

История города воинской славы Полярный

Оригинал взят с сайта <http://www.zato-a.ru/pr/history/Polyarny/>

История города Полярного неразрывно связана с Военно-Морским флотом. Велика заслуга города в обороне Кольской земли, военно-морском строительстве в Заполярье, создании и развитии Северного флота, становлении подводных сил Севера.

Екатерининская гавань – форпост обороны северных рубежей российского государства

Решение задачи защиты Кольского края

С самого начала освоения Кольского полуострова данная территория являлась объектом агрессивных устремлений различных государств. Интерес агрессора постоянно нарастал по мере освоения природных богатств края, изменения стратегической ситуации на европейском Севере.

Этот фактор стал основанием для постановки вопроса о необходимости постоянного наличия вооружённых сил, достаточных для решения задач обороны края. Важнейшей их составляющей должна была являться система базирования военно-морского флота. Вопрос о военно-морском присутствии на побережье Мурмана неоднократно рассматривался российским правительством, о преимуществах Северного морского театра писали многие прогрессивные деятели. Однако недостаток средств и неосвоенность региона сдерживали эту работу.

Тем не менее, изыскательская деятельность и поиски удобного места для организации базирования корабельных соединений, велись ещё со времени начала строительства регулярного российского военно-морского флота. При рассмотрении многих вариантов строительства военного порта приоритет зачастую отдавался Екатерининской гавани.

Первый опыт организации временного базирования соединения военных кораблей в условиях Заполярья относится к 40-м годам XVIII века. В связи с нараставшей угрозой войны со Швецией было принято решение о переводе русской эскадры, сформированной из построенных Архангельским адмиралтейством кораблей, в Балтийское море. Северную эскадру возглавил главный командир Архангельского порта вице-адмирала П.П. Бредаль. Выход кораблей в открытый океан надолго задерживался льдами Белого моря, поэтому в качестве зимней стоянки решили использовать Екатерининскую гавань, где спешно построили две казармы, госпиталь и другие необходимые помещения. Здесь в 1741-1742 годах зимовали линейные корабли, которыми командовал капитан В.Ф. Льюис. В летнее время суда курсировали в северных водах. Осенью 1743 года после прихода всех кораблей из Архангельска, эскадра ушла в Кронштадт.

Екатерининская гавань в истории изучения северных морей

Первый опыт организации базирования кораблей военно-морского флота в Екатерининской гавани оставался невостребованным до начала XX века. Но с этими событиями было связано начало работ по гидрографическому описанию и картографированию Мурманского берега.

Для обеспечения стоянки кораблей экспедиции адмирала В.Ф.Льюиса был послан лейтенант В.Винков, который впервые нанёс на карту северную часть Кольского залива, включая о. Кильдин и Екатерининскую гавань. В дальнейшем эту работу продолжили известные российские гидрографы. В 1800 г. Л.И.Голенищев-Кутузов составил первую русскую генеральную карту Лапландского (Мурманского) берега, в 1821–1824 гг. была проведена первая специальная гидрографическая экспедиция лейтенанта Ф.П.Литке, а в 1825 и 1832 гг. состоялись экспедиции лейтенанта М.Ф.Рейнеке. Составленная М.Ф.Рейнеке лоция Мурманского берега вплоть до начала Первой мировой войны являлась руководством для мореплавания, содержащим наиболее полное описание Екатерининской гавани.

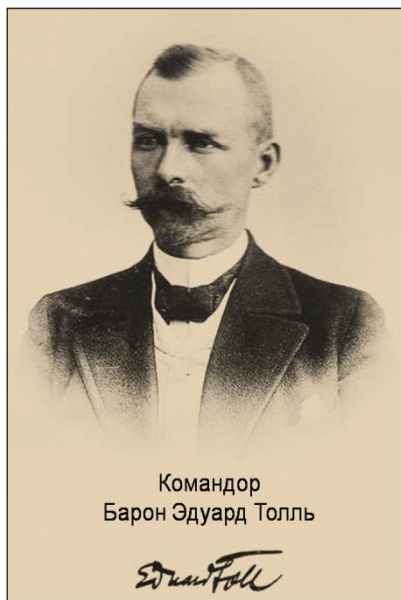
Екатерининская гавань не только изучалась выдающимися гидрографами Российского флота, отсюда начинались походы многих полярных исследователей.

В 1765-1767 гг. по инициативе М.В.Ломоносова состоялась широко задуманная и тщательно подготовленная высокоширотная экспедиция, направленная на поиски Северо-Восточного прохода из Северного Ледовитого

океана через Берингов пролив на Камчатку. В марте-мае 1765 года в Екатерининской гавани начиналась подготовка к походу отряда кораблей под командованием В.Я. Чичагова («Чичагов», «Панов» и «Бабаев»).

В 1897 г. здесь побывал адмирал С.О.Макаров, направлявшийся для изучения условий для будущего ледокольного плавания к Енисею.

21 июля 1900 года из Екатерининской гавани вышла шхуна «Заря» первой Русской полярной экспедиции Академии наук под руководством Э.В.Толля. В ней приняли участие будущие известные морские офицеры-гидрографы Н.Н.Коломийцев, Ф.А.Матисен, А.В.Колчак.



27 июня 1912 года отсюда вышло судно экспедиции В.А.Русанова «Геркулес», а 28 августа шхуна «Святая Анна» под командованием Г.Л.Брусилова.



В 1914 году, для поисков пропавших экспедиций Г.Я.Седова, Л.Г.Брусилова и В.А.Русанова здесь была сформирована спасательная экспедиция под командованием капитана 1 ранга И.И.Ислямова. Примечательно, что в этой экспедиции поручиком Я.И.Нагурским впервые были осуществлены полёты в Арктике на аэроплане.

Основание города Александровска-на-Мурмане

Наполеоновские и Крымская войны показали, что далёкий Мурман постепенно стал входить в сферу активного влияния проблем мировой политики.

В 1854 году английский корвет «Миранда» совершил нападение на единственное крупное поселение на Мурмане – древнюю Колу. В результате обстрела и начавшегося пожара деревянный город был почти полностью уничтожен. После этой катастрофы Кола потеряла статус уездного центра и стала «заштатным» городом. Обмеление устья Кольского залива и отсутствие оборонительных сооружений не позволяли в дальнейшем использовать Колу в качестве порта и форпоста защиты Мурмана.

Эта проблема обострилась в 70-80-е гг. XIX века в связи с началом колонизации Мурманского берега как со стороны российского государства, проводившего целенаправленную политику, так и соседних народов, стихийно заселявших районы, перспективные для морского промысла.

Новый этап освоения Мурмана совпал с периодом возрождения Российского флота после Крымской войны, строительством паровых броненосных кораблей, предназначенных для действий на океанских театрах. Решение проблемы охраны северных территориальных вод России от нападений и браконьерского промысла оказалась напрямую связана с задачей организации базирования океанских эскадр российского флота со свободным выходом в Мировой океан.

Для ознакомления с местностью в 1870 году из Кронштадта вышла эскадра под командованием вице-адмирала К.Н.Посьета, в состав которой входили корвет «Варяг», клипер «Жемчуг» и шхуна «Секстан». Вместе с Посьетом на Мурман ехал покровитель российского флота, сын Александра II, великий князь Алексей Александрович, которого сопровождали лучшие специалисты и знатоки мурманских вод: профессор Н. Я. Данилевский, академик А. Ф. Миддендорф, натуралист Ф. Ф. Яржинский; из Архангельска прибыли к нему губернатор Н. А. Качалов, промышленник, пылкий сторонник развития Севера М. К. Сидоров, поморские купцы и мореходы.

20 июля 1870 года великий князь и его окружение осматривали Екатерининскую гавань. Сошлись на мнении о необходимости создания на Мурмане – в Екатерининской гавани или на острове Кильдин – портового города. Окончательно вопрос должны были решить в Петербурге после всестороннего обсуждения в Морском ведомстве. Изменение международной ситуации на время отодвинуло решение этой задачи, но положительным результатом поездки стало ассигнование средств на организацию постоянного пароходного сообщения между Архангельском и поселениями Мурманского берега.

К обсуждению вопроса о сооружении нового военного порта для русского флота вернулись в 90-е годы XIX века. Руководители Морского ведомства предлагали создать военно-морскую базу на Балтике, в Либаве (Лиепая). Александр III не разделял их мнения. Подыскивать нужную гавань для «главной морской базы» русского военного флота в 1894 году на Мурман отправился выдающийся государственный деятель, министр финансов Сергей Юльевич Витте. В поездке на Мурман Витте сопровождали специалисты морского дела И. И. Кази, А. Г. Конкевич, железнодорожный деятель С. И. Мамонов, журналист Е. Л. Кочетов, архангельские чиновники и моряки.

Из всех осмотренных бухт Мурманского побережья наилучшей оказалась Екатерининская гавань. «Такой грандиозной гавани, – писал министр, – я никогда в своей жизни не видел; она производит еще более грандиозное впечатление, нежели Владивостокский порт и Владивостокская гавань. Мы эту гавань подробно осматривали, стояли там несколько суток»; она замечательна «как по своему объему, полноводью, так и по своей защищенности».

По возвращению в Петербург Витте подал Александру III обстоятельный отчет о поездке и свои соображения о сооружении военного порта. Он предлагал: 1) военно-морскую базу для русского флота устроить в Екатерининской гавани; 2) провести к ней от Петербурга двухколейную железную дорогу; 3) построить на Мурмане мощную электростанцию, чтобы иметь там сильное освещение. К своему докладу Витте приложил особую записку «Либава или Мурман?», в которой аргументировано обосновал преимущества Екатерининской гавани перед балтийским портом в случае возникновения войны с Германией.

Комиссия отвергла проект Витте. Но Николай II, не раз заявлявший о приверженности курсу своего родителя, не решился проигнорировать пожелание Александра III об устройстве порта на Севере. Он согласился на предложение о создании на Мурмане не военного, а «коммерческого порта». Компетентные люди понимали, что без проведения железной дороги сколько-нибудь значимой торговли при Екатерининской гавани не возникнет. Но и в таком варианте оборудованный порт «принесет пользу мореплаванию и мурманским промыслам». С учреждением пароходного сообщения ежегодно весной до 2000 промышленников собирались в Екатерининской гавани и разъезжались по своим становищам на рейсовом пароходе. Витте выдвинул предложение о переводе уездных учреждений из Колы в Екатерининское поселение, поближе к району промысловой деятельности и торговли.

В апреле 1896 года Государственный Совет ассигновал на сооружение порта на Мурмане 400 тысяч рублей, причем 135 тысяч выделялись сразу для начала работ. Ведение дел поручили строительному отделению Архангельской казенной палаты, а руководство стройкой – архангельскому губернатору Александру Платоновичу Энгельгардту. Уже весной 1896 года начались работы по строительству пристани и городских построек.

7 июня 1899 года Николай II утвердил следующее мнение Государственного Совета: «Городскому поселению и порту при Екатерининской гавани присвоить название «Александровск», а Кольский уезд в нынешних его границах переименовать в Александровский». В новом административном центре края были построены здания полицейского управления, камера мирового судьи, арестный дом. Шесть домов, построенных казной, предназначались для частных поселенцев. Сооружены были также общественные бани, аптека при больнице и флигель для медицинского персонала, здание для машин электрического освещения, водопровод, дамба, гостиница.



Получив донесение о 80-процентной готовности строений, правительство дало указание об официальном открытии города и порта на Кольском заливе, названного в честь императора Александра III Александровском-на-Мурмане. 24 июня 1899 года состоялась торжественная церемония открытия города. Ещё в феврале 1898 года вышло высочайшее повеление о перенесении уездного управления из Колы в Екатерининскую гавань. Однако город, ввиду отсутствия сухопутного транспортного сообщения, не имел перспектив дальнейшего развития в качестве нового административного центра Кольского края.

Строительство военно-морской базы в Екатерининской гавани

Опыт Русско-японской войны заставил Адмиралтейство вновь приступить к изучению возможности создания военно-морской базы в Заполярье. В июне-сентябре 1907 года по инициативе и при личном участии адмирала Ф.В. Дубасова крейсер «Алмаз» совершил поход на Мурман с целью определения возможности базирования там российских военно-морских сил и «использования сообщения между Атлантическим и Тихим океанами вдоль берегов Сибири». Корабль исследовал Екатерининскую гавань, бухты полуострова Рыбачий, заходил в Печенгу и Архангельск. Экспедиция подготовила необходимые подробные материалы для начала строительства северного порта. Однако представленные документы и сведения были положены в «долгий ящик», и вопрос о важном военном стратегическом объекте в Заполярье Морским министерством решен не был. Планы освоения Севера рассматривались правительством как отдаленная перспектива, реализация которой отодвигалась более насущными задачами. Не случайно наибольшую сдержанность при обсуждении проектов организации на Мурмане военного порта проявляли представители военного и морского министерств, которые рассматривали данные вопросы исключительно в контексте местной обороны. А с этой точки зрения всякие усилия были напрасны, поскольку охранять в неосвоенном крае было нечего.

Первая мировая война кардинально изменила жизнь северного края. Начались срочные работы по строительству порта в незамерзающем Кольском заливе и железной дороги, являвшейся естественным продолжением стратегического пути, связавшей Россию с её союзниками. Строительство и работа Мурманского порта в условиях объявления Северного Ледовитого океана зоной боевых действий предопределило создание достаточно крупных военно-морских сил. К началу войны на всём Северном морском театре силы морского ведомства были представлены лишь посыльным судном «Бакан», в мирное время осуществлявшим охрану морских промыслов и несколькими гидрографическими судами.

Организацию обороны Александровска-на-Мурмане в первые дни войны возглавил начальник экспедиции по поиску экспедиций Седова и Брусилова капитан 1 ранга И.И.Ислямов. 17 января 1915 года в Александровск прибыли кабельный пароход «Колония» и вспомогательное судно «Эскимо». За три недели в Англию был проложен подводный телеграфный кабель. Выход его охраняла двухорудийная береговая батарея. В августе 1915 г. на подходах к горлу Белого моря и в самом горле были развернуты сигнально-наблюдательные посты и линии связи.

С зимы 1914-1915 года в Кольский залив стали заходить суда с военными грузами, не прошедшими в Архангельск из-за ледостава на Белом море. Для их охраны 8 февраля 1916 года создаётся отряд обороны Кольского залива. Весной 1915 года началось строительство порта в районе Семёновских островов и железной дороги, связавшей его с Петроградом. Рядом с портом появились рабочие посёлки. 21 сентября 1916 года здесь состоялась закладка Свято-Никольского храма. Этот день стал датой рождения нового города – Романова-на-Мурмане (после Февральской революции переименованного в Мурманск).

В начале 1916 года принимается решение о начале формирования оперативного объединения российского флота на Северном морском театре – флотилии Северного Ледовитого океана. Его боевое ядро составили мобилизованные и вооружённые суда и корабли, пришедшие с Тихого океана. В конце 1915 года в Александровск пришёл минный заградитель «Уссури», в ноябре следующего года – легендарный крейсер «Варяг», вскоре состав флотилии пополнили линкор «Чесма» и крейсер «Аскольд».

Задача организации морской обороны была подчинена союзным транспортным операциям. По настоянию английского морского командования, оперативная база флотилии была перемещена из Екатерининской гавани в Мурманский порт, что позволило оптимизировать систему управления и обеспечения военно-морских сил в Кольском заливе.

Против такого подхода выступил начальник Кольского района капитан 1 ранга Н.В.Кротков, считавший, что необходимым создать из Александровска, «имеющего значение северного Гибралтара», мощную морскую крепость. Однако, признавая справедливость его доводов, руководство морским ведомством все же настояло на реализации плана, ориентированного на существующие условия и не учитывающего перспективы военно-морского строительства на Севере.

Не став главной базой в Кольском заливе Александровск продолжал играть важную роль в структуре обороны Мурманского порта. Здесь размещалась отдельная Александровская флотская рота, несшая службу на артиллерийских батареях, расположенных на островах Торосе, Брандвахте, мысе Летинском, отсюда выходили суда, несшие дозорную службу при входе в Кольский залив.

Здесь же, в Екатерининской гавани, в годы войны появилось соединение, положившее начало подводным силам Севера. Для обороны портов с Дальнего Востока сюда доставили подводную лодку «Дельфин», а с Балтики перевезли две малых субмарины «№1» и «№2». Уже в первом проекте структуры флотилии Северного Ледовитого океана, разработанном к февралю 1916 г. чётко указывалось место подводных лодок в отряде судов обороны Кольского залива. 26 августа 1916 г. приказом морского министра по Управлению Беломорским и Мурманским районами «на время военных действий» был объявлен табель комплектации Дивизиона подводных лодок.

26 июля 1916 года в Александровск-на-Мурмане из Владивостока прибыли миноносцы «Властный» и «Грозовой» в сопровождении плавучей базы расформированного Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии – транспорт-мастерская «Ксения». Призванная восполнить отсутствие ремонтной базы в Кольском заливе, «Ксения» фактически вновь стала плавбазой подводных лодок. Их бесконечный ремонт загружал работой плавучую мастерскую, в которой очень нуждались тральщики и посыльные суда флотилии.

Полярный – колыбель Северного флота

Полярный в послевоенный период (1920-1933 гг.)

Мирное время показало, насколько существование города в Екатерининской гавани зависит от наличия военно-морских сил.

После окончания Гражданской войны на Севере оставшиеся силы флотилии Северного Ледовитого океана были объединены с подразделениями РККФ, образовав Беломорскую флотилию. 24 апреля 1920 года флотилия была преобразована в Морские силы Северного моря, а 31 декабря 1922 года – расформирована.

Отсутствие железной дороги делало невыгодным эксплуатацию портовых сооружений, происходит резкое сокращение населения города. Вскоре Александровск потерял и административное значение. Так как фактическим центром управления краем являлся Мурманск, 13 апреля 1920 года было утверждено решение о переименовании Александровского уезда и перемещении уездного центра в Мурманск.

После этого Александровск недолго сохранял статус города. 15 марта 1926 года он был преобразован в сельское поселение. Спустя пять лет – 11 марта 1931 года Александровск, носивший имя российского императора, был переименован, став Полярным. Екатерининская гавань оказалась невостребованной.

Возрождение Полярного было связано с восстановлением военно-морских сил на Русском Севере.

Лишившись морской охраны, северные воды нашей страны снова привлекли внимание многих государств. Многократно возрос уровень браконьерского промысла в советских территориальных водах. В Справке Главного управления пограничной охраны и войск ОГПУ, составленной в августе 1930 года говорилось: «Наши северные воды до последнего времени являлись районом чрезвычайно активной хищнической деятельности со стороны рыбопромысловых и зверобойных судов ряда иностранных государств. Наиболее частыми «гостями» наших северных вод и вместе с тем наиболее активными хищниками были суда, плававшие под флагами английской и норвежской национальностей. Два обстоятельства способствовали процветанию хищничества: недостаточность до недавнего времени судов морпогранохраны на севере и чрезвычайно слабые меры воздействия, применяемые по отношению к задерживаемым с поличным хищникам. При этом в ряде случаев военные суда маскируются, подходят непосредственно к берегу, контролируют работу наших радиостанций, не только сами не подчиняются установленному в наших водах погранрежиму, но и спешат выручить «от неприятностей» настигнутых нашей морпогранохраной хищников...»

Только за один из майских дней 1935 года пограничное судно «Нептун» задержало 104 иностранных браконьерских судна. На экипажи каждого из них пограничники составили акт о преднамеренном нарушении границы. А всего в течение мая этого года моряки «Нептуна» задержали в советских территориальных водах 520 иностранных судов. Кроме англичан, было зафиксировано наличие и немецких рыболовных судов, ведших не только браконьерский лов, но и разведывательную деятельность в наших территориальных водах.

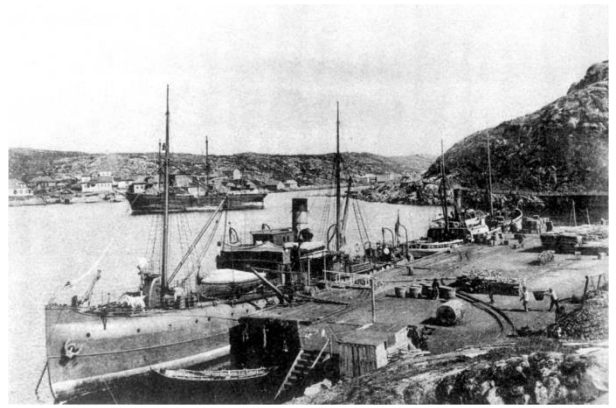
Сложность противодействия обуславливалась малочисленностью морских сил погранохраны и отсутствием современных кораблей.

Создание Северной военной флотилии

26 ноября 1926 года Советом Труда и Оборона СССР была утверждена первая советская программа военного кораблестроения. Возобновление постройки кораблей стало началом возрождения отечественного флота. Начало 30-х гг. ознаменовалось возрождением морских сил на стратегически важных, но отдаленных от центра театрах. В 1932 г. были восстановлены Морские силы Дальнего Востока (в 1935 г. преобразованные в Тихоокеанский флот), а в следующем, 1933 году, начинается строительство флота на Севере.

Политическая обстановка начала 30-х годов не давала возможности оценить будущее большое значение Северного морского театра. Кроме того, неосвоенность края, слабость инфраструктуры, малочисленность населения не позволяли в короткие сроки создать здесь большой флот с развитой системой базирования. Это отразилось на ограниченных масштабах военно-морского строительства на Севере накануне Великой Отечественной войны.

2 июля 1933 года группа командиров управления ВМС РККА во главе с начальником ВМС РККА В. М. Орловым на гидрографическом судне «Мороз» произвела осмотр Кольского залива с целью выбора мест для строительства баз и оборонительных сооружений флотилии. 22 июля партийно-правительственная комиссия в составе И. В. Сталина, К. Е. Ворошилова, С. М. Кирова прибыла по железной дороге в Мурманск и на буксирном пароходе «Буревестник» осмотрела побережье от Мурманска до мыса Сеть-Наволоок, посетив Росту, Ваенгу и Екатерининскую гавань. Знаменательно, что единственная поездка И.В.Сталина на Кольский полуостров была связана с организацией базирования Военно-Морского Флота.



Комиссия утвердила план строительства баз формируемой Северной военной флотилии. В Екатерининской гавани предполагалось разместить бригаду подводных лодок. Однако, учитывая большой объем работ, требовавшийся для строительства главной базы в Ваенге, её временно разместили в Екатерининской гавани. Но и пришедшему в запусение Полярному требовалось время для подготовки к приёму кораблей формируемой флотилии. На этот период корабли временно базировались у причалов Мурманского порта. Штаб и управления флотилии разместились на прибывшем 1 августа с Балтики учебном судне «Комсомолец».

С мая по сентябрь по вновь построенному Беломорско-Балтийскому каналу на Север с Балтийского моря двумя экспедициями перешли первые корабли и подводные лодки.

1 июня 1933 года начальник Штаба РККА издал циркуляр о формировании Северной военной флотилии в составе: командования и штаба, политического отдела, Мурманского военного порта, командования и штаба дивизиона подводных лодок, подводных лодок «Декабрист» и «Народоволец», эскадренных миноносцев «Урицкий» и «Рыков», сторожевых кораблей «Ураган» и «Смерч», Управления Мурманского сектора и отдельного артдивизиона береговой обороны. Эта дата стала официальным днём рождения Северного флота.

7 июня 1934 года Совет Труда и Обороны СССР принял постановление «О развитии военно-морских баз и аэродромов морских сил Севера». Основной операционной базой СВФ утверждался посёлок Полярный, тыловой базой – губа Ваенга, судоремонтной – город Мурманск. Наркомвоенмору предписывалось разработать план строительства, исходя из объема и стоимости работ с учетом сроков завершения строительства к 1.01.1939 г. Постановление определило задачи соответствующих наркоматов по обеспечению строительства и базирования флота.

6 августа 1935 года для решения вопросов строительства военно-морских баз и укреплений, снабжения кораблей и частей СВФ по поручению ЦК ВКП(б) Полярный посетили секретарь ЦК ВКП(б) секретарь Ленинградского обкома и горкома партии А.А. Жданов и член Политбюро ЦК ВКП(б) нарком пищевой промышленности А.И. Микоян.

Наконец, 6 ноября корабли отдельного дивизиона эскадренных миноносцев и отдельного дивизиона подводных лодок флотилии под артиллерийский салют из 21 залпа эсминца «Карл Либкнехт» перешли из Мурманска в новую базу – Полярный. Сюда же перемещены штаб, политотдел, другие учреждения и организации флотилии.

Фактически в Екатерининской гавани был заново построен город, отвечавший современным на то время требованиям размещения и обеспечения военно-морских формирований. Из-за ограниченности средств значительный объем работ был выполнен личным составом флотилии. К началу войны главная база флота,

где базировался почти весь её корабельный состав, ещё находилась в стадии строительства, до четверти работ по её оборудованию оставались невыполненными. Строительство баз в Ваенге (Североморск) и Иоканьге еще только начиналось. Авиация флота имела всего два аэродрома: сухопутный (Ваенга) и морской (губа Грязная). Тыловые учреждения и подразделения флота размещались в Мурманске, что создавало организационные неудобства.

В предшествующее время были потеряны не только корабельный состав, отсутствовали структуры обеспечения, судоремонтная база, ресурсы не только специалистов, но и достаточной для нормальной работы численности населения. В отличие от других театров, на Севере к тому времени отсутствовали сухие доки и хорошо оборудованные мастерские, что сдерживало рост сил Северного флота. Небольшие мастерские в Мурманске, Полярном и Архангельске не могли обеспечить достаточный уровень судоремонта. Завод №402 в Молотовске только начинал строиться (как и сам город), в Мурманске возводились судоремонтные заводы НКПС и НКРП, но к началу войны и их мощность достигала лишь 25% от проектной. Для ремонта кораблей и судов Северного флота в Полярный с Балтийского моря в 1935 году была переведена плавмастерская «Красный горн».

Освоение Северного морского театра

Первоочередной задачей моряков-североморцев являлось изучение нового морского театра, освоение навыков боевой подготовки в суровых условиях Заполярья.

Наиболее эффективным средством боевой подготовки командующий флотилией К.И.Душенев считал дальние походы. Под его руководством и при непосредственном участии подводные лодки дивизиона в августе–сентябре 1936 года ходили на Новую Землю, к острову Медвежьему, Шпицбергенской банке и норвежскому побережью от мыса Нордкап до Лофотенских островов. За время походов подводная лодка «Д-1», прошла 3094 мили, «Д-2» в надводном положении - 5803 мили, а в подводном – 501, «Д-3» – в общей сложности 3673,7 мили.



В феврале 1938 года для спасения полярников станции «Северный полюс» была создана экспедиция, которая должна была снять папанинцев со льдины. В состав экспедиции (руководитель начальник ГУСМП академик О.Ю.Шмидт) входили ледокол «Ермак», гидрографические суда «Таймыр» и «Мурман», а также полярная авиация. Для связи кораблей с базой, ледоколом «Ермак» и Москвой выделялись лодки «Д-3», «Щ-403», и экспедиционное судно «Мурманец», на которое был командирован старшина группы радистов с эсминца «Карл Либкнехт» Ф.А.Пышинский.

Все корабли испытали жестокий зимний шторм в Арктике, но особенно в тяжелых условиях оказалась «Д-3», которая должна была, в случае если корабли экспедиции не смогут пробиться к станции, прийти к ней подо льдом. Лодке не раз приходилось пересекать полосы мелкобитого льда, сталкиваться и с более крупными льдинами. 13.02 при проходе одной из таких перемычек шириной около 5 каб. по предложению командира В.Н.Котельникова и с разрешения находившегося на борту командира дивизиона капитана 1 ранга К.Н.Грибоедова она форсировала ее под водой. Так «Д-3», первая в истории подводного плавания, совершила переход под арктическим льдом.

С 21 сентября по 4 ноября 1938 года подводная лодка «Д-1» (старший лейтенант М. П. Августинovich) совершила 44-суточное автономное плавание, в ходе которого совершила 24-часовой переход в подводном положении без регенерации воздуха. Всего за год «Д-1» провела в море 120 суток, пройдя более 10 000 миль, из них 1200 под водой. Это было рекордное достижение подводного плавания для того времени.

С 15 апреля по 5 мая того же года подводные лодки СФ «Д-2», «Щ-402», «Щ-403» и «Щ-404» под общим командованием командира 2-го дивизиона капитана 3 ранга И.А.Колышкина обеспечивали радиосвязью беспосадочный перелет из Москвы через Северный полюс в США летчика В.К.Коккинаки.

11 мая 1937 года Северная военная флотилия была реорганизована в Северный флот.

Восстановление военно-морской базы дало новую жизнь флотской столице. 19 сентября 1939 года село Полярное было преобразовано в город областного подчинения.

Первым боевым испытанием для североморцев стало участие в Советско-Финляндской войне. Силами флота в тяжёлых погодных условиях осуществлялась высадка десанта в Петсамо (Печенгу), проводились минные операции, подводные лодки и надводные корабли флота осуществляли дозор в море, обеспечивалась перевозка войск, эвакуация раненых и обмороженных.



Репрессии конца тридцатых годов не обошли стороной Северный флот. Происходила частая смена командного состава. В 1938 году был необоснованно репрессирован командующий К.И.Душенов, флот потерял многих опытных командиров и специалистов. Это не могло не сказаться на уровне боеспособности. Заслуга восстановления боевых качеств Северного флота накануне Великой Отечественной войны по праву принадлежит новому командующему флотом, впоследствии показавшему себя выдающимся военачальником – контр-адмиралу А.Г. Головки.



Роль Полярного в Обороне Заполярья в годы Великой Отечественной войны

Великая Отечественная война явилась суровым испытанием для Северного флота. Впервые в истории Северного театра военные действия распространились на значительные районы Арктики. Считавшиеся ранее недостижимыми для врага наши полярные морские коммуникации в юго-западной части Баренцева и в Карском море оказались под его ударами. Действия немецких подводных лодок, рейды надводных кораблей и полеты авиации охватили всю западную часть Северного морского пути до пролива Вилькицкого. Отдельные действия предпринимались противником против полярных портов и станций. В этих условиях характер боевой деятельности Северного флота определялся спецификой выполняемых боевых задач, которые изменялись в зависимости от оперативной обстановки на театре, хода и результатов боевых действий.

17 июня 1941 года в Полярном была объявлена боевая тревога. В этот день фашистская авиация начала осуществлять первые разведывательные полеты над территорией главной базы. 19 июня 1941 года Военный Совет Северного флота ввел повышенную боевую оперативную готовность. На подходах к базам и портам

были развернуты корабельные дозоры и выставлены оборонительные минные заграждения. Велась систематическая воздушная разведка. Подводные лодки были рассредоточены по ближайшим бухтам.



В состав Северного флота к началу войны входили: бригада подводных лодок, 1-й отдельный дивизион эсминцев, Охрана водного района главной базы флота, которая включала 1-й и 2-й дивизионы сторожевых кораблей, дивизион траления и заграждения, 1-й дивизион сторожевых катеров, корабли и катера охраны рейдов в пунктах базирования сил; корабли и катера Беломорской военно-морской базы.

В Мурманский укрепленный район входили три отдельных артиллерийских дивизиона береговой обороны Северного флота, дислоцировавшиеся на м. Сеть-Наволоки, на о-ве Кильдин и в районе главной базы флота (г.Полярный), и три отдельные артиллерийские батареи на п-вах Средний и Рыбачий.

Противовоздушная оборона флота включала пять отдельных зенитных артиллерийских дивизионов ПВО, один зенитный артиллерийский дивизион, две отдельные роты ВНОС и одну радиороту ВНОС.

Кроме того, батареи береговой обороны и ПВО были развернуты в операционной зоне Беломорской военно-морской базы.

Военно-воздушные силы флота состояли из 72-го смешанного авиационного полка, 118-го морского ближнеразведывательного авиационного полка и 49-й отдельной морской разведывательной авиаэскадрильи.



Корабли базировались на главную базу флота Полярный, которая к началу войны находилась в стадии строительства, до четверти работ по ее оборудованию оставались невыполненными. Строительство баз в Ваенге и Иоканье еще только начиналось. На Белом море корабли базировались на Архангельск и строящуюся базу в Молотовске. Авиация флота имела всего два аэродрома: сухопутный (Ваенга) и морской (губа Грязная). Тыловые учреждения и подразделения флота размещались в Мурманске, что создавало организационные неудобства.

Северный флот в начале войны был оперативно подчинен Ленинградскому военному округу, с 24.06 1941 г. — Северному фронту, а с 10 июля — Северо-Западному направлению и непосредственно взаимодействовал с 14-й армией. Ее войска были развернуты на мурманском, кандалакшском и лоухском направлениях. В своем составе 14-я армия имела четыре стрелковые и одну танковую дивизии, смешанную авиадивизию, 23-й укрепленный район, дислоцировавшийся на п-овах Средний и Рыбачий. Мурманское направление прикрывали 14-я стрелковая дивизия, дислоцировавшаяся на п-овах Средний и Рыбачий, на побережье Кольского полуострова и вдоль государственной границы, и 52-я стрелковая дивизия, размещенная вдоль железной дороги от Мурманска до Мончегорска.



Группировка ВМС Германии на Севере в начальный период войны была немногочисленна. Она состояла из трех норвежских миноносцев, двух соединений кораблей и катеров охраны водного района и финского отряда кораблей в Петсамо (Печенга). Вскоре после начала войны германское командование стало срочно усиливать свои ВМС на Севере. И июля 1941 года на Север прибыла 6-я флотилия эскадренных миноносцев в составе пяти единиц, потом две подводные лодки и учебный артиллерийский корабль «Бремзе», использовавшийся как минный заградитель. В дальнейшем эти силы постоянно наращивались. Изрезанность береговой черты Норвегии и наличие незамерзающих портов создавали для противника благоприятные условия базирования и защиты прибрежных коммуникаций.

В конце 1941 года в связи с началом союзных конвойных операций гитлеровцы были вынуждены изменить свою прежнюю оценку значения Северного морского театра и начали усиливать свой флот и авиацию для действий на морских коммуникациях. В декабре 1941 года в Киркенес прибыла 8-я флотилия эскадренных миноносцев (5 кораблей), а в январе-феврале 1942 года в порты Северной Норвегии были перебазированы линкор «Тирпиц», 3 тяжелых и легкий крейсер и несколько эсминцев, некоторое количество сторожевых кораблей, тральщиков и катеров разных подклассов. Значительно возросла численность подводных лодок в водах Северной Норвегии. Если в ноябре 1941 года их было 6, то в январе 1942 года стало 9, в марте - 16, в ноябре 21. В 1943 году немецко-фашистское командование перебазировало в Альтен-фьорд линкор «Шарнгорст» и несколько эскадренных миноносцев. Количество вражеских подводных лодок, действовавших на северных морских коммуникациях, достигло в сентябре 1943 года своего максимума 36-39.

Сухопутные войска фашистской Германии на Севере были объединены в армию «Норвегия» (с 15.01 1942 — «Лапландия», с 20.06 1942 — 20-я горная армия). В ее состав входили горнострелковый корпус «Норвегия» (с 1942—19-й горнострелковый корпус), действовавший на Мурманском направлении, 36-й армейский корпус, наступавший на Кандавакшу, и финский 3-й армейский корпус, перед которым была поставлена задача захватить Лоухи.

Место Полярного в боях на Мурманском направлении

Полярный, являясь единственным крупным населённым пунктом на левом берегу, оказался последним рубежом на пути к Кольскому заливу. В окрестностях города было сооружено два оборонительных рубежа: тыловой — протяженностью 25 км., глубиной 8-9 км. (он проходил по линии губа Сайда — губа Белокаменная и имел 235 дотов и дзотов), а также непосредственной обороны главной базы — протяженностью 10 км., глубиной 3-4 км. (от района Оленья Губа до Питькова) и имел 48 дотов и дзотов. Эти рубежи занимали 82-я отдельная бригада морской пехоты, 125-й и 126-й морские полки, три артиллерийские батареи и другие подразделения.

29 июня противник перешёл границу на Мурманском направлении и в результате напряжённых боёв продвинулся на 30 километров. К середине июля сложилась критическая ситуация, резервы 14-й армии были исчерпаны, до Кольского залива оставалось не более 60 километров. В эти тревожные дни Директивой Главнокомандующего Северо-Западного направления была поставлена задача: помочь 14-й армии изгнать фашистов из пределов страны, «при любом положении на сухопутном фронте Северному флоту оставаться в Полярном, защищая этот пункт до последней крайности». В качестве десанта был использован последний резерв армии - 325-й полк 14-й дивизии, стоявшей около Полярного.

В эти дни из личного состава кораблей Северного флота были сформированы отдельная бригада, несколько полков и батальонов морской пехоты общей численностью около 10 000 человек. В боях на сухопутном фронте они показали образцы воинской доблести, отваги и героизма. Остановить противника помогли артиллерийская поддержка кораблей флота и десанты, высаживающиеся во фланг наступающему противнику.

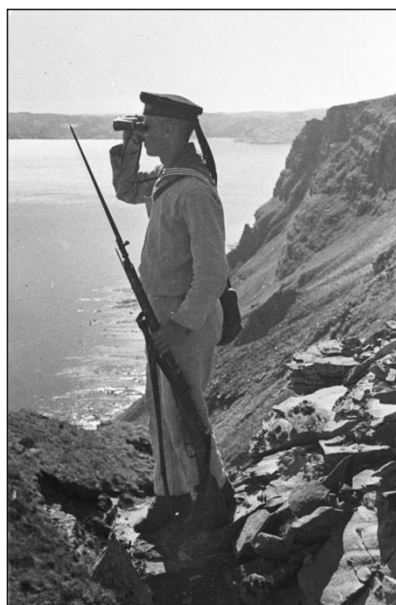
За весь период войны около 40 000 моряков-североморцев ушли на сухопутный фронт, защищая Заполярье на Мурманском и Кандалакшском направлениях, пополнив морские бригады, сражавшиеся в Сталинграде.

Из добровольцев, отобранных в бригаде подводного плавания, был сформирован особый 181 разведывательно-диверсионный отряд штаба Северного флота. До 1944 года он базировался в Полярном, где отважные разведчики готовились к многодневным рейдам по тылам врага. Все разведчики были многократно награждены, С.М.Агафонов, И.П.Барченко-Емельянов, А.П.Пшеничных стали Героями Советского Союза, а В.Н.Леонов, командир отряда, продолжив службу на Дальнем Востоке был вторично удостоен этого звания.

Деятельность штаба Северного флота

На протяжении всей войны штаб Северного флота оставался в Полярном. Отсюда велось оперативное управление разнородными силами на огромном Северном морском театре, отличавшемся суровыми физико-климатическими условиями.

Испытывая острый недостаток в силах и средствах, при весьма ограниченных возможностях базирования, слабом оборудовании в целом, оказавшегося недостаточно подготовленным к войне из-за особенностей Северного морского театра и трудностей экономического характера, Северный флот был вынужден параллельно решать несколько важных задач, основными из которых являлись борьба на морских коммуникациях и содействие приморскому флангу фронта. В отличие от других флотов, в течение всей войны Северный флот значительно увеличил свои силы, что повлекло за собой усложнение структуры управления.



Особенностью деятельности Северного флота, не предусмотренной в планах предвоенной подготовки, стало тесное взаимодействие с союзниками. 29 июля 1941 года в Полярном была развёрнута британская военноморская миссия. Во время разгрузки конвоя в Мурманском порту корабли эскорта союзников стояли у причалов Полярного. Специфика судоремонта на Севере заключалась в необходимости оказания технической помощи многочисленным иностранным кораблям и судам, приходящим с полярными конвоями из Великобритании и США. Распоряжением СНК СССР в июле 1942 г. обеспечение ремонта этих кораблей возложили на военные советы Северного флота и Беломорской флотилии, а в аппарате Технического отдела флота и отделения флотилии создали специальные штатные группы. Они руководили ремонтом, им

предоставили право регулировать загрузку судоремонтных заводов, доков и других судоподъемных средств и в случае надобности перераспределять наличные материалы.



Боевая деятельность бригады подводных лодок

Основной ударной силой на морских коммуникациях являлись подводные лодки бригады, дислоцировавшейся в Полярном. Во время Великой Отечественной войны бригадой командовали Н.И.Виноградов, а с февраля 1943 года – И.А.Колышкин. К началу Великой Отечественной войны численность подводных сил на Севере была наименьшей среди флотов. Бригада насчитывала 15 кораблей, сведённых в три дивизиона, которыми командовали М.И.Гаджиев («Д-3» «Красногвардеец», «К-1» и «К-2»), И.А. Колышкин («Щ-401», «Щ-402», «Щ-403», «Щ-404», «Щ-421» и «Щ-422»), Н.И. Морозов («М-171», «М-172», «М-173», «М-174», «М-175», «М-176»). Именно эти 15 подводных лодок показали в первое полугодие войны образцы мужества и героизма. Шесть лодок из них стали Гвардейскими, шесть – Краснознаменными. Дивизион «щук» стал единственным в подводных силах Военно-Морского флота, в котором шесть подводных лодок получили шесть наград: четыре ордена «Красного Знамени» и два Гвардейских флага. Командир этого дивизиона Иван Александрович Колышкин стал первым подводником, удостоенным звания Героя Советского Союза в Великой Отечественной войне (звание было присвоено ему в январе 1942 года).

Командующий Северным флотом адмирал А.Г. Головкин отмечал в своих воспоминаниях: «Перечитываю записки в дневнике за декабрь 1941 года. Почти в каждой из них говорится о подводниках. Среди многих имен все чаще встречаются одни и те же, с которыми связаны самые смелые и самые дерзкие атаки, самые крупные успехи в боевых действиях Северного флота непосредственно на морском театре. Бибеев, Котельников, Моисеев, Лунин, Гаджиев, Колышкин, Фисанович, Стариков, Шуйский, Видяев, Каутский, Столбов, Мелкадзе – это уже целая плеяда командиров-подводников, заслуженно ставших известными...»

К концу 1941 г. на бригаду прибыли новые корабли: «К-3», «К-21», «К-22», «К-23», «Л-20», «Л-22», «С-101», «С-102», В августе 1942 г. пришли «М-119», «М-121», «М-122», а в декабре того же года – «М-104», «М-105», «М-106», «М-107» и «М-108». В январе–марте 1943 года, совершив беспрецедентный для того времени переход с Тихого океана через Атлантику, в Полярный вошла «азиатская эскадра», как ласково прозвали северяне прибывшие из Владивостока подводные лодки «С-51», «С-54», «С-55», «С-56» и «Л-15». В июне 1943 г. в состав бригады поступили «С-14», «С-15», «С-103», «С-104», «М-200», «М-201», через год – «С-16», «С-17», «С-19» и, наконец, в августе 1944 Северному флоту были переданы английские подлодки «В-1», «В-2», «В-3» и «В-4».

Однако и потери бригады были значительны. Главной из них были люди, накопившие опыт первых трудных месяцев войны. В боевых походах на Северном флоте погибли 23 подводные лодки. Из 15 подводных лодок, входивших в состав бригады к началу Великой Отечественной войны, в Полярном победу встретили только две: Краснознаменная «Щ-404» и гвардейская «М-171». Подводники-североморцы, действуя в сложных условиях Заполярья, проявляли самоотверженность, решительность, отвагу и внесли существенный вклад в развитие военно-морского искусства, первыми применив многие тактические приемы использования подводных лодок. Вот неполный их перечень: первая в истории подводных сил дерзкая атака североморских подводников транспорта противника с проникновением во вражеский фиорд. 14 июля 1941 г. подводная лодка «Щ-402» (командир – Н.Г. Столбов) на рейде Хоннингсвог открыла боевой счет советских подводников в Великой Отечественной войне.

- первое применение залповых методов стрельбы. В сентябре 1941 г. подводная лодка «Д-3» (командир – Ф.В. Константинов, старший на борту – комдив И.А.Колышкин) осуществила первый двух- и трёхторпедный успешный залп с временным интервалом. В декабрьском походе подводная лодка «Д-3» (командир – М.А. Бибеев, старший на борту – комдив И.А.Колышкин) произвела три успешных атаки трёх- и четырёхторпедным залпами.

- применение артиллерии против транспортов и боевых кораблей. Первой на Севере использовала артиллерию против транспортов в сентябре 1941 года подводная лодка «К-2» (командир – В.П. Уткин, старший на борту – комдив М.И. Гаджиев). Победный холостой выстрел в Екатерининской гавани из орудия этой лодки при возвращении из боевого похода положил начало известной традиции, принятой затем на всех флотах, – отмечать потопление кораблей противника салютом. В декабре 1941 г. успешно применила артиллерию против боевых кораблей подводная лодка «К-3» (командир К.И. Малофеев, старший на борту – комдив М.И. Гаджиев), уничтожив сторожевой корабль и катер противника.
- первые атаки противника по данным, полученным от другой подводной лодки. В январе 1942 г. подводные лодки «К-22» и «М-171» наводились на конвой противника по данным от подводной лодки «Щ-422». Управляющему штабу удалось вывести на курс конвоя подводную лодку «М-171» (командир – В.Г. Стариков), в результате атаки был потоплен транспорт.
- первые гидроакустические атаки. В мае 1942 г. атаку по акустическому пеленгу осуществила подводная лодка «М-172» (командир – И.И. Фисанович), в апреле 1943 г. первую успешную глубоководную стрельбу по акустическому пеленгу произвела подводная лодка «М-171» (командир – Г.Д. Коваленко, старший на борту – комдив Н.И. Морозов).
- освоение стрельбы так называемым «дуплетом», когда одним залпом поражаются сразу две или более цели. Подводная лодка «Щ-403» (командир – С.И. Коваленко) 22 декабря 1941 г. впервые одним залпом с временным интервалом потопила транспорт и сторожевой корабль. Подводная лодка «С-55» (командир – Л.М. Сушкин) 29 марта, 29 апреля и 12 октября 1943 г. одним залпом успешно атаковала две цели, а подводная лодка «С-104» (командир – В.А. Тураев) 20 июня 1944 г. одним залпом уничтожила транспорт, тральщик и сторожевой корабль противника.
- первый боевой опыт использования подводных лодок в тактических группах при обеспечении звукоподводной связью. В феврале 1943 г. подводные лодки «К-3» (командир – К.И. Малофеев, старший на борту – комбриг Н.И. Виноградов) и «К-22» (командир – В.Ф. Кульбакин, старший на борту – комдив В.Н. Котельников) действовали группой. В этом походе были уничтожены два транспорта, но, к сожалению, «К-22» в базу не возвратилась.
- разработка и применение метода «нависающей завесы» при действиях подводных лодок против конвоев во взаимодействии с авиацией и другими разнородными силами флота. Первая подобная операция проводилась в марте 1943 г. В ней приняли участие подводные лодки «М-122» (командир – П.В. Шипин), «С-101» (командир – П.И. Егоров), «С-55» (командир – Л.М. Сушкин) и «К-3» (командир – К.И. Малофеев). В 1944 г. этот метод стал основным. Было проведено восемь операций разнородных сил, в ходе которых было отработано оперативное взаимодействие подводных лодок с авиацией и надводными кораблями (торпедными катерами). В некоторых случаях было достигнуто тактическое взаимодействие между ними. Около тысячи матросов, старшин и офицеров бригады были награждены орденами и медалями. Семь североморцев – М.И. Гаджиев, И.А. Колышкин, И.Ф. Кучеренко, Н.А. Лунин, В.Г. Стариков, И.И. Фисанович, Г.И.Щедрин – стали Героями Советского Союза (И.А.Колышкин, Н.А. Лунин, В.Г. Стариков, И.И. Фисанович получили это звание первыми из советских подводников в Великой Отечественной войне).

12 подводных лодок Северного флота награждены были орденом «Красного Знамени»: «Д-3», «М-172», «Щ-402», «Щ-421», «К-21», «Щ-403», «Щ-404», «С-56», «С-51», «С-101», «С-104», «Л-22». Восемь подводных лодок Северного флота были удостоены гвардейского звания: «Д-3», «К-22», «М-171», «М-174», «Щ-402», «Щ-422», «М-172», «С-56». При этом «Д-3», «К-22», «М-171» и «М-174» были первыми гвардейскими кораблями в подводных силах Военно-Морского флота. За всю историю ВМФ только четыре корабля были отмечены двумя наградами – стали Гвардейскими и Краснознаменными. Это – подводные лодки Северного флота «Д-3» (командиры – Ф.В.Константинов, М.А.Бибеев), «Щ-402» (Н.Г.Столбов, А.М. Каутский), «М-172» (И.И. Фисанович) и «С-56» (Г.И.Щедрин), базировавшиеся в Полярном.

24 июля 1943 г. бригада подводных лодок Северного флота была награждена орденом «Красного Знамени» и стала первым в ВМФ Краснознаменным соединением подводных лодок. 3 ноября 1944 г. бригаду наградили орденом Ушакова 1 степени и она стала первым и до сих пор единственным дважды орденоносным соединением подводных лодок в отечественном Военно-Морском Флоте.

Охрана водного района главной базы

Одной из важнейших задач, решаемых соединениями, базировавшимися в Полярном, стало несение дозорной службы на подходе к главной базе и Мурманскому порту. Кильдинский плёс перед входом в Кольский залив являлся наиболее опасным участком прибрежных вод. Именно здесь сосредотачивались подводные лодки противника, атакуя стеснённые в манёвре суда конвоев. Обычно атаки гитлеровских субмарин сопровождалась ударами авиации противника.

Основная нагрузка по несению дозорной службы отводилась подразделениям Охраны водного района главной базы. Именно здесь совершил свой подвиг сторожевой корабль «Туман» (мобилизованный рыболовецкий траулер «Лебёдка»), не спустивший флаг в бою с тремя эсминцами противника.

Катера дивизиона «морских охотников» не только вели систематический поиск вражеских подводных лодок, конвоировали суда, осуществляли противовоздушное прикрытие, но и выполняли разнообразные задачи на коммуникациях противника, ставили минные заграждения, высаживали десанты.

23 октября 1942 года второй дивизион истребителей подводных лодок был награжден Орденом Боевого Красного Знамени, а 3 ноября 1944 года – Орденом Ушакова 1 степени. 1 апреля 1944 года ему присвоено звание Гвардейского. За успешное проведение операции по освобождению Лиинахамари 31 октября 1944 года дивизион удостоился почетного наименования Печенгского.

Катерники-североморцы проявляли массовый героизм в борьбе с врагом. 379 из них за годы войны были награждены орденами и медалями СССР. Командир дивизиона капитан 3 ранга С.Д.Зюзин, командиры морских охотников Б.М.Лях, Л.Л.Новоспаский и Н.Г.Танский 5 ноября 1944 года были удостоены звания Герой Советского Союза.

Накануне войны Северный флот почти не имел тральных сил. С началом боевых действий эту роль выполняли мобилизованные рыбопромысловые суда. Только с 1942 года на флот стали поступать корабли специальной постройки, переданные союзниками. 10 сентября 1942 года приказом Народного Комиссара ВМФ был сформирован 6 дивизион тральщиков. Его личный состав принимал активное участие в боевых действиях на море. Выполняя боевые операции, корабли дивизиона прошли 292 тысячи миль, в том числе 23 тысячи миль с тралами в ходе боевого траления, конвоировали суда в порты Белого и Баренцева морей. За период с октября 1943 по май 1945 годов кораблями дивизиона вытралено 407 мин и минных защитников, обнаружено и потоплено 7 немецких подводных лодок, отражено 5 массированных атак самолетов и 130 атак подводных лодок.

Подвиги моряков дивизиона были отмечены 1607 наградами, командиру тральщика Т-115 капитану-лейтенанту А.И.Иванникову 20 апреля 1945 года присвоено звание Героя Советского Союза, а дивизион был награжден орденом Красного Знамени.

Защита города в годы войны

В первые же дни войны началась эвакуация гражданского населения из населённых пунктов Мурманской области. Особенность Полярного заключалась в том, что большую часть его жителей составляли военные моряки, служащие береговой базы и рабочие судоремонтных мастерских, продолжавших работу в прифронтовом городе.

Несмотря на частые массированные бомбёжки прифронтовому Полярному был нанесён минимально возможный ущерб. Заслуга в том – умелые действия 58 отдельного зенитного артиллерийского дивизиона ПВО. В течение всей войны зенитчики надёжно прикрывали город - главную базу флота.

Дивизион ощутил дыхание войны уже 18 июня 1941 года, когда фашистские самолеты нарушили государственную границу СССР. В этот день бойцы впервые открыли огонь по самолетам противника. 23 июня 1941 года зенитчики первыми на Севере открыли боевой счет сбитых фашистских самолетов – бойцами 581-й батареи, которой командовал лейтенант В.З.Стебенев, был сбит вражеский самолет «Хе-111». За мужество и находчивость командир батареи был награжден орденом Красной Звезды, а командир пулеметной установки младший сержант Г.В. Ляхнов – медалью «За боевые заслуги».

Дивизион принимал активное участие в обеспечении военно-морских операций, проводимых частями морской пехоты, стоял на защите г. Мурманска. 22 мая 1943 года 58 дивизион был преобразован в 110 зенитный артиллерийский полк ПВО Северного флота с дислокацией в главной базе флота - Полярном.

В окрестностях города нашли свою могилу 45 фашистских стервятников. Это была цена за попытки прорваться к главной базе Северного флота. 455 воинов-зенитчиков награждены орденами и медалями Советского Союза. Около 1500 воинов, служивших в части ПВО в Полярном, ушли на различные фронты Великой Отечественной войны, многие из них дошли до Берлина.

В мае 1998 года в соответствии с Указом Президента Российской Федерации часть стала правопреемницей прославленной Гвардейской Берлинско-Невельской части, награжденной орденами Ленина, Красного Знамени, Суворова, Кутузова и Богдана Хмельницкого.

Вклад судоремонтников Полярного

Огромную работу по поддержанию сил флота в боевой готовности проделали полярнинские судоремонтники. Первые решения по переводу судоремонта на флотах на режим военного времени были приняты в общей череде мобилизационных мероприятий. Все эти организационные мероприятия в сочетании с заметным

расширением в 1940 г. материально-технической базы военного судоремонта вселили надежды на то, что в условиях скоротечной наступательной войны техническое состояние кораблей будет поддерживаться на требуемом уровне. Однако уже первый месяц военных действий разрушил хрупкие иллюзии по этому поводу.



С началом войны резко возросли объёмы ремонтных работ. Перед войной на плавмастерской «Красный Горн» по штату числилось 187 рабочих (в том числе производственных – 124), имелось 38 металло- и 6 деревообрабатывающих станков, литейное оборудование. Главная проблема состояла в нехватке судоремонтных материалов и комплектующего оборудования, поставка которого прекратилась из-за потери основных предприятий-производителей.

В ходе всей войны для судоремонтных предприятий существовала проблема недостатка рабочей силы. При общем сокращении судоремонтной базы и все увеличивающемся объеме ремонта, особенно аварийно-боевого, едва ли не единственной реальной мерой исправления положения стало широкое привлечение личного состава флота. Создавались вторые и третьи смены из моряков для использования станочного парка. Нехватку рабочей силы компенсировали созданием нештатных судоремонтных команд из отобранных с кораблей специалистов для постоянной работы на предприятиях. По состоянию на 1 января 1944 года 83,2% работавших на «Красном Горне» составляли военнослужащие.

С началом войны плавучую мастерскую «Красный Горн», ремонтировавшую в основном подводные лодки, установили в Пала-губе и замаскировали под окружающую местность. Сюда была проведена высоковольтная линия.

Трудности возникли и со светомаскировкой в условиях полярной ночи, особенно при электросварке. Приходилось делать целые сооружения из щитов и брезентов вокруг кораблей, строить специальные укрытия из фанеры для работ на палубах, причем при бомбардировках эти сооружения разрушались от взрывной волны, и светомаскировка нарушалась.

Большая нагрузка судоремонтных предприятий, стремление рассредоточить стоянку кораблей, необходимость выполнения частых навигационных и аварийных ремонтов непосредственно на месте постоянного их базирования привели к созданию на флоте целого ряда новых и расширению старых базовых мастерских. Усилили базовые мастерские бригады подводных лодок, вновь организовали мастерские для соединения эскадренных миноносцев, построили слип в Пала-губе для подъема катеров типа МО и ремонта их средствами плавучей мастерской «Красный Горн». Все эти мероприятия значительно разгрузили основные судоремонтные предприятия от мелких работ и позволили выполнять неотложный ремонт по месту базирования кораблей, что в обстановке войны имело особое значение.

За годы Великой Отечественной войны на судоремонтных плавучих мастерских «Красный Горн» было отремонтировано 248 подводных лодок и 134 надводных корабля. Героический труд работников мастерских был по достоинству оценен – 70 человек награждены орденами и медалями Советского Союза.

Медицинское обеспечение 14-й армии и Северного флота

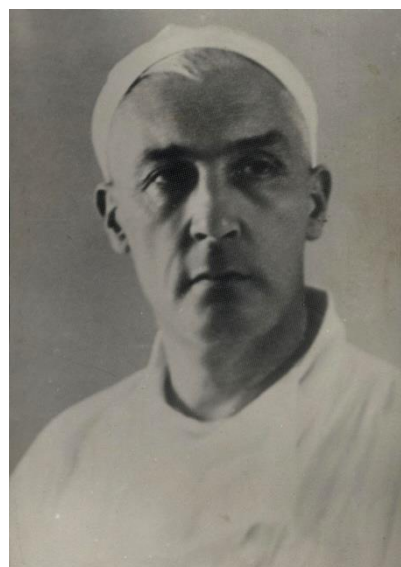
С объявлением мобилизации в первые дни Великой Отечественной войны на штат военного времени был переведен и Главный Военно-Морской госпиталь Северного флота. В это время в состав медицинской службы флота входило 3 военно-морских госпиталя и 4 базовых лазарета, всего на 470 коек. Дополнительно под госпиталь уже в первые дни войны было переоборудовано здание детских яслей №3. Но время вносило свои коррективы. Уже к 1942 году только одно хирургическое отделение головного госпиталя имело 150 коек, а общий коечный фонд составил 600 мест. В госпиталь поступали не только раненые, но и обмороженные.

Только за первый год войны в военно-морской госпиталь поступило более 2000 раненых бойцов. Доставляли раненых боевыми кораблями и дрейфтерботами медицинского санитарного отряда. Эвакуация раненых с полуострова Рыбачий в Полярный и Мурманск проходила в непосредственной близости от позиций противника. Только на небольших рыболовецких судах (дрейфтерботах) можно было прорваться сквозь бомбежки, артиллерийский и даже ружейно-пулеметный огонь. Принимая на борт до трех десятков раненых, эти суденышки за один только 1941 г. перевезли около 6000 человек.



Уже с 30 июня 1941 года госпиталь комплектовался врачами запаса. На Северный флот прибыло много женщин-добровольцев, которые самоотверженно трудились по излечению бойцов в госпитале. Иногда на каждую медсестру приходилось до 150 раненых. Они выполняли и работу матросов, носили, мыли раненых, чинили белье, разгружали баржи с углем.

С начала войны главным хирургом на Северный флот был зачислен Д.А. Арапов, известный в то время хирург из НИИ им. Склифосовского, затем ставший профессором, академиком, генералом-лейтенантом медицинской службы. За годы войны он передал свое хирургическое врачебное искусство 112 врачам.



В 1943 году в связи с сильными бомбардировками города Полярного, было открыто отделение госпиталя в Полярном на 70 коек под 60-метровым слоем скалы. Параллельно Военно-Морской госпиталь работал и в режиме эвакогоспиталя. Один из его филиалов был развернут на полуострове Рыбачий.

Нередко Д.А.Арапов и другие хирурги на торпедных катерах ходили к полуострову Рыбачий, где дни и ночи оперировали раненых. Иногда за операционным столом приходилось стоять по 14-16 часов подряд. Бывали случаи, когда Арапов с десантом высаживался и в тыл врага.

За годы войны, несмотря на бесконечные налеты вражеской авиации и бомбежки, госпиталь принял 18426 раненых и больных, из них более 4000 – моряков-североморцев. За самоотверженный труд в годы Великой Отечественной войны 81 человек из личного состава Военно-морского госпиталя, базировавшегося в Полярном, награжден орденами и медалями Советского Союза.

Культурная жизнь фронтового города

Несмотря на трудности и опасности жизни прифронтового города в Полярном продолжалась насыщенная культурная жизнь. Центром её был Дом Красной Армии и Флота (впоследствии – Дом офицеров флота). Здесь 31 марта 1936 года спектаклем по пьесе А. Корнейчука «Гибель эскадры» начал свою жизнь Драматический театр Северного флота. Сами североморцы готовили роли, рисовали декорации, их жены шили костюмы. В мае 1938 года была устроена первая выставка молодых художников краснофлотцев. Здесь же состоялось и первое выступление Ансамбля песни и пляски Северного флота, сформированного в ноябре 1940 года. В годы войны в Полярном выступали не только местные, но и центральные театральные труппы, регулярно проводились праздничные мероприятия для моряков плавсостава, открывались фотовыставки, экспозиции флотских художников.



В Полярном издавалась газета Северного флота «Краснофлотец» (ныне – «На страже Заполярья»).

9 мая 1945 года в главной базе флота на митинге, посвященном победе над врагом в Великой Отечественной войне, командующий флотом адмирал А.Г. Головкин, обращаясь к его участникам, сказал: «...Северный флот

за время войны с честью выполнил задачи, возлагавшиеся на него. Я, как ваш командующий, горжусь вами, горжусь вашим мужеством, боевым мастерством и преданностью Родине. Мы можем смело смотреть в глаза советскому народу, матери-Отчизне: мы выполнили свой воинский долг. Я горжусь тем, что в годы войны командовал вами, отважные североморцы...».

За героизм и мужество, проявленные в боях, 85 матросов, старшин, сержантов и офицеров Северного флота были удостоены высокого звания Героя Советского Союза, трое из них – Б. Ф. Сафонов, А. О. Шабалин и В. Н. Леонов – стали дважды Героями Советского Союза. За образцовое выполнение заданий командования в годы войны десятки соединений, кораблей и частей флота награждены орденами Красного Знамени, Красной Звезды и Ушакова I степени. 9 подводных лодок и надводных кораблей, 2 авиационные части и дивизион катеров-охотников были преобразованы в гвардейские.

Высокая оценка Родины заслуг североморцев в достижении побед над врагом на ее северных рубежах – свидетельство того, что Северный флот с честью выполнил поставленные перед ним задачи в период Великой Отечественной войны 1941–1945 годов. Значительная доля боевых заслуг принадлежит Полярному – главной базе Северного флота, где размещался штаб флота, базировались основные боевые силы и структуры тылового обеспечения, а сам город являлся частью оборонительной линии на подступах к Мурманскому порту, игравшему важную стратегическую роль в обеспечении союзных перевозок.

Полярный в послевоенный период деятельности Северного флота

В 1947 году главная база Северного флота была переведена в Ваенгу (с 1951 года – город Североморск). Это отразилось на изменении статуса Полярного. С 14 июня 1956 года Полярный являлся городом районного подчинения (до 9 июля 1960 года – в составе Полярного района, затем – на территории пригородной зоны г. Североморска). Только 17 июня 1983 года в связи с развитием структуры базирования флота, формированием Кольской флотилии разнородных сил СФ Полярному был возвращён статус города областного подчинения. Но город оставался местом базирования соединений Северного флота, сохранивших и приумноживших боевую славу североморцев.

Полярный – база Краснознамённого ордена Ушакова I степени соединения подводных лодок

После Великой Отечественной войны бригада подводных лодок осуществляла интенсивную боевую подготовку, освоение новой боевой техники и новых проектов дизельных подводных лодок, выработку новых тактических приемов их применения. Подводные лодки новых проектов стали основой океанского дизельного подводного флота страны. Именно здесь закладывался фундамент для будущих дальних плаваний могучих подводных атомоходов.

15 марта 1951 г. на базе бригады была сформирована 33-я Краснознаменная ордена Ушакова 1 степени дивизия подводных лодок в составе трех бригад.

Средние подводные лодки 613 проекта послужили школой для тысяч подводников. С 1955 г. полярные «эски» вышли в океан – «С-165», «С-143», «С-144» сроком на 7, 13 и 20 суток; а подводная лодка «С-164» (командир – Т.Н. Лозовский) – совершила первый 30-суточный поход в режиме РДП с выходом за нулевой меридиан. Первым боевым соединением больших океанских лодок 611 проекта в Советском Военно-Морском флоте стала 161-я бригада 33-й дивизии.

В 1955 г., получив необходимую подготовку в Полярном, прошли Северным морским путем на Камчатку первые лодки 611 и 613 проектов. Северный флот, еще сам не имея в достатке этих кораблей, «отдавал долг» Тихоокеанскому флоту, направившему свои лучшие подводные лодки во время Великой Отечественной войны в Полярный. Родоначальницами океанских подводных сил на Дальнем Востоке стали североморские лодки «Б-62», «Б-63», «Б-66», «Б-68». Позднее «Б-62» была переоборудована в ракетную и стала родоначальницей тихоокеанского ракетного подводного флота.

В 1957 году поход из Полярного в Атлантику осуществила подводная лодка «Б-77» (командир – А.П. Михайловский), немного не дойдя до экватора. Это был первый 75-суточный автономный поход североморцев, но следует помнить, что первые походы на Тихом океане фактически проводили экипажи, пришедшие с Севера.

Подводные лодки 611 проекта успешно решали и другие уникальные задачи. «Б-67», переоборудованная в ракетную, 16 сентября 1955 г. впервые в мире произвела стрельбу баллистической ракетой с подводной лодки в надводном положении, а 10 сентября 1960 г. она же впервые осуществила старт баллистической ракеты из-под воды. Подводная лодка «Б-64» была переоборудована для крылатых ракет. В 1958 г. «Б-82» (командиры Г. Швецов, И. Гуляев) в 135-суточном походе достигли 40 градусов южной широты, а «Б-72» дошла до пролива Дрейка (командиры – Р. Голосов, К. Киреев).

В 1960 г. подлодка «Б-90» (командиры – П. Земченко, К. Киреев) и «Б-88» (командиры – Н. Мышкин, В. Глушков, старший похода – Б. Вешторг), прошли с Севера вокруг Африки и Австралии на Камчатку.

В 1958 г. на флот стали поступать подводные лодки 641 проекта. Набирал силу атомный подводный флот. 15 июля 1961 г. на базе 33-й дивизии была создана 4-я Краснознаменная ордена Ушакова 1 степени эскадра подводных лодок Северного флота. Начался новый этап в истории прославленного соединения.

Эскадра подводных лодок Северного флота развила и преумножила славные традиции своих предшественниц, став родоначальницей всех соединений современных подводных сил Северного флота. Отдельные соединения подводных лодок были переведены в Грениху, Западную Лицу, Лиинахамари.

Уровень боевой подготовки на эскадре был традиционно высок. К боевым наградам прибавлялись награды мирного времени. Экипажу «С-147» (командир – капитан-лейтенант В.Н. Чернавин, будущий Главнокомандующий Военно-морским флотом, адмирал Флота) 19 января 1958 г. было вручено Красное Знамя Московской областной комсомольской организации. В апреле того же года 96-я бригада была награждена Красным Знаменем Мурманского обкома КПСС и облисполкома. В Полярном появились и первые отличные подводные лодки – «С-147», «С-267», «С-284», «Б-77» и «Б-76».

Краснознаменному ордена Ушакова соединению поручались самые ответственные задания. В октябре 1961 г. «Б-130» (командир – Н.А. Шумков, старший на борту командир эскадры Н.И. Ямщиков) впервые произвели стрельбу торпедами с ядерной боевой частью на полигоне Новой Земли.

Во время Карибского кризиса четыре лодки: «Б-4» (командир – Р.А. Кетов, старший на борту – комбриг В.Н. Агафонов), «Б-36» (командир – А.Ф. Дубинко), «Б-59» (командир – В.С. Савицкий, старший на борту – начальник штаба бригады В.П. Архипов), «Б-130» (командир – Н.А. Шумков) использовались для прорыва американской блокады Кубы. Дизельные лодки выполняли задачу, к которой оказались не готовы атомоходы, но экипажи не получили заслуженных наград.

И все же награда была. Приказом Главкома ВМФ от 16 января 1963 г. подводная лодка «Б-4» была объявлена преемницей боевой славы североморской подлодки времен Великой Отечественной войны – «М-104», «Челябинский комсомолец». В дальнейшем эта патриотическая традиция была продолжена – появились «Ярославский комсомолец», «Магнитогорский комсомолец», «Новосибирский комсомолец».

В ноябре 1963 года перед флотом была поставлена задача несения боевой службы и боевого дежурства. Подводные лодки 4-й эскадры в длительных (60-80 и более суток) автономных походах осваивали новые районы Атлантики и Средиземноморья.

В экваториальной экспедиции особого назначения «Прилив-1» с 24 марта по 12 октября 1967 г. участвовали подводные лодки «Б-21» и «Б-36» (руководил экспедицией адмирал Л.А. Владимирский). Впервые был произведен межпоходовый ремонт на большом удалении от базы и смена экипажей. Командиры кораблей К.К. Абрамов, И.М. Стрюков, Л.К. Судаков были награждены орденом Ленина, еще 65 человек – другими орденами и медалями. В том же году эскадре было вручено на «вечное хранение» Памятное Красное Знамя ЦК КПСС, Президиума Верховного Совета СССР и Совета Министров СССР «за заслуги в деле защиты Советской Родины и достигнутые высокие результаты в боевой и политической подготовке в честь 50-летия Великой Октябрьской Социалистической революции».

В 1968-1969 гг. был осуществлен 22-месячный поход двух подводных лодок «Б-95» (командиры – А.А. Кузьмин и А.М. Широченков) и «Б-98» (командиры экипажей Г.П. Смирнов и Л.И. Судаков) в обеспечении следования плавбазы «И. Кучеренко» и танкера «Дунай» в Индийский океан с трехмесячным межпоходовым ремонтом во Владивостоке.

15 марта 1969 г. впервые вышла на боевую службу целая бригада подводных лодок. К этому времени были созданы элементы маневренного тыла в Средиземном море, куда и была направлена 161-я бригада (командир бригады – Л.Д. Чернавин), семь месяцев несли подводники боевую службу там, где еще недавно хозяйничал американский флот. В сентябре 1973 г. уже на годичную боевую службу пошла 69-я бригада (командир бригады – И.Н. Паргамон, старший похода – командир эскадры О.П. Шадрич) и плавбаза «Ф. Видяев». В августе 1974 г. ее сменила 211-я бригада (командир бригады – Ю.Н. Даньков) и плавбаза «Д. Галкин». Так, сменяя друг друга, непрерывно находились в море соединения 4-й эскадры, которыми командовали П.Н.

Романенко, В.А. Парамонов, В.Д. Шакуло, В.И. Хлопунов, В.А. Горохов, А.А. Кузьмин, А.В. Акатов, М.В. Поведенко, А.М. Широченков, Е.Г. Мальков, В.П. Ларионов, И.И. Мохов и другие.

Основными районами боевой службы кораблей 4-й эскадры стали центральная, западная и северо-восточная Атлантика наряду со Средиземным морем. В 1963-1991 гг. корабли 4-й эскадры выполнили 409 боевых служб во всех океанах. В 1976 г. содержание сил постоянной готовности эскадры было доведено до 63% ее корабельного состава. Одновременно в море порой находились до 26 подводных лодок. Командование всех степеней отмечало высокую выучку экипажей. После инспекции Северного флота Министерством обороны в 1979 г. эскадра была отмечена в числе лучших.

Такова была повседневная деятельность старейшего соединения Северного флота. Его подводные лодки умели не только скрытно действовать в море, их знали на Кубе, в Анголе, Египте, Сирии, Тунисе, Ливии, Алжире, Югославии, Великобритании, куда они приходили с визитами доброй воли.

В сентябре 1995 г. Четвертая эскадра была реорганизована в 40-ю Краснознаменную ордена Ушакова 1 степени дивизию подводных лодок в составе Кольской флотилии разнородных сил Северного флота. 1 декабря 2001 г. 40-я дивизия была переформирована в 161-ю Краснознаменную ордена Ушакова 1 степени бригаду подводных лодок.

Более 1000 подводников эскадры в мирное время были награждены правительственными наградами. Многие сотни питомцев эскадры были переведены на атомные подводные лодки, где продемонстрировали высочайшие боевые качества. Среди воспитанников прославленного соединения многие стали Героями Советского Союза, Социалистического труда и Российской Федерации, заняли высокие государственные посты.

Создание Краснознамённой Кольской флотилии разнородных сил

Полярный является главной базой Краснознаменной Кольской флотилии разнородных сил, созданной директивой Главнокомандующего ВМФ от 15 апреля 1982 года и ставшей правопреемницей 23 Краснознаменной дивизии кораблей охраны водного района. На корабли, соединения и части флотилии возложены задачи защиты государственных интересов Российской Федерации на акватории Баренцева моря и в районах Северной Атлантики.

В состав Кольской флотилии вошли соединения и части, являющиеся преемниками боевых традиций подразделений, защищавших Заполярье в годы Великой Отечественной войны:

- Краснознаменная ордена Ушакова 1 степени бригада подводных лодок,
- Печенгский Краснознаменный ордена Ушакова 1 степени дивизион малых ракетных кораблей,
- Гвардейский Печенгский Краснознаменный дивизион малых противолодочных кораблей,
- Краснознаменный дивизион морских тральщиков.

Боевая летопись флотилии – это история длительных плаваний, многомесячных боевых служб, безупречного выполнения заданий Родины в различных районах Мирового океана, успешного освоения кораблей новыми поколениями.

За годы существования флотилии корабли объединения выполнили тысячи походов в Норвежское море, в район Фареро-Исландского рубежа, к Новой Земле, Северо-Восточную Африку и Средиземное море. Совершено более ста официальных визитов и деловых заходов в Турцию, на Кубу, в США, Норвегию, Канаду, Гибралтар, Францию, Великобританию и другие страны.

Надводные корабли и подводные лодки, подразделения Кольской флотилии неоднократно завоевывали призы Главнокомандующего ВМФ, занимали лидирующие места на Флоте по различным видам подготовки.

Родина по достоинству оценила ратный труд военных моряков. За успешное выполнение боевых и учебно-боевых задач более 3000 военнослужащих флотилии награждены государственными наградами СССР и Российской Федерации.

Послевоенное развитие судостроительной базы Полярного

С 1946 года на базе плавмастерской «Красный Горн» начал развиваться судоремонтный комплекс, стали строиться первые береговые сооружения, две плавмастерские с более совершенным оборудованием для

судоремонтных работ. В 1948 году «Красный Горн» перевели из Полярного и передали СРЗ № 82. Она имела просторные жилые и служебные помещения, мощное металлообрабатывающее оборудование и 100-тонный кран в носовой части. Однако состояние ее корпуса было столь плачевно, что во избежание затопления плазмашерская была посажена на грунт в акватории завода и использовалась по основному назначению еще 15 лет.

С довоенного времени развитие СРП серьезно тормозил систематический недостаток рабочей силы. Набрать же рабочих в требуемом количестве не представлялось возможным из-за отсутствия жилого фонда и элементарных бытовых условий. В исключительно тяжелых бытовых условиях жили рабочие судоремонтной мастерской в Пала-Губе – по несколько семей в одной комнате. Несмотря на трудности, в развитии собственной судоремонтной базы ВМС уже к началу 50-х годов были достигнуты весьма значительные успехи.

С учетом достигнутого роста численности персонала и производственной мощности в 1949–1950 гг. большинство судоремонтных мастерских были преобразованы в заводы, получили новые усиленные штатные расписания и двух- и трехзначные номера, в большинстве своем сохранившиеся до настоящего времени (16 августа 1950 года мастерская в Пала-губе была преобразована в 6-й судоремонтный завод Военно-Морского Флота).

В 1960 году правительство приняло решение специализировать судоремонтный завод на ремонте атомных подводных лодок. Одним из первых заказов стал ремонт атомной подводной лодки К-3 накануне её первого в истории отечественного флота похода к Северному Полюсу.

24 марта 1981 года Указом Президиума Верховного Совета СССР за заслуги перед Отечеством судоремонтный завод ФГУП «10 СРЗ» Министерства обороны РФ был удостоен Ордена Трудового Красного Знамени.

Сохранение исторической памяти

Знаменитые люди Полярного

В разное время с Полярным связали свою жизнь многие известные люди, чьи дела составили славу и гордость Отечества.

В годы Великой Отечественной войны защищал флотскую столицу командир взвода отдельной роты автоматчиков 82-й отдельной морской стрелковой бригады А.И.Сорокин – впоследствии – командующий первого объединения атомных подводных лодок, в 1966 руководивший «кругосветным» переходом на Тихоокеанский флот южным маршрутом.

Настоящей «кузницей кадров» атомного подводного флота стала полярнинская бригада. В послевоенном Полярном служили Герои Советского Союза: А.И.Петелин – первый командир соединения первого соединения подводных атомоходов, руководитель первого похода к Северному Полюсу, первый заместитель командующего Северным флотом (1964-1970), В.К.Коробов – командир первых опытовых ракетных подводных лодок, в 1981-1986 гг. – начальник штаба – первый заместитель командующего Северного флота; В.Л.Березовский – первый командир головного атомного ракетного подводного крейсера К-137 «Ленинец», ставшего родоначальником современного поколения подводных ракетноносцев; В.Б.Бессонов – участник первого испытания торпеды с ядерной боевой частью, героически погибший в 1970 году на АПЛ К-8, Н.К.Игнатов – командир дивизии, один из первых руководителей трансарктических межтеатровых переходов атомных подводных лодок, И.И.Гуляев – испытатель уникальных подводных лодок нового поколения, участники дальних межтеатровых переходов В.Т.Виноградов, И.Ф.Морозов, С.П.Самсонов. С 1982 по 1988 гг. Краснознамённой Кольской флотилией командовал будущий первый заместитель Главнокомандующего ВМФ адмирал И.В.Касатонов.

Командирами первых отличных подводных лодок начинали свою службу Герои Советского Союза В.Н.Чернавин – впоследствии Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Советского Союза, А.П.Михайловский – адмирал, командующий Северным флотом.

На 4-й Краснознаменной ордена Ушакова 1 степени эскадре служили адмирал П.Н. Поникаровский, вице-адмиралы А.И. Павлов, А.А. Кузьмин, В.П. Ларионов, контр-адмирал В.Н. Дронов, капитан 1 ранга Л.Р. Куверский, В.В. Протопопов, В.П. Рыков, командующие Северным флотом адмиралы Г.А.Сучков и В.С.Высоцкий.

Народный художник СССР, академик, Герой Социалистического труда, вице-президент Академии художеств Российской Федерации скульптор Л. Е. Кербель и Дважды Герой Советского Союза, командир особого 181 разведывательно-диверсионного отряда штаба Северного флота В.Н. Леонов решением Совета депутатов города Полярный еще при жизни были удостоены звания Почетных граждан города Полярного.

Сцена полярнинского Дома Красной Армии и Флота служила трамплином не только для флотских талантов. За роялем ДКАФа создавали свои песни композиторы Е. Жарковский и Б. Терентьев. Песня «Прощайте, скалистые горы...», написанная Е. Жарковским на стихи Н. Букина, на долгие годы стала гимном североморцев. Здесь служил талантливый поэт Ярослав Родионов.

В Полярном работали поэты и писатели Ю. Герман, Н. Панов, К. Симонов, С. Алымов, Б. Лавренев, В. Лебедев-Кумач, А. Ойслендер, А. Жаров. Именно здесь писал вторую часть своего знаменитого романа «Два капитана» Вениамин Каверин.

Сохранение объектов культурно-исторического наследия

Город Полярный является хранителем истории и традиций не только Северного флота, но и культурно-исторического достояния всей Мурманской области. В окрестностях города, на Оленьем острове была открыта неолитическая стоянка, изучение которой положило начало изучению древнейшего периода заселения человеком Кольского полуострова.

Названия «Екатерининская гавань», «Перейма», «Александровск» стали историческими топонимами. В Мурманской области, в силу относительно позднего освоения и значительных утрат историко-культурных памятников в периоды войн, сохранилось незначительное число памятников древнейшего периода. В этой связи особое значение имеют уникальные объекты историко-культурного наследия, бережно сохраняемые в городе Полярном: построенные в 1898 году и полностью сохранившие первоначальный облик набережная и товарные склады. Колокол Свято-Никольской церкви, звон которого ознаменовал открытие города Александровска, стал символом города, запечатлённым на гербе Полярного.

Построенные в предвоенный период здания «Циркульного дома», казарм бригады подводных лодок, штаба Кольской флотилии (в годы войны – штаба Северного флота), жилые дома на улице Моисеева (в одном из них ныне размещился городской краеведческий музей), здание первой школы не только обладают мемориальной ценностью, но, будучи построены по оригинальным проектам, формируют оригинальный архитектурный облик города.

Большинство памятников, установленных в городе, отразили специфику флотского гарнизона, связанного с историей подводных сил Северного флота. Примечательно, что первый из них – легендарному подводнику Ф.Ф.Видяеву, был установлен ещё 7 ноября 1943 года. Его автором стал флотский художник А.Я. Кольцов. 22 июня 1944 года на территории бригады подводных лодок был открыт памятник героям-подводникам Северного флота, погибшим в годы Великой Отечественной войны. Его автором являлся служивший в годы войны на Северном флоте Л.Е.Кербель. 26 июля 2003 года в Полярном был торжественно открыт Мемориальный комплекс «Морская душа», ставший последним творением всемирно известного скульптора. Вице-президент Академии художеств СССР, Герой Социалистического Труда, народный художник СССР, лауреат Ленинской Государственной премии, профессор, Почетный гражданин г. Полярного Лев Ефимович Кербель умер 14 августа 2003 года в Москве на 86-м году жизни.

На территории и в окрестностях Полярного бережно сохраняются захоронения воинов Карельского фронта и моряков Северного флота, погибших в годы Великой Отечественной войны. Рядом с могилами моряков эсминца «Стремительный» и подводной лодки «Щ-402» – захоронения подводников, отдавших жизни в мирное время – погибшим при исполнении воинского долга: во время взрыва торпед на подводной лодке «Б-37» 11 января 1962 года и во время пожара на атомной подводной лодке «К-19» в феврале 1972 года.

Улицы и набережные города носят имена, навечно вписанные в историю отечественного флота: командующего Северным флотом К.И. Душенова, легендарного морского пехотинца И.М. Сивко, героев-подводников М.И. Гаджиева, И.Е. Гандюхина, Н.А. Лунина, Ф.Ф. Видяева, В.Н. Котельникова, А.Е. Моисеева, В.Г. Старикова, И.И. Фисановича.

Городским библиотекам присвоены имена командиров подводных лодок А.М. Каутского и М.А. Бибеева, память о писателе В.Каверине запечатлена в названии площади Двух капитанов. Детско-юношеская спортивная школа носит имя разведчика В.Н. Леонова. Закономерно, что Военно-морской госпиталь носит имя военного хирурга Д.А. Арапова.

Пропаганда исторических традиций

На традициях Полярного воспитаны тысячи моряков-североморцев, прошедших службу на Северном флоте. Эта память сохраняется в Музее бригады подплава, комнатах Боевой Славы соединений, вошедших в состав Кольской флотилии. В настоящее время в списки кораблей, частей и соединений, базирующихся в Полярном, навечно зачислены 12 военнослужащих, 7 кораблей Кольской флотилии носят имена героев Великой Отечественной войны и выдающихся военачальников.

В послевоенное время у причала Полярного в качестве учебно-тренировочной станции находилась легендарная лунинская подлодка К-21. Усилиями судоремонтников Полярного в канун 50-летия Северного флота ПЛ прошла восстановительный ремонт и была переоборудована в музей-мемориал, а затем поставлена в г. Североморске. Полярники не только сохранили, но и возродили легендарную подводную лодку К-21, атаковавшую под командованием Героя Советского Союза Н.А.Лунина в апреле 1942 года фашистский линкор «Тирпиц».

В 1997 году был создан городской музей, вскоре получивший заслуженное признание среди коллег Мурманской области за активную работу по изучению и сохранению истории и традиций края.

Полярный заслуженно считается одним из центров поискового движения на Кольской земле. С 1987 года здесь работает отряд «Память». За это время выполнена огромная работа по поиску и захоронению останков воинов, погибших в годы Великой Отечественной войны.

Одно из ведущих направлений деятельности поисковых объединений – патриотическое воспитание подрастающего поколения. Многочисленные мероприятия для школьников города и области, участие в выставках и организации массовых мероприятий. На базе поискового отряда «Память» существует военно-патриотический лагерь «Крылатая гвардия». По инициативе поисковиков при детско-юношеской спортивной школе был создан общественный музей Боевой Славы.

Признанием авторитета поисковиков Полярного стало избрание командира отряда «Память» К.А.Добровольского председателем координационного Совета поисковых отрядов Мурманской области.

Сложности, обусловленные особым пропускным режимом закрытого административно-территориального образования не мешали городской администрации регулярно организовывать встречи ветеранов, особым размахом отличались празднования 100-летия города, 70-летия Краснознамённого Северного флота и 100-летия подводного флота России.

Источники:

Полярный в В[еликой] О[течественной] в[ойне] [Электронный ресурс] // Союз городов воинской славы : [сайт]. – [Москва?, 2014?]. – Режим доступа: <http://srgvs.ru/polyarnyy-v-vov>.

Полярный – город воинской славы [Электронный ресурс] // ЗАТО Александровск : [сайт]. – [Снежногорск?, 2018?]. – Режим доступа: <http://www.zato-a.ru/pr/history/Polyarny/>