». Проведена научно-архивная работа по сбору информации об истории конвоя, получены новые данные, составлен список участников, собраны воспоминания, фотоколлекция, публикации, книги о конвое, организована международная поисковая операция «Конвой БД-5». На острове Белый установлен малый мемориальный комплекс в память о трагедии 12 августа 1944 г. В Салехарде

и Воронеже установлены мемориальные доски в память о погибших.

Результаты поисковой экспедиции ООО «Фертоинг»

До начала экспедиции имелось пять вариантов координат затонувшего транспорта «Марина Раскова» и три для ледокольного парохода «Александр Сибиряков». Целью экспедиции являлся поиск «Александра Сибирякова» и судов конвоя БД-5 — транспорта «Марина Раскова», тральщиков ТЩ-114 и ТЩ-118.

Организатором экспедиции стало ООО «Фертоинг» — многопрофильная инженерная компания, выполняющая работы в области комплексных морских изысканий, навигационно-гидрографического и подводно-технического сопровождения строительства и эксплуатации объектов подводных добычных комплексов, морского, речного и трубопроводного транспорта.

В состав экспедиции входили: от ООО «Фертоинг» — начальник отдела гидрографических работ Д. Ю. Крюков, начальник промерной партии В. В. Соколов, инженер-гидрограф А. Г. Бобровский, от Ямало-Ненецкого автономного округа — научный сотрудник ГБУ «Ямалтур» С. В. Шулинин.

Экспедиция выполнялась на многофункциональном аварийно-спасательном судне «Спасатель Заборщиков» (капитан А. А. Плотников). «Спасатель Заборщиков» — уникальное по оснащенности и техническим возможностям многофункциональное аварийно-спасательное судно ледового плавания, способное обеспечить подводные поисковые работы (рис. 2).

Экспедиция продолжалась 15 суток, в течение которых было пройдено 1800 миль по маршруту «морской порт Сабетта, Обская губа — остров Белуха, архипелаг Норденшельда — остров Белый, полуостров Ямал — морской порт Мурманск» (рис. 3).

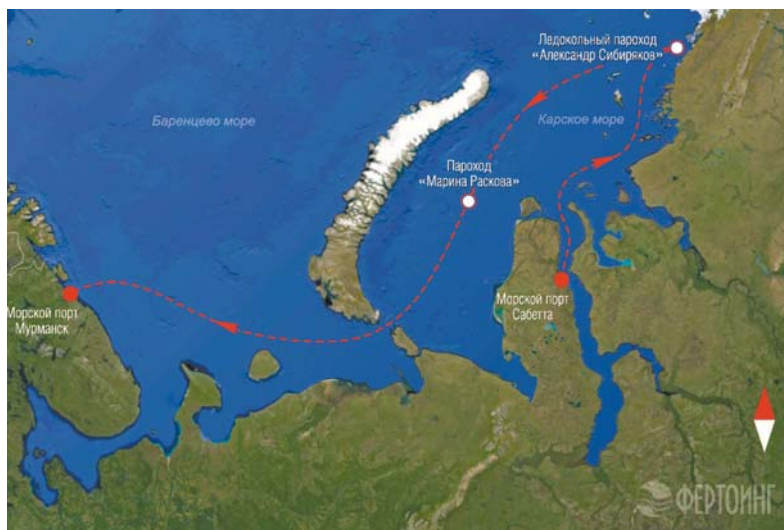


Рис. 3. Обзорная схема маршрута экспедиции

Идея экспедиции по поиску судов арктических конвоев, погибших в период Великой Отечественной войны в Карском море, уходит корнями на несколько десятилетий назад. Тогда это была просто мечта, которая постепенно, год за годом, превращалась в реальность и к 2014 г. стала возможностью, которую нельзя было упустить. К тому времени совпало слишком много случайностей, заставив поверить в реальность задуманного, которая обеспечивалась волей объединенных этой мечтой людей и уникальными возможностями современной поисковой техники.

Этому предшествовали долгие поиски архивных документов, схем, карт, воспоминаний, анализ и моделирование прокладки маршрута судов, скрупулезный поиск участников конвоев, изучение их судеб, ведь даже сейчас живы 6 участников конвоя БД-5, а со 128 родственниками поддерживается переписка.

