

Великая Отечественная: Неизвестная война
Александр Чернышев



1941 год
на Балтике:
подвиг и трагедия



Великая Отечественная: Неизвестная война

Александр Чернышев



1941 год
на Балтике:
подвиг и трагедия

Москва
«Яуза»
«ЭКСМО»
2009

УДК 94
ББК 63.3(0)
Ч-49

Сканирование: vtabhankov
Обработка: Vitautus

Оформление художника *П. Волкова*

Чернышев А. А.

Ч-49 1941 год на Балтике : подвиг и трагедия / Александр Чернышев. — М. : Яуза : Эксмо, 2009. — 384 с. — (Великая Отечественная: Неизвестная война).

ISBN 978-5-699-34859-6

Трагический Таллинский переход и эвакуация Ханко, ожесточенная битва за Моонзунд и героическая оборона Ленинграда — новая книга ведущего историка флота подробно освещает все ключевые события 1941 года на Балтике, неопровержимо доказывая, что 41-й был годом не только «Балтийской катастрофы», но и великого подвига советских моряков, выстоявших в неравной борьбе и сорвавших планы гитлеровского командования.

УДК 94
ББК 63.3(0)

ISBN 978-5-699-34859-6

© Чернышев А. А., 2009
© ООО «Издательство «Яуза», 2009
© ООО «Издательство «Эксмо», 2009

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Странную картину представляли собой гавани Кронштадта и набережные Петрограда после окончания Гражданской войны. Сотни больших и малых кораблей и судов безжизненно застыли у гранитных стенок. Изредка промелькнет на какой-либо палубе фигура моряка, да изредка поднимется к небу струйка дыма, но не из корабельной трубы, а от «буржуйки», установленной в кубрике и высунувшей свою трубу в иллюминатор. Краска облупилась с бортов и надстроек, потускнела и позеленела «медяшка», грязью и ржавчиной покрылись палубы.

Балтийский флот, совершивший «ледовый поход», закрывший для интервентов путь на Петроград, передавший часть кораблей речным и озерным флотилиям, пославший тысячи моряков на сухопутные фронты, к весне 1921 года как боеспособное объединение не существовал. Только небольшие отряды тральщиков занимались очисткой фарватеров от мин.

К 1921 г. на Балтике числилось в строю 7 линейных кораблей, 8 крейсеров, 9 эскадренных миноносцев типа «Новик», около двух десятков эсминцев других типов, 9 подводных лодок типа «Барс», 2 канонерские лодки, несколько минных заградителей, тральщики и вспомогательные суда. Однако многие из них были устаревшими, имели изношенную материальную часть, слабое вооружение. Кроме того, большое число кораблей и вспомогательных судов находилось в резерве и в портах на хранении.

На стапелях и у достроечных стенок петроградских заво-

дов стояли корабли, строившиеся по «Большой судостроительной программе» 1912 года — линейные крейсера типа «Измаил», легкие крейсера типа «Светлана», эсминцы типа «Новик», подводные лодки типа «Барс», тральщики и другие корабли и вспомогательные суда. В октябре 1917 года, буквально накануне революции, в Петроград были также приведены недостроенные корабли с заводов Ревеля (Таллина).

Оценивая состояние флота в начале 1921 г., М.В.Фрунзе писал: «В общем ходе революции и случайностях Гражданской войны на долю морского флота выпали особенно тяжкие удары.

В результате их мы лишились большей и лучшей части его материального состава, лишились огромного большинства опытных и знающих командиров, игравших в жизни и работе флота еще большую роль, чем во всех других родах оружия, потеряли целый ряд морских баз и, наконец, потеряли основное ядро и рядового краснофлотского состава.

В сумме все это означало, что флота у нас нет». (Боевая летопись, стр. 473.)

Состояние флота было специально рассмотрено в марте 1921 года на X съезде РКП (б), который постановил: «...в соответствии с общим положением и материальными ресурсами Советской республики принять меры к возрождению и укреплению Красного военного флота».

21 апреля 1921 года приказом Революционного Военного Совета Республики (РВСР) флот Балтийского моря был реформирован в Морские силы Балтийского моря (МСБМ). РВСР принял также решение о дальнейшем сокращении флота и утвердил новый состав РККФ на 1921 г. В составе МСБМ предполагалось иметь линкор, 16 эсминцев в кампании и 8 в резерве, 9 подводных лодок в кампании и 2 в резерве, 2 канонерские лодки, минный заградитель, 5 торпедных катеров, 31 тральщик, 277 вспомогательных судов и плавсредств.

9 сентября 1921 года, впервые после Гражданской войны, Начальник Морских сил М.В.Викторов произвел смотр

практической эскадры МСБМ и морской крепости Кронштадт.

Приказом РВСР от 12 мая 1922 г. в целях сокращения флота и вывода устаревших кораблей из боевого состава была произведена реорганизация морских сил. Специальными техническими комиссиями были обследованы все корабли и суда. Для сдачи на слом были переданы не пригодные к восстановлению по техническому состоянию 3 линейных корабля, 6 крейсеров, ряд эсминцев, подводных лодок, вспомогательных судов, а также недостроенные линейные крейсера «Кинбурн», «Наварин» и «Бородино». Часть орудий, снятых с этих кораблей, установили на кронштадтских фортах. К концу 1922 года в составе РККФ остались в основном современные корабли и вспомогательные суда.

В следующем, 1922 году были проведены первые после окончания Гражданской войны маневры. В них участвовали линкор «Марат», дивизионы эскадренных миноносцев (6 единиц), подводных лодок (7 единиц), отряд траления (11 тральщиков), две канлодки, учебное судно, вспомогательные суда, 13 самолетов и морская крепость Кронштадт. Отрабатывалась задача по отражению морскими силами и крепостью вторжения неприятельского флота в восточную часть Финского залива и захвата противником советского побережья.

С 5 по 7 октября отряд кораблей в составе линкора «Марат», 6 эсминцев, 3 подводных лодок, 4 тральщиков и посыльного судна совершил дальний поход до острова Мохни (Экхольм). Он проходил в сложных штормовых условиях. Из-за сильного волнения подводные лодки и посыльное судно вынуждены были вернуться в Кронштадт. В октябре 1922-го учебное судно «Океан» («Комсомолец») совершило дальний поход по Балтийскому морю до Кильской бухты.

Большую роль в возрождении флота сыграл комсомол, который 16 октября 1922 года на своем 5-м съезде принял шефство над РККФ. В течение трех месяцев этого года на флот было мобилизовано около 3000 комсомольцев.

С 21 июня по 24 августа 1924 года Особый практический отряд МСБМ в составе крейсера «Аврора» и учебного судна «Комсомолец» совершил учебный поход вокруг Скандинавии до Мурманска и Архангельска. Корабли заходили в норвежский порт Берген.

В осенних двусторонних маневрах МСБМ 1924 года участвовали уже два линкора, «Марат» и «Парижская Коммуна», крейсер «Аврора», 6 эсминцев типа «Новик», 6 подводных лодок, 3 минных заградителя, 4 тральщика, 20 самолетов. При учебной атаке линкора «Марат» эсминец «Урицкий» выпустил 6 торпед. Эсминец «Троцкий» впервые в нашем флоте произвел прием топлива с танкера на ходу.

В июне 1925-го эскадра МСБМ под флагом народного комиссара М.В.Фрунзе совершила первое дальнее плавание в Южную Балтику до Кильской бухты, вошедшее в историю советского флота под названием Большого похода. За семь дней корабли прошли 1732 мили. Во время похода эскадра проводила учения, отрабатывая различные тактические задачи. На борту «Марата» 25 июня М.В.Фрунзе написал статью «Балтийский флот и комсомол», а через три дня после маневров статью «Нам нужен сильный Балтийский флот».

Наряду с восстановлением кораблей в 1920-х гг. были достроены корабли, спущенные на воду до октября 1917 г. и имевшие большую степень готовности. В течение 1926 — 1928 гг. были капитально отремонтированы и введены в строй линейный корабль «Октябрьская Революция», 9 эскадренных миноносцев, канонерская лодка «Красное знамя». Были достроены крейсер «Профинтерн» и эсминец «Калинин»

С 6 по 12 августа 1928 г. состоялся поход кораблей МСБМ под флагом Председателя РВС СССР К.Е.Ворошилова. Поход проводился в целях отработки задач учебно-боевой подготовки и изучения морского театра. Линкоры «Марат», «Парижская Коммуна», «Октябрьская Революция», крейсер

«Профинтерн», 9 эсминцев, 9 подводных лодок и три транспорта прошли из восточной части Финского залива в юго-западную часть Балтийского моря и вернулись обратно в Кронштадт.

Все последующие годы на флотах проводились осенние итоговые маневры, в которых неперенное участие принимали все находившиеся в строю корабли. На этих маневрах, как правило, присутствовали руководители партии и правительства. Чаше других на маневрах присутствовали Наркомвоенмор К.Е.Ворошилов, С.М.Киров, А.А.Жданов.

1 ноября 1928 года Управление ВМС РККА подготовило доклад «Состояние Военно-морских сил РККА», в котором подводился итог возрождению флота. В докладе указывалось, что в 1928 году завершено восстановление имеющегося корабельного состава и материальной части флота, давалась оценка технического состояния и достигнутого уровня подготовки морских сил, береговой обороны и морской авиации на различных театрах и отмечалась их способность в основном успешно решать поставленные задачи. К 1 ноября в составе МСБМ находились 3 линкора, 2 крейсера, 12 эсминцев, 9 подводных лодок, канонерская лодка, 2 минных заградителя, 5 тральщиков. Авиация флота — 31 самолет. Береговая оборона Балтийского моря имела 91 орудие калибра 75 — 305 мм и 22 40 — 76-мм зенитные пушки.

В целом по своему боевому составу наш флот был способен к активным действиям на закрытых морских театрах и успешно противостоять силам сопредельных государств в возможной войне. Однако в случае появления в Балтийском море кораблей ведущих мировых держав ВМС РККА могли вести лишь оборонительные действия в прибрежной зоне, опираясь на минно-артиллерийские позиции.

В докладе указывалось на то, что многие системы корабельного оружия и технических средств, материальная часть артиллерии и инженерные сооружения береговой обороны, типы самолетов морской авиации устарели и по своему тех-

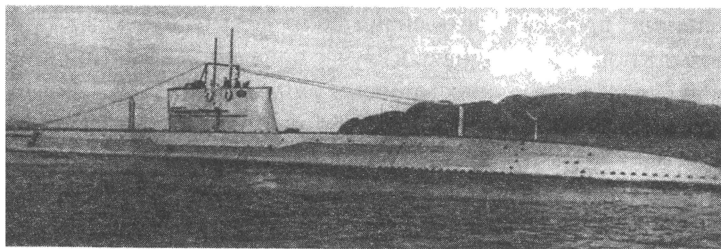
ническому состоянию не отвечают возросшим требованиям современной войны.

Одновременно с восстановлением и достройкой кораблей разрабатывались проекты новых типов надводных кораблей и подводных лодок. Результатом большой подготовительной работы явилась программа нового военного судостроения, утвержденная Советом Труда и Оборона 26 ноября 1926 года. Рассчитанная на 5 лет, 1926/1927 — 1930/31 годы, программа предусматривала постройку 12 подводных лодок, 18 сторожевых кораблей, 30 торпедных катеров, а также достройку 2 крейсеров, 4 эсминцев и некоторых других кораблей. Значительная часть новых кораблей предназначалась для Балтийского флота.

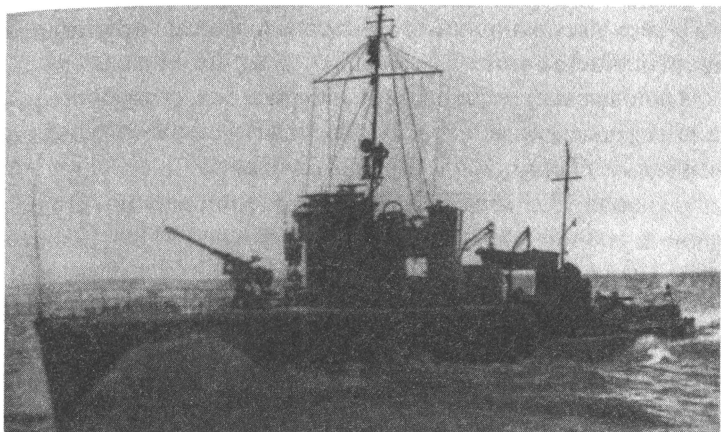
5 марта 1927 года в Ленинграде на Балтийском заводе были заложены 3 первые подводные лодки советского проекта типа «Декабрист», а 8 июля на Северной верфи состоялась закладка первых 6 надводных кораблей советского проекта — сторожевых кораблей типа «Ураган». В том же году в Ленинграде началось серийное строительство торпедных катеров.

Первые 10 серийных торпедных катеров вступили в строй в 1928 — 1929 годах, первая подводная лодка «Декабрист» — 12 ноября 1930 года, первый сторожевой корабль «Ураган» — 12 сентября 1931 года.

В последующие годы начинается строительство подводных лодок новых проектов: подводных минных заградите-



Подводная лодка типа «Декабрист» первой серии.



Сторожевой корабль типа «Ураган».

лей II серии типа «Ленинец», средних лодок типа «Щука», малых лодок типа «М».

5 ноября 1932 года на Северной верфи в Ленинграде был заложен первый крупный корабль советской постройки — лидер эсминцев «Ленинград» (проект 1). Спустя почти два года, 5 октября 1934 года, на том же заводе заложен лидер «Минск».

Успехи советской авиационной промышленности открыли перспективы развития авиации флота. До 1928 года ВВС флота имели только разведывательные самолеты, а в



Торпедный катер типа «Ш-4».

1933 году уже появились подразделения бомбардировщиков, истребителей и минно-торпедной авиации. Морская авиация вошла в состав флота на правах рода сил, способного решать определенные оперативные задачи самостоятельно и во взаимодействии с другими силами флота.

11 июля 1933 года СТО принял постановление «О программе военно-морского строительства на 1933 — 1938 годы». Программа второй пятилетки намечала существенное обновление корабельного состава ВМФ за счет новых кораблей различных классов. По плану во второй пятилетке намечалось построить 8 крейсеров, 10 лидеров эскадренных миноносцев, 40 эсминцев, 69 больших, 200 средних и 100 малых подводных лодок, 42 тральщика и 252 торпедных катера. Строительство флота развертывалось в больших масштабах и быстрыми темпами.

Программа развития морской авиации исходила из необходимости ее увеличения более чем в три раза. Предусматривалось также развитие баз, аэродромов, строительство береговых и зенитных батарей. Таким образом, в основу строительства ВМФ в этот период была заложена идея гармоничного развития разнородных сил флота. При этом определенное предпочтение отдавалось подводным лодкам и морской авиации, которым в программе военного судостроения на вторую пятилетку отводилось важное место.

22 октября 1935 г. в Ленинграде в присутствии Председателя ЦИК СССР М.И.Калинина был заложен первый крейсер советской постройки — «Киров». В ноябре того же года началось строительство большой серии эскадренных миноносцев типа «Гневный» (пр. 7). В ноябре 1935-го — декабре 1936-го в Ленинграде на заводах им. А.А.Жданова и Балтийском были заложены 25 эсминцев этого типа: 21 предназначался для Балтийского флота, 4 — для Тихоокеанского. Часть из них достраивалась по измененному, так называемому улучшенному проекту 7У.

Во второй пятилетке начинается строительство базовых

(быстроходных) тральщиков типа «Фугас», средних подводных лодок типа «С» и крейсерских типа «К», боевых катеров новых типов.

Промышленность вооружения в эти годы создала хорошие образцы артиллерийских систем — 180-миллиметровые для крейсеров, 130-миллиметровые для эсминцев и лидеров, 45- и 100-миллиметровые зенитные. В 1935 году для крейсеров разработана 180-миллиметровая трехорудийная башенная установка, не имевшая себе равных в мире по дальности стрельбы, скорострельности и габаритам. Корабли получали на вооружение и приборы управления стрельбой, как артиллерии главного калибра, так и зенитной. Отечественная промышленность освоила производство дальномеров и визиров, которые до этого закупались.

Этими же орудиями и приборами вооружались береговые батареи. Для береговой обороны были созданы подвижные железнодорожные установки. Мощные морские артиллерийские орудия калибром от 130 до 356 миллиметров, установленные на специальных транспортерах, благодаря своей подвижности могли решать более широкий круг боевых задач.

Флот получил от промышленности ряд новых образцов минного и торпедного оружия: новые торпеды для крупных кораблей, подводных лодок и торпедных катеров, большую корабельную мину, авиационные мины и торпеду, торпедные аппараты для надводных кораблей и подводных лодок, а также новые приборы управления торпедной стрельбой.

Совершенствовалось противолодочное вооружение кораблей — глубинные бомбы и бомбометы. Были созданы новые типы тралов, а для защиты кораблей от якорных мин разработан параванный охранитель.

В 1932 году была создана научно обоснованная, единая система радиовооружения флота «Блокада-1», включавшая различные типы передатчиков и приемников. На корабли поступает радиопеленгатор «Пеленг». С 1932 года советские

корабли стали оснащаться отечественными гирокомпасами (до этого их приходилось закупать за рубежом). Кроме того, было освоено производство новых типов лагов, эхолотов, радиопеленгаторов.

Советской промышленностью было освоено производство турбозубчатых агрегатов для всех типов кораблей, а также судовых дизелей и вспомогательных механизмов.

К сожалению, Советский Союз отставал от Англии и США в создании радиолокационного вооружения и гидроакустических средств обнаружения.

Во второй пятилетке быстро развивалась и авиация флота. Если на 1 января 1934 года авиация КБФ имела 91 боевой самолет, то уже на 1 января 1939 года — 253. На вооружение морской авиации поступали в основном гидросамолеты типа МБР-2 (морской ближний разведчик), а также самолеты берегового базирования: истребители И-15, затем И-16 и И-153, бомбардировщики СБ и ТБ-3. Минно-торпедная авиация получала на вооружение самолеты ДБ-3 (позже они стали называться Ил-4). В годы второй пятилетки это были хорошие самолеты, превосходившие по своим летно-тактическим характеристикам самолеты иностранных марок. Но опыт войны в Испании показал отставание наших истребителей (И-15 и И-16) и фронтовых бомбардировщиков (СБ) от новых немецких истребителей Ме-109 и бомбардировщиков Ju-88.

Морские силы Балтийского моря 11 января 1935 года были переименованы в Краснознаменный Балтийский флот.

27 мая 1936 г. СТО при СНК СССР принял решение о строительстве Большого флота, согласно которому общий тоннаж боевых кораблей Морских сил РККА устанавливался 1,3 млн т, в том числе на КБФ — 400 тыс. Решение предусматривало за 7 лет, т.е. к концу 1943 г., построить 8 линкоров водоизмещением по 35 тыс. т каждый, вооруженных 9 406-мм орудиями, со скоростью 30 узлов и 18 тяжелых крейсеров по 26 тыс. т, вооруженных 9 305-мм орудиями, со

скоростью хода 36 узлов. Через месяц, 26 июня 1936 г., СНК СССР утвердил кораблестроительную программу на период до 1947 года, которая предусматривала строительство 15 линкоров, 15 тяжелых и 28 легких крейсеров, 2 авианосцев, 19 лидеров, 134 эсминцев, 211 подводных лодок.

В 1938 — 1941 гг. на заводах Ленинграда были заложены линейный корабль «Советский Союз», тяжелый крейсер «Кронштадт», легкие крейсера типа «Чапаев», эсминцы пр. 30, сторожевые корабли пр. 29, эскадренные турбинные тральщики пр. 59. Из всех этих кораблей только один тральщик вступил в строй в 1942 году. Остальные были достроены после войны или разобраны.

Кроме того, в Германии был куплен недостроенный тяжелый крейсер «Лютцов». Буксиры привели его из Бремена, и 31 мая 1940 года он был поставлен у стенки Балтийского завода для достройки. 25 сентября крейсер получил новое название «Петропавловск».

Для кораблей, строившихся по программе Большого флота, были спроектированы новые системы вооружения: трехорудийные установки 406-мм МК-1, 305-мм МК-15, 152-мм МК-5, двухорудийные 130-мм Б-2-ЛМ. Были созданы и новые зенитные установки — спаренные 39-К (85-мм), Б-54 (100-мм).

Как и в предшествующие периоды своей истории, Балтийский флот являлся постоянным резервом для усиления и формирования других флотов и флотилий. Следует напомнить, что в 1904 году в Порт-Артуре находилась Первая Тихоокеанская эскадра Балтийского флота, и легендарный крейсер «Варяг» числился в составе Балтийского флота. В мае 1905 г. в Цусиме погибла Вторая Тихоокеанская эскадра Балтийского флота.

В ноябре 1929 года из Кронштадта в Севастополь были отправлены линейный корабль «Парижская Коммуна» и крейсер «Профинтерн». Поход отряда вокруг Европы возглавил Л.М.Галлер. Корабли, преодолев жестокий ураган в

Бискайском заливе, 18 января 1930 года прибыли в Севастополь, существенно усилив Черноморский флот.

В 1932 — 1933 годах были приняты решения о создании Тихоокеанского и Северного флотов. И в этом деле КБФ оказал неоценимую помощь. Для формирования новых флотов он передал значительную часть своего личного состава, кораблей, самолетов, береговых батарей.

Северный флот был полностью создан за счет кораблей КБФ. 18 мая 1933 года Кронштадт проводил на Север первый отряд, положивший начало созданию Северного флота. В состав отряда входили эскадренные миноносцы «Урицкий» и «Рыков» (с 1937-го — «Куйбышев»), сторожевые корабли «Ураган» и «Смерч», подводные лодки Д-1 и Д-2. Возглавил экспедицию З.А. Закупнев, который и стал первым командующим Северной военной флотилией. В том же году Беломорско-Балтийским каналом прошел второй отряд в составе эсминца «Карл Либкнехт», сторожевика «Гроза» и подводной лодки Д-3.

Первые торпедные катера Тихоокеанского флота отправлялись во Владивосток из Ленинграда по железной дороге.

В 1936 году балтийские эсминцы «Войков» и «Сталин» впервые в истории военного флота в течение одной навигации совершили переход из Кронштадта во Владивосток Северным морским путем.

В 1939 г. базовые тральщики КБФ Т-1 «Стрела», Т-2 «Трос», Т-3 «Проводник» и Т-4 «Подсекатель» совершили плавание по маршруту Кронштадт — Плимут — Норфолк — Панамский канал — Сан-Франциско — Петропавловск-Камчатский — Владивосток и вошли в состав Тихоокеанского флота.

В мае — июне 1937 года линкор «Марат» совершил поход в Англию для участия в военно-морском параде по случаю коронации английского короля Георга V. 10 мая «Марат» (командир-флагман 2 ранга В.И.Иванов) вышел из Кронштадта и 17-го прибыл в Портсмут. Всего за 53 минуты советский линкор точно занял отведенное ему место на рейде

одним из сложнейших в морской практике способов постановки на якорь фертоинг, вызвав восхищение у экипажей 200 кораблей разных стран. 20 мая состоялся грандиозный военно-морской парад по случаю коронации короля. 23 мая линкор снялся с якоря. На обратном пути по приглашению правительств Литвы, Латвии и Эстонии корабль нанес визиты вежливости в Клайпеду, Лиепая и Таллин. 5 июня «Марат», пройдя 3655 миль, возвратился в Кронштадт.

30 декабря 1937 года в целях дальнейшего укрепления морских рубежей Советского Союза ЦИК и СНК СССР приняли постановление о создании Народного комиссариата Военно-морского флота.

26 сентября 1938 г. в состав КБФ вошел крейсер «Киров» — первый корабль данного класса советской постройки. В ноябре того же года вступил в строй и эсминец «Гневный», головной крупной серии однотипных кораблей пр. 7.

Количественный рост состава флота позволил сформировать на КБФ эскадру (приказ наркома ВМФ от 22 июня 1939 г.). В ее состав вошли линкоры «Марат» и «Октябрьская Революция», крейсер «Киров», две бригады эскадренных миноносцев, отдельный дивизион сторожевых кораблей, бригада заграждения и траления.

28 августа того же, 1939, года на КБФ сформирован отряд легких сил (ОЛС), в который вошли новые крейсера, лидеры и два дивизиона новых эсминцев (проектов 7 и 7У). Оба линкора и третий дивизион эсминцев (типа «Новик») остались в составе эскадры.

23 июня 1939 г. директивой народного комиссара ВМФ флагмана 2 ранга Н.Г.Кузнецова в Военно-морском флоте введены три оперативные готовности.

Оперативная готовность № 3 (повседневная) — корабли и части находились в обычной готовности, но сохраняли запасы топлива и держали в готовности оружие. Ремонт кораблей производился по плану, базовый дозор выставлялся только в районе главной базы.

По оперативной готовности № 2 (повышенная) боевое



Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов.

ядро переходило на четырех- часовую готовность к выходу в море, корабли принимали все необходимые запасы. Увольнения на берег сокращались до минимума. Ремонт кораблей производился ускоренными темпами, дозор выставлялся у всех военно-морских баз, воздушная разведка велась систематически, авиация рассредоточивалась на оперативные аэродромы.

При объявлении оперативной готовности № 1 (полная) боевое ядро находилось в часовой готовности к выходу

в море, а весь остальной состав флота — в четырехчасовой готовности к ведению боевых действий, форсированно заканчивался ремонт кораблей, зенитная артиллерия и средства ПВО кораблей изготавливались к бою, разворачивались воинские тылы, подводные лодки рассредоточивались и готовились к немедленному выходу в море, усиливалась дозорная служба и силы воздушной разведки.

1 сентября 1939 года Германия напала на Польшу, началась Вторая мировая война. Осенью 1939 года по предложению Советского правительства были заключены пакты о взаимопомощи с Литвой, Латвией и Эстонией. В соответствии с ними Балтийский флот получил возможность пользоваться базами на территориях Эстонии и Латвии и вышел, наконец, за пределы «Маркизовой лужи». 15 октября 1939 года нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов утвердил «Базирование кораблей КБФ на порты Эстонии и Латвии на 1939 — 1940 гг.».

Уже 11 октября 1939 г. в Таллин пришли первые советские корабли — лидер «Минск», эсминцы «Гордый» и «Сметливый», а два дня спустя в Палдиски прибыли плавба-

за «Кронштадт» и дивизион подводных лодок. 15 октября в Таллин прибыла эскадра КБФ в составе линкора «Октябрьская Революция» (флаг командующего флотом), крейсера «Киров», эсминцев «Гневный», «Грозящий» и «Стремительный», четырех сторожевых кораблей и др., всего 12 вымпелов. 22 октября по приказу наркома ВМФ крейсер «Киров» под флагом командующего эскадрой КБФ флагмана 2 ранга Н.Н.Несвицкого в сопровождении эсминцев «Сметливый» и «Стремительный» перешел в Либаву.

Серьезную проверку КБФ прошел во время «зимней войны» с Финляндией. В соответствии с директивой наркома ВМФ флагмана 1 ранга Н.Г.Кузнецова от 3 ноября 1939 г. на Балтийский флот возлагались следующие задачи: прикрытие своих сил от возможного нападения шведского флота, блокирование побережья противника, захват островов в восточной части Финского залива; высадка оперативного и тактического десантов; оказание огневой поддержки войскам Красной Армии.

30 ноября были взяты острова Сейскари и Лавенсари, 1 декабря — острова Нерви и Сомери, 2 декабря — остров Сур-Тютярсари, 3 декабря — остров Суурсари (Гогланд). Таким образом, в течение первых четырех дней военных действий силы флота овладели островами в восточной части Финского залива.

Левофланговые части 7-й армии, наступавшие вдоль побережья Финского залива, поддерживал огнем дивизион канонерских лодок (3 единицы).

Для подавления 254-мм батареи Сааренпя на о-ве Бьёркэ эскадра КБФ совершила 4 выхода. 10 и 18 декабря линейный корабль «Октябрьская Революция» под флагом командующего эскадрой КБФ флагмана 2 ранга Н.Н.Несвицкого в сопровождении эсминцев, сторожевых кораблей и тральщиков выходил для обстрела батареи Сааренпя. Линкор выпустил, соответственно, 60 (10 декабря) и 206 (18 декабря) 305-мм снарядов. Финны отвечали, выпустив 58 снарядов, но попаданий в корабли не добились.

Поскольку батарея Сааренпя не была окончательно подавлена, на следующий день, 19 декабря, операция была повторена, но вместо «Октябрьской Революции» выходил «Марат» под флагом заместителя наркома ВМФ И.С.Исакова. Линкор произвел 37 залпов, выпустив 136 снарядов. В результате было повреждено одно из орудий финской батареи.

Последний раз эскадра во главе с линкором «Октябрьская Революция» вышла из Кронштадта 30 декабря с помощью трех ледоколов. Однако пробиться через тяжелые льды корабли не смогли, и 2 января 1940 г. Военный совет КБФ приказал кораблям возвращаться в базы. Для действий на морских коммуникациях противника в средней части Балтийского моря и устье Финского залива с началом войны были развернуты базировавшиеся в портах Эстонии и Латвии 1-я и 2-я бригады подводных лодок и корабли отряда легких сил.

30 ноября «Киров» под флагом командира ОЛС капитана 1 ранга Б.П. Птохова и эсминцы «Сметливый» и «Стремительный» вышли из Либавы. 1 декабря «Киров», в сопровождении эсминцев подойдя к острову Руссарэ, обстрелял финскую береговую батарею, выпустив 35 снарядов. Батарея, в свою очередь, обстреляла крейсер 15 снарядами.

14 декабря эсминцы провели разведывательную операцию, обстреляв финскую батарею на острове Утэ.

Эсминцы ОЛСа крейсировали в районах от Ирбенского пролива до Гогланда, досматривая иностранные суда. Они же конвоировали свои суда в этом районе. В результате блокады противник вынужден был отказаться от использования коммуникаций в открытом море и ходить только внутренними шхерными фарватерами. Кораблям приходилось действовать в исключительно сложных погодных условиях: в январе мороз достигал -20° , а сила ветра — 9 баллов.

Наступление сухопутных войск поддерживали крупнокалиберные железнодорожные батареи флота. В январе 1940 г. в Ораниенбауме из добровольцев с кораблей и частей был сформирован Береговой отряд сопровождения, обеспечи-

вающий действия войск на приморском направлении. По опыту применения отряда в составе КБФ была создана 1-я бригада морской пехоты.

Авиация КБФ подавляла береговые батареи противника на островах Койвисто, Тиуринсари, Пуккионсари и др., наносила бомбардировочные удары по военно-морской базе Котка, портам, аэродромам противника и его коммуникациям и прикрывала свои военно-морские базы.

Во время боевых действий были вскрыты серьезные недостатки в комплектовании и подготовке соединений флота. В составе флота не хватало тральщиков. По этой причине не было проведено минной разведки района маневрирования кораблей ОЛС у побережья противника. Не было специальных десантных кораблей. При взятии островов войска высаживались с транспортов и кораблей с помощью баркасов и шлюпок, а техника переправлялась на берег на плотках.

Одной из причин крайне неудовлетворительного знания обороны противника и оборудования театра военных действий в целом являлась плохая работа морской разведки, которой за два десятка лет не удалось добыть сколь-нибудь полных сведений о финских береговых батареях. Как следствие, перед началом операций по их подавлению эсминцы, рискуя быть потопленными, маневрировали, вызывая огонь на себя, чтобы засечь выстрелы финских орудий. Даже после проведения разведки боем у командиров кораблей и соединений оставалось весьма смутное представление о той цели, которую они обстреливали. Во всех случаях корабли стреляли по площадям практически вслепую, располагая лишь приблизительными координатами целей. Линкоры, обрушившие на финскую батарею более четырех сотен снарядов, так и не смогли ее подавить, поскольку не было точно известно расположение финских орудий.

Кроме того, полностью отсутствовала информация о финских минных заграждениях. Крейсер «Киров», выйдя на первую операцию, едва не погиб, пройдя вплотную от кромки минного заграждения (об этом стало известно после

окончания войны, когда в руки советских моряков попали финские карты).

Корабельные зенитчики слабо знали силуэты самолетов и не могли отличить свои от противника. 21 декабря огнем эсминца «Сметливый» был сбит самолет МБР-2. В свою очередь, летчики флотской авиации не знали силуэты не только кораблей противника, но и своих. Так, например, 30 ноября у острова Сейскарри самолет СБ атаковал наши эсминцы, которые открыли по нему зенитный огонь. Были случаи, когда свои истребители по ошибке атаковали свои же бомбардировщики, сбив два из них. С первого дня войны флотские бомбардировщики охотились за финскими броненосцами береговой обороны, вылетая крупными группами; так, 2 марта 1940 г. на их бомбежку вылетели 30 самолетов. Всего на броненосцы была сброшена 221 бомба (63 т), но результат был нулевой, ни одна бомба не попала в финские корабли.

ВВС КБФ потеряли 80 самолетов, при этом от зенитного огня и истребителей противника были потеряны 25 машин, остальные разбились при взлете и посадке и по другим причинам из-за неопытности экипажа.

К сожалению, сделать выводы из уроков финской войны и устранить недостатки до начала Великой Отечественной не успели.

После принятия в июле 1940 г. Эстонской и Латвийской республик в состав Советского Союза небольшие по своей численности флоты этих государств были включены в состав Краснознаменного Балтийского флота. Пополнение состояло из 4 подводных лодок («Калев», «Лембит», «Ронис» и «Спидола»), 3 тральщиков, 4 минных заградителей, 5 посыльных судов.

В результате присоединения к СССР Эстонской и Латвийской республик, а также подписания мирного договора с Финляндией КБФ получил ряд портов, выдвинутых к устью Финского залива, и на побережье Балтийского моря — Либавы, Виндава, Рига, Ханко, Палдиски, Таллин, Выборг. Полу-

чение этих портов и перенос базирования отдельных соединений коренным образом изменили положение на театре.

Флот получил открытые выходы в Балтийское море, отпала необходимость под непосредственной и непрерывной угрозой с обоих берегов и островов форсировать узкий Финский залив, проделывая 240-мильный путь от Кронштадта до выхода в Балтийское море.

Однако наряду с этими положительными сторонами новой обстановки на театре существовали и отрицательные, имевшие весьма существенное значение. Фланговые базы — Либава, Ханко, Выборг — находились в непосредственной близости к государственной границе и при отсутствии надлежащей организации обороны могли оказаться уязвимыми участками в системе базирования флота.

Почти все северное побережье от советско-финской границы до Ханко оставалось под контролем Финляндии, союзницы Германии. Оно изобиловало большим количеством выходов из шхер, соединенных продольными шхерными фарватерами, позволяющими скрытую рокировку легких сил и подводных лодок противника. Финское побережье имело ряд сильно укрепленных районов, вооруженных дальнобойной артиллерией, простреливавшей акватории до середины Финского залива и даже северные подходы к главной базе — Таллину. Поэтому все судоходство в первые месяцы войны пришлось осуществлять вдоль южного побережья по малым глубинам для затруднения действий подводных лодок противника.

Линия наблюдательных постов и сеть финских аэродромов давали противнику возможность непрерывного наблюдения за нашими перевозками, особенно в светлое время суток. Таким образом, на всем протяжении наша основная коммуникация Кронштадт—Таллин — Ханко была под контролем и возможным ударом противника.

Новые ВМБ были совершенно не приспособлены для базирования военного флота. По существу, кроме акваторий и ограниченного причального фронта, почти ничего не было,

ремонтные базы существовали только в Либаве и Таллине. Гавани, оставшиеся без изменений еще от царской России, а местами пришедшие в ветхость, не были рассчитаны на базирование таких кораблей, как эсминцы, не говоря уже о более крупных. Необходимо было выполнить большой объем строительных работ по созданию инфраструктур баз флота.

Увеличение протяженности береговой черты, количества портов и рейдов, удаленность новых ВМБ на большом расстоянии друг от друга (Либава, Таллин, Ханко, Рига), и в особенности от тыловой базы Кронштадта, для поддержания морских сообщений и рейдовой службы требовали наличия многочисленного, хорошего вспомогательного флота, а его не хватало даже до 1940 г., в условиях мирного времени. Например, нефтеналивных судов имелось всего четыре, водоналивных — два. Подавляющее число вспомогательных судов имело за плечами не один десяток лет службы. Нехватка вспомогательного флота приводила к перебоям в своевременном подвозе необходимых видов снабжения и ставила готовность соединений КБФ в зависимость от наличия свободного тоннажа. Между тем слабо развитая промышленность Прибалтийских республик, недостаточно развитая железнодорожная сеть, а также отсутствие возможности создавать в базах необходимые запасы (из-за отсутствия складов), начатое большое оборонительное строительство требовали постоянного и весьма оживленного морского сообщения между новыми базами и тылом КБФ.

ВМБ Ханко, по существу, имела связь с остальными базами только морским путем, т.к. железнодорожная связь была обусловлена специальным договором с Финляндией и перевозки секретными быть не могли.

Большое увеличение протяженности морской границы требовало развертывания береговой обороны в новых районах базирования флота. Такие пункты, как Либава, Виндава, Ирбенский пролив, острова Моонзундского архипелага, Ханко, Биорке, совершенно не имели обороны с моря.

К началу войны программа строительства береговой обо-

роны не была закончена. Ряд батарей заканчивался строительством в ходе войны. Круговая оборона островов и батарей, которая понадобилась во время войны, не была предусмотрена.

Важнейшим был вопрос о создании сухопутной обороны. Таким образом, хотя флот и получил выгодные позиции на Балтийском море и в Финском заливе, эти позиции для действий флота оборудовать не успели.

По предвоенным документам, оборона военно-морских баз с суши возлагалась на армию, а флот должен был решать эту задачу с моря и воздуха. Ни одна из военно-морских баз КБФ, кроме Ханко, не имела заранее подготовленной сухопутной обороны.

Сухопутная оборона района Либава — Рига была возложена Генеральным штабом на Прибалтийский особый военный округ. Но к началу войны у Либавы ничего реально создано не было. К строительству сухопутной обороны на островах Эзель и Даго ПриОВО приступил только перед началом войны, но с началом ее было свернуто вследствие ухода частей ПриОВО.

К летней кампании 1941 г. работа в указанных направлениях была в полном разгаре, но для завершения ее требовалось время — около двух лет. Таким образом, начало войны, даже в отсутствие внезапного нападения противника, неизбежно ставило КБФ в невыгодные для него условия.

К началу Великой Отечественной войны КБФ являлся самым сильным из флотов Советского Союза. Командующим КБФ в течение всей войны был вице-адмирал В.Ф. Трибуц; членами Военного совета — дивизионный комиссар М.Г. Яковенко, Н.К.Смирнов, А.Д.Вербицкий; начальником штаба — контр-адмирал Ю.А.Пантелеев, с 29.09.41 — вице-адмирал Ю.Ф.Ралль.

В составе флота находились 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 эсминцев, 7 сторожевых кораблей, 34 тральщика,



Командующий КБФ
В.Ф. Трибуц.

4 надводных заградителя, 2 канонерские лодки, 63 торпедных катера, 65 подводных лодок, 26 малых охотников, 4 бронекатера, 9 катеров-тральщиков, 11 посыльных судов, 133 вспомогательных плавсредства.

Организационно в эти силы входили: эскадра кораблей (командующий — контр-адмирал Д.Д.Вдовиченко), включавшая линкоры «Марат», «Октябрьская Революция»; 3, 4, 5-й дивизионы эсминцев, дивизион сторожевых кораблей;

отряд легких сил (командир — контр-адмирал В.П.Дрозд) в составе крейсеров «Киров» и «Максим Горький», 1-й, 2-й дивизионы эсминцев.

1-я бригада подводных лодок (капитан 1 ранга Н.П.Египко) в составе 1, 2, 3 и 4-го дивизионов; 2-я бригада подводных лодок (капитан 2 ранга А.Е.Орел) в составе 6, 7 и 8-го дивизионов; учебная бригада подводных лодок (контр-адмирал А.Т.Заостровцев); 1-я бригада торпедных катеров (капитан 2 ранга В.С.Чероков) в составе 1-го и 2-го дивизионов, 2-я бригада торпедных катеров (капитан 2 ранга В.А.Саламатин) в составе 3-го и 4-го дивизионов; шхерный отряд кораблей; отряд минных заградителей; отдельный учебный дивизион подводных лодок; отряд вновь строящихся кораблей.

Тральные силы КБФ — 1-й и 2-й дивизионы БТЩ, 3-й и 5-й дивизионы ТЩ, 2-й дивизион КАТЩ. 25 июля была сформирована бригада траления.

Проходили испытания и вступили в строй уже после начала войны 4 эсминца, 1 БТЩ, два сетевых заградителя, 6 подводных лодок, 54 различных катера.

В первые дни войны из состава ВМУЗ, НКВД, различных гражданских ведомств были мобилизованы, вооружены и поступили в состав КБФ 70 тральщиков, 5 сторожевых кораблей, 16 канонерских лодок, 41 «малый охотник», 7 плавучих баз, военные транспорты и ледоколы.

К началу войны береговая оборона КБФ насчитывала 22 артиллерийских дивизиона, три железнодорожных дивизиона, восемь отдельных артиллерийских батарей, два бронепоезда и четыре отдельные железнодорожные батареи (всего 253 орудия, не считая 60 стволов калибров 45 и 76,2 мм). Около половины их находилось на вооружении батарей восточной части Финского залива. Морская пехота была представлена 1-й особой бригадой.

Противовоздушная оборона КБФ, организационно входившая в состав военно-морских баз, имела семь зенитно-артиллерийских полков, восемь отдельных дивизионов и три отдельные батареи (всего 91 батарею — 352 орудия). Общее руководство ПВО осуществлял начальник ПВО флота генерал-майор береговой службы Г.С.Зашихин.

Военно-воздушные силы флота (командующий — генерал майор авиации В.В.Ермаченков, с 15.07.41 — генерал-майор авиации М.И.Самохин) в своем составе имели 8-ю бомбардировочную авиационную бригаду, 10-ю авиационную бригаду, 61-ю истребительную авиационную бригаду и отдельные эскадрильи — всего 656 самолетов. Авиация флота находилась в стадии перевооружения на новую технику и была укомплектована в основном самолетами устаревших типов. Серьезным недостатком флотской авиации было то, что она укомплектовывалась самолетами, которые создавались по заданию ВВС Красной Армии и не отвечали специфике флота. В частности, из-за малого радиуса действия истребителей наши корабли несли серьезные потери.

Система базирования флота включала главную военноморскую базу (Таллин), военноморские базы Ханко (генерал-майор С.И.Кабанов), Кронштадтскую (контр-адмирал В.И.Иванов), Прибалтийскую (контр-адмирал П.А.Трай-

нин), а в ее составе — Либавскую (капитан 1 ранга М.С.Кле-венский). Каждая военно-морская база имела корабли и ка-тера охраны водного района (ОВР), противовоздушную обо-рону, береговую оборону, части специального и тылового обеспечения.

Однако в строительстве флота и его подготовке к войне имелись и существенные недостатки. Большое количество кораблей, преимущественно подводных лодок и эсминцев, находилось в стадии достройки. В количественном отношении состав флота не соответствовал большим задачам, вставшим перед ним. Особенно остро чувствовался недостаток в тральщиках, особенно быстроходных (БТЩ), которые могли обеспечивать противоминную оборону кораблей эскадры и ОЛС; на вооружение флота не поступили тралы для борьбы с неконтактными минами. Не менее остро чувствовался недостаток в эсминцах, надводных минных заградителях, сторожевых кораблях, малых охотниках, мореходных торпедных катерах. Отсутствовали специальные десантные корабли. В составе КБФ имелись четыре минных заградителя. Из них два были переоборудованы из судов других классов, имели большое водоизмещение и осадку. Два других достались от бывшего эстонского флота и представляли собой скорее музейные экспонаты (бывшие озерно-речные пароходы с гребными колесами). Не было малых заградителей для действий в шхерах и на мелководье.

Начиная с 1927 г. строились практически однотипные торпедные катера, но в большом количестве. Они имели малый радиус действия, плохую мореходность, примитивные желобковые торпедные аппараты, скопированные с английских катеров времен Первой мировой.

Не хватало танкеров, водоналивных судов и других вспомогательных судов.

Одним из недостатков организации и планирования военного судостроения в предвоенные годы являлось то, что в постройке одновременно находилось большое количество кораблей, в результате усилия заводов расплывались на мно-

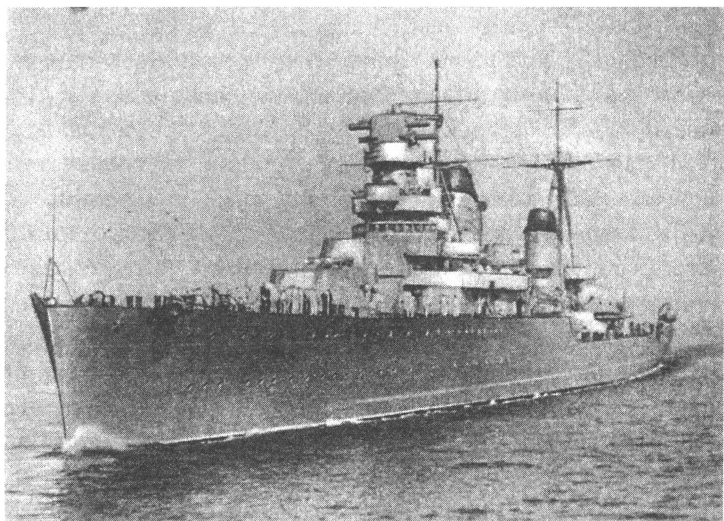
гих объектах, оставался большой процент незавершенного производства, срывались сроки сдачи кораблей. К началу войны в различных стадиях производства находились 219 кораблей. С началом Второй мировой войны продолжать строительство линкоров, тяжелых и легких крейсеров, находившихся еще на стапелях, стало бесперспективным, работы на них сворачивались. Одновременно ускорялась постройка эсминцев, подводных лодок, тральщиков.

Были допущены просчеты в вооружении кораблей и катеров. Если наши эсминцы и сторожевые корабли были сравнимы по мощи огня с аналогичными кораблями противника, то германские тральщики имели двойное преимущество (одно-два 105-мм орудия, три 37-мм пушки против одного 100-мм орудия и одной 45-мм пушки на нашем), немецкие торпедные катера имели две 47-мм или 37-мм пушки и одну 20-мм против одного-двух пулеметов на наших. Катера-тральщики у противника имели одну-две 37-мм автоматические пушки, а советские — один-два пулемета.

На вооружении большинства кораблей в качестве зенитных орудий находились уже устаревшие и малоэффективные 45-мм полуавтоматы. Новые скорострельные 37-мм автоматические пушки только начали поступать на флот. До начала войны их успели установить только на линкоры и на достраивающиеся эсминцы.

На советских кораблях отсутствовали современные приборы обнаружения противника — радиолокационные и гидроакустические станции.

Корабельный состав флота, особенно надводного, являлся весьма молодым. Так, крейсер «Максим Горький» вступил в строй в самом конце 1940 г. Из 14 находившихся в строю новых эсминцев только 5 вступили в строй до 1939 г., из числа остальных 4 — в мае 1941-го, 3 — в июне, 2 — в первые дни войны. К началу войны соединения кораблей только приступили к огневой подготовке и сколачиванию подразделений кораблей для совместных боевых действий.



Крейсер «Максим Горький».

Имелись пробелы в боевой, тактической и оперативной подготовке флота и отдельных соединений. Были недостаточно отработаны тактическое взаимодействие разнородных сил, новые способы и приемы войны на море. В частности, не практиковалось совместное плавание боевых кораблей с тральщиками, особенно в ночное время. Не изучались способы стрельбы по скоростным и особенно пикирующим самолетам.

Зенитные батареи в своем большинстве имели на вооружении 76-мм орудия образца 1931 г., перед самой войной стали поступать 85-мм обр. 1938 г., имелись пулеметы М-4 (счетверенный «максим»), но эффективность их была незначительна. Не было отработано безошибочное опознавание самолетов, не была освоена стрельба по пикирующим самолетам, хотя этот способ немецкие летчики применяли с самого начала Второй мировой войны — с сентября 1939 г.

Авиация ВВС КБФ базировалась на аэродромах, расположенных от Либавы и Ханко до Новой Ладogi, но в основном в районе Ленинграда. К началу войны на западных аэро-

дромах было сосредоточено около 20 процентов общего состава авиации. Такая вынужденная дислокация ВВС привела к тому, что корабли, действовавшие в Рижском заливе, не имели авиационного прикрытия.

Не было закончено навигационное оборудование театра, особенно в новых районах, прилегающих к территориям Эстонской и Латвийской республик. К примеру, пролив Муху-Вейн, соединяющий Финский залив и Моонзунд, до войны изучен не был, и даже эсминцы до войны там не плавали.

Даже в главной базе флота не было флагманского командного пункта, из которого можно было бы осуществлять боевое управление флотом и который имел бы надлежащую живучесть и неуязвимость, мог бы выдержать попадания бомб и тяжелых снарядов.

После начала войны ВВС КБФ начали получать задачи из трех источников: штаба ВВС Северного фронта, командования КБФ и командования 8-й армии. ВВС флота со все возрастающей интенсивностью привлекались для действий на сухопутном фронте.

Обеспеченность КБФ основными видами вооружения и материально-технического снабжения не соответствовала задачам и дислокации флота. Так, наибольшее количество мин оказалось сосредоточено в Риге и Выборге, а не в Таллине, где базировались минные заградители и откуда планировалось создавать основную минно-артиллерийскую позицию. В главной базе совсем отсутствовали новые мины типа КБ.

Запасы топлива на складах флота обеспечивали потребность флота мазутом на 40 суток, соляром — на 50, бензином — на 30 — 50, маслом всех марок — на 45, углем — на 50. Но непродуманное распределение боеприпасов и топлива по пунктам базирования очень затруднило деятельность КБФ в начале войны. Наличие емкостей жидкого топлива в Таллине, Риге, Ханко совершенно не обеспечивало потребностей базировавшихся там кораблей. В самой западной, расположенной возле границы Либаве к началу войны было

сосредоточено около 12 тыс. т жидкого топлива и смазочных масел и более 23 тыс. т угля, в то время как в Таллине практически не было соляра. В то же время в Либаве к началу войны имелся только один боекомплект для артиллерии береговой обороны. Почти все запасы, завезенные в Либаву, попали в руки противника.

Летом 1940 г., разгромив Францию, Германия начала подготовку к нападению на СССР. Немецкий Генеральный штаб приступил к разработке плана очередной военной кампании — похода против Советского Союза. 18 декабря 1940 г. Гитлер утвердил директиву № 21, получившую условное название «план Барбаросса».

С осени 1940 г. немцы начали сосредотачивать свои войска вдоль западной границы Советского Союза, планируя одновременное наступление по фронту от Баренцева до Черного морей. Главные удары немцы рассчитывали нанести на трех стратегических направлениях: Московском, Ленинградском и Киевском; московское направление рассматривалось как основное и решающее.

Одновременно немцы учитывали огромное экономическое и политическое значение Ленинграда как крупнейшего индустриального и политического центра страны. Поэтому захват Ленинграда был одной из первостепенных задач немецкой армии. С этой целью в пограничной полосе в Восточной Пруссии немцы сосредоточили группу армий «Север» под командованием генерал-фельдмаршала фон Лееба в составе 16-й и 18-й полевых армий, 4-й танковой армии, 23-го армейского корпуса (резерв) и 1-го воздушного флота. Она насчитывала 29 дивизий, всего 725 тысяч солдат и офицеров, 1500 танков и 1070 боевых самолетов. По плану немецко-фашистского командования эта группа войск должна была перейти в наступление из района Клайпеда — Сувалки против наших армий, расположенных в Прибалтике, и, разгромив их, с ходу занять город Ленинград. Захватить Ленинград фашистское командование рассчитывало кон-

центрическим ударом немецких войск с юго-запада и финских войск с севера. Финны развернули у границ Советского Союза на ленинградском направлении 12 дивизий и сосредоточили 330 самолетов.

Наши армии в Прибалтике (8, 11 и 27-я) находились на штатах мирного времени и имели большой недокомплект в личном составе. Намереваясь захватить Ленинград молниеносным наступлением на суше, немецко-фашистское командование не планировало крупных операций своего военно-морского флота на Балтийском море. Немцы считали, что в результате наступления сухопутных войск Краснознаменный Балтийский флот потеряет свои базы и будет не способен продолжать борьбу на море, а с захватом Ленинграда, лишившись последней базы, будет полностью уничтожен.

Основным противником германского военно-морского флота и на время Восточного похода оставался английский флот.

С начала Второй мировой войны германский флот понес серьезные потери. У берегов Южной Америки погиб броненосец «Граф Шпее», в Атлантике — новейший линкор «Бисмарк», во время норвежской операции — 3 крейсера, 10 эсминцев, 4 подводные лодки и 10 малых кораблей.

Но и после этих потерь флот фашистской Германии представлял значительную силу. На 22 июня 1941 года он имел в своем составе новый линкор «Тирпиц», 2 линкора типа «Шарнхорст», 2 старых линкора типа «Шлезия», 4 тяжелых и 4 легких крейсера, 16 эсминцев, 27 миноносцев, 165 подводных лодок и значительное количество кораблей специального назначения и катеров. Часть немецких кораблей (линкоры «Шарнхорст» и «Гнейзенау», тяжелый крейсер «Принц Ойген» и несколько эсминцев) находились в Бресте (Франция), на порты Бискайского залива базировалась большая группа подводных лодок.

Основные силы немецкого флота находились в базах Германии, Дании и Норвегии. В состав этой группировки вхо-

дили «Тирпиц», 2 старых линкора, 3 тяжелых и 4 легких крейсера, 11 эсминцев и 23 миноносца, 85 подводных лодок, 69 кораблей специального назначения и много катеров. Балтийские проливы и Кильский канал обеспечивали возможность маневра силами между Северным, Норвежским и Балтийским морями.

Однако следует отметить, что гитлеровское командование, опасаясь активных действий КБФ, сосредоточило в портах и базах Данцигского залива и в порту Мемель (Клайпеда) все свои минные заградители, часть миноносцев и торпедных катеров, большую часть противолодочных и тральных сил и значительное количество подводных лодок. Когда на совещании у Гитлера 18 марта 1941 г. обсуждалась просьба командующего экспедиционными силами в Африке прислать с Балтийского театра на Средиземное море торпедные катера для борьбы с английским флотом, то немецкое командование сочло невозможным перебрасывать торпедные катера на Средиземное море до тех пор, пока не будет завершена операция «Барбаросса».

Своим военно-морским силам на Балтийском море немецко-фашистское командование ставило следующие задачи:

а) действиями надводных кораблей, подводных лодок и авиации против портов, баз и кораблей, одновременно используя минные постановки, заблокировать Краснознаменный Балтийский флот в Финском заливе и его базах;

б) защитить побережье Германии от действий КБФ;

в) обеспечить по морским сообщениям снабжение немецких войск, действовавших в Прибалтике и Финляндии;

г) препятствовать выходу КБФ в Балтийское море.

Перед самым началом войны для действий против нашего флота в Финском заливе из Германии в Финляндию был перебазирован немецкий отряд в составе 48 кораблей и катеров, в том числе шесть минных заградителей, 20 тральщиков, 10 сторожевых и 12 торпедных катеров. Кроме того, флот противника в Балтийском море мог быть всегда усилен

немецкими кораблями, базировавшимися на порты Северного моря и Норвегии.

Военно-морские силы Финляндии имели в своем составе 2 броненосца береговой обороны, 5 подводных лодок, 4 канонерских лодки, 7 сторожевых кораблей, 10 сторожевых катеров, 10 надводных заградителей, 25 тральщиков, 5 торпедных катеров, 4 минных катера, 2 плавучие базы.

Они были приведены в полную боевую готовность в первой половине июня, а 16 июня разделились на две группировки. Половина кораблей финского флота, в том числе оба броненосца, дислоцировались в Або-Аландских шхерах. Подводные лодки, минные заградители и большинство сторожевых катеров финского флота базировались на порты Финского залива.

Военно-морские силы Финляндии должны были: а) не допустить проникновения советских кораблей в Ботнический залив; б) оборонять Або-Аландский архипелаг и шхеры Финского залива; в) нарушать наши сообщения, проходящие вдоль Финского залива из Таллина на Ханко и в Рижский залив. Кроме того, Финляндии была поставлена задача — уничтожить военно-морскую базу КБФ на полуострове Ханко.

Начиная с весны 1941 г. немцы и финны регулярно вели воздушную разведку северной части Балтийского моря, Финского залива и районов, прилегающих к советскому побережью, углубляясь в материк на 10—15 км. С целью разведки в Балтийском море были развернуты на позициях немецкие подводные лодки. По данным радиоразведки, в течение мая и июня 1941 г. подводные лодки противника находились на позициях в устье Финского залива, западнее острова Хиума, на подходах к Вентспилсу, Либаве и Клайпедо. Морская разведка обнаружила сосредоточение немецких кораблей в базах Балтийского моря, усиление противовоздушной обороны баз, переброску немецких войск и во-

ружения в Финляндию, а также сосредоточение войск в пограничных районах.

Угрожающая обстановка на границе и отсутствие документов по совместному действию флота и армии были учтены командованием КБФ. Штаб флота совместно со штабом ПриБОВО разработал план взаимодействия (так называемый план прикрытия).

План прикрытия ставил флоту следующие задачи:

1. Не допустить неожиданного подхода противника с моря и высадки десанта на побережье.

2. Создав минно-артиллерийские позиции, не допустить проникновения противника в Рижский и Финский заливы.

3. Не допускать захвата десантом противника военно-морских баз с моря и воздуха.

4. Содействовать войскам приморских флангов армии в обороне побережья.

5. Нарушать морские сообщения противника и обеспечивать свои.

При выполнении задач, поставленных планом прикрытия, КБФ надлежало непосредственно взаимодействовать с 8-й армией.

Исходя из сложившейся тревожной обстановки, ВС КБФ получил разрешение наркома ВМФ перевести из Либавы в Ригу плавбазы и 1-ю бригаду подводных лодок. В Риге форсировались работы по строительству причалов и завозу необходимых видов боевого снабжения. Был срочно выведен из Либавы в Таллин ремонтировавшийся МЗ «Марти».

Уже в мае началось несение дозорной службы на подходах к Ирбенскому проливу и на подходах к устью Финского залива.

При появлении немецких самолетов наша зенитная артиллерия открывала огонь, истребительная авиация поднималась в воздух, но ни один самолет сбит не был. Незадолго до начала войны последовало распоряжение высшего командования ограничить зону открытия огня по германским

самолетам пределами старой государственной границы и районом Ханко.

19 июня, в 16.15, командующий КБФ, по указанию наркома ВМФ, приказал ввести на флоте оперативную готовность № 2. В ночь с 21 на 22 июня 1941 г. в дозорах находились: в устье Финского залива — БТЩ -216, подводная лодка М-99; в Ирбенском проливе — подводная лодка С-7, тральщик Т-297 («Вирсайтис»); на подходах к Таллину — СКА № 141; у Кронштадта — СКА № 223 и №224; у Либавы — СКА № 212 и № 214.

Вечером 21 июня 1941 г. И.В.Сталин разрешил руководству НКО и НК ВМФ привести войска и силы флота в готовность № 1. На флоты немедленно был послан условный сигнал, а затем и подробная директива о приведении сил флота в боевую готовность. В штабе флота условный сигнал был получен в 00.56 22 июня, а директива — в 2.32. Но мероприятия по приведению сил флота в боевую готовность начались сразу же после телефонного звонка наркома ВМФ командующему флотом в 23.37 21 июня.

В 4.50 22 июня ВС КБФ объявил по флоту: «Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника». (Хроника. Вып. 1. Стр 9.)

С начала военных действий флот приступил к проведению мобилизации, усилил разведку и дозорную службу, развернул ускоренное строительство батарей и укрепленных пунктов на Ханко, островах Осмуссаар, Хиума и Сааремаа. Действия флота развертывались согласно плану прикрытия.

ВОЙНА НАЧАЛАСЬ. ПРИКАЗАНО: «МИНЫ СТАВИТЬ»

Первыми боевыми операциями советского флота на всех театрах стали постановки оборонительных минных заграждений.

В 4 часа 50 минут 22 июня Военный совет Краснознаменного Балтийского флота объявил по флоту о вероломном нападении фашистской Германии и поставил задачу силой оружия противодействовать агрессивным действиям врага.

Около 6.30 командование КБФ получило радиogramму Народного комиссара ВМФ с приказанием произвести оборонительные минные постановки в устье Финского залива, на подходах к Ирбену и ВМБ Лиепая, предусмотренные планом прикрытия, разработанным перед войной.

Днем 22 июня заместитель наркома ВМФ И.С.Исаков прислал командующему КБФ телеграмму с приказанием «ставить мины круглосуточно, использовать миноносцы и лидеры». Вечером того же дня приказ был повторен.

Но немцы и финны опередили советский флот. Уже начиная с 12 июня 1941 г. германские корабли, предназначенные для действий в Финском заливе, начали передислокацию в воды своего союзника и закончили ее к 18 июня. В шхерах у Або стояла группа минных заградителей «Норд» в составе трех заградителей, флотилий торпедных катеров и катерных тральщиков. В шхерах западнее Порккала-Удд на хорошо замаскированной стоянке находилась группа «Кробра» в составе трех заградителей, флотилий торпедных катеров и катерных тральщиков.

Минные заградители получили приказ об окончательной подготовке к боевым действиям 19 июня, а 21-го пришел ус-

ловный сигнал на проведение минно-заградительной операции. Постановка мин началась в 23.30 21 июня. Группа минных заградителей «Норд» под охраной шести катерных тральщиков и четырех торпедных катеров поставила в несколько приемов заграждения между островом Бенгшер и мысом Тахкуна.

Минная группа «Кобра» под охраной пяти катерных тральщиков и шести торпедных катеров поставила заграждения к северу от мыса Пакринем.

В ночь на 22 июня постом острова Найссаар была обнаружена группа из трех больших и двух малых кораблей, шедших по направлению из Хельсинки на юго-запад. В районе Найссаара они повернули на запад; очевидно, это были немецкие заградители, ставившие заграждения.

В 1.50 22 июня посты Тахкуна и Кыпу обнаружили шедшие без огней пять судов, видимо, ставившие заграждения. По наблюдению с постов, суда ходили переменными курсами. В 3.30 наш самолет-разведчик обнаружил в 20 милях севернее маяка Тахкуна корабли, которые, вероятно, ставили минное заграждение, на которое вскоре напоролся отряд легких сил.

Финские подводные лодки тоже в ночь с 21 на 22 июня ставили минные заграждения в Финском заливе.

Уже на рассвете 22 июня немецкая авиация сбросила 16 донных мин южнее маяка Толбухин, юго-восточнее Кронштадта и между Котлином и Ленинградом. Далее минные постановки продолжались еженощно.

В течение трех первых дней войны противник создал минную угрозу у выходов из баз и на основных морских сообщениях КБФ, израсходовав в общей сложности 1060 якорных ударных и около 160 донных неконтактных мин. В последующем противник усиливал выставленные заграждения, особенно к северу от мыса Юминда.

22 июня командующий флотом приказал: командующему эскадрой поставить минное заграждение в устье Финско-

го залива, а командиру отряда легких сил поставить минное заграждение в Ирбенском проливе. Постановку мин в Ирбенском проливе командир ОЛСа должен был начать по готовности, имея в прикрытии с запада в дозоре подводную лодку С-7. Кроме того, командиру отряда легких сил было приказано к 24 часам выслать крейсер «Максим Горький» с одним дивизионом эскадренных миноносцев в устье Финского залива для прикрытия отряда кораблей-заградителей, производивших минную постановку между островом Осмуссаар и полуостровом Ханко.

Центральную минную позицию в устье Финского залива согласно плану минных постановок КБФ предполагалось поставить в три очереди по линии Ханко — Осмуссаар из трех минных линий протяженностью 24 мили. Первые две линии минного заграждения ставились против линейных кораблей, крейсеров и эскадренных миноносцев. Каждая линия должна была состоять из двух рядов мин и одного ряда минных защитников. Третья линия заграждения предназначалась против подводных лодок. Эту линию предполагалось поставить в два ряда, каждый в три яруса. Фланги минного заграждения прикрывались огнем батарей береговой артиллерии, расположенных на Ханко и Осмуссааре.

Для прикрытия минной позиции планировалось западнее основного минного заграждения поставить восемь отдельных минных линий (мыс Тахкуна — остров Бенгшер) и две линии на флангах основного минного заграждения.

Всего в устье Финского залива должно быть поставлено 6378 мин и 1584 минных защитника. Постановка минного заграждения первой очереди по плану должна была быть закончена в первые девять дней войны.

Ночное маневрирование неизвестных кораблей и судов, обнаруженных в ночь на 22 июня в районе острова Найссаар и на линии Бенгшер — Тахкуна, могло служить признаком постановки противником минных заграждений на подходах

к Таллину и в устье Финского залива. Поэтому, прежде чем начать постановку позиционных минных заграждений на линии Ханко — Осмуссаар, следовало бы произвести контрольное траление на намеченном пути перехода кораблей — постановщиков мин, а также в районе предстоящего маневрирования отряда прикрытия, поскольку именно в этом районе наш самолет-разведчик в 3.30 22 июня обнаружил вражеские корабли, шедшие малым ходом и, следовательно, по всей вероятности, ставившие мины.

Но проведению такого траления никак не соответствовала предвоенная дислокация тральных сил КБФ. К концу суток 21 июня тральные силы КБФ находились в основном в Кронштадте. В Риге стояли три тихоходных тральщика (бывшие латвийские), а в Таллине четыре БТЩ. Т-216 нес дозор в устье Финского залива.

Пришлось либо ждать прихода нескольких БТЩ из Кронштадта, либо выслать из Таллина находившиеся там четыре БТЩ, но в таком случае не осталось бы базовых тральщиков для непосредственного противоминного обеспечения кораблей, назначенных для постановки заграждения.

Первым с немецкими минами столкнулся эсминец «Смелый», которому было поручено отконвоировать с Ханко в Таллин турбоэлектроход «Иосиф Сталин» с эвакуируемыми семьями военнослужащих. Отсутствие в главной базе тральщиков вынудило командование послать эскадренный миноносец. Выйдя в 16 часов 22 июня из Таллина, «Смелый» не подозревал о том, что по пути на Ханко пересек минное заграждение. Но при возвращении, идя впереди транспорта, в 20.20 эсминец захватил параваном мину, взорвавшуюся в 15—20 м от борта. Силой взрыва правый параван был оторван, левый поврежден, электронavigационные приборы и часть механизмов вышли из строя, в корпусе появилась течь. Корабль был выведен из строя на 10 суток. Эсминец и турбоэлектроход прибыли в Таллин около 22.30 примерно за час

до выхода отряда кораблей, посланных для постановки заграждения в устье Финского залива. Но разработанный днем план перехода, несмотря на происшествие со «Смелым», остался без изменения.

Для постановки оборонительного минного заграждения в устье Финского залива 22 июня 1941 г. в главной базе — Таллине — был сформирован отряд кораблей под флагом командующего эскадрой КБФ контр-адмирала Д.Д. Вдовиченко. В его состав вошли минные заградители «Марти» и «Урал», лидеры «Минск» (флаг командующего эскадрой) и «Ленинград», эсминцы «Артем», «Володарский» и «Карл Маркс». В отряд были включены самый быстроходный корабль флота — лидер «Ленинград», развивавший скорость до 43 узлов, и самый тихоходный — минный заградитель «Урал» (12,5 уз.).

После полудня 21 июня корабли начали принимать мины, а в 1.10 23 июня отряд вышел из Таллина. В дозоре в трех милях впереди отряда шел эскадренный миноносец «Суровый», в непосредственном охранении находились несколько катеров МО. БТЩ «Шкив», «Штаг», «Крамбол» шли впереди заградителей в строю уступа с параван-тралами. В прикрытии с воздуха находились четыре самолета МБР-2. Участвовавшие в минной постановке три эсминца на переходе шли в строю кильватерной колонны в охранении минных заградителей на их траверзе, не прикрываясь тралами базовых тральщиков, но это сошло благополучно, поскольку на всем пути отряда минных заграждений противника не было. Отряд совершил переход из Таллина к месту минной постановки в течение шести часов.

Постановка заграждения была закончена в 7.42 23 июня, после чего все корабли, за исключением лидеров, вернулись в базу. Оба лидера по окончании минной постановки по распоряжению командующего КБФ пошли на соединение с крейсером «Максим Горький», подорвавшимся на mine.

Для прикрытия отряда заграждения от ударов противника со стороны моря в 17.57 22 июня из Усть-Двинска вышел отряд кораблей под командованием начальника штаба ОЛСа капитана 2 ранга И.Г.Святова в составе крейсера «Максим Горький» и эсминцев «Гневный», «Гордый» и «Стерегающий». Отряд должен был маневрировать западнее района постановки мин и не допустить атаки сил противника по кораблям, ставившим мины. Прикрытие потребовалось из-за того, что наблюдательные посты ВМБ Ханко обнаружили у банки Олег корабли противника, классифицированные как крейсер, два эсминца, тральщики и сторожевые корабли. Предполагалось, что противник укрылся в шхерах для срыва минных постановок.

Дозорный тральщик Т-216 на рассвете 22 июня обнаружил севернее острова Хиума минное поле, о чем доложил в штаб флота. Но донесение не было учтено. Довлело указание Москвы «не поддаваться на провокации». В Усть-Двинске, где базировалась значительная часть флота, причем наиболее современные корабли, не было ни одного быстроходного тральщика, следовательно, корабли могли рассчитывать только на собственные параваны-охранители. Чтобы прибыть в назначенный квадрат в установленное время, отряд должен был пройти 180 миль 22-узловым ходом. Параваны же эффективно работали при скорости хода от 14 до 18 уз.

Канал в проливе Муху-Вейн, соединяющем Рижский и Финский заливы, к началу войны не был углублен, вследствие чего крейсер «Максим Горький» для перехода к устью Финского залива должен был пройти через Ирбенский пролив. Если бы отряд прошел через Муху-Вейн, он оказался бы восточнее немецкого заграждения и мог избежать встречи с минами.

Отряд прикрытия около 22.10 22 июня прошел Ирбенским проливом. Обойдя на расстоянии 18—25 миль острова Сааремаа и Хиума, отряд вышел в назначенный ему район маневрирования и около 3.20 23 июня в 25 милях севернее маяка Кыпу лег курсом на север. Головным был эсминец



Командир эскадренного
миноносца «Гневный»
М.Т. Устинов.

«Гневный», шедший в 8 каб. впереди «Максима Горького», «Гордый» и «Стерегающий» держались в охране крейсера на курсовых углах 60° с левого и правого бортов в 3 — 5 каб.

Идя со скоростью 22 узлов, корабли быстро приближались к району минного заграждения, поставленного немцами, и вскоре начали пересекать его. В 3.40 в 16 — 18 милях к северо-западу от маяка Тахкуна в параване «Гневного» близко к борту взорвалась мина. Силой взрыва корабль подбросило так, что шлюпка правого борта пере-

летела через прожекторную площадку и упала на первый торпедный аппарат. Носовая часть корабля до 44-го шпангоута вместе с первым 130-мм орудием была оторвана и мгновенно затонула. Вода хлынула в трещину в переборке 44-го шпангоута и стала заливать кубрики и погреба боезапаса. В носовое котельное отделение вода поступала через пробоину в борту. Турбины и турбодинамо остановились, погас свет, корабль лишился хода. В кормовой части образовались гофры и трещины в обшивке. 20 человек были убиты и 23 — ранены, командир корабля капитан 2 ранга М.Т. Устинов тяжело контужен.

На крейсере, шедшем в кильватер «Гневному», тотчас после подрыва его на mine дали машинам «полный назад», через минуту пошли вперед и в 3.45 легли курсом на юг. По сигналу с флагмана для оказания помощи «Гневному» был направлен «Гордый», а «Стерегающий» занял место в охране крейсера. Выходя в голову флагмана, эсминец в 3.46

подсек параваном мину, прошедшую вплотную к его корме. Отойдя на пять миль к югу, на крейсере решили повернуть на восток, не подозревая, что этот курс вел прямо в середину минного заграждения, протянувшегося на 18 миль поперек входа в Финский залив.

Обнаружив на левом траверзе перископ (скорее всего, это была ошибка, вряд ли немцы послали бы свою лодку маневрировать на своем же минном заграждении), крейсер несколько минут шел переменными курсами, а «Стерегущий» сбросил глубинные бомбы. В 4.15 корабли снова легли на курс 90° (на восток).

В этот момент поступило донесение с «Гордого» о тяжелом положении «Гневного». Предполагаемое наличие подводных лодок противника побудило командира отряда послать по УКВ командиру «Гордого» приказание принять на борт экипаж «Гневного» и потопить поврежденный эсминец.

Несмотря на всю неожиданность взрыва, экипаж «Гневного» не проявил ни малейшей растерянности и мужественно и умело повел борьбу за непотопляемость корабля. Через 10 — 12 минут после взрыва мины были заведены пластыри и поступление воды приостановлено. Корабль принял устойчивое положение с небольшим креном на левый борт, и уже готовились поднять пары в котле № 3. Но вскоре пришло приказание командира отряда об оставлении корабля, и его личный состав начал переходить на стоявший у борта «Гордый».

Тем временем «Максим Горький», пересекая линию минного заграждения, незаметно захватил левой тралящей частью паравана мину и тогда же повернул на курс 120°, при этом левый параван на циркуляции приблизился к борту, и в 4.21 крейсер подорвался на mine в точке с координатами 59°20' с.ш. и 22°00' в.д. Центр взрыва пришелся на левый борт около 24-го шпангоута, на высоте 1,5 — 2 м от киля. Силой взрыва была оторвана носовая оконечность, которая, перевернувшись вверх форштевнем, быстро затонула. Тра-

верзная броневая переборка на 61-м шп. повреждений не получила и сохранила водонепроницаемость. Чтобы устранить дифферент на нос, были затоплены кормовые дифферентные и креновые отсеки, а позже — кормовое подбашенное отделение. Водонепроницаемые переборки на 61-м и 83-м шп. были подкреплены деревянными упорами. Выяснив состояние корабля и машин, командир, боясь разрушений носовой переборки, в 4.31 дал задний ход. Но корабль на заднем ходу не слушался руля, описывая циркуляцию. Командир пошел на риск и дал машинами «малый вперед». Траверзная переборка выдержала, и скорость постепенно увеличили до 8 уз. После ряда мероприятий, осуществленных личным составом по обеспечению живучести, крейсер пошел своим ходом, развивая до 12 узлов (при этом машины давали 109 об./мин, что соответствовало 16 узлам при нормальных условиях). После подрыва корабль полностью сохранил свою боеспособность и подвижность, благодаря чему успешно дошел до базы.

Эсминец «Гордый», приняв на борт экипаж «Гневного», около 4.30 отошел от борта поврежденного миноносца и произвел по нему несколько выстрелов из орудий главного калибра. На «Гневном» возник пожар, но корабль остался на плаву. Только значительно позднее с «Гордого» заметили на горизонте, в том месте, где остался «Гневный», большой столб пламени и дыма. Предполагалось, что на «Гневном» взорвались кормовые погреба. По другой версии, он был потоплен немецкими самолетами двое суток спустя. По-видимому, с потоплением эсминца поторопились. Получивший 27 июня в Рижском заливе большие повреждения «Сторожевой» привели в базу, и в дальнейшем он был восстановлен.

Догоняя ушедшие вперед «Максим Горький» и «Стерегающий», на «Гордом» проложили курс прямо на маяк Тахкуна. В 4.48 в левом параване эсминца примерно в 15 м от борта взорвалась мина, параван оторвало, но повреждения на корабле были незначительны. В 6.03 в правом параване взорвалась мина в 5 — 6 м от борта. Корабль лишился средств само-

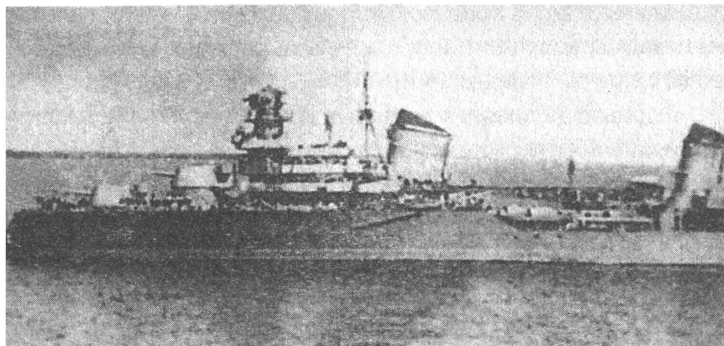
защиты от мин. В корпусе было обнаружено много вмятин, механизмы получили повреждения, скорость уменьшилась до 12 узлов.

«Гордый» подошел к пристани Кярдла и сдал в береговой госпиталь 13 тяжелораненых из экипажа «Гневного». После осмотра повреждений «Гордый» под одним котлом и одной машиной пошел в Таллин, но так как из поврежденных цистерн вытекала нефть, пришлось зайти в Палдиски, откуда эсминец ночью был прибуксирован в Таллин.

Факт обнаружения минных заграждений противника, протянувшихся не менее чем на 23 мили поперек входа в Финский залив, свидетельствовал о том, что противник не намеревался посылать в Финский залив сколько-нибудь значительные надводные силы. Следовательно, должно было возникнуть сомнение в целесообразности дальнейших минных постановок (за исключением противолодочных минных заграждений) в районе главной минно-артиллерийской позиции.

Командующий КБФ, оценивая обстановку, создавшуюся за первые 24 часа войны, утром 23 июня телеграфировал Народному комиссару ВМФ, что в связи со слабостью тральных сил флота возникла самая труднопреодолимая опасность в виде минной угрозы. «В течение одних суток, — говорилось в этой телеграмме, — противник почти парализовал деятельность флота в Финском заливе, на сегодня нельзя выслать в море ни один корабль без риска (подрыва на мине)». (Киреев, стр. 26.)

Отряд прикрытия после выполнения задачи должен был идти непосредственно в Таллин. Но при полученных повреждениях командир крейсера капитан 1 ранга А.П. Петров решил идти не в Таллин, а к ближайшему берегу — острову Вормси в пролив Хари-Курк. В 4.56 мина взорвалась в параване «Стерегущего» примерно в 10 метрах от борта. Несмотря на сравнительную близость взрыва, корпус корабля



Крейсер «Максим Горький» после подрыва на mine 23 июня 1941 года.

не получил существенных повреждений, но оба паравана были повреждены, а гирокомпас вышел из меридиана. Из личного состава три человека были ранены.

Так в течение почти 2,5 часов на отряде прикрытия от взрывов мин погиб один эсминец, тяжело поврежден крейсер, повреждены были и два оставшихся эсминца, причем «Гордый» на три дня был поставлен в док. И только «Стерегущий» отделался легкими повреждениями.

С оперативно-тактической точки зрения отряд прикрытия не выполнил свою задачу, так как он повернул назад в базу за 3,5 часа до того, как была закончена постановка минного заграждения.

На переходе в пролив Хари-Курк сигнальщики «Максима Горького» трижды обнаруживали подводные лодки. Каждый раз корабль выполнял маневр уклонения от возможных атак и открывал огонь из 100-мм и 45-мм орудий. В 8.30 корабль, сопровождаемый эсминцем «Стерегущий», подошел к юго-западной оконечности острова Вормси в проливе Хари-Курк. Но крейсер не мог встать на якорь, т.к. стантовые затонули вместе с носовой оконечностью, а кормовой стоп-анкер был потерян в результате сотрясения от взрыва. Чтобы корабль не вынесло течением на камни, его приткнули носом к мели и приняли балласт в носовые отсеки. Корабль сел на грунт носовой частью с таким расчетом, чтобы винты и

руль оставались на глубине, даже если корабль развернет течением.

В 12.40 к поврежденному крейсеру подошел лидер «Минск» под флагом командующего эскадрой. Д.Д. Вдовиченко осмотрел повреждения крейсера. Выяснив его состояние и определив необходимые мероприятия для его дальнейшего перехода, контр-адмирал убыл в Таллин. Лидер «Ленинград» в это время маневрировал в дозоре в районе Штапельботонского буя, а затем присоединился к «Минску». По приказанию комфлота для оказания помощи крейсеру был сформирован отряд кораблей под командованием командира ОВРа главной базы капитана 2 ранга А.А. Милешкина (флаг на Т-208 «Шкив»): дивизион БТЩ («Шкив», «Штаг», «Крамбол» и Т-218), эсминцы «Артем» и «Володарский», пять катеров МО, спасательное судно «Нептун» и гидрографическое судно «Лоод».

В 21.15 сигнальщики крейсера обнаружили подводную лодку, и правая 100-мм батарея дала по ней два залпа. В 21.35 из Таллина пришли дивизион БТЩ, буксир «Зарница» и вспомогательное судно «Кама». На «Каму» выгрузили 1200 180-мм полузарядов из погребов 1-й и 2-й башен и шесть боевых зарядных отделений торпед.

В 7.35 24 июня пришли эсминцы «Артем» и «Володарский». К 8 часам на разрушенную часть носовой оконечности крейсера был надет пластырь. Перед переборкой 61-го шп. сооружен деревянный барьер для защиты ее от ударов волн. Из бревен, пластыря и парусины сооружен фальшнос для уменьшения сопротивления. В 9.00 подошло спасательное судно «Нептун» и приняло буксирный трос с кормы крейсера, а буксир «Зарница» — носовой буксирный трос. Из носовых отсеков откачали воду, и в 9.44 корабль сошел с мели. В 9.53 крейсер отдал кормовой буксир, а в 10.09 начал движение своим ходом. Весь караван двинулся в путь, головным шел Т-208, за ним строем уступа влево еще три БТЩ, затем «Стерегущий», «Артем», «Володарский», концевыми шли крейсер и спасательное судно.

В 11.58 у банки Лайне головной Т-208 подорвался на магнитной mine и быстро затонул. На нем погибли командир ОВРа, командир дивизиона БТЩ и все документы на переход. После гибели тральщика крейсер отработал назад и начал разворачиваться на обратный курс при помощи своих машин. В 14.20 отряд вернулся к острову Вормси. Чтобы крейсер держался в проливе, с него подали буксир на спасательное судно «Нептун», которое встало на якорь.

Однако оставаться там тоже было нельзя, т.к. над кораблями летали вражеские разведчики. В 18.00 при помощи спасательного судна «Максим Горький» начал разворачиваться для выхода из пролива, в 18.12 он отдал буксир и пошел самостоятельно. И.Г.Святов повел крейсер не по фарватеру, а вблизи берега по малым глубинам, имея под килем не более 1,5 м воды. Головным шел Т-218, за ним остальные тральщики, за тральщиками — «Артем», в кильватер ему — «Максим Горький», справа от крейсера — «Стерегающий», три ТКА и два МО, слева — «Володарский» и также три ТКА и два МО.

25 июня в 1.50 отряд прибыл на Таллинский рейд. Три буксира повели крейсер в Купеческую гавань, и он ошвартовался у Северного мола. После тщательного обследования повреждений офицеры техотдела флота подтвердили, что крейсер может идти в Кронштадт. Было решено вести его по прибрежному фарватеру. 27 июня в 2.16 крейсер в охранении трех эсминцев и катеров МО вышел за тралами шести БТЩ, шедших в строю двойного уступа. На переходе тральщики подсекли 4 мины, из Нарвского залива в Лужскую губу отряд прошел через сложный пролив Хайлода, где до войны не проходил ни один крупный корабль. В 18.30 «Максим Горький» пришел на Большой Кронштадтский рейд. При переходе из Таллина в Кронштадт он развивал до 13 — 14 узлов, с большей скоростью идти было опасно, так как от напора воды могла разрушиться переборка б1-го шп.

В тот же день корабль поставили в док. На Балтийском заводе, где строился крейсер, срочно изготовили новую носовую оконечность, которую затем присоединили к корпусу.

Весь ремонт занял 43 дня вместо трех месяцев. Одновременно было значительно усилено зенитное вооружение корабля.

Между тем минные постановки продолжались. 25 июня из Таллина вышли «Марти», «Урал», «Ленинград», «Минск», «Карл Маркс», сторожевой корабль «Буря» в сопровождении трех БТЩ, торпедных катеров и малых охотников, с воздуха прикрывали МБР-2. Эсминец «Суровый» под флагом командующего эскадрой шел в дозоре впереди отряда. Корабли продолжили минную линию, выставленную 23 июня.

25 июня, уже после начала постановки минного заграждения, в связи с ограниченным запасом мин в главной базе — Таллине — и трудностью доставки их из тыловых складов флота было решено сократить объем минных постановок в устье Финского залива. По новому плану было принято решение поставить в устье Финского залива 3,5 ряда мин и 2 ряда минных защитников, 2,5 ряда мин против надводных кораблей и один ряд — против подводных лодок.

Минное заграждение в устье Финского залива было поставлено кораблями эскадры и отрядом надводных заградителей с 23 по 30 июня. Протяженность всего минного заграждения была более 22 миль, а глубина — 7 миль. Всего на центральной минно-артиллерийской позиции было поставлено 2687 мин и 638 минных защитников.

Минные постановки были проведены без противодействия противника, но почти при каждом выходе кораблей на постановку мин появлялись самолеты-разведчики противника.

Следовательно, недостатком проведенных операций по постановке мин было то, что не удалось достигнуть скрытности постановок. Недостатками минного заграждения являлись: а) малая плотность заграждения и б) слабая противотральная стойкость — не было поставлено мин против тральщиков. Несмотря на эти недостатки, в устье Финского залива была создана довольно мощная минно-артиллерийская позиция.

Постановка мин у Либавы была начата в 14 часов 22 июня. По плану предполагалось поставить минное заграждение на подходе к военно-морской базе и несколько минных линий вдоль латвийского берега к северу от Либавы, чтобы прикрыть прибрежный фарватер и побережье от Либавы до Вентспилса. Для постановки минного заграждения командир Либавской базы мог использовать только один базовый тральщик Т-204 «Фугас» (старший лейтенант В.Л. Гиллерман), прибывший в базу для ремонта машин 21 июня за два часа до первого налета немецкой авиации. Таким образом, в Либаве, где до 14 июня находились Отряд легких сил, минзаг «Марти», три БТЩ, в нужный момент не нашлось ни одного корабля, способного ставить мины. «Фугас» прибыл в Либаву для ремонта машин. Весь боезапас с него выгрузили в Таллине.

Так и не успев приступить к ремонту, «Фугас», приняв мины и боезапас, вышел на постановку мин под одной машиной. За шесть выходов 22 и 23 июня «Фугас» поставил в 10 милях к западу от Либавы в шести отдельных минных линиях 206 мин.

Постановка проводилась в течение круглых суток и обеспечивалась двумя торпедными катерами и береговой артиллерией Либавской ВМБ. Во время постановки мин «Фугас» неоднократно подвергался атакам самолетов противника, все они отражались зенитным огнем тральщика.

22 июня в 22.10 при постановке третьей линии мин в районе либавского буя «Фугас» был атакован подводной лодкой противника, выпустившей две торпеды. Тральщик от торпед уклонился, но от атаки подводной лодки командир корабля отказался, так как считал, что она находится на месте ранее поставленных им мин.

В связи с подходом противника к Либаве и начавшимися боями за город минные постановки были прерваны. 24 июня «Фугас» перешел в Вентспилс.

На минах, поставленных «Фугасом», в начале июля подорвались и погибли немецкие тральщик М-3134 и охотник за подводными лодками UJ-113.

План прикрытия предусматривал создание в Ирбенском проливе минно-артиллерийской позиции, которая должна была воспрепятствовать проникновению кораблей противника в Рижский залив. В течение первых пяти дней войны предполагалось поставить минное заграждение протяженностью 20 миль из 10 минных линий. Четыре линии мин предназначались против малых кораблей, четыре линии против крейсеров и миноносцев и две линии против подводных лодок. Всего в заграждении планировалось поставить 1648 мин и 500 минных защитников. Минное поле должны были прикрывать 180-мм башенная батарея полуострова Сырве и три 130-мм береговые батареи южного берега Ирбенского пролива.

Постановка минного заграждения в Ирбенском проливе и Рижском заливе была возложена на отряд легких сил, базировавшийся на Усть-Двинск (Даугавгрива). Приказание на постановку минного заграждения было отдано командующим флотом 22 июня, а полный план минных постановок был доставлен в Ригу на самолете 25 июня.

После ухода крейсера «Максим Горький» и трех эсминцев в устье Финского залива в Усть-Двинске остались крейсер «Киров» и 2-й дивизион — четыре новых эсминца пр. 7У «Стойкий», «Сильный», «Сердитый» и «Сторожевой», а также старый эсминец «Энгельс». «Грозный» находился в дозоре в Ирбенском проливе.

Корабли ОЛСа в июне



Командир Отряда легких сил КБФ
В.П. Дрозд.

1941 г. проходили интенсивную боевую подготовку, таким образом, к началу войны они израсходовали большую часть топлива, особенно эсминцы. В Рижской базе в это время имелось около 3000 т топлива, но пропускная возможность нефтепровода была мала. Для приемки полного запаса топлива на все корабли отряда требовалось не менее трех суток. Корабли были обеспечены топливом на 50%, что хватало им только на переход к месту постановки минного заграждения и на возвращение обратно в базу. Кроме того, на кораблях недоставало артиллерийского боеприпаса. Так, например, эсминец «Сердитый» имел 50% запаса выстрелов главного калибра. На складах Прибалтийской ВМБ не оказалось шрапнелей и ныряющих снарядов для главного калибра и гранат для 76,2-мм пушек. Таким образом, отряд легких сил к началу боевых действий был недостаточно отобимобилизованным, имел половинный запас топлива и неполный комплект боеприпасов.

23 июня, когда в Усть-Двинске эсминцы 2-го дивизиона принимали мины, командование КБФ получило из Москвы радиограмму с приказанием наркома обеспечить эту минную постановку предварительным разведывательным тралением (даже в таком элементарном вопросе требовалось указание Москвы, о какой же инициативе могла идти речь). Начальник штаба КБФ в 18.37 приказал командиру Прибалтийской ВМБ и командиру ОЛС послать для этой цели бывшие латвийские тральщики. Из трех единиц в строю оказались только два. 22 июня они уже протралили фарватер от Усть-Двинска до мыса Мерсрагс. Вследствие тихоходности (наибольшая скорость 14 узлов без тралов) и плохого состояния механизмов эти тральщики так и не успели дойти до Ирбена, а так как НШ КБФ не разрешил командиру ОЛСа ждать окончания траления, то эсминцы, выйдя днем 24 июня, прошли непротраленным фарватером под защитой параванов-охранителей.

23 июня в 21.53 2-й дивизион вышел для постановки минного заграждения в Ирбенском проливе с расчетом вы-

полнить ее к рассвету 24 июня. Впереди новых эсминцев шел «Энгельс» (типа «Новик»). На него была возложена задача — нести охранение и выполнять контрольное траление параванами. На «Стойком» держал флаг командир ОЛСа контр-адмирал В.П.Дрозд.

Поскольку эсминцы имели по 25 — 50 % от полного запаса мазута, было принято решение пополнить его с танкера «Железнодорожник», который пришел из Либавы на рейд Курессааре. Приняв топливо, корабли в 12 часов 24 июня вышли на постановку минного заграждения. Мины были поставлены согласно плану. Всего было поставлено 270 якорных мин. Во время постановки эсминцы неоднократно открывали огонь по одиночным немецким самолетам.

В 17.20 корабли закончили минную постановку и возвратились на рейд Курессааре и вновь произвели приемку топлива с танкера. Затем эсминцы направились в Усть-Двинск. На переходе восточнее маяка Колка они были атакованы самолетами противника, но атака была отбита. На подходах к Рижскому бую эсминец «Стойкий» обнаружил подводную лодку противника. В районе обнаружения лодки корабли сбросили глубинные бомбы. Позже подводная лодка подверглась атаке торпедных катеров, выходивших из Риги для встречи эсминцев. В 7.00 25 июня отряд вернулся в Ригу (Усть-Двинск).

Постоянное нахождение самолетов-разведчиков противника над Ирбенским проливом, а также обнаружение подводной лодки говорило о том, что закончить минные постановки скрытно и без противодействия противника не удастся. Следовало ждать, что, обнаружив первую постановку, противник попытается раскрыть наш замысел и постарается помешать дальнейшим постановкам мин.

Следующая постановка мин в Ирбенском проливе была произведена в ночь с 26 на 27 июня. В ней приняли участие эсминцы «Стойкий», «Сердитый», «Сторожевой», «Энгельс» и базовый тральщик «Фугас», прибывший в Ригу из

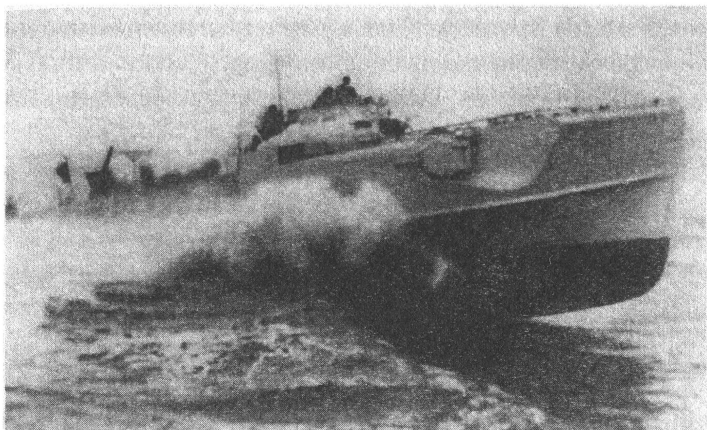
Вентспилса. На «Стойком» поднял флаг контр-адмирал В.П.Дрозд.

Базовый тральщик «Фугас», приняв 40 минных защитников, вышел днем 26 июня на тральную разведку рекомендованных курсов в районе постановки минного заграждения, а затем в точку рандеву с эсминцами. На переходе он обнаружил два торпедных катера противника, которые безуспешно атаковали его двумя торпедами.

Эсминцы вышли из базы в 20.55 26 июня. Их сопровождали три малых охотника и прикрывали два самолета МБР-2. В 23.32 между мысом Колкасрагс и островом Рухну сигнальщики головного эсминца «Стойкий» обнаружили перископ подводной лодки. Скорее всего, за перископ был принят какой-либо предмет, но, как говорили еще в Первую мировую, «заперископило». Корабли повернули на лодку и в строе пеленга произвели раздельное бомбометание, после чего, построившись в строй кильватера, продолжили движение.

«Фугас», встретив эсминцы, оповестил их о столкновении с торпедными катерами противника и занял свое место в строю замыкающим. Видимость была около 10 каб., южная часть горизонта темная.

27 июня в 2.27 при подходе отряда к месту постановки в районе мели Михайловской с юго-запада появилась группа из пяти немецких торпедных катеров — «шнельботов», которые атаковали советские корабли, выпустив торпеды. Шедший третьим в кильватерной колонне «Сторожевой» не успел среагировать. Одна из торпед попала в левый борт эсминца в районе ходового мостика. При этом сдетонировал боезапас носовых артиллерийских погребов. Вся носовая часть до 58-го шпангоута с носовой надстройкой, двумя орудиями главного калибра и мачтой была оторвана и мгновенно затонула. Погиб командир эсминца капитан 3 ранга И.Ф.Ломакин и 84 члена экипажа. Кормовая часть осталась на плаву, к счастью, торпеда не попала в корму, где находились приготовленные к постановке мины. Следовавший за «Сторожевым» «Энгельс» уклонился от трех торпед и дал



Немецкий торпедный катер — «шнельбот».

залп по уходящим катерам. Оставив поврежденный корабль под охраной малых охотников, командир Отряда легких сил решил продолжать операцию.

Во время постановки мин эсминцы вновь были атакованы торпедными катерами противника, действовавшими под прикрытием дымовых завес. Атака была отражена артиллерийским огнем, «Стойкий» уклонился от двух торпед. После атаки торпедные катера скрылись за дымовой завесой в южном направлении. После отражения атаки торпедных катеров корабли отряда продолжали постановку мин, закончив ее в 5 часов. Всего корабли поставили 210 мин и 40 минных защитников. Заграждение состояло из двух неполных рядов мин, прикрытых с запада рядом минных защитников.

После завершения постановки мин отряд вернулся к «Сторожевому». «Энгельс» взял поврежденный корабль на буксир и в 5.19 в охранении эсминца «Сердитый», тральщика «Фугас» и катеров МО повел его кормой вперед на рейд Курессааре, куда прибыли в 24.00 (остальные корабли ушли в Усть-Двинск). Во время буксировки корабли подверглись воздушным атакам самолетов противника. Все атаки были отбиты. «Сердитый» из Курессааре вернулся в Ригу.

В дальнейшем «Сторожевой» был отбуксирован в Тал-

лин, а затем в Кронштадт, где в доке ему присоединили новую носовую оконечность от эсминца пр.30, изготовленную на Балтийском заводе. В мае 1943 года восстановленный корабль вошел в строй.

Постановки минного заграждения 24 и 27 июня хотя и были выполнены, но организация их проведения имела ряд существенных недостатков. Первая постановка вместо намеченного срока — в ночь с 23 на 24 июня — была проведена только днем 24 июня из-за отсутствия топлива на кораблях. Поэтому не удалось достичь скрытности проведенных постановок, а это снижало ценность поставленных заграждений, потому что, зная о них, противник мог принять меры по тралению мин, а также обходить опасные районы.

Обеспечение действий 2-го дивизиона эсминцев по постановке мин в Ирбенском проливе было недостаточным. Авиаразведка в первые дни войны велась регулярно, но только в светлое время суток. Район постановки не обеспечивался постоянным дозором из надводных кораблей. Отсутствием дозора и слабым походным охранением можно объяснить повреждение эсминца «Сторожевой».

Корабли-заградители имели слабое авиационное прикрытие, а со стороны моря в прикрытии находилась лишь дозорная подводная лодка.

Неблагоприятные для нас изменения в обстановке на сухопутном фронте в Прибалтике и задержки в выполнении намеченных планов минных постановок помешали закончить создание минно-артиллерийской позиции в Ирбенском проливе. За два выхода было поставлено 480 мин и 40 минных защитников, что составляло только 28% от намеченного по плану.

Оставление 27 июня Либавы и Вентспилса, а 30-го — Риги и Усть-Двинска вынудило наши части 29 июня уйти с южного берега Ирбенского пролива и взорвать при этом недавно установленные береговые батареи. Ирбенская минно-артиллерийская позиция потеряла свое значение.

В 1941 году на советских минных заграждениях в Фин-

ском заливе погибли несколько малых судов. В Ирбенском проливе противник, зная расположение наших заграждений, легко обходил их, беспрепятственно проникая в Рижский залив.

Советский флот в первые дни при проведении операций по постановке минных заграждений потерял эсминец и тральщик, крейсер и три эсминца получили тяжелые повреждения. В последующем на минных заграждениях противника почти ежедневно гибли советские корабли и суда.

Как отмечали западные историки: «Удачное использование союзниками мин принесло русским не только большие потери, но также сковало весь советский флот и позволило немцам взять инициативу в свои руки» (Ю.Майстер, стр. 21).

В связи с отходом частей Красной Армии к северу от рубежа Западной Двины в первых числах июля минно-артиллерийская позиция в устье Финского залива могла остаться без прикрытия. С целью не допустить прорыва крупных надводных кораблей противника в восточную часть Финского залива 27 июня было принято решение создать Восточную минно-артиллерийскую позицию на рубеже острова Гогланд — Б.Тютерс — бухта Кунда с развитием в глубину до Лавенсари.

Для этого было сформировано соединение Восточная позиция под командованием контр-адмирала Ю.Ф.Ралля. В отряд кораблей Восточной позиции вошли эсминец «Калинин» (флагманский корабль), дивизион минных за-



Ю.Ф. Ралль — командир Восточной позиции, во время Таллинского перехода — командир арьергарда, начальник штаба КБФ с сентября 1941-го по январь 1944 года.

градителей (минзаг «Урал», тральщики «Менжинский», «Держинский», «Норд», «Инженер»), дивизион тральщиков, дивизион катеров МО; отряду периодически придавались эсминцы. Место базирования отряда — база Ручьи в Лужской губе.

Первая постановка состоялась 2 июля, в ней участвовали эсминцы «Калинин» и «Стерегающий» и БТЩ «Бугель». Корабли выставили 100 мин и 50 минных защитников. Во время следующего выхода 4 июля «Урал», «Калинин», сторожевик «Пурга» выставили 330 мин. Затем корабли выходили 7, 15, 22, 23, 29 июля. 29 июля была закончена постановка мин первой очереди Восточно-Гогландской позиции, всего было выставлено 1460 мин и 400 минных защитников.

Параллельно с постановкой мин шла установка береговых батарей на островах Гогланд, Б.Тютерс, Лавенсари и на берегу в районе бухты Кунда.

В конце августа директивой ВС Северо-Западного направления было приказано усилить Восточно-Гогландскую позицию и создать тыловую позицию в районе Нерва — Лавенсари — Кургальский риф — Сейвесте — Шепелев.

Согласно этой директиве минные заграждения Восточно-Гогландской позиции были усилены. 10 сентября минзаг «Марти» и эсминец «Сметливый» в обеспечение трех БТЩ и трех МО выставили 380 мин. В районе Родшер — Гогланд 9, 14 и 20 сентября мины ставили эсминцы «Стойкий», «Сильный», «Сметливый», БТЩ и катера МО.

Всего за июль — сентябрь на Восточно-Гогландской позиции было выставлено 2153 мины и 632 минных защитника.

В связи с приближением линии фронта к Ленинграду было принято решение о создании Тыловой минно-артиллерийской позиции на линии о-вов Нерва, Лавенсари и п-ова Кургальский.

Тыловая позиция состояла из трех рубежей.

Передовой рубеж — о. Нерва — о. Соммерс — Кургальский риф.

Основной рубеж — б.Средняя — о.Сескар — м.Устинский.

Тыловой рубеж — б.Грекова — б. Демантсейн.

Первая постановка была осуществлена 16 июля. В ней участвовали эсминец «Калинин», минный заградитель «Урал», два БТЩ и катера МО. Корабли поставили 385 мин на Сескарском плесе между банками Агамемнон — Деманстейская — Грекова.

В конце июля в связи с улучшением обстановки на Ленинградском направлении оборудование позиции было приостановлено и возобновлено 23 августа.

23 августа началась постановка основного заграждения. Для его постановки использовались минзаг «Марти», лидер «Ленинград», эсминцы «Сильный», «Стойкий», «Грозный», БТЩ, сетевой заградитель «Онега». Всего с 16 июля до 16 октября корабли совершили до 20 выходов, было выставлено 3484 мины различных образцов и 848 минных защитника. Таким образом, флот продолжал заваливать залив минами, даже в период оборонительных сражений за Ленинград, когда артиллерия кораблей нужна была для отражения наступления немецких войск. Советское командование все еще верило в прорыв немецких кораблей к Кронштадту. Но мины стали препятствием для своих же кораблей при эвакуации Ханко. А после окончания войны до 1953 года советские тральщики очищали Балтику от мин.

А орудия, дополнительно установленные на островах, куда нужней были на северном и южном побережьях для отражения наступления противника на Ленинград.

Кроме оборонительных минных заграждений, флот ставил и активные заграждения в водах противника.

В Балтийском море у Клайпеды, острова Борнхольм, мысов Брюстерорт и Ужава в водах противника мины ставили

подводные минные заградители «Л-3», «Калев» и «Лембит». С 27 июня по 17 августа они выставили 70 мин.

В целях затруднения перевозок противника шхерными фарватерами Або-Аландского архипелага были произведены следующие постановки:

11 июля четыре катера МО выставили 8 мин на фарватере Эре. 3 августа БТЩ «Кнехт» и Т-215 в охранении четырех МО выставили 60 мин к югу от Эре.

5 августа сторожевые корабли «Циклон» и «Снег» в охранении двух БТЩ и двух МО выставили 60 мин на южных подходах к Уте. На переходе к месту постановки было подсечено несколько мин противника, на одной из них взорвался и затонул Т-201 «Заряд», часть личного состава была спасена катерами.

В Финском заливе на подходных фарватерах к Хельсинки выставлены две группы активных заграждений.

В районе Поркалан — Коллбода 6, 13 и 14 июля 12 катерами МО в три выхода по четыре катера в каждом выставили 24 мины. По данным разведки, финнами данный район объявлен опасным для плавания, можно предполагать, что имелись случаи подрыва.

На подходах к Хельсинки с юга 3, 29, 30 июля 13 катерами МО в три выхода выставили 26 мин 4 банками.

На южных подходах к Борго 8 катеров МО 19 и 20 июля выставили 16 мин двумя банками.

На подходах к Ловизе с 15 июля по 6 августа с торпедных катеров 2-й бригады было поставлено 6 минных банок — всего 94 мины и 26 минных защитников.

На подходах Котка — Хамина с 11 по 29 июля торпедные катера 2-й бригады поставили 11 минных заграждений общим числом 90 мин и 34 минных защитника.

После отхода частей Красной Армии на линию старой границы на северном берегу Финского залива с целью воспрепятствования перевозкам противника в Выборгском заливе с 9 по 29 сентября было выставлено 11 минных банок общим числом 73 мины и 15 минных защитников. В поста-

новках участвовали 18 ТКА и 12 МО. Произведено 5 выходов.

Все активные минные постановки производились скрытно, в темное время суток. При проведении активных постановок в Финском заливе наши корабли потерь не имели. Активные минные заграждения занимали сравнительно незначительное место во всех минно-заградительных операциях. Выставлено всего 596 мин и минных защитника, т.е. 4,3 % от общего числа выставленных на театре. Закрывать все выходы из шхер не удалось. Немецкие и финские корабли продолжали выходить для постановки минных заграждений на наших коммуникациях.

Тем не менее на наших минах в районе Хельсинки погиб немецкий минный заградитель «Кенигин Луиза».

Всего в 1941 году на советских минах погибли броненосец береговой обороны (финский), два ТКА, минный заградитель, 4 охотника за подводными лодками, 12 тральщиков, 4 вспомогательных судна и 9 транспортов.

Первую мировую войну русский Балтийский флот также начинал с постановки минных заграждений. При этом он упредил действия германского флота. Еще 25 июля 1914 года командующий Балтийским флотом Н.О. фон Эссен, считая, что война неизбежна и может начаться в любой момент, отменил предусмотренные планом боевой подготовки маневры и объявил повышенную готовность кораблям и соединениям флота.

Чтобы не допустить внезапного нападения противника, Н.О.Эссен принял ряд мер, важнейшими из которых были: установление в устье Финского залива постоянного дозора из крейсеров, приведение отряда минных заградителей в полную готовность к постановке минного заграждения на центральной позиции, установление охраны рейдов, соблюдение радиомаскировки. 28 июля корабли начали постановку крепостного минного заграждения перед Кронштадтом, а

на следующий день последовало распоряжение о тушении некоторых маяков.

В полночь 30 июля 1914 года была объявлена мобилизация флота. Опасаясь внезапного нападения германского флота и понимая всю важность своевременной постановки мин на центральной позиции, командующий флотом в этот же день послал морскому министру И. К. Григоровичу запрос о разрешении поставить заграждение, однако ответа не последовало. Считая для себя главной задачей обеспечить флот от внезапного нападения противника, Н. О. фон Эссен с присущей ему решительностью проводил намеченные штабом флота мероприятия и в конце концов добился разрешения на постановку центрального минного заграждения до официального объявления войны.

Утром 31 июля надводные заградители под прикрытием эскадры, развернутой в центральной части Финского залива, поставили минное заграждение между островом Нарген и полуостровом Порккала-Удд. За 4 часа было выставлено 2124 мины.

Миноносцы приступили к постановке минных заграждений в районе финских шхер на участке Ганге — Порккала-Удд. Напомним, что Финляндия в то время входила в состав Российской империи и шхерным фарватером в течение всей войны пользовались русские корабли.

Германские корабли только 17 августа поставили минное заграждение в устье Финского залива между полуостровом Ганге и мысом Тахкуна. Узнав о постановке этого минного заграждения, Н. О. Эссен понял, что противник не собирается прорываться в Финский залив. Поэтому в дальнейшем русский флот ставил минные заграждения в Балтийском море на коммуникациях между Германией и Швецией, а также на подходах к Данцигской бухте.

Русские эсминцы ставили активные минные заграждения у баз противника — Мемеля, Пиллау, Данцига. Эти операции проводились в ночное время, и немцы узнавали о заграждениях только после гибели на них своих кораблей и су-

дов. Причем эсминцы за один выход ставили от 50 до 140 мин. В 1941 г. катера за один выход к финским шхерам могли поставить только 8 — 12 мин (каждый катер после дополнительного дооборудования принимал только 2 мины).

В 1914 году немцы потеряли на русских минах броненосный крейсер, 4 тральщика, 14 пароходов, 3 сторожевых судна, получили повреждения два крейсера, два миноносца, два тральщика. Но главное, противник был вынужден ограничить зоны плавания своих кораблей в юго-восточной части Балтийского моря и отказаться от выполнения ряда планируемых ранее операций.

В 1941 году, узнав о постановке противником минных заграждений в устье Финского залива, командование КБФ могло сделать вывод о том, что противник не собирается вводить свои крупные корабли в Финский залив, что и соответствовало действительности (и плану «Барбаросса»). Тем не менее советские корабли продолжали ставить мины поперек залива, создавая преграду не столько вражеским кораблям, сколько своим. При этом почему-то не были в первые же дни перекрыты выходы из финских шхер, через которые корабли противника проникали в залив и ставили минные заграждения на наших коммуникациях, в частности большое Юминдское заграждение. Более того, хотя командование КБФ точно знало, что немцы и финны каждую ночь усиленно работают над усилением заграждений, советские корабли не сделали ни одной серьезной попытки атаковать минные заградители противника.

ЛИБАВА, РИГА, МООНЗУНД

Первой удар немецких войск приняла Прибалтийская военно-морская база (командир — контр-адмирал П.А.Траинин), в которую входили Либава, Виндава и Усть-Двинск.

Либава — единственная военно-морская база России, а затем СССР на побережье Балтийского моря за пределами Финского и Рижского заливов (до 1945 г., когда появился Калининград). Еще во время Северной войны Либава служила убежищем для отрядов русских судов. Окончательно Либава перешла к России вместе с Курляндией в 1795 году.

В середине 1880-х годов морским ведомством был поднят вопрос о выборе для быстро растущего Балтийского флота незамерзающего порта. Вопрос о выборе такой базы вызвал длительные споры, работу нескольких комиссий, затянувшую его решение на десятилетие. Уже на стадии работы комиссий мнения ее участников разделились. Одни считали необходимым создать базу в западной части Финского залива, так как сосредоточенный здесь флот мог, по мнению сторонников этой точки зрения, прикрыть дальние подступы к Петербургу с моря. Другие отстаивали необходимость строительства базы в Моонзунде, откуда флот мог бы действовать во фланг и тыл противнику, прорывающемуся в Финский залив, прикрывать Рижский залив и иметь выход в открытое море. Наконец, третьи утверждали, что самым удобным местом базирования является незамерзающий порт Либава. Рига в качестве базы флота не рассматривалась.

Несмотря на обоснованные возражения наиболее видных морских и сухопутных военных деятелей того времени, постройка базы в Либаве была утверждена царем Николаем II и началась в 1890 г.

Работы по строительству крепости и порта императора Александра III были завершены к началу 1908 г. Порт имел обширный аванпорт, защищенный молами, два внутренних бассейна. Однако для выхода в море пришлось прорыть в мелководье длинный канал. Были построены два сухих дока, судостроительные и судоремонтные мастерские. По расчетам, база флота в Либаве могла иметь выгоды лишь при одном условии — когда русский флот превосходил силы противника: в этом случае он не мог быть ни заблокирован, ни отрезан. После русско-японской войны Балтийский флот значительно уступал германскому. В связи с ослаблением Балтийского флота после русско-японской войны порт императора Александра III был признан не отвечающим его задачам, и в том же 1908 году крепость была упразднена. В мирное время на Либаву базировалась 1-я минная дивизия Балтийского флота. В соответствии с планом войны 1912 года Либаву из-за отсутствия возможности удержать ее наличными силами флота предлагалось с началом войны оставить, предварительно уничтожив портовые сооружения. В августе 1914 г., после начала мобилизации, Либава была эвакуирована и только изредка использовалась как пункт временного базирования небольших отрядов малых кораблей и подводных лодок. Не зная, что русские корабли покинули Либаву, два немецких крейсера 2 августа 1914 г. поставили перед ней минное заграждение, а затем обстреляли порт и город.

Получив в 1939 г. по договору с Латвийской республикой Либаву как пункт базирования, командование КБФ тут же перевело в нее отряд самых современных кораблей — крейсер «Киров» и эсминцы «Сметливый» и «Стремительный», а затем приходили все новые корабли — тральщики, подводные лодки, катера и вспомогательные суда.

Когда же Латвия в 1940 г. стала Советской Социалистической Республикой, Либаву начали развивать как военноморскую базу КБФ. Она единственная из новых баз имела

более-менее современную судоремонтную базу — завод «Тосмаре» и сухие доки.

Крупным недостатком Либавы являлись отсутствие ее прикрытия со стороны моря системой островных укреплений (как в Кронштадте, Таллине, Ханко) и наличие всего одного выхода. Крайне опасным для базирования кораблей было и то обстоятельство, что рейд и внешняя гавань Либавы были практически открытыми для наблюдения с моря и воздуха. Кроме того, в районе Либавы не имелось благоприятных условий для выноса возможно дальше в море наблюдательных постов (ВНОС и СНИС), поэтому в случае внезапного налета авиации противника у зенитчиков кораблей и батарей почти не оставалось времени для приготовления к бою.

В Либаву были перебазированы отряд легких сил, 1-я бригада подводных лодок. И.В.Сталин предлагал перевести в Либаву и линкор, но наркому Н.Г. Кузнецову удалось отговорить вождя. По мнению наркома, такого количества кораблей для Либавы было слишком много.

В Либаве в апреле 1941 года было сформировано новое военно-морское училище — училище противовоздушной обороны ВМФ.

К началу войны для обороны базы были построены две 130-мм береговые батареи (№ 23 и № 27), защищавшие ее с севера и юга, и переведена 180-мм железнодорожная батарея.

ПВО базы осуществляли 43-й и 84-й отдельные зенитно-артиллерийские дивизионы — всего 24 76-мм орудий. В состав ЛВМБ входили следующие корабельные соединения: отдельный отряд торпедных катеров (5 единиц), 4 корабля охраны рейда, 4-й дивизион катеров морпогранохраны (9 вымпелов). В Либаве находились два дивизиона подводных лодок 1-й бригады: 3-й ДПЛ: «Л-3», «Калев», «Лембит», «Ронис», «Спидола», 4-й ДПЛ — семь «малюток». В ремонте на заводе «Тосмаре» стояли шесть подводных лодок и эсминец «Ленин». 21 июня в Либаву пришел на ремонт машин БТЩ «Фугас» (боеприпас с него был выгружен в Таллине). В порту стояли 10 транспортов.

Положение этой базы вызывало постоянную озабоченность у Военного совета флота. Оперативная игра, проводившаяся в Риге под руководством командующего Прибалтийским ОВО с участием высшего командования, наглядно подтвердила эти опасения. Поэтому по настоянию командующего флотом вскоре для обороны Либавы прибыла 67-я стрелковая дивизия. Ее укомплектованность к началу войны составляла около 75%.

Однако никаких документов о взаимодействии ЛВМБ и 67-й дивизии к началу войны разработано не было, командир базы не знал планов армейского командования на случай возникновения необходимости обороны Либавы с суши.

На военно-морскую базу Либава должен был базироваться передовой отряд КБФ, который имел задачу защищать Рижский залив и действовать в средней части Балтийского моря. Но неудачное расположение этой базы в непосредственной близости от границ с Германией и скученность кораблей в Либаве беспокоили командование ВМФ. Поэтому было признано более целесообразным базировать передовой отряд флота на Рижский залив в Усть-Двинске (Даугавгрива), что позволяло создать глубоко эшелонированную противовоздушную оборону, а также прикрыть район базирования береговой артиллерией с острова Сааремаа и южного побережья Ирбенского пролива. Кроме того, считалось, что базирование передового отряда на Рижский залив обеспечит ему большую скрытность развертывания при проведении активных дейст-



Командир Либавской военно-морской базы М.С. Клевенский.

вий в средней части Балтийского моря и сообщения с базами Финского залива через пролив Муху-Вяйн.

Благодаря выходам из Рижского залива на север через Моонзунд и на запад через Ирбенский пролив ВМБ была выгодной в оперативном отношении. Правда, она имела свои минусы: залив зимой замерзает, выход на север мелководен. Никогда ранее в Риге не базировались крупные корабли.

Для создания военно-морской базы в Даугавгрива в августе 1940 г. постановлением СНК за КБФ были закреплены гавань Мильгравис с причальной линией около 700 м, Зимняя гавань с судоремонтными мастерскими и крепость в Даугавгриве с минным складом. Зимой 1940/41 г. было начато строительство причалов, складов, топливных цистерн, мастерских и других объектов, необходимых для базирования кораблей. Устье Западной Двины было удобно для сосредоточения кораблей, вплоть до крейсеров.

Фактически эта база начала формироваться с середины июня 1941 г. В состав Прибалтийской военно-морской базы должны были войти Либавская ВМБ и Береговая оборона Рижского залива. Таким образом, Прибалтийская ВМБ включала порты Лиепая и Вентспилс, Рижский залив, южную часть Моонзунда и остров Сааремаа.

Приказ о создании Прибалтийской ВМБ был подписан Народным комиссаром ВМФ 21 июня, т.е. за один день до начала войны. Поэтому с началом войны она оказалась не в состоянии обеспечить базирование на нее кораблей передового отряда КБФ и управление авиацией и береговой артиллерией.

До начала войны из Либавы в Усть-Двинск были переведены: отряд легких сил в составе крейсеров «Киров», «Максим Горький» и двух дивизионов эскадренных миноносцев в составе «Гневный», «Гордый», «Грозный», «Стерегущий» и «Сметливый» (1-й дивизион); «Стойкий», «Сильный», «Сердитый» и «Сторожевой» (2-й дивизион).

1-я бригада подводных лодок в составе двух дивизионов

(семь лодок типа «С»), эсминец «Энгельс» и плавучие базы «Иртыш» и «Смольный». Остальные 15 лодок бригады находились в Либаве.

Отряд торпедных катеров (6 единиц). Три тихоходных тральщика (бывших латвийских — «Вирсайтис», «Вистурс» и «Иманта»).

В распоряжении командира Прибалтийской военно-морской базы не было быстроходных тральщиков, столь необходимых для обеспечения деятельности ОЛСа, сторожевых кораблей и малых охотников, а также вспомогательных кораблей.

Большая часть кораблей Отряда легких сил перешла в Рижский залив, не имея полного запаса топлива. Прием топлива мог производиться только в Риге в гавани Мильгравис, которая не была полностью для этого оборудована, и в ней могли одновременно принимать топливо не более двух эсминцев.

Для прикрытия кораблей в Усть-Двинске и островов Моонзундского архипелага необходимо было создать сильную противовоздушную оборону Рижского залива и Моонзунда. Острова Сааремаа и Хиума занимают очень выгодную позицию для эшелонированного расположения средств ПВО и базирования истребителей. Планировалось к 1942 году иметь на островах три полка зенитной артиллерии.

К началу войны на островах и побережье Рижского залива было установлено всего 10 зенитных батарей, из них в Усть-Двинске — две. Такое число зенитных батарей не обеспечивало противовоздушной обороны кораблей. К началу войны в Риге и Либаве базировались отдельные эскадрильи гидросамолетов. Часть самолетов-истребителей 13-го и 71-го авиаполков базировалась на аэродромах Таллина и Ханко. На аэродроме в Пярну находились бомбардировщики 73-го полка.

Таким образом, Прибалтийская и Либавская военно-морские базы, а также корабли, действующие в Балтийском море, Рижском заливе и в районе островов Моонзундского архипелага, не имели истребительного прикрытия.

Острова Моонзундского архипелага — Сааремаа (Эзель), Хиума (Даго), Муху (Моон) и Вормси — и большое число мелких островов расположены у западного побережья Эстонии на стыке вод центральной части Балтийского моря с водами Финского и Рижского заливов.

Выгодное военно-географическое положение Моонзундских островов определяет их значение для обороны входов в Финский и Рижский заливы и обеспечения активных действий в Балтийском море. Поэтому после начала Первой мировой войны Моонзунд использовался как район базирования миноносцев и подводных лодок. Именно здесь, в Моонзунде и Рижском заливе, развернулись самые ожесточенные бои между русским и германским флотами в годы Первой мировой войны.

Командованием КБФ район Моонзундских островов предполагалось использовать как базу для легких сил флота, он был удобен для базирования кораблей до крейсеров включительно. С этой целью в Роукюля было начато строительство маневренной базы. В феврале 1941 г. был произведен промер и обвеховывание Моонзунда и написано наставление для плавания проливами Созла-Вяйн и Муху-Вяйн, а также намечены дноуглубительные работы. В качестве маневренных баз могли быть использованы также порты Пярну и Курессааре. Силы, базирующиеся на порты Моонзундского архипелага и Рижского залива, могли выходить в Балтийское море через проливы Ирбенский и Созла-Вяйн.

Однако до начала войны ничего сделано не было. Если бы часть средств, вложенных в Либаву и Ригу, были направлена в Моонзунд, события в Рижском заливе могли развиваться по другому сценарию

Береговая оборона Моонзундских островов и Рижского залива строилась с расчетом на взаимодействие с береговой обороной военно-морских баз Ханко и Либавы и прикрытие минных рубежей в устье Финского залива и в Ирбенском проливе.

Строительство батарей на Моонзундских островах началось с весны 1940 г. и было рассчитано до 1944 г. и шло усиленными темпами. Так, например, 180-мм башенная батарея на полуострове Сырве (мыс Церель), защищавшая вход в Ирбенский пролив, была построена менее чем за год.

Вся береговая оборона Моонзундских островов и острова Осмуссар входила в одно соединение — Береговую оборону Балтийского района (БОБР).

За полтора года КБФ сумел создать значительную по силе систему береговой обороны в устье Финского залива, на Моонзундских островах и в Ирбенском проливе.

Предполагалось также в 1942 г. на островах Сааремаа и Хиума оборудовать аэродромы для базирования торпедоносной, бомбардировочной и истребительной авиации. Выгодное стратегическое расположение островов на театре позволяло тяжелой минно-торпедной авиации действовать с их аэродромов на всем Балтийском море вплоть до проливной зоны. К началу войны строительство аэродромов находилось в полном разгаре.

Сухопутная оборона островов периодически переходила из ведения НКВМФ в ведение НКО. Такое неопределенное положение мешало созданию обороны, вносило неясность в вопросы управления и организации взаимодействия. С декабря 1940 г. оборона островов Хиума и Вормси была возложена на Ленинградский военный округ, а Сааремаа и Муху — на Прибалтийский. К строительству инженерных сооружений на островах части Красной Армии приступили только в мае 1941 г.

Ожидая нападения немецких надводных кораблей на Либаву и побережье, с утра 22 июня на подходах к базе были развернуты на позициях четыре подводные лодки: М-79, М-81, М-83 и Л-3, к Клайпеде была выслана С-4. Для действий в южной и средней частях Балтийского моря 23 июня были направлены подводные лодки С-6, С-10, Щ-309, Щ-310 и Щ-311.

В Ирбенском проливе были выставлены два дозора. К западу от линии полуостровов Сырве — маяк Овиши несла дозор подводная лодка С-7, к востоку от этой линии — эсминец «Грозящий».

В 14 часов 22 июня была начата постановка мин у Либавы, БТЩ «Фугас» поставил в 10 милях к западу от Либавы 206 мин.

Военно-морская база Либава (командир — капитан 1 ранга М.С.Клевенский), расположенная близко от границы, первая приняла на себя удар немецко-фашистских войск. Приморская группировка войск противника — усиленная 291-я дивизия, имеющая в своем распоряжении значительное количество артиллерии и танков и поддерживаемая авиационной группой, наступавшая из района Клайпеды вдоль побережья на Либаву, около 8 часов заняла Палангу и к 12 часам 22 июня подошла к Руцава (40 км к югу от Либавы), где занимала оборону 67-я стрелковая дивизия. На этом рубеже все атаки были отбиты и продвижение его на север было остановлено. Ночью противник пытался прорваться в город с юго-востока, но был отбит.

Ввиду того что противник подошел к Либаве, командующий флотом вечером 22 июня приказал командиру Либавской ВМБ все корабли, не участвовавшие в боевых действиях, направить в порты Рижского залива. До 24 июня в Усть-Двинск и Пярну были отправлены шесть подводных лодок, пять транспортов и танкер «Железнодорожник», загруженный топливом. В Виндаву ушел БТЩ «Фугас». Переходы транспортов и боевых кораблей из-за отсутствия сил охранения совершались в одиночку без охранения. Подводные лодки С-3 и М-78 на переходе погибли. В Ригу ушла 18-я отдельная железнодорожная батарея.

Потерпев неудачу на южных подступах к Либаве, немецко-фашистские войска начали обходить город с востока и к вечеру 23 июня перерезали железную дорогу Либава — Рига.

Значительные потери в личном составе вынудили коман-

дира 67-й стрелковой дивизии сократить фронт обороны и отступить к городу, заняв внутренний рубеж обороны. Таким образом, 24 июня гарнизон Либавы оказался отрезанным от своих войск, но продолжал героически защищать город и базу.

Из состава гарнизона ВМБ были сформированы отряды моряков, которые приняли участие в боях за город. 24 июня отряды моряков несколько раз контратаковали противника в районе Гробиня. Эсминец «Ленин», подводные лодки С-1, М-71, М-80, «Ронис», «Спидола» стояли в ремонте на заводе «Тосмаре». Корабли не могли выйти в море. 24 июня около 18.00 противник начал атаку на восточном участке фронта, наши войска стали отходить к заводу «Тосмаре», возникла угроза захвата кораблей. Тогда командир «Ленина» капитан-лейтенант Ю.М.Афанасьев, как старший группы ремонтирующихся кораблей, приказал взорвать эсминец и подводные лодки. На них подняли сигнал «Погибаю, но не сдаюсь!». В ночь на 25 июня корабли были подорваны. Их экипажи влились в ряды защитников Либавы. Впоследствии за этот приказ, отданный без согласования с командиром базы М.С. Клевенским, Ю.М. Афанасьева расстреляли, обвинив в паникерстве.

С приближением противника к городу 24 июня в бой вступили 130-мм батареи береговой обороны. Батарея № 27, расположенная южнее Либавы, открыла огонь по колонне танков в районе хутора Бернати и уничтожила несколько машин, батарея № 23, расположенная севернее Либавы, вела огонь по скоплению танков и пехоты противника в районе Гробиня.

Береговые батареи сильно мешали продвижению противника, поэтому немцы неоднократно подвергали их ударам с воздуха. Батареи имели лишь по одному комплекту боезапаса (1300 снарядов), и к 26 июня на них оставалось по 10 снарядов на пушку, на зенитных батареях — 30% боезапаса.

Вечером 26 июня командиры 67-й дивизии и Либавской ВМБ на основании приказов приняли решение на совместный отход на Виндаву. 27 июня в 2.30 береговые батареи, расстреляв боезапас, были взорваны, а в 3.00 начался прорыв защитников города из Либавы. Последним из порта в 4.00 вышел транспорт «Виениба» с семьями военнослужащих и ранеными под конвоем трех торпедных катеров. Между Либавой и Ужавой транспорт и ТКА № 27 были потоплены авиацией противника. На шлюпке спаслось 25 человек, остальные погибли. В этом же районе ТКА № 17 и № 47 выдержали бой с шестью немецкими торпедными катерами. В бою ТКА № 47 получил тяжелые повреждения и оставлен командой. ТКА № 17, на котором находился командир базы М.С.Клевенский со штабом, прорвался на о-в Сааремаа.

К этому времени основные силы 8-й армии отошли к Риге. 30 июня основная часть войск 67-й дивизии вышла к Западной Двине и присоединилась к частям армии.

Следует отметить, что с 23 по 26 июня командир Либавской ВМБ получил от командования флота три взаимоисключающих приказа: 23 июня — в случае отхода Красной Армии — отходить; 25 июня — Либавы не сдавать; 26 июня — немедленно отходить.

Итак в первые дни войны КБФ потерял в Либаве эсминец, пять подводных лодок, около 15 тыс. т топлива, 146 торпед, 3532 мины и минных защитника, 51 трал, около 3000 глубинных бомб. Вот что значит не учитывать уроки истории.

Начало Великой Отечественной войны на Рижском рейде встретили корабли Отряда легких сил. На крейсере «Киров» держал флаг командир отряда контр-адмирал В. П. Дрозд. Днем 22 июня 1941 года корабли вступили в бой, отражая налет фашистской авиации на Ригу.

В первый же день войны из Усть-Двинска в Финский залив ушел отряд прикрытия в составе крейсера «Максим Горький» и 1-й дивизион эсминцев — половина ОЛСа. Ос-

тавшийся 2-й дивизион эсминцев произвел постановку минных заграждений в Ирбенском проливе.

Уже 27 июня части вермахта вышли к Западной Двине, началась эвакуация Риги. В тот же день командующий КБФ дал указание об эвакуации Прибалтийской военно-морской базы. Приказ об эвакуации базы был получен ее командиром в 3.00 27 июня, срок окончания эвакуации был установлен к исходу того же дня. В Риге началось восстание антисоветских элементов, связь со штабами ПриОВО и 8-й армии прервалась. В 18.00 Отряд легких сил — «Киров» и пять эсминцев в сопровождении четырех торпедных катеров (на них возлагалась противолодочная оборона кораблей на переходе) — вышел из Усть-Двинска и в 1.07 28 июня прибыл на рейд Куйвасте. Кроме того, здесь уже находились несколько транспортов. Для обеспечения безопасности стоянки в дозор к южному входу в Моонзунд был выслан эсминец «Сердитый».

В 2 часа 28 июня из Риги в Моонзунд вышли 1-я бригада подводных лодок и несколько транспортов в обеспечении двух тральщиков и двух торпедных катеров. Транспорты уходили из Риги недогруженными.

В Усть-Двинске оставались несколько малых кораблей и два транспорта под командование командира Охраны рейдов. Личный состав Охраны рейдов должен был взорвать портовые объекты и затопить на фарватере в устье Западной Двины оба транспорта. К утру 28 июня транспорты были затоплены, но они полностью не загородили, а только стеснили вход в устье реки. Из-за поспешного отхода не было произведено минирование реки.

Противник не смог помешать выходу наших кораблей и транспортов из района Моонзундских островов. Прикрытие кораблей и отражение налетов вражеской авиации осуществляла перебазированная 27 июня на остров Сааремаа 12-я авиаэскадрилья.

Однако организация перехода кораблей и транспортов из Рижского залива в Моонзунд имела ряд существенных не-

достатков. Командир Прибалтийской ВМБ, не имея связи со штабом 8-й армии, не знал обстановки и хода боевых действий на фронте. Неправильно оценив обстановку, он форсировал отправку транспортов из Риги, вследствие чего часть ценных грузов базы была взорвана, а часть оказалась просто оставленной и досталась противнику.

Ввиду отсутствия централизованного руководства эвакуацией, переход кораблей был организован плохо. Особенно плохо было организовано охранение на переходе. Отряд легких сил имел в охранении четыре торпедных катера, а бригада подводных лодок — два тральщика и два торпедных катера. Не была организована служба оповещения. Так, например, в 2.15 29 июня дозорный эсминец «Сердитый» обнаружил на подходе к южному входу в пролив Муху-Вяйн подводную лодку. Не зная о движении наших подводных лодок, командир дозорного корабля запросил об этом по радио (УКВ) командира ОЛСа, находившегося на крейсере «Киров». Но адмирал сам не знал обстановки и ничего не мог ответить на запрос командира эсминца. Поэтому с «Сердитого» был открыт огонь по подводной лодке. После двух выстрелов подводная лодка дала свои опознавательные — это была С-9. Огонь немедленно был прекращен, и лодка без повреждений пришла на рейд Куйвасту.

Отход из Вентспилса начался также 27 июня. Транспорты были загружены боеприпасами и снаряжением и выведены в Кихельконну и Курессааре. Последним с южного берега Ирбенского пролива переправился на остров Сааремаа личный состав береговых батарей, взорвав орудия и маяк Михайловский. Таким образом, уже к 29 июня корабли КБФ оставили Прибалтийскую ВМБ (Ригу и Либаву) и сосредоточились в Моонзунде.

С 28 июня немецкая авиация усилила воздушную разведку района Рижского залива и Моонзунда. Обнаружив сосредоточение кораблей на рейде Куйвасту и транспортов в порту Пярну, противник начал наносить по ним систематиче-

ские удары авиацией и ставить в Моонзунде мины. У северного выхода из пролива Муху-Вяйн была обнаружена немецкая подводная лодка. Не сумев помешать переходу наших кораблей из Риги в архипелаг, противник стремился уничтожить их в самом Моонзунде. Корабли ОЛСа и 1-й БПЛ стояли на рейде Куйвасту в ожидании проводки через пролив до 30 июня.

Однако глубина его была меньше осадки крейсера, кроме того, еще в 1917 году на фарватере были затоплены линкор «Слава» и старые транспорты, чтобы преградить путь кайзеровскому флоту. Глубина пролива Муху-Вяйн — 6 м, а осадка Кирова — 6,91. Для углубления фарватера из Палдиски прибыл землечерпательный отряд. Трое суток непрерывно работали земснаряды, баржи и буксиры, углубляя канал до 7 м. В это же время моряки разгружали корабль, чтобы уменьшить осадку. На баржи выгрузили часть боезапаса, топлива, воды и другие грузы — всего 300 т, уменьшив осадку до 6,5 м.

30 июня БТЩ «Фугас» протралил северную часть канала пролива Муху-Вяйн, а утром 1 июля начал траление в проливе Хари-Курк, сюда же пришли из Таллина БТЩ «Шпиль», «Кнехт», БТЩ-216.

30 июня в 23.03 «Киров» (капитан 2 ранга М.Г.Сухорук) снялся с якоря и, ведомый двумя буксирами с носа и с кормы, двинулся по фарватеру. В 13.40 1 июля крейсер подошел к поворотному бую, завершив проход через углубленный канал пролива Муху-Вяйн. В голову вступили БТЩ, шедшие в строю уступа. Крейсер отдал буксиры и пошел 14-уз. ходом (скорость отряда ограничивалась скоростью тральщиков, идущих с тралами).

Сопровождавшие крейсер эсминцы «Грозящий», «Стойкий», «Сметливый» держались в охранении впереди и по сторонам крейсера. За «Кировым» в кильватерной колонне шли плавбазы «Смольный», «Иртыш» и подводные лодки М-81, С-8, «Калев», «Лембит», М-77, М-79. Ни один из кораблей, не исключая и тральщиков, не был размагничен. В 16.36 шедшая в кильватер плавбазе «Иртыш» подводная

лодка М-81 подорвалась на магнитной мине и спустя две минуты затонула. Так корабли КБФ впервые столкнулись с магнитными минами.

Оставление Либавы, Вентспилса, Риги и Усть-Двинска вынудило наши части 29 июня уйти с южного берега Ирбенского пролива и взорвать при этом недавно установленные береговые батареи, ирбенская минно-артиллерийская позиция потеряла свое значение.

В тот же день 29 июня Народный комиссар ВМФ приказал Военному совету флота острова Сааремаа и Хиума оборонять независимо от обстановки на сухопутном фронте. Он предлагал сосредоточить в районе архипелага четыре эскадренных миноносца, дивизион малых подводных лодок, два тральщика, отряд торпедных катеров и сторожевые катера ОВРа, объединить эти силы под общим командованием и возложить на них оборону входа в Рижский залив. Действия кораблей по обороне должны были поддерживать авиация и береговая артиллерия. Этим приказанием нарком ставил КБФ задачу оборонять вход в Рижский залив и в случае отхода наших войск из Риги. Для успешного выполнения этой задачи необходимо было организовать военно-морскую базу в Моонзундском архипелаге.

После ухода ОЛСа в Моонзунде были оставлены эсминцы «Сердитый», «Смелый» и «Энгельс». В период борьбы за Рижский залив количество эсминцев и сторожевых кораблей менялось.

2 июля в Моонзунде была организована Прибалтийская военно-морская база, командир — контр-адмирал П.А.Траинин. В нее вошли: Береговая оборона Балтийского района (БОБР), отряд торпедных катеров, вновь организованная Охрана водного района Моонзунда (ОВР) и военный порт Рохукюля. Командиру базы была также подчинена авиация, базировавшаяся на островах, и оперативно подчинена эскадрилья бомбардировщиков 73-го полка, находившаяся в

Пярну. Корабли отряда легких сил, участвовавшие в обороне островов и Рижского залива, были оперативно подчинены командиру базы; подводные лодки — командиру бригады подводных лодок, который должен был копии приказаний лодкам сообщать командиру Прибалтийской базы.

Таким образом, единый командир обороны всего намеченного района, вопреки указаниям наркома, так и не был определен. Это явилось одним из основных недостатков в обороне Рижского залива.

В состав ОВРа Моонзунда вошли четыре малых охотника за подводными лодками, дивизион катеров-тральщиков типа «Р» (шесть катеров), отряд сторожевых катеров типа «КМ» (шесть катеров), «ТЩ-297» («Вирсайтис»), два буксира, транспорт «Космос» и Охраны рейдов Рохукюля, Триги, Кярда и Куйвасту.

Условия базирования в Моонзунде оказались значительно хуже, чем в Усть-Двинске: не было складов, запаса топлива, мастерских даже для элементарного ремонта кораблей и катеров, рейды не были защищены ни с моря, ни с воздуха.

4 июля начальник штаба флота приказал командиру Прибалтийской ВМБ в случае отхода 8-й армии на восток перенести базу на остров Сааремаа. В тот же день из Пярну на восточные аэродромы перелетел 73-й авиационный полк.

Около 4 часов 5 июля контр-адмирал П. А. Трайнин получил от командующего флотом приказание немедленно приступить к вывозу на Сааремаа и Хиума всего имущества, которое может быть использовано для усиления обороны островов. Все остальное, что не удастся вывезти, предписывалось уничтожить в последний момент, сообразуясь с обстановкой. Командир Прибалтийской базы, не имея связи с армейским командованием и не уточнив обстановки, решил отойти на острова. К 9 июля из Рохукюля было вывезено все имущество и снаряжение, а 30 т бензина и четыре вагона мин при отходе были уничтожены.

Был оставлен и полуостров Виртсу, имевший важное значение для обороны Моонзундских островов. На Виртсу про-

ходила железная дорога, по которой шло снабжение Моонзундских островов и кораблей. Между Виртсу и островом Муху расположен рейд Куйвасту и проходит фарватер пролива Вире-Курк, связывающий Моонзунд с Рижским заливом. Командующий Прибалтийской ВМБ П.А.Трайнин со своим штабом перешел на эсминец «Грозный».

8 июля ценное имущество с Виртсу было эвакуировано на Муху, а железнодорожные линии и подвижной состав были уничтожены. В тот же день основные силы 217-й пехотной дивизии противника, захватив Пярну, продолжали наступление вдоль железной дороги Пярну — Таллин. Отдельные отряды моторизованной пехоты противника вели наступление вдоль побережья в направлении Виртсу и Хапсалу. 10 июля немцам удалось прорваться в район Виртсу и обстрелять остров Муху и наши катера и буксиры, стоявшие на рейде.

После оставления Роукюля Прибалтийская военноморская база решением Военного совета от 10 июля, просуществовав на новом месте всего 8 суток, была расформирована.

Военный совет флота приказал коменданту БОБРа генералу А.Б.Елисееву и командиру ОЛСа В.П.Дрозду организовать высадку десанта, поддержать его артиллерией с берега и кораблей, авиацией, выбить противника с Виртсу и удерживать пристань. На рассвете 18 июля после небольшой артиллерийской подготовки с эсминцев и береговой батареи № 43 десант был высажен, разбил противника и отбросил его на 50 км к Пярну.

Во второй половине июля был восстановлен военный порт Роукюля, который снабжал базировавшиеся в Моонзунде корабли и части, располагавшиеся на островах.

Вся ответственность за оборону Моонзундских островов и Рижского залива возлагалась на коменданта БОБРа генерал-майора А.Б.Елисеева, в распоряжение которого были переданы силы, ранее входившие в состав Прибалтийской базы. Два сторожевых корабля и три эсминца отряда легких

сил, ранее только взаимодействовавшие с Прибалтийской базой, перешли в полное подчинение коменданта БОБРа.

На силы, объединенные решением Военного совета под командованием коменданта БОБРа, возлагались следующие задачи:

оборонять Моонзундские острова;

периодическими действиями нарушать морские сообщения противника в Рижском заливе и Ирбенском проливе;

обеспечивать траление, противолодочную оборону и другие виды обороны в своем районе;

обеспечивать выход в Балтийское море и возвращение подводных лодок, которые могли выходить в Балтийское море и возвращаться в свои базы только через Моонзунд и Соэла-Вяйн.

В начале августа на остров Сааремаа был перебазирован 1-й минно-торпедный полк ВВС КБФ, который нанес ряд ударов по Берлину.

До середины июля противник не предпринимал активных действий против островов и кораблей, базировавшихся в Моонзунде. Немецкое командование ограничивалось постановкой минных заграждений севернее острова Хиума, в Соэла-Вяйн и в Ирбенском проливе, блокированием подводными лодками выходов из Финского и Рижского заливов и отдельными бомбардировочными ударами по батареям, аэродрому и кораблям.

Для того чтобы вовремя обнаруживать корабли противника и не допускать их в Моонзунд и Рижский залив, в зоне БОБРа была организована дозорная служба: к западу от Ирбенского пролива находилась на позиции подводная лодка, а восточнее, в самом проливе, в начале войны несли дозор эскадренные миноносцы. Они имели также задачу препятствовать противнику тралить наши минные заграждения. В поддержке дозора находились торпедные катера, эсминцы и 180-мм батарея мыса Сырве.

Дозорные надводные корабли систематически подвергались атакам авиации и нуждались в постоянном прикрытии

истребителями, которых катастрофически не хватало. После того как эсминец «Сметливый» был поврежден авиацией, командование флота решило надводные корабли в дозор в Ирбенский пролив не посылать. Вместо них на позиции между мысом Колкасагс и островом Рухну была выставлена подводная лодка.

Круглосуточные дозоры в проливах Соэла-Вяйн, Хари-Курк и Вире-Курк несли малые охотники, тральщики и вооруженные буксиры. Торпедные катера оказались малопригодными для несения дозорной службы, так как имели недостаточную мореходность.

Управление дозорами в первое время было неудовлетворительным, корабли уходили в дозор, не зная обстановки. Так, командир эсминца «Грозящий», будучи в дозоре, запрашивал: «Есть ли в Ирбене наши корабли и самолеты?» Связь между кораблями дозора, их поддержкой и командованием не была отработана. Донесения дозорных кораблей запаздывали и приходили в штаб через час и более (до 6 часов), поэтому силы поддержки выходили с большим опозданием.

Действия кораблей по нарушению морских сообщений противника в Рижском заливе заставили его активизировать действия против островов и кораблей. С конца июля немецкая авиация начала минирование рейдов и фарватеров Моонзунда и стала наносить систематические бомбо-штурмовые удары по батареям, аэродромам и кораблям. Особенно интенсивным ударам подвергались эскадренные миноносцы. Так, эсминец «Стерегающий» с 12 по 31 июля отразил 54 атаки самолетов, во время которых на него было сброшено 130 бомб.

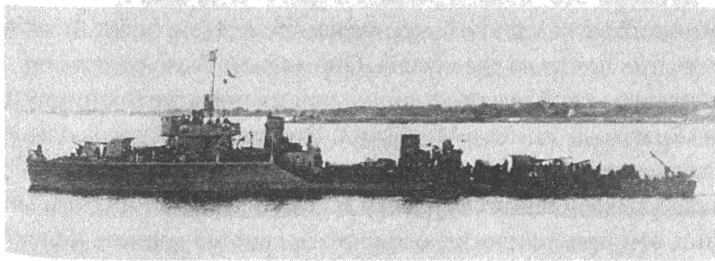
Мины ставились преимущественно в темное время суток одновременно в нескольких местах. Так, 1 и 2 августа немцы сбросили с самолетов мины в проливе Хари-Курк, на рейде Рохукюля, в проливе Вире-Курк и на рейде Триги, причем на рейде Триги четыре мины упали между стоявшими там кораблями. Наблюдение за постановкой мин самолетами на

подходах к островам было затруднено, не хватало дозорных кораблей и постов СНИС.

Командиру бригады траления 25 июля комфлота была поставлена задача протралить фарватер вокруг островов Сааремаа и Хиума, чтобы обеспечить выход эскадренных миноносцев в Рижский залив и Балтийское море. К началу августа фарватеры были протралены. Траление производилось против контактных (якорных) мин в светлое время суток, неконтактные мины тралить было нечем. Действия тральщиков прикрывали береговые батареи, звено истребителей и эсминцы, находившиеся в Моонзунде.

Большие потери, вызванные активной обороной наших войск на рубеже Пярну — Мустала — Тарту, резко снизили темпы наступления фашистских армий. Уже в начале июля немцы начали испытывать недостаток в войсках и технике. В этих условиях немецкое командование решило использовать порты Рижского залива для снабжения своей группы войск «Север», действовавшей против Ленинграда. Для прикрытия коммуникаций между портами Германии и Рижским заливом противник перебазировал в порты Вентспилс и Либава легкие силы и установил на побережье от Овиши до мыса Колкасаргс несколько береговых батарей.

КБФ была поставлена важная задача — нарушать морские сообщения противника и тем самым воспрепятство-



Сторожевой корабль «Туча».

вать усилению немецких войск под Ленинградом и в Прибалтике.

В связи с этим командующий флотом решил продолжить постановку минных заграждений в Ирбенском проливе, изменив ранее принятый план минных заграждений. Было решено поставить несколько минных заграждений на сообщениях противника вдоль южного берега Ирбенского пролива, прижимаясь к которому немцы могли организовать плавание своих кораблей.

В ночь на 30 июня сторожевые корабли «Туча» и «Снег» под прикрытием катеров МО поставили 60 мин в южной части Ирбенского пролива.

После отхода наших войск с рубежа Западной Двины на северо-восток командующий флотом решил поставить минное заграждение, прикрывающее Моонзунд с юга, и «закупорить» Пярну с тем, чтобы противник не мог использовать его как порт для снабжения своих войск. 2 июля два транспорта и две шхуны были загружены камнями и затоплены на входном фарватере. Кроме того, на фарватере были поставлены три минные банки по 10 мин в каждой. Однако эти заграждения не достигли своей цели. Противник сравнительно быстро смог использовать Пярну как порт для высадки войск и выгрузки снаряжения. В тот же день, 2 июля, в сопровождении двух малых охотников сторожевой корабль «Туча» поставил 30 мин на южном подходе к Муху-Вейн, в пр-ве Вире-Курк. Во время постановки авиация противника безуспешно атаковала корабли. Однако постановка этого минного заграждения была преждевременной, опередившей события почти на два месяца. Оно должно было создать препятствие кораблям противника при их попытке проникнуть из Рижского залива в Моонзунд. Но противник таких попыток не предпринимал, и это заграждение в дальнейшем мешало выходу наших кораблей из Моонзунда в Рижский залив. Им приходилось форсировать свое же минное поле, а затем протралить в нем фарватер.

3 июля эсминец «Энгельс» и сторожевой корабль «Туча» в

охранении эсминцев «Сильный», «Сердитый», четырех торпедных катеров и звена истребителей поставили 90 мин в Ирбенском проливе, в районе маяка Михайловский. Постановка мин была выполнена днем, так как корабли опоздали с приемкой мин. Во время операции корабли отразили атаку авиации противника, затем вернулись в Рохукюля.

Для следующей постановки минного заграждения в Ирбенском проливе был выделен отряд кораблей под командованием капитана 1 ранга Б.В.Хорошкина в составе эскадренных миноносцев «Сильный», «Энгельс» и сторожевых кораблей «Снег» и «Туча» в охранении эскадренного миноносца «Сердитый» (брейд-вымпел командира 2-го ДЭМ капитана 2 ранга Г.С. Абашвили) и трех торпедных катеров. Отряд имел задачу — поставить минное заграждение в трех местах западной части Ирбенского пролива. Эсминец «Сильный» должен был поставить 70 мин ближе к южному берегу пролива, а остальные корабли — в средней его части. 5 июля, приняв мины в Рохукюля, корабли перешли на рейд Куйвасту, а утром, в 9 часов, 6 июля двумя группами вышли на постановку мин. Первая группа — «Энгельс», «Туча», «Снег» и три торпедных катера — двигалась вдоль берега острова Сааремаа, вторая («Сердитый» и «Сильный») — в расстоянии 4 — 5 миль от первой мористее. Командир отряда капитан 1 ранга Б.В. Хорошкин находился на «Туче». При выходе из Моонзунда отряд был обнаружен самолетом-разведчиком противника. Около полудня СКР «Снег» из-за неисправности машин был отправлен командиром отряда обратно в Моонзунд. На подходе к проливу Вире-Курк он был атакован самолетами противника. Попадание даже осколка бомбы в мины, находившиеся на палубе, могло привести к гибели корабля. Поэтому командир решил освободиться от 30 мин, которые были выставлены в том же районе, где 2 июля поставила заграждение «Туча». После постановки, уклонившись от атак самолетов, «Снег» вернулся в базу.

Эсминцы «Сильный» (капитан 3 ранга С.С. Комаров) и «Сердитый» (капитан-лейтенант А.Г. Письменный) в 12.04



Командир дивизиона эскадренных миноносцев Г.С. Абашвили.

отделились от первой группы и направились к месту постановки — южному берегу Ирбенского пролива. В 12.30 при подходе к месту постановки эсминцы обнаружили прямо по носу на расстоянии 160 каб. силуэты трех кораблей противника. Эсминцы, по приказу командира Г.С. Абашвили, увеличив ход до 23 узлов, пошли на сближение с противником. «Сильный», имевший на борту 70 мин, следовал за «Сердитым» в строе уступа влево.

В 13.09 противник открыл огонь с дистанции 112 каб., снаряды ложились с большими недолетами. В 13.12, сблизившись с противником до 108 каб., эсминец «Сердитый» открыл огонь из носовых орудий. Через три минуты, получив приказание командира отряда, «Сильный» также открыл огонь из носовых орудий с дистанции 98 каб. при курсовом угле около 0° . Вести бой с минами на палубе было чрезвычайно рискованно, и командир «Сильного» приказал сбрасывать мины за борт. Управляющий огнем эсминца «Сердитый», не предупрежденный об открытии огня соседним кораблем по одной и той же цели, спутал всплески и, приняв большой разнос по целику за согласование центральной наводки, отказался от нее и перешел на прицельную наводку. Артиллеристы кораблей не успели по-настоящему освоить новые приборы управления огнем. Несмотря на эту ошибку управляющего огнем, «Сердитый» перешел на поражение третьим залпом, а «Сильный» — вторым залпом. В 13.19 «Сердитый» и «Сильный» сделали поворот, первый — вправо, а второй — влево, приведя противника на курсовой угол $45 - 50^{\circ}$ и тем самым вводя в

действие кормовые орудия. Во время поворота эсминец «Сильный» получил попадание снаряда в корму. Взрывом убило четырех и ранило семь краснофлотцев, повредило кормовое орудие. Осколок снаряда пробил корпус одной из мин, и она загорелась. Опасность взрыва мин, приготовленных к постановке, и гибели корабля была предотвращена лейтенантом Н.Я.Горовым, краснофлотцами В.С.Александровым, В.В.Карповым и И.П.Уложенко, которые сбросили горящую мину за борт. В это же время наши корабли были обстреляны с южного берега Ирбенского пролива батареями противника.

В 13.22 командир отряда, находившийся на сторожевом корабле «Туча», приказал: «Миноносцам уклониться». По этому сигналу эскадренный миноносец «Сердитый» лег на курс отхода, продолжая вести огонь из кормовых орудий и периодически закрываясь дымовыми завесами, а «Сильный» пошел зигзагом, продолжая ставить дымовую завесу и сбрасывать мины. В 13.45 «Сильный» закончил постановку всех 70 мин. Конечно, постановкой минного заграждения это было назвать нельзя, мины сбрасывались при изменении курса, место постановки не было точно определено.

Эсминец «Энгельс» и сторожевой корабль «Туча», не дойдя до назначенного для постановки мин места в средней части пролива, в 13.30 поставили 60 мин к югу от полуострова Сырве. Затем «Туча» и «Энгельс» пошли на сближение с отрядом противника. В 14.40 с дистанции 76 каб. «Туча» открыла огонь. Силуэты вражеских кораблей были плохо видны из-за дымзавесы. Командир отряда, находясь на мостике «Тучи», пытался корректировать стрельбу, но только мешал командиру БЧ-2 (артиллерийской боевой части). «Энгельс» не мог стрелять, поскольку сторожевик закрывал ему цель. Спустя 8 минут стрельба была завершена и корабли повернули в базу. После освобождения от мин, вместо того чтобы принять решительные действия по преследованию и уничтожению противника, корабли продолжали отходить на северо-восток. Только в 14.45 командир отряда приказал эс-

кадренным миноносцам «Сильный» и «Сердитый» отрезать и уничтожить врага. После часа преследования наши корабли, не обнаружив противника, возвратились в Моонзунд. При этом необходимо отметить, что командиры эсминцев из-за незнания точного места постановленных мин опасались попасть на свои же мины.

Анализируя этот первый для наших кораблей бой с надводными кораблями противника, можно сделать некоторые выводы.

Подготовка к операции была недостаточной. Не было организовано воздушной разведки и дозора. Постановка заграждения у берегов противника в светлое время не могла быть скрытной. Корабли не имели плана действий на случай встречи с противником. Поэтому внезапная встреча с ним привела к тому, что минные заграждения были поставлены не по плану, а бой имел ряд существенных недостатков и не привел к полному уничтожению всего отряда немецких кораблей.

Решение командира дивизиона ввести в бой эсминец «Сильный» с минами на борту поставило его в тяжелые условия и вынудило сбрасывать мины во время боя под артиллерийским огнем противника. Эсминец «Сердитый» мог бы связать боем противника и дать возможность «Сильному» освободиться от мин, не участвуя в бою, или поставить их на вероятном курсе движения кораблей противника, а затем совместно с «Сердитым» атаковать врага. Однако создавшиеся благоприятные условия для постановки маневренного минного заграждения не были использованы. «Энгельс» и «Туча» также могли поставить мины по первоначальному плану.

Даже в официальном отчете штаба флота огневое маневрирование оценивалось как исключительно безграмотное. Эскадренные миноносцы во время боя маневрировали на носовых курсовых углах, на которых могли стрелять лишь два орудия. Только в течение 6 минут (4 минуты «Сердитый») за все время боя корабли могли стрелять из всех ору-

дий. Не было распределения целей между эсминцами. В результате оба стреляли по одной цели, мешая друг другу. Решение вести бой на контркурсах и отказ от преследования дали возможность отряду противника прорваться в Ригу. Маневрирование эсминца «Сильный» во время боя было подчинено скорейшему освобождению от мин и уклонению от попаданий, вследствие чего эффективность артиллерийского огня была низкой. Всего за время боя эсминец «Сердитый» израсходовал 115, а «Сильный» — 33 130-мм фугасных снаряда.

В ходе боя командир отряда кораблей действовал нерешительно, вместо того чтобы развить достигнутые успехи и уничтожить противника, принял решение уклониться от дальнейшего ведения боя и развития одержанного успеха. После освобождения от мин поиск противника производился недостаточно решительно, несмотря на большие преимущества в артиллерии и скорости хода, следствием чего явился уход поврежденного вспомогательного крейсера противника

Выбор командного пункта командира отряда на СКР «Туча» неудачен. Было бы легче управлять кораблями, если бы командир отряда находился на эскадренном миноносце «Сердитый», не имевшем на борту мин.

В отчетах командиров кораблей и отрядов было расхождение, одни указали, что вели бой с вспомогательным крейсером и эсминцами, другие — с транспортом или плавбазой. На самом деле это были плавбаза MRS-11 и тральщики M-23 и M-31. Собственно, и плавбаза, и вспомогательный крейсер — это транспорт, вооруженный пушками, и отличаются они только назначением. Но крейсер, даже вспомогательный, в отчете звучит куда солиднее. А тральщики типа M по водоизмещению и вооружению близки к миноносцам типа «Ягуар». Правда, тральщики имели одну трубу, а миноносцы две. Но с носовых курсовых углов на большой дистанции эту разницу можно было и не заметить. Но, опять же, миноносец солиднее тральщика. Долгое время и результат боя выда-

вался за более желанный — один миноносец потоплен, другой и крейсер — повреждены. В действительности немецкие корабли, даже если и получили повреждения, без потерь прибыли в Ригу.

17 августа 1915 г. в этом же районе русский эсминец «Новик» (4 102-мм орудия) встретил два новейших немецких эсминца V-99 и V-100 (6 88-мм орудий) и вступил с ними в бой. В результате умелых действий командира корабля капитана 2 ранга М.А. Беренса и экипажа один немецкий корабль был тяжело поврежден и впоследствии уничтожен своей командой, второй также тяжело поврежден, но ему удалось уйти. На весь бой «Новик» затратил 17 минут и 233 снаряда.

В 1941 г. четыре советских корабля, имея подавляющее превосходство в артиллерии (8 130-мм и 6 102-мм орудий против 7 105-мм) и в скорости, не смогли не только уничтожить, но даже повредить или свернуть с курса три немецких.

Командование флота считало, что с прорывом этого отряда противник будет пытаться установить морские сообщения с Ригой. Чтобы воспрепятствовать этому, было решено держать у пристани Мынту в готовности к выходу три торпедных катера и два малых охотника и организовать взаимодействие этих сил с самолетами, базировавшимися на остров Сааремаа. Очевидно, что этих сил для срыва морских сообщений противника было недостаточно. Подводные лодки, развернутые в Рижском заливе и северо-восточнее Вентспилса, имели позиции, значительно удаленные от берегов, вблизи которых происходило движение конвоев. Таким образом, прибрежные сообщения противника оказывались вне района действия наших подводных лодок.

Командующий флотом решил главный удар по конвоям противника наносить надводными кораблями, авиацией и береговой артиллерией в Ирбенском проливе, где движение и маневр кораблей и транспортов противника стеснен минными заграждениями. Главному удару должен предшествовать предварительный удар, наносимый подводными лодка-

ми в районе Вентспилса. В случае прорыва противника через Ирбенский пролив наносить удар на подходах к Усть-Двинску.

Основными корабельными силами, привлеченными для решения этой задачи, являлись эскадренные миноносцы Отряда легких сил и торпедные катера, базировавшиеся на Моонзунд.

12 июля противник предпринял первую попытку провести большой конвой в Рижский залив. Однако именно в течение 11 и 12 июля предусмотренная планом воздушная разведка средней части Балтийского моря и подходов к Ирбенскому проливу не проводилась. В это время основные силы авиации флота по приказанию командования Северо-Западного фронта наносили удары по пехоте и танкам противника на Псковско-Островском направлении. На разведку устья Финского залива, Ирбенского пролива и к западу от островов Сааремаа и Хиума в этот день трижды вылетали самолеты МБР-2, однако они противника не обнаружили.

Находившаяся в дозоре к западу от Ирбенского пролива подводная лодка С-101 держалась ближе к западному побережью острова Сааремаа, т.е. была в 20 — 30 милях от латвийского берега, и, естественно, конвой противника, проходивший вдоль самого берега, не обнаружила. Непонятно почему, ожидая конвой противника, лодка находилась на такой заведомо неудачной позиции.

Истребители, вылетевшие в 15.35 на разведку в Ирбенский пролив, обнаружили большой конвой противника из 50 кораблей, транспортов и мелких судов. Конвой шел в охранении восьми миноносцев, трех сторожевых кораблей и большого количества сторожевых и торпедных катеров. С воздуха он прикрывался звеном истребителей. Об обнаружении противника летчики донесли коменданту БОБРа.

В узкой части Ирбенского пролива конвой был обстрелян 180-мм башенной батареей № 315 (командир — капитан А.М.Стебель). Накрыв первыми же залпами конвой, она выпустила по нему 150 снарядов. Результаты стрельбы из-за

плохой видимости и поставленных противником дымовых завес точно установить не удалось. Однако наблюдались попадания и пожары на пяти транспортах.

Штаб флота получил донесение об обнаружении конвоя противника в 17.20, к этому времени он уже прошел Ирбенский пролив и находился у мыса Колкасагс.

В Рохукюля находились эсминцы «Гордый», «Грозящий» (брейд-вымпел командира 1-го дивизиона С.Д. Солоухина) — оба без топлива, «Сильный» и «Энгельс», которые готовились к выходу. Из Таллина в Моонзунд направлялись «Стойкий» (брейд-вымпел командира 2-го дивизиона Г.С. Абашвили) и «Сильный», шедшие за тральщиком Т-218. «Стойкий» на пути в Моонзунд коснулся винтами грунта, повредил лопасти винта, расстроил линию вала, но продолжал идти по назначению.

В 19.32 конвой обнаружила подводная лодка С-102, находившаяся на позиции к югу от линии Колкасагс — остров Рухну. Из-за малых глубин командир лодки отказался от атаки. Считалось, что стрельба торпедами средней лодки типа «С» с глубин меньше 20 м невозможна. Отойдя мористее, лодка в 22.10 доложила в штаб флота об обнаружении конвоя. КБФ имел множество «малюток», но в мелководный Рижский залив послали именно крупную «эску».

В 18.30 12 июля командующий флотом приказал командующему ВВС бомбардировочными ударами уничтожить транспорты и корабли конвоя в Рижском заливе. Для нанесения удара по прорвавшемуся противнику, кроме авиации, комфлота приказал выслать торпедные катера, базировавшиеся на острове Сааремаа, и дивизион эскадренных миноносцев из Таллина. Эскадренные миноносцы должны были найти и атаковать противника утром на подходе к порту выгрузки. В 20.35 из Таллина вышли эсминцы «Стерегающий» и «Сердитый» (флаг командира ОЛСа), а в 23.40 — «Смелый», «Страшный» и «Свирепый». Три последних миноносца имели на борту бензин для торпедных катеров и малых охотников, базировавшихся в Моонзунде. С момента обнаружения

конвоя прошло уже 8 часов. Если бы эсминцы, стоявшие в Моонзунде, вышли на поиск, не дожидаясь прибытия всех кораблей из Таллина, конвой был бы перехвачен до подхода к Риге.

С 19 часов 12 июля до 1.35 13 июля 12 самолетов МБР-2 с таллинского аэродрома и 24 бомбардировщика с восточных аэродромов вылетели в Рижский залив для нанесения удара по транспортам конвоя. Из-за непродуманности маршрутов и спешной подготовки к полету самолеты не нашли конвоя противника. При возвращении несколько самолетов обнаружили три транспорта в порту Пярну и с высоты 3200 м сбросили по ним более 30 бомб. Остальные самолеты возвратились на аэродромы с бомбами. В полночь комфлота приказал командующему ВВС с рассветом 13 июля нанести ряд последовательных ударов по конвою на подходах к Усть-Двинску и в самом порту, для чего подготовить всю наличную авиацию.

В 1.38 13 июля из Мынту в Рижский залив для поиска и атаки конвоя вышли торпедные катера № 73, 93, 17 и 67. На рассвете они обнаружили хвост конвоя и пошли на сближение. Катера атаковали концевые суда торпедами и пулеметным огнем. Недостатком действия катеров являлось то, что между ними не были распределены объекты для атаки, но вследствие хорошей подготовленности командиров катеров это существенно не повлияло на результат атаки. В результате был потоплен штурмовой катер, несколько судов противника получили повреждения.

Эскадренные миноносцы, базировавшиеся на Моонзунд, закончили приемку топлива в 3 часа 13 июля. К этому времени пришли эсминцы «Стерегущий» и «Сердитый». Таким образом, в Моонзунде сосредоточились почти все исправные эсминцы ОЛСа. Корабли (7 эсминцев и 2 СКР) вышли на поиск конвоя только в 6 часов, после того как начал рассеиваться густой туман, не дожидаясь прибытия еще трех эсминцев. Отряд разделился на три группы. «Стерегущий» (флаг командира ОЛСа контр-адмирала В.П. Дрозда) со сто-



Эскадренные миноносцы отряда легких сил КБФ в походе.

рожевыми кораблями «Буря» и «Туча» направились к Риге вдоль восточного побережья залива. Эсминцы «Сердитый» и «Энгельс» под командованием И.Г. Святова вышли в направлении мыса Колкасраг и далее вдоль западного берега Рижского залива. «Гордый», «Грозящий», «Стойкий» и

«Сильный» под командованием С.Д. Солоухина шли центральной частью залива до видимости Усть-Двинска (Даугавгрива). В 13 часов все корабли, не обнаружив конвоя, соединились у Рижского буя, обстреляли порт Даугавгрива и вернулись в Моонзунд.

Решение разделить силы на три группы, а также поздний выход эсминцев явились следствием недостаточной организации разведки. Если бы были использованы данные о движении противника, полученные от С-102, истребителей и торпедных катеров, то было бы очевидно, что конвой к 8 часам будет находиться у входа в Западную Двину и эсминцы не сумеют настигнуть и атаковать его.

С рассветом 13 июля с восточных аэродромов вылетели 14 бомбардировщиков ДБ-3. Самолеты разделились на две группы. Первая нанесла удар по конвою в 7.15, вторая — в 7.46. Всего 13 июля было произведено 72 самолето-вылета. На корабли противника было сброшено 400 бомб. По данным ВВС флота, в результате ударов авиации потоплено шесть транспортов и два миноносца и повреждено до восьми кораблей. Но, учитывая, что бомбы по миноносцам сбрасывались с высоты 5000 м, отчет вызывал сомнения.

Таким образом, в боевых действиях по конвою противника 12 и 13 июля в Рижском заливе принимали участие береговая артиллерия, торпедные катера, авиация, эскадренные миноносцы и подводные лодки. Но, несмотря на превосходство нашего флота в Рижском заливе, противник благополучно провел свои транспорты в Ригу.

Оценивая действия наших сил в этих боях, Ю.Майстер пишет: «Противодействие авиации, береговой артиллерии, легких сил было столь сильным, что пришлось отказаться на ближайшее время от проведения конвоев». Майстер отмечает, что всего было повреждено до 25 судов и катеров, а 1 десантный корабль потоплен. К сожалению, полностью разгромить конвой не удалось, так как он был поздно обнаружен.

14 июля «Стойкий» с поврежденным винтом и валом и сторожевой корабль «Буря» ушли в Таллин.

Находившийся в дозоре эсминец «Страшный» 13 и 14 июля подвергся атакам бомбардировщиков Ju-88. Огнем зенитной артиллерии корабля было сбито два самолета. Эсминец от близких разрывов бомб получил много надводных пробоин, были выведены из строя два котла, но потерь в экипаже не было. 15 июля немецкие бомбардировщики вновь атаковали эсминец. Зенитчики «Страшного» подбили еще один самолет, но и эсминец получил серьезные повреждения, 7 человек были убиты, 22 ранены. Поврежденный корабль с эсминцем «Энгельс» ушел в Таллин.

16 июля от близких разрывов бомб получил повреждения эсминец «Свирепый», на нем разошлись заклепочные швы, ряд помещений был затоплен, погнут левый вал.

Одновременно с усилением разведки и повышением готовности ударных сил были начаты минные постановки на подходах к Западной Двине и продолжены постановки мин в Ирбенском проливе. 16 июля самолеты ДБ-3 поставили восемь мин в устье Западной Двины и четыре мины — в Ирбенском проливе.

Сторожевые корабли «Туча» под брейд-вымпелом командира дивизиона капитан-лейтенанта В.Н. Филиппова и «Снег», приняв по 30 мин, 17 июля вышли из Рохукюля на минную постановку в район Риги. Минную постановку прикрывали эсминцы «Сердитый» (флаг командира ОЛСа В.П. Дрозда) и «Грозящий». В 1 ч 58 мин 18 июля под кормой «Тучи» взорвалась мина. В результате взрыва была деформирована кормовая часть корпуса, погнуты гребные винты, затоплены кормовые помещения. Два человека сброшены за борт и погибли, семь ранены. Рулевая машина вышла из строя, в румпельном отделении начался пожар. Деформированные от взрыва мины, находящиеся на левом борту, от малейшего сотрясения могли взорваться. Поэтому они были разоружены и сброшены за борт. «Снег» продолжал операцию. Поставив мины, он вернулся к «Туче», взял поврежден-

ный сторожевик на буксир и привел его в точку постановки заграждения, где были выставлены 20 оставшихся мин. Затем корабли вернулись в Рохукюля. Переход через Рижский залив длился 16 часов, поскольку «Туча» шла на буксире «Снега». На переходе корабли 17 раз были атакованы авиацией, но все атаки были отражены, ни одна из 150 бомб, сброшенных немецкими самолетами, не попала в корабли. Предполагается, что сторожевой корабль подорвался на своей мине. Накануне наша авиация ставила мины в районе Рижского буя. Оповещение об этом на корабли поступило только через два часа после подрыва «Тучи».

В 3 часа 18 июля командир Отряда легких сил, находившийся на эскадренном миноносце «Сердитый», получил от начальника штаба флота сообщение об обнаружении в 19 часов 17 июля в районе Вентспилса конвоя противника, движущегося на север со скоростью 10 узлов. Несмотря на то что отряд уже возвращался в базу, В.П.Дрозд решил произвести поиск конвоя противника, который, по расчетам, на рассвете должен был подойти в район мыса Колкасрагс. В 5.50 эсминцы подошли к м. Мерсрагс и направились на север в расстоянии 12 — 13 миль от берега. В 7 часов эсминцы прошли мыс Колкасрагс и, не обнаружив противника, пошли на рейд Кюбассар.

Четыре торпедных катера вышли из Мынту в 7 часов 18 июля, но были атакованы немецкими истребителями. Один катер погиб, остальные вернулись.

Воздушная разведка с рассветом снова обнаружила конвой противника в составе 26 единиц. В 5.40 18 июля он находился у мыса Колкасрагс, а в 9 часов у Роя. Следовательно, эскадренные миноносцы разошлись с противником, который шел вплотную к берегу.

При следовании на рейд Кюбассар командир отряда легких сил получил по радио последние данные о конвое и приказание командующего флотом атаковать его. Корабли повернули на юг. Дойдя до острова Рухну, эсминец «Грозный» доложил, что соленость в холодильниках повышается

и осталось мало топлива. На эсминце «Сердитый» также оставалось 90 т топлива, поэтому командир ОЛСа решил возвратиться в Моонзунд.

В 13.55 корабли встретили эскадренный миноносец «Стерегущий», который, закончив приемку топлива, вышел на поддержку. Командир ОЛСа приказал «Стерегущему» идти полным ходом к Даугавгрива для поиска и уничтожения транспортов противника. Эсминец «Сердитый» экономическим 14-узловым ходом пошел вслед за «Стерегущим», а «Грозный» был отправлен в Моонзунд.

«Стерегущий» в 15.31 подвергся атакам четырех своих же бомбардировщиков СБ, сбросивших 8 бомб, к счастью, мимо. В 16 часов один СБ атаковал «Сердитого», сбросив 4 бомбы, которые взорвались у борта. При этом на эсминце был поврежден командно-дальномерный пост, осколками пробит борт в нескольких местах, выведен из строя котел (перебиты трубки), убит один и ранены три моряка.

В 16.40 18 июля на курсовом угле 45° левого борта на дистанции 70 — 80 каб. со «Стерегущего» были обнаружены шесть торпедных катеров, которые, развернувшись в строй фронта, пошли на него в атаку. Через минуту эсминец открыл огонь. Второй и последующие залпы дали накрытие. Катера противника, отказавшись от атаки, прикрывшись дымовой завесой, повернули на обратный курс. В 16.46 «Стерегущий» обнаружил под берегом на подходе к Рижскому бую конвой в составе 18 транспортов в охранении 6 торпедных катеров и 2 сторожевых кораблей. Торпедные катера, увидев наш корабль, немедленно приступили к постановке дымовой завесы для прикрытия транспортов. С дистанции 103 каб. эсминец открыл огонь по транспортам, перейдя на поражение со второго залпа. В 16.54 «Стерегущий» прекратил огонь из-за невозможности наблюдать за стрельбой и начал обходить дымовую завесу, оставляя ее к юго-востоку. В 17.05 «Стерегущий» снова открыл огонь по транспортам, скопившимся у входного буя. В дальнейшем до 17.13 стрельба велась по временно скрывшейся цели по площади.

Последние залпы были сделаны с дистанции около 60 каб. В результате артиллерийского огня было потоплено несколько транспортов (в отчетах упоминались и два, и пять транспортов, однако это не подтверждается); кроме того, один транспорт подорвался на минах, поставленных ночью сторожевиками «Снег» и «Туча».

В 17.24 к месту боя подошел эсминец «Сердитый», но суда противника, закрывшись дымовыми завесами, уже вошли в Западную Двину. Эскадренные миноносцы, обстреляв Зимнюю гавань, направились в Моонзунд.

До входа в Моонзунд корабли подвергались многочисленным безрезультатным атакам самолетов противника.

Действия эскадренного миноносца «Стерегающий» (капитан-лейтенант Е.П. Збрицкий) по уничтожению транспортов были решительными, огневое маневрирование и использование артиллерии — правильное. Эффективность артогня была недостаточно высокой вследствие больших дистанций и применения противником дымовых завес.

В ударе по конвою противника 18 июля также принимали участие авиация и торпедные катера. В 1.35 18 июля командующий ВВС получил приказание от комфлота «...произвести доразведку конвоя и по ее результатам нанести бомбовый удар. Учесть в Рижском заливе наличие наших эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей». С рассветом авиация обнаружила конвой у мыса Колкасагс и до подхода к Риге нанесла ряд бомбардировочных ударов. Летчики считались о потоплении шести транспортов. Несмотря на



Командир эскадренного миноносца «Стерегающий»
Е.П. Збрицкий.

предупреждение, бомбардировщики атаковали и свои эсминцы.

Полностью уничтожить конвой противника не удалось, хотя разведка своевременно его обнаружила и в распоряжении командующего было достаточно сил. Основными причинами этого явилось неудовлетворительное управление силами, участвовавшими в ударе по конвою, и ошибки, допущенные исполнителями. БОБР и ОЛС, в интересах которых велась разведка, не имели радиосвязи с самолетом-разведчиком. Поэтому разведывательные данные они получали из штаба флота через 4 — 8 часов после обнаружения противника. Из-за длительности прохождения радиограмм часть эсминцев, находившихся в Моонзунде, и торпедные катера не смогли принять участие в ударе по конвою. Командир ОЛСа неудачно выбрал способ поиска и не проявил необходимой настойчивости в его проведении.

Следует отметить также, что эскадренные миноносцы проектов 7 и 7-у имели недостаточный запас топлива и ограниченную дальность плавания. Приняв полный запас в Таллине, эсминцы, придя в Моонзунд, через 4 — 5 дней вновь нуждались в заправке топливом, получить которое в Моонзунде было затруднительно, поскольку оно доставлялось танкерами.

Действия противника при проводке конвоя были характерны тем, что за двое суток до этого он усиливал воздушную разведку островов и Моонзунда. Одновременно наносились удары по дозорным кораблям в Ирбенском проливе и Моонзунде. Все конвои шли по малым глубинам, вплотную к берегу, но советские командиры продолжали искать их мористее, на больших глубинах.

19 июля корабли на рейде Рохукюля подверглись атакам вражеской авиации. В 17.40 четыре Ju-88 сбросили бомбы на эсминец «Сердитый». Одна из бомб попала в носовую часть. 35 человек погибло, 30 ранено. На корабле возник пожар. Более часа личный состав корабля во главе с раненым командиром капитан-лейтенантом А.Г.Письменным боролся

с огнем и только под угрозой взрыва покинул корабль и перешел на «Гордый». Через несколько часов «Сердитый» затонул.

ОЛС продолжал минные постановки в Ирбенском проливе с целью создать вдоль южного берега пролива плотное минное заграждение. В ночь на 21 июля на постановку мин в районе маяка Михайловский вышли эскадренный миноносец «Грозящий» и сторожевой корабль «Буря». Эсминец «Стерегающий» находился у острова Абука, прикрывая корабли-заградители.

На переходе к месту постановки «Буря» из-за неисправности машин отстала от эсминца и следовала самостоятельно. В 2.11 «Грозящий» пришел в назначенную точку и начал ставить мины, закончив постановку 60 мин через 8 минут. На курсе отхода в 2.36 в левом параване миноносца взорвалась мина. От взрыва в носовой части корабля разошлись швы и носовые помещения были затоплены. Эсминец, получив дифферент на нос, задним ходом со скоростью 14,5 уз. возвратился на рейд. 22 июля «Грозящий» в сопровождении двух тральщиков и катеров перешел в Таллин.

Сторожевой корабль «Буря» поставил мины в 4 милях восточнее заграждения, поставленного «Грозящим», так как, зная о подрыве миноносца, командир «Бури» решил близко не подходить к опасному району.

Дальнейшее выполнение плана минных постановок кораблями ОЛСа задерживалось вследствие затруднений в доставке топлива и мин из Таллина в Моонзунд. Противник начал ставить мины не только в архипелаге, но и на фарватере Таллин — Моонзунд, пытаясь нарушить сообщение с островами. 21 июля на переходе из Таллина подорвался на mine и погиб танкер «Железнодорожник» с топливом. Корабли отряда легких сил из-за отсутствия топлива вынуждены были бездействовать. В то же время надводный заградитель «Ристна» (бывший колесный пароход) доставил для них из Таллина около 100 мин. Командир ОЛС решил не задержа-

вать постановку минного заграждения и выставить все мины непосредственно с заградителя.

Ночью 23 июля «Ристна» в охранении двух малых охотников поставил 15 мин у южного берега Ирбенского пролива северо-восточнее маяка Михайловский. При прохождении шестнадцатой мины через лацпорт у нее был поврежден колпак, и она взорвалась на расстоянии 20—30 м от кормы, повредив скаты. Постановка была прервана, заградитель возвратился в бухту Триги, перегрузил мины на блокшив и вернулся в Таллин.

23 июля эсминец «Смелый» коснулся винтами грунта, нарушил центровку вала и мог ходить со скоростью не более 14 узлов.

В 9 часов 26 июля командир ОЛСа и комендант БОБРа получили из штаба флота сообщение, что к западу от Вентспилса авиаразведкой обнаружен конвой, идущий в Ирбенский пролив. Командующий флотом решил нанести по кораблям противника удар бомбардировщиками, торпедными катерами и эсминцами. Первой должна была атаковать конвой авиация, затем торпедные катера и последними — эскадренные миноносцы.

В Моонзунде в готовности находился только один эсминец «Смелый», эсминец «Стерегущий» не мог выйти из-за неисправности машин. Около 12 часов «Смелый» вышел в район мыса Колкасагс, имея задачу перехватить неприятельские корабли при выходе их с минного заграждения. Произведя поиск и не обнаружив кораблей противника, «Смелый» возвратился в Моонзунд. Конвой был атакован торпедными катерами и авиацией, в результате был потоплен катер-тральщик противника.

Для продолжения постановок минного заграждения в Ирбенском проливе в ночь с 25 на 26 июля вышли сторожевой корабль «Буря», базовый тральщик «Фугас» и заградитель «Сууроп». При подходе к месту постановки заградители обнаружили силуэты кораблей и приняли их за эскадренные

миноносцы противника. Кроме того, немцы периодически освещали с берега намеченный район постановки прожекторами и ракетами. Командир отряда кораблей-заградителей, считая невозможным выполнение задачи скрытно и без потерь, отошел на рейд Курессааре.

На следующую ночь этот же отряд вышел в охранении трех малых охотников, двух торпедных катеров и эсминца «Смелый» и выставил 137 мин в две минные линии. В 2.49 27 июля у правого борта в районе носового мостика «Смелого» взорвалась мина (по другим данным, он был атакован немецкими торпедными катерами). Носовая часть корпуса получила серьезные повреждения. Полубак ушел под воду и сел на грунт, носовая надстройка сдвинулась вперед, котел № 2 сорвался с фундамента, во внутренние помещения поступала вода. 20 человек погибли и около 30 получили ранения. Большая часть экипажа эсминца перешла на БТЩ «Фугас». Сторожевой корабль «Буря» пытался буксировать эсминец за корму, но севшая на грунт носовая часть не позволяла сдвинуть поврежденный корабль с места. Более полутора часов «Буря» пыталась сдвинуть эсминец с места. Но после появления самолета-разведчика начальник штаба ОЛСа приказал покинуть корабль. Торпедный катер № 73 выпустил по эсминцу торпеду, после чего «Смелый» затонул в течение 15 — 20 минут. Вероятно, «Смелый» подорвался на своей же mine, сброшенной с эсминца «Сильный» во время боя 6 июля.

Последние минные постановки у южного берега пролива были выполнены малыми охотниками. Всего с 24 июня по 9 августа в Ирбенском проливе и Рижском заливе было поставлено 1138 мин и 40 минных защитников. Большинство мин было выставлено эскадренными миноносцами. Мины были поставлены с углублением 2,4 — 3 м, т.е. против больших надводных кораблей: Не было поставлено мин против тральщиков и других мелкосидящих кораблей.

1 августа в 5.30 нашей воздушной разведкой в Лиенае были обнаружены пять транспортов. Спустя 4 часа они уже на-

ходились в районе маяка Овиши. Это давало основание ожидать попытки противника провести конвой в Рижский залив.

По приказанию начальника штаба флота, с целью поиска противника и задержки его боем до подхода ударных сил, эсминцы «Артем» и «Энгельс» 1 августа вышли из Муху-Вейн в район банки Вейсераху.

Транспорты противника, пройдя Ирбенский пролив, дальше продолжали движение вдоль берега без охранения. Немецкие миноносцы легли на обратный курс и пошли на выход из Рижского залива. Начальник штаба флота в своей радиограмме командиру отряда легких сил, который с эскадренными миноносцами «Статный» и «Суровый» в 13 часов вышел из Моонзунда на поиск конвоя, указывал, что «противник отходит на запад с целью оттянуть вас дальше в Ирбен, в то же время транспорты будут прорываться в Ригу самостоятельно». Эсминцы произвели поиск вдоль берега до мыса Мерсрагс и, не обнаружив противника, возвратились на рейд Куйвасту.

«Артем» (брейд-вымпел командира 3-го дивизиона Л.Н.Сидорова) и «Энгельс», продолжая поиск, в 13.24 обнаружили под берегом конвой противника. Командир 3-го ДЭМ не решился атаковать транспорты противника сразу же после обнаружения, а затем и вовсе потерял их из виду, позволив конвою пройти в Рижский залив. Эсминцы остались в дозоре линии Кокасракс — Аллираху. 2 августа «Артем» был дважды безрезультатно атакован торпедными катерами противника, 3 августа «Энгельс» получил незначительные повреждения при налете авиации противника на Рохукюль.

В связи с широким использованием противником для перевозок мелких судов, шхун, лайб Главнокомандующий Северо-Западного направления Маршал Советского Союза К.Е.Ворошилов в своей директиве от 1 августа обращал внимание Военного совета флота на необходимость уничтожения плавучих средств и портовых сооружений противника.

Командование флота решило провести обстрел плавучих средств и портовых сооружений в малых портах и гаванях Рижского залива, чтобы затруднить использование их для перевозок и снабжения немецкой армии.

6 августа в 13 часов эскадренные миноносцы «Статный» и «Суровый» (флаг В.П. Дрозда) вышли в Рижский залив для обстрела гаваней Айнажи, Салацгрива, Мерсрагс и Роя. «Статный» направился для обстрела Айнажи, а «Суровый» — для обстрела Салацгрива.

Стрельба велась двухорудийными залпами на дистанции 60 — 120 каб. и продолжалась с перерывами 20 минут. С началом стрельбы трехорудийная батарея противника, расположенная в одной миле южнее маяка Айнажи, открыла по кораблям ответный огонь. Корабли перенесли огонь по батарее и через несколько минут в районе ее расположения наблюдали сильный взрыв и пожар, но батарея огня не прекратила. Окончив стрельбу, эсминцы соединились и направились к западному побережью для обстрела гаваней Мерсрагс и Роя. В 16.01, находясь на меридиане острова Рухну, корабли получили радиogramму штаба об обнаружении в 14.26 юго-западнее Салацгрива группы транспортов и катеров, идущих на север. Командир Отряда легких сил отказался от обстрела гаваней и произвел поиск транспортов, но противника не обнаружил. При возвращении эскадренные миноносцы вновь обстреляли Салацгриву и Айнажи. Береговая батарея и на этот раз открыла огонь по кораблям. Эсминцы отошли, прикрывшись дымовой завесой. Около 20 часов оба эсминца подверглись атакам самолетов противника, которые сбросили на них 12 бомб, не причинивших им вреда.

6 августа эсминцы «Энгельс» и «Артем», три тральщика, 4 торпедных катера, 4 сторожевых катера, приняв две роты морской пехоты, провели операцию по захвату о-ва Рухну в Рижском заливе. После высадки десанта эсминцы вернулись в Муху-Вейн.

«Артем» и «Энгельс» 7 августа принимали топливо с транспорта «Спиноза» на рейде Рохукюля. В 18.50 эсминцы

и транспорт были атакованы самолетами противника. Бомбы упали в 3 — 5 м за кормой транспорта, и он затонул. «Артем», оборвав швартовы и шланги, успел отойти от транспорта, поэтому повреждений не получил. На «Энгельсе» от близких взрывов вышли из строя обе машины (левая введена в действие через 5 часов), деформировало корпус, через разошедшиеся швы затопило кормовые помещения. Вышла из строя рулевая машина. Тонувший «Спиноза» своим форштевнем несколько раз ударил в правый борт эсминца, сделав вмятины и сломав трап. 13 — 14 августа «Энгельс» в составе конвоя (3 БТЩ, 2 подводные лодки, 4 малых охотника, 2 торпедных катера) перешел в Таллин.

8 августа эскадренные миноносцы «Суровый» и «Статный» снова вышли в Рижский залив для уничтожения плавучих средств и портовых сооружений в гаванях Мерсрагс и Роя. Обстрел этих портов был произведен в период с 14.30 до 15 часов с дистанции 45 — 80 каб. В гаванях наблюдались пожары. При отходе по эсминцу «Статный» открыла огонь трехорудийная батарея, расположенная в 2 милях южнее маяка Мерсрагс. Применив зигзаг и поставив дымовую завесу, «Статный» вышел из-под обстрела батареи, которая прекратила огонь, когда эсминец удалился на дистанцию 160 каб.

Соединившись, эскадренные миноносцы произвели безрезультатный поиск кораблей противника в Ирбенском проливе и возвратились в Моонзунд. При возвращении корабли были безрезультатно атакованы самолетами противника. Всего за оба выхода эсминцы израсходовали 277 130-мм фугасных снарядов. Потери и ущерб, причиненные противнику в результате обстрелов, были незначительны. Следует отметить, что перед выходом наших кораблей в операцию по обстрелу гаваней противника воздушная разведка района предстоящих действий не проводилась.

13 августа эсминец «Суровый» был атакован тремя самолетами и получил легкие повреждения. 18 августа при уклонении от атак бомбардировщиков противника на рейде Ро-

хукюля эсминец «Статный» в 10.25 подорвался на магнитной mine, погибли 60 человек и командир корабля капитан 3 ранга Н.Н. Алексеев. Корабль получил сильные повреждения, носовая часть корпуса до 40-го шп. с орудием № 1 оторвалась и через 10 минут затонула. Были затоплены носовые котельное и машинное отделения. Попытка дать задний ход не удалась, эсминец сел носовой частью на грунт. Борьба за спасение эсминца продолжалась в течение 3,5 суток. Спасательное судно «Сатурн» откачивало воду из отсеков «Статного», но из-за воздушных налетов вынуждено было прерывать работу, и вода вновь прибывала. К тому же начала портиться погода. К вечеру 19 августа ветер усилился до 6 баллов, а через два дня разыгрался 11-балльный шторм. Поврежденный корабль пришлось оставить. 22 августа около 14.00 «Статный» лег на борт и затонул.

20 августа в 20.30 воздушная разведка обнаружила у Вентспилса три больших судна, буксировавших по две баржи в охранении сторожевого корабля. 21 августа в 4.30 эсминцы «Суровый» (брейд-вымпел командира 1-го ДЭМ капитана 2 ранга С.Д. Солоухина) и «Артем» вышли из Рохукюля в Рижский залив на поиск этого конвоя. Корабли должны были по выходе из Моонзунда получить от воздушной разведки уточненные данные о противнике. Но самолеты, вылетавшие утром на разведку, его не обнаружили. Исходя из этого, командир дивизиона эсминцев правильно решил идти полным ходом к Усть-Двинску и оттуда вести поиск вдоль западного побережья Рижского залива.

Корабли дошли до Рижского буя, а затем повернули к м. Мерсрагс, где в 11.39 обнаружили вблизи берега на расстоянии 95 — 100 каб два транспорта и моторную шхуну в сопровождении шести катеров. Противник шел со скоростью 7 — 8 уз. Эсминцы развернулись на параллельный конвой курс, уменьшили ход до 11 уз. и в 11.52 с дистанции 50 каб. открыли огонь, «Артем» стрелял по головному транспорту, «Суровый» — по второму. Спустя три минуты головной транспорт открыл ответный огонь. «Артем» перешел на по-

ражение девятым залпом. На 3-й минуте им были достигнуты прямые попадания. Головной транспорт накренился на правый борт, прекратил огонь и повернул к берегу. «Суровый» через 6 минут после открытия огня достиг прямого попадания в другой транспорт, который начал погружаться и отвернул к берегу. Лайба, следовавшая за вторым транспортом, после первых же залпов начала уклоняться вправо и выбросилась на берег. Оба транспорта были повреждены огнем эсминцев, два катера потоплены. «Артем» израсходовал 133 102-мм снаряда, «Суровый» — 145 130-мм снарядов. В 12.25 корабли были атакованы пятью самолетами противника, одновременно открыла огонь береговая батарея на мысе Мерсрагс, а торпедные катера поставили дымовую завесу, закрыв транспорты. В 12.26 эсминцы легли на курс отхода, увеличив ход до 22 уз., причем «Суровый», отражая атаки самолетов, продолжал вести стрельбу из кормовых орудий по транспортам и катерам. В 14.30 атаки самолетов прекратились, всего было сброшено 64 бомбы. На «Артеме» 6 убитых, 12 раненых, повреждена левая турбина. «Суровый» не по-

страдал. Эсминцы вернулись в Рохукюля: Поиск и уничтожение транспортов 21 августа еще раз показали, что корабли при действиях в море, особенно вблизи побережья, занятого противником, должны иметь прикрытие с воздуха.

Таким образом, поиск транспортов, несмотря на то что разведывательные данные о противнике поступили только один раз и притом недостаточно полные, был произведен успешно. Однако в ведении боя имелся ряд недостатков. Дистанция боя была ве-



Командир эскадренного
миноносца «Суровый» В.Ф.
Андреев.

лика, а боевое соприкосновение продолжалось 47 минут, из которых только 22 минуты использованы для ведения огня. Противник за это время сумел вызвать свою авиацию, которая помешала нашим кораблям полностью уничтожить конвой. Имея перед собой слабого противника и учитывая, что огонь береговой батареи недостаточно эффективен, надо было сразу сблизиться с транспортами на более короткую дистанцию и тем самым уменьшить время боя и сократить расход снарядов.

23 августа «Артем» и «Суровый» подавили береговую батарею противника в районе Рохукюля.

В дальнейшем на сообщениях противника в Рижском заливе в основном действовали торпедные катера. До конца сентября катера совершили 23 поиска транспортов и кораблей противника, из них только в девяти случаях имели встречи с мелкими судами: шхунами, лайбами, буксирами и т.п.; большинство встреч заканчивалось пулеметной перестрелкой, так как шхуны и баржи прижимались вплотную к берегу под прикрытие береговых батарей. Последняя атака торпедных катеров по конвою противника в Ирбенском проливе была проведена 2 сентября в районе мыса Сауначджемс. Четыре катера атаковали и повредили транспорт.

Корабли и авиация КБФ, базируясь на Моонзунд, создали постоянную угрозу морским сообщениям противника в Рижском заливе, а также сухопутному флангу его войск.

Опыт боевого действия кораблей и авиации, базировавшихся на район Моонзунда, показал необходимость иметь в этом районе хорошо оборудованную военно-морскую базу, приспособленную для базирования и обеспечения действий сил флота (вплоть до крейсеров), а также иметь на островах подготовленные аэродромы для использования крупных сил авиации всех видов.

В связи с предстоящей эвакуацией Таллина «Суровый», «Артем», ледокол «Тасуя», гидрографическое судно «Лоод», четыре торпедных катера, три малых охотника, два катерных тральщика и буксир КП-12 27 августа перешли из Рохукюля

в Таллин. По пути в параване «Сурового» взорвалась мина, эсминец получил повреждения. «Артем» подошел к поврежденному кораблю, ошвартовался лагом и повел его в Таллин, куда корабли прибыли в 23.45.

На этом закончилось участие крупных надводных кораблей в обороне Рижского залива и Моонзундского архипелага. На островах осталась лишь группа торпедных и сторожевых катеров.

Немецкое командование планировало захватить Моонзундские острова в начале войны путем высадки десанта с материка. Однако упорные бои на таллинском направлении и наличие советских кораблей и катеров в этом районе помешали противнику осуществить операцию в намеченные сроки. Лишь к сентябрю немцы сосредоточили на побережье выделенные для действий против Моонзундских островов 61-ю и 217-ю пехотные дивизии, два саперных, один понтонный полки, финский батальон, общей численностью около 50 тысяч человек. Для перевозки десанта выделено около 350 различных десантно-высадочных средств, в том числе десантных паромов типа «Зибель», 12 быстроходных десантных барж, 7 плавучих батарей. Высадку поддерживали морская артиллерия, группы бомбардировщиков и истребителей.

После ухода кораблей из Моонзунда, а затем из Таллина острова остались в глубоком тылу немецкой армии.

Береговые батареи были хорошо подготовлены для боя с морским противником, но слабо была отработана организация стрельбы в сухопутном секторе.

В 1915 г. германский флот пытался прорваться в Рижский залив, чтобы помешать русским кораблям поддерживать фланг армии у Риги. Для этого были выделены крупные силы — 15 линкоров, 3 линейных и 9 легких крейсеров, 56 эсминцев и 27 тральщиков, что в два раза превосходило численность всего русского Балтийского флота. Понесся значи-

тельные потери, немцы прекратили операцию и ушли в свои базы

В 1917 г. германская армия и флот рассчитывали захватить Моонзундские острова и уничтожить русский флот в Рижском заливе, чтобы затем развить наступление на Петроград. Кроме большого количества кораблей, в операции участвовал десантный корпус численностью 25 тысяч человек.

В 1941 году, в отличие от 1917 года, немцы вели наступление на Моонзундский архипелаг не с запада, а с востока, захватив восточное побережье, и решились на это только после ухода кораблей из Моонзунда.

Осенью 1917 г. Балтийский флот уходил из Моонзунда непобежденным. Уходил, потому что все фронты разваливались, начиналась агония некогда могучей империи. Флот оказался ее последней боеспособной силой. Немецкий флот так и не смог войти в Финский залив.

В 1941 году флот ушел из Моонзунда, поскольку противник уже захватил оба берега Рижского залива и подошел к Таллину. К сожалению, несмотря на потери, он так и не смог помешать проходу неприятельских конвоев в Ригу и не нанес ему сколько-нибудь ощутимых потерь. Советский флот потерял в Рижском заливе три новейших, только накануне войны вступивших в строй, эсминца («Смелый», «Сердитый», «Статный») и несколько малых кораблей. Несколько кораблей получили тяжелые повреждения, в том числе эсминец «Сторожевой».

8 сентября немецкие войска начали операцию по захвату Моонзундского архипелага. Под непрерывным натиском значительно превосходящих сил противника были оставлены острова Муху (Моон), Вормси (Вормс), Сааремаа (Эзель), Хиума (Даго). Во время боев за полуостров Сырве немецкое командование привлекло свои надводные корабли, включая крейсера «Лейпциг», «Кёльн» и «Эмден». Последним рубе-

жом обороны Хиума (и всего архипелага) стал полуостров Тахкуна. 18 октября Военный совет КБФ отдал приказ об эвакуации гарнизона острова Хиума на Ханко. Эвакуация с полуострова Тахкуна была проведена с 19 по 22 октября.

Войска с полуострова перевозились сначала на Осмуссаар, а уже затем на Ханко. 19 октября на Ханко с Хиума (Даго) перебазировались четыре торпедных катера № 57, 67, 111 и 164. Последней с Хиума 22 октября пришла шхуна «Мария», доставив 60 человек. Всего с острова было снято 570 человек, все батареи острова были взорваны. С падением Моонзундских островов в устье Финского залива остались только Ханко и маленький Осмуссаар.

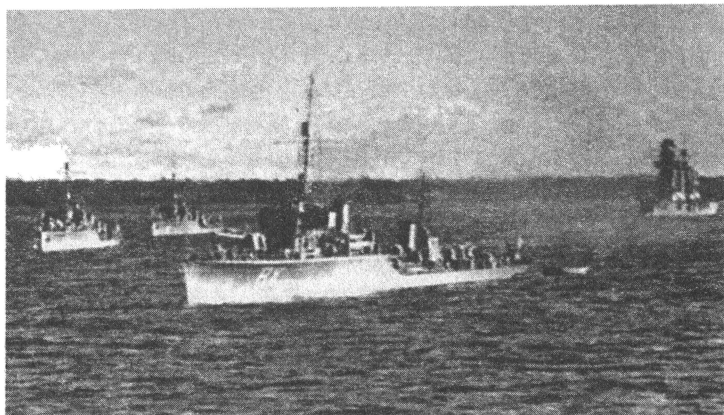
Свыше 40 суток продолжалась оборона Моонзундских островов, к тому же в условиях полной изоляции, понимая, что отступать им некуда, что они могут рассчитывать только на свои силы. Бои на архипелаге происходили во время ожесточенного сражения на ближних подступах к Ленинграду. Находясь примерно в 400 км западнее линии фронта, защитники Моонзунда привлекли на себя крупную группировку сил противника.

ТАЛЛИНСКИЙ ПРОРЫВ

Главная база Краснознаменного Балтийского флота — Таллин — занимала выгодное стратегическое положение в Финском заливе. Крупный порт и важный узел железнодорожных и шоссейных дорог — Таллин являлся стратегическим форпостом Ленинграда.

Ревель (а именно так до 1918 г. назывался Таллин) был взят войсками Петра I в 1710 г. во время Северной войны. С 1713 г. здесь находилась передовая база русского флота. Неоднократно флоты противников России (Швеции и Англии) пытались атаковать Ревель и русские корабли с моря, но каждый раз с потерями отступали. Только в 1918 г. после подписания Брестского мира русские корабли покинули Ревель. Вновь уже советский флот пришел на Таллинский рейд в октябре 1939 года, а с июля 1940-го Таллин становится главной базой Краснознаменного Балтийского флота. Начинается ускоренное строительство инфраструктуры базы, береговых батарей, аэродромов. Однако до начала Великой Отечественной войны это строительство в полном объеме не удалось завершить, не хватало причалов, складов, главная база флота располагала двумя небольшими судоремонтными предприятиями и тремя плавучими доками.

В Таллине базировались корабли эскадры (линкор «Октябрьская Революция» 3, 4 и 5-й дивизионы эсминцев), 2-я бригада подводных лодок, отряд минных заградителей, дивизион сторожевых кораблей, корабли ОВРа ГБ, вспомогательные суда флота.



Эскадра КБФ на Таллинском рейде.

Непосредственно с моря главную базу защищали два отдельных артиллерийских дивизиона береговой обороны (94-й и 96-й ОАД). Семь батарей (32 орудия от 100-мм до 305-мм калибра) размещались на полуостровах Сууропи (мыс Рандвере) и Виимси и островах Аэгна и Найссаар. Уже после начала войны в Таллине были построены трехорудийная 130-мм железнодорожная батарея и два бронепоезда.

Противовоздушную оборону базы обеспечивали три полка ПВО — 3, 4 и 5-й в составе 26 батарей (120 орудий среднего и малого калибра). На аэродромы Таллина базировалось 85 самолетов ВВС КБФ.

Главная база КБФ готова была отразить атаку противника с моря и воздуха. Но с сухопутного направления база никаких укреплений не имела, и система обороны ее с этого направления разработана не была. Флот имел единственное подразделение для действий на суше — 1-ю бригаду морской пехоты общей численностью более 2,5 тысяч человек. С началом войны перед бригадой была поставлена задача — оборонять побережье района главной базы от возможных десантов противника.

Даже в страшном сне Генеральный штаб Красной Армии и Главный штаб ВМФ не могли представить, что противник дойдет хотя бы до Риги, не говоря уже о Таллине. Во время Первой мировой войны германские войска взяли Ригу только в сентябре 1917-го, а Таллин в марте 1918-го, после ухода русского флота. В 1941 году гитлеровские войска вторглись на территорию Эстонии на 16-й день с начала войны.

В 23.37 21 июня флот перешел на оперативную готовность № 1. 22 июня в 13.50 на береговом посту СНИС подняли сигнал: «Видю самолеты противника на осте и зюйде». Над Таллином появились самолеты-разведчики. Они были обстреляны зенитной артиллерией линкора «Октябрьская Революция». 23 июня из Таллина вышел отряд кораблей на первую боевую операцию — постановку минного заграждения в устье Финского залива.

Уже в июне в главную базу стали приходить корабли из оставленных баз. Из Либавы прибыли подводные лодки и транспорты, из Рижского залива — Отряд легких сил, бригада подводных лодок, несколько транспортов. Из Моонзунда приходили для ремонта поврежденные в боях корабли. К размещению такого количества кораблей и судов база не была приспособлена. Кроме того, в Таллине оказалось множество моряков с погибших кораблей и расформированных частей.

Противник еще до начала войны начал минирование фарватеров в Финском заливе, поэтому было принято решение перебазировать линкор «Октябрьская Революция» из Таллина в Кронштадт. 1—2 июля линкор в сопровождении всех наличных эсминцев и БТЩ перешел в Кронштадт. 1 июля ушли в Кронштадт минзаг «Урал» и несколько вспомогательных судов, а в Лужскую губу — плавбаза и 7 подводных лодок 2-й бригады.

В первые же дни войны устье Финского залива было перегорожено несколькими рядами минных заграждений. Но этого командующему флотом вице-адмиралу В.Ф.Трибуцу

показалось мало. Для прикрытия подходов к Таллину 2 июля по его приказанию минный заградитель «Суроп» в сопровождении тральщиков «Ударник», «Краб» и двух катеров МО выставил 90 мин к северу от мыса Пакринем. 3 июля лидеры «Ленинград» и «Минск», эсминец «Гордый» в обеспечении двух БТЩ и двух ТКА выставили 231 мину к западу от острова Найссаар, а минный заградитель «Марти» в сопровождении трех БТЩ и двух МО и двух ТКА выставил 300 мин к северу от острова. При выполнении постановок корабли были безрезультатно обстреляны финской береговой батареей с острова Макилуото.

Еще до начала войны на рейде была выставлена линия боновых заграждений. 1 — 2 августа сетевые заградители «Вятка» и «Онега» выставили на Таллинском рейде противолодочные сети протяженностью 2,6 мили. 11 и 14 августа для прикрытия подходов к Таллинскому рейду гидрографическое судно «Азимут» выставило к северо-востоку от острова Кери противолодочные сети протяженностью 3 мили.

19 августа шесть торпедных катеров противника пытались проникнуть на рейд главной базы, но были обнаружены дозорным катером МО у острова Кери и отогнаны артиллерийским огнем. После этого 19—20 августа сетевой заградитель «Онега» выставил к юго-западу от острова Найссаар противолодочные сети протяженностью 2,8 мили.

Уже в начале июля Военный совет КБФ стал проявлять беспокойство за свой тыл, особенно в южном направлении. Командующий флотом доложил Наркому, что телеграфная и телефонная связь с сухопутными частями нарушена. Авиаразведка доносила, что танки противника двумя колоннами движутся одна на Псков, другая на Валк, то есть Таллин. Однако главком Северо-Западного направления маршал К.Е.Ворошилов и его штаб также не знали обстановку.

После войны нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов в своих мемуарах писал: «Нам в Наркомате ВМФ следовало именно в эти первые дни июля самим верно оценить обстановку, сделать

реальный прогноз в отношении Таллина и решительно настаивать в Ставке: «Если хотим подольше удержать Таллин, необходимо отвести туда всю 8-ю армию и спешно создать несколько линий обороны». Но, надо признаться, в первой половине июля мы больше следили за событиями на суше около наших баз, чем руководили ими». (Н.Г.Кузнецов «На флотах боевая тревога». Стр.41 — 42.)

В связи с отступлением советских войск из Прибалтики ВС КБФ в начале июля принял ряд мер на случай вынужденной эвакуации главной базы. 3 июля был подписан приказ комфлота о подготовке флота к переходу в Кронштадт. В соответствии с ним командующий флотом с походным штабом (9 офицеров) должен был идти на эсминце «Яков Свердлов» (этим кораблем В.Ф.Трибуц командовал с 1935 по 1937 г.), а начальник штаба и второй эшелон штаба — на крейсере «Киров» (ЗФКП). Предполагалось ФКП флота перенести в Лужскую губу. Однако Главное командование Северо-Западного направления считало, что командованию флота целесообразно остаться в Таллине. Нарком ВМФ Н.Г.Кузнецов доложил об обстановке И.В. Сталину, на что тот заметил: «Таллин нужно оборонять всеми силами». С этого момента флот стал принимать меры для организации обороны Таллина. Ведь Таллин не только база флота, но и столица Эстонской ССР. К этому времени уже были оставлены четыре столицы союзных республик — Рига, Вильнюс, Кишинев, началось сражение за Киев.

14 июля помощник главкома Северного и Северо-Западного фронтов, заместитель наркома ВМФ адмирал И.С.Исаков направил ВС КБФ задачи флота из сложившейся обстановки. В нем, в частности, говорилось: ОЛСу оставаться в Таллине до того момента, когда обстановка на фронте вынудит разрушить базу и начать отход по суше, поддержать огнем кораблей борьбу за Таллин. Отряд поддержки (не менее 4 ЭМ с ТЩ и МО) — не уходить до начала движения береговых частей с полуострова Вимси. То есть предполагалось, что фронт будет организованно отходить на восток, а флот

оказывать ему поддержку. Тогда еще не предполагалось, что Таллин будет блокирован с суши.

Командование Северо-Западного фронта, на которое было возложена ответственность за оборону Прибалтийских республик, в силу сложившейся обстановки на фронте не смогло принять необходимых мер для обороны ГВМБ КБФ Таллина. Пришлось эту задачу выполнять флоту. 15 июля Военный совет КБФ поручил инженерному отделу флота строительство оборонительных сооружений. 5 августа был создан штаб обороны ГБ.

На подходах к Таллину были сооружены три линии обороны. Главный рубеж протяженностью 50 км проходил в 9 — 12 км от города. По окраине города проходила городская линия обороны, а в самом городе строились баррикады и оборудовались узлы сопротивления. Для систематического огневого содействия сухопутным войскам на приморском фланге был выделен отряд огневой поддержки в составе канонерских лодок «Москва» и «Амгунь».

Немецкими войсками 5 августа была занята станция Тапа, перерезаны железная дорога и шоссе, развернулись бои на дальних подступах к городу. К 8 августа войска противника вышли на побережье залива в районе Локса — Кунда. 8-я армия оказалась разделенной на две изолированные части: 10-й стрелковый корпус остался в районе Таллина, 11-й отходил к Нарве. В тот же день, 8 августа, авиацией противника в бухте Хара-Лахт у местечка Локса был потоплен эсминец «Карл Маркс».

Все попытки 8-й армии восстановить положение встречными ударами 10-го и 11-го корпусов успехом не увенчались.

9 августа части 10-го СК перешли в наступление и продвинулись на восток на 12 — 22 км. В этом продвижении частям корпуса содействовали канонерские лодки «Москва», «Амгунь», бронепоезд, ВВС КБФ. Но в связи с откатом восточной группировки 8-й армии далее на восток наступление

было отменено, и командованию 10-го СК было приказано «действовать по обстановке». Части корпуса начали отходить на запад к Таллину. Таким образом, 10-й СК оказался у Таллина не потому, что имел задачу оборонять главную базу флота, а потому, что не сумел отступить на восток вместе с 8-й армией. Если бы корпус прорвался на восток, судьба Таллина была бы решена в считанные дни.

Таллин оказался блокирован с суши, связь с Кронштадтом и Ленинградом была возможна только морем.

Наступавшие на город 4 немецкие дивизии более чем в два раза превосходили по численности силы, его оборонявшие (10-й стрелковый корпус, отряды морской пехоты, рабочие полки).

Численность войск 10-го СК на 20 августа составляла 18,5 тыс. человек. В распоряжении 10-го СК оставались только два артполка, противотанковый дивизион, зенитный дивизион и полковая артиллерия (64 орудия среднего и малого калибров). Этого было очень и очень мало, учитывая серьезные потери в материальной части, понесенные в предыдущих боях. А входивший в его состав 47-й корпусной артиллерийский полк отошел вместе с 11-м стрелковым корпусом в направлении Нарвы. В корпусе почти не было танков.

Положение защитников Таллина осложнялось тем, что у них не было резерва сил, а надеяться на подход подкреплений было нельзя. Транспорты, уходившие из Таллина, вывозили раненых и гражданское население, обратно они доставляли провиант, вооружение и боеприпасы, пополнение личным составом или новые воинские подразделения в Таллин не направлялись — начались бои на дальних подступах к Ленинграду.

В обороне Таллина с суши участвовало около 16 тыс. моряков, действовавших в составе 1-й отдельной бригады морпехоты, отдельных строительных батальонов и других частей. С боевых кораблей на сухопутный фронт были направлены отряды моряков. Все ручное оружие для них и

пулеметы были выделены из запасов кораблей и частей флота. Но, несмотря на отвагу и лихость, корабельные специалисты не могли заменить обстрелянных пехотинцев.

В связи со сложной минной обстановкой на фарватере Таллин — Кронштадт начальник штаба флота представил 12 августа Военному совету КБФ доклад о необходимости немедленного перебазирования Отряда легких сил (крейсер «Киров», два лидера и новые эскадренные миноносцы) из Таллина в Лужскую губу или Кронштадт.

13 августа Военный совет флота обратился в Ставку с предложением перебросить с Ханко 20 тысяч бойцов для обороны Таллина. Но 14 августа была получена директива наркома ВМФ, требующая оставаться в Таллине и обороняться имеющимися силами.

Более того, 14 августа приказом главнокомандования Северо-Западного направления ответственность за оборону Таллина была полностью возложена на Военный совет КБФ. Ему был подчинен 10-й СК, командир корпуса генерал-майор И.Ф.Николаев был назначен заместителем командующего флотом по обороне ГБ с суши.

19 августа противник начал артиллерийскую обработку юго-восточного и восточного участков обороны, подтягивать пехоту и танки и 20-го перешел в наступление по всему фронту. Главный удар был нанесен с востока в прибрежной полосе. В течение трех дней советские войска при поддержке авиации, корабельной и береговой артиллерии отражали ожесточенные атаки противника.

В период подготовки обороны Таллина на внутреннем рейде были оборудованы якорные огневые позиции, предусмотрены районы огневого маневрирования кораблей на внешнем рейде, определены секторы обстрела кораблей. Были развернуты наблюдательно-корректировочные посты для кораблей и береговых батарей. В войска направлены флотские офицеры-артиллеристы, которые корректировали

огонь корабельной артиллерии и батарей береговой обороны.

10-й стрелковый корпус имел только 36 орудий среднего (85 — 152-мм) и 28 малого (37—76-мм) калибра. В связи с этим для огневого содействия сухопутным войскам было привлечено 96 орудий флота — 37 береговых и 59 корабельных.

В огневом содействии принимали участие крейсер «Киров», лидеры «Минск» и «Ленинград», эсминцы «Гордый», «Славный», «Свирепый», «Скорый», «Сметливый», «Калинин», «Володарский», канонерские лодки «Москва», «Амгунь», 7 батарей береговой обороны. Всего в отражении наступления участвовали: 4 305-мм, 9 180-мм, 8 152-мм, 33 130-мм и 20 100-мм орудий.

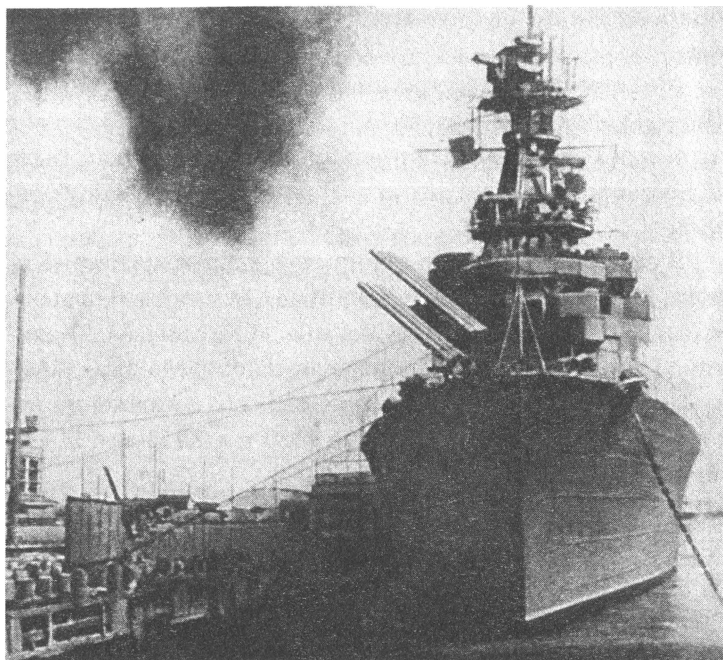
После прорыва танков и мотопехоты к главному оборонительному рубежу Таллина они оказались в пределах дальности стрельбы главных калибров морской артиллерии. 22 августа крейсер «Киров» и 305-мм башенная батарея острова Аэгна открыли огонь по противнику в районе мызы Кейла.

На следующий день в бой вступили другие корабли эскадры и береговые батареи флота. Морская артиллерия помогала сухопутным частям сдерживать натиск фашистских войск, темп их наступления снизился.

23 августа «Киров» совместно с лидером «Ленинград» вел огонь по скоплению немецких танков у переправы через р. Кейла. Было уничтожено и повреждено 12 танков и рассеяно большое скопление пехоты противника. Лидер «Минск» подавил двухорудийную гаубичную батарею.

Под натиском превосходящих сил противника основная часть советских войск 25 августа отошла на главную линию обороны Таллина, остальные — к Палдиски. К этому времени вся территория, которая удерживалась советскими войсками, а также рейды и гавани простреливались артиллерией противника.

С 25 августа в связи с усилением артиллерийских обстрелов и налетов авиации противника корабли периодически



Крейсер «Киров» ведет огонь по врагу.

снимались с якорей и, следуя на малых ходах и переменными курсами под прикрытием дымовых завес, сбивали пристрелку немецких батарей, продолжая вести огонь. Основной целью немецких летчиков и артиллеристов был крейсер «Киров». В этот день кораблю пришлось отразить семь массированных налетов авиации, фашисты сбросили около 50 бомб, но ни одна в корабль не попала. Более удачными были немецкие артиллеристы — в кормовую оконечность попал 6-дюймовый снаряд. В результате взрыва в настиле палубы образовалась пробоина, возник пожар, 9 моряков были убиты, 30 ранены.

За 5 дней по «Кирову» было выпущено более 500 снарядов, самолеты Люфтваффе сбросили на него 326 бомб. Благодаря умелому маневрированию и точному огню зенитчиков крейсер не получил прямых попаданий. От разрывов

авиабомб и снарядов вблизи борта «Кирова» в наружной обшивке борта и надстройках образовалось 45 пробоин, но серьезных повреждений корабль не получил. Сам же «Киров» выполнил 36 стрельб, обрушив на противника 235 180-мм снарядов, в среднем по 8 снарядов за стрельбу. Комендоры вынуждены были экономить боезапас главного калибра, поскольку на складах главной базы 180-мм снарядов не было.

Из-за недостатка орудий у обороняющихся частей морская артиллерия часто решала огневые задачи полковой и батальонной артиллерии. Артиллерия кораблей и береговой обороны была мощнее полевой по калибрам, но она не была предназначена поддерживать пехоту в ближнем бою. Это нередко приводило к перенапряжению стволов морской артиллерии и большому расходу снарядов.

Особенно упорное сопротивление врагу оказывала зенитная артиллерия трех полков ПВО флота, развернутых в непосредственной близости от переднего края. Они использовались в местах прорыва как противотанковые орудия для отражения атак мотомехгрупп, уничтожения и рассеивания пехоты противника. Каждая батарея являлась своего рода опорным пунктом.

Но артиллерия, даже самая мощная, могла только задержать продвижение войск противника, остановить его могла, при поддержке артиллерии, только пехота, а ее становилось все меньше. Последним резервом был отряд курсантов Высшего военно-морского училища им. М.В.Фрунзе. Четыре года они изучали флотские науки, а их бросили в бой как пехотинцев.

После того как части 42-го армейского корпуса противника 8 августа вышли на побережье Финского залива, снабжение сил флота и 10-го СК, действующих в районе Таллина, стало возможным только морским путем. Располагая базами на побережье Финского залива, авиация и корабли противника значительно активизировали свои действия по нарушению наших морских сообщений в этом районе.

С 12 августа начинается эвакуация раненых и гражданского населения из Таллина на транспортах. В этот день первая партия раненых была отправлена на турбоэлектроходе «Вячеслав Молотов» и транспорте «Аурания». Их сопровождали эсминец «Стерегущий», три БТЩ и четыре катера МО. На переходе погиб БТЩ «Крамбол», затем подорвался и получил повреждение «Стерегущий». На подходе к острову Гогланд от взрыва мины получил повреждения «В.Молотов», и большая часть раненых была высажена на остров. Уже тогда стало ясно, что противник минировал фарватер. Однако командование флота не предпринимало никаких действий, чтобы помешать немцам и финнам усиливать минные заграждения между Таллином и Кронштадтом. На это обратил внимание и Ю.Майстер: «Хотя русские точно знали, что немцы и финны каждую ночь усиленно работают над усилением заграждений, советский крейсер и дюжина эсминцев, стоявших в Таллине, не сделали ни одной серьезной попытки разогнать или потопить минные заградители» (Ю.Майстер, стр.18). Кроме эсминцев, флот имел торпедные катера и сторожевые корабли, но и они не были использованы для борьбы с заградителями противника.

13 августа из Кронштадта в Таллин вышел конвой в составе шести транспортов, четырех тральщиков и четырех МО. На следующий день в районе мыса Юминда на минах погибли транспорты «Водник» и «Утена», тральщик ТЩ-68, а 15 августа — БТЩ «Буй».

20 августа в районе острова Сескар был атакован немецкими бомбардировщиками и погиб санитарный транспорт «Сибирь», шедший с минзагом «Урал» из Таллина в сопровождении шести тральщиков.

24 и 25 августа из Таллина были отправлены два конвоя с ранеными и гражданскими лицами — женщинами и детьми — семьями офицеров.

В состав конвоя, вышедшего 24 августа, вошли танкер № 11, транспорты «Аэгна», «А.Жданов» и «Ээстиранд», ГИСУ «Гидрограф», ледокол «Октябрь» и поврежденный эсминец

«Энгельс». Проводку конвоя за тральями выполняли тральщики «Ударник», № 45, № 46, «Менжинский», «Антикайнен» и «Фурманов». В тот же день на минах погиб «Энгельс», а в результате атак авиации — «Ээстиранд» и танкер №11. «А.Жданов» получил повреждения.

25 августа из Таллина вышли транспорты «Эвальд», «Даугава», ледокол «Трувор», ГИСУ «Рулевой» в охранении двух сторожевых кораблей и четырех МО. Проводку осуществляли четыре тральщика. На переходе погиб ледокол «Трувор».

К исходу 25 августа стало ясно, что Таллин не удержать. ВС КБФ доложил Главкому Северо-Западного направления и Наркому ВМФ, что приказание об обороне выполняется, все способные дерутся, все оружие брошено на боевые участки, с кораблей сняты все люди, без которых можно обойтись. Под давлением превосходящих сил противника кольцо вокруг Таллина сжимается, сообщил ВС флота. Части 10-го СК несут большие потери, линия обороны в нескольких местах прорвана, резервов для ликвидации прорыва нет, корабли на рейде находятся под обстрелом. Танки врага вошли в лес Нымме. Докладывая создавшуюся обстановку, ВС КБФ просил указаний и решения по кораблям, частям 10-го СК и береговой обороне флота на случай прорыва противника в черту города и отхода наших войск к морю.

КБФ и 10-й СК сделали все возможное для обороны Таллина, они нанесли врагу большой урон, отвлекли его крупные силы от главной цели — Ленинграда. Но возможности для дальнейшей обороны эстонской столицы были исчерпаны.

Но Главком Северо-Западного направления К.Е.Ворошилов приказал контратаковать противника. Только после доклада наркома ВМФ Н.Г.Кузнецова Ставке о критическом положении Таллина последовало указание о его эвакуации. 26 августа Главнокомандующий Северо-Западного направления, учитывая исключительно неблагоприятную обстановку, приказал эвакуировать флот и гарнизон Талли-

на в Кронштадт и Ленинград. Соответствующая шифровка была получена в 00.15 26 августа. Началась разработка документов по организации отвода войск, погрузки их на транспорты и формированию отрядов и конвоев.

С 16 часов 26 августа противник начал наступление на Таллин по всему фронту, подойдя к предместьям города. Отдельные группы врага находились уже в 6 км от центра города. Рейды простреливались артиллерийским огнем. Вражеские воздушные налеты следовали один за другим. Были прямые попадания в лидер «Минск», в кормовую часть попала бомба, но не причинила повреждений, затем снаряд повредил кормовое орудие. От близких разрывов бомб был незначительно поврежден эсминец «Славный». «Скорый» получил два прямых попадания снарядов, но сохранил боеспособность.

За весь период обороны Таллина, несмотря на бомбардировки авиации и артиллерийский обстрел кораблей и судов, погибло только одно крупное судно — транспорт «Луначарский», потопленный 26 августа авиацией на рейде, где он стоял в ожидании погрузки, погибли 7 человек.

Чем ближе подходили германские войска к городу, тем более активизировалась «пятая колонна». В ночь на 27 августа лидер «Минск» был освещен прожектором со шхуны «Маара». Кормовые орудия лидера тут же открыли огонь, потопив судно.

С рассвета 27 августа противник возобновил прицельный артиллерийский и минометный огонь по портовым складам, гаваням, рейду, а его авиация — бомбардировку кораблей и транспортов. В результате бомбежек был потоплен плавучий док, получили повреждения склады в торговом порту.

Авиация флота лишилась последней посадочной площадки в районе Таллина. Ввиду передислокации авиации флота на восток, в последние дни обороны особенно сказывалось слабое воздушное прикрытие базы.

27 августа ВС КБФ в соответствии с указаниями Ставки

ВГК отдал распоряжение об эвакуации войск и главной базы флота и перебазировании кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт. Около 12 часов 27 августа начальники штабов частей, оборонявших Таллин, получили приказ об отходе. Начало отхода передовых частей намечалось на 21 час и посадка на суда с 22.30. Начиная с этого времени и до 23 часов по запланированным рубежам ставились неподвижные заградительные завесы всей артиллерией флота, после чего до пяти часов утра осуществлялся последовательный перенос рубежей.

Во второй половине дня 27 августа войска, оборонявшие Таллин, под прикрытием заградительного огня корабельной и береговой артиллерии, оставив на оборонительном рубеже заслоны, начали отходить в пункты посадки. Посадка войск и погрузка техники и других грузов на суда и корабли производились в Купеческой, Минной, Беккеровской и Русско-Балтийской гаванях, в Палдиски, у полуострова Вимси, а также у островов Аэгна и Найссаар под сильным артиллерийским и минометным огнем. По мере загрузки суда и корабли выходили из гаваней на внешний рейд в район острова Найссаар, где производилось формирование конвоев и отрядов.

К 20.00 27 августа артиллерия противника зажгла причалы Купеческой гавани и фактически сорвала работу по погрузке тылов и частей. В результате транспорты «Тобол» и «Вторая пятилетка», предназначенные для погрузки отводимых частей восточного сектора, были переведены в Беккеровскую гавань, что привело к путанице в посадке отходящих частей. «Луга» и «Элла» из-за сильного обстрела отошли на рейд, где продолжали принимать раненых с катеров и буксиров.

В 23.45 27 августа в Таллин пришли последние корабли из Моонзунда.

С получением приказа Ставки об эвакуации Таллина кораблям была поставлена задача — обеспечить ее артиллерий-

ское прикрытие. Постановка заградительного огня кораблей и береговых батарей помогла сухопутным частям оторваться от противника и осуществить посадку. Но артиллерия флота уже испытывала трудности. Чувствовался недостаток боезапаса на кораблях, нужно было также иметь какой-то резерв для предстоящего перехода в Кронштадт.

Всего морские артиллеристы израсходовали на заградительный огонь на семикилометровом участке свыше 2120 снарядов от 100-мм до 305-мм калибра, то есть средняя плотность огня на один километр в час достигала 42,4 снаряда.

27 августа был подписан боевой приказ штаба флота о формировании отрядов и конвоев. Согласно плану, из транспортов, предназначенных для перевозки войск, гражданского населения и грузов, было сформировано четыре конвоя и для обеспечения перехода — три отряда кораблей.

В состав отряда главных сил вошли крейсер «Киров», лидер «Ленинград», эскадренные миноносцы «Сметливый», «Гордый» и «Яков Свердлов», подводные лодки С-4, С-5, «Калев», «Лембит», ледокол «Суур-Тылл», семь торпедных катеров (ТКА № 37, 73, 74, 84, 103, 113, 146), шесть малых охотников (МО № 112, 131, 133, 142, ПК-202, ПК-204) и пять базовых тральщиков (Т-204 «Фугас», Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-207 «Шпиль» и Т-217). На переходе от меридиана мыса Юминда до острова Гогланд отряд главных сил по плану должен был прикрывать 1-й и 2-й конвои.

На «Кирове» находились Военный совет КБФ и Знамя Балтийского флота, а также правительство Эстонии. На крейсер были погружены ценности Госбанка Эстонии.

В состав отряда прикрытия вошли лидер «Минск», эскадренные миноносцы «Славный», «Скорый», подводные лодки Щ-322, Щ-405, М-95, четыре торпедных катера (ТКА 33, 53, 91, 101), четыре малых охотника (МО-510, ПК-207, ПК-212, ПК-213) и пять базовых тральщиков (Т-203 «Патрон», Т-210 «Гак», Т-211 «Рым», Т-215 и Т-218). К отряду

присоединилось посыльное судно «Пиккер» из состава отряда главных сил. На переходе от острова Кери до острова Вайндло отряд должен был прикрывать 2-й и 3-й конвои.

В состав арьергарда вошли эсминцы «Калинин», «Артем», «Володарский», сторожевые корабли «Снег», «Буря» и «Циклон», два торпедных катера (ТКА 51 и 61) и семь малых охотников (МО-5, МО-195, -197, -204, ПК-210, ПК-211, ПК-232). Задача арьергарда заключалась в постановке минных заграждений на Таллинском рейде, на подходах к нему и в бухте Копли-Лахт, а затем в прикрытии перехода 3-го и 4-го конвоев с тыла. Как видим, в составе арьергарда не было ни одного тральщика.

Общее руководство переходом флота командующий КБФ взял на себя. Вице-адмирал В.Ф. Трибуц и его походный штаб находились на крейсере «Киров». На крейсере находился и командир ОЛСа В.П. Дрозд со своим штабом. Первый заместитель командующего — начальник штаба флота контр-адмирал Ю.А. Пантелеев — поднял флаг на лидере «Минск», здесь же находился запасной командный пункт. Второй заместитель, контр-адмирал Ю.Ф. Ралль, находился на эсминце «Калинин».

Перевозку эвакуируемого гарнизона Таллина и Палдиски осуществляли суда четырех конвоев.

В состав конвоя № 1 входили: транспорты «Вирония», «Атис Кронвальдис», «Ярвамаа», «Колпакс», «Алев», «Элла», «Казахстан», «Иван Папанин», плавмастерская «Серп и Молот», спасательное судно «Нептун», ледокол «Кришьянис Вальдемарс», плавбаза «Ленинградсовет», буксир ОЛС-7, шхуна «Урме». С первым конвоем шли подводные лодки Щ-301, Щ-307, Щ-308, М-79. Непосредственное охранение конвоя включало эсминцы «Свирепый» и «Суровый», сторожевые корабли «Аметист» и «Касатка», два малых охотника МО-208, МО-507, семь тихоходных тральщиков (№ 52 «Бук», № 56 «Барометр», № 57 «Виестурс», № 71 «Краб», № 72 «Дзержинский», № 91 «Ляпидевский» и «Баян») и шесть катерных

тральщиков (№ 1201, 1206, 1208, 1209, 1210, 1211). Командир конвоя капитан 2 ранга Н.Г.Богданов находился на «Ленинградсовете».

Состав конвоя № 2 был следующим: транспорты «Наисар», «Эргонаутис», «Шауляй», «Эверита», буксиры КП-12 с торпедным катером № 121, «Тасуя» с тральщиком № 86, шхуна «Агта». Непосредственное охранение осуществляли сторожевой корабль «Щорс», канонерская лодка «Москва», сетевые заградители «Онега», «Вятка» и «Азимут». Один малый охотник МО-200, шесть тихоходных тральщиков (№ 43, 44, 47, 84, 88, 121) и восемь катерных тральщиков (№ 1203, 1204, 1205, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514). Командир конвоя капитан 2 ранга Н.В.Антонов шел на канлодке «Москва».

Тральщики № 43, 44, 47 ушли из Таллина 25 августа, сопровождая очередной конвой, и должны были вернуться к началу перехода флота, но из-за шторма задерживались.

Конвой № 3 включал транспорты «Луга», «Тобол», «Лейк Люцерн», «Вторая Пятилетка», «Балхаш», «Аусма», «Кумари», «Скрунда», танкер № 12, спасательное судно «Колывань». В непосредственном охранении находились канонерская лодка «Амгунь», два малых охотника МО-501 и МО-502, четыре тихоходных тральщика (№ 33 «Олонка», № 35 «Шуя», № 58 «Осетр», № 83), четыре катерных тральщика (№ 1101, 1104, 1106, 1109) и электромагнитный тральщик 5М3 «Ястреб». Командир конвоя капитан 2 ранга А.Ф.Янсон находился на канлодке «Амгунь».

Командиры первых трех конвоев должны были находиться на назначенных судах и кораблях своих конвоев «Ленинградсовет», «Москва» и «Амгунь», но фактически они сразу перешли на «малые охотники».

В составе конвоя № 4 совершали переход спасательное судно «Сатурн», буксир КП-6, самоходная баржа ТТ-1. Непосредственное охранение осуществляли сторожевые корабли «Ост» и «Разведчик», канонерская лодка И-8, два электромагнитных тральщика 5М2 «Пикша», 5М1 «Пово-

дец», три катерных тральщика № 1503, 1504, 1505, 1506. Командир конвоя — капитан 3 ранга С.А.Глуховцев.

Был и еще один конвой. Транспорт «Вахур» и канлодка «Лайне», приняв в Палдиски 46-й строительный батальон, вышли 27 августа из Палдиски, но направились не в Кронштадт, а на Ханко.

Составы отрядов и конвоев менялись до момента выхода. Так, эсминец «Яков Свердлов» первоначально включили в состав арьергарда, но затем в состав отряда главных сил. Лидер «Ленинград» первоначально вошел в состав отряда прикрытия, а «Минск» — в отряд главных сил, но затем их поменяли местами. Эсминец «Суровый» первоначально включили в состав арьергарда, затем в состав 1-го конвоя.

Кроме того, без конвоев самостоятельно из Таллина ушли транспорт «Вормси», сторожевой корабль «Топаз», три малых охотника морпогранохраны П-214, 220, 233, посыльное судно «Юпитер», полтора десятка катеров КМ и МКМ, четыре катерных тральщика № 1103, 1108, 1313, 1501, спасательное судно «Метеор», водолазный бот ВРД-43, гидрографические суда «Восток» и «Лоод», тринадцать буксиров, пять шхун, несколько барж и шаланд.

Внутри отрядов и конвоев предусматривалась визуальная связь. Связь командиров отрядов и конвоев с командующим флотом по радио должна была осуществляться в исключительных случаях.

Для прикрытия перехода флота от атак надводных кораблей противника на позиции к Хельсинки направлялись подводные лодки М-98 и М-102. Из Таллина лодки должны были выйти с отрядом прикрытия.

Еще до получения приказа Ставки об эвакуации Таллина командующий КБФ принял ряд мер. Был отдан приказ о возвращении кораблей из Моонзунда. Командиру Кронштадтской военно-морской базы контр-адмиралу В.И.Иванову заблаговременно в ночь на 25 августа было приказано: «Все силы и средства бросить на обеспечение коммуника-

ции, встречать конвои у острова Вайндло группой торпедных катеров и малых охотников, сосредоточить кронштадтские тральщики у Гогланда для встречи транспортов у Родшера, держать в гавани Сууркюль и у Лавенсари буксиры для оказания помощи поврежденным кораблям и судам».

Директивой командира Кронштадтской ВМБ от 26 августа был сформирован отряд в составе: два дивизиона тральщиков — 12 единиц, 4 сторожевых корабля типа «Коралл», 6 торпедных катеров, 8 СКА типа МО-4, буксир «Шквал», ледокол «Тасуя» и спасательное судно «Метеор». Командиром отряда был назначен капитан 2 ранга И.Г.Святов. К 24 часам 27 августа все корабли отряда сосредоточились в бухте Сууркюля, и И.Г.Святов доложил комфлотом, что отряд прикрытия на Гогланде развернут и готов к выполнению задачи.

Отряду была поставлена задача: оказывать помощь поврежденным кораблям, проводить их за тральми, снимать людей с потерявших ход и тонущих кораблей и оказывать помощь людям с потонувших кораблей.

Три тральщика из состава отряда в ночь на 28 августа были отправлены для встречи 1-го конвоя, но так как выход конвоя задержался, тральщики, никого не встретив, в 11 часов 28 августа прибыли к месту стоянки флота у острова Аэгна.

Было очевидно, что командующий флотом оценивал эвакуацию Таллина не как простой переход, а как прорыв с боем, в котором неминуемо будут и потери. Место базирования отряда прикрытия — остров Гогланд — было избрано не случайно. Гогланд находился как раз на полпути между Таллином и Кронштадтом, а основное противодействие противника ожидалось на отрезке между Таллином и Гогландом.

Военный совет флота просил Главкома Северо-Западного направления с рассветом 28 и 29 августа нанести удары по аэродромам противника бомбардировочной авиацией фло-

та, переданной к этому времени фронту, и, если имеется возможность, собрать на аэродроме в Липово максимум истребителей с подвесными бачками для прикрытия кораблей и судов. Кроме того, просили временно вернуть с Ладожского озера 16 «малых охотников» с тем, чтобы на рассвете 29 августа поставить их вдоль фарватера между островами Кери и Гогланд — для защиты от подводных лодок. Но ответа на свою просьбу командующий флотом не получил. Положение осложнилось тем, что пришлось оставить и аэродром Липово.

В соответствии с планом перехода отряд главных сил должен был начать переход в 8.00, отряд прикрытия — в 10.00 и аррьергард — в 10.20 28 августа. Начало движения конвоев: №1 — 22.00 27 августа, № 2 — 4.00 — 5.00 28 августа, № 3 — 4.00 — 5.00 28 августа, № 4 — 23.00 27 августа. Считалось, что при таком рассредоточенном движении конвоев и отрядов они не будут мешать друг другу. Вместе с тем путь, протраленный тральщиками впереди идущего конвоя или отряда, мог быть сравнительно безопасным для проводки сзади идущего конвоя или отряда.

При разработке плана учитывалось отсутствие прикрытия истребительной авиацией на переходе до Гогланда. Именно поэтому, несмотря на отсутствие достаточного опыта в совместном ночном плавании тральщиков и транспортов в сложных условиях минной обстановки, предусматривалась ночная проводка за тралом 1-го конвоя. Он должен был выйти с Таллинского рейда в 22 часа 27 августа, имея в противоминном охранении шесть лучших тихоходных тральщиков, а вслед за ним в 23 часа должен был выйти 4-й конвой (без тральщиков).

Согласно тому же плану начало движения 2-го и 3-го конвоев, в состав которых вошла основная масса (70%) транспортов и иных больших судов, было назначено, соответственно, на 4 и 5 часов 28 августа. Предполагалось, что при таких условиях 2-й и 3-й конвои, идя со средней скоро-

стью пять-шесть узлов, смогут засветло форсировать Юминдское минное поле и к вечеру выйти в район Вайндло — Гогланд, где минная опасность считалась незначительной (а практически и вовсе отсутствовала).

Флоту предстояло пройти 321 км Финским заливом, где на протяжении 250 км оба берега были заняты противником, а 120 заминированы.

Немцы и финны предполагали, что флот будет прорываться в Кронштадт, другого пути у него не было, и также готовились к этому. Они усиливали минное заграждение на меридиане Юминды (с 11 июля по 28 августа к северо-западу, северу и северо-востоку от мыса Юминда немцами было выставлено более 2500 мин и минных защитников). На самом мысе они установили 170-мм батарею, создав классическую минно-артиллерийскую позицию, форсировать которую было весьма сложно. На аэродромы Прибалтики немцы стягивали штурмовую и бомбардировочную авиацию.

Истребительная авиация ВВС КБФ имела достаточно машин для обеспечения прикрытия флота. Однако к моменту эвакуации Галлина немецкие войска продвинулись уже за реку Луга, и все аэродромы, которые можно было использовать, оказались в районе Ленинграда. Поэтому даже новые истребители могли надежно прикрыть корабли и суда только от Гогланда, а старые могли продержаться над островом только 10 минут. Если бы были созданы хотя бы временные аэродромы на Гогланде или Лавенсари, авиация противника получила бы достойный отпор.

И все же основным препятствием были мины. Именно «рогатая смерть» стала причиной гибели большинства боевых кораблей и транспортов. Основная трудность организации противоминной обороны заключалась в том, что предстояло провести за тралами свыше 100 кораблей и судов, для чего согласно существовавшим в то время нормам следовало выделить не менее сотни тральщиков, между тем в непо-

средственном распоряжении командования КБФ к полудню 28 августа имелось всего десять БТЩ и 17 тихоходных тральщиков, а также 21 катерный тральщик — всего 48 единиц.

Тральные силы были распределены по отрядам неравномерно. Все десять БТЩ были выделены для проводки за тралями отрядов главных сил и прикрытия, а для проводки кораблей арьергарда не осталось ни одного тральщика. 4-й конвой также должен был совершать переход самостоятельно, без тральщиков. Из 17 тихоходных тральщиков семь поступили в распоряжение командира 1-го конвоя, для проводки 2-го и 3-го конвоев было выделено по четыре тихоходных тральщика, и, кроме того, в распоряжение командира 2-го конвоя были переданы еще три тральщика, прибывшие из Кронштадта. Катера-тральщики были распределены между всеми конвоями, но, за исключением двух катеров, не использовались по прямому назначению.

Уже днем 27 августа, вследствие продолжавшегося артиллерийского обстрела, стоянка кораблей и судов на Галлинском рейде стала опасной. К концу дня боевые корабли перешли частью к острову Найссаар, частью к острову Аэгна, продолжая вести огонь по наступающим немецким войскам, а транспорты по мере готовности ночью и утром 28 августа сосредоточились в районе острова Аэгна. Последний катер МО ушел из Минной гавани около 8 часов 28 августа.

Утром 28 августа, когда все корабли и суда вышли на рейд, началось заграждение таллинских гаваней и уничтоже-



Корабли флота оставляют Таллин.

ние важных объектов. К 8 часам в южном проходе в Купеческую гавань затопили железнодорожные вагоны, паровозы и землечерпалки, в северном — транспорт «Гамма». Западный вход закрыть не удалось, так как предназначенный для этого катер-тральщик «Кери» ветром был выброшен на мель. В Каботажной гавани пустили на дно бывший надводный минный заградитель «Амур», восточный вход в Минную гавань заградили буксиром «Мардус». СКР «Буря» поставил пять минных банок (всего 19 мин) в районах бухты Копли-Лахт и Сурупского прохода. Катерный тральщик Вайндло поставил мины в Купеческой гавани и на Таллинском рейде. После ухода в море отрядов главных сил и прикрытия сторожевые корабли «Снег» и «Циклон» поставили банками около 90 мин в районе остров Аэгна-банка Лейтегрунд (всего на рейде выставлено 112 мин).

Личный состав береговых батарей, расположенных в Палдиски, на островах Найссаар и Аэгна, полностью расстреляв боезапас, взорвал башни, орудия и погреба и присоединился на плавсредствах к отходящим эшелонам портов.

Транспорты приняли около 30 тысяч человек, военных и гражданских. Погрузка войск на боевые корабли не предполагалась. Тем не менее они приняли на борт по несколько десятков человек, в основном из состава подразделений флота. А эсминцы арьергарда и три спасательных судна, последними уходившие из Минной гавани, приняли отходившие войска — от 200 до 270 человек,

Первоначальному решению командования КБФ о совершении перехода от Таллина до Гогланда в светлое время суток помешала неблагоприятная погода. Во второй половине 27 августа, когда уже началась посадка войск на транспорты, задул северо-западный ветер силой до 7 баллов. Стало ясно, что при такой погоде малые корабли, тральщики, буксиры идти не смогут, тем более тральщики с тралами. Кроме того, в Таллин еще не вернулись тральщики, которые должны были проводить 2-й караван. Загруженные суда стояли в рай-

оне островов Вульф — Найссаар, подвергаясь артиллерийскому обстрелу и налетам авиации, велика была вероятность атак торпедных катеров. ВС флота принял решение — отправлять конвои немедленно.

Согласно прогнозу погоды, во второй половине 28 августа ожидалось ослабление ветра. К полудню сила ветра действительно уменьшилась до 2 баллов. В 11.35 Военный совет КБФ приказал выслать 1-й конвой в море ровно в 12 часов. Все четыре конвоя вышли в море между 12.00 и 15.20 28 августа, т.е. на 10 — 14 часов позже первоначально назначенного срока.

В 12.18 начали движение на восток суда 1-го конвоя. В самом начале похода этого конвоя произошла неожиданная задержка. Длинная кильватерная колонна кораблей и судов еще не успела выстроиться на створе Екатеринентальских маяков, когда в 13.09 в четырех милях северо-западнее острова Аэгна в трале первой пары тральщиков взорвалась мина. Взрывом трал был перебит, и на его замену было потеряно около часа.

В 15 часов начались полеты разведчиков, а затем атаки бомбардировщиков противника, продолжавшиеся с небольшими перерывами до 19.30. Пикировщики в этот день действовали не так решительно и лихо, как раньше. Как выяснилось после войны, это были не асы, а курсанты трех летних училищ Люфтваффе, проходившие практику в 61-й учебно-тренировочной эскадре. Тем не менее около 18.30 им удалось повредить транспорт «Вирония», на котором эвакуировалась часть штаба и политотдела флота. Бомба, пробив палубу, разорвалась в котельном отделении. Транспорт лишился хода. При уклонении от атак штурмовиков вышел из протраленной полосы, взорвался на mine и погиб ледокол «Вальдемарс». Ранее этого, около 18 часов, тралы первой и третьей пары тральщиков были перебиты взрывами четырех мин, и почти одновременно юминдская батарея открыла огонь по транспортам. Эсминец «Свирепый» искусно поста-

вил дымовую завесу, благодаря чему обстрел с берега был безуспешным.

Вызванная повреждениями тралов и продолжавшаяся около 30 минут остановка конвоя произошла в западной, наиболее плотной части минного заграждения¹.

Транспорт «Элла» был снесен на юг от протраленной полосы, в 18.05 подорвался на mine и через две-три минуты затонул. Ему на помощь направился буксир С-101, но сам подорвался на mine и мгновенно затонул. Из находившихся на транспорте 905 человек, в том числе 693 раненых, 74 человека, державшиеся за обломки транспорта, были подобраны сторожевым кораблем «Щорс» из 2-го конвоя около 20 часов. Часом позже «Щорс» подобрал 25 человек из команды ледокола «Вальдемарс».

Для оказания помощи лишившемуся хода транспорту «Вирония» был послан транспорт «Алев», а в охране оставлен эсминец «Суровый» и катер МО-208. В дальнейшем «Виронию» взяло на буксир спасательное судно «Сатурн», шедшее с 4-м конвоем. Около 19 часов при очередном налете в надстройку «Алева» попала бомба, но не причинила серьезных повреждений.

Тем временем на тральщиках заменили поврежденные тралы, и 1-й конвой продолжил движение. В 19.20 снова начался обстрел с мыса Юминда, и опять поставленная «Свирепым» дымовая завеса вынудила противника прекратить огонь. Безуспешный обстрел с мыса Юминда повторился еще дважды: в 20.12 и 20.25.

В 19.40 при пересечении очередной линии минного заграждения подорвался и через пять минут затонул тральщик «Краб». Для спасения его экипажа с тральщиков «Дзержинский» и «Вистурс» были спущены шлюпки. Остальные тральщики продолжали проводку конвоя. Вскоре пришлось

¹ Точные границы минного заграждения, расположение минных линий стали известны после войны из трофейных документов.

на несколько минут остановиться, чтобы пропустить обгонявший 1-й конвой отряд главных сил, который теперь стал головным, чем облегчалась задача тральщиков 1-го конвоя. Командир конвоя стремился использовать создавшиеся благоприятные условия, чтобы засветло продвинуться как можно дальше на восток. Солнце зашло в 20.40, вскоре после 21 часа стало темнеть, видимость уменьшилась и к 22 составляла всего 1 кабельтов. Когда стемнело, из опасения подрыва судов на подсеченных и плавающих минах командир конвоя начал передавать на них приказание стать на якорь. Имея всего два катера МО для связи, трудно было в темноте сохранить управление судами конвоя, поэтому одни из них стали на якорь, а другие, до которых приказание не дошло, продолжали следовать на восток. Дальше всех почти до меридиана 26° дошел транспорт «Казахстан», капитан которого ни от кого не получал указаний, долго удерживал судно самым малым ходом против ветра и, наконец, в 1 час 29 августа приказал отдать якорь рядом с транспортом «Иван Папанин», оторвавшимся ночью от 2-го конвоя.

Шедший головным тральщик «Вистурс» около 22 часов оторвался от остальных тральщиков и в полночь стал на якорь в 10 милях западнее острова Вайндло. По приказанию с флагманского корабля «Ленинградсовет» тральщики стали выбирать тралы. Возможно, из-за этого подорвался в 22.05 и быстро затонул тральщик «Барометр». Из его экипажа катером-тральщиком № 217 был подобран всего один человек.

Буксировавшее транспорт «Вирония» спасательное судно «Сатурн» около 20.20 подорвалось на mine, но долго оставалось на плаву. Проходивший мимо сетевой заградитель «Азимут» из 2-го конвоя около 22.30 снял с поврежденного «Сатурна» 131 человека. Оставшийся без буксира транспорт «Вирония» стал на якорь. В 5.45 29 августа к борту эсминца «Славный» подошла шлюпка, на которой находились 20 человек, спасшихся с «Виронии». По их словам, около 00.30 29 августа в транспорт попали три торпеды, и через 5 минут он затонул (скорее всего, он подорвался на плавающих минах).



Капитан теплохода «И.Папанин»
А.П. Смирнов.

Эсминец «Суровый» с 18.30 в течение полутора часов маневрировал близ стоящего без хода транспорта «Вирония», а вскоре после 20 часов, когда с запада стали приближаться корабли отряда прикрытия, совместно с транспортом «Алев» пошел восьмиузловым ходом на восток. Около 20.45 при пересечении минного заграждения к борту «Сурового» стала приближаться мина, застрявшая в параване-охранителе. На эсминце тотчас дали задний ход и, удерживаясь машина-

ми на месте, через несколько минут отсоединили тралящую часть паравана. С наступлением темноты миноносец вошел в район стоянки транспортов. Осторожно пробираясь между ними и удачно пройдя еще через три линии мин, «Суровый» в 23.40 стал на якорь в 15 милях западнее острова Вайндло рядом с поврежденным эсминцем «Славный».

Эскадренный миноносец «Свирепый», с самого начала похода шедший южнее конвоя с поставленными параванами, после вторичной постановки дымовой завесы подсек мину. Около 22.20 «Свирепый» взял на буксир поврежденный эсmineц «Гордый» из отряда главных сил.

В итоге к концу дня 28 августа 1-й конвой, потеряв из своего состава два транспорта и ледокол, а также два тральщика, продвинулся дальше других конвоев почти до восточной кромки Юминдского минного поля. Ночью от подрыва на mine погиб буксир ОЛС-7.

В 14.50 28 августа двинулся 2-й конвой. В охранении конвоя находились канлодка «Москва» и сторожевой корабль

«Щорс», шедшие в голове кильватерной колонны непосредственно за тралями тральщиков, а также четыре катера МО, из которых два держались за концевой парой тральщиков для расстреливания плавающих мин.

Назначенные для проводки конвоя тральщики поочередно принимали с канлодки «Москва» уголь и продовольствие. Причем два из них принимали запасы уже на ходу и отошли от бортов канлодки только около 15.30. Между 17.30 и 18.30 2-й конвой обогнали корабли отряда главных сил. В 18 часов пять «юнкерсов» пытались атаковать корабли, по ним открыли огонь тральщики сопровождения.

В районе острова Кери 2-й конвой начали обгонять корабли отряда прикрытия. Когда с этих кораблей открыли огонь по обнаруженным на севере торпедным катерам, канлодка «Москва» также открыла огонь по ним.

Около 20.15 тральщики 2-го конвоя вошли в район Юминдского минного поля, однако не прошло и часа, как спокойная проводка конвоя была нарушена несколькими происшествиями. Ведущий тральщик конвоя № 2 решил идти в пяти кабельтовых севернее фарватера, по которому прошел конвой № 1 и два отряда кораблей. Это было сделано для того, чтобы в темноте не наскочить на мины, посеченные тральщиками впереди идущих отрядов.

При этом взрывами минных защитников были перебиты оба трала. Как выяснилось, на одном из тральщиков не было запасных тралов. Перегрузка на него запасного трала и последующая постанковка заняли почти полтора часа. Столь длительная останковка 2-го конвоя в темноте на минном поле, конечно, была опасна для проводившихся кораблей и судов. Они, не соблюдая равенства в строю, беспорядочно налезали один на другого. При таких условиях транспорт «Эверита», шедший концевым в колонне, уклонился от протраленной полосы несколько к югу и в 22 часа погиб от подрыва на mine. На борту транспорта находился гарнизон острова Найссаар (до 1500 человек). Катер МО-501 успел спасти 42 человека.

Около 22.40, обходя тральщики 2-го конвоя севернее, их начали обгонять три эсминца арьергарда. С головного тральщика на эсминец «Калинин» просигналили: «Вы идете на минное поле, следуйте за нами, мы идем с тралом». В 2 каб. от тральщика № 44 в 22.45 «Калинин» подорвался на mine. Не убирая тралов, тральщики № 43 и № 44 пошли к поврежденному миноносцу, но так как в тралах одна за другой взорвались три мины, то пришлось заняться уборкой тралов, а к миноносцу в 22.52 подошел ТЩ № 47. В течение нескольких минут он принял 160 человек. За четверть часа до этого на тот же тральщик было принято 40 человек с подорвавшегося на mine и потонувшего ГИСУ «Восток». В темноте управление конвоем было потеряно. Канлодка «Москва» в 22.35 стала на якорь в 9,5 мили севернее мыса Юминда, поблизости стали сетевые заградители, ГИСУ «Лоод» и два тральщика. Транспорт вскоре после 22 часов начали становиться на якорь по способности, и один только транспорт «Иван Папанин», оторвавшись от конвоя, прошел 17 миль на восток, благополучно миновав восемь линий мин.

В итоге 28 августа 2-й конвой, потерявший из своего состава один транспорт, застрял в западной части Юминдского минного поля и при этом остался всего с двумя тральщиками. Тральщик № 47, принявший на борт 200 человек с погибших кораблей, ушел на Гогланд, а три других не имели запасных тралов.

Несколько раньше 2-го конвоя, около 14.15, начал движение 4-й конвой. Именно к этому конвою примкнули некоторые корабли и суда, пришедшие накануне 27 и 28 августа из Моонзунда, и подводные лодки, вернувшиеся с позиций, в том числе Щ-301, Щ-405, спасательное судно «Сатурн», магнитный тральщик «Поводец». Конвой шел без обеспечения тральщиков. Катера-тральщики типа «Рыбинец» могли бы быть использованы для этих целей, но почему-то они тралы не поставили.

Конвой шел со скоростью менее 4,5 узла. По этой причи-

не 2-й конвой, вышедший позже, но имевший скорость 5,5 узла, около 20 часов начал его обгонять.

После захода солнца погибли на минах два корабля — канонерская лодка И-8 (в 20.32) и подводная лодка Щ-301 (в 20.48). Катер МО подобрал командира подводной лодки капитан-лейтенанта И.В.Грачева и 14 человек, 22 моряка погибли.

Последним покинул Таллин 3-й конвой. Транспорты «Балхаш» и «Кумари» из состава конвоя, принявшие на борт гарнизон Палдиски, в охранении СКР «Шорс» прибыли на Таллинский рейд около 14 часов 28 августа. Следовательно, и по этой причине первоначальный план перехода, предусматривавший выход 3-го конвоя из Таллина в 5 часов 28 августа, вероятно, пришлось бы изменить. Конечно, командование флота могло бы и изменить первоначальный план, приказав 3-му конвою начать движение вслед за 1-м конвоем (ввиду неготовности тральщиков 2-го конвоя) и в случае опоздания упомянутых двух транспортов включить их в состав 2-го конвоя. Это позволило бы 3-му конвою пройти 28 августа на 12 — 15 миль дальше, чем он прошел в действительности. Но, несмотря на то что и первоначальный, и последующий планы перехода флота и без того во многом были нарушены, на «Кирове», видимо, не захотели отступать от установленного порядка выхода, вследствие чего 3-й конвой начал движение только в 15.20.

Тральщики, выстроившись в строй уступа вправо, поставили тралы. Первая пара тральщиков шла непосредственно за концевым судном 2-го конвоя. Около 17 часов 3-й конвой начали обгонять корабли отряда главных сил, а затем отряда прикрытия. По тому же фарватеру впереди шел конвой № 4, так что в конце концов образовался затор и порядок равнения в 3-м конвое нарушился. Корабли уменьшили ход до малого и только на меридиане маяка Кери в 19.25, когда до наступления полной темноты оставалось около двух часов, был дан назначенный шестиузловой ход.

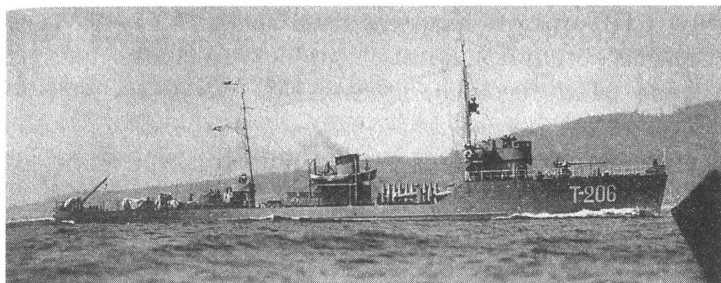
Обогнавшие 3-й конвой БТЩ отряда прикрытия расчис-

тили путь, благодаря чему суда без задержки преодолели четыре линии мин. Но в районе мыса Юминда, где пути 3-го конвоя и отряда прикрытия немного разошлись, с 21.43 в тралах тральщиков конвоя начали взрываться мины.

Уже в темноте около 22.30 впереди начали обрисовываться силуэты кораблей и судов 2-го конвоя, становившихся на якорь. Тральщики 3-го конвоя, чтобы обойти их, уклонились к северу, но шедшие за ними суда в темноте не заметили этого и продолжали двигаться прежним курсом. Около 23 часов подорвался транспорт «Луга», имевший на борту 1226 раненых. Транспорт остался на плаву, и в 3 часа 29 августа с него на подошедший транспорт «Скрунда» пересадили 1206 человек. Капитан и экипаж «Луги», в отличие от экипажей других судов, не организовали борьбу за живучесть судна, а, сообщив о его безнадежном положении, открыли кингстоны, а сами на шлюпке перебрались на транспорт «Вторая пятилетка». Между 23 часами и 23.30 транспорты 3-го конвоя без какого-либо порядка стали на якорь в том же районе, где стояли корабли и суда 2-го и 4-го конвоев и арьергарда.

Флагман отряда главных сил крейсер «Киров» к 23.54 27 августа перешел с рейда к острову Найссаар. 28 августа с 1.24 до 5.10 он артиллерийским огнем поддерживал отходящие на посадку части 10 СК. Лидер «Ленинград» также стрелял по войскам противника. В 11.01 на «Киров» прибыл вице-адмирал В.Ф. Трибуц, на крейсере был поднят флаг командующего флотом. В 15.25 корабли отразили атаку четырех самолетов.

Стоявшие близ восточного берега острова Найссаар корабли отряда главных сил около 16 часов по сигналу с крейсера «Киров» начали выстраиваться в походный порядок. Головным шел тральщик «Шпиль» (с командиром 1-го ДБТЩ), за ним строем уступа вправо «Фугас», «Гафель», «Верп» и Т-217. Непосредственно за тральщиками шел ледокол «Суур-Тыл», за ним эсминец «Сметливый». Ширина тральной полосы достигала трех кабельтовых. Поэтому эс-



БТШ-206 «Верп».

минцы «Яков Свердлов» и «Гордый», которые держались в охране «Кирова» на курсовых углах 60° левого и правого бортов на расстоянии в 3 — 5 каб., должны были идти вне протральной полосы, прикрываясь лишь поставленными параванами. На шедшем перед крейсером эсминце «Сметливый» и на концевом лидере «Ленинград» также поставили параваны, скорость отряда — 14 уз.

Начавшиеся в 18.02 атаки авиации противника (7 самолетов) отражались мощным огнем зенитной артиллерии кораблей, и ни одна бомба не достигла цели. Вместе с тем были защищены от ударов с воздуха транспорты 2-го и 3-го конвоев, которые обгонял отряд, следовательно, на этом отрезке пути примерно до меридиана маяка Кери задача отряда главных сил, заключающаяся в прикрытии транспортов от атак противника, была выполнена. Однако, встретив мощный отпор, немецкие пилоты избрали целью своих последующих атак суда 1-го каравана, где противовоздушная оборона была значительно слабее, и добились попаданий в ледокол «Вольдемарс» и транспорт «Вирония».

Между 19 часами и 19.30 юминдская батарея с дистанции 115 — 95 каб. дважды открывала огонь по крейсеру. В ответ он сделал шесть залпов из орудий главного калибра. Дымовая завеса, поставленная эсминцами и катерами, не позволила противнику пристреляться.

Идя тем же путем, что и 1-й конвой, отряд главных сил держался в полосе, протральной тральщиками конвоя, по-

этому БТЩ отряда подсекли всего две мины. Около 19.30 отряд начал обгонять концевые корабли 1-го конвоя, обходя их с юга. БТЩ «Фугас», «Гафель» и Т-217, начиная с 19.50, в течение нескольких минут вытралили два минных защитника и четыре мины, взрывами которых у них к 20.10 были перебиты тралы.

Порядок движения БТЩ при замене тралов нарушался, при этом с тралами шли всего три или два тральщика. В это время отряд главных сил обгонял суда 1-го каравана, проходя почти вплотную к ним с юга. Суда конвоя остановились и медленно дрейфовали на юг, стесняя движение кораблей отряда. Нарушился порядок равенства в их кильватерной колонне. В таких условиях подводная лодка С-5, шедшая за «Кировым», в 20.11 подорвалась на плавающей мине и через 40 с затонула. Спаслись только девять человек, включая командира бригады, капитана 1 ранга Н.П. Египко.

Опытные экипажи БТЩ стремились быстрее заменить тралы и занять места в строю. Тем не менее Комфлота с «Кирова» неоднократно подгонял их, передавая по УКВ, а затем прожектором: «Исправить строй», «Ускорить постановку тралов».

Обогнав суда 1-го конвоя, отряд главных сил шел впереди всего флота. Около 20.35 «Киров» правым параваном захватил мину, которая не взорвалась, но через несколько минут параван с миной всплыл и стал приближаться к борту крейсера. Тралящую часть охранителя обрезали автогенном, и это помогло предотвратить подрыв на мине. Во время этого маневра крейсер уменьшил ход до малого и поэтому еще больше отстал от БТЩ, хотя и до того расстояние от концевого тральщика до крейсера составляло от полутора до двух миль.

Вообще строй ни одного другого отряда или конвоя не растягивался до такой степени, как строй отряда главных сил. Подводные лодки плохо держались в строю, часто уклонялись в сторону и уменьшали ход при обнаружении плавающих мин. Поэтому концевые лодки и лидер «Ленинград» нередко шли в стороне от тральной полосы. Уже в 18.30 рас-

стояние от головного тральщика «Шпиль» до замыкающего лидера «Ленинград» составляло 6 миль и продолжало увеличиваться. Течением мимо лидера проносило множество плавающих мин, сорванных штормом с якорей и подсеченных тральщиками. Эти мины экипажу пришлось баграми и шестами отводить от борта. Несмотря на это, оба паравана захватили по mine. Не имея возможности маневрировать, командир приказал обрубить тросы параванов и задним ходом вывел лидер из опасной зоны. Затем остановил корабль, чтобы поставить новые параваны. В этот момент по стоявшему без хода лидеру открыла огонь батарея с мыса Юминда. «Ленинград» открыл ответный огонь и заставил ее замолчать. Пока лидер менял параваны и отбивался от батареи, отряд ушел вперед.

В 20.32 взрывом был перебит трал головного БТЩ «Шпиль», а «Гафель» и Т-217 еще не успели заменить тралы. Ширина тральной полосы уменьшилась до 1,5 каб. С БТЩ «Шпиль» предупредили эсминец «Яков Свердлов», что на его пути плавают подсеченная мина. «Яков Свердлов» уменьшил ход до самого малого, но на таком ходу параван-охранитель не мог принести пользу. В 20.50 эсминец подорвался на mine и переломился пополам. Через 5 — 6 минут корабль затонул, из его экипажа и находившихся на борту пассажиров погибло 114 человек. Долгое время после войны в нашей литературе существовала красивая легенда, будто бы эсминец принял на себя торпеду, выпущенную с подводной лодки по крейсеру «Киров», и тем самым прикрыл собой флагмана. Вот только ни немцы, ни финны не направляли свои подводные лодки в самый центр своего же минного заграждения.

В правом параване «Гордого» в 20.36 взорвалась мина в 5 — 8 м от борта. При этом заклинило руль в положении «лево на борт». Эсминец описал циркуляцию влево и, пройдя перед форштевнем «Кирова» и под кормой «Сметливого», остановился на левой раковине крейсера. Повреждения «Гордого» оказались очень тяжелыми. В корпусе появилась

течь, через разошедшиеся швы и трещины в обшивке вода затопила все три котельных отделения (всего эсминец принял 420 т), на некоторое время корабль лишился хода. Командир эсминца капитан 3 ранга Е.Б. Ефет, не желая рисковать всем экипажем, приказал остаться на корабле офицерам, старшинам групп, зенитчикам и личному составу аварийных партий. Остальные были сняты подошедшим БТЩ «Гак» из отряда прикрытия.

Около 21 часа с крейсера «Киров» открыли огонь по обнаруженному слева в 15 каб. перископу. Незадолго до этого «Сметливому» было приказано выйти в охранение крейсера с левого борта на место «Якова Свердлова». На «Сметливом» исполнили приказание, но при этом доложили, что эсминец идет по непротраленной полосе. Вслед за тем взрывом мины был перебит трал БТЩ «Верп», а в параване крейсера обнаружена мина. Наконец, в 21.15 — 21.17 артиллерийским огнем крейсера была отражена атака четырех торпедных катеров противника, скрывшихся под прикрытием дымовой завесы в 70 — 80 каб. севернее отряда главных сил. После этого в 21.25 «Сметливому» было приказано занять прежнее место в голове флагмана. В это же время командующий КБФ по радио приказал командиру Кронштадтской ВМБ выслать ледокол «Октябрь» для буксировки поврежденного миноносца «Гордый».

Не имея полной уверенности в отсутствии минных заграждений противника на Западном Гогландском плесе, командующий флотом еще до захода солнца принял решение не подвергать корабли отряда главных сил риску подрыва на не замеченных в темноте плавающих и подсеченных минах. Было решено стать на якорь в районе маяка Родшер, о чем в 20.26 была послана радиограмма в два адреса — начальнику штаба КБФ (на лидер «Минск») и командиру Кронштадтской ВМБ. Этой же радиограммой, подписанной Военным советом КБФ, было приказано сосредоточенным у Гогланда тральщикам протралить фарватер и к 4.30 29 августа подойти к крейсеру «Киров».

Это приказание дошло до командира гогландского отряда только около 0.30 29 августа. Высланные им шесть тихоходных тральщиков протралили фарватер, около 6.40 встретились у Родшера с отрядом главных сил и получили приказание командующего КБФ идти навстречу отряду прикрытия. В дальнейшем эти тральщики и другие корабли гогландского отряда занимались главным образом буксировкой поврежденных транспортов и доставкой спасенных людей на остров Гогланд.

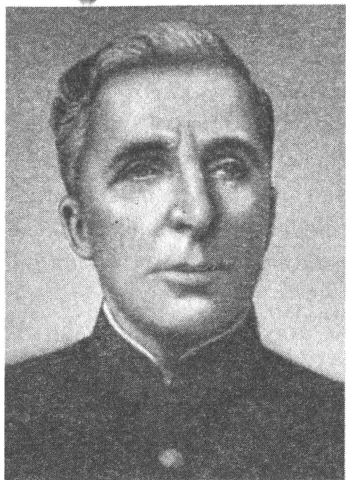
Ввиду сгустившейся темноты, корабли отряда главных сил в 23.05 стали на якорь в восьми милях севернее маяка Вайндло, не дойдя нескольких миль до первоначально намеченного района. Пять БТЩ были расставлены в круговом охранении отряда, сильно уменьшившегося в составе. В частности, отсутствовал лидер «Ленинград», с которым на крейсере «Киров» уже давно потеряли зрительную связь и который в конце концов около 23 часов присоединился к отряду прикрытия.

Корабли отряда прикрытия до 6 часов 28 августа вели отсечный огонь, обеспечивая посадку на транспорты войск и эвакуированных, минирование гаваней. С берега по кораблям стреляли батареи противника, корабли были вынуждены маневрировать по рейду, не прекращая огня.

В 6.50 на лидер «Минск» прибыл НШ КБФ контр-адмирал Ю.А. Пантелеев (он же командир отряда прикрытия) и группа командиров штаба. На лидере был развернут ЗКП флота.

В 7.50 со стороны финского побережья показались торпедные катера. С «Минска» по ним открыли огонь и заставили повернуть обратно. Как выяснилось впоследствии, это были катера, посланные на разведку к шхерам.

Отряд прикрытия начал движение в 17.15. В районе буя Аэгна подводные лодки М-98 и М-102 по сигналу с лидера «Минск» отделились от отряда и, погрузившись, пошли на назначенные им позиции.



Командир отряда прикрытия—
начальник штаба КБФ
до сентября 1941 года
Ю.А. Пантелеев.

Так же, как и при проводке отряда главных сил, базовые тральщики выстроились с параван-тралами в строй уступа вправо. Головным шел БТЩ «Гак», на котором находился начальник штаба бригады траления капитан 3 ранга В.П. Лихолетов, за ним шли «Рым», БТЩ-218, БТЩ-215 и «Патрон».

В кильватерной колонне отряда головным был лидер «Минск», а концевым — эсминец «Скорый». На лидере и обоих эсминцах были поставлены параваны-охранители. Идя со скоростью 12 узлов, отряд прикрытия в районе

маяка Кери обогнал суда 3-го конвоя. Несколько раз налетавшие перед тем самолеты противника отгонялись зенитным огнем лидера и эсминцев, так что и в этом случае присутствие боевых кораблей в районе следования транспортов послужило для них надежным прикрытием от атак с воздуха.

В 19.42 сигнальщики обнаружили слева двадцать градусов пять торпедных катеров. Спустя две минуты «Минск», «Славный» и «Скорый» открыли огонь (13 130-мм орудий). Катера вынуждены были отвернуть. Безуспешной была и вторая атака в 21.10. Слабый артиллерийский огонь с мыса Юминда в 20.07 прекратился тотчас после постановки дымовой завесы.

В 19.33 в западной части Юминдского заграждения взорвалась первая мина, повредив трал. Подсечения мин и взрывы мин в тралах следовали один за другим и в течение двух часов, до 21.39, пять БТЩ вытралили 21 мину и один минный защитник. Поэтому ширина тральной полосы чаще

всего не превышала 1,5 каб., при этом сама полоса не всегда была сплошной. Вследствие чего в 20.24 взорвалась мина в правом параване эсминца «Славный». В результате взрыва навигационные приборы эсминца были повреждены, но он продолжал идти в кильватер подводным лодкам. Оборванный взрывом правый параван был заменен, но через час в 21.35 в нем опять взорвалась мина. Оба взрыва произошли в 10 — 15 м от правого борта. Во многих местах обшивка была вдавлена внутрь, через разошедшиеся швы вода затопила два артиллерийских погреба, котельное отделение, центральный артиллерийский пост. От сильных сотрясений вышел из строя ряд вспомогательных механизмов и электронавигационные приборы. Корабль на время лишился хода, была послана радиограмма с просьбой о помощи. После заводки пластыря основные повреждения были устранены, но до рассвета пришлось стоять на якоре, так как компасы бездействовали. Около полуночи был обнаружен ставший рядом на якорь «Суровый». Одновременно по носу заметили плавающую мину. Ее оттолкнули шестами, и она прошла вдоль борта. После этого наблюдение за минами велось со спущенной шлюпки, державшейся впереди форштевня миноносца.

Около 21.20 БТЩ «Гак», на котором в это время убирали поврежденный взрывом мины трал, обнаружил в темноте отставшие от отряда главных сил две подводные лодки и лидер «Ленинград». Далее стоял эсминец «Гордый» с поднятым сигналом: «Терплю бедствие, требуется немедленная помощь». Принимая во внимание, что на «Гаке» трал еще не был поставлен (на это требовалось 20 — 30 минут), начальник штаба бригады траления, получив разрешение командира отряда прикрытия, в 21.25 повернул к «Гордому», приказав находившемуся на БТЩ-215 командиру 2-го ДБТЩ продолжать проводку отряда прикрытия.

На «Гордом» преувеличили степень полученных повреждений и поэтому почти весь личный состав пересадили на тральщик. «Гак» попытался взять эсминец на буксир, но это оказалось не под силу его машинам, о чем было доложено на

«Минск». По существу, не было необходимости в немедленном буксировании аварийного эсминца. Вскоре после 22 часов с запада подошел эсминец «Свирепый». Начальник штаба отряда траления попросил его командира оказать помощь «Гордому». Аналогичное указание на «Свирепом» было получено от командира отряда легких сил с «Кирова». На «Свирепом» убрали параван и стали подходить к «Гордому». При этом по носу обнаружили плавающую мину, от которой уклонились. Это новое напоминание, что весь этот маневр осуществлялся на минном поле, казалось бы, должно было заставить немедленно прекратить всякие попытки буксирования и приказать всем трем кораблям стать на якорь. Однако «Гак» поставил параван-трал и повел за собой оба миноносца. Вскоре после полуночи буксиры лопнули. Эсминцы почему-то не стали на якорь и до рассвета лежали в дрейфе. За ночь их снесло примерно на две мили к югу от того места, где остался стоять «Минск».

После того как БТЩ «Гак» в 21.25 повернул к «Гордому», с тралами продолжали идти только два БТЩ: Т-215 и Т-218. Было уже довольно темно, держать равнение в общем строю было затруднено, в связи с чем лидер «Минск» уклонился к югу от протраленной полосы, и в 21.40 в его правом параване в 10 — 12 м от борта взорвалась мина. Кораблю были причинены серьезные повреждения. В корпусе образовалась пробоина площадью 2,5 м², при этом корпус был сильно деформирован, внутрь корпуса поступило свыше 500 т воды, были затоплены все помещения ниже нижней палубы и первое котельное отделение, появился крен на правый борт и дифферент на нос. Все три турбины остановились, погас свет, вышло из строя рулевое управление, штурманские приборы, компасы.

Вслед за «Минском» корабли отряда прикрытия, отработав задним ходом, остановились, но на БТЩ не заметили взрыва в параване лидера и продолжали идти вперед. После доклада концевое БТЩ о том, что лидер сильно отстал и скрылся из виду, на всех четырех тральщиках, не имея воз-

возможности останавливаться с поставленными тралями, только уменьшили ход. Около 22.20 БТЩ окончательно оторвались от отряда прикрытия, командир которого не передавал им никаких указаний.

На лидере «Минск» до такой степени были увлечены борьбой за непотопляемость, что первое время все позабыли о тральщиках, которые ушли вперед. Энергично и умело проведенными мерами поступление воды было остановлено, началась откачка воды из помещений. Но еще не было уверенности в исправности всех механизмов. Ночная стоянка на якоре не предусматривалась планом перехода флота, и у командования отряда прикрытия не было желания слишком долго оставаться на месте. На «Киров» по радио сообщили: «Подорвался на mine, принял шестьсот тонн воды. В помощи пока не нуждаюсь». Эсминцу «Скорый» было приказано взять лидер на буксир. Вместе с тем пытались вернуть ушедшие БТЩ, но пока на них передавали соответствующие радиogramмы и пока эти радиogramмы были получены и расшифрованы, все четыре БТЩ («Рым», «Патрон», Т-215, Т-218), уже подошедшие к району якорной стоянки отряда главных сил, по приказанию комфлота вступили в охранение крейсера «Киров».

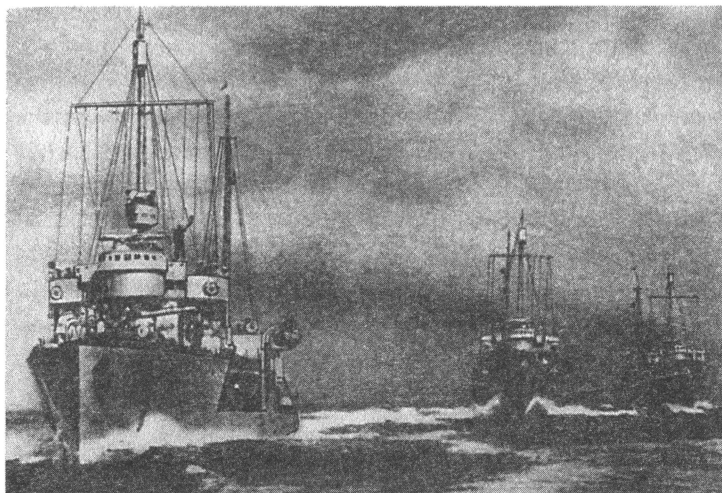
Командир «Скорого» намеревался буксировать «Минск» борт о борт, но с лидера приказали подойти с носа. Выполняя опасный маневр на минном поле, «Скорый», обойдя лидер с левого борта и затем подходя задним ходом кормой к носу его, в 22.15 подорвался на mine. Взрыв произошел в районе второго машинного отделения, корпус эсминца переломился надвое. Экипаж ничего не успел предпринять для спасения корабля. Через несколько минут обе части эсминца затонули. Из личного состава корабля катерами МО и посыльным судном «Пиккер» было спасено всего 78 человек. Командир капитан 3 ранга А.Н. Баландин и комиссар эсминца не пожелали уйти с корабля, оставаясь все время на мостике.

После гибели «Скорого» «Минск» вместе с другими ко-

раблями отряда стал на якорь в 12 милях западнее маяка Вайндло, в восточной части Юминдского минного поля. В том же районе остановились в темноте отдельные транспорты из состава 1-го и 2-го конвоев, четыре эсминца и лидер «Ленинград». Этот корабль в течение нескольких минут получил два противоречивых приказа. В 22.20 командир отряда прикрытия приказал ему взять на буксир эсминец «Гордый» (на «Минске» не знали, что его уже ведет «Свирепый»). На «Ленинграде» привели в порядок параваны, и он пошел к «Гордому». Но через три минуты была получена радиограмма командующего КБФ с приказом выйти на левый траверз «Кирова» вместо «Сметливого», который шел в голове крейсера. Лидер повернул на восток, но идти дальше в темноте среди скопления кораблей и судов было невозможно. Около 23 часов «Ленинград» стал на якорь, по бортам были расставлены матросы с веслами и шестами для отталкивания плавающих мин. С лидера «Минск» на «Ленинград» незадолго до полуночи приказали: «Утром пойдете за тральщиком головным, за вами пойдут «Минск», у него не действует компас». Около 2 часов 29 августа в миле от «Минска» стал на якорь БТЩ «Гак», единственный из тральщиков отряда прикрытия, вернувшийся к отряду.

Эсминцы арьергарда с вечера 27 августа перешли к острову Вульф и Сурупскому проходу, откуда всю ночь вели методический огонь. В 5.00 28 августа эсминцы «Калинин», «Артем», «Володарский», «Яков Свердлов» и три спасательных судна получили приказ направиться в Минную гавань, так как транспорты, предназначенные для принятия оставшихся войск, не прибыли в гавань. На эсминцы была погружена часть войск. Под минометным и пулеметным огнем эсминцы сняли с полуостровов Вимси и Пальясари несколько сот бойцов и командиров («Калинин» принял 273 человека, «Артем» — 235 и «Володарский» — 232).

По плану арьергард должен был выйти в 10.30 28 августа, а в действительности к 16 часам снялся только отряд главных



Эскадренные миноносцы типа «Новик» в походе.

сил. Эсминцы «Новики» в это время продолжали вести редкий огонь по берегу и принимать отдельные шлюпки с бойцами. Арьергард держался на рейде до темноты, прикрывая отход кораблей и отбивая атаки авиации на транспорты. Корабли отразили более 10 атак, эсминец «Калинин» сбил один JuЮ-88.

Только в 21.15 эсминцы арьергарда покинули рейд, ведя на ходу огонь по батареям противника, прорвавшегося к Пирите — Кадриоргу. Согласно боевому приказу, отданному командиром арьергарда Ю.Ф. Раллем 27 августа, в светлое время суток впереди кильватерной колонны эсминцев должны были идти в строю уступа сторожевые корабли с поставленными параван-тралами, а в темное время суток все шесть кораблей должны были выстроиться в общую кильватерную колонну. Миноносцам и днем, и в темноте надлежало идти с поставленными параванами-охранителями. При таких условиях опасности подрыва подвергался бы один только головной сторожевой корабль. Однако установленный походный ордер был нарушен.

Сторожевые корабли арьергарда находились не в голове,

а позади миноносцев. В связи с этим миноносцы в первое время шли малым ходом, чтобы дать возможность сторожевым кораблям занять свое место в походном порядке. Но из-за стущавшейся темноты или по каким-либо иным причинам пути миноносцев и сторожевых кораблей разошлись, и обе группы кораблей, идя параллельными курсами, больше уже не встретились.

Около 22.20 с головного эсминца «Калинин» обнаружили впереди силуэты транспортов 2-го или 3-го конвоя. Миноносец уклонился на 3 — 4 каб. к северу, и на нем увеличили скорость до 12 — 14 узлов. То есть корабли арьергарда, пытаясь обогнать транспорты, пошли по непротраленному району. Об этом им сигнализировали с тральщиков, но эсминцы не среагировали. Вскоре взрывом мины был оборван правый параван эсминца «Артем». На корабле на несколько минут уменьшили ход для устранения мелких повреждений, а затем полным ходом начали догонять ушедшие вперед два эсминца и одновременно готовили к постановке запасной параван.

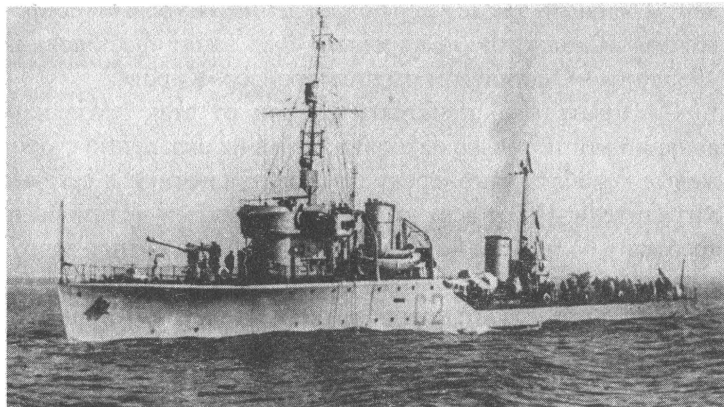
Около 22.45 «Калинин» подорвался на mine. Следовавший концевым «Артем» (брейд-вымпел командира 3-го ДЭМ Л.Н.Сидорова) сразу остановился, а «Володарский» застопорил машины, пройдя несколько вперед. Контуженный взрывом командир арьергарда Ю.Ф. Ралль ушел на катере на Гогланд. Командование арьергардом перешло к командиру дивизиона капитану 3 ранга Л.Н.Сидорову.

В первое время с «Калинина» не поступало тревожных известий, но минут через 20 — 30 с него передали: «Нуждаюсь в немедленной помощи». Чтобы не дрейфовать на минном поле, «Артем» стал на якорь. После получения с «Калинина» сигнала о помощи «Артем» немедленно снялся с якоря. В это время (23.50) подорвался на mine и быстро затонул «Володарский». В 24.00 «Артем» при попытке оказать помощь своим терпящим бедствие собратьям подорвался на mine и мгновенно затонул. Катера МО смогли спасти с обоих эсминцев всего 71 человека. «Калинин» продержался на

плаву в течение часа, его экипаж был снят на тральщик № 47. Так погибли все оставшиеся балтийские «Новики».

Сторожевые корабли «Снег» (под брейд-вымпелом командира дивизиона капитана 3 ранга В.Н.Филиппова), «Буря» и «Циклон» около 22 часов приблизились к хвосту стоящей без движения колонны транспортов 2-го конвоя. В 22.15 концевой СКР «Циклон» подорвался на mine и затонул. «Буря» и «Снег», пройдя малым ходом вперед, в полночь встали на якорь среди скопления кораблей и судов 3-го конвоя.

Ночная стоянка отряда главных сил в районе маяка Вайнло прошла спокойно, без единого выстрела и без особой напряженности в радиопереговорах, в ходе которых со стороны командования КБФ не последовало никаких особых указаний командирам отрядов и конвоев. Само собой подразумевалось, что каждый из них будет действовать самостоятельно с единой общей целью — в кратчайший срок закончить переход в Кронштадт. Точная обстановка в районах ночной стоянки транспортного флота на крейсере «Киров» не была известна, так как и сами командиры конвоев не знали мест стоянки некоторых своих кораблей и судов. Со-



Сторожевой корабль «Снег».

ставы конвоев в темноте перемешались, порядок можно было навести только на рассвете.

Общая длина района ночной стоянки флота превышала 30 миль. Дальше всех на востоке в отрыве от остального флота стояли корабли отряда главных сил. В 14 — 20 милях западнее их, в 8 — 10 милях севернее маяка Мохни, стояли оба лидера, четыре эсминца, несколько транспортов и отдельные корабли и тральщики 1, 2-го и 4-го конвоев. Основная масса транспортов 2-го и 3-го конвоев остановились на ночь в западной части района в 8 — 10 милях севернее мыса Юминда. Положение этой группы судов было самым невыгодным, так как она находилась в сфере действенного огня юминдской батареи. В средней части Юминдского минного поля, для форсирования которого имелись самые ограниченные тральные силы, и, что самое главное, этим судам оставалось не менее восьми-девяти часов хода до района Гогланда, где можно было надеяться на помощь истребителей. Но и транспортам, которым удалось продвинуться дальше к востоку в район Мохни, оставалось пройти до Гогланда не менее 30 миль.

Прикрыть транспортный флот от ожидавшихся атак авиации могли только боевые корабли. Однако из десяти эсминцев пять уже погибли. «Гордый» был серьезно поврежден, «Славный» также имел повреждения. «Суровый» сопровождал «Славного». «Свирепый» был занят буксировкой «Гордого». «Сметливый» охранял крейсер «Киров».

Следовательно, прикрыть конвои от атак вражеской авиации могли только находившиеся в их охранении сторожевые корабли, канонерские лодки, тральщики и сетевые заградители. Но от всех этих малых кораблей нельзя было требовать больше, чем позволяли их слабое зенитное вооружение.

Тотчас после постановки на якорь крейсера «Киров» командующий КБФ послал командующему ВВС флота радиogramму с приказанием с рассветом 29 августа прикрывать истребительной авиацией не менее трех групп кораблей, растянувшихся вдоль Финского залива. Еще одной радиogramмой

было приказано с рассветом выслать самолеты МБР-2 для непрерывного поиска и уничтожения подводных лодок противника. И это было все, что смогло предпринять со своей стороны командование КБФ.

Как только стало рассветать, на крейсере «Киров» подняли сигнал «буки», а в 5.28 он снялся с якоря. Пять БТЩ, проводившие крейсер 28 августа, выстроились в строй уступа с параван-тралами, а четыре БТЩ отряда прикрытия заняли места в охранении по левому и правому бортам крейсера и ледокола «Суур-Тыл». С тральщиков так часто сбрасывали глубинные бомбы для «профилактического» бомбометания, что в конце концов был израсходован весь запас бомб. Вражеские самолеты, ища более легкой добычи, не слишком досаждали крейсеру, и все произведенные им атаки, отбивавшиеся хорошо управляемым огнем корабельной зенитной артиллерии, оказались безуспешными, сброшенные с самолетов бомбы падали в 100 — 200 м от крейсера. Во время перехода крейсер отразил атаки 32 самолетов, ни одна из более 80 бомб, сброшенных на корабль, не достигла цели.

В 8.28 для сопровождения эскадры прилетели 2 МБР-2, а в 8.45 — истребители И-16 и И-153.

Начиная с 8.30 на «Киров» стали поступать радиодонесения о тяжелом положении транспортного флота. Командир дивизиона канонерских лодок сообщил, что самолеты противника бомбят транспорты в районе Мохни. Командир сторожевого корабля «Буря» дважды просил выслать истребители для прикрытия конвоя от атак бомбардировщиков.

Еще не зная о гибели эсминцев арьергарда, командующий КБФ около 13.15 послал приказание об оказании помощи транспортам командиру арьергарда на «Калинин», а также командиру гогландского отряда. Но все корабли и суда этого отряда уже с утра были высланы на Западный Гогландский плес.

Пройдя северным фарватером, отряд главных сил с присоединившимися кораблями отряда прикрытия в 16.40 пришел на Кронштадский рейд.

В течение ночи на лидере «Минск» исправили повреждения, запустили турбогенераторы и осушили затопленные отсеки. Машины были в исправности, корабль мог идти самостоятельно. Ввиду рассогласования компасов на «Минске», лидеру «Ленинград» было приказано быть головным. С рассветом БТЩ «Гак» протралил место стоянки лидеров, при этом в трале взорвались две мины. В 6.40 отряд двинулся вперед. За «Гаком» шли два лидера, две подводные лодки, посыльное судно «Пиккер», а также эсминцы «Суровый» и «Славный». С «Ленинграда» обнаружили три мины, которые были расстреляны из 45-мм орудий.

В 6 часов эсминец «Свирепый» возобновил буксировку «Гордого». Они благополучно вышли с Юминдского минного поля, и «Свирепый» восьмиузловым ходом привел поврежденный эсминец в Кронштадт. По пути эсминцы дважды, в 8.45 и около 13 часов, подверглись ожесточенным атакам с воздуха, но ни одна из сброшенных бомб не попала в цель. В этот день немецкие летчики атаковали особенно яростно, многие корабли не подвергались таким атакам за все два месяца войны. Находившийся на «Свирепом» командир 4-го ДЭМ В.И. Маслов доложил по радио, что боеприпасы на исходе, и для прикрытия эсминцев были высланы истребители. Шедший в кильватер «Гордому» сторожевой корабль «Аметист» в 9.50 сбил самолет противника.

Для сокращения пути БТЩ «Гак», не придерживаясь фарватера, пошел прямым курсом к Родшеру. Самолеты противника несколько раз атаковали отряд прикрытия, но не добились успеха. В частности, между 7 и 10 часами вражеские самолеты, внезапно появляясь в разрывах облачности, дважды пытались атаковать лидер «Ленинград» и трижды — эсминец «Славный»; но благодаря точной стрельбе зенитной артиллерии немцы сбросили бомбы крайне беспорядочно.

В 10.20, когда отряд прикрытия, шедший северным фарватером, уже подходил к району острова Лавенсари, на лидере «Минск» был получен сильно запоздавший радиотеле-

графный ответ командующего флотом на одну из просьб о возвращении четырех БТЩ. В этой радиограмме, посланной с «Кирова» в 9.12, сообщалось, что в 6.45 навстречу отряду прикрытия были направлены семь тральщиков. Приняв к сведению эту телеграмму, свидетельствующую о плохой работе походного штаба командующего флотом, командир отряда прикрытия, не видя больше надобности в движении за тралом, стеснявшим свободу маневра при уклонении от атак пикировщиков, приказал БТЩ «Гак» продолжать проводку подводных лодок и посыльного судна «Пиккер», а сам с обоими лидерами и эсминцем «Сметливый» увеличил в 10.30 скорость с 12 до 22 узлов и пошел в Кронштадт. В 10.35 над кораблями появились два МБР-2, а затем прилетели 15 И-16 для сопровождения. Около 12.30 «Минск» вступил в кильватер крейсера «Киров». В 17.05 корабли стали на якорь на кронштадтском рейде, а «Минск» в 17.16 ошвартовался к стенке Усть-Рогатки.

В течение ночи командиру 1-го конвоя с помощью катеров МО удалось восстановить связь с тральщиками и транспортами, и к рассвету каждому транспорту было указано его место в общем строю кильватерной колонны. Транспорт «Казахстан» был поставлен головным в колонне, транспорт «Иван Папанин» также был включен в состав 1-го конвоя.

Как только начало светать, четыре тральщика, поставив тралы, вступили в голову конвою. Вскоре они вытралили две мины — последние, вытраленные при проводке 1-го конвоя, так как на дальнейшем пути этого конвоя минных заграждений не было. Но вместо минной угрозы появилась серьезная угроза с воздуха. На переходе от острова Вайнло до Кронштадта минная обстановка была несложной и не вызвала гибель кораблей и судов. Основной опасностью на этом участке пути стала вражеская авиация. С 7 часов на переходе от острова Родшер до Гогланда авиация противника группами по 5 — 10 самолетов непрерывно бомбила корабли и суда. Авиационное прикрытие конвоев не было организовано.

Первая пара истребителей появилась над кораблями лишь в 8.45, в дальнейшем в воздух была поднята вся свободная истребительная авиация.

В течение почти часа одновременно с 1-м конвоем, но несколько севернее, следовали на восток корабли отряда прикрытия, но они постепенно довели скорость хода до 12 узлов и быстро оставили позади 1-й конвой, шедший пятиузловой скоростью. Вечером 28 августа и утром 29 августа с транспортов видели, что боевые корабли обгоняли их и «бросали на произвол судьбы». Так писали потом в своих рейсовых донесениях некоторые капитаны погибших транспортов, знавшие, что истребительная авиация не могла прикрывать конвой ни в районе минного поля противника, ни на Западном Гогландском плесе, но не знавшие, в каком состоянии находились боевые корабли, обгонявшие конвой утром 29 августа.

Эсминцы «Свирепый» и «Суровый», входившие в охранение конвоя, ночью оставили транспорты и с утра 29 августа шли с отрядом прикрытия.

Транспорт «Казахстан», на котором находилось около 5000 человек, в том числе 356 раненых, в течение всего дня подвергался ожесточенным атакам вражеской авиации. В результате попадания бомб транспорт потерял ход, на судне возник пожар. Несколько часов шла борьба с огнем. Атаки вражеских самолетов не прекращались. Судно приткнулось к отмели у острова Вайндло. На остров высадили 2300 бойцов и командиров. Через несколько дней корабли гогландского отряда эвакуировали их в Кронштадт.

На помощь транспорту пришли тральщик № 121, сторожевой корабль «Разведчик» и другие корабли. 2 сентября «Казахстан» удалось привести в Кронштадт. Героические действия экипажа «Казахстана» были отмечены в приказе Верховного Главнокомандующего И.В.Сталина № 303 от 12.09.1941 г.

Все остальные транспорты, входившие 29 августа в состав 1-го конвоя, стали жертвами авиации противника. Два из

них, «Иван Папанин» и «Ярвамаа», затонули на Западном Гогландском плесе. «Иван Папанин» имел на борту более 3000 бойцов и 300 автомашин. Во время очередного налета в судно, находившееся в 19 милях от Гогланда, попали две бомбы. Погибли и получили ранения 70 человек. Вспыхнул пожар. Экипажу удалось довести горящий теплоход до Гогланда и посадить на мель. Более 2500 пассажиров было высажено на берег. Покинутый транспорт порывом ветра снесло с мели в море. На следующий день он был добит авиацией. С парохода «Ярвамаа» спаслось 11 пассажиров и 5 человек команды. Плавучая мастерская «Серп и молот» при подходе к Гогланду была атакована самолетами, бомба попала в носовую часть судна. «Серп и молот» выбросился на камни у южной оконечности Гогланда, на берег высадились 550 человек. Плавмастерская в результате попадания еще трех бомб загорелась и в течение двух дней полностью выгорела. Транспорт «Алев», на котором находились 1280 пассажиров (в т.ч. 843 раненых) был поврежден при налете авиации, а затем подорвался на mine. Он затонул в нескольких милях западнее Лавенсари, погибло 140 пассажиров и 9 членов экипажа. В результате 47 атак бомбардировщиков около 17 часов восточнее Гогланда погиб транспорт «Колпакс». На нем погибло 1100 человек, в том числе 700 раненых бойцов. Значительная часть людей, державшихся на воде после гибели судна, была расстреляна фашистскими летчиками из пулеметов. Катера подобрали 70 человек, в т.ч. 16 членов экипажа. Око-



Помощник капитана парохода «Казахстан» Л.Н. Загорулько, возглавивший борьбу за спасение судна.

ло 18 часов юго-западнее Лавенсари в результате атаки 14 бомбардировщиков погиб транспорт «Атис Кронвальдс», имевший на борту до 1000 пассажиров. Часть пассажиров была спасена, число погибших неизвестно.

К этому времени зенитный огонь тральщиков и кораблей охранения заметно ослаб, так как почти весь боезапас был израсходован. По такой же причине подводная лодка Щ-308, не имея больше снарядов, легла на грунт. Учебный корабль «Ленинградсовет», выдержавший много атак самолетов, успешно и умело уклонялся от них маневрированием. Тральщики также подверглись ожесточенным атакам с воздуха, в частности, на тральщике «Ляпидевский» для уклонения от атаки пикировщика пришлось обрубить трал.

Командиры 2-го и 3-го конвоев перед рассветом послали своих штурманов на катерах для выяснения мест стоянки кораблей и судов и для установления порядка движения конвоев, которое должно было возобновиться примерно за полчаса до восхода солнца.

Транспорт «Луга» все еще был на плаву. В 6 часов к нему подошел катер МО-502 и снял трех оставшихся раненых. Затем у ватерлинии были подвешены три подрывных патрона и малая глубинная бомба. Их взрыв по времени совпал с начавшимся в 6.35 артиллерийским обстрелом с мыса Юминда. Беспомощно стоявший на месте транспорт представлял собой отличную мишень. Он сильно накренился, из носовой части повалил густой дым, но еще и через два часа после начала обстрела всеми покинутое судно оставалось на поверхности моря.

Проводка 2-го конвоя осуществлялась тральщиками № 84 и № 88. За их тралами шла канонерская лодка «Москва», транспорт «Шяуляй», три сетевых заградителя, гидрографическое судно «Лоод», ледокол «Тасуя» с тральщиком № 86 на буксире и один или два транспорта.

Почти все транспорты 2-го и 3-го конвоев, довольно беспорядочно выстраиваясь в кильватерную колонну, пошли за

тральщиками 3-го конвоя. При этом одно судно — неизвестно, какое именно, — в 6.51 подорвалось на mine и затонуло.

Находившийся на тральщике № 88 штурман 8-го дивизиона, часто определяясь по пеленгам маяков, довольно точно вел 2-й конвой по оси фарватера. На этом пути в тралах взорвались две мины, пришлось менять трал, но колонна транспортов при этом не приостанавливалась.

Начав движение немного позже 2-го конвоя, тральщики 3-го конвоя, имея небольшое преимущество в скорости хода, постепенно обогнали их, но, в общем, оба конвоя вплоть до района маяка Родшер в течение почти шести часов шли совместно приблизительно параллельными курсами. Путь 3-го конвоя проходил в 3 — 5 каб. южнее пути 2-го.

Около 7 часов появился самолет-разведчик противника, и вскоре начались налеты пикировщиков. Во время воздушных атак внимание капитанов транспортов к соблюдению равнения в строю ослабевало, и, вероятно, по этой причине транспорты не всегда шли в протраленной полосе, тем более что ее ширина составляла всего 1 каб., между тем, несмотря на то что с утра установилась штилевая погода, продолжало действовать образовавшееся в предыдущие сутки заметное дрейфовое течение. Наконец, некоторые транспорты пытались маневрировать, чтобы уклониться от атак самолетов. Так, например, около 8.30 транспорт «Тобол» выкатился влево, загородив путь шедшим сзади судам и нарушив общий порядок равнения.

По всем этим причинам при проводке 3-го конвоя за тралами были понесены большие потери на минах. Тральщики «Осетр» и «Шуя» вытралили шесть мин, тем не менее в результате выхода из тральной полосы в 7.43 подорвался на mine присоединившийся к 3-му конвою сторожевой корабль «Снег» (из состава арьергарда) и через полчаса затонул. Единственный уцелевший из состава арьергарда СКР «Буря» подобрал из воды 218 человек. Перегруженный корабль, не заходя на Гогланд, пошел напрямик в Кронштадт, куда и прибыл 30 августа в 14.00.

Транспорт «Найссаар» подорвался на mine и в 8.39 был потоплен немецкой авиацией к востоку от острова Мохни. Погибло несколько сот раненых и большая часть экипажа. В 8.41 «Эргонаутис» затонул от ударов немецкой авиации, погибло более 300 человек. Наконец, в 9.06 подорвался на mine и через полторы-две минуты скрылся под водой транспорт «Балхаш», на борту которого находилось не менее 3000 бойцов и командиров, из них было спасено всего около 200 человек. Плавающих людей спасали два транспорта и катера. Подорвалось на mine и погибло спасательное судно «Колывань».

Атаки авиации противника продолжались в течение всего дня 29 августа. По вражеским пикировщикам открывался беглый огонь из зенитных орудий и пулеметов, из пулеметов «Максима» и винтовок — из всего, что могло стрелять. Ружейные пули были явно безвредны для частично бронированных «юнкеров», но, невзирая на это, с некоторых кораблей, например с сетевого заградителя «Вятка», было сделано свыше 2500 выстрелов из винтовок. По общему впечатлению, атаки авиации противника в большинстве случаев не отличались особым искусством и настойчивостью. Тем не менее, убедившись в сравнительной слабости оказываемого ему противодействия, противник путем многократно повторявшихся налетов повредил и потопил авиабомбами одно за другим почти все суда 2-го и 3-го конвоев. Транспорты «Тобол», «Аусма», «Скрунда» и «Вторая пятилетка» затонули на Западном Гогландском плесе.

«Тобол» погиб северо-западнее острова Вайндло от прямых попаданий бомб, сброшенных 5 «юнкерами» в тот момент, когда пытался подойти к горящему пароходу «Казахстан», чтобы оказать ему помощь.

«Аусма» имел на борту гарнизон Палдиски (до 1200 человек). В 13 часов он затонул в районе острова Родшер от прямого попадания авиабомбы. Число погибших неизвестно.

«Скрунда» в течение 29 — 30 августа выдержал 36 воздушных атак, на него было сброшено 144 бомбы, но он оставался

на плаву. В 5 милях от острова Вайндло при прямом попадании бомбы пароход лишился хода. Все раненые, принятые с транспорта «Луга», и другие пассажиры — всего 2000 человек — были сняты тральщиками, катерами, буксирами и доставлены на Гогланд и в Кронштадт. После этого экипаж затопил судно, т.к. буксировать его было невозможно.

«Вторая пятилетка» неоднократно отбивала атаки противника. Во время 15-й атаки после прямого попадания авиабомбы судно начало погружаться. Тральщики и катера сняли и доставили на Гогланд более 2500 человек. В результате последующих атак пароход затонул западнее Гогланда.

Транспорт «Лейк Люцерне» в 15 часов был сильно поврежден прямым попаданием авиабомб. Погибло 200 человек. Тяжелораненому капитану (Г. Касък) удалось довести судно до Гогланда и посадить на мель. Более 2500 человек были доставлены на берег. Покинутый пароход был атакован авиацией, получил новые повреждения и затонул.

«Шяулай» в районе острова Родшер был поврежден прямым попаданием авиабомбы, но остался на плаву. С помощью спасателя «Метеор» и ТЩ-31 он пришел на рейд Сууркюля. Весь личный состав эвакуированной воинской части с вооружением был высажен на берег. Сам пароход, получив повреждения при последующих налетах, затонул.

Танкер №12 в 18.27 затонул в пяти милях восточнее Гогланда. В том же районе был потоплен авиабомбами вышедший из бухты Сууркюля в Кронштадт транспорт «Вайндло», не участвовавший в переходе флота из Таллина.

Из-за полученных от ударов авиации повреждений транспорт «Вормси», шедший вне караванов, выбросился на берег острова Большой Тютерс и оставлен командой. Сведений о погибших нет.

Уцелел один лишь небольшой транспорт «Кумари», пришедший 30 августа в Кронштадт без всяких повреждений.

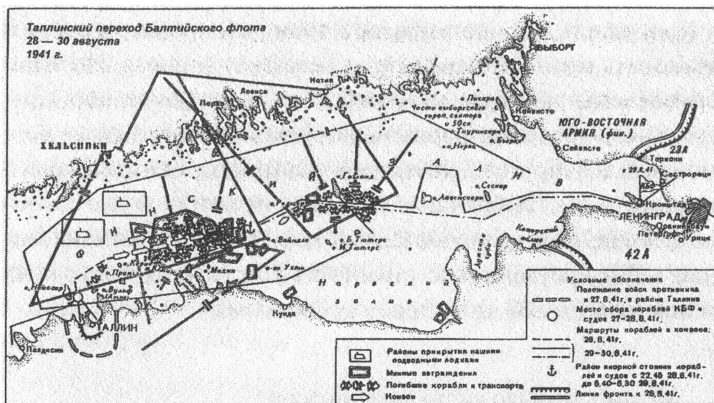
Из кораблей охранения повреждения от атак самолетов противника получила одна только канонерская лодка «Амгунь». Канлодка пыталась прикрыть зенитным огнем горев-

ший транспорт «Иван Папанин». Бомба угодила в трюм канлодки, пробила его и взорвалась в воде. Вторая бомба взорвалась у борта, повредив осколками холодильник. Машину пришлось остановить. Вскоре повреждения удалось исправить и «Амгунь» в сопровождении канлодки «Москва» двинулась дальше:

Конвой № 1 прибыл в Кронштадт в 7.30 30 августа в составе «Ленинградсовет» и три ПЛ Щ-307, Щ-308, М-79. В 14.00 пришел конвой № 2: канлодка «Москва», СКР «Буря», два сетевых заградителя, три ГИСУ, три ПЛ типа «Щ», одна «малютка», четыре тральщика, шесть буксиров, одна шхуна. Конвой № 3, прибывший в 9.30 30 августа, состоял всего из двух единиц: канлодки «Амгунь» и транспорта «Кумари». Конвой № 4 — СКР «Разведчик», две шхуны и два тральщика. Таким образом, целым до Кронштадта дошел только один небольшой транспорт.

Корабли гогландского отряда работали весь день 29 августа, всю ночь и до половины следующего дня. Как только поступали сведения о терпящих бедствие судах, к ним направлялись корабли отряда. К вечеру второго дня приступили к переброске людей на небольших кораблях и катерах в Кронштадт. Всего на острове оказалось 12 160 человек, из них 5 тыс. подобранных из воды и снятых с горящих транспортов, 5160, сошедших с 5 транспортов на остров, и 2 тыс. с транспорта «Казахстан», приткнувшегося к острову Вайндло. В 1.40 31 августа на Гогланд прибыли 5 БТЩ и, приняв 1350 человек, отправились в Кронштадт. В перевозке людей в Кронштадт участвовали тральщики, буксиры, катера, шхуны, водолеи, транспорты. Авиация противника почти непрерывно атаковала корабли на пути между Гогландом и Кронштадтом. Последние 100 человек покинули Гогланд на ГИСУ «Гидрограф» 7 сентября.

Подготовка к походу проводилась поспешно, точного учета количества войск и гражданского населения, принятых на транспорты, не велось. Поэтому в разных документах



Таллинский переход Балтийского флота 28—30 августа 1941 г.

фигурируют разные количества кораблей и судов и принятых на борт, и доставленных в Кронштадт и Ленинград. По последним исследованиям, в прорыве участвовали 153 боевых корабля и катера и 75 транспортов и вспомогательных судов. Погибли, по разным источникам, от 19 до 22 кораблей и катеров, от 34 до 43 транспортов и вспомогательных судов. Всего 65 кораблей, катеров и вспомогательных судов.

Корабли и суда приняли в Таллине около 30 тыс. бойцов и командиров, раненых и гражданского населения, в Кронштадт доставлено 12 225 человек. Потери составили почти 18 тысяч.

Потери людей и судов могли быть значительно меньше, если бы не были допущены некоторые серьезные ошибки. Ход боев в Прибалтике не давал оснований к оптимистическим выводам ни Ставке, ни тем более Главнокомандованию Северо-Западным направлением. Было очевидно, что войска и флот придется эвакуировать из Таллина, но командованию КБФ не поставили задачу заранее подготовиться к эвакуации. После получения директивы об отходе провести серьезную подготовку уже не было времени.

Но и командование КБФ не проявило инициативу. Зная, что противник усиливает свои минные заграждения на пути

в Кронштадт, оно не пыталось этому воспрепятствовать и атаковать минные заградители немцев и финнов. Не были определены границы минного поля и не проведено контрольного траления фарватеров. Вероятно, поэтому из возможных маршрутов движения — северного, центрального и южного — был выбран центральный, на котором уже погибли эсминец, три транспорта, ледокол, три БТЩ. Командование КБФ преувеличило опасность со стороны подводных лодок и береговой артиллерии противника.

Можно ли было уменьшить потери ?

Причиной гибели кораблей и судов во время прорыва были мины (в основном 28 августа) и авиация противника (в течение дня 29 августа).

Встреч с минами могло бы быть вдвое меньше, если бы удалось обеспечить движение всех отрядов и конвоев по одной и той же полосе шириной не более 3 каб. Именно такой порядок движения одним курсом и намечался планом перехода флота.

Однако в этом плане не было никаких указаний по навигационному обеспечению. Без использования плавучих ориентиров (бакнов, вех) возможность совершения перехода одним и тем же курсом ставилась в зависимость от точности счисления на кораблях и судах и от соблюдения равенства в строю кильватерной колонны — т.е. от мастерства штурманов и рулевых.

При форсировании Юминдского минного поля от прорыва на минах погибли: пять миноносцев, две подводные лодки, два сторожевых корабля, канонерская лодка, два тральщика, вооруженный буксир, гидрографическое судно, два спасательных судна, пять транспортов и самоходная баржа. Кроме того, был поврежден взрывом мины транспорт «Луга». Характерно, что транспорты, шедшие в кильватерных колоннах за тральщиками, имели меньше потерь, чем боевые корабли, обгонявшие транспорты вне протраленных полос. Три эсминца арьергарда погибли, нарушив план пе-

рехода, и, вместо того чтобы идти за последним конвоем, начали обгонять транспорты, идя по минному полю.

Готовясь к прорыву через минные заграждения, ни командующий флотом, ни начальник штаба, ни начальник Минной обороны, ни их флагманские специалисты не провели совещаний с командирами дивизионов тральщиков и с командирами тральщиков, чтобы поставить им задачу на переход и разработать тактические мероприятия по противоминному обеспечению, предусмотренные действовавшими документами (НТЩ-40).

Этими документами предусматривалось разрежение минных заграждений катерами-тральщиками с малой осадкой, что облегчало задачу тральщиков. В распоряжении командования имелись 20 катеров типа «Рыбинец» и несколько катеров КМ и КЛТ, вооруженных катерными тралями. Все они могли буксировать катерный трал с наибольшей скоростью в 6 узлов, следовательно, они не задержали бы движение конвоев, так как скорость тихоходных тральщиков составляла 5,5 — 6 узлов.

25 — 27 августа они не использовались из-за неблагоприятной погоды. Но 28 августа погода улучшилась. Если бы, например, 10 — 12 катеров типа «Рыбинец» были поставлены впереди тральщиков, проводивших 1-й конвой, то, идя с катерными тралями, они могли бы значительно облегчить задачу тихоходных тральщиков и тем самым способствовать решению общей задачи флота.

Правилами предусматривалось обозначение протральной полосы вехами. Специально назначенные катера должны были ставить тральные вехи на кромках протральной полосы, чем можно было предотвратить подрыв на минах транспортов. Эти вехи вплоть до наступления темноты служили бы ориентирами для проводки конвоев, следовательно, не произошло бы длительной задержки, вызванной преднамеренным уклонением тральщиков 2-го конвоя от

оси фарватера, и суда конвоя не скучились бы в плотной части Юминдского минного поля. Ночью возле вех должны были стоять катера и подавать световые сигналы проходящим кораблям и судам. При этом можно было попытаться обеспечить ночной переход 2, 3 и 4-го конвоев через восточную часть Юминдского минного поля. Может быть, при этом не обошлось бы без единичных потерь на минах, а может, таких потерь и не произошло бы.

В базе такие вехи имелись, в том числе 50 светящихся, но вместо того, чтобы распределить эти вехи на тральщики и катера сопровождения, их погрузили на один из транспортов, чтобы доставить в Кронштадт.

Много неприятностей доставили кораблям и судам мины, подсеченные тралами, при этом не взорвавшиеся и плавающие на поверхности, их было трудно заметить среди волн или в темноте. Было два способа обезвредить эти мины. Во-первых, обозначать плавающие мины световыми буйками, как это было сделано при последнем походе на Ханко, или ставить возле них катер, подающий сигнал.

Во-вторых, стараться расстрелять плавающие мины, для этого были выделены специальные катера, которые шли непосредственно за тралами тральщиков. Но мин было так много, что не все обнаруженные мины были расстреляны, что объяснялось скученностью двигавшихся транспортов, которых к тому же обгоняли отряды боевых кораблей. Иногда катер открывал огонь по mine, но вынужден был прекращать его, чтобы случайно не попасть в рядом идущие транспорты. Да и основная задача катеров МО, входивших в составы отрядов главных сил и прикрытия, заключалась в несении противолодочного охранения боевых кораблей, а плавающие и подсеченные мины расстреливались только по мере возможности.

Поэтому кораблям и судам оставалось только уклоняться от обнаруженных на курсе мин. Так, например, лидер «Минск» уклонился сперва от одной, затем от двух, а в 20.30 обнаружил сразу пять подсеченных мин. Согласно донесе-

нию капитана транспорта «Скрунда», он уклонился от пяти одиночных мин и от двух «кустов», состоявших из четырех и пяти, по-видимому, подсеченных параванами прошедших ранее кораблей. Как в этом донесении, так и в других рейсовых донесениях капитанов погибших транспортов, а также в заключении заместителя Народного комиссара Морского флота утверждается, что Военно-морской флот, вместо того чтобы охранять транспорты, обогнал их и ушел вперед, «подрезав много мин, на которых подрывались транспорты».

В общем итоге во время перехода флота 28 — 29 августа корабли и суда встретили не менее 105 мин. 74 мины попали в тралы и параваны-охранители, и не менее 10 мин застряли в брошенных тралах, на 21 мине подорвались корабли и суда, шедшие без параванов-охранителей.

Прикрыть отряды и конвои истребителями на всем протяжении маршрута по объективным причинам не представлялось возможным. В распоряжении авиации флота остались только аэродромы в районе Ленинграда. Как бы пригодился аэродром на Гогланде или Лавенсари, но они так и не были построены. Надежды на советскую авиацию на последнем участке перехода не оправдались. Истребителям так и не удалось надежно прикрыть конвои на заключительном участке, тем более что прикрывались в первую очередь боевые корабли. Отдельные суда — танкер и четыре транспорта, — несмотря на периодическое появление наших истребителей и разведчиков МБР-2, были все же потоплены самолетами противника на Восточном Гогландском плесе.

Зенитная артиллерия боевых кораблей также использовалась не полностью, на самом ответственном участке — на Западном Гогландском плесе боевые корабли бросили транспорты. Да, большинство кораблей к тому времени были повреждены, но их зенитная артиллерия была в порядке, и задачу обеспечения ПВО транспортов они могли выполнять. Утром 29 августа корабли отрядов главных сил и прикрытия могли бы дожидаться подхода транспортов и идти малым ходом, прикрывая их зенитным огнем. Конечно, вряд

ли они защитили бы все суда, но потерь могло бы быть меньше. Но и командующий флотом, и начальник штаба рванули полным ходом в Кронштадт.

В своих мемуарах адмиралы, руководившие операцией, оценивают ее как безусловную победу. Постсоветские историки называют ее не иначе как трагедия, агония, сравнивают с Цусимой.

Вероятно, истина где-то между этими крайностями. Большая часть боевых кораблей пришла в Кронштадт, а многие транспорты, даже поврежденные, сумели дотянуть до берега, спасая тысячи бойцов и командиров. Моряки, военные и торговые, командиры кораблей и капитаны судов в большинстве своем выполнили свой долг, подчас проявляя героизм. И не их вина, что операция имела такой итог.

Командование советского флота сделало соответствующие выводы, и следующая эвакуация военно-морской базы — Одессы — была проведена четко, скрытно и без потерь.

ДАЛЬШЕ ОТСТУПАТЬ НЕКУДА. ФЛОТ НА ЗАЩИТЕ ЛЕНИНГРАДА

Старейшая военно-морская база Российского флота — Кронштадт (до 1723 г. — Кроншлот)— была основана Петром I в 1703 году на острове Котлин как крепость для защиты новой столицы — Петербурга — с моря. В последующие столетия крепость постоянно укреплялась, укрепления Кронштадта и фортов одевались в гранит и бетон, совершенствовалось их вооружение.

Не один раз противник вплотную подходил к Кронштадту, намереваясь овладеть островом Котлин и прорваться к Санкт-Петербургу. Впервые шведские корабли с десантом подошли к Кроншлоту в июне 1704 года, но после перестрелки они, простояв два дня, ушли. На следующий год шведы повторили попытку, но, также потерпев неудачу, ретировались. Во время русско-шведской войны 1788 — 1790 гг. балтийский флот в двухдневном (23 — 24 мая 1790 г.) сражении у Красной горки преградил путь шведскому флоту.

В июне 1854 г. (во время Крымской войны 1853 — 1856 гг.) англо-французский флот подошел к Кронштадту, но, выяснив чрезвычайную мощь обороны крепости, союзники отказались от атаки и отошли, так и не решив прорываться под огнем кронштадтских фортов.

В 1855 г. отряд английских и французских судов вновь приблизился к Кронштадту, но после подрыва на минах четырех судов союзники отказались от активных операций против крепости.

В 1919 году английские корабли подошли к Копорскому заливу с целью прорыва вместе с войсками Юденича к

Кронштадту и Петрограду. После нескольких боевых столкновений с советскими кораблями, потеряв эсминец и подводную лодку, они вынуждены были отступить. В августе английские торпедные катера атаковали кронштадтские гавани, но, потеряв 4 катера и не причинив серьезного ущерба Красному флоту, отказались от последующих атак.

С 1918 до 1940 г. Кронштадт был единственной базой Балтийского флота. В начале 1930-х гг. началось строительство военно-морской базы Ручьи в Лужском заливе, но она так и осталась недостроенной. Кронштадт имел инфраструктуру, необходимую для обеспечения базирования кораблей всех классов — от торпедных катеров до линкоров. В Кронштадте находились уникальные сухие доки и Морской завод, который мог ремонтировать корабли всех классов.

К 1940 г. Кронштадт располагал мощной береговой обороной, имевшей на вооружении стационарные и железнодорожные орудия калибром от 45 до 356 миллиметров. Стационарная артиллерия дислоцировалась на морских и береговых фортах, а железнодорожная — на специальных железнодорожных позициях.

В 1940 г. флот ушел в Прибалтику на новые базы, отодвинулась граница и на Карельском перешейке. Кронштадт оказался в глубоком тылу. Вся железнодорожная артиллерия была отправлена на оборону новых военно-морских баз, а часть стационарных батарей законсервировали.

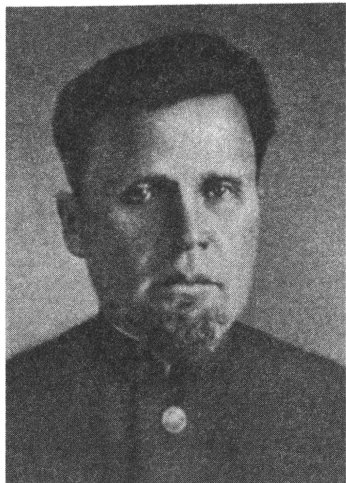
После того как в 1940 году корабли ушли на новые базы, в Кронштадте оставались только корабли охраны водного района, торпедные катера 2-й бригады, учебные корабли, ремонтируемые и проходившие испытания, пришедшие с ленинградских заводов новые корабли. После вступления в строй корабли направлялись в передовые базы Балтийского флота или на другие театры. Здесь же находились основные учебные отряды и школы. Таким образом, Кронштадт был не только тыловой базой, но и важнейшим военно-морским центром страны.

Но Кронштадт был не только военно-морской базой. Он был морским щитом Ленинграда. К 1941 году Ленинград являлся крупнейшим промышленным, научным и культурным центром СССР. Его промышленность производила более 10 процентов всей валовой продукции страны. Ленинград был и крупнейшим центром судостроения. Все корабли Балтийского, Северного и половины Тихоокеанского флотов к 1941 г. были построены на заводах Ленинграда. В Ленинграде находилось большинство военно-морских учебных заведений (академия, высшие училища, учебные отряды, научно-исследовательские институты).

К 22 июня 1941 г. Кронштадтская военно-морская база (командир — контр-адмирал В.И.Иванов) представляла собой достаточно многочисленное соединение боевых кораблей, береговой и противовоздушной обороны в восточной части Финского залива. Для обороны водного района базы, простиравшегося на 100 миль к западу от Кронштадта, имелись три соединения кораблей: охрана водного района (ОВР), включавшая два дивизиона тральщиков, два дивизиона сторожевых катеров («малых охотников» за подводными лодками) и дивизион сетевых заградителей; шхерный отряд и 2-я бригада торпедных катеров. Командованию базы был подчинен также отдельный учебный дивизион подводных лодок. В Кронштадте дислоцировались корабли отряда строившихся и ремонтирующихся кораблей. 21 июня, буквально за несколько часов до начала войны, на Большом Кронштадском рейде встал линкор «Марат», прибывший из Таллина.

Береговая оборона организационно была сгруппирована в трех секторах. Самый мощный Кронштадтский укрепленный сектор (КУС) объединял артиллерию острова Котлин, фортов и южного побережья и состоял из 8 артиллерийских дивизионов и нескольких стрелковых подразделений.

Морские форты — искусственные инженерные сооружения, построенные вокруг острова Котлин из насыпного



Начальник ПВО КБФ,
в сентябре—октябре 1941 г.
комендант крепости Кронштадт
Г.С. Зашихин.

грунта и железобетона, — по своей мощи были неодинаковы: «северные» и «южные» имели на вооружении орудия калибром от 45 до 120 мм, а так называемые литерные — «П», «О» и «Р» — от 45 до 254 мм.

Особенно мощными были форты Первомайский («П») и Обручев («О»), вошедшие в строй перед началом Первой мировой войны. Вся их боевая техника, боезапас, командные пункты, все складские и жилые помещения находились в железобетонных укрытиях, способных выдерживать попадания крупных снарядов и авиабомб.

На южном берегу залива располагались форты Краснофлотский (Красная горка) и Красногвардейский (Серая лошадь), также вступившие в строй накануне Первой мировой. Красная Горка был самым мощным фортом в КУС, имевшем на вооружении 8 305-мм орудий — таких же, как на линкорах.

Средства ПВО базы включали 3 зенитно-артиллерийских полка (1, 2 и 6-й) и 4 отдельных дивизиона (156 76-мм орудий). Батареи 1-го полка размещались на Котлине и морских фортах, 2-го — в районе фортов Красная горка и Серая лошадь, 6-й — в районе Петергоф — Ораниенбаум.

Береговая оборона островов и побережья Выборгского залива (Выборгский укрепленный сектор) состояла из двух артиллерийских дивизионов — 22-й и 32-й ОАД и 27-го отдельного зенитного дивизиона. Комендант ВУС — полковник В.Т.Румянцев.

На островах в средней части Финского залива было уста-

новлено пять батарей береговой обороны и 95-й ОЗАД, объединенных в Гогландский укрепленный сектор, комендант — полковник И.А.Большаков.

Немецко-фашистское командование должным образом оценивало значение Кронштадта и с первых дней войны решило изолировать его от передовых баз флота. В 2.40 22 июня Кронштадтская ВМБ была приведена в готовность № 1 и была готова немедленно отразить нападение противника. В начале четвертого утра 22 июня несколько наблюдателей на фортах и кораблях почти одновременно увидели группу чужих самолетов. 12 «юнкерсов» тремя группами на низкой высоте шли к Котлину со стороны финского берега. На фортах Обручев, Первомайский и линкоре «Марат» ударили зенитки.

Немецкие самолеты поставили на подходах к Кронштадту 16 магнитных мин. На одной из них 22 июня подорвался и затонул в районе Петергофа пароход «Рухно», шедший из Ленинграда. 23 июня в 00.50 16 самолетов произвели налет на Кронштадт и форты, сбросив мины в районе Красногорского рейда, Толбухина маяка, фортов «К» и «Р». 24 июня авиация противника вновь пыталась прорваться к Кронштадту. Зенитная артиллерия 1-го и 2-го полков, Гогландского и Выборгского секторов 22, 23 и 24 июня сбила 4 самолета. После налета 24 июня противник до 19 сентября налетов на Кронштадт не предпринимал.

Главная база — Таллин и передовые базы — Моонзунд и Ханко могли обеспечить действия боевых кораблей и авиации только при бесперебойном снабжении их топливом, боезапасом и другими видами снабжения. Поэтому по коммуникации Кронштадт—Таллин — Моонзунд — Ханко в 1941 году прошло более 800 транспортных судов, на которых было перевезено 89 тыс. человек и 193 тыс. т грузов.

Но недолго Кронштадт оставался глубоким тылом. Уже 26 июня привели изувеченный взрывом крейсер «Максим Горький», затем эсминцы «Сторожевой» с оторванным но-

сом, «Карл Маркс» с разрушенной кормой. 2 июля в Кронштадт пришли из Таллина линкор «Октябрьская Революция», минный заградитель «Урал», несколько вспомогательных судов. Вскоре Кронштадт, бывший тыловой базой, окажется на переднем крае боевых действий.

В начале июля, неся значительные потери в живой силе и технике, войска группы армий «Север» захватили Литву, Латвию и часть Эстонии и вышли на линию Пярну — Выхма — Тарту — Псков — Опочка. Создалась угроза прорыва гитлеровцев к Ленинграду.

Силы флота включились в оборону Ленинграда с первых же дней войны. Для руководства подготовкой флота к обороне города 5 июля в соответствии с приказом наркома ВМФ на базе Управления военно-морскими учебными заведениями и частей флота, дислоцирующихся в Ленинграде, был сформирован штаб Морской обороны Ленинграда и Озерного района (МОЛ и ОР), который приступил к формированию Онежской, Чудской и Ильменской военных флотилий, бригад морской пехоты, отрядов моряков. Было начато строительство дополнительных береговых батарей. Командующим МОЛ и ОР был назначен контр-адмирал Ф.И.Челпанов.

Штаб МОЛ и ОР принимал энергичные меры к ускоренному вводу в боевой состав флота недостроенных кораблей для использования их в обороне города — крейсера «Петропавловск», эсминцев «Опытный», «Стройный», «Строгий».

Чтобы усилить морские и сухопутные подступы к городу, строились новые береговые батареи. За июль—август предполагалось построить 14 стационарных береговых батарей из 58 орудий и 44 транспортера для железнодорожных батарей. В районе Дудергоф, Пулковско были построены две батареи специального назначения: на Вороньей горе — батарея «А» из девяти 130-мм орудий, снятых с крейсера «Аврора», и на Пулковских высотах — батарея «Б» из десяти 130-мм орудий. Был сформирован бронепоезд «Балтиец», на который было установлено орудие с крейсера «Аврора».

На строительство бронированных артиллерийских и пулеметных точек под Ленинградом была использована вся броня, предназначавшаяся для новых кораблей. Из этой брони в 1941 году было изготовлено 600 дотов. Таким образом, в обороне Ленинграда «участвовали» недостроенные корабли.

Директивой Ставки Верховного Командования КБФ с 14 июля был подчинен главкому Северо-Западного направления.

Уже в начале войны в Ленинграде из курсантов военно-морских училищ была создана курсантская бригада (1750 человек), которая вела борьбу с воздушными десантами и диверсантами противника на территории Эстонии и в западных районах Ленинградской области. В июле началось формирование морских бригад из личного состава береговых частей, кораблей, учебных отрядов, школ и училищ. В течение июля — сентября были сформированы и направлены на фронт 2, 3, 4, 5, 6 и 7-я морские бригады. После эвакуации из Таллина была переформирована и пополнена 1-я бригада морской пехоты.

В июле началось создание Восточной минной позиции в районе островов Гогланд и Сескар, которая прикрывала восточную часть Финского залива от возможного прорыва кораблей противника, усиливая тем самым оборону Кронштадта — Ленинграда с моря.

В первый период войны в связи с наступлением немецко-фашистских армий возникла необходимость в обеспечении приозерных флангов наших войск и содействия им на озерах (огневая поддержка, обеспечение перевозок и переправ). По решению наркома ВМФ на основе учебных отрядов кораблей на Чудском, Ладожском, Онежском и Ильменском озерах были сформированы флотилии, которые оказали существенную помощь нашим войскам в обороне.

Ладожская военная флотилия начала формироваться

25 июня на базе учебных кораблей и личного состава ленинградской группы военно-морских учебных заведений. Командующий — капитан 2 ранга В.П.Барановский, капитан 2 ранга С.В.Земляниченко (с 30.6. 41), капитан 1 ранга В.П.Боголепов (с 24.07. 41), контр-адмирал Б.В.Хорошкин (с 8.08.41), капитан 1 ранга В.С.Чероков (с 13.10.41). В состав флотилии были переданы некоторые корабли КБФ, а также суда, полученные в порядке мобилизации. В связи с выходом неприятельских войск на побережье Ладожского озера флотилия оказывала артиллерийскую поддержку сухопутным войскам, высаживала десанты, обороняла острова, занималась грузоперевозками.

Чудская военная флотилия была создана 3 июля на базе дивизиона учебных кораблей Высшего военно-морского инженерного училища им. Ф.Э. Дзержинского. Командующий — капитан 1 ранга Н.Ю.Авраамов. Поддерживая войска Красной Армии, она в течение июля — первой половины августа противодействовала переправам и десантам противника на Псковском и Чудском озерах и реке Нарове.



Командующий Ладожской флотилией В.С. Чероков.

После оставления советскими войсками Гдова корабли флотилии перешли к р. Нарова и 13 августа были затоплены, а оставшийся личный состав прибыл в Ленинград.

28 июля была сформирована Ильменская флотилия из судов речного пароходства. Командующий — капитан 3 ранга В.М.Древницкий. Ее корабли несли сторожевую службу с целью не допустить прорыва противника в Новгородском и Старорусском направлениях, участвовали в высадке тактических десан-

тов. С 14 августа флотилия прикрывала артиллерийским огнем отход войск и эвакуацию населения из Новгорода, а затем действовала на р. Волхов. Выполнив свои задачи, корабли флотилии ушли в Ладожское озеро.

В начале августа была сформирована Онежская военная флотилия. Командующий — капитан 2 ранга А.П.Дьяконов. Ее корабли оказывали артиллерийскую поддержку сухопутным войскам, перевозили войска и грузы. В сентябре 1941 г. флотилия препятствовала форсированию противником р. Свирь. С окончанием навигации в конце ноября Онежская флотилия была расформирована, а ее корабли переведены на Волгу.

Исходя из обстановки на сухопутном фронте в начале июля решением ВС КБФ Кронштадтский укрепленный сектор для более эффективного управления береговой артиллерией был разделен на три совершенно самостоятельных укрепленных сектора: Лужский, Ижорский и Кронштадтский.

В составе Кронштадтского УС остались батареи, расположенные на острове Котлин и дивизионы на фортах, вокруг него — 11-й (форт «П»), 12-й (форт «О»), 13-й (форт «Р»), 14-й (южные номерные форты) и 15-й (северные номерные форты) дивизионы. Комендант КУС — полковник Д.И.Терещенко.

В Ижорский УС отошли дивизионы, расположенные на южном берегу, — 31-й (Красная горка) и 33-й (Серая лошадь). Комендантом был назначен комбриг П.И.Лаковников, с сентября — генерал-майор Г.Т.Григорьев.

В Лужский ИУС передан 21-й дивизион. Командир сектора — генерал-майор Н.Ю.Денисевич.

Была усилена оборона Выборгского и Гогландского укрепленных секторов. Особое внимание обращалось на совершенствование противодесантной обороны на островах Гогланд, Большой Тютерс, Бьёрке, Пийсари. В Гогландском укрепленном секторе береговая артиллерия пополнилась четырьмя батареями (15 орудий калибром 76 — 130 мм). Одна

76-мм и одна 130-мм батареи были установлены на острове Большой Тютерс и две 130-мм батареи — на острове Лавенсари. Оборона острова Бьёрке была усилена двумя 45-мм, а острова Пийсари — одной 45-мм батареями.

10 июля противник начал наступление на Ленинград с юга и севера, развернулись бои на дальних подступах к городу.

Первыми из флотских подразделений вступили в бой с наступающим противником части самого западного Лужского укрепленного сектора. К началу боев в его состав входили: 21-й отдельный артиллерийский дивизион (26 орудий калибром 45 — 152 мм), три железнодорожные батареи (№ 11, 12 и 18). 180 — 356-мм батареи были созданы для стрельбы по крупным морским целям и сильно укрепленным инженерным сооружениям противника, а пришлось стрелять по танковым колоннам, переправам и скоплениям войск и техники. Для железнодорожных батарей было построено несколько временных позиций. Орудийные транспортеры, отстрелявшись на одной позиции, сразу же уходили на другую. Это позволяло избегать вражеских ударов по батареям. В состав сектора входили также 2-я бригада морской пехоты, стрелковый и железнодорожный батальоны, а также гарнизоны островов Сескар и Лавенсари. ЛУС охватывал большой участок вдоль побережья Нарвского залива и Лужской губы. На территории сектора базировались основные части авиации флота.

Части сектора защищали побережье от десантов и обстрелов с моря и должны были содействовать войскам 8-й армии в обороне правого фланга Лужской укрепленной позиции.

В ходе боев противнику удалось выйти к реке Луга и захватить переправы у деревни Ивановское и у села Большой Сабск. 14 июля на участке Кингисепп, Нарва в бой были введены два батальона курсантской бригады военно-морских учебных заведений и батальоны 2-й отдельной бригады мор-

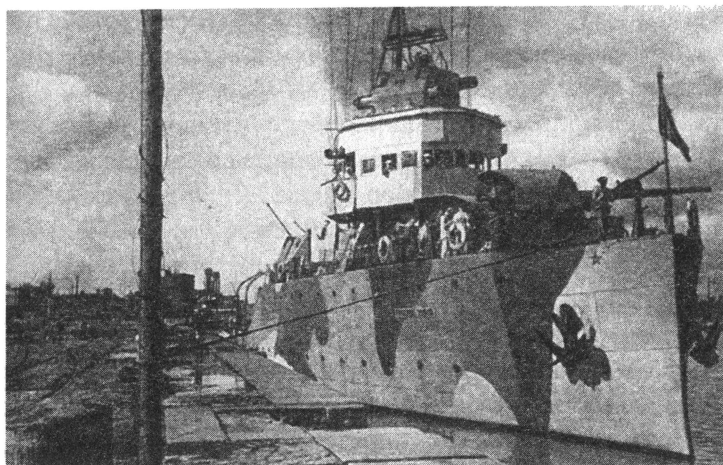
ской пехоты. В тот же день железнодорожные батареи с позиций в районе Усть-Луга, Керстово открыли огонь по скоплениям немецких войск.

В результате ожесточенных оборонительных боев наши войска 19 июля остановили дальнейшее продвижение врага. Значительную помощь обороняющимся войскам оказали береговые батареи, которые своим огнем уничтожали скопления вражеской пехоты, разрушали переправы, наносили удары по танковым и механизированным частям и артиллерийским батареям.

В связи с приближением противника к южному побережью содействие флангу армии начали оказывать корабли. Эсминец «Суровый» получил задание уничтожить скопление живой силы и техники в районе деревни Долгая Нива (к юго-западу от Нарвы). Операция была тщательно спланирована, хорошо отработана связь с корректировочным постом. Эсминец, пришедший 23 июля в Нарвский залив из Таллина, прикрывался с воздуха истребителями, его противолодочную оборону осуществляли два катера МО. В результате огонь 130-мм орудий (сделано 186 выстрелов) оказался эффективным: по данным разведки, были разрушены блиндажи и окопы с живой силой, уничтожено 5 минометов и несколько деревянных строений. Эта операция считается наиболее удачным примером использования корабельной артиллерии для стрельбы по берегу. Была сорвана попытка противника форсировать р. Нарова.

27 июля канонерская лодка «Красное Знамя» также обстреляла вражеские войска в этом же районе, израсходовав 69 130-мм снарядов. На следующий день она выпустила 195 снарядов. С конца июля, поддерживая фланг 8-й армии, стрельбы по берегу с позиций в Нарвском заливе и Лужской губе систематически выполняли канонерские лодки «Красное Знамя», «Волга», выполнившие по 20 стрельб и израсходовавшие в среднем по 1500 снарядов.

Противник готовился к решительному наступлению на Ленинград. Командование группы армий «Север» подтянуло



Канонерская лодка «Красное Знамя».

основные силы, пополнило войска и провело их перегруппировку. Пополнив свои силы, немецкие войска 8 августа после мощной артиллерийской подготовки снова перешли в наступление. Главный удар в августовском наступлении гитлеровское командование пыталось нанести по Ленинграду через Копорское плато (в обход Лужского рубежа). Войска 8-й армии отходили через Копорское плато.

Большую помощь войскам оказывали действовавшие в этом районе 11, 12, 18 и 19-я отдельные железнодорожные батареи калибра 180 — 356 миллиметров. 21 августа 356-мм батарея своим огнем уничтожила переправу противника через реку Луга в районе Поречья. 22 августа противник вышел на дальность стрельбы береговых батарей ЛУС, и они открыли огонь, поддерживая войска 8-й армии.

Береговая и корабельная артиллерия своими действиями сорвала попытки противника навести переправы через речки Нарова и Луга у Поречье и Вейно. Но армия продолжала отступать, и 26 августа батареи ЛУС были эвакуированы в район Красной горки и на острова Сескар и Лавенсари. 27 августа Лужский укрепленный сектор был расформирован.

Одновременно с наступлением немецких войск на рубеже реки Луга началось наступление финских войск на Карельском перешейке. 10 июля Карельская и Юго-Восточная финские армии начали наступление на Олонецком и Петрозаводском направлениях и на участке северо-западнее Ладожского озера.

Оборону советских войск поддерживали корабельная и железнодорожная артиллерия, Ладожская военная флотилия, морская авиация. 19 июля финские войска, прорвав фронт, вышли к побережью Ладожского озера. Ладожская флотилия высадила десанты на острова Лукулансари (24 июля) и Мантинсари (26 июля), которые, создав угрозу флангу и тылу наступающему противнику, оттянули на себя часть его сил. Корабли флотилии артиллерийским огнем поддерживали 19-й стрелковый корпус в районе Сортавальских шхер.

31 июля финские войска перешли в решительное наступление на Карельском перешейке, нанеся удар по 23-й армии. В течение месяца шли напряженные бои на Выборгском направлении. Войска левофлангового 50-го СК при поддержке сил флота отражали наступление превосходящих по численности неприятельских войск. Большую помощь советским войскам оказывали 12 береговых батарей (43 орудия калибром 45 — 152 мм) Выборгского укрепленного сектора и корабли шхерного отряда (канонерская лодка «Кама» и бронекатера) под командованием капитана 3 ранга Э.И.Лазо. Береговые батареи и корабли отразили несколько попыток высадки десантов на острова и в тыл советским частям. Огонь морской артиллерии придавал устойчивость войскам и поднимал их боевой дух. Для действий на приморском участке фронта из личного состава Выборгского укрепленного сектора был создан сводный полк моряков.

20 августа под натиском противника части 50-го СК начали планомерный отход, одновременно свертывались и эвакуировались подразделения береговой обороны. К 24 августа были эвакуированы части 32-го ОАД и гарнизоны ост-

ровов, расположенных в западной части Выборгского залива, — Пуккионсари, Патио, Лайтсалми.

Береговые батареи, расположенные на островах Выборгского залива, корабли шхерного отряда и посланные им на помощь из Кронштадта эсминцы «Сильный» и «Стойкий» своим огнем прикрывали отход войск и отражали десанты противника. С 13 по 24 августа «Кама» обстреливала финские батареи на острове Мустамаа. Эсминцы «Сильный» и «Стойкий» 26 августа выполнили четыре стрельбы по полуострову Лиханиеми, израсходовав 658 снарядов. 27 августа они выполнили две стрельбы, выпустив по позициям противника 309 снарядов, при этом эсминцы были обстреляны с берега. 27 августа они обнаружили в районе Транзунда два транспорта противника, которые направлялись с десантом к Выборгу. Эсминцы обстреляли транспорты, выпустив 72 снаряда, но не смогли их остановить.

На Карельском перешейке наши войска, оказывая упорное сопротивление врагу, отходили на новые рубежи. 29 августа финские войска заняли Выборг, 31-го — Териоки. 1 сентября Военный совет Ленинградского фронта принял решение отвести войска 23-й армии на рубеж старой государственной границы 1939 г.

31 августа три дивизии 50-го СК пробились из района Выборга к Койвисто (Приморск). Командование фронта приняло решение об их эвакуации. Для выполнения операции был сформирован специальный отряд кораблей и транспортов под командованием контр-адмирала Ю.А.Пантелеева. Эвакуацию прикрывал сводный морской полк. Всего за два дня, 1 и 2 сентября, в Ленинград было переброшено более 27 тысяч человек, 188 орудий, 950 автомашин, 2000 лошадей.

После эвакуации наших войск с северного побережья части Выборгского укрепленного сектора продолжали удерживать острова Бьёркского архипелага: Бьёрке, Тиуринсари, Пийсари. Их выгодное положение позволяло контролировать морские коммуникации и прибрежные фарватеры. Гар-

низон островов был хорошо вооружен. Береговая артиллерия вела систематическую перестрелку с батареями противника на побережье и держала под огнем морскую путь к Выборгу, не давая противнику возможности использовать его для перевозок. 16 — 21 сентября финны пытались высадить десанты, но все попытки были успешно отбиты.

В связи с приближением войск противника к Ленинграду разрабатывались планы использования кораблей в обороне города, что требовало больших подготовительных работ.

31 июля приказом НК ВМФ было начато формирование Управления начальника артиллерии Морской обороны Ленинграда и Озерного района. Командиром был назначен опытный артиллерист контр-адмирал И.И.Грен. В задачу Управления входили координация действий артиллерии флота и ее взаимодействия с частями Ленинградского фронта, организация контрбатареиной борьбы, выбор огневых позиций для кораблей и железнодорожной артиллерии, а также строительство новых батарей.

Управлением было выбрано и оборудовано до 30 открытых и закрытых якорных огневых позиций в Ленинградском порту, в Морском канале и Кронштадте и 10 для эсминцев и канонерских лодок в средней части Невы. На многоэтажных зданиях, подъемных кранах и других сооружениях были оборудованы наблюдательные посты, были сформированы подвижные корректировочные посты, оснащенные радиостанциями.

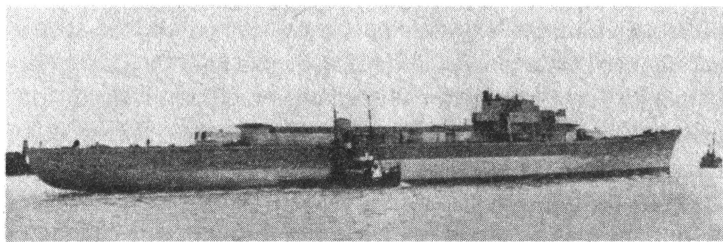
Были выполнены дноуглубительные работы с целью создания судоходного канала на Неве для кораблей, особенно в районе порогов. До выхода фашистов к Неве были закончены работы на Ивановских порогах и на других участках. Это позволило в дальнейшем подготовить огневые позиции для эсминцев и канонерских лодок в районе Ивановских порогов.

В середине августа корабли начали занимать позиции в



Начальник артиллерии Морской обороны Ленинграда И.И. Грен наблюдает за результатами стрельбы.

Ленинградском морском порту. 14 августа на огневую позицию к Угольной стенке Ленинградского торгового порта был отбуксирован крейсер «Петропавловск» (капитан 1 ранга



Буксировка тяжелого крейсера «Лютцов» (будущий «Петропавловск») из Бремена в Ленинград для достройки.

А.Г.Ванифатьев). В 1940 г. в Германии был куплен недостроенный тяжелый крейсер «Лютцов». В мае того же года он был прибуксирован в Ленинград и поставлен к стенке Балтийского завода для достройки. Вскоре корабль получил новое имя — «Петропавловск». 17 июля было принято решение использовать недостроенный тяжелый крейсер «Петропавловск» (готовность 70%) в качестве плавучей батареи. К этому времени на нем были смонтированы две башни главного калибра — 4 203-мм орудия. 15 августа на нем подняли военно-морской флаг.

20 августа на позицию в Морском порту встал эсминец «Опытный» (капитан 2 ранга Д.П. Шаников), 22-го позицию в ковше Морского канала занял линкор «Марат» (капитан 2 ранга П.К.Иванов). 24 августа в Ленинград из Кронштадта перебазировался крейсер «Максим Горький» (капитан 1 ранга А.П.Петров). Пройдя по морскому каналу без буксиров, он ошвартовался у Хлебного мола Ленинградского торгового порта. Зенитная артиллерия кораблей была включена в систему противовоздушной обороны Ленинграда.

На позиции в районе Усть-Ижоры на Неве 20 августа были приведены эсминцы «Стройный» (капитан-лейтенант А.Н.Гордеев) и «Строгий» (капитан 2 ранга Ф.Ф.Тыршклевич).

В систему обороны города были включены батареи Кронштадта, железнодорожные батареи, а также артилле-

рийские системы Научно-испытательного морского артиллерийского полигона (НИМАПа). Перед войной на полигоне проходили испытания новые орудия, созданные для вооружения строящихся кораблей 406, 356, 305, 180, 152 и 130-мм калибров.

Роль Кронштадта в битве за Ленинград возрастала по мере приближения сухопутного фронта к Ленинграду. В конце августа флот вынужден был оставить главную базу — Таллин. Около 140 кораблей и судов прорвались в Кронштадт. Далее отступать было некуда. Битва за Ленинград была одновременно и битвой за само существование Краснознаменного Балтийского флота. В связи с гибелью большого числа эскадренных миноносцев в тот же день приказом наркома ВМФ ОЛС КБФ был расформирован, а его корабли переданы в состав эскадры, командующим которой был назначен вице-адмирал В.П. Дрозд. Он держал свой флаг на крейсере «Киров», который до конца войны был флагманским кораблем эскадры КБФ.

29 августа штаб флота перебазировался из Таллина в Кронштадт. 30 августа Кронштадтская военно-морская база становится Главной базой флота.

Все прибывшие из Таллина корабли, кроме лидера «Минск», который встал в док, были включены в систему артиллерийской обороны Ленинграда. К началу боевых действий на ближних подступах к Ленинграду (30 августа 1941 года) для поддержки войск фронта была подготовлена корабельная артиллерия линкоров «Октябрьская Революция» и «Марат», крейсеров «Киров», «Максим Горький», «Петропавловск», лидера «Ленинград», эсминцев «Сильный», «Славный», «Гордый», «Стройный», «Свирепый», «Строгий», «Сметливый», «Грозящий», «Опытный», канонерских лодок «Красное знамя», «Москва», «Волга», «Зея», «Кама», «Сестрорецк», «Селенга», «Амгунь», сторожевого корабля «Вирсайтис», стационарные береговые батареи Ижорского и Кронштадтского секторов береговой обороны, артиллерия

НИМАПа, морские батареи, установленные на Пулковских высотах, железнодорожные батареи — всего 293 орудия калибром 100 — 406 мм, из них 86 орудий тяжелого калибра 180 — 406 мм. В период с августа по декабрь 1941 года дополнительно было введено в строй 27 железнодорожных и 28 стационарных батарей (129 орудий калибра 100 — 180 мм), а также 25 батарей 37 — 76-мм (80 орудий).

28 августа первые выстрелы главным калибром произвел линкор «Октябрьская Революция» (контр-адмирал М.З.Москаленко), шрапнелью был сбит аэростат-корректировщик над районом Кипень — Красное Село.

Сверхмощное 406-миллиметровое орудие морского артиллерийского полигона 29 августа произвело первые выстрелы по танкам и пехоте в районе совхоза «Красный бор». 30 августа корабли отряда р. Невы — эсминцы «Строгий» и «Стройный», а также орудия полигона обстреляли войска противника в районе Поповка — Ям — Ижора — Черная речка (6 и 15 км южнее Колпина) — совхоз Красный Бор, оказывая поддержку войскам, действовавшим на левом берегу Невы у Ивановских порогов.

Так было положено начало участию морской артиллерии в обороне Ленинграда. В этот день корабли и батареи полигона 28 раз открывали огонь по просьбе армейского командования.

С 31 августа, после занятия противником Ивановских порогов, огневая поддержка сухопутных войск кораблями, стоящими в районе Усть-Ижоры, осуществлялась систематически. Приказом Военного совета КБФ 1 сентября был сформирован отряд кораблей р.Нева в составе эсминцев «Строгий», «Стройный», канонерских лодок «Зея», «Сестрорецк» (позднее присоединились «Ока» и «Красное знамя»), сторожевых кораблей «Вирсайтис», «Разведчик», «Ост», четырех тральщиков, отряда катеров, плавбазы и плавучей зенитной батареи.

До 31 августа, пока противник не вышел к Неве, из Ленинграда на Северный флот по Беломорско-Балтийскому каналу перевели 8 подводных лодок, в том числе и К-21, которая в июле 1942 г. атаковала немецкий линкор «Тирпиц».

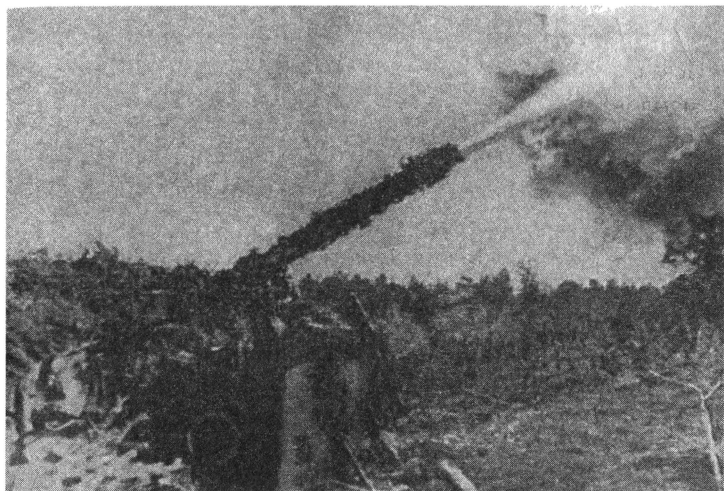
В первых числах сентября противник на Карельском пешейке с боями подошел к Териокам (ныне Зеленогорск). Командование 23-й армии потребовало от флота оказать артиллерийскую поддержку нашим частям. Форты Кронштадта, особенно литерные «О» и «П», линкор «Октябрьская Революция», крейсера «Киров» и «Максим Горький», канонерские лодки «Москва» и «Амгунь» вели интенсивный огонь по узлам дорог, переправам, скоплениям живой силы противника в районе Териок и Куоккала. Мощный артиллерийский удар заставил противника остановить наступление.

7 сентября финны захватили Н.Белоостров, но огнем северных фортов и армейской артиллерии продвижение противника было приостановлено. С 12 по 20 сентября 23-я армия провела операцию по освобождению Н. Белоострова при поддержке морской артиллерии. По просьбе командования армии северные форты 12 и 13 сентября произвели мощные обстрелы, выпустив около 380 снарядов 203 — 254 мм. При огневом налете 20 сентября за 30 минут было выпущено 311 снарядов от 100 до 254 мм. Оказывая поддержку армии, только батареи фортов израсходовали 1860 снарядов крупного и среднего калибров. В результате противник вынужден был отказаться от наступления. Не выдержав огня тяжелой артиллерии, финны покинули Н.Белоостров, и 23-я армия заняла его, положение стабилизировалось.

После упорных боев за Белоостров и Сестрорецк к концу сентября наши войска закрепились на реке Сестре. Фронт здесь стабилизировался до 1944 г.

На приозерных флангах обороны 23-й и 7-й армий Ладожская флотилия осуществляла артиллерийскую поддержку советских войск. Флотилия провела эвакуацию: в августе войск 19-го стрелкового корпуса 23-й армии с северо-западного побережья озера, в сентябре — частей 4-й бригады морской пехоты и гарнизонов островов Валаам, Коневец и др.

На южном побережье Финского залива враг, преследующий отходящие войска 8-й армии, приближался к рубежам



12-дюймовое орудие «Красной горки» бьет по позициям врага.

Ижорского укрепленного сектора. К этому времени в составе ИУС было создано 13 новых батарей, на линии обороны построены 35 дотов и дзотов, 45 км противотанковых рвов. 31 августа вступила в бой артиллерия форта «Красная горка». Мощными залпами 305-мм орудий был нанесен удар по сосредоточению вражеских войск в районе Копорья.

К 1 сентября отступавшая под сильными ударами превосходивших сил противника 8-я армия заняла рубеж обороны по линии Копорский залив — Ропша. Передний край проходил в среднем в 30 — 35 км от «Красной горки» — т.е. в пределах досягаемости дальнобойных 305-мм орудий форта. Части 8-й армии и 2-й бригады морской пехоты поддерживали огнем форт «Красная горка», морские железнодорожные батареи, бронепоезда «Балтиец», «За Родину».

Для артиллерийской поддержки сухопутных частей от Ораниенбаума и далее на восток на огневые позиции также выставлялись корабли, как в районе Кронштадта, так и на рейдах и в Ораниенбауме.

В гаванях Кронштадта на огневые позиции были поставлены линкор «Октябрьская Революция» и крейсер «Киров»,

на рейдах — эсминцы «Стерегущий», «Сильный», канонерские лодки.

1 — 10 сентября по скоплениям противника в районе Заостровье, Дятлицы, Верхние Рудицы, Кипень вели огонь батареи Ижорского сектора, линкоры «Марат», «Октябрьская Революция», крейсера «Киров», «Максим Горький», канонерская лодка «Красное знамя».

В крушении планов гитлеровского командования выйти к заливу у наших фортов и сбросить в воду части 8-й армии и морскую пехоту особенно велика роль фортов Красная горка и Серая лошадь.

К 7 сентября поддержанные огнем морской артиллерии части 8-й армии и 2-й и 5-й бригад морской пехоты задержали вражеское продвижение на приморском фланге, заставили гитлеровцев перейти к обороне по реке Воронке.

Немецкие части «обтекали» ИУС с юга, вне дальности огня его тяжелых батарей. Эти части пытались между 7 и 11 сентября обойти его с востока, т.е. выйти на Ораниенбаум.

Чтобы обеспечить левый фланг сектора, в порт Ораниен-

баума прибыл эсминец «Грозный» для обстрела сухопутных позиций врага. 9 сентября он выпустил 86 130-мм снарядов. На следующий день эсминец ушел для постановки минных заграждений. Его сменил лидер «Ленинград». Он вел интенсивный и точный огонь по немецким войскам, наступавшим на Ораниенбаум. Выпустив в один из дней до 300 снарядов, «Ленинград» заставил их отказаться от этой попытки. Затем лидер был переведен в Ленинград, а в Ораниенбаум 15 сен-



Командир эскадренного
миноносца «Грозный»
К.К. Черемхин.

тября прибыл эсминец «Сильный». С помощью корректировочного поста он вел огонь по наступающим гитлеровцам. До 20 сентября эсминец выпустил 500 снарядов главного калибра, но из-за усилившихся обстрелов и авианалетов на незащищенную гавань Ораниенбаума вынужден был уйти в Кронштадт.

Поддерживая части 8-й армии на южном берегу, с 7 по 14 сентября линкор «Октябрьская Революция» и крейсер «Киров» израсходовали 204 тяжелых снаряда, и более 800 130 мм — лидер «Ленинград» и эсминцы, входившие в Ораниенбаумский порт.

Несмотря на упорное сопротивление наших войск, противник захватил Урицк и 17 сентября вышел в районе Стрельны к Финскому заливу. В результате 8-я армия и ИУС оказались изолированными от основных сил фронта. 19 сентября левофланговые дивизии 8-й армии нанесли удар в направлении Красное Село. На следующий день противник силой до четырех дивизий перешел в наступление и оттеснил 8-ю армию на рубеж западная окраина Нового Петергофа — Петровская. Здесь линия фронта стабилизировалась. Так образовался Ораниенбаумский плацдарм. Если бы этот плацдарм не устоял, неизвестно, как сложилась бы обстановка для Кронштадта и всей обороны Ленинграда.

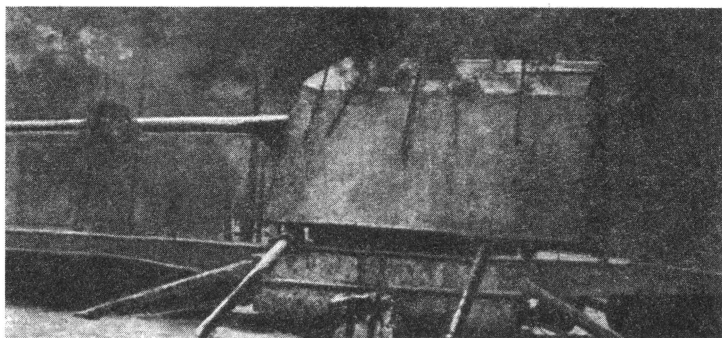
Новый командующий Ленинградским фронтом Г.К.Жуков поручил флоту перевезти две стрелковые дивизии и артиллерийский полк 8-й армии из Ораниенбаума в Ленинград в резерв фронта. Для выполнения этой операции были выделены 23 тральщика, сетевые заградители и самоходные баржи.

Перевозка 125-й и 268-й стрелковых дивизий и 47-го артиллерийского полка — всего около 16 000 человек, 48 орудий, 375 автомашин — была осуществлена в сжатые сроки (16 — 20 сентября) без потерь. Посадка войск и переходы судов осуществлялись под артиллерийским обстрелом противника.

Оставшиеся на «пяточке» части 8-й армии, Ижорского укрепленного сектора, 2-й и 5-й бригад морской пехоты и несколько батальонов курсантов и моряков при поддержке артиллерии флота продолжали прочно удерживать плацдарм в районе Ораниенбаума, ограниченный 60-километровой дугой от Копорского залива до Петергофа. «Пятачок» оттянул на себя и сковал в критический период битвы за Ленинград значительные силы врага. Его удержание имело исключительно важное значение в обороне города с моря и для развертывания сил флота. Отсюда впоследствии (в 1944 г.) началось наступление войск фронта и прорыв блокады Ленинграда.

С подходом вражеских войск в зону досягаемости береговой артиллерии вступили в бой батареи Кронштадтского укрепленного сектора. Трудно было на первых порах стрелять с разворотом пушек почти на 180 градусов. Бетонные оружейные дворики и погреба боеприпасов морских фортов, построенных еще конце XIX — начале XX в., предназначались для ведения боя в западном, морском, направлении. Пришлось основательно поработать, чтобы обеспечить положенную скорострельность орудий.

Ожесточенные бои в районе Красногвардейска (Гатчины) продолжались с 9 по 18 сентября. Войска 42-й армии вы-



Орудие железнодорожной артиллерии на огневой позиции.

нуждены были отойти на новый оборонительный рубеж Лигово — Пулково. Отход войск прикрывался железнодорожными батареями № 20, 21, 22, 23, 24 и двумя бронепоездами. Дальнобойной морской артиллерии, предназначенной для поражения удаленных целей, нередко приходилось вести огонь по ближним целям — танковым и пехотным колоннам, поражая их прямой наводкой.

6 сентября вступила в бой батарея «А», занимавшая позицию в районе Дудергофа, прикрывая передний край по Гатчинскому шоссе. Артиллеристы уничтожили до 20 танков и большое количество пехоты. 13 сентября немцы ворвались на огневую позицию. Моряки взорвали уцелевшие орудия и отошли.

4 сентября Ленинград впервые подвергся артиллерийскому обстрелу, а 8 сентября немецкая авиация совершила первый налет на город. Когда после 10 сентября германские войска вышли к Финскому заливу в районе Стрельны — Петергоф, под воздействие их артиллерии попал Морской канал — главная коммуникация между Кронштадтом и Ленинградом. 8 сентября немецкие войска завершили окружение Ленинграда.

В начале сентября обстановка вокруг Ленинграда сложилась настолько критической, что руководители его обороной не исключали возможность сдачи города. Был подготовлен план уничтожения всех важных объектов города — заводов, вокзалов, мостов, телеграфа и т.д. Корабли Балтийского флота также подлежали уничтожению.

Нарком ВМФ Н.Г.Кuzнецов вспоминал: «Сталин считал положение Ленинграда исключительно серьезным. И, прохаживаясь по кабинету, опять задал мне несколько вопросов о составе Балтийского флота.

— Ни один боевой корабль не должен попасть в руки противника, — сказал он.

.....

— Составьте телеграмму командующему и отдайте при-



Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов в Ленинграде.

казание, чтобы все было подготовлено на случай уничтожения кораблей». (Н.Г. Кузнецов. «На флотах боевая тревога». Стр.78.)

Был разработан план уничтожения кораблей и судов, которые должны были своими корпусами перегородить подходной фарватер к Кронштадту, его рейды, ворота его гаваней, Морской канал, Ленинградский морской порт, акваторию Невы и притоков.

Этот план был утвержден 13 сентября директивой Ставки ВГК, отправленной за подписью Б.Шапошникова и Н.Кузнецова Военному совету Ленинградского фронта.

На основе директивы была составлена «Таблица по распределению корабельного состава по закупорке гаваней, фарватеров и рейдов». Согласно ей на подходах к Кронштадту с запада предполагалось затопить две группы кораблей: эсминцы «Стойкий» и «Сильный» у банки Олег (западная оконечность Котлина), крейсер «Киров», эсминцы «Сметливый» и «Стерегущий» — на входе на Большой Кронштадтский рейд. Линкор «Октябрьская Революция», базовые тральщики и транспорты должны были перегородить проход

между Котлином и Кроншлотом. В самом Кронштадте заградитель «Марти» топился поперек Лесных ворот (вход в Среднюю гавань), «Урал» — Западных (вход в Купеческую гавань), плавбаза «Иртыш» — Военно-почтовых ворот (вход в Купеческую гавань), учебный корабль «Курсант» и транспорт «Леваневский» — Ряжевых.

У входа в гавань Ораниенбаума должны были затонуть крейсер «Аврора» и гидрографическое судно «Базис». Лидер «Ленинград» и эсминец «Грозящий» планировали уничтожить у входных буев Морского канала. Северо-восточнее Кронштадта на северном фарватере между фортами № 4 и № 5 затапливались транспорты «Берута», «Аргуза», «Минна» и спасательное судно «Сигнал». Линейный корабль «Марат» планировалось затопить поперек закрытой части Морского канала. В средней части канала поперек должны были встать плавучий док и транспорт «Иосиф Сталин».

В Ленинградском морском порту должны были затонуть крейсера «Максим Горький», «Петропавловск», учебное судно «Комсомолец» и три крупных транспорта. Остальные корабли и суда подлежали затоплению там, где их застанет приказ, но при этом они должны были затонуть поперек русла реки.

Но об этом плане знал только узкий круг командиров соединений и кораблей. Моряки продолжали сражаться, несмотря на критическое положение.

В связи с создавшейся обстановкой рождались различные, порой самые фантастические, предложения. Так, например, предлагалось крейсеру «Киров» прорваться в Атлантику для перехода на Север. Командиры бригад подводных лодок предложили Военному совету флота идею прорыва подводных лодок на Северный морской театр. Но все эти предложения были отклонены высшим командованием Наркомата ВМФ.

Во второй половине сентября бои за Ленинград, казалось, достигли кульминации. Руководству города и фронта,

а вместе с ними и КБФ иногда казалось, что германские войска вот-вот перешагнут городскую черту.

К 27 сентября положение под Ленинградом стабилизировалось, и план уничтожения кораблей был «сдан в архив».

С выходом противника на южное побережье Финского залива создалась реальная и непосредственная угроза активных десантных операций против острова Котлин. Создается сухопутная и противодесантная оборона по плану, утвержденному ВС КБФ 7 сентября 1941 г. Принимались меры по укреплению обороны Кронштадта с юго-восточного направления. Это должно было позволить более действенно поддерживать огнем войска на Ораниенбаумском плацдарме и успешнее вести контрбатареиную борьбу с настолово — беззаботинской группировкой артиллерии гитлеровцев. В течение сентября — ноября 1941 г. в Кронштадте установили десять батарей среднего и крупного калибров. Вошли также в строй несколько батарей среднего калибра в Ижорском УС.

После того как немецкие войска перерезали железные дороги, связывающие Ленинград с остальной страной, город, фронт, а также и флот стали испытывать недостаток в продовольствии, боезапасе и топливе.

4 сентября Главнокомандующий Северо-Западного направления подписал приказ, в котором говорилось: «В связи с тем что общие запасы боеприпасов для тяжелой морской артиллерии ограничены, а также во избежание преждевременного износа материальной части прекратить расточительный расход боезапаса». Теперь орудия 180-мм и большего калибра могли использоваться только по тяжелым батареям и скоплениям танков, 152-мм орудия — по батареям противника, группам танков и оборонительным сооружениям, 100 — 130-мм — по скоплениям пехоты. Приказом были

также назначены нормы среднего расхода боезапаса при стрельбе морской артиллерии по сухопутным целям.

Стрельба морской артиллерии с полной скорострельностью могла вестись не более 2 минут. При необходимости длительного обстрела цели допускается следующая скорострельность орудий: 356-мм и 305-мм — 1 выстрел в 15 мин, 180-мм — 2—3 орудийных залпа в 15 мин, 100 — 130-мм — залп в 15 мин.

Уже с 10 сентября 1941 г. решением ВС КБФ среднесуточный отпуск бензина был ограничен и составлял для бригады торпедных катеров 2 т, для ОВРа — 10 т (полный запас топлива «малого охотника» типа МО 4 — 6 т).

7 сентября наступавший с юго-западного направления противник вошел в зону огня корабельной артиллерии. В этот день открыли огонь крейсера «Максим Горький» и «Петропавловск» (немецкие пушки обрушили на немецкие войска снаряды, изготовленные в Германии). С 7 по 17 сентября, в наиболее критические дни напряженных боев, они систематически обстреливали наступающие вражеские войска в районе Красное Село, Тайцы. 9 сентября линкор «Марат» открыл огонь главным калибром, а через шесть дней — противоминным (120-мм). Стрельбы по наступающим войскам противника велись ежедневно, по нескольким целям, и ежесуточный расход 305-мм выстрелов достигал 177.

Особенно напряженным был день 11 сентября, когда главный калибр крейсера «Максим Горький» выполнил 10 стрельб, выпустив 285 180-мм снарядов по наступающим немецким войскам. 11 сентября, после того как было выпущено 124 снаряда главного калибра, разорвало среднее орудие первой башни «Марата». В тот же день произошел взрыв снаряда в стволе левого орудия первой башни «Петропавловска» (вот вам и хваленое немецкое качество). Теперь главный калибр крейсера состоял из трех 203-мм орудий. Всего за 10 дней корабль выполнил 40 стрельб, израсходовав 676 снарядов.

В то время как корабли, стоявшие в Ленинградском порту, вели огонь по районам на подступах к Ленинграду с юга и юго-запада, эсминцы «Стройный», «Строгий», канонерские лодки «Сестрорецк», «Зея», бронекатера отряда кораблей р.Невы, орудия НИМАПа своим огнем не допускали переправ противника через Неву и обороняли подступы к Ленинграду с юго-востока. Для усиления артиллерийской обороны по постановлению ВС Ленинградского фронта была оборудована Невская Укрепленная Морская позиция (Невский укрепленный сектор, Укрепленный сектор р.Невы). В сентябре в районе Невской Дубровки на правом берегу Невы была установлена батарея из четырех 180-мм орудий, восемь 130-мм орудий, шесть — 100-мм, а также восемь снятых с линкоров «Марат» и «Октябрьская Революция» 120-мм орудий. Был сформирован Невский укрепленный сектор, командир — генерал-майор И.А.Кустов.

Для борьбы с огнем нашей корабельной и береговой артиллерии противник перебросил с других участков фронта в район Красного Села тяжелую артиллерию. После выхода противника к побережью Финского залива его артиллерия приступила к интенсивному обстрелу кораблей, стоявших в Морском канале и Ленинградском торговом порту.

К середине сентября линия фронта настолько приблизилась к городу, что артиллерия противника получила возможность вести огонь прямой наводкой по неподвижным кораблям.

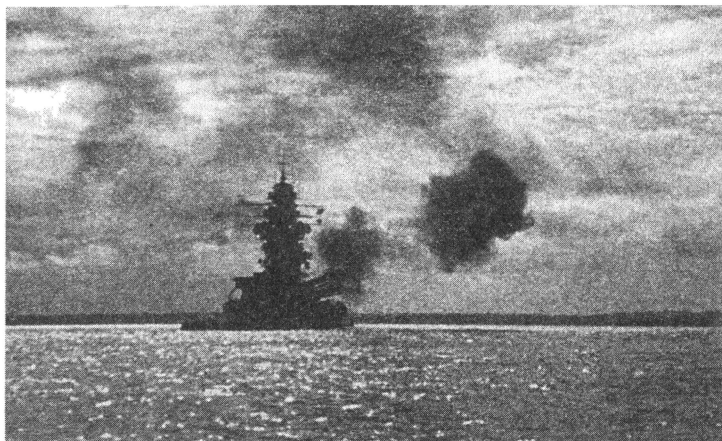
Наиболее интенсивный огонь батареи противника вели по территории торгового порта и по кораблям, стоящим на позициях в Морском канале с 13 по 17 сентября, выпустив более 900 тяжелых снарядов. Одновременно с артиллерийскими обстрелами немецкие самолеты бомбили корабли, стоявшие в порту и в Морском канале.

15 сентября снаряд попал в эсминец «Опытный», разрушив второе котельное отделение.

Артиллерия противника хорошо пристрелялась по «Ма-

рату», «Петропавловску» и «Максиму Горькому». 14 и 15 сентября в линкор «Марат», стоявший в ковше Морского канала, попали девять 150-мм снарядов, но существенных повреждений кораблю они не нанесли. 16 сентября снаряд угодил в носовую автоматную площадку «Марата» и вывел из строя сразу три 37-мм зенитных автомата. Это имело для корабля тяжелые последствия, так как в тот же день он подвергся атаке 24 бомбардировщиков, которые атаковали двумя группами, заходя с носовых и кормовых курсовых углов. И если группу самолетов, заходивших с кормы, удалось рассеять зенитным огнем, то другая сумела сбросить свой смертоносный груз на корабль. В результате две 250-кг бомбы угодили в правый шкафут, одна такая же бомба разорвалась на юте, и последняя, срезав ствол 120-мм орудия № 13, взорвалась у борта. Ни одна бомба в жизненно важные помещения не проникла. Однако в результате мощного сотрясения корабля от взрыва и осколками были выведены из строя кормовые 76,2-мм орудия, получили различные повреждения четвертая башня главного калибра, некоторые 120-мм орудия, а также ряд вспомогательных механизмов. Погибло 25 человек. Сразу после окончания налета авиации «Марат», снявшись с бочек и якоря, своим ходом ушел на Малый Кронштадтский рейд, ведя при этом интенсивный огонь по видимым береговым целям противника на южном берегу Финского залива.

16 сентября в «Максим Горький» попал один 127-мм снаряд. 17 сентября противник усилил обстрел крейсеров. В «Максим Горький» попали четыре снаряда. Два пробиты верхнюю палубу и надводный борт, третий — трубу, а четвертый — надстройку, 7 моряков были убиты, 28 ранены, возникшие пожары быстро ликвидировали. Чтобы корректировать огонь своей артиллерии по кораблям, немцы в этот день в районе Красного Села подняли аэростат с наблюдателями. Артиллеристы крейсера сделали по нему несколько выстрелов, после чего аэростат взмыл вверх и исчез (вероятно, был перебит привязной трос). «Максим Горький» в 15.00 снялся и переменил позицию.



Линкор «Октябрьская Революция» ведет огонь по противнику.

В неподвижный «Петропавловск» попало несколько 210-мм снарядов. Системы пожаротушения и водоотливная не были до конца смонтированы, поэтому корабль заполнился водой, получил крен 8 — 10° на левый борт и сел на грунт. Его башни не могли вести огонь, команда с него снята. В 1942 году «Петропавловск» был поднят и до января 1944 года использовался как плавбатарей.

«Марат» 18 сентября с помощью буксиров вошел в гавань и встал у стенки Усть-Рогатки для исправления боевых повреждений и текущего ремонта. Восстановительные и ремонтные работы пришлось вести в условиях ежедневных массированных налетов авиации противника. Вместо «Марата» из гавани на Петергофский рейд вышел линкор «Октябрьская Революция».

Уже в ходе отражения сентябрьского штурма позиции в Ленинградском порту заняли лидер «Ленинград» и эсминцы «Сметливый», «Стойкий» и «Свирепый».

Всего с 11 по 17 сентября — в наиболее критические дни напряженных боев, когда враг рвался к Ленинграду через Пулковские высоты, — морская артиллерия выпустила по

вражеским войскам 3603 снаряда калибром от 130 до 305 мм, в том числе линкоры «Марат» и «Октябрьская Революция» — 812 снарядов, крейсер «Петропавловск» — 290, «Максим Горький» — 656, эсминцы и батареи — 1845. О нормах расхода боеприпасов в эти дни не думали.

За время отражения сентябрьского штурма артиллерия КБФ 1994 раза открывала огонь по противнику и израсходовала более 25 000 снарядов крупного калибра, чем способствовала стабилизации линии фронта под Ленинградом.

21 сентября в крейсер «Максим Горький» попали три тяжелых снаряда, в результате был разбит ходовой мостик, 9 моряков были убиты и 7 ранены. Дальнейшая стоянка на открытой позиции грозила кораблю гибелью. Командир крейсера капитан 1 ранга А.Н.Петров с разрешения штаба эскадры сменил огневую позицию. Так как крейсер не мог развернуться в акватории порта, то он задним ходом, без помощи буксиров, против течения, прошел Морским каналом и укрывался в Гутуевском ковше, затратив на переход и швартовку всего 20 минут. Это был маневр, на который едва ли кто-нибудь отважился бы в мирное время.

На следующий день буксиры вывели его в Неву, поставив к стенке завода № 189 для ремонта. Устранение повреждений продолжалось до 8 октября, но уже 3 октября буксиры перевели «Максим Горький» от завода к Железной стенке торгового порта вблизи устья Фонтанки.

22 сентября лидер «Ленинград» (на позиции в Лесной гавани Торгового порта) получил повреждения корпуса, механизмов и некоторых



Командир крейсера «Максим Горький» А.Н. Петров.

прибор^{ов} от взрыва одного из снарядов противника вблизи борта корабля. Лидер перевели к Канонерскому острову, но и на этой позиции он подвергался обстрелам.

Огнем артиллерии флота, совместно с действиями сухопутных войск, наступление противника на Ленинград 18 сентября было остановлено на рубеже Петергоф — Стрельна — Володарская — Лигово — Паново — Виттолово — Детское село — р.Тосно — Ивановские пороги.

Германская авиация в период наступления войск группы «Север» на Ленинград в основном наносила бомбовые удары по переднему краю обороны и лишь периодически по объектам в самом городе, а также по кораблям, поддерживающим войска из района Ленинградского порта. Начиная с 8 сентября, она начала наносить удары собственно по Ленинграду. При этом до 19 сентября в Кронштадте обстановка была относительно спокойной.

Корабли, оказывая эффективную поддержку частям Красной Армии, наносили противнику большие потери в технике и живой силе. И тогда немцы бросили на корабли и Кронштадт авиацию, причем основными объектами атак являлись корабли, и особенно линейные.

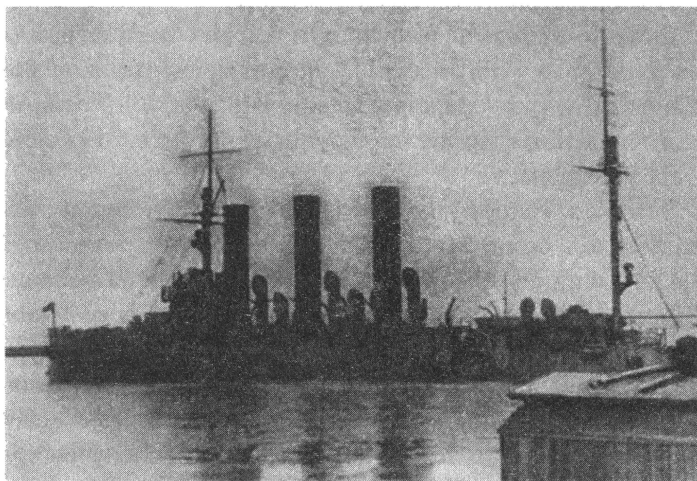
Основные силы авиации флота действовали под Ленинградом, нанося удары по наступающим войскам противника. На аэродроме Бычье поле в Кронштадте дежурили всего 5 — 6 истребителей. Ввиду нехватки истребителей, которые противник мог связать боем, основная тяжесть отражения налетов легла на зенитную артиллерию.

Диспозиция зенитных батарей 1-го зенитного полка в Кронштадте не обеспечивала одинаковой плотности огня со всех направлений. Наиболее надежно база прикрывалась с северо-запада, а с юго-востока — с тыла, наоборот, слабо. Не обеспечивались непосредственным прикрытием огнем места стоянок кораблей в гаванях и на рейдах, особенно Восточном, где сосредоточились почти все крупные боеспособные корабли.

Первый воздушный налет был совершен 19 сентября, в нем участвовало 15 «хейнкелей». В этот день корабли вели огонь по скоплениям противника в районах Белоострова, пос. Володарского и т.д. Воздушная тревога была объявлена в 16.12. Бомбы упали в Средней гавани, в районе Морского завода, госпиталя, нанеся незначительные повреждения. В отражении налета участвовали зенитные орудия 1-го полка, фортов и кораблей. Впервые после Таллинского перехода открыла огонь по самолетам противника зенитная артиллерия крейсера «Киров». Стоявший на Петергофском рейде линкор «Октябрьская Революция» успешно отразил атаки авиации противника. Истребители в отражении налета не принимали участия.

Небольшая группа самолетов нанесла удар по гавани Ораниенбаума, где стоял крейсер «Аврора». Орудия главного калибра корабля еще в июле были отправлены на позиции у Дудергофа. Но на нем оставались зенитные орудия, встретившие огнем немецкие бомбардировщики.

Но этот налет был разведочным, его целью было определить места стоянки кораблей и расположение зенитных батарей ПВО базы.



Крейсер «Аврора» в гавани Ораниенбурга.

21 сентября были совершены три дневных и один ночной налет с 11.20 до 21.44. Всего в налетах участвовало от 175 до 190 самолетов. Десятки бомбардировщиков волна за волной совершали налеты на гавани и рейды. Если в Таллине корабли могли маневрировать на рейде, уклоняясь от атак авиации, то в Кронштадте они стояли в гавани с холодными машинами или находились на рейдах, стоя на якоре. На этот раз в налете участвовали бомбардировщики Ju-88 и пикировщики Ju-87, которые сопровождали истребители Me-109. При входе в зону огня зениток они разделялись на группы. Над целью группы выстраивались в так называемую карусель, из которой по одному или парами пикировали на цель.

С 11.20 до 11.30 25 самолетов атаковали корабли на Восточном рейде. На линкор «Октябрьская Революция» они сбросили около 100 бомб. Три из них попали в носовую часть корабля, пробили верхнюю палубу и разорвались, разрушив шпильное отделение и другие помещения. Для уклонения от последующих атак линкор дал ход. Поскольку шпили были разрушены, выбрать якоря не было возможности, и корабль шел на Малый рейд, волоча якоря по дну.

Линкор «Марат» подвергся пяти ударам с воздуха, в каждом из которых участвовало 20 — 40 бомбардировщиков. Все воздушные атаки «Марат» успешно отразил, и ни одна из многочисленных бомб, сброшенных на него, никакого ущерба не принесла.

Эсминец «Стерегущий» находился на Петергофском рейде и вел огонь по береговым позициям противника. В 11.05 с эсминца обнаружили вражеские самолеты, шедшие к Кронштадту. На корабле сыграли боевую тревогу и дали ход. Группа бомбардировщиков из 12 — 16 «юнкерсов» атаковала эсминец. Самолеты пикировали на корабль группами по 3 — 4 машины и за 7 — 8 минут сбросили не менее 60 бомб весом от 50 до 250 кг. «Стерегущий» получил три прямых попадания, кроме того, эсминец поразило большое количество осколков и пуль, что привело к большим поте-

рям в личном составе. Самые тяжелые последствия вызвал взрыв в 1-м машинном отделении. Механизмы сорвало с фундаментов, возник пожар, но огонь был залит хлынувшей через пробоины водой. Образовался сильный крен на правый борт. Несмотря на быстрое падение давления пара, эсминец сумел на одной турбине дойти до отмели. Объем разрушений не оставлял надежды на спасение корабля. Через четверть часа после начала налета эсминец повалился на правый борт и затонул на глубине 5,5 м (в 1944 году эсминец был поднят и после ремонта введен в строй).

Бомбы упали вблизи «Кирова», зенитчиками крейсера был сбит Ju-87. Эсминец «Гордый» получил осколочные повреждения от близких разрывов бомб. Эсминец «Славный» на Большом рейде получил повреждения от близко разорвавшихся бомб, от сотрясения вышли из строя два котла. Бомба попала в эсминец «Грозящий», стоявший в доке «Трех эсминцев». От близких разрывов бомб на минном заградителе «Марти» вышли из строя три орудия. Во время ночного налета была повреждена канонерская лодка «Пионер».

Были потоплены транспорты «С.А. Леваневский», «Барта» и «Мария». Несколько малых кораблей и судов, маневрируя, пытаясь уклоняться от бомб в гаванях, столкнулись и получили повреждения. На берегу был уничтожен завод приборов, повреждения получил Морской завод. В Кронштадте было разрушено несколько жилых домов, выведены из строя городская водопроводная и электрическая станции. Погибли 18 жителей города.

22 сентября произведено два налета, в них участвовали 38 «юнкерсов». Был поврежден эсминец «Сильный», стоявший на Восточном рейде. На корабль в 13.15 спикировали 9 «юнкерсов». Один самолет был сбит зенитным огнем, но попаданий избежать не удалось: 100-кг бомба угодила в кормовую надстройку, еще несколько разорвались в 10 — 15 м от корабля, осыпав его осколками. Кормовая часть корпуса получила повреждения, вспыхнул пожар. 7 человек погибли,

27 ранило. Во избежания взрыва кормовые погреба боезапаса немедленно затопили, затем потушили пожар. Вечером эсминец перешел с рейда к стенке Морского завода.

Вторично был поврежден «Грозящий», находившийся в доке. Были потоплены баржа и буксир, стоявшие у борта линкора «Марат». В 15.00 от полученных пробоев затонул стоявший в ремонте у Морского завода сторожевой корабль «Вихрь» (впоследствии был поднят, отремонтирован и в сентябре 1943 г. вошел в строй).

23 сентября немецкие бомбардировщики совершили пять дневных налетов (более 100 самолетов) и один ночной с 11.45 до 23.37. В этот день пикировщики Ju-87 впервые применили по кораблям 1000-кг бомбы, только накануне доставленные на аэродром.

Этот день стал роковым для «Марата». То утро выдалось на редкость ясным, с отличной видимостью и началось с разведывательных полетов врага и барражирования советских истребителей над Кронштадтом. В одиннадцатом часу на дистанции свыше 300 каб. в направлении Петергофа обнаружили группу самолетов противника в количестве 46 бомбардировщиков. По боевой тревоге «Марат», как и все корабли, приготовили к бою, и дальномерные посты начали выдачу дистанции и курсового угла на орудия всех калибров линкора. По первой группе самолетов произвели выстрел шрапнелью из первой башни главного калибра. Снаряд разорвался с недолетом, но бомбардировщики противника сначала разделились на две группы, а затем, резко изменив курс, устремились на Кронштадт. Несмотря на интенсивный огонь всех зенитных средств кораблей и базы, уже в первой атаке два Ju-87, спикировав на линкор, достигли прямых попаданий. Обе бомбы, по 1000 кг, разорвались с интервалом в доли секунды — одна в нос, а другая в корму от фок-мачты — и вызвали детонацию боеприпаса первой башни главного калибра. Взрыв почти полностью перебил корпус линкора в районе 45 — 57-го шп., разрушил и сбросил с корабля в воду первую башню, фок-мачту с носовой надстрой-

кой и первую трубу. Днищевые конструкции в этом районе надломались, и носовая оконечность легла на грунт.

Смертью храбрых погибли на своих командных пунктах и боевых постах командир корабля капитан 2 ранга П.К.Иванов, старший помощник капитан 3 ранга В.С.Чуфистов и еще 324 человека. Линейный корабль «Марат» как боевая единица перестал существовать.

Борьба за живучесть корабля продолжалась в течение двух часов, после чего, когда окончательно разрядились аккумуляторы аварийного освещения, была дана команда «покинуть корабль». Расчеты 76,2-мм зенитных установок, расположенных на крыше четвертой башни, так и не покинули корабль, продолжая отражать очередные атаки самолетов противника. В этот день зенитчики линкора выпустили рекордное для него за всю войну количество боеприпасов: 1002 76-мм и 528 37-мм снарядов и 6584 12,7-мм патронов.

К вечеру того же дня, когда организовали подачу электроэнергии с берега, часть экипажа вернулась на корабль и возобновила борьбу за живучесть. К сожалению, предпринятые меры не увенчались успехом, и к утру 24 сентября «Марат», приняв около 10 000 т воды, окончательно лег на грунт, при этом уровень воды во внутренних помещениях достиг примерно половины высоты пространства между средней и нижней палубами, т.е. не затопленными остались преимущественно жилые помещения.

Несмотря на то что «Марат» перестал существовать как линейный корабль, было очень заманчиво использовать то, что от него осталось (три башни главного калибра) в качестве мощной плавучей батареи. К концу октября 1941 года кормовую часть «Марата» частично осушили и отремонтировали, а башни главного калибра № 3 и № 4 ввели в строй. 31 октября корабль открыл огонь 305-мм снарядами по позициям противника на южном побережье Финского залива. 120-мм орудия сняли с корабля и отправили на сухопутный фронт. К концу 1942 года ввели в строй и вторую башню главного калибра, таким образом, вооружение «Марата» со-

стояло из трех 305-мм башен и восьми зенитных орудий. Последний раз корабль открывал огонь 17 января 1944 г.

Одной из целей пикировщиков был крейсер «Киров», стоявший в Средней гавани. Но атаковавший корабль Ju-87 с 1000-кг бомбой был сбит зенитчиками крейсера. 100-мм орудия «Кирова» выпустили 693 дистанционные гранаты — свыше 115 на орудие, 45-мм пушки — 827 и 37-мм автоматы — 370 снарядов. В этот день, в 14.30, корабль все-таки получил два прямых попадания 250-кг бомб. Одна бомба попала в палубу полубака правого борта и взорвалась при прохождении через каюты начсостава. Вторая, пробив верхнюю палубу, упала на нижнюю броневую палубу и не взорвалась. Погибли 3 моряка, 12 — ранены. Возник пожар, но его удалось быстро ликвидировать. После отбоя тревоги в одной из кают была обнаружена неразорвавшаяся авиабомба, матросы открыли иллюминатор и выбросили ее за борт.

Шесть Ju-87 в 11.15 одновременно атаковали лидер «Минск», маневрировавший малым ходом. В корабль, только накануне завершивший ремонт, попали три бомбы. Через пробоины корабль начал заполняться водой. «Минск» потерял ход, накренился на 8° на левый борт и стал медленно дрейфовать в направлении Ленинградского маяка. Около 13 часов корабль сел кормой на мелководье вблизи берега. Водоотливных средств оказалось недостаточно, к тому же все котлы были выведены из рабочего состояния. Подошедшие буксиры сняли лидер с мели и через час ввели его в Военную гавань к Южной стенке. Здесь продолжились попытки откачать воду. В 21.30 последовал новый налет пикирующих бомбардировщиков, и вновь 250-кг бомба разорвалась в 40 м от поврежденного «Минска». При подводном взрыве была разрушена наружная обшивка борта, в ней образовались новые пробоины. Корабль залило образовавшейся от взрыва волной. Лидер начал погружаться и, оборвав заведенные концы, затонул на глубине 8 м.

В линкор «Октябрьская Революция» попали две бомбы, но корабль серьезных повреждений не получил.

В доке рядом с «Грозящим» опять разорвалась бомба, осколками которой пробили топливную цистерну, в которой находилось 200 т мазута. Вытекшее топливо загорелось, и вскоре пожар охватил всю кормовую часть корабля. Чтобы потушить пожар, командир эсминца принял решение заполнить осушенный док водой. Вода сбила огонь, после чего док вновь осушили. Были попадания в Морской завод, ночью от полученных повреждений затонула подводная лодка М-74.

После этого налета командование флота решило усилить ПВО Кронштадта. 24 августа на аэродром Бычье поле перелетел 71-й истребительный полк, в воздухе над Кронштадтом теперь постоянно патрулировали 9 истребителей. 26-го на Котлин из Ораниенбаума прибыл 6-й полк зенитной артиллерии.

Поэтому атаковавшие 26 августа с западного направления 12 «юнкерсов» были встречены таким плотным огнем, что, поспешно сбросив бомбы, ушли.

Последний массированный налет немецкие самолеты нанесли 27 сентября. В нем участвовали 42 самолета, которые зашли, как и 23-го, с юга. В результате попадания 500-кг бомбы была выведена из строя 2-я башня линкора «Октябрьская Революция», а от разрывов бомб у борта были затоплены 8 бортовых отсеков.

Именно в этот день, 27 сентября, германское командование отказалось от штурма Ленинграда. Ставка делалась на блокаду города. Пикировщики Ju-87 были переброшены из-под Ленинграда.

За эти дни флот лишился линкора «Марат», лидера «Минск», эсминца «Стерегущий», сторожевого корабля «Вихрь», канонерской лодки «Пионер», подводной лодки М-74. Линкор «Октябрьская Революция», крейсер «Киров», три эсминца, минный заградитель и еще ряд кораблей получили повреждения. Из трагических событий сентября 1941 г. командование сделало соответствующие конструктивные выводы. За все оставшиеся годы блокады Ленинграда на Неве и в Кронштадте ничего подобного советская ПВО про-

тивнику уже не позволила, хотя скученно стоявшие без движения корабли представляли собой идеальные мишени.

Что касается потопленных кораблей, напомним, что «Марат» уже с осени 1941 г. использовался как плавучая батарея, «Минск» и «Стережущий» были подняты, восстановлены и вступили в строй.

Задача уничтожить корабли Балтийского флота с воздуха оказалась непосильной для немецкой авиации.

Одновременно с ударами авиации по нашим кораблям фашистское командование сосредоточило в устье Финского залива эскадру крупных кораблей. Гитлера преследовала навязчивая идея (выраженная уже в директиве № 21). Она состояла в том, что крупные советские корабли попытаются пробиться в шведские порты, чтобы там интернироваться. Фюрер приказал не допустить этого любыми средствами. В соответствии с данным приказом 20 сентября, когда немецкая армия достигла уже предместьев Ленинграда, был сформирован «Балтийский флот». К Аландским островам пришли под командованием вице-адмирала Цилиакса линейный корабль «Тирпиц», тяжелый крейсер (карманный линкор) «Адмирал Шеер», легкие крейсера «Кельн», «Нюрнберг» с эсминцами Z-25, Z-26, Z-27, 2-й флотилией миноносцев (в составе 5 единиц) и 3-й флотилией ТКА. Южная группа — легкие крейсера «Эмден», «Лейпциг» и торпедные катера — передислоцировалась в Либаву.

Это был единственный случай, когда немцы вывели в Балтийское море свои крупные надводные корабли в таком количестве, намереваясь использовать их против советского флота.

Несколько дней спустя выяснилось, что советские линкоры и крейсера стоят в Ленинграде и Кронштадте, ведут огонь по немецким войскам и никуда прорываться не собираются. После этого «Балтийский флот» был расформирован. «Тирпиц», «Адмирал Шеер», два эсминец и пять торпедных катеров вернулись в Германию.

25 сентября командующий Группой армий «Север» гене-

рал-фельдмаршал фон Лееб отдал приказ о прекращении наступательных действий. 27 сентября фронт под Ленинградом стабилизировался.

Немцы и финны просматривали рейды и гавани Кронштадта с обоих берегов, держать там крупные корабли было крайне опасно. Военный совет КБФ принял решение перевести корабли, в первую очередь поврежденные, в Ленинград, а в Кронштадте держать часть сил, обеспечивающих боевую деятельность.

В ночь с 23 на 24 сентября крейсер «Киров» перешел в Ленинград и встал к правому берегу Невы у 19-й линии Васильевского острова. 30 сентября в Ленинград ушли эсминцы «Гордый» (на Балтийский завод для ремонта) и «Сильный», 1 октября — «Суровый», а затем и отряд заграждения. 3 октября был отбуксирован в Ленинград к Балтийскому заводу «Грозящий».

Стоянка в заблокированном городе не лучшим образом действовала на экипажи кораблей. В приказе комфлота № 05 от 18 октября по результатам проверки кораблей отмечалось, что на ряде кораблей личный состав находится в грязном обмундировании, не брит и не стрижен, помещения не убираются, окурки по всему кораблю, боевая подготовка не проводится. Этим же приказом поручалось сформировать и обучить строевые подразделения из расчета: линкор «Октябрьская Революция» и крейсера — по батальону, «Марат» — две роты, лидеры и эсминцы — по одной роте.

23 октября ушел в Ленинград линкор «Октябрьская Революция». До 22 октября корабль, находясь в Кронштадтской гавани, провел 110 стрельб, выпустив 880 снарядов главного калибра. По целям в районе Нового Петергофа были выпущены 133 120-мм снарядов. По оценкам армейского командования, линкор уничтожил несколько батарей (в том числе три — тяжелых орудий), бронетанковых и автомобильных колонн, много живой силы.

Для упорядочения организации и наилучшего содейст-



Командир Ленинградской военно-морской базы Ю.А. Пантелеев.

вия Ленинградскому фронту приказом командующего КБФ от 29 сентября МОЛ и ОР была расформирована и создана Ленинградская военно-морская база, в которую вошли Отряд кораблей р.Невы, ОВР Невской губы, отряд особого назначения (12 транспортов и 5 ледоколов), дивизион железнодорожной артиллерии, Укрепленный сектор р. Невы, НИМАП и другие подразделения. Командиром ВМБ назначен контр-адмирал Ю.А.Пантелеев.

Не сумев штурмом овладеть Ораниенбаумским плацдармом, противник продолжал обстреливать позиции наших войск, и особенно Ораниенбаумский порт, через который шли эвакуация 8-й армии и снабжение защитников плацдарма. Порт, находившийся недалеко от линии фронта, хорошо просматривался немецкими артиллеристами. 30 сентября в результате попадания множества снарядов, получив 2 подводные и 6 надводных пробоин, затонул и сел на грунт в Ораниенбаумской гавани крейсер «Аврора». 1 октября от огня немецкой полевой артиллерии затонули два транспорта.

Восстановление сухопутных коммуникаций вдоль южного побережья значительно улучшило бы положение войск на Ораниенбаумском плацдарме. Командование Ленинградского фронта планировало операцию по деблокированию 8-й армии и всего плацдарма. Ее войска должны были ударить вдоль побережья из района Петергофа. Навстречу им от Лигово должны были наступать войска 42-й армии. 1 октября корабли и береговые батареи, поддерживая наступление 8-й армии на Петергоф, в течение полутора часов выпустили

1192 снаряда калибром 100 — 305 мм, на следующий день еще 433 снаряда. Но операция была неудачной.

Десанты в район Стрельна и Новый Петергоф позволили бы выбить противника с южного побережья и содействовать наступлению. Поэтому перед флотом была поставлена задача — высадить тактические десанты в районе Петергофа.

Наступление 42-й армии должно было начаться 3 октября. В ночь на 3 октября в районе стрельнинского завода «Пишмаш» силами ОВРа Ленинградской военно-морской базы была высажена усиленная рота 6-й отдельной бригады морской пехоты (225 человек). После высадки связь с ней прекратилась, по-видимому, все десантники погибли. Но операция продолжалась, и в этот же район были высажены новые десанты.

В ночь на 5 октября для содействия наступлению войск 8-й армии ОВРом главной базы в Новый Петергоф был высажен специально сформированный десантный отряд КБФ в составе 498 человек. 6 октября части 8-й армии пытались прорваться на соединение с десантом, но их атаки успеха не имели. Трое суток отважные моряки вели бой с превосходящими силами врага. Против десанта были брошены танки и пехота. В этих боях пал смертью храбрых командир отряда А.Т.Ворожилов.

Одновременно в Стрельне силами Ленинградской военно-морской базы был высажен батальон 20-й стрелковой дивизии НКВД. Высадка происходила под интенсивным огнем противника.

Для оказания помощи ранее высаженным десантам в Стрельне в ночь на 8 октября был высажен еще один десант (батальон) из состава 20-й стрелковой дивизии НКВД. Высадка происходила под интенсивным артиллерийским и пулеметным огнем противника, поэтому батальон был высажен не полностью.

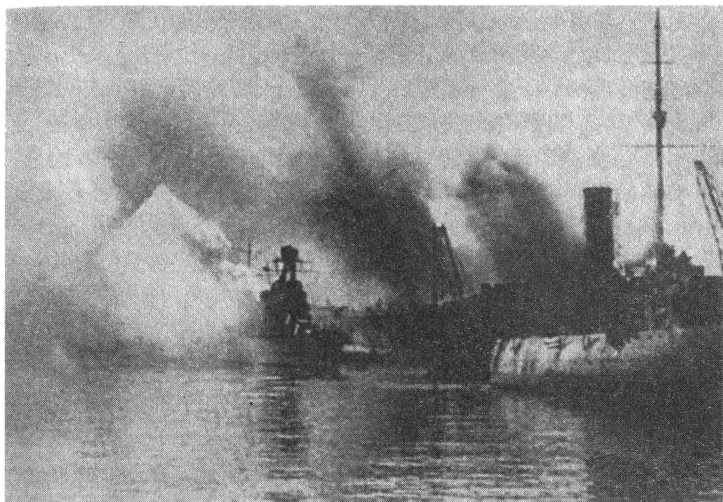
Высадка десантов производилась с бронекатеров, сторожевых катеров и гребных шлюпок Ленинградской военно-морской базы. Артиллерийскую поддержку десантов

3—5 октября осуществляли линкор «Октябрьская Революция», эсминцы «Сметливый» и «Свирепый», канлодки «Кама», «Амгунь», «Москва», береговые и железнодорожные батареи, которые произвели более 2500 выстрелов по заранее намеченным целям и по дорогам на подходах к месту высадки. Для авиационной поддержки самолеты ВВС КБФ совершили около 300 самолето-вылетов. Однако артиллерийский огонь и бомбежки велись без корректировки со стороны десантников и не могли оказать им действенной помощи.

Последующие попытки кораблей подойти к побережью для установления связи с десантными отрядами встречали сильное огневое противодействие противника. Наспех сформированные, не прошедшие соответствующей подготовки отряды, отрезанные противником от побережья, не имея связи и поддержки со стороны частей 8-й и 42-й армий, оказались в тяжелом положении. Малочисленные десанты не выполнили (да и не могли в данных условиях выполнить) возложенные на них задачи. Десантники сражались до последнего патрона, большинство из них пало смертью храбрых. Действия 8-й и 42-й армий по прорыву вражеской обороны успеха не имели.

С конца сентября противник непрерывно усиливал свою артиллерийскую группировку (увеличивалось количество орудий, подтягивалась крупнокалиберная железнодорожная артиллерия). После стабилизации линии фронта немцы начали систематически вести артиллерийский обстрел города. Обстрелу подвергались преимущественно районы расположения предприятий оборонной промышленности, стоянки кораблей, мосты, а к концу года фашисты начали подвергать обстрелу также наиболее густо населенные районы города.

На дальнобойную морскую артиллерию возлагались задачи борьбы с батареями противника, расположенными в глубине его обороны, на значительном удалении от переднего края. Отвод противником своей артиллерии в глубину обороны на расстояние 15 — 20 км от переднего края значи-



Вражеская артиллерия обстреливает корабли на Неве.

тельно затруднил контрбатарейную борьбу. Артиллерийские системы, бывшие в составе Ленинградского фронта, имели дальность стрельбы до 20 км (122-мм пушки, 152-мм пушки-гаубицы, 107-мм пушки). И только 152-мм пушка образца 1935 г. могла стрелять на 25 км. Немецкая 150-мм пушка обр. 1939 г. имела дальность стрельбы 24,7 км, 170-мм — 28 км, 240-мм пушка на железнодорожной платформе — 31 км.

В связи с этим резко возросла роль в контрбатарейной борьбе артиллерии флота. Дальность стрельбы у морских артиллерийских систем 130-мм калибра составляла 25 км, у 152-мм — 30 км, у 180-мм — 37 км и у 356-мм — 44 км. Задача флотской артиллерии заключалась в обстреле наиболее удаленных от города батарей противника, входивших в состав «группы нападения», непосредственно ведущих огонь по городу.

Противник старался подавить огонь кораблей. 6 октября 210-мм снаряд попал в эсминец «Стойкий», пробив насквозь оба борта. Корабль получил повреждения и перешел к заводу № 189 для ремонта. 12 октября 203-мм снаряд пробил корпус

лидера «Ленинград», при этом через пробоину затопило две цистерны — топливную и питьевой воды. От осколков другого снаряда, разорвавшегося у борта, на палубе лидера загорелся заряд, приготовленный для стрельбы главным калибром. Взрыв заряда грозил гибелью корабля. Смертельно раненый осколками, командир орудия старшина 2-й статьи В.С.Кузнецов дотянулся до горящего заряда и пополз с ним к борту, чтобы сбросить в воду. Но силы оставили моряка, и заряд взорвался у него в руках. Пожар удалось ликвидировать силами экипажа. Приказом командующего флотом имя героя было навечно занесено в список экипажа лидера «Ленинград». Из-за полученных повреждений 14 октября лидер поставили на ремонт у стенки завода № 196. Различные повреждения получили и другие корабли.

До конца блокады Ленинграда артиллерия флота вела контрбатареиную борьбу.

С середины сентября связь Кронштадта и Ораниенбаумского плацдарма осуществлялась по Морскому каналу или через Лисий Нос. По этим коммуникациям проходили боевые корабли и шло снабжение войск. Противник выделил специальную группу артиллерии и неоднократно пытался уничтожить наши конвои.

Командование флота стало планировать и осуществлять переходы только в ночное время, когда артиллерия противника не могла вести прицельный огонь. Гитлеровцы разгадали нашу тактику и сосредоточили на южном берегу Финского залива группу прожекторов. С наступлением темноты они освещали фарватеры. Для борьбы с прожекторами и батареями врага использовались корабельная железнодорожная артиллерия и береговые батареи.

С 15 октября флот осуществлял перевозку из Ораниенбаума в Ленинград 191-й стрелковой дивизии, выделенной из состава 8-й армии для участия в операции по деблокаде Ленинграда под Синявином. Она производилась в темное время суток, так как наши морские сообщения на участке

Урицк — Петергоф находились под наблюдением противника, который при обнаружении судов наносил по ним массивные удары артиллерией и авиацией. 18 октября перевозка 191-й дивизии была полностью и без потерь завершена. За эти дни на транспортах, самоходных баржах и буксирах было перевезено 5500 человек, 1200 лошадей, 15 автомашин, 36 орудий и другие грузы. Затем были перевезены в Ленинград и остальные войска 8-й армии, всего с плацдарма выведены 6 дивизий и тылы армии. Они направлялись на самый угрожаемый участок на правом берегу Невы.

С 3 ноября в связи с образованием ледового покрова в Невской губе были сняты корабельные дозоры. Корабли могли ходить только Морским каналом по пристрелянному противником фарватеру. С 20 ноября суда могли ходить только за ледоколами. Из-за нехватки ледоколов суда и корабли, участвовавшие в перевозках, объединялись в отряды. Перевозки происходили под интенсивным артобстрелом тяжелой артиллерии противника, ему удалось потопить буксирный пароход «Ульянов» и две баржи, затертые льдом в открытой части канала. 20 декабря прошел последний конвой.

В перевозках частей 8-й армии принимали участие 4 десантные баржи, 3 сетевых заградителя, 32 транспорта и вспомогательных судна. До 20 декабря корабли совершили 181 рейс и перевезли 38 000 человек, более 6000 лошадей, 1600 машин, 309 орудий и минометов, 1500 т различных грузов.

Одновременно происходили встречные перевозки для создания на Ораниенбаумском плацдарме Приморской оперативной группы войск. Всего было перевезено 14 615 человек, 107 лошадей, 151 автомашина, 44 танка, 23 орудия, 3721 т боеприпасов, 690 т горючего, около 5000 т продовольствия и другие грузы.

20 октября началась Синявинская операция по деблокаде Ленинграда. В ней принимали участие войска 54-й (в ее составе сражалась 6-я бригада морской пехоты) и 55-й армий и

Невской оперативной группы. Для усиления Невской оперативной группы на плацдарм в районе Невской Дубровки предстояло перебросить вывезенные из Ораниенбаума дивизии 8-й армии. Для этого флот выделил отряд моряков и перебросил в район переправы катера, шлюпки и другие переправочные средства. Первая группа моряков прибыла к месту переправы 23 октября. Переправа происходила под непрерывным огнем противника. За период работы у Невской Дубровки отрядом моряков был переправлено около 17 000 человек, 361 орудие, 24 танка, 76 т боеприпасов, около 54 т продовольствия.

Артиллерийская поддержка войск Невской оперативной группы возлагалась на Отряд кораблей р. Невы, усиленный эсминцами «Сметливый», «Суровый», «Гордый» (пришли в район Усть-Ижоры 14 октября), Укрепленный сектор р. Невы и железнодорожные батареи. Перед морской артиллерией были поставлены следующие задачи: подавление узлов сопротивления противника, обстрел дорог с целью не допустить подхода вражеских резервов.

Наступлению предшествовала артиллерийская подготовка, во время которой корабли и батареи выпустили по врагу 1163 снаряда. Всего с 20 по 25 октября корабли и батареи выпустили по врагу более 2000 снарядов среднего и крупного калибра. Одновременно самолеты ВВС КБФ наносили бомбо-штурмовые удары по вражеским войскам.

Наступление наших войск встретило организованную систему огня противника, который перебросил свежие войска в район Синявина, и к 29 октября наступление наших войск остановилось.

12 ноября началось контрнаступление советских войск под Тихвином. Одновременно начали наступление на Усть-Тосно войска правого фланга 55-й армии. Артиллерийскую поддержку наступающим частям 55-й армии оказывали Отряд кораблей р. Невы и батареи Укрепленного сектора р. Невы — всего 50 орудий.

27 октября Военный совет КБФ принял решение об эва-

куации островов Бьёркского архипелага, Гогланда, Соммерса, Б.Тютерса. 1 ноября части ВУС (свыше 6300 человек и техника) были перевезены в Кронштадт. Эвакуацию прикрывали канонерские лодки «Москва», «Волга» и «Кама». 2 ноября Выборгский укрепленный сектор был расформирован в связи с его эвакуацией.

Гогландский укрепленный сектор был расформирован 6 ноября, в связи с его эвакуацией в Кронштадт. До 6 декабря на Гогланде был оставлен небольшой гарнизон для прикрытия эвакуации Ханко. 31 декабря 1941 г. острова Гогланд и Б.Тютерс были вновь заняты частями КБФ и на них созданы гарнизоны. В октябре — декабре КБФ провел эвакуацию гарнизонов Ханко и острова Осмуссар.

К концу октября 1941 г. основные корабельные силы и органы управления флотом сосредоточились в Ленинграде. Кронштадт в связи с этим из главной военно-морской базы 30 октября был преобразован в военно-морскую крепость, комендант — генерал-лейтенант А.Б.Елисеев. В самом городе начали устанавливать артиллерийские орудия, снимая их с подводных лодок, тральщиков и вспомогательных кораблей. Были сформированы три новых артиллерийских дивизиона, которые должны были защищать крепость с юго-востока.

С наступлением зимы в условиях ледостава противник мог попытаться захватить Кронштадт, наступая по льду с Карельского перешейка и с Петергофско-Стрельнинского направления, или обойти по льду левый фланг 23-й армии, державшей фронт на Карельском перешейке.

В ноябре 1941 г. разрабатывается план круговой зимней обороны военно-морской крепости Кронштадт. К 29 ноября для усиления обороны Кронштадта было установлено еще 10 батарей с орудиями калибра 130 — 152 мм. В ИУС также были созданы два новых дивизиона.

Подступы к крепости прикрывала система артиллерийского и минометного огня. Оборона крепости была круговой. Ее осуществляли батареи отдельных артдивизионов, установленных на островах и фортах. В случае наступления

противника по льду залива могли вести огонь из Кронштадта более 100 орудий крупного и среднего калибра, с Ораниенбаумского плацдарма — 75. В систему артиллерийского огня крепости были включены также линкор «Марат», канлодки «Волга» и «Кама».

Наземных войск, кроме одного артиллерийско-пулеметного батальона, в Кронштадте не было. Поэтому основу обороны составляли огневые средства — пушки и пулеметы. Но их не хватало, и командование флота решило на период ледостава снять с катеров и вспомогательных судов 45-мм пушки и крупнокалиберные пулеметы.

Для их размещения на Морском заводе было создано 14 специальных плавучих огневых точек. На заводе были изготовлены также 40 металлических саней для перевозки 45-мм пушек и 45 саней для пулеметов М-1. Из личного состава кораблей ОВРа были сформированы взводы, роты, батальоны как резерв для контрудара при непосредственной угрозе прорыва противника. Для усиления обороны было установлено 15 км проволочных заграждений, 89 дотов и дзотов.

Между морскими фортами были выставлены минные поля из противопехотных и противотанковых мин, а также 45-мм пушки, оборудованы ледяные окопы. С наступлением темноты и до рассвета на лед выходили дозоры и боевое охранение.

Враг так и не решился вывести войска на лед, чтобы попытаться захватить остров Котлин и форты или нанести фланговый удар по Ораниенбаумскому плацдарму.

В связи с замерзанием Финского залива создавалась непосредственная угроза вторжения противника в Ленинград со стороны Стрельны и Урицка по льду. Директивой командующего КБФ перед Ленинградской ВМБ были поставлены задачи: во взаимодействии с 42-й армией прикрыть подступы к Ленинграду со стороны Финского залива системой артиллерийского огня в сочетании с инженерными сооруже-

ниями; прикрыть фарватер лыжными дозорами; обеспечить морские перевозки.

Ленинградская ВМБ сформировала 8 батарей 45-мм орудий на санях, дивизион буеров (18 ед.), четыре стрелковые роты. В декабре был сформирован 1-й особый лыжный полк моряков.

К обороне Ленинграда со стороны залива были привлечены крейсера «Максим Горький» и «Киров», эсминец «Опытный», канонерская лодка «Красное Знамя», а также орудия НИМАПа и 9 железнодорожных батарей. На западной окраине Ленинграда занимали позиции три дивизиона зенитной артиллерии (48 85-мм орудий), переправленных с Котлина. Перед ними была поставлена задача — уничтожить танки и живую силу противника при наступлении с южного побережья Финского залива.

Готовились к зиме и корабли. Ввиду отсутствия мазута и в целях сохранения материальной части кораблей, ВС КБФ 28 ноября постановил прекратить нефтяное отопление большинства кораблей с 1 декабря и перевести их на отопление углем. На всех кораблях, переводимых на уголь, оставался НЗ мазута. На нефтяном отоплении были оставлены следующие корабли, которым установлен суточный расход топлива: линкор «Октябрьская Революция» — 10 т/с, крейсер «Киров» — 8 т/с, эсминцы «Строгий», «Стройный», «Сильный», «Страшный», канлодка «Красное Знамя» — по 2 т/с — всего 28 т/с. Для сохранения тепла в помещениях палубы кораблей были покрыты толстым слоем шлака, над люками и у дверей надстроек построены тамбуры. В целях маскировки борта и надстройки кораблей красили белилами.

Приказом от 18 декабря устанавливалась оперативная готовность кораблей на зимний период 1941/42 г. от 6 до 12 суток. Корабли должны были иметь в готовности к немедленному открытию огня: линкор «Октябрьская Революция» — 2 башни, крейсера — по одной, лидер «Ленинград» — 2 орудия. Зенитное вооружение всех кораблей должно быть в

готовности к немедленному действию. Несмотря на все трудности, корабли почти ежедневно открывали огонь по батареям противника. Например, последнюю стрельбу в 1941 г. артиллеристы крейсера «Максим Горький» выполнили 27 декабря.

Для обеспечения ПВО все корабли, стоявшие на Неве и ее притоках, 28 декабря были сведены в группы. Оборона мест стоянки кораблей на участке от устья Невы до моста Лейтенанта Шмидта возлагалась на личный состав эскадры.

В суровую блокадную зиму 1941/42 года экипажи кораблей совместно с рабочими заводов ремонтировали корабли, одновременно усиливая их зенитное вооружение. Флот готовился к новым боям.

ХАНКОВСКАЯ ЭПОПЕЯ

Одной из крупных и сложных, а главное, успешных операций, проведенных в 1941 году Краснознаменным Балтийским флотом, является операция по эвакуации гарнизона Ханко, проведенная с 22 октября по 3 декабря. К сожалению, об этой операции мало известно.

Окруженный десятками мелких островков, полуостров Ханко, или Гангут (Гангэ-Удд), как его называли раньше, узким языком врывается в море у входа в Финский залив. Длина полуострова 23 км, ширина от 3 до 6 км. Еще издавна он вошел в историю русского флота. Здесь в июле 1714 года одержал свою первую победу русский галерный флот под командованием Петра I. Стратегически важный район вокруг Гангута стал местом боев во время русско-шведских войн 1741 — 1743 и 1788 — 1790 гг.

После победы в русско-шведской войне 1808 — 1809 гг. Финляндия вошла в состав Российской империи. Заняв в 1808 г. полуостров Гангэ-Удд, русские войска построили здесь укрепления, которые в 1854 г. подверглись мощной атаке англо-французского флота, но ответным огнем русские артиллеристы заставили корабли противника бесславно ретироваться. И еще долгие годы полуостров Гангэ, теперь больше известный как Ханко, сохранял свое важное значение в системе береговой обороны Балтийского моря. Здесь заканчивалась флангово-шхерная позиция. Основная задача ее обороны сводилось к тому, чтобы не допустить проникновения противника на шхерный фарватер.

Во время Первой мировой войны на Ханко в бухте Лаппвик находилась маневренная база Балтийского флота. В де-

кабре 1917 г. Финляндия получила независимость, и русский флот покинул базы на ее территории, в том числе и Ханко.

12 марта 1940 года подписанием мирного договора между Финляндией и СССР завершилась советско-финляндская война 1939 — 1940 гг. Статья четвертая договора предоставляла Советскому Союзу в аренду на срок в 30 лет полуостров Ханко с прилегающей к нему акваторией и множеством малых островков, разбросанных по ней. Государственная граница (и граница базы) проходила по перешейку, в том месте, где летом 1714 г. по приказу Петра I была прорублена просека и началось строительство переволоки для галер.

20 марта 1940 г. нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов приказал командующему КБФ сформировать военно-морскую базу Ханко в составе: управление базы (командование и штаб, политотдел), 3-й дивизион эскадренных миноносцев («Артем», «Володарский», «Карл Маркс», «Энгельс»), 2-й дивизион базовых тральщиков (Т-208, Т-210, Т-213), 26-й дивизион подводных лодок (М-90, М-95, М-96, М-97), 2-й отряд торпедных катеров (три звена), звено сторожевых катеров (три катера типа МО-4), отдельный артиллерийский дивизион (10 батарей: 9 130-мм, 3 100-мм и 18 45-мм орудий¹), участок ПВО (61-й и 93-й артиллерийские зенитные дивизионы), 8-я отдельная стрелковая бригада, смешанный авиаполк, охрана рейдов, военный порт 2-го разряда, ряд других частей и подразделений.

Спустя всего два дня после приказа, 22 марта, на полуостров прибыл первый сводный отряд, состоявший из моряков и бойцов-пехотинцев.

Военно-морская база занимала выгодное положение, контролируя вход в Финский залив. Тяжелые артиллерийские батареи, установленные на полуострове Ханко, а также

¹ Большинство орудий в дивизионе БО были 45-миллиметровыми. Не только против броненосцев береговой обороны, но даже против катеров их огонь был малоэффективен.

на острове Хиума (Даго) и небольшом островке Осмуссаар у противоположного берега залива, вместе с минными заграждениями и во взаимодействии с кораблями и авиацией могли преградить вход в Финский залив всем кораблям и транспортам противника. База должна была обеспечивать и базирование кораблей. Основную ударную силу базы составляли береговые батареи. К началу войны на Ханко были передислоцированы две крупнокалиберные железнодорожные батареи калибра 305 и 180 миллиметров, построены и введены в строй два артиллерийских дивизиона береговой обороны. На острове Руссааре строилась 305-мм башенная четырехорудийная батарея, которая после ввода в строй должна была стать основой артиллерийской обороны базы в морском секторе. Но к июню 1941 г. были готовы только котлованы под башни.

На перешейке, соединявшем полуостров с материком, была создана надежная система сухопутной и противодесантной обороны, опирающаяся на доты, дзоты и надолбы, плотно расположенные по фронту и эшелонированные в глубину. До войны только дотов и дзотов было построено 190, прорыт противотанковый ров, установлены проволочные заграждения. Ханко была единственная советская военно-морская база, имевшая до начала войны полноценную сухопутную оборону.

У побережья Ханко имелись три рейда, доступные для самых больших кораблей и судов, они могли вместить целый флот. Гавани порта были оснащены кранами, а набережные облицованы гранитом. К причалам подходили железнодорожные ветки.

Финны также еще до войны построили в северной части полуострова несколько рубежей обороны глубиной до 12 км. На побережье и на островах в районе Ханко ими было установлено большое число артиллерийских батарей — около 150 орудий калибра от 76 до 254 мм, а также множество наблюдательных вышек.

Незадолго до войны командиром ВМБ был назначен ге-



Слева направо: командир 8-й стрелковой бригады Н.П. Симоняк, командир военно-морской базы Ханко С.И. Кабанов, начальник политотдела бригады Г.П. Романов.

нерал-майор (с сентября — генерал-лейтенант) береговой службы С.И.Кабанов. Военный комиссар базы — дивизионный комиссар А.Л.Раскин, начальник штаба — капитан 1 ранга П.Г.Максимов.

Несмотря на стратегически выгодное расположение базы,

ни эсминцы, ни тральщики до войны так и не прибыли на постоянное базирование. На Ханко базировался 8-й дивизион 2-й бригады подводных лодок — 9 лодок типа «М». К началу войны в базе находилось только четыре лодки: одна находилась в дозоре, остальные ремонтировались в Таллине. В июне последние четыре лодки покинули Ханко, уйдя на позиции или в Палдиски. Торпедные катера 1-й бригады (14 ед.) с началом войны также перебазировались. На Ханко остались только береговые базы подплава и бригады торпедных катеров.

Охрана водного района (ОВР) базы имела в своем составе всего три катера «малых охотника» МО — 311, 312, 313. Кроме того, в Ханко находился и морпогранотряд, имевший четыре таких же катера типа «МО» — ПК -236, 237, 238, 239. После начала войны катера погранотряда были переданы в ОВР и сформирован 3-й дивизион сторожевых катеров (7 катеров типа «МО»). Таким образом, на военно-морской базе Ханко из кораблей осталось всего 7 катеров «малых охотников», гидрографические суда (ГИСУ) «Волна» и «Вежа» и 13 малых катеров охраны рейда.

На полуострове базировался 13-й истребительный полк, насчитывающий 60 самолетов. В июне 1941 г. на Ханко осталась только одна эскадрилья «чаек» (И-153), остальные три эскадрильи под Ленинградом получали новые машины. Кроме того, на Ханко размещалась 81-я отдельная авиационная эскадрилья (ОАЭ) гидросамолетов МБР-2.

Боевые задачи базы во время войны: оборона северного фланга минно-артиллерийской позиции, оборона базы с моря, с суши и с воздуха. Располагаясь на основном шхерном фарватере, база не позволяла кораблям и судам противника переходить из Ботнического залива в Финский и обратно. Поэтому понятно стремление финнов как можно быстрее захватить Ханко.

В первый же день войны, 22 июня 1941 г., в 22.30 бомбардировочная авиация противника произвела налет на Ханко.

В ответ на него на следующий день истребители 13-го полка нанесли штурмовой удар по аэродрому Турку.

Для усиления противодесантной обороны Ханко были проведены минные постановки. Всего катерами и вспомогательными судами базы было выставлено 367 мин. Корабельные дозоры вели наблюдение за противником. Одновременно катера «малые охотники», несшие дозор, осуществляли противолодочную оборону на подходных фарватерах к Ханко.

С конца июня финская артиллерия вела интенсивный артиллерийский и минометный огонь по переднему краю обороны, позициям береговой и железнодорожной артиллерии, по городу, порту, аэродрому, расходуя за сутки от 2 до 6 тыс. снарядов. Наиболее тяжелым был день 29 июля, когда все финские батареи обрушили свой огонь на полуостров. Береговая и полевая артиллерия базы вела ответный огонь по батареям противника, переднему краю его обороны, железнодорожным станциям, уничтожала наблюдательные вышки.

29 июня и 1 июля финские войска предприняли две попытки прорвать оборону базы на перешейке. Части 8-й стрелковой бригады при поддержке артиллерии отбили эти атаки. Убедившись в возможностях советской обороны, финны более не пытались атаковать базу с суши. Перед перешейком они сосредоточили так называемую Ударную группу Ханко силой до двух дивизий.

В морском секторе обороны в первые месяцы войны основным противником были финские броненосцы береговой обороны «Ильмаринен» и «Вяйнемаяйнен». 4 июля, находясь в районе острова Эрё, они обстреляли город и порт, выпустив 18 снарядов главного калибра (254 мм). В результате обстрела в базе были разрушения и пожары. 12 июля финские броненосцы повторили обстрел, ведя огонь по аэродрому и железнодорожной батарее, израсходовав 38 снарядов. Наиболее значительная операция с участием обоих броненосцев была проведена финнами 2 сентября, в этот день по разным целям они выпустили 68 254-мм снарядов.

Последний обстрел броненосец «Вяйнемаяйнен» («Илмаринен» подорвался на mine и погиб 13 сентября) произвел 15 ноября, выпустив по железнодорожной батарее 32 снаряда. Во всех случаях береговые батареи Ханко броненосцев не видели и противодействия не оказывали. Самолеты, не раз вылетавшие на поиск броненосцев, не смогли их обнаружить в шхерах.

Уже в начале августа командование КБФ обратилось к наркому ВМФ с предложением об эвакуации базы с целью усиления обороны Таллина. В ответ Н.Г.Кузнецов 14 августа направил Военному совету КБФ директиву о ведении боевых действий на Ханко: «Переброска частей с Ханко признана неправильной, предложено обеспечить запасы продовольствия и боеприпасов и драться».

Вторично ВС КБФ 21 августа предложил снять войска с Ханко и Моонзундских островов и создать ударную группировку для прорыва по берегу Финского залива к Ленинграду. Но Ставка отклонила это предложение, приказав всем оставаться на месте.

В ночь на 28 августа с Ханко просматривалось зарево над Таллином, флот и войска покидали главную базу. После оставления Таллина и ухода флота в Кронштадт гарнизон Ханко остался без подвоза снабжения. В дальнейшем база жила и воевала за счет своих довоенных запасов.

В день оставления Таллина 28 августа командующий Северо-Западным направлением К.Е.Ворошилов и член Военного совета А.А.Жданов обратились к начальнику Генерального штаба с просьбой о необходимости эвакуации Моонзундских островов и Ханко. На этот раз Ставка согласилась, и в тот же день поздно вечером начальник Генерального штаба Б. Шапошников по поручению Ставки Верховного Главнокомандования направил директиву Военному совету Северо-Западного направления об эвакуации войск с островов Сарема, Хиума и полуострова Ханко. Но в конце августа и сентябре командованию флота и фронта было не до островов и Ханко. Главной задачей становится отражение

штурма Ленинграда. К тому же командование флота еще не отошло от шока после ужаса Таллинского перехода.

При эвакуации Таллина, 29 августа, транспорт № 510 «Вахур» доставил из Палдиски на Ханко 46-й отдельный инженерный батальон численностью 1100 чел. Вместе с транспортом на Ханко прибыла канонерская лодка «Лайне».

Это были последние корабли, пришедшие на Ханко. Защитники базы начали экономить на всем, в том числе и на питании. 1 сентября норма выдачи мяса была сокращена до 33 граммов в день на человека. Масло отпускалось только госпиталям и донорам. Труднее всего было экономить бензин.

В начале сентября была предпринята попытка доставить на Ханко грузы на подводной лодке. 9 сентября подводная лодка П-1, приняв 154 ящика консервов, 200 100-мм и по 100 76-мм и 45-мм снарядов, до 2 т медикаментов и другие грузы, всего 19,6 т, вышла из Кронштадта в сопровождении двух тральщиков, а от Гогланда продолжала движение самостоятельно. На Ханко лодка не прибыла, вероятно, она подорвалась на mine и погибла.

Отступление советских войск из Прибалтики, оставление ими Таллина и уход флота в Кронштадт резко изменили условия, в которых предстояло действовать гарнизону ВМБ Ханко.

Боевые задачи оставались прежними: находясь в глубоком тылу, в окружении, ее гарнизон должен не только продолжать оборону северного фланга минно-артиллерийской позиции, которую пока никто не атаковал, не пытался прорываться, хотя теоретически такая попытка не исключалась, но и оборонять полуостров Ханко.

Кроме того, еще 10 июля командующий флотом, прибыв на Ханко, поставил ее командованию еще одну задачу. Финские войска, наступая на Карельском перешейке, создавали угрозу непосредственно Ленинграду. Задача базы — оттянуть на себя как можно больше войск противника, своей ак-

тивностью заставить врага усилить противостоящую Ханко группировку.

Для выполнения такой задачи необходимо было перейти к активным действиям, прорвать оборонительную полосу на сухопутном фронте. А что дальше?.. Увеличится территория — возрастет протяженность фронта. Для его обороны нужны силы, новые силы. А на новые силы рассчитывать не приходилось.

Кронштадт и Ленинград сами с сентября находились в блокаде и испытывали острую нужду как в продовольствии, так и в боеприпасах, топливе и т.д. Конечно, проводить наступательные операции на перешейке в таких условиях было невозможно.

Активные действия развернулись на островах, окружавших полуостров. Десантные отряды, сформированные из личного состава различных частей и подразделений гарнизона Ханко, при поддержке кораблей ОВРа базы, в период с 10 июля по 23 октября захватили 18 финских островов, в том числе такие крупные, как Хорсен, Гунархольм, Эльхольм, Бокхольм, Берхольм.

Финны, в свою очередь, неоднократно атаковали наши острова, входящие в систему обороны ВМБ Ханко, а также острова, занятые советскими войсками, но каждый раз эти атаки отражались с большими потерями для финнов.

В ходе войны на Ханко была построена 100-мм железнодорожная и 85-мм береговая батареи. Продолжалось строительство укреплений. К 1 сентября на перешейке были построены 3-я и 4-я полосы обороны. Был построен подземный госпиталь, девять подземных ангаров с рулежными дорожками, два подземных командных пункта (штаба базы и сектора береговой обороны). Из личного состава 94-го и 95-го инженерно-строительных и 219-го саперного батальонов был сформирован 219-й стрелковый полк.

7 сентября приказом командующего флотом военно-морской базе Ханко был подчинен гарнизон острова Осмуссар, находившийся в 30 милях от Ханко. На острове разме-

щались две батареи береговой обороны: № 314 — четыре 180-мм орудия в двух башнях, № 90 — три 130-мм орудия. Их ПВО обеспечивала 509-я зенитная батарея из четырех 76-мм орудий, сухопутную оборону — противодесантный батальон.

После выхода немецких войск к Финскому заливу и падения Таллина рушилась вся система обороны, и главная задача ВМБ Ханко — закрывать вход в устье Финского залива — утратила свое значение.

Правда, в сентябре 1941 г. немцы сосредоточили в районе Аландских островов эскадру, но не для прорыва в Финский залив, а, наоборот, в ожидании прорыва советского флота из залива.

Это был единственный случай, когда немцы вывели в Балтийское море свои крупные надводные корабли в таком количестве, намереваясь использовать их против советского флота.

Для усиления морской обороны Ханко 29 сентября из Кронштадта были присланы... три торпедных катера типа Д-3 (четвертый отстал из-за поломки мотора и был захвачен финнами). На одном из катеров на Ханко прибыл корреспондент В.Рудный, который опубликовал в «Правде» ряд очерков о защитниках Ханко, а уже в 1942 году выпустил книгу «Непобежденный Гангут».

8 сентября немецкие войска начали операцию по захвату Моонзундского архипелага. Последним рубежом обороны Хиума (и всего архипелага) стал полуостров Тахкуна. 18 октября Военный совет КБФ отдал приказ об эвакуации гарнизона острова Хиума на Ханко. Эвакуация с полуострова Тахкуна была проведена с 19 по 22 октября.

Всего с острова было снято 570 человек, все батареи острова были взорваны. С падением Моонзундских островов в устье Финского залива остались только Ханко и маленький Осмуссаар.

18 октября на Ханко были вторично сокращены нормы пайков. Бойцу выдавали на день: хлеба 750 граммов, мяса

23 грамма, сахара 60 граммов. При такой норме запасов должно было хватить до 1 апреля 1942 г. Защитники Ханко стали строже экономить боезапас. Еще более остро ощущался недостаток горючего. В частях оставили на ходу по несколько автомашин и на каждую отпускали всего по 5 литров бензина в сутки. Запасов продовольствия на Ханко хватало до 1 марта 1942 года по уменьшенным нормам довольствия.

Возможность дальнейшего сопротивления Ханко зависела от систематической доставки гарнизону продовольствия, боезапаса и бензина. Чтобы доставить все необходимое, следовало до наступления ледостава совершить большое количество рейсов, преодолевая минные поля, минуя дальнобойные артиллерийские батареи противника в районах подходов к Хельсинки, м. Юминда и на о-ве Макилуото.

Но главное препятствие заключалось в том, что в Кронштадте и Ленинграде отсутствовали запасы продовольствия, бензина и боезапаса, что не давало возможности в тот период завезти такое их количество, которое обеспечивало бы сопротивление Ханко до начала кампании 1942 г.

В то же время с появлением ледового покрова полуостров переставал быть неуязвимым с моря. Фронт его обороны значительно увеличивался, по существу, требовалось создать круговую оборону базы, а это требовало существенного увеличения числа войск и огневых средств при неизменной численности гарнизона.

Западные историки отмечали трудности, возникшие в снабжении Ханко после падения Таллина: «Снабжение или эвакуация гарнизона ставили перед русскими большие требования; нужно было пройти вдоль всего Финского залива, и при этом силы союзников могли напасть на русские корабли с двух сторон; кроме того, надо было преодолеть большое число минных заграждений». (Ю.Майстер. Стр. 64.)

К 22 октября обстановка на фронтах сложилась следующая: на сухопутном фронте враг потеснил наши войска и подошел к Ленинграду, заняв Петергоф, Стрельню, Пушкин,

Мгу, Шлиссельбург, Ивановские пороги и ряд других пунктов. Ленинград был отрезан от Большой земли и оказался в блокаде.

На море — оба берега залива находились в руках противника. Немецкая и финская авиация проявляла активность, атакуя все суда в Финском заливе. На всем пути от Кронштадта до Ханко находились многочисленные минные заграждения. Связь с Ханко поддерживалась только по радио и самолетами.

23 октября, учитывая сложность обстановки под Ленинградом и трудность снабжения и обороны полуострова Ханко в зимних условиях, Ставка ВГК приняла решение об оставлении Ханко и Осмуссаара.

К октябрю 1941 г. на Ханко находились следующие силы. Сухопутную оборону обеспечивала 8-я отдельная стрелковая бригада трехполкового состава. 270-й и 335-й стрелковые полки имели численность по 3700 человек. В 343-м артиллерийском полку имелись девять батарей, сведенных в три дивизиона: 1-й — 76-мм пушки, 2-й — 122-мм гаубицы, 3-й — 152-мм пушки-гаубицы.

219-й полк, сформированный из строительных батальонов, вместе с 8-м погранотрядом и 297-м отдельным танковым батальоном составлял резерв бригады.

Береговая артиллерия базы — три железнодорожные батареи: № 9 — три 305-мм транспортера, № 17 — четыре 180-мм транспортера, № 10 — три 100-мм транспортера. 29-й ОАД (две 130-мм батареи по три орудия и три 45-мм батареи по 4 орудия), 30-й ОАД (одна 130-мм батарея по 3 орудия, одна 100-мм батарея по 3 орудия и три 45-мм батареи по 4 орудия). Отдельная трехорудийная 85-мм батарея. Всего 49 орудий береговой обороны.

ПВО базы — 18, 93 и 236-й отдельные зенитно-артиллерийские дивизионы — 12 батарей — 36 76-мм орудий, две зенитно-пулеметные и две прожекторные роты.

Авиация ВМБ — 11 самолетов-истребителей и 9 гидросамолетов МБР-2.

В базе имелось большое количество плавсредств. ОВР базы (командир — капитан 2 ранга М.Д. Полегаев) — канонерская лодка «Лайне», шесть катеров «малых охотников», один буксир и 10 катеров, один мотобот. Плавсредства военного порта Ханко: пять буксиров, 4 баржи, 2 мотобота, шхуны «Эрна» и «Мария», транспорт № 510 «Вахур».

Плавсредства береговой базы 1-й бригады торпедных катеров: быстроходный катер ЯМБ (яхта моторная быстроходная — скорость хода 24 уз.), три малых катера — со скоростью 7 — 9 уз.

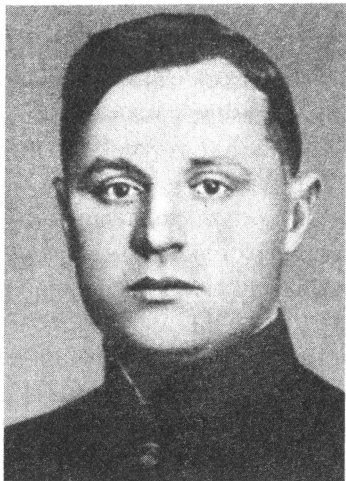
Свои плавсредства имели многие части, расположенные на ВМБ Ханко: штаб и части сектора береговой обороны (10 катеров), гидрорайон (3 промерных бота, 1 лоцманский бот) части ПВО (3 катера типа КМ и 4 барказа), 81 ОАЭ (3 катера).

В базе находились семь торпедных катеров: четыре типа Г-5 и три типа Д-3.

Большая часть гражданского населения была эвакуирована с полуострова в самые первые дни войны. Еще 22 июня 2500 женщин и детей семей военнослужащих были отправлены в Таллин на турбоэлектроходе «И.Сталин». Спустя два дня еще около двух тысяч женщин и детей были отправлены на транспортах.

После завершения Таллинского похода советские надводные корабли не выходили в Финский залив дальше острова Гогланд. Обстановка в западной части залива была неясной. Чтобы выяснить возможности противника противодействовать операции по эвакуации Ханко, было принято решение провести разведку, направив в Ханко небольшой отряд кораблей. Командование флота решило послать быстроходные тральщики (БТЩ) без прикрытия более крупными кораблями. Тральщики должны были доставить на Ханко бензин и боезапас для 130-мм орудий, в которых база остро нуждалась.

Начальник штаба флота контр-адмирал Ю.Ф.Ралль со-



Командир отряда траления КБФ
В.П. Лихолетов.

вместно с командиром охраны водного района (ОВР) капитаном 2 ранга И.Г.Святым и командирами базовых тральщиков, изучая возможность доставки на Ханко ста тонн бензина для истребителей, пришли к выводу, что горючее можно перевезти в носовых соляровых цистернах тральщиков. Для этого носовые днищевые цистерны емкостью 40 т необходимо было пропарить, а затем заполнить бензином.

Для доставки грузов были выделены три БТЩ — Т-210, Т-215 и Т-218. Их сопровождали три катера «малых охотника» — МО № 201, 211, 212. Чтобы обеспечить переход груженых БТЩ, были выделены БТЩ-203 и БТЩ-217. Командовал отрядом капитан 3 ранга В.П.Лихолетов (командир отряда траления), военкомом был полковой комиссар Н.И.Корнилов.

На основе анализа минной обстановки маршрут до меридиана Таллина решено было проложить по маршруту движения конвоев при эвакуации войск из Таллина. После этого, достигнув середины Финского залива, корабли должны были форсировать минную позицию Найссаар — Порккала-Удд и затем выйти на подходный фарватер Ханко.

После проведенного совещания приняли решение совершить ночной переход полным ходом в строю кильватерной колонны, поставив впереди груженых запасами трех БТЩ два БТЩ в виде прорывателей минных заграждений. В районе маяка Кери головная пара должна была повернуть на обратный курс, так как на дальнейшем пути встречи с минными заграждениями противника не предполагалось.

Подготовка к походу была хорошо организована и отвечала требованиям военного времени. До съёмки с якоря никто не знал, куда идут корабли. Только за два часа до выхода в море был проведен инструктаж командиров кораблей командиром отряда — секретность была обеспечена. Командир отряда траления подробно проинструктировал каждого командира вплоть до командиров катеров МО, а это значит, каждый командир, участвующий в операции, знал свои задачи до мельчайших подробностей.

Экипажи кораблей с особой тщательностью готовили к походу механизмы, оружие, навигационные приборы, аппаратуру связи. Затем на тральщики начали грузить боезапас (130-мм), тюки валяных сапог, теплое обмундирование, медикаменты и многое другое. В носовые цистерны залили 120 т бензина.

На каждый БТЩ было поставлено по два дополнительных пулемета ДШК, что усиливало их ПВО, срезаны мачты, чтобы уменьшить дальность обнаружения кораблей с береговых постов противника.

В 1.02 24 октября корабли снялись с якоря с Большого кронштадтского рейда, прошли боны и построились в строй кильватера: Т-215, Т-210, Т-218, в охранении три катера МО. Командир отряда В.П. Лихолетов находился на Т-215. Вместе с ним на головном корабле находился флагманский штурман ОВРа капитан 3 ранга В.А.Экман, на Т-210 — командир второго дивизиона тральщиков капитан-лейтенант М.Д.Годяцкий. Ведущими штурманами были назначены: на Т-215 — штурман 1-го дивизиона лейтенант П.Г.Иванушкин, на Т-210 — штурман 2-го дивизиона и на Т-218 — гидрограф Б.Румянцев.

Первый этап перехода — по контролируемым фарватерам до острова Лавенсари — был обычным и даже будничным. Корабли шли по фарватерам шириной от пяти до одного кабельтова. Трижды на переходе, протяженность которого составила 90 миль, на короткое время зажигались манипуляторные огни, позволявшие уточнить место. В остальное

время плавание осуществлялось исключительно по счислению с максимальным использованием электронавигационных приборов.

В 6.30 встали на якорь у острова Лавенсари в бухте Норе-Капельлахт. Короткий дневной отдых на якоре. Заход на Лавенсари имел две цели: отстояться у острова, чтобы не идти в светлое время суток, здесь же к отряду должны были присоединиться Т-203 и Т-217 для сопровождения до меридиана острова Кери. Эти два БТЩ прибыли в 17.45 и присоединились к отряду.

С наступлением темноты в 18.12 по сигналу командира отряда корабли снялись с якоря и построились в походный порядок. Тральщики шли в кильватер без тралов со скоростью 16 узлов. Во главе группы в виде минопрорывателей были поставлены Т-203 и Т-217.

Безлунная пасмурная ночь со слабым ветром надежно обеспечивала скрытность перехода, но создавала немало трудностей для определения местонахождения. Черное небо сливалось с черной водой, различить на ее поверхности что-либо, особенно плавающие мины, было чрезвычайно трудно.

За ночь предстояло пройти более 150 миль. С тех пор как 28 августа 1941 года по гогландскому фарватеру прошли караваны судов с защитниками Таллина, нашим тральщикам выходить в этот район не приходилось. Началось плавание в неизвестность.

Обойдя Гогланд с юга, корабли легли на курс. Абсолютная темнота, только узкая полоска гакобортного огня указывает местонахождение идущего впереди корабля. Расстояние между судами — не более ста метров. Тишину нарушают лишь характерный стук дизелей и шелест волн.

Штурманы напряжены до предела. Непрестанно учитывается дрейф. Неожиданно тишину нарушают сигнальщики, прямо по курсу обнаружен силуэт корабля. Несколько минут напряжения, а затем вздох облегчения: отряд идет правильно. Это был танкер № 11, подорвавшийся на mine при

переходе из Таллина в Кронштадт. Танкер затонул на глубине семидесяти метров, его кормовая часть вертикально возвышалась над морем, представляя собой отличный ориентир, все штурманы имели его координаты.

Пройдя траверз этого неожиданного навигационного знака, корабли по сигналу флагмана легли на истинный курс 255°. Прямо по курсу отряда должен был находиться маяк Кери.

Одному из кораблей, шедших в качестве минопрорывателей — Т-203 «Патрон», — суждено было выполнить свое предназначение. За две минуты до полуночи в 23.58, когда до м. Кери оставалось семь миль, в точке ш.59° 44' 4" и д. 25° 08' 8", под средней частью «Патрона», шедшего головным, взорвалась мина. Стало светло как днем, затем крошечная тьма вновь спустилась на море. Корабль лег на борт, затем встал вертикально и в таком положении ушел под воду через четверть часа. Тем самым, быть может, был предотвращен подрыв одного из груженных БТЩ. Командир отряда в мегафон приказал второму минопрорывателю — Т-217 и одному катеру МО подойти к Т-203, спасти людей и возвращаться на остров Гогланд. Тральщик и катер 40 минут продолжали поиски моряков погибшего «Патрона». Подобрал 30 человек, они в 00.55 взяли курс на Гогланд.

Т-215 и следующие за ним два корабля, обойдя малым ходом тонуший «Патрон», продолжили движение с уменьшенной скоростью 15,5 уз., чтобы не подойти к Ханко в полной темноте. Решено было, не доходя до границ минного заграждения в районе мыса Юминда, повернуть на северо-запад и



Командир БТШ-203 «Патрон»
М.П. Ефимов.

затем следовать до фарватера на Ханко, огибая шхерные острова и банки по мелководью.

Обходя известные и возможные минные поля, тральщики шли на риск встречи с вражескими кораблями. Их могли обнаружить с крупнокалиберной батареи острова Макилуото. Однако давно не встречавшие здесь наших кораблей финны не выслали дозоров в этот район. Не обнаружили тральщики и с батареи. Не ожидая столь дерзкого похода, финны даже не погасили огни своих маяков, облегчив работу штурманов тральщиков.

Предполагалось, что группа сразу же будет встречена лоцманским кораблем, однако из-за тумана и небольшой неточности счисления эта встреча задержалась. Утром 25 октября в 5.45 отряд встал на якорь в ожидании лоцмана. Спустя 50 минут отряд снялся с якоря и в 8.17 прибыл на рейд Ханко. В 11 часов тральщики вошли в гавань под разгрузку.

Гангутцы обнимали, целовали моряков-тральщиков, кричали «ура». После долгих двух месяцев это были первые посланцы Большой земли. Задача, возложенная на группу, была выполнена. Тральщики доставили боеприпасы для 130-мм пушек, нужные как воздух, бензин и 10 литров консервированной донорской крови. Генерал С.И.Кабанов особенно горячо благодарил за бензин.

К этому времени на полуострове скопилось около 300 инвалидов, которые не могли участвовать в боевой жизни базы. Было решено вывезти инвалидов в первую очередь. Выбывшие из строя бойцы к 17 часам были погружены на БТЩ. Спустя час корабли вышли на рейд, отряд готов был идти на Гогланд.

Вскоре, однако, был получен другой приказ: погрузить и отправить с Ханко стрелковый батальон с вооружением по табелю и десятисуточным запасом продовольствия по полной норме. Этот приказ задержал отряд на сутки. Необходимо было срочно определить, какой батальон отправлять, отвести его с позиции, снабдить продуктами и доставить в порт.

26 октября в 17.30 корабли вошли в гавань. В течение часа

инвалидов выгрузили обратно. К 21.00 их место на кораблях занял 1-й батальон 270-го стрелкового полка — 499 бойцов и командиров, 2 82-мм и 90 50-мм минометов. Бойцы имели по два комплекта боезапаса и 10-суточный запас продовольствия по полной норме. Вместе с батальоном на катерах МО покинуло Ханко командование береговой обороны Балтийского района (БОБРа), а также корреспондент газеты «Красный флот» В.А.Рудный, увезший письмо ханковцев защитникам Москвы.

В 22.00 26 октября отряд вышел в обратный путь. В 6.40 27 октября корабли попали в полосу тумана и полчаса простояли на якоре. Подходя к Гогланду, тральщики в 9.14 обнаружили сидевшую на камнях подводную лодку. Это была Щ-318, которая 26 октября вышла из Кронштадта в боевой поход, но у Гогланда села на каменную гряду. Т-215 и Т-218 подошли к лодке, подали буксиры и попытались стянуть ее с камней. В 11.50 у Т-218 порвался буксирный трос. На помощь флагману подошел Т-210. В 13.40 тральщики сняли наконец лодку с камней. Спустя 10 минут они продолжили движение на восток. Подводная лодка Щ-318 31 октября вернулась в Кронштадт для ремонта.

Когда отряд следовал по Сескарскому плесу, в 16.14 на флагманском Т-215 обнаружили следы четырех торпед, от которых тральщик сумел уклониться. Минуту спустя шедший за ним Т-218 начал бомбометание, а в 17.30 — Т-210. Результаты атаки корабли не наблюдали, наличие подводной лодки противника в этом районе не подтвердилось.

27 октября в 19.55 три БТЩ с двумя МО возвратились в Кронштадт. Этот поход показал, что, несмотря на большое количество минных полей противника, Финский залив проходим при соответствующем тральном обеспечении.

Судя по всему, противник не заметил перехода наших кораблей на запад и обратно. Целесообразно при выполнении операции для обеспечения скрытности разделить ее на два этапа: 1-й — Кронштадт—Гогланд, 2-й — Гогланд — Ханко.

Поэтому командование КБФ сразу вышло на Военный

совет Ленинградского фронта с предложением немедленно начать полномасштабную эвакуацию военно-морской базы Ханко. 31 октября Военным советом фронта флоту была поставлена задача — эвакуировать гарнизоны Ханко и Осмуссаар в Кронштадт и на Ленинградский фронт.

Командование флота рассматривало различные варианты эвакуации гарнизона Ханко. Казалось, что лучшим решением задачи была бы переброска гарнизона на кораблях с малой осадкой — быстроходных тральщиках (БТЩ), сторожевых и торпедных катерах, что обеспечило бы меньшие потери от мин, артиллерийского огня и авиации, совершая переход Гогланд — Ханко только в темное время суток. 30 октября штаб флота представил расчет на эвакуацию гарнизонов Ханко и Осмуссаара. При использовании для перевозок шести БТЩ, 32 катеров МО, восьми ТКА типа Д-3 и восьми типа Г-5 за один рейс можно перевезти 3440 человек (исходя из грузоподъемности БТЩ — 200 человек, катера МО и Д-3 по 50, Г-5 — 30). Для перевозки 26 655 человек на Гогланд необходимо сделать 8 рейсов. При продолжительности темного времени суток 13 часов и времени перехода 9 — 10 часов в один конец продолжительность рейса туда и обратно занимает двое суток. Таким образом, вся перевозка займет 16 суток, а принимая во внимание осенние штормовые погоды, эвакуация займет 20 — 25 суток. Необходимое количество бензина на один рейс — 206 т, а на всю эвакуацию — 1648 т, при этом БТЩ и катера принимали бойцов с личным оружием и пулеметами и ротными минометами, все тяжелое вооружение, боезапас и продовольствие пришлось бы уничтожить. Кроме того, последний эшелон потребовал бы на 10 — 12 тыс. человек такого количества кораблей этих типов, какого на КБФ не было.

Поэтому решено было эвакуацию произвести скрытно несколькими эшелонами небольших отрядов кораблей, оставив заслон в 12 000 человек, который перевезти заключительным эшелонам на отряде кораблей, способном принять такое количество.

Обстановка на сухопутном фронте Ханко благоприятст-

вовала выполнению поставленной задачи, т.к. в октябре по захваченным финским документам и показаниям пленных было установлено, что три полка из состава «Ударной группы Ханко» были передислоцированы на Карельский перешеек и на боевых участках остались заслоны, удерживающие оборону. Противник, кроме того, снизил интенсивность артиллерийского обстрела. Так, например, до октября количество снарядов, выпускаемых в сутки противником по базе, в среднем — 5 тысяч, а в октябре, особенно во 2-й половине, — до 1 тыс. и менее.

Крупные германские корабли и финский броненосец береговой обороны «Вяйнемаяйнен» находились на рейде Люм и у острова Корпу. В Финском заливе противник нес дозоры в районе своих баз.

Оба берега Финского залива почти на всем протяжении (240 миль) от Кронштадта до Ханко были заняты противником, вследствие чего все движения наших кораблей могли находиться под непрерывным наблюдением с береговых постов, а также катеров и подводных лодок.

При этих условиях единственная надежда на успешное проведение операции заключалась в том, что все переходы будут проведены скрытно, т.е. в темное время суток. К нашей счастью, в 1941 г. на побережье Финского залива ни у немцев, ни у финнов не было радиолокационных станций. Впрочем, и у советского флота таких станций не было, иначе множество трагедий можно было бы избежать.

С этой точки зрения долгие октябрьские и ноябрьские ночи наступили как нельзя более своевременно, но с другой стороны, ночная темнота таила в себе большую опасность при встречах с плавающими и невзорвавшимися при подсе-чении тралами минами.

На пути от Гогланда до Ханко наибольшую опасность представляли минные поля между мысом Юминда и Каллбодаgrundом (средняя часть Финского залива) и между

Хельсинки и Наргеном (севернее Таллина). И противник продолжал усиливать их. В районе Юминда — Каллбодаг-рунд только в сентябре противник поставил 958 мин и 700 минных защитников.

Вот как характеризует минную обстановку Ю.Ровер в статье «Минная война в Финском заливе, сентябрь — ноябрь 1941 года»: «Так как после эвакуации из Ревеля находящиеся при входе в Финский залив базы Ханко и Оденсхольм оставались в советских руках, немецкое командование считалось с возможностью советских попыток прорыва через заграждение Юминда, чтобы обеспечить или эвакуировать отрезанные западнее Кронштадта и Ленинграда базы. Поэтому прежде всего считали необходимым закрыть проходы в заграждении Юминда, сделанные при прорыве советских кораблей. Так, ночью 29, 30 и 31 августа флотилия катеров-заградителей поставила три заграждения восточнее старого финского заграждения «Валкярви» (по 30 — 36 мин ЕМС и соответствующее число буев). На пути русских в центре Юминды было поставлено дополнительное заграждение из 36 мин и 40 буев...

В ночь на 3 сентября финский заградитель поставил западнее Юминды новое заграждение из 84 мин, одновременно немецкий заградитель «Кайзер» западнее этого заграждения поставил 120 предохранительных буев... Чтобы затруднить рейды советских кораблей на Ханко, финские сторожевые катера ночью 24 и 29 августа и 3 сентября поставили заграждения по 12 мин южнее подступов к Ханко.

... В ночь на 8 сентября катера из Котки поставили 48 мин северо-восточнее Сескара, охраняемые 40 буями... В ночь на 11 сентября флотилия катеров-заградителей поставила на путях к востоку от Гогланда заграждение из 36 мин ЕМС и 40 буев.

Повышенная активность Балтийского флота, связанная с применением артиллерии, вызвала опасения, что Советы в случае грозящей потери Ленинграда и Кронштадта смогут попытаться с готовыми к выходу в море кораблями своего

флота пробиться на запад и интернироваться в шведских водах. Чтобы предотвратить это, было решено усилить заграждение Юминда. 17 сентября минный заградитель «Кобра» поставил заграждение севернее мыса Пурикари из 66 мин ЕМС и 100 буев и западнее Юминды — заграждение из 136 мин ЕМС, прикрытых 200 буями. Чтобы избежать возможности обхода этих заграждений, заградитель «Кайзер» поставил 21 сентября севернее маяка Каллбодагрунд заграждение из 126 мин и 100 буев и западнее этого маяка — 86 мин ЕМС.

....2 ноября в первый раз был отмечен, очевидно успешный, прорыв соединения из восьми кораблей на запад через заграждение Юминда. Были приняты соответствующие меры. В ночь на 3 ноября немецкий заградитель «Кайзер» поставил западнее Юминды на предполагаемом советском пути новое заграждение из 150 мин ЕМС. Но в последующую ночь с берега наблюдали обратный рейс этого соединения и от этих мер отказались...12 ноября два финских заградителя вышли в ночь, чтобы поставить заграждение северо-западнее Юминды. 14 ноября в районе этого заграждения наблюдалось большое число взрывов».

Советские корабли 23 июня начали постановку минных заграждений в устье Финского залива. К 12 августа ими была выставлена 3061 мина и 498 минных защитников. В июле — сентябре Балтийский флот создал Восточную позицию (2153 мины и 632 минных защитника), а в июле — ноябре — Тыловую позицию (3504 мины и 848 минных защитников).

Все корабли нашего флота в качестве защиты от якорных мин имели параваны-охранители. Тральщики имели на вооружении различные типы тралов (параванные, змейковые, Шульца). И параваны и тралы предназначались для борьбы с минами, стоящими на якорях. Но, как показал Таллинский переход, не меньшую опасность представляли мины, плавающие на поверхности, подсеченные тралами или сорванные с якоря штормом. Наша техническая отсталость выражалась в отсутствии тралов-уничтожителей и средств самозащиты от плавающих на поверхности мин.



Командующий эскадрой КБФ вице-адмирал В.П. Дрозд.

Но была еще и артиллерийская опасность. Путь наших кораблей проходил мимо тяжелой двухорудийной башенной 305-мм батареи с дальностью стрельбы 42 км, расположенной на острове Макилуото. На южном берегу, на мысе Юминда, в августе была установлена 170-мм батарея, которая доставила много неприятностей нашим кораблям при прорыве флота из Таллина в Кронштадт.

Нельзя было сбрасывать со счетов и торпедные катера противника, действовавшие в районе Ханко. Во время боев за остров Хиума фашисты использовали их довольно активно.

Небезопасной была и стоянка кораблей в базе Ханко. В случае если бы противник направил с аэродрома Турку две-три эскадрильи бомбардировщиков, чтобы совершить удар по кораблям на рейде, тринадцать имевшихся истреби-

телей вряд ли смогли бы отразить эту атаку. Вражеские бомбардировщики наверняка шли бы в сопровождении большого числа истребителей.

Командование операцией по эвакуации Ханко возлагалось на командующего эскадрой КБФ вице-адмирала В.П. Дрозда и комиссара эскадры бригадного комиссара Ф.Г. Масалова, которые были ответственны за выполнение морской части операции.

Эвакуация частей базы Ханко и прикрытие их отхода при последней посадке возлагались на генерал-майора С.И. Кабанова и дивизионного комиссара А.Л. Расскина.

Для координации действий указанных командиров и разрешения вопросов обеспечения начальник штаба флота вице-адмирал Ю.Ф. Ралль с оперативной группой находился в Кронштадте. Военный совет КБФ со штабом — в Ленинграде. В заключительный период командующий флотом вице-адмирал Ф.В. Трибуц лично руководил операцией из Кронштадта.

Промежуточной базой или опорным пунктом являлся о-в Гогланд. Как база остров имел недостатки — незащищенный рейд, малая гавань и отсутствие на нем ремонтных средств, а также материальной базы (запасы топлива, трального имущества).

Для оказания помощи кораблям и судам на случай подрыва на минах был создан специальный аварийно-спасательный отряд под командованием командира ОВРа КБФ капитана 2 ранга И.Г. Святова и комиссара ОВРа бригадного комиссара Р.В. Радуна, который с 27 октября базировался на Гогланде. В него входили спасательные суда, тихоходные тральщики, буксиры, катера. На этот же отряд возлагалась перевозка в Кронштадт эвакуированных с Ханко в случае разгрузки отдельных кораблей и судов на Гогланде.

Расстояние от Кронштадта до Гогланда — 90 миль. Корабли здесь шли по фарватерам шириной от пяти до одного

кабельтова. Путь от Гогланда до Ханко насчитывал более 150 миль.

Из-за невозможности обеспечить оборону островов Гогланд и Б.Тютерс Военный совет КБФ еще 27 октября приказал эвакуировать гарнизоны о-вов в Кронштадт. Для этого были выделены 4 БТЩ, 6 МО, 6 тихоходных ТЩ, 4 мотобота, 4 транспорта и баржа.

В связи с эвакуацией гарнизона Ханко и превращением на это время острова в маневренную базу эвакуация гарнизона Гогланда распоряжением Военного совета КБФ была прервана и возобновилась только 5 декабря. Корабли, сосредоточенные на Гогланде, участвовали в операции по эвакуации гарнизона Ханко.

После первого похода БТЩ командующий флотом вызвал командира ВМБ в Ленинград. Обстановка не позволяла генералу С.И.Кабанову покинуть Ханко, и в Ленинград вылетел начальник штаба базы капитан 1 ранга П.Г.Максимов.

Вернувшись, он доложил, что командованием принято решение эвакуировать гарнизоны Ханко и Осмуссаара. В первую очередь следовало отправить личный состав с оружием. Во вторую — максимально возможное количество артиллерийского и стрелкового боезапаса, продовольствия и техники. Все, что было невозможно вывезти, требовалось уничтожить.

Самое трудное в решении этой задачи заключалось в том, что командованию базы было неизвестно, когда и какие корабли будут приходить в Ханко. Не имея этих данных, составить план эвакуации оно не могло. Оставалось одно: ожидать прибытия из Кронштадта кораблей и загрузку их производить в самые сжатые сроки.

Во время пребывания кораблей в порту и на рейде Ханко необходимо было обеспечить безопасность их стоянки и погрузки. Из этого следовало, что береговая, железнодорожная и зенитная артиллерия, катера ОВРа, а также десантные от-

ряды северной и восточной групп занятых гангутцами островов эвакуируются в последнюю очередь. Надо было в то же самое время надежно удерживать передний край сухопутной обороны на полуострове. Значит, и части 8-й ОСБ тоже придется вывозить в последнюю очередь.

Важно было замаскировать проведение эвакуации. Конечно, скрыть приход и уход кораблей невозможно. Задача состояла в том, чтобы убедить противника, будто гарнизон готовится к зимней обороне, а корабли, идущие в Ханко, не увозят, а привозят грузы и людей.

Советский флот к концу октября уже имел опыт двух крупных операций по эвакуации военно-морских баз — Таллина в конце августа и Одессы в начале октября.

Прорыв флота из Таллина в Кронштадт происходил в исключительно трудных условиях, когда оба берега Финского залива уже находились в руках противника, располагавшего авиацией, артиллерией и торпедными катерами. В итоге на переходе погибли пять эсминцев, две подводные лодки, два сторожевых корабля, три тральщика, канонерская лодка и два катера, 22 транспорта и 12 вспомогательных судов. Из погруженных на суда и корабли 30 тысяч человек погибло около 18 тысяч человек. В Кронштадт было доставлено 12 225 человек.

Эвакуация Одессы была проведена успешно. Она проходила четко по утвержденному плану и началась 1 октября. Самый большой на Черном море Одесский порт мог принять десятки транспортов. На Черном море к октябрю имелось большое количество транспортных судов. Румынский флот не оказывал противодействия, его корабли даже не пытались подойти к Одессе во время ее обороны. Немецкие торпедные катера и подводные лодки появились на Черном море только в конце 1941 г., а главное, на пути от Одессы до Севастополя и Новороссийска отсутствовали минные заграждения противника, а маршруты движения конвоев прохо-

дили вдали от берегов, занятых противником. Отход с позиций войск последнего эшелона и погрузка на транспорты и корабли остались не замеченными противником. При эвакуации Одессы метеообстановка была благоприятной для переходов.

К середине октября 1941 г. КБФ понес большие потери во время минных постановок в Финском заливе, при обороне Моонзунда, при прорыве флота из Таллина, во время массированных налетов фашистской авиации на Кронштадт и артиллерийских обстрелов. Погибли 15 эсминцев, лидер (поднят в 1943 г.), 5 сторожевых кораблей, 2 минзага, 7 БТЩ, 2 канлодки, получили тяжелые повреждения линкор «Марат», крейсер «Петропавловск». Многие корабли стояли на ремонте.

При наличии большой минной опасности основным средством обеспечения переходов крупных кораблей и транспортов являлись быстроходные тральщики (БТЩ). К началу операции остались в строю 10 единиц.

Большие потери понес транспортный флот, только во время Таллинского похода погибли 22 транспорта. Главное, отсутствовали быстроходные транспорты средних размеров. Вот когда пригодились бы десантные корабли, вопрос о создании которых несколько раз рассматривался в 1920 — 1930-х гг. Но строительство так и не было включено в программы судостроения. Не было в достаточном количестве топлива, особенно бензина и угля.

Обстановка осложнялась и тем, что боевые корабли флота участвовали в отражении немецкого наступления на Ленинград. Посылая эсминцы, лидер и канонерские лодки к Гогланду и Ханко, командование флота «сняло с огневых позиций» несколько батарей 130-мм орудий.

Бывший командующий ВМБ Ханко генерал-майор С.И. Кабанов вспоминал: «В то же время необходимо определить, что и когда мы начнем уничтожать, и, возможно, уже начать

постепенное уничтожение. Боевые объекты и техника, подлежащие обязательному уничтожению, известны заранее. Неведомы лишь сроки уничтожения, неизвестно и что сможем увезти, а что останется; не знаем мы, и до каких пор нам понадобятся транспорт, перевозящий грузы и людей к пирсам, краны, вагоны, другая техника, средства прикрытия последнего эшелона.

Всего этого не решишь без плана и сроков прихода кораблей в базу. А такого плана, повторяю, не было, и, возможно, если он где-то и был, нам не могли его сообщить, учитывая положение флота, фронта и Ленинграда в ноябре 1941 года. Мы даже не знали, чем флот располагает для вывоза с полуострова ценной боевой техники». (Кабанов, стр. 272.)

Но самое главное, чтобы погрузить защитников Ханко, кораблям предварительно необходимо было прорваться из Кронштадта через минные поля, под огнем береговых батарей. Не все корабли дошли до Ханко, и не все дошедшие до базы благополучно вернулись в Кронштадт.

Если при Таллинском переходе корабли обстреливались только с южного берега, то на переходах с Ханко батареи противника брали наши корабли в вилку.

Уходя из Таллина и Одессы, командиры кораблей знали, что возвращаться им некуда — оставалось идти только вперед. При походах на Ханко, в глубокий тыл противника они имели искушение в случае какой-либо опасности вернуться. Именно это и произошло с отрядом М.З. Москаленко.

Штабом КБФ проведение операции планировалось осуществить в течение примерно одной недели тремя отрядами кораблей, которые должны были следовать друг за другом. Однако ряд случаев гибели кораблей и судов вынудил командование флота отступить от первоначального плана.

Для оперативного прикрытия операции эвакуации Ханко с моря на позициях в устье Финского залива были направлены подводные лодки. В их задачу входило своевременно обнаружить вражеские корабли, донести о них ко-

мандованию флота и атаковать их в случае приближения к маршруту отряда.

31 октября из Кронштадта на позицию западнее Ханко вышла С-9. Корабли противника так и не были обнаружены. Лодка сама чуть было не погибла во время шторма и вернулась 13 ноября. Ш-324 вышла 2 ноября, 5-го прибыла на позицию. Больше сообщений от нее не поступало. Возможно, лодка погибла на минном заграждении «Апольд».

В светлое время суток корабли должны были прикрывать истребители, взлетающие с аэродромов Кронштадта и Ханко.

30 октября приказом командующего КБФ был сформирован 1-й отряд кораблей для перевозки войск с Ханко. В его состав включили минный заградитель «Марти», эсминцы «Стойкий» и «Славный», пять БТЩ: Т-207, Т-210, Т-215, Т-217, Т-218 — и пять катеров МО. Возглавил отряд командующий эскадрой вице-адмирал В.П.Дрозд, чтобы лично ознакомиться с условиями проведения операции. Тральщиками командовал командир отряда траления капитан 3 ранга В.П. Лихолетов, а группой катеров МО — командир дивизиона капитан-лейтенант М.В.Капралов. На минном заградителе «Марти» находился командир отряда заградителей капитан 1 ранга Н.И.Мещерский. С отрядом должно было следовать звено (3 единицы) торпедных катеров типа Д-3 под командованием капитан-лейтенанта Кастрюлина.

Самый крупный корабль отряда минный заградитель «Марти» — бывшая императорская яхта «Штандарт», переоборудованная в 1936 г. в минный заградитель. «Марти» находился в Ленинграде на ремонте, исправляя повреждения, полученные во время бомбежек немецкой авиацией. Получив приказ готовиться к операции, на корабле срочно заканчивали ремонт, оборудовали трюмы для приемки войск, срезали мачты. 31 октября минзаг перешел из Ленинграда в Кронштадт.

«Стойкий» также находился в Ленинграде, у стенки Бал-

тийского завода, устраняя повреждения, полученные в результате попадания тяжелого немецкого снаряда. Получив приказ перейти в Кронштадт, эсминец задержался, принимая топливо с крейсера «Киров». В 23.10 31 октября «Стойкий» снялся со швартовов и взял курс на Кронштадт.

На Большом рейде «Стойкий» встал на якорь. К его борту подошел катер, с которого на эсминец поднялись командующий эскадрой вице-адмирал В.П. Дрозд, бригадный комиссар Ф.Г. Масалов, начальник походного штаба капитан 2 ранга В.М.

Нарыков, флагманский штурман эскадры капитан 3 ранга Л.Е.Родичев, связисты капитан-лейтенант С.В. Фабричнов (флагманский связист эскадры) и старший лейтенант Б.А. Шубников. Второй эсминец, «Славный», находился в Кронштадте, периодически ведя огонь по войскам противника, наступавшим на Ленинград.

1 ноября в 2.00 командиры кораблей получили приказ о цели операции — участии в эвакуации Ханко. В 2.40 первыми снялись с якоря тральщики, в 3.00 минный заградитель, а через 15 минут — эсминцы. С проходом боновых заграждений корабли построились в походный ордер. Впереди строем уступа шли четыре БТЩ — Т-207, Т-210, Т-215, Т-217, за ними «Стойкий» под флагом командующего эскадрой. В кильватер за флагманом — «Марти» и «Славный». Отряд сопровождали пять катеров МО, один из них шел впереди «Стойкого», остальные по бортам. После того как корабли легли на створ кронштадтских маяков, около 4 часов по при-



Командир эскадренного
миноносца «Стойкий»
Б.П. Левченко.

казанию флагмана были поставлены тралы и параваны. Эскадренный ход — 12 уз.

При подходе к острову Сескар «Стойкий» проскочил точку поворота, а повернув, пошел по малым глубинам, близко прижавшись к острову. «Марти», шедший в кильватер, получил с флагмана по УКВ сигнал: «Ваш курс ведет к опасности». Но сам «Стойкий», не отворачивая, продолжал идти тем же курсом по глубинам 5 — 6 метров. Поэтому «Марти», имевший осадку около 7 м, описал координат вправо и вышел на безопасный курс, оказавшись в стороне от «Стойкого». Дальше минзаг пошел по непротраленной полосе, только при повороте на новый курс «Марти» смог вступить в кильватер «Стойкому». Утром корабли прибыли на рейд Сууркюля на острове Гогланд.

Т-218 и два катера МО задержались в Кронштадте, поскольку не закончили приемку топлива. Три торпедных катера типа Д-3 № 72, 88 и 102 также запоздали. Катера грузили на палубы бочки с бензином. Дело в том, что эти катера, хотя и считались мореходными, имели дальность плавания, даже при экономической скорости 8 уз., всего 550 миль. То есть без дозаправки они не могли преодолеть путь от Кронштадта до Ханко и обратно. На Ханко бензина не было, пришлось везти его с собой. Катера должны были следовать с Т-218. В 6.00 оперативный дежурный штаба бригады торпедных катеров запросил оперативного дежурного штаба ОВРа, вышел ли Т-218. Последний ответил, что тральщик еще не готов, ждите приказа. Но тут вмешалось командование флота, в 8.11 был получен приказ начальника штаба флота Ю.Ф. Ралля: «Немедленно выслать ТКА и догнать эскадру на полном ходу». Спустя пять минут, в 8.16, катера вышли из базы Литке. В 9.45 пост СНИС № 24 сообщил, что районе о-ва Сескар торпедные катера были атакованы восемью истребителями противника, подожжены пушечно-пулеметным огнем, взорвались и затонули со всеми экипажами. По-видимому, быстрому возникновению пожаров на катерах способствовали бочки с бензином, находившиеся на их палубах.

Но одной из причин их гибели была несогласованность решений штабов эскадры, флота и бригады торпедных катеров, что привело к тому, что катера совершали переход в зоне действия немецких истребителей в светлое время суток.

В 15.35 на рейд Гогланда прибыл Т-218 с одним катером МО. Второй катер, поврежденный на переходе авиацией противника, был оставлен на острове Лавенсари и 3 ноября отбуксирован в Кронштадт.

С наступлением темноты в 18.30 отряд вышел из бухты Сууркюля, обогнул Гогланд с юга и взял курс на запад. Переход на Ханко осуществлялся рекомендованными курсами южным фарватером № 1. Стояла лунная ночь, видимость — 90—100 каб., ветер юго-западный, 2—3 балла. Тральщики шли строем свернутого, или «минного», уступа. «Стойкий», «Славный» и «Марти» шли с поставленными параванами.

В интересах противоминной обороны командиры кораблей руководствовались следующими указаниями. При обнаружении плавающей мины по курсу или при получении сигнала с тральщиков о подсечении мины корабль, обнаруживший мину, немедленно передает об этом сигнал на другие корабли, используя радиостанцию УКВ, и обходит мину, удерживаясь в протральной полосе. После прохода кораблей мину расстреливает один из катеров МО. В случае взрыва мины в трале тральщики смыкают строй на ширину вышедшей из строя части трала и продолжают движение. Замена трала должна была производиться на ходу, после чего ширина строя тральщиков может быть увеличена до прежнего значения. При необходимости какому-либо из тральщиков остановиться он передает об этом сигнал на другие корабли и стопорит ход. Остальные тральщики продолжают движение, за ними следуют охраняемые корабли.

В 23.24 взорвалась первая мина в трале головного Т-210 «Гак». Через 10 минут в 8 милях северо-восточнее маяка Керри трал «Гака» был поврежден взрывом мины. Два других БТЩ подсекли две мины, прошедшие в нескольких метрах от бортов минзага «Марти».

С 2.02 после поворота отряда на курс 225° на протяжении трех миль в течение четверти часа произошли пять взрывов в тралах, в результате чего с исправным тралом остался только БТЩ-215. Головной «Гак», потерявший трал в районе м. Керри, во избежание ухудшения точности счисления не вышел из строя и продолжал идти ведущим. Кораблям трудно было удерживаться в узкой протраленной полосе, и в 2.20 при пересечении северной части минного заграждения в правый параван-охранитель «Марти» попала мина, которая взорвалась в 7 — 8 метрах от борта. Раздался оглушительный взрыв, и огромный черный столб воды взметнулся у борта. Корабль качнуло на левый борт, но почти мгновенно столб рухнул на палубу, и образовался крен на правый борт. Минзаг застопорил ход, походный строй отряда нарушился.

Экипаж «Марти» осмотрел помещения и механизмы, выяснилось, что пробоины нет, но взрыв вызвал на корабле многочисленные повреждения, в том числе достаточно серьезные. Все котлы сдвинулись с фундаментов, а три котла дали течь; от сотрясения вышел из строя турбогенератор № 2, всюду погас свет; в рубке сорвало штурвал с тумбы рулевого управления, и несколько секунд, пока рулевой краснофлотец не перешел на запасной пост, корабль двигался без управления. Силой взрыва был погнут шток цилиндра высокого давления машины, и выправить его вне заводских условий не представлялось возможным. Вышел из строя пожарный насос, повреждены два дальномера. Временно вышли из строя телефоны и машинный телеграф. Вышел из строя носовой гирокомпас.

Экипаж быстро устранил неисправности. Генератор № 1 был в готовности к пуску и через 4 минуты дал электроэнергию по всему кораблю. Течь в двух котлах устранили. Однако котел № 3 пришлось вывести. Корабль потерял 25 % мощности. Нужно было обеспечить ход 12 уз., только в этом случае можно прийти на Ханко еще затемно. Уже после возвращения в Ленинград, когда «Марти» поставили к стенке судостроительного завода для исправления повреждений, ре-

монтники удивились тому, как он вообще мог двигаться. Корабль с тяжелыми повреждениями выполнил боевое задание.

В 2.30 после исправления на «Марти» дали ход и заменили правый параван. Почти одновременно на Т-210 «Гак» был поставлен новый трал, и в 2.45 он вышел в голову отряда. Корабли продолжили путь. На подходах к Ханко «Стойкий» уклонился от трех мин.

В 5.18 отряд был встречен канонерской лодкой «Лайне» с лоцманом. Тральщики выбрали тралы и двинулись за лоцсудном. В 7.00 отряд в полном составе прибыл на рейд Ханко.

Минзаг «Марти» с помощью буксиров вошел в гавань и встал у стенки под погрузку. Эсминцы встали на якорь на рейде.

Командир базы И.С.Кабанов вспоминал о встрече с командиром отряда вице-адмиралом В.П.Дроздом: «Мы встретились на пирсе...

Валентин Петрович сказал мне, что пришел за мной. Я спросил его:

— А сколько людей ты возьмешь на корабли?

Он ответил:

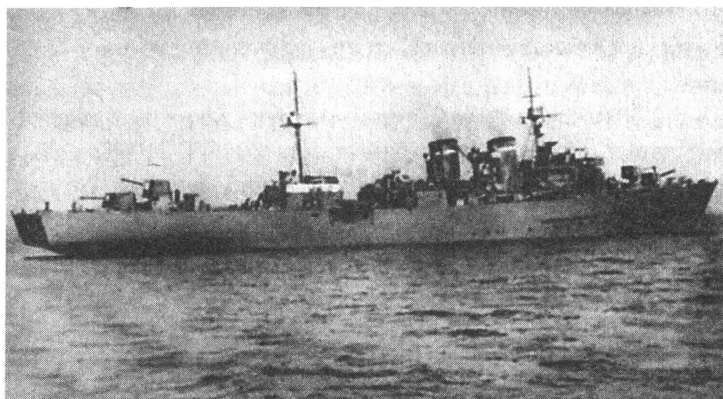
— Тысяч пять.

— Возьми пять тысяч, доставь их в Кронштадт. А когда придешь за последними десятью тысячами, возьмешь и меня.

Дрозд внимательно посмотрел на меня, улыбнулся и сказал: «Приду обязательно». (Кабанов. Стр. 264.)

С 11.00 до 12.00 батареи противника в течение часа ожесточенно обстреливали рейд и порт. Ответным ударом артиллерии сектора береговой обороны финнов заставили прекратить огонь — попаданий в корабли не было.

Эсминцам пришлось маневрировать на рейде и на ходу принимать гангутцев с катеров и буксиров. Тральщики для принятия на борт войск входили в гавань. Погрузочные работы на минном заградителе не прерывались. Перед самым походом мачты корабля были срезаны, именно поэтому противник не заметил минзага.



Минный заградитель «Марти».

Уведомленное накануне о предстоящем приходе кораблей командование базы успело провести необходимую подготовку и сосредоточить в порту эвакуируемые войска. Минзаг «Марти» принял на борт 2029 бойцов и командиров, два дивизиона 343-го артполка и всю артиллерию 270-го стрелкового полка: 12 122-мм гаубиц, 18 76-мм пушек, 8 45-мм пушек, 4 122-мм миномета, 11 82-мм минометов, 4,5 комплекта боезапаса, винтовки, пулеметы. После завершения погрузки минзаг будто уменьшился в размерах, ибо осадка корабля значительно увеличилась — на борт корабля приняли сверх нормы 300 т груза. На «Марти» командный состав армейских частей размещали в каюты комсостава, старшин — в старшинские, личный состав в кубрики и на минной палубе. К 18.30 погрузка на минзаг была закончена.

На эсминцы «Стойкий», «Славный» и пять БТЩ и катера МО были погружены 270-й стрелковый полк, военно-морской госпиталь, инвалиды, раненые.

В 19.43 отряд за лоцсудном направился из Ханко в море. Пройдя исходную точку, он лег на курс 140° и начал переход в Кронштадт. В 20.20 корабли поставили параваны, а в 20.45 БТЩ — тралы.

Финны, обнаружив, что на Ханко пробились русские ко-

рабли, не только обстреляли их с берега, но и погасили маяки. На обратном пути по бортам кораблей выставили наблюдателей с длинными шестами. Исключительно хорошая видимость позволила проверить счисления по м. Юссари. В 23.29 в трале Т-217 взорвалась мина, но только в 1.00 3 ноября при осмотре трала обнаружили, что правый параван был оторван взрывом.

За время обратного перехода «Марти» десять раз уклонялся от плавающих мин, пять раз мины взрывались прямо по носу минзага в тралах лидирующего тральщика.

В 2.40 3 ноября по кораблям открыла огонь батарея на мысе Юминда. Снаряды упали с недолетом в 5 каб. от минзага. «Марти» увеличил скорость, а Т-218, шедший без трала, вышел из строя и совместно с катерами прикрыл его дымовой завесой. Снаряды ложились с перелетами. В 3.24 под кормой Т-210 «Гак» в трале взорвалась мина. На корабле вышло из строя рулевое управление, компасы, сорвало стопор левого якоря. Корма получила прогиб, ее сгофрировало. Выйдя из строя, тральщик встал на якорь. В 3.37 обстрел прекратился, попаданий в корабли не было. В 3.50 «Гак» снялся с якоря, его взял на буксир Т-218. Все тральщики при форсировании минных полей потеряли по три комплекта своих параван-тралов (28 штук), только на Т-215 остались два левых трала. Но потерь в кораблях не было. При проводке кораблей за тралами в параванах и тралах взорвались 16 мин.

3 ноября в 8.00 отряд прибыл на Гогланд и встал на якорь на восточном гогландском рейде у той же Северной деревни. Вскоре подошли Т-218 и Т-210 (на нем перешли на ручное управление рулем).

На рейде Гогланда стояли корабли второго отряда, направлявшегося на Ханкоэсминцы «Суровый», «Сметливый», ледокол «Суур-Тыл», тральщики и катера. С тральщиков первого отряда были пересажены около 550 человек на ледокол «Суур-Тыл», который остался на Гогланде после



Командир БТЩ-210 «Гак»
С. В. Панков.

ухода второго отряда. Т-207 был передан в состав второго отряда, с которым отправился на Ханко.

За время стоянки сигнальщики дважды, в 16.49 и 17.40, обнаруживали группы немецких самолетов, на кораблях объявлялась воздушная тревога. Однако немцы не бомбили корабли, проходя стороной.

Ледокол «Суур-Тыл» в охранении Т-210 и Т-217 в 17.25 вышел с Гогланда и направился в Ленинград. В 3.30 4 ноября отряд миновал Большой кронштадтский рейд. В 5.10 при следовании Морским ка-

налом с южного берега открыла огонь немецкая батарея, выпустившая 47 снарядов. Один из них попал в кормовой мостик ледокола, пробил палубу и разорвался в продовольственной кладовой. В 6.22 ледокол и тральщики вошли в закрытую часть Морского канала, а в 7.40 БТЩ встали к военной пристани и спустя час закончили выгрузку войск. Т-210 «Гак», поврежденный взрывом, находился в ремонте до 21 ноября.

В 17.50 отряд В.П.Дрозда снялся с якоря для перехода в Ленинград. В это же время на рейде был обнаружен перископ подводной лодки. Минный заградитель «Марти» открыл по нему огонь ныряющими снарядами, а эсминцы атаковали место обнаружения лодки глубинными бомбами. Спустя две минуты лодка всплыла. Ею оказалась наша Щ-324, она направлялась на позицию в устье Финского залива, где должна была патрулировать, прикрывая эвакуацию Ханко. Только случайность спасла лодку от гибели. Этот случай показал, что охрана рейда организована плохо.

В 19.05 отряд построился в походный ордер и направился на восток. При подходе к банке Демонстейн и на фарватере, ведущем к Толбухину маяку, был ряд районов, запрещенных для плавания кораблей с осадкой более 6 м. Но «Стойкий» шел по этим районам, и «Марти» пришлось дважды делать координат влево, обходя опасные районы, при этом выходя из протраленной полосы. Несмотря на то что на флагмане находился штаб отряда и флагманский штурман, эсминец не учитывал ответственности за идущие ему в кильватер корабли. Имея осадку менее 4 м, он шел по глубинам 5 — 6 м, а осадка «Марти» — 7 м. Запасы топлива на «Стойком» были на исходе. Мазут ведрами собирали по всем цистернам и сливали в одну.

4 ноября в 1.48 корабли легли на створ Кронштадтских маяков, а в 2.45 вошли в Морской канал. От Толбухина маяка до Ленинграда корабли шли в сплошном льду толщиной 7 — 10 см. В 4.40 они встали на якорь на Неве, а затем подошли к пристани и начали выгрузку. 4231 человек гарнизона с личным оружием и боезапасом, а также два дивизиона полевой артиллерии без потерь были доставлены в Ленинград.

Во время операции велась воздушная разведка до устья Финского залива. Истребительная авиация прикрывала стоянку кораблей на Гогланде и Ханко, а также переход в светлое время суток. Артиллерия Ижорского укрепленного сектора была в готовности для подавления батарей противника.

Первый поход на Ханко прошел успешно, без потерь. На весь поход из Кронштадта до Ханко и обратно в Ленинград затрачено всего четверо суток. Если бы походы последующих отрядов выполнялись так же четко, гарнизон Ханко мог быть доставлен в Ленинград уже в первой половине ноября.

Один из участников этого похода командир БТЩ «Гак» старший лейтенант С.В. Панков считал, что после похода на Ханко трех БТЩ следовало включить в первый отряд, кроме двух эсминцев и минного заградителя «Марти», еще ряд кораблей, в том числе минзаг «Урал», транспорт «И.Сталин», поскольку противник не вел разведку залива и имелась воз-

возможность перебросить войска быстро, пока он не догадывается об операции.

После ухода отряда с Ханко на позиции 270-го полка встал 219-й стрелковый полк. Брешь в артиллерийской поддержке, возникшую с уходом двух дивизионов 343-го артполка, пришлось заполнить плановыми огнями береговых батарей. Весь оставшийся гарнизон был переведен на паек по полной норме. Теперь экономить продукты было незачем. Так же поступали и с боезапасом, комендант сектора береговой обороны и командир 8-й ОСБ получили приказание: на каждый выстрел врага отвечать двумя-тремя выстрелами. Только бензин оставался дефицитом.

Второй отряд для похода на Ханко начал формироваться сразу же после ухода из Кронштадта первого отряда. В его состав были включены ледокол «Суур-Тыл», эсминцы «Суровый» и «Сметливый», быстроходные тральщики Т-211 «Рым», Т-206 «Верп», Т-205 «Гафель», катера МО № 307,

309, 210, 407. Командиром отряда был назначен командир 2-го дивизиона эскадренных миноносцев капитан 1 ранга А.И. Заяц (флаг на «Суровом»).

Выбор в качестве транспортного судна ледокола более чем странный. Он не был приспособлен для перевозки грузов и пассажиров. Более того, ледокол, предназначенный для плавания во льдах, при волнении моря плохо держался на курсе и имел чрезвычайно резкую качку.

Ввиду ограниченного времени для подготовки к походу



Командир дивизиона эскадренных миноносцев А.И. Заяц.

ду, на БТЩ не успели определить девиацию и не получили дополнительных комплектов параванов и тральных частей. На «Суур-Тыле» за неделю до похода — 25 октября — эстонская команда была списана и набрана новая из Ленинградского торгового порта и флотского экипажа. Новая команда не успела полностью освоить его механизмы.

«Суровый» и «Сметливый» стояли на огневых позициях на Неве и вели огонь по укреплениям немецких войск. 2 ноября в 19.00 эсминцы и тральщики вышли из Ленинграда в Кронштадт, вместе с ними шел из Ленинграда лидер «Ленинград». Спустя два часа корабли прибыли на Малый кронштадтский рейд. В 21.30 из Ленинграда вышел ледокол.

Еще до возвращения отряда вице-адмирала В.П.Дрозда второй отряд вышел из Кронштадта. В 01.45 3 ноября он снялся с Большого кронштадтского рейда для следования к Гогланду. Вместе с ним шли четыре торпедных катера типа Г-5 — последние шли только до Гогланда, где их должны были сменить катера типа Д-3.

Переход на Гогланд совершался с параванами со скоростью 12 уз. Первая половина отряда: «Суровый», три БТЩ, четыре катера МО прибыли к Гогланду в 10.30, остальные корабли отстали из-за ледокола, забункерованного некачественным углем и дававшего ход 8 — 10 уз. вместо 12, и пришли туда в 13.30.

На Гогланде корабли второго отряда встретили первый отряд, только что вернувшийся с Ханко. На рейде Сууркюля стояли четыре эсминца, минный заградитель «Марти», ледокол «Суур-Тыл», семь БТЩ, катера.

Во время совместной стоянки 3 ноября у Гогланда была произведена частичная реорганизация состава второго отряда. Ледокол «Суур-Тыл» был отставлен от перехода Гогланд — Ханко из-за невозможности развить скорость 12 уз. Таким образом, отряд лишился наиболее крупного судна, в его составе не осталось ни одного транспортного судна, а боевые корабли не могли взять большое количество бойцов и командиров, а тем более грузов. Дополнительно в состав

второго отряда был включен Т-207, вернувшийся с Ханко. Все параван-тралы он потерял при проводке первого конвоя. Эвакуированные на нем 270 человек были перегружены на ледокол «Суур-Тыл», который ушел в тот же день в Ленинград с первым отрядом. Предназначенные для похода торпедные катера типа Д-3 от похода отставлены, т.к. оказались без достаточного количества топлива. По решению командующего эскадрой вице-адмирала В.П. Дрозда командиром второго отряда был назначен начальник штаба эскадры капитан 2 ранга В.М. Нарыков, ходивший на Ханко с первым отрядом, а А.И. Заяц — его первым замом. Флаг командира отряда был поднят на эсминце «Сметливый». На «Сметливом» находился штурман 1-го дивизиона эсминцев старший лейтенант К.Е.Ефимов, на «Суровом» — штурман 2-го дивизиона старший лейтенант Б.Т.Чучин. Опытные штурманы вместе с командирами штурманских боевых частей эсминцев должны были обеспечить движение отряда точно по маршруту.

В 18.30 3 ноября отряд вышел на Ханко рекомендуемыми курсами фарватером № 1 (южным). Переход протекал в условиях полной луны при ясном небе, ветер юго-западный, 2 — 3 балла. Ясная лунная ночь помогала своевременно обнаруживать плавающие мины, которые замечали за 50 — 70 м. Головным без тралов шел «Шпиль», за ним в строю «минного» уступа «Верп», «Гафель» и «Рым». Эсминец «Суровый» держался в кильватер среднему Т-205 «Гафель», концевым был флагманский «Сметливый», катера МО находились в охране. Один катер шел впереди «Сурового» для обнаружения и указания плавающих и подсеченных мин. На переходе были обнаружены плавающие мины и произошло несколько взрывов в тралах впереди идущих БТЩ. После одного из взрывов в трале Т-211 около 3.30 отряд был обнаружен и обстрелян батареями с острова Макилуото, которая с дистанции 140 каб. произвела три недолетных залпа.

В 8.10 4 ноября все корабли прибыли в Ханко, где сразу начали погрузку личного состава базы. На «Суровый» было

принято 507 человек, на «Сметливый» — 560, на БТЩ — по 250 — 260 человек. Катера МО пополнялись горючим, они личного состава базы не принимали и являлись резервом для посадки людей в случае подрыва какого-либо из кораблей. Всего корабли приняли 2107 бойцов и командиров.

На этот раз противник учел урок прошлого, когда наша артиллерия подавила его батареи еще в первой половине дня, и открыл огонь по кораблям позже — в 16.20, когда начало смеркаться. В результате один снаряд попал в «Сметливый», который вовремя не вышел из гавани. На нем было выведено из строя носовое орудие, пробиты осколками каюты командира и военкома, убит младший командир и один краснофлотец ранен. Это был первый и последний случай повреждения кораблей при стоянке на Ханко.

Из-за неисправности гирокомпаса на «Сметливом» флагманский командный пункт был перенесен на «Суровый», а А.И. Заяц перешел на «Сметливый».

В тот же день, 4 ноября, с наступлением темноты в 19.00 отряд вышел с Ханко, имея скорость 12 уз. Теперь обратный путь становился более опасным. Противник точно знал время выхода наших кораблей из базы. Он мог тут же атаковать их торпедными катерами, а на переходе и на стоянке у Гогланда — самолетами, подводными лодками и торпедными катерами. Береговые батареи финнов и немцев были в готовности. И, наконец, появилась новая опасность — лед.

Ордер отряда: три БТЩ строем уступа (Т-207, как и на переходе на Ханко, шел направляющим без трала), «Суровый», «Сметливый», катера МО — в охране. Примерно до 22.00 между кораблями выдерживалось положенное расстояние, в соответствии с чем общая глубина строя от головного БТЩ до концевого эсминца составляла 13 — 14 каб.

Ночь была ясная, лунная, море 2 — 3 балла. Следовательно, навигационные условия не были трудными. И все же из-за ненадежности навигационных приборов ведущий БТЩ не попал в проход между нашим минным полем, стоявшим у западного берега острова Найссаар, и немецким минным за-

граждением, находившимся мористее. По свойственной штурманам причине считать себя ближе к опасности, т.е. преувеличивать пройденное расстояние, поворот на курс 45° , ведущий по оси проложенного здесь между обоими заграждениями фарватера, был сделан раньше, чем следовало, и в 11 милях к северо-западу от маяка Нарген. Около 23 часов взорвалась мина в трале «Верпа» (Т-206), через минуту в трале «Гафеля» (Т-205) взорвались две мины, но трал не был поврежден. В 23.07 произошел взрыв в параване «Сметливого», который к моменту подрыва по вине вахтенного офицера отстал от головного корабля на 10 каб. и, видимо, вышел из протраленной полосы, ширина которой была не более 1 каб. Подрыв произошел в точке $\text{ш}=59^\circ 40' 5''$, $\text{д}=24^\circ 09' 0''$. Корабль окутался дымом и паром. Командир, спавший до этого в рубке, выбежал на мостик и, не разобравшись, дал самый полный назад. Но давление пара упало, корабль потерял ход. В 23.08 командиром отряда было дано приказание (открыто по УКВ) Т-205 «Гафель» идти на помощь подорвавшемуся эсминцу. Тральщик выбрал трал и направился к «Сметливному». Остальные корабли продолжали движение, не меняя скорости. Командир отряда, отправляя на помощь аварийному кораблю тральщик, должен был знать, что тот отстанет от каравана и ему придется идти одному, выделил почему-то именно «Гафель», у которого после взрыва двух мин в тралах показания магнитных компасов были ненадежны и сомнительны.

К 23.20 на «Сметливом» удалось поднять давление пара, корабль дал малый ход и лег на прежний курс, стараясь догнать «Суровый» и стать ему в кильватер. Через несколько минут командир «Сметливого» приказал выбрать параваны для осмотра. Прежде чем параван выбрали, он захватил вторую мину. На малом ходу параван не перерезал минреп, а подтянул ее к борту.

В 23.17 батарея Макилуото открыла огонь по эсминцу «Суровый» с дистанции 110 — 120 каб. На фоне луны корабль должен был хорошо виден противнику. После не-

скольких недолетов противник достиг накрытия, стрельба велась точно по целику. «Суровый» увеличил ход до 22 уз. и вышел из-под огня на зигзаге, оставив тральщики к югу. По УКВ им был дан приказ убрать тралы и дать полный ход. Т-211 «Рым» не принял этого сигнала и отстал от отряда. Батарея сделала 40 залпов, но попаданий в корабли не достигла и в 0.30 5 ноября прекратила огонь.

В 23.25 под носовым мостиком «Сметливого» взорвалась вторая мина. Сдетонировал боезапас в 3-м погребе, в результате чего у эсминца оторвало полубак по 61-й шп. Носовая часть продержалась на плаву 12 минут, а затем медленно ушла в воду. Погибли капитан 1 ранга А.И.Заяц, командир корабля капитан 2 ранга В.И.Маслов, военком батальонный комиссар С.В.Щеглов и другие командиры и краснофлотцы, а также размещенные в носовых кубриках бойцы с Ханко. Всем катерам МО было приказано подойти к «Сметливому». В командование кораблем (вернее тем, что от него осталось) вступил командир БЧ-3 старший лейтенант П.И.Иванов. Им была организована борьба за спасение корабля. Удалось укрепить носовые переборки и запустить дизель-генератор, что позволило перейти с аккумуляторного освещения на нормальное. На помощь искалеченному эсминцу подошел Т-205. Но через 25 минут после второго взрыва, в 23.50, дрейфующий эсминец коснулся мины.

Третьим взрывом корпус в районе 112 — 116-го шп. разорвало на две части. Носовая, с тремя котельными отделениями, затонула сразу. На плаву осталась кормовая часть по носовую машину включительно. Погас свет, и оставшаяся половина эсминца начала быстро погружаться.

Т-205 «Гафель» около 0.20 5 ноября ошвартовался к корме «Сметливого» и начал снимать людей, три катера МО — 210, 307, 407-й — подбирали людей из воды. В течение 25 минут на БТЩ были пересажены все уцелевшие люди, и «Гафель» в 0.50 отошел.

После снятия людей на эсминце были осмотрены все помещения, людей нигде не оставалось. Предварительно были

сняты и выброшены за борт стреляющие приспособления орудий и открыты кингстоны 5-го и 6-го артиллерийских погребов. К этому моменту кормовая половина корабля начала быстро погружаться в воду. Через некоторое время она встала вертикально винтами вверх и ушла под воду. На эсминце погибло около половины его экипажа и 233 пассажира из 560.

В период обстрела батареи Макилуото БТЩ продолжали следовать рекомендованными курсами и отстали от «Сурового». Прошло более часа после окончания обстрела, пока нарушенный походный порядок был восстановлен. Пройдя около 30 миль под прикрытием лишь одного паравана «Суровый», около 1.30 в 7 милях северо-восточнее о-ва Кери вступил в кильватер Т-206 «Верп». На шедшем впереди Т-207 вообще не было трала, а Т-211 «Рым», пытаясь догнать отряд, потерял оба паравана от взрывов минных защитников и присоединился к отряду только в районе острова Вайндло.

В 01.30 5 ноября на курсе $77,5^\circ$ (Кери — Вайндло) батареи на м. Юминда открыли огонь по «Суровому» с дистанции 100 — 110 каб. Залпы ложились на перелетах, попаданий не было. В 02.40 батарея прекратила огонь, сделав около 25 залпов. Путь между островами Кери и Вайндло прошли параллельно оси фарватера, но в 10 каб. южнее ее. Этот путь был чист от мин.

В 7.15 5 ноября отряд в составе эсминца «Суровый», трех БТЩ (Т-207, Т-206, Т-211) и катера МО-309 прибыл на Гогланд.

На борту «Гафеля», принявшего в Ханко 249 пассажиров, оказалось теперь еще около 350 чел. (80 из экипажа Сметливого, 270 из гарнизона Ханко) — всего около 620 человек при норме — 160. Корабль осел, его остойчивость существенно снизилась. Юго-западный ветер усилился до 4 баллов, до Гогланда оставалось пройти 100 миль, не имея при этом уверенности в надежности показаний магнитного компаса. Идти дальше с таким количеством людей в штормовом море было опасно, и командир и комиссар тральщика решили

вернуться с катерами МО в Ханко, до которого надо было пройти 50 миль.

Из-за нестыковки радиосвязи (у Ханко был четырехзначный шифр, у кораблей ОВРа ГБ — трехзначный), корабли, подойдя к Ханко в 3.48, четыре часа простояли на якоре, поскольку не знали точно своего места. Только в 7.57 подошла канонерская лодка «Лайне», после того как «Гафель» был обнаружен постами СНИС.

Корабли вошли в гавань, ошвартовались, началась разгрузка. Люди сходили на берег мокрые и измученные. Вернулись 570 гангутцев и 80 человек команды «Сметливого». На Ханко Т-205 задержался до 22 ноября.

5 ноября в 18.00 отряд (эсминец и три БТЩ) с присоединившимися к нему на Гогланде торпедными катерами вышел в Кронштадт, куда прибыл в 5.00 6 ноября. Не задерживаясь в Кронштадте, корабли пошли далее и в 5.24 легли на створ ленинградских маяков. В это время по впереди идущим тральщикам был открыт огонь с южного берега. «Суровый» повернул на обратный курс и стал на якорь на Большом рейде. Т-207, Т-206, Т-211 прошли в Ленинград. В 7.00 6 ноября тральщики ошвартовались у военной набережной и высадили доставленные войска.

«Суровый» перешел в Ленинград в ночь с 6 на 7 ноября, подвергнувшись на переходе Морским каналом безрезультатному обстрелу с южного берега. Отряд доставил 1263 бойца с личным оружием и боезапасом, почти в три раза меньше, чем первый отряд.

После возвращения на Ханко части бойцов, отправленных со вторым отрядом кораблей, общий счет вывезенных составил почти 6 тысяч — не много.

Наступали холода — нужно было торопиться с эвакуацией гангутцев. В Кронштадте формируется третий отряд в составе лидера «Ленинград», минного заградителя «Урал», санитарного транспорта «Андрей Жданов», эсминца «Стойкий», пяти БТЩ (Т-204, Т-207, Т-211, Т-215, Т-218) и

четырёх «малых охотников» (в том числе МО-306, -402, -409) под командованием командира линейного корабля «Октябрьская Революция» контр-адмирала М.З. Москаленко и полкового комиссара В.В. Смирнова.

Несколько странный выбор командира отряда М.З. Москаленко. До марта 1941 года он служил на Черноморском флоте и вряд ли успел узнать особенности балтийского театра. Командуя линкором, с начала войны совершил всего одно плавание из Таллина в Кронштадт в сопровождении всей эскадры. В дальнейшем корабль с помощью буксиров перемещался из кронштадской гавани на рейд и обратно, а затем перешел в Ленинград. М.З. Москаленко не имел опыта командования отрядами разнотипных кораблей в боевой обстановке.

«Урал» и «А.Жданов» имели схожие тактико-технические характеристики. В 1926 — 1929 гг. на Северной верфи Ленинграда были построены шесть однотипных грузо-пассажирских рефрижераторных теплоходов, в том числе «Феликс Дзержинский» и «Андрей Жданов». «Феликс Дзержинский» в 1939 г. был передан в состав Военно-морского флота, переоборудован в минный заградитель и переименован в «Урал». «Андрей Жданов» после начала войны был мобилизован и переоборудован в санитарный транспорт для перевозки 700 раненых. Недостатками «Урала» и «А.Жданова» были малая скорость (12,5 уз.) и наличие всего одного гребного винта, что затрудняло маневрирование. Кроме того, на них отсутствовали параваны — охранители. Оба судна стояли на Неве.

7 ноября И.Сталин и Б.Шапошников подписали директиву Ставки ВГК Военному совету Ленинградского фронта (копия наркому ВМФ) о выводе войск с Ханко. Она была краткой: «Требуем от вас вывоза всех войск сухопутных и морских и материальной части с Ханко, пока Финский залив еще не замерз». В тот же день корабли отряда получили приказ командующего КБФ на участие в перевозке войск с Ханко.



Минный заградитель «Урал».

На «Урале» и «А.Жданове» были срезаны стены, одновременно на кораблях установили УКВ радиостанции. В 21.02 7 ноября «Урал» снялся со швартовов и якоря, развернулся с помощью двух буксиров и пошел вниз по Неве. По Морскому каналу «Урал» шел вместе с транспортом «А.Жданов», преодолевая молодой лед. 8 ноября в 1.30 мин-заг и транспорт стали на якорь на кронштадтском рейде.

7 ноября поздно вечером из Ленинграда вышел «Стойкий» и после полуночи отдал якорь на Большом кронштадтском рейде. «Стойкий» уже ходил на Ханко во главе первого отряда под флагом вице-адмирала В.П.Дрозда. Поэтому на нем поднял флаг и контр-адмирал М.З. Москаленко. На «Стойком» находились также заместитель начальника политотдела эскадры В.В.Смирнов, начальник походного штаба — заместитель начальника штаба эскадры капитан 2 ранга В.М.Климов, флагманский штурман эскадры капитан 3 ранга Л.Е. Родичев. На «Урале» шел командир отряда заградителей капитан 1 ранга Н.И.Мещерский.

Поход наскоро сформированного отряда был подготовлен из рук вон плохо. Перед походом командиры кораблей и БТЩ не получили инструкции. На «Урале» и «А.Жданове» поправки гирокомпасов и электролагов давно не определялись и практически не были известны.

9 ноября в 2.47 корабли отряда снялись с якоря и, построившись в походный ордер, вышли из Кронштадта и в 11.30 тех же суток прибыли к острову Гогланд. Синоптики предупреждали о перемене погоды, но командир отряда недоверчиво отнесся к их сообщению и в 16.30 поднял сигнал: «Сниматься с якоря».

Корабли отряда снялись с якоря и в 17.15 построились в походный ордер. Впереди шли БТЩ в строю уступа с тралами, за ними «Стойкий», «Урал», «Ленинград», «А.Жданов». Вместе с отрядом в море направлялись подводные лодки Щ-309 и Щ-311.

Северо-западный ветер к тому времени достиг силы 5 баллов с тенденцией к усилению, облачность 10 баллов, высота облаков 150 — 200 м. Погода начала портиться катастрофически: через час на море бушевал шторм в 7 баллов, а через два видимость ухудшилась до такой степени, что даже с близкого расстояния трудно было различить впереди идущий корабль. Погода не позволяла тральщикам точно выдерживать строй уступа. Трудно было и кораблям держать место в строю и не выходить из протраленной полосы, особенно высокобортным «Уралу» и «А.Жданову».

В 18.57 лидер уменьшил скорость до 3 уз., а в 19.10 видимость стала настолько плохой, что впереди идущий мателот был почти не виден. Флагманом было отдано приказание: «Кораблям включить кильватерные огни». Несмотря на включенные кильватерные огни, корабли стали теряться из видимости. Причиной тому было отсутствие спланности и разнородный состав сил. Особенно страдали от качки катера МО. Командование и штаб флота допустили ошибку, разрешив выход отряда в столь неблагоприятную погоду. Опыт

был учтен, и начальник штаба флота запретил впредь выходить кораблям при ветре свыше четырех баллов.

В 19.30 командир отряда приказал кораблям застопорить машины, а в 20.07 — встать на якорь на Западном Гогландском плесе и сообщить свои места, катерам МО стать на бакштовы больших кораблей. Отряд стал на якорь в районе острова Родшер — голого каменистого островка, окруженного рифами и камнями, что в 10 милях к западу от Гогланда.

Оторвавшиеся от отряда Т-218 и Т-204, приняв сигнал о постановке на якорь, начали поиск отряда, в 19.10 они столкнулись, получив повреждения, после чего стали на якорь в трех милях на северо-запад от Родшера. Столкновение произошло на контркурсах под углом 30°, в результате 204-й («Фугас») получил рваную подводную пробоину левого борта, 218-й смял форштевень и потерял оба якоря. Т-207 также потерял оба якоря и погнул валы, отчего стали греться гидромуфты, в дальнейшей операции он участвовать не мог. Т-211 утерял один якорь и получил течь в корпусе.

После столкновения двух БТЩ в составе отряда остались всего три тральщика (Т-211, Т-215 и Т-218), причем самые крупные корабли «Урал» и «А.Жданов» не имели параванов — охранителей. 10 ноября поход отряда был отменен, в 7.30 со «Стойкого» передана радиограмма: «Сняться с якоря и следовать за мной на Гогланд». В 7.40 корабли начали сниматься с якоря и в 8.00 взяли курс на остров. При проходе фарватером между своими минными полями к западу от Гогланда были обнаружены и расстреляны три плавающие мины, сорванные штормом. В 11.25 корабли встали на якорь в бухте Сууркюля. На катере МО-409 был затоплен форпик. 409-й подошел к спасательному судну «Нептун», насосы которого быстро откачали воду из помещений «охотника».

Вследствие продолжавшейся штормовой погоды, Т-207 и Т-211 были поставлены на якорь к западу от Гогланда, причем Т-207 «Шпиль», как не имевший якорей, стоял на бакштове у Т-211 «Рым». Т-204, Т-218 и катера вошли в гавань Сууркюля. Остальные стали на якорь в районе бухты, ветер

восточный, 7 баллов. Больше суток отряд ожидал улучшения погоды.

Вернувшись на Гогланд, командир отряда донес начальнику штаба КБФ, что столкнувшиеся БТЩ на Ханко следовать не могут, а эсминец «Стойкий» имеет топливо на пределе. Начальник штаба в ответ приказал: «При ветре свыше 4 баллов не выходить, топливо принять у Кабанова, два ТКА типа Д-3 дать для усиления охранения».

После возвращения на Гогланд командир отряда не провел разбора действий командиров кораблей и инструктаж на последующую операцию.

Два поврежденных тральщика Т-204, Т-207 и один торпедный катер, имевший сильную вибрацию, остались на Гогланде. Так отряд без боя потерял два корабля, причем Т-204 «Фугас» требовал заводского ремонта и в дальнейших операциях не участвовал.

В сумерки корабли начали сниматься с якоря, в 18.52 они построились в следующий походный ордер: три БТЩ в строю «минного» уступа, «Стойкий», «Урал», «Ленинград» и «А. Жданов». Один катер МО и торпедный катер шли в голове БТЩ для оповещения о плавающих минах, три МО — в кильватер «А.Жданову». При таком порядке следования поставленные на «Стойком» и «Ленинграде» параваны должны были служить дополнительным средством защиты от мин для минного заградителя и транспорта, не имевших параванов. Ширина тральной полосы не превышала 1,25 каб., из-за этого опасность подрыва на минах резко возросла.

С момента съемки корабли, за исключением катеров, несли кильватерные огни. При попутном ветре и поверхностном течении вычисление пройденного пути затруднялось, вследствие чего ведущий БТЩ -211 «Рым» продержался на курсе 238° дольше, чем следовало, и отряд на участке о. Вайндло — о. Кери прошел в 1,5 — 2 милях южнее рекомендованного маршрута. Берегов не было видно, а это значит, что нельзя точно определить место кораблей.

К северу от м. Юминда отряд начал форсирование мин-

ного поля. Одна за другой в тралах взорвались три мины. В 22.30 в точке Ш=59° 56' 8'', Д=26° 03' 3'' на курсе 257° в левом параване лидера «Ленинград» на расстоянии 10 м от борта взорвалась мина. Существенных повреждений корабль не получил, главные механизмы работали исправно, и лидер продолжал движение. Командир «Ленинграда» дал радио на «Стойкий»: «Мина взорвалась в левом параване. Имею пробоину в первом котельном отделении, дальнейшие повреждения уточняю».

В 22.41 в трале одного из БТЩ взорвалась мина, 23.02 взорвалась еще одна мина в трале, и около этого времени «Урал» потерял из вида шедшие за ним лидер и транспорт, о чем донес флагману. В дальнейшем произошли еще три взрыва в тралах БТЩ — в 23.08, 00.12, 00.24, на дальнейшем пути мины в тралах уже не взрывались, но «Уралу» дважды пришлось уклоняться от плавающих мин, может, сорванных, но скорее всего подсеченных тралами БТЩ и не взорвавшихся.

Каждый из трех БТЩ потерял по одному полутралу, вследствие чего тральщики изменили строй на кильватерный, и ширина тральной полосы сократилась до 0,5 каб. Флагманский эсминец шел точно в кильватер концевому Т-215, и столь же точно в кильватер ему держался «Урал». Лидер отстал уже примерно на три мили и попал на минное заграждение. А закономерность простая: отстал — значит, вышел из протраленной полосы, раз вышел из полосы — попал на мины. Так и случилось. В 00.22 12 ноября был поставлен новый левый параван, а через минуту в нем в точке Ш=59° 47', Д=25° 32' 6'' в 5 м от борта взорвалась мина.

Отставание лидера и транспорта, а также растягивание каравана показали, что большие корабли недостаточно отработали организацию плавания эскадры в темное время при плохой видимости. По мнению капитана 1 ранга Н.И. Мещерского, шедшего на «Урале», причинами подрыва лидера были отсутствие дисциплины и потеря навыков совместного

плавания после длительной стоянки. Лидер очень плохо держался в строю, часто выходя из протраленной полосы.

В 00.24 лидер застопорил машины для уточнения повреждения и борьбы с поступающей водой. В результате 2-го взрыва мины вышел из строя ГТЗА левого борта, через трещины в обшивке были затоплены семь нефтяных ям, помещения агрегатов гирокомпаса, арсенал, провизионка и отсек мечевого прибора звукоподводной связи (ЗПС) «Арктур», в погреба № 2 и №4 поступает вода; вышли из строя гирокомпас, лаг и два магнитных компаса.

Был и ряд других повреждений. Носовые помещения корабля все больше наполнялись водой, попытка дать передний ход вызвала большой приток воды в помещения. Поэтому, стоя на одном месте с застопоренными машинами, «Ленинград» окончательно отстал от впереди идущих кораблей. Отстал и идущий позади него транспорт «А.Жданов» и три «малых охотника». Находясь на минном поле, около 00.45 лидер встал на якорь, чтобы устранить повреждения. «А.Жданов» также стал на якорь.

С флагмана взрыв не был замечен, и отряд продолжал движение. Командир лидера в 1.05 дал радио командиру отряда: «Дважды подорвался на mine. Пробоина в первом котельном отделении, провизионке, в центральном и гиропостах, в четвертом погребе. Компас и лаги вышли из строя, с трудом справляюсь с откачкой воды. Самостоятельно идти не могу, нуждаюсь в помощи. Стал на якорь».

Как считал командующий КБФ В.Ф. Трибуц, давая такую телеграмму, командир лидера не проверил, насколько серьезны повреждения. Если бы он их уточнил, то, возможно, не стал бы поднимать тревогу, т.к., по мнению комфлота, серьезных оснований для нее не было. Поспешные действия командира лидера привели к неправильной оценке обстановки командиром отряда, а впоследствии к потерям.

В 1.25 с лидера дали радио на «Стойкий»: «По состоянию корабля считаю необходимым выделить в мое распоряжение тральщик и два катера МО для сопровождения в базу». При

этом командир лидера Г.М.Горбачев «забыл», что в его распоряжении уже имелись три «малых охотника», шедших за транспортом. В 2.20 от левого борта лидера оттолкнули плавающую мину. В 2.30 последовало очередное радио на «Стойкий»: «Прошу срочно прислать тральщик для сопровождения в базу».

Это донесение командир отряда контр-адмирал М.З. Москаленко на «Стойком» получил в 2.30. В это время он находился в районе Таллинского плавучего маяка, идя малым ходом с целью дождаться оторвавшиеся корабли и для замены тралов у БТЩ, т.к. все параваны тральщиков были выведены из строя взрывами мин в тралах.

Посоветовавшись с начальником походного штаба В.М.Климовым, командир отряда принял решение — отряду идти на помощь лидеру и возвращаться на Гогланд. Решение было неправильным, т.к. отряд находился в 55 милях от конечного пункта своего пути, а «Ленинграду» уже была выслана помощь с Гогