

## Сборник исследовательских работ/ проектов «ОТКРЫВАЮ МИР»

*Игумнов Лев Дмитриевич,  
4 класс, МБОУ «Средняя школа № 17»,  
г. Архангельск*

*Руководитель Кучиц Ольга Викторовна, учитель начальных классов*

### **АРХАНГЕЛЬСКИЙ МОРСКОЙ ПОРТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ И ВКЛАД СОЛОВЕЦКИХ ЮНГ В ЕГО ОБОРОНУ**

#### ВВЕДЕНИЕ

Соловецкие юнги вам вечная память,  
Нам историю вашу не забыть, не оставить,  
Очень важно, чтоб помнили все наши дети,  
Подвиг тех, кто отстаивал право им жить на планете...

Много рассказов, очерков и даже фильмов создано о подвигах Соловецких юнг. Летом 2017 года моя старшая сестра со Штабом школьников имени А. Гайдара целый месяц провела на Соловецких островах. Это историческое место. Было много экскурсий, о которых она мне рассказала. Мне запомнился музей Соловецких юнг, со стендов музея на меня смотрели почти мои ровесники. Сестра рассказала, что основана эта школа была в мае 1942 года приказом наркома Военно-Морского флота адмирала Н.Г. Кузнецова при Учебном отряде Северного флота.

Из истории мне известно, что в это время были организованы арктические конвои. По программе поддержки союзников США и Канада поставляли машины, материалы, топливо и вооружение. В первые годы войны город Мурманск непрерывно подвергался налётам немецкой авиации, и поэтому основная часть грузов доставлялась через Архангельск. Интересно было узнать, как эти дети стали частью истории нашей страны, кто они такие, почему стали Соловецкими юнгами и страницей истории нашего города Архангельска? Как Архангельск стал морским портом, который принимал конвои союзников? Я ведь видел памятники Северным конвоям и знаю, что их сопровождали наши военные корабли, их охраняли от фашистов. Это были бои на море, не все доходили до нашего порта в Архангельске. В этих боях участвовали наравне со взрослыми и юнги.

Моя гипотеза состоит в том, что 1. Архангельск исторически был городом рыбаков, мореходов, имел удобное расположение, чтобы выполнить задачу – обеспечение проводки судов конвоя. 2. создание школы юнг, именно, на Соловецких островах было необходимым и обоснованным шагом, т.к. эти острова всегда были военным форпостом в Белом море. 3. Юнги внесли свой вклад, потому что их готовили к защите Родины как военных моряков.

Актуальность темы работы в том, что навсегда останутся в истории области отважные действия северных моряков и юнг. С первого дня войны торговый флот перестроился на работу по-военному. Он пополнился десятками транспортных и рыболовных судов, переведенных в Архангельск из Мурманска, находившегося в зоне активной деятельности вражеской авиации. Архангельск- портовый город, но истории без людей не бывает. Историю пишут люди и среди них Соловецкие юнги, о которых мы помним. Самое, главное, это еще живая история, некоторые из юнг живы и это для нас большое благо.

Цель работы - рассмотреть историческое развитие Архангельского морского порта и роль Соловецких юнг в проводке конвоя в порт.

Задачи работы:

- познакомиться с историей Архангельского порта;
- выявить стратегическое значение Архангельского морского порта в годы войны.

- рассмотреть участие Соловецких юнг в проводке конвоя в порт.

## 1 ИСТОРИЯ АРХАНГЕЛЬСКОГО ПОРТА

### 1.1 Основание города для корабельной пристани

Наш город-порт связан многовековой историей со странами Европы и остального мира. Архангельск строился и развивался как порт. Четыре столетия рос город, рос и развивался первый морской порт России.

Издrevле русские торговали со странами Ганзейского союза через море Балтийское. В 1581 году, в конце Ливонской войны, русские потеряли Нарву, Ям, Копорье - выход к Балтийскому морю. И тогда царский взор обратился к берегам моря Белого. В 1583 году Иван IV Грозный издал Указ о строительстве Города Архангельского – «города для корабельной пристани».

В лето 1584 года на высоком берегу Северной Двины, там, где река разделяется на три устья: Пудожемское, Мурманское и Березовое, близ Михайло-Архангельского монастыря «одним годом поставили деревянный город».

### 1.2 Торговый порт Архангельский

Бурный рост заграничной торговли вызвал к жизни ряд разнообразных промыслов. Это вожевой (лоцманский), дрягильный (перегрузочный), извозный. Первая на Руси артель «корабельных вожжей» - лоцманов была образована в Архангельском порту.

На Русь везли дорогие ткани: английское сукно, брабантские шелка и бархаты. Везли сахар, пряные коренья, лимоны, туалетное мыло, хлопчатую и писчую бумагу, нитки, иголки, кружева, жемчуг. Дорогую европейскую посуду. Оружие. Поскольку вина на Руси не производили, то вина завозили в огромных количествах. Но самой выгодной статьёй торговли были монетные операции. При помощи привозных талеров и рехсталеров (ефимков) русская казна, не имевшая своего золота и серебра, чеканила царские деньги из европейской монеты и пускала их в обращение [3, С.123].

Вывозили из Архангельска все что давала русская земля, что могли доставить купцы со всей необъятной страны. Это были традиционные товары русского экспорта - хлеб, сало, лен, пенька, холсты, воск, кожи, знаменитые русские меха.

### 1.3 Архангельск Петровской поры

30 июля 1693 года с многочисленной свитой в Архангельск прибыл Петр I. Вид первого русского порта произвел на юного царя неизгладимое впечатление. Десятки иностранных купеческих судов стояли на реке против Гостиных дворов. Двинской ветерок развевал их разноцветные флаги и вымпела. Меж судов сновали сотни лодок, карбасов, барок, перевозящих людей и товары. В самом городе царила деловая

обстановка, стоял многоязычный говор. В многочисленных лавках шла бойкая торговля русскими и заморскими товарами.

К приезду Петра Алексеевича была построена 12 пушечная яхта «Святой Петр». На этой яхте царь впервые в жизни вышел в море. Он сопровождал караван голландских купеческих судов от города Архангельского до горла Белого моря. Петр утолил свою давнюю страсть – он увидел море.

В Архангельске Петр I часто бывал на торгах, вел разговоры с русскими и иноземными купцами. Царь, в силу своей природной сметки, быстро понимает, что для укрепления экономического могущества России нужен флот [3, С.125].

#### 1.4 Первый русский корабль

В том же 1693 году на среднем Соломбальском острове Петр закладывает первый русский корабль. 20 мая 1694 года, в свой второй приезд в Архангельск, царь собственноручно подрубает опоры вновь построенного корабля и спускает его на воду. Этот корабль, нареченный «Святой Павел», в том же году с грузом казенного товара отправляется за границу. Россия выходит на море как великая торговая держава.

#### 1.5 История развития Архангельского морского порта с XVIII века до Великой отечественной войны

Восемнадцатый век для России начинается Северной войной со Швецией за выход к Балтийскому морю. Петр I создает армию нового образца, строит флот, а это требует все больше заграничных товаров. Россия нуждается в ружьях европейского производства, амуниции, пушках, в дельных вещах для строящегося флота [7, С.12].

В 1721 году победоносно завершилась Северная война. Строится любимое детище Петра I – Санкт-Петербург, все более возрастает значение новой столицы Империи. Указом Петра I от 4 апреля 1722 года вся внешняя торговля из Архангельска переносится на берега Невы. В Архангельск разрешается привозить из других районов России лишь такое количество хлеба и других товаров, «которое потребно для нужд самих жителей, а не для продажи за море». Число торговых судов, приходящих в северный порт начало резко сокращаться и в 1725 году пришло только 19 судов. Первый порт России казался замер, передав вахту юному Санкт-Петербургу [7, С.71].

Следующий период в истории Архангельска связан с возрождением судостроения в Соломбале. Главной задачей порта было обеспечение деятельности Архангельского Адмиралтейства. На протяжении полутора веков основные должности – главного командира порта и капитана над портом занимали флотские офицеры.

Революция 1917 года, гражданская война нанесли огромный урон хозяйству Севера. За три года портовое хозяйство пришло в упадок. Акватория порта была сильно засорена, глубины на фарватере и у причалов уменьшились, резко сократился флот. Задача восстановления порта оказалась чрезвычайно трудной. Но, несмотря на все трудности, порт начинает оживать. В первую навигацию в Архангельский порт пришло 36 иностранных судов, 8 советских судов ушло в заграничные рейсы. Лес и лесопродукция Севера пошли на экспорт.

В годы Великой Отечественной войны Архангельский морской торговый порт снова становится стратегически важным для страны. В сентябре 1941 года Совнарком СССР принял решение об обеспечении круглогодичной работы Архангельского порта. В несколько раз была увеличена несущая способность причалов на Бакарице и Экономии. Началось строительство железнодорожной ветки от Исакогорки до района Экономия, железнодорожные пути подведены к причалам Бакарицы.

31 августа 1941 года порт принял первый союзный конвой "Дервиш". Во второй половине 1941 года весь объем импортных грузов на Севере принял Архангельский порт. Мурманский порт находился в стадии эвакуации из-за близкого наступления гитлеровских войск. За годы войны морской порт переработал миллионы тонн стратегических грузов. Многие портовики были призваны в ряды действующей армии. Рабочих рук не хватало. Тогда на смену пришли подростки. 16 летние мальчишки работали крановщиками, выполняя план на 180 процентов. К концу войны портовое хозяйство требовало полной замены и реконструкции. Многие причалы представляли собой временные сооружения, сделанные во время войны. Акватория порта требовала больших дноуглубительных работ.

Таким образом, в годы Великой Отечественной войны в Архангельске базировалась Беломорская военная флотилия. Как и в Первую мировую войну, город был основным портом, через который поступала помощь из Европы и Америки. Через Архангельский морской порт за годы войны прошло около 4 млн. тонн грузов. Порт принял и разгрузил более 330 советских и иностранных судов со стратегическими грузами. Из города отправлялись важные для фронта грузы: лес, миномёты, огнемёты, аэросани.

## 1.6 Стратегическое значение архангельского морского порта

Лишь первая мировая война, когда большинство балтийских и южных портов России были блокированы неприятелем, российское правительство осознало стратегическое значение Архангельского порта. Упадку торговли и экономики Архангельска способствовало то, что он оказался вдалеке от железных дорог и, в отличие от других российских портов того времени, здесь не проводились дноуглубительные работы.

Как пишет историк А.А. Жилинский, "в то время, когда под влиянием постройки целой сети железных дорог, направляющих грузы из центра России (в большинстве случаев искусственно) к балтийским и черноморским портам, в них начались порто-строительные работы, Архангельский порт оставался в своем первоначальном состоянии". Лишь в 1887 году были в Архангельском порту начаты землечерпальные работы [6, С.87]. По словам Жилинского, важное значение для Архангельского порта имело также сооружение северных железных дорог: Московско-Архангельской и Пермь-Котласской. "Соединение прямым путем с Сибирью еще более оживит и увеличит его отпускную торговлю. Архангельск для Западной Сибири является самым удобным естественным морским портом" - писал в начале прошлого века историк А.А. Жилинский.

Эти слова актуальны для Архангельска и по сей день.

## 2 ПОРТ И ЕГО ЗНАЧЕНИЕ В ГОДЫ ВОЙНЫ

### 2.1 Союзные конвои

Основными портами на севере СССР были Архангельск и Мурманск. Наиболее удобным как конечный пункт следования конвоев поначалу казался Мурманск, потому что тёплое течение Гольфстрим не даёт замерзнуть водам Кольского залива. Но с другой стороны Мурманск находился недалеко от линии фронта на расстоянии буквально нескольких минут лёта для немецких бомбардировщиков с баз в Норвегии и Финляндии.

Поэтому первоначально все конвои были нацелены на Архангельск — он находился вдалеке от линии фронта, имел устойчивое железнодорожное сообщение с остальной частью страны и являлся крупнейшим портом в том регионе. Его особенностью было то, что до 1941 года он включал в себя два основных порта: Бакарица в 6–7 км от Архангельска, и Экономия в 25 км от Архангельска. К 1942 году в комплекс грузовых районов был включён и Молотовск (ныне Северодвинск), расположенный в 60 км от города. Все эти районы являлись составными частями Архангельского морского торгового порта. У каждого района впоследствии сформировалась собственная специализация — так, например, Молотовск стал единственным местом для приёма нефтегрузов с танкеров, приходивших с конвоями в Белое море. Порт Экономия специализировался на приёме и отправке леса.

Самый короткий северный путь был и самым опасным. Возможные морские маршруты пролегли вдоль берегов Норвегии, чьи базы стали основой сосредоточения германских надводных кораблей и подводных лодок, там же были и аэродромы базирования люфтваффе. Обеспечить надежную охрану караванов судов было нелегко. Осложнял задачу и тот факт, что в летний период над этими северными районами стояло незаходящее солнце, зимой же осложняли движение льды.

В начале ноября в Северной Двине начался ледостав, и с 5 ноября суда конвоев приходилось сопровождать ледоколам. Быстрое образование льда привело к решению переориентировать конвои на Мурманск, порт которого не замерзал даже в самые сильные морозы и мог обеспечить круглогодичную доставку грузов. В тот же день, 5 ноября, по воспоминаниям адмирала Головки, «...английская миссия поставила вопрос о возможности заходов конвоев с грузами в Мурманск» [5] перед командующим Северным флотом. Также контр-адмирал Беван перевёл все корабли «местного эскорта», обеспечивавшего сопровождение конвоев на последнем отрезке пути, в Полярный. Однако конвои до конца 1941 года продолжали следовать в Архангельск — Мурманск ещё не был готов к приёму судов, и все это осознавали. Лишь с 12 января 1942 года конвои стали идти в Мурманск.

### 2.2 Формирование рабочих колонн

В начале 1942 г. постановлением Совнаркома СССР Архангельскому порту на правах грузового района был передан Молотовский (г. Северодвинск) порт, который мог принимать суда с осадкой до 28 футов (8,4 м). В связи с этим АМТП понадобилась дополнительная рабочая сила. И 12 марта 1942 года в порт были переданы еще две рабочие колонны — № 2290 в количестве 1001 человека и № 2291 в количестве 210 человек. Недоукомплектованность уже второй рабочей колонны объясняется тем, что во время войны активно шла мобилизация на фронт, а рабочие

колонны формировать становилось всё сложнее. Кроме того, из уже сформированных рабочих колонн отправляли на фронт всех, кто был годен к службе. А ряды рабочих пополняли из числа военнотружущих, выписываемых из госпиталей и негодных к службе в армии. Ещё пополнение шло из других областей нашей страны: Ярославской, Кировской, Вологодской, Мурманской. Так в составе рабочих колонн Архангельского порта были люди, непригодные по состоянию здоровья к строевой службе, а также имевшие судимости за кражу, грабеж, а также осужденные за контрреволюционную деятельность.

### 2.3 Обеспечение рабочих

Руководство строительными рабочими колоннами осуществляли начальники колонн, имевшие заместителей по строительной, хозяйственной и политической части. Колонны были разбиты на отряды, отряды делились на бригады, бригады – на звенья. Начальники колонн, командиры отрядов имели воинские звания.

В рабочих колоннах имелись должности начальников финчасти, интендантов, зав.складом, зав.столовой, поваров, кладовщиков, комендантов, писарей, фельдшеров, посыльных. В хозяйственно-обслуживающий персонал колонн входили кухонные рабочие, дневальные, дежурные, уборщики-истопники, кочегары, заготовители дров.

Всех рабочих надо было обеспечить питанием, тёплой одеждой, бельём, обувью, постельными принадлежностями. Во время войны с такой проблемой порт справиться был не в состоянии.

Коммунальные услуги бойцам рабочих колонн предоставлялись бесплатно. В их перечень входило место на нарах в портовом бараке, водоснабжение, освещение, хотя зачастую его не было вообще, посещение бани, которое, как правило, случалось раз в месяц.

В порту катастрофически не хватало жилья. В бараках для рабочих была невероятная скученность. Люди спали на сплошных трёхэтажных нарах, не имевших проходов, и им приходилось переползать друг через друга. Из-за отсутствия жилых помещений, работавших на строительстве порта Бакарица, в феврале 1942 года разместили в фойе клуба Исакогорского района, также оборудованного трёхэтажными нарами.

Все годы войны плотники рабочей колонны строили жильё для рабочих порта. Улучшение жилищных условий бойцов рабочих колонн началось с апреля 1943 года. В порту к этому времени стали проводиться субботники по благоустройству жилья. В результате на окнах в бараках стали появляться занавески, а около нар – тумбочки.

На 1942 год приходится пик заболеваемости и смертности бойцов рабочих колонн порта. В этот год много человек были уволены из порта по болезни или умерли.

Рабочие порта в основном болели дистрофией, цингой и другими болезнями на почве истощения. Больше всего больных было среди грузчиков..

### 2.4 Условия работы.

Согласно положению о рабочих колоннах, их личный состав должен был заниматься переработкой грузов. Продолжительность рабочего дня в колоннах первоначально была установлена 8 часов, впоследствии увеличена до 12.

В начале 1942 года производительность труда в порту была очень низкой. Руководство порта объясняло это использованием на погрузочных работах рабочих, «совершенно незнакомых с этой работой и физически к ней большей частью мало пригодных», а также «зачастую имела место неправильная расстановка рабочей силы, что отражалось на темпах погрузки и на выработке грузчиков».

К концу 1942 года руководству порта удалось достигнуть определенного роста производительности труда, когда процесс работы был отлажен. В последующие годы производительность труда в порту неуклонно росла.

В зимний период, когда Архангельский порт замерзал, все операции по разгрузке конвоев переводились в Мурманский порт. Туда же перебрасывалась часть рабочих. Перевод рабочих на другие объекты был вызван также перерывами в движении конвоев. Оттоку рабочей силы из порта способствовали и ежегодные мобилизации в армию.

Согласно положению о рабочих колоннах, они должны были производить все необходимые порту работы по переработке грузов. Поэтому, мы можем утверждать, что основной объем погрузочно-разгрузочных работ в порту в 1941–1942 гг. был выполнен грузчиками рабочих колонн и со своей задачей справились.

## 3 УЧАСТИЕ СОЛОВЕЦКИХ ЮНГ В ЗАЩИТЕ АРХАНГЕЛЬСКОГО МОРСКОГО ПОРТА

### 3.1 Кто такие юнги?

Юнга — мальчик на судне, готовящийся в матросы. Основав Кронштадт в 1703 году, Пётр I учредил в нём училище морских юнг, то есть малолетних матросов, он и сам начал службу на море с каютного юнги.

Юнга — ученик, подросток на судне, готовящийся стать матросом и обучающийся морскому делу.

К 1 августа 1942 г. был сформирован при учебном отряде Северного Флота школу юнгов ВМФ со штатной численностью переменного состава 1500 человек, с дислокацией на Соловецкие острова. Именно так — «школа юнгов» — писал, например, в своем дневнике от 29 января 1915 года император Николай II. И такая же надпись — «ШКОЛА ЮНГОВ» — красовалась на черных ленточках, украшавших бескозырки слушателей новой школы.

Плановые занятия были начаты с 1 сентября 1942 г. Переменный состав школы содержался за счет некомплекта переменного состава учебных отрядов.

Школа юнгов ВМФ подчинялась командиру учебного отряда Северного Флота.

Школу была укомплектована юношами комсомольцами и не комсомольцами в возрасте 15-16 лет, имеющими образование в объеме 6-7 классов (рисунок 1), исключительно добровольцами через комсомольские организации в районах по согласованию с ЦК ВЛКСМ.

### 3.2 Первые юнги Соловецкой школы

Когда открылась ШСЮ, то несмотря на все меры «секретности» желающих было очень много, конкурс был довольно велик. Но, к сожалению, на местах довольно нерадиво отнеслись к отбору кандидатов, поэтому уже на сборном пункте в Архангельске, да и по прибытию на Соловки, часть подростков отсеивалась по различным причинам: из-за недостаточности образования, по биометрическим показателям или здоровью. В 1942 г. пришлось даже в срочном порядке проводить донабор кандидатов в Архангельске и Молотовске (ныне г. Северодвинск). Самым большим набором стал последний, третий (1944-1945 гг.) — 1428 человек, а самым маленьким — второй (1943-1944 гг.) — 1300 человек.

Тяжелее всего пришлось юнгам первого набора, так как материальной базы для школы ещё не было, и ребятам пришлось её создавать самим: они отремонтировали старое, полуразрушенное здание церкви, каменный корпус и бывшую деревянную гостиницу для богомольцев в д. Савватьево, которая располагалась в нескольких километрах от Соловецкого кремля. Эти здания были отведены под учебные корпуса. Жить юнги должны были в землянках, но и их надо было сначала построить, а до этого момента они ночевали в палатках, все остальное время проводили на свежем воздухе.

Юнги стойко переносили все испытания. Ходили в наряды, заставы. Строго следовали уставу. Учились прилежно, несмотря на то, что иногда на целый класс приходился всего один учебник.

### 3.3 Чему учили в ШСЮ?

В школе был подобран замечательный преподавательский состав — это были опытные военные моряки, как правило, имевшие уже опыт педагогической работы. Они очень много сделали для материального оснащения учебного процесса: ими были смонтированы и оборудованы кабинеты радиоаппаратуры, военно-морского дела, мореходных инструментов и т.д.(рисунок 2) Но в первую очередь они подготовили три выпуска высококвалифицированных специалистов для советского военного флота.

Помимо изучения специальности и обучения военно-морскому делу в образовании юнг много внимания уделялось общеобразовательным предметам и политической подготовке. Постоянно велась работа по военно-патриотическому воспитанию будущих моряков.

При всей тяжести учебной нагрузки и быта ребята находили время и для занятий спортом и творчеством. Например, летом 1944 г. юнги в соревновании с взрослыми завоевали первенство по баскетболу, волейболу, метанию диска, копья, бегу на 5 км. А концерт под девизом «Ленинград», подготовленный юнгами, был очень популярен на Соловках.

### 3.4 Участие юнг в военных действиях

Никто не расскажет лучше, чем сами участники тех событий. Их нет, но остаются воспоминания, записи, свидетели того времени.

Из рассказа одного из юнг:

«Мне 19 лет. Я на должности командира машинного отделения эскадренного тральщика ТЩ-111 6-го Краснознамённого дивизиона тральщиков Северного Флота .

В моем заведовании один из двух главных двигателей корабля. Я отвечаю за его техническое состояние, за его исправную работу.

Мой корабль, кроме аббревиатуры ТЩ, что означает тральщик, носит имя старшего лейтенанта Лекарева, командира 2-ой боевой части (артиллерийская боевая часть— БЧ-2) миноносца "Сокрушительный», геройски погибшего в Белом море, в 1942 году.

Основной работой моего корабля в то время, было конвоирование и охрана транспортных кораблей наших союзников, шедших в наши северные порты из США и Великобритании с военными грузами и продовольствием.

Мы провели очередной караван в Архангельск и встали у причала для проведения очередного профилактического ремонта механизмов и оборудования корабля.

В этом походе, как и в других были атаки вражеских подводных лодок.

Но они были отбиты, нейтрализованы и все корабли пришли в порт назначения без потерь.

Всего за годы войны мой корабль, в составе с другими кораблями участвовал в 41-ной конвойной операции (сведения из вахтенного журнала корабля). В этих операциях моим кораблем были уничтожены три подводные лодки противника.»

Еще один пример участия в защите Архангельского морского порта. Окончив в 1943 году Соловецкую школу юнг, Валентин Пикуль (рисунок 3) начал матросскую службу на эскадренном миноносце "Грозный" Северного флота. В 17 лет стал

командиром боевого поста, обеспечивая бесперебойную работу гирокомпаса, основного устройства для ориентировки корабля в море.

Эсmineц “Грозный” - один из самых боевых крупных кораблей Северного флота. В годы войны он не раз участвовал в набеговых операциях, мощным артиллерийским огнём обстреливал позиции фашистов. Охранял от атак вражеских подводных лодок и самолётов союзные и наши конвои с военными грузами, выполнил три минные постановки, выставив 134 якорные мины.

В марте 1942 года в условиях 12-ти балльного шторма оказал помощь аварийному эсминцу “Громкий” и отбуксировал его в базу. 27 мая 1942 года эсmineц атаковал немецкую подводную лодку и двумя сериями глубинных бомб потопил её. Зенитчики корабля сбили шесть вражеских бомбардировщиков.

### 3.5 Героический подвиг соловецкого юнги Саши Ковалёва

Сохраняя память о героях-североморцах, их именами были названы улицы, пионерские дружины, отряды носили их имена.

В честь Саши Ковалева (рисунок 3) были названы улицы в Мурманске, Североморске, Одессе и других городах. Также его имя носит один из кораблей Мурманского пароходства.

Не каждый моряк даже за все 4 года войны имел столько наград. К сожалению, не все подробности подвигов Александра Ковалёва доподлинно известны. Чаще всего говорят о том, что он повторил подвиг Александра Матросова, Героя Советского союза.

Боевое крещение Саша Ковалев получил в апреле 1944 года. Катер потопил транспорт противника и подвергся нападению немецких катеров. В бою был тяжело ранен сигнальщик. Командир приказал заменить его юнгой из моторного отсека. Выполняя приказ командира, Саша наблюдал и докладывал, куда подаются вражеские снаряды. Маневрируя, командир уберёг катер от прямых попаданий. За этот бой Саша Ковалев получил орден Красной Звезды. Вскоре новая награда – медаль Ушакова: юный североморец умело и решительно действовал при высадке разведчиков в тылу врага.

И вот настал день, когда от Саши потребовалась особая сила духа. Майской ночью 1944 года их катер возвращался на базу, потопив сторожевой корабль врага и приняв на свой борт экипаж другого советского катера, подожженного немецкими снарядами. Внезапно на моряков обрушился сверху бомбовый и пулеметный огонь трех вражеских самолетов. Катер получил повреждения. Из выхлопного коллектора, пробитого осколком, били струи горячего пара и масла. В любой момент мог выйти из строя двигатель. Тогда, набросив на себя ватную куртку, Саша Ковалев закрыл пробоину телом. Он сдерживал напор обжигающих струй, пока не подоспели товарищи. Катер не потерял хода и продолжил бой с врагом. 9 мая 1944 года отважного юнги не стало. Он погиб при взрыве кормовых бензоцистерн. Юнга посмертно был награжден орденом Отечественной войны I степени.

### 3.6 Историческое значение участия Соловецких юнг в победе в Великой отечественной войне

Из 4111 выпускников школы юнг более 1000 погибло в боях за Родину. Но, именно юнги заслуженно пользовались уважением на кораблях военно-морского флота.

Воевали юнги наравне с взрослыми. Героизм Соловецких юнг неоспорим. Мальчишки, прошедшие школу выживания на Соловках, привыкли действовать на свой страх и риск. Каждый четвертый юнга погиб. Это страшная статистика. Дети ведь! Один из них напишет: "Мы первую любовь узнали позже, чем первое ранение в бою..."

Всего 150 человек награждены медалями Нахимова и Ушакова, еще 45 стали кавалерами орденов Красной Звезды, Красного Знамени и Отечественной войны. И один-единственный юнга — выпускник первого набора, электрик базового тральщика «Проводник» Тихоокеанского флота Владимир Моисеенко (Рисунок 4) — в годы войны стал Героем Советского Союза. Он получил это звание за участие в высадке десанта в корейском порту Сейсин, когда в течение 13–16 августа сумел подорвать гранатами шесть дзотов и два блиндажа, а во время одной из атак первым ворвался во вражеский окоп и подавил пулеметную точку.

Несмотря на краткий срок своего существования, Соловецкая школа юнг оставила заметный след и в послевоенной истории страны. Три выпускника школы уже в мирное время заслужили звания Героев Советского Союза (адмирал Вадим Коробов, контр-адмирал Юрий Падорин и капитан 2 ранга Николай Усенко), четверо бывших юнг стали Героями Социалистического труда, многие прославились как певцы, писатели, артисты и режиссеры. Но когда оставшиеся в живых выпускники Соловецкой школы юнг раз в году приезжают на Соловки на традиционную встречу однокашников, они не меряются достижениями и званиями. Они вспоминают те страшные и гордые годы, когда им, мальчишкам, довелось стать частью легендарного русского флота — и победить.

Участие молодых выпускников Школы юнг в ВОВ внесло неоценимый вклад в защиту Архангельского морского порта и в общую Победу над фашистской Германией.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

С началом войны в Архангельский морской порт, который имел огромное стратегическое значение, стали прибывать союзные конвои. В это же время выявилось плохое состояние причалов, не рассчитанных на разгрузку тяжеловесных грузов, а также слабая техническая оснащённость порта. Поэтому 7 сентября 1941 года Государственный комитет обороны СССР принял постановление «О реконструкции Архангельского морского порта для приема союзных конвоев». В связи с этим порту понадобилось большое количество рабочих рук. Проблема была решена путём организации рабочих колонн.

В годы Великой Отечественной войны в Архангельске базировалась Беломорская военная флотилия. Как и в первую мировую войну, город был основным портом, через который поступала помощь из Европы и Америки. Из города отправлялись важные для фронта грузы (лес, минометы, огнеметы, аэросани).

Вместе со взрослыми в тылу трудились и подростки, выполняя тяжёлую работу наравне со старшими.

В защите Архангельского порта и сопровождении конвоев большую роль сыграли юнги Северного флота – выпускники Школы Соловецких юнг.

Не жалея ни сил, ни жизни мальчишки поднимались на борьбу с врагом. Не важно где: у станка, в порту грузчиком, юнгой на корабле, сыном полка на передовой. Все шли к общей победе. Память о них, их подвигах, героизме мы должны сохранить и передать другим поколениям.

## СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1.Архангельская область в годы Великой Отечественной войны.1941-1945.- Сборник документов.-Архангельск,1975.-345 с.
- 2.Золотые звезды северян.-Архангельск, 1971.-206 с.
- 3.Овсянкин Е. Ради жизни на земле//Книга памяти.-Т.1-Архангельск,1995.-205 с.
- 4.Поморская энциклопедия в 5тт.: Т.1.История Архангельского Севера.- Архангельск,2011.-254 с.
- 5.Северные конвои: исследования, воспоминания, документы.-Вып.1.- Архангельск, 2006.- 305 с.
- 6.Северяне-победо. Воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны.- Архангельск,1980.- С.88.
- 7.Супрун М. Архангельск в войне//Книга Памяти.-Т.1-Архангельск,1995.-204 с.
- 8.Супрун М.Н. Ленд-лиз и северные конвои.1941-1945.М.,1997.-155 с.