Это был уже второй выход только в 2014 г. (первый, к сожалению, окончился безрезультатно). Вечером 17 сентября судно, зафрахтованное компанией «Фертоинг» для выполнения поисковых работ, вышло из порта Сабетта. Сейчас некогда небольшой вахтовый поселок Сабетта превратился в современный форпост России в Арктике, здесь воплощается один из самых амбициозных стратегических проектов нашего государства, полным ходом ведутся работы по возведению завода сжиженного природного газа и крупного портового комплекса, способного принимать мощные ледоколы-атомоходы и огромные суда-газовозы.

Судно уходило на север, оставляя в своем кильватере Сабетту, превратившуюся в сплошное море огней, строительной техники, резервуаров, зданий и сооружений, грузовых судов в порту и на рейде, судов дноуглубительного флота. Мы шли искать суда, погибшие при защите арктических рубежей нашей Родины, искать память о людях, отдавших жизнь за то, чтобы можно было увидеть такую Сабетту, растущую и мощную, — наш арктический форпост. Наверное, тогда все наши сомнения были исчерпаны, мы были уверены, что найдем суда, так как это будет не случайность, а историческая справедливость по отношению к людям, открывавшим, осваивавшим и защищавшим эти места в те суровые годы.

В район поиска «Александра Сибирякова» судно пришло 19 сентября, через 72 года с момента подвига. Слегка штормило. Исходя из погодных условий и площади района поиска, на выполнение работ

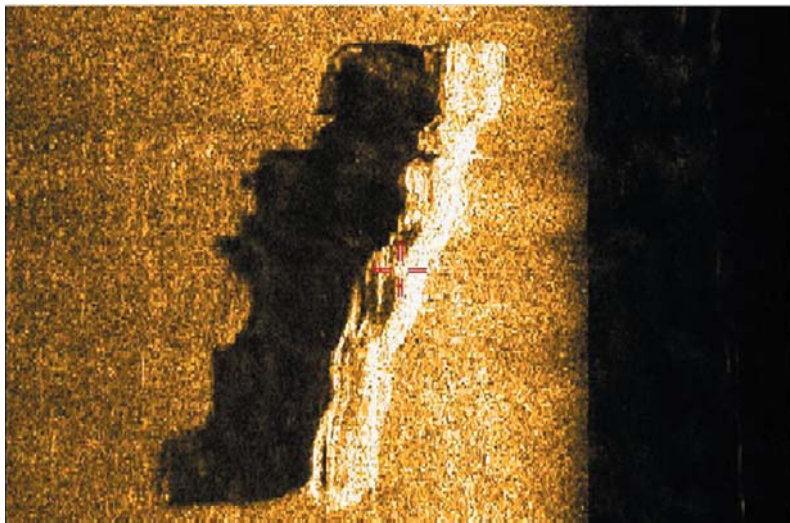


Рис. 4. Гидролокационный снимок ледокольного парохода «Александр Сибиряков»

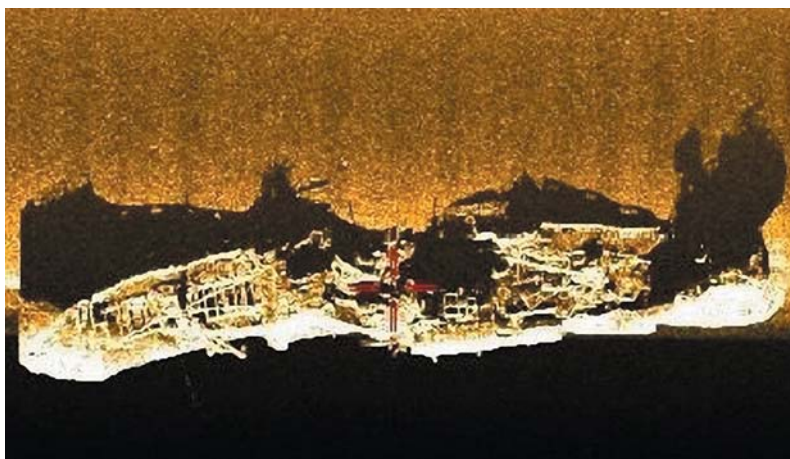


Рис. 5. Гидролокационный снимок транспорта «Марина Раскова»

отвели пять суток. Район поиска составлял порядка 75 км². Однако была определенная надежда на более быстрый исход экспедиции. Материал, собранный, обобщенный и систематизированный на подготовительном этапе, позволял надеяться на лучшее. Анализ архивных материалов и воспоминаний спасшихся моряков позволил достаточно достоверно определить район гибели судна, и хотя он значительно отличался от официальных данных, уверенность в успехе была. За несколько дней до начала экспедиции нам удалось получить выписку из журнала боевых действий и схему маневрирования тяжелого крейсера «Адмирал Шеер», которые полностью подтвердили наши предположения. Но, несмотря на все усилия, как это часто бывает на Крайнем Севере, погода внесла свои коррективы, и шторм двое суток не давал начать поиск. 22 сентября поисковые работы были начаты, и уже через восемь часов по анализу гидролокационных снимков стало ясно, что мы нашли место героической гибели транспорта «Александр Сибиряков» (рис. 4). Первая цель была достигнута.

Это означало, что оставалось как минимум два дополнительных дня для поисков второй цели нашей экспедиции — транспорта «Марина Раскова».

Несмотря на обилие архивной информации об этой трагедии, наличие выписок из вахтенных журналов судов конвоя, показаний очевидцев, данных летчиков полярной авиации, участвовавших в поисковых работах, задача стояла сложная. Как уже упоминалось, в августе 2014 г. мы предпринимали попытки найти суда конвоя БД-5. Было полностью обследовано более 20% площади намеченного района затопления судов, составлявшего 96 км², но, к сожалению, успеха достигнуть не удалось. 24 сентября судно прибыло в район работ, погода благоприятствовала поиску. Через 4 часа при выходе на поисковый галс были обнаружены останки корабля, по размерениям схожие с «Мариной Расковой» (рис. 5). После сгущения сетки поисковых галсов и получения новых гидроакустических снимков стало ясно, что мы нашли то, что искали. Это был окончательный успех экспедиции.

Через 7 часов на экранах гидролокаторов появились новые заветки, показывающие наличие на достаточно ровном дне Карского моря останков судна. Исходя из его местоположения и размеров, можно было предположить, что это тральщик ТЩ-118. Последовали сгущение галсов, дополнительный поиск в районе, изменение направлений съемки, получение дополнительных акустических изображений и дальнейшее продолжение поиска второго тральщика ТЩ-114. Но Арктика улыбается ненадолго, особенно в конце сентября, и поднявшийся шторм заставил нас завершить экспедицию на 12 часов раньше запланированного.

Экспедиционное судно взяло курс на порт Мурманск. Это была радость: всего за 8 суток были обнаружены три судна полярных конвоев, погибших в период Великой Отечественной войны, историческая справедливость восстановлена. Но как долго мы к этому шли! «Кто умер, но не забыт, тот бессмертен. Тот, кто не дал забыть, — сам сделал шаг

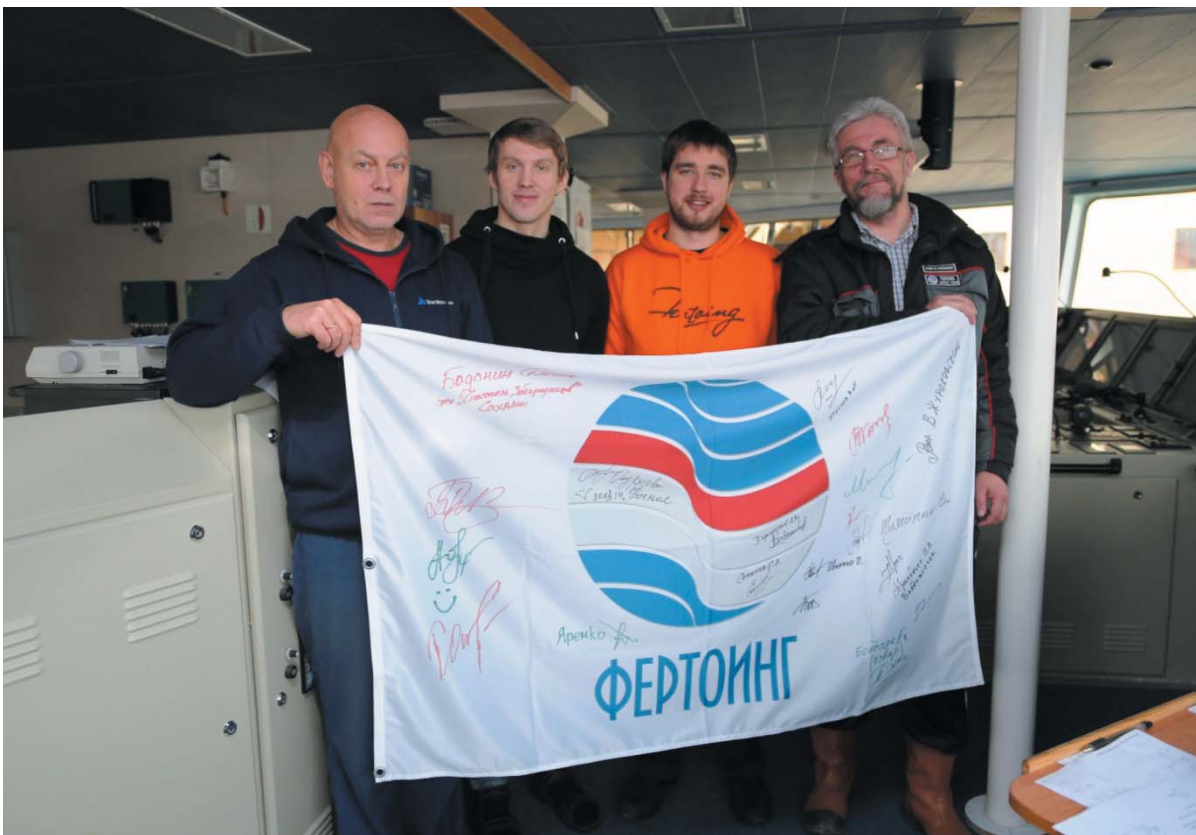


Рис. 6. Участники экспедиции на борту многофункционального спасательного судна «Спасатель Заборщикова», слева направо: В. В. Соколов, А. Г. Бобровский, Д. Ю. Крюков, С. В. Шулинин

к бессмертию» — эти слова древнекитайского философа Лао-цзы сопровождали нас на всем протяжении экспедиции. Ее итоги таковы:

- обнаружение ледокольного парохода «Александр Сибиряков» (глубина моря в районе обнаружения — 45 м);
- обнаружение транспорта «Марина Раскова» (глубина моря в районе обнаружения — 50 м);
- обнаружение тральщика ТЩ-118 (глубина моря в районе обнаружения — 50 м).

Губернатор Ямало-Ненецкого автономного округа Д. Н. Кобылкин высоко оценил результаты экспедиции и отметил, что в следующем году поисковая операция продолжится, суда исследуют подводники. Известно, что запланирована экспедиция на август 2015 г. Участники проведут повторную идентификацию обнаруженных судов, определяют степень их сохранности и продолжают поиски еще нескольких кораблей, затонувших в Карском море.

В конце 2014 и начале 2015 г. в Архангельске и других городах Заполярья состоялись встречи общественности и родственников участников арктических конвоев с одним из инициаторов масштабного проекта по поиску затонувших судов времен Великой Отечественной войны действительным членом Русского географического общества С. В. Шулининым.

На них было подчеркнuto, что поиск и увековечение памяти сражавшихся и погибших за свободу и независимость нашей Родины — священный долг живущих поколений.

Важность проведенных исследований заключается еще и в том, что 2015-й — год 70-летия Великой Победы над фашистской Германией, поэтому экспедиция по местам боевой славы полярных конвоев, первых покорителей Арктики является неоценимым вкладом в восстановление исторической справедливости и увековечение памяти о людях, отстоявших богатства и мир русской Арктики.

В описании событий Великой Отечественной войны использованы материалы компании «Фертоинг», а также сведения, размещенные на интернет-ресурсах.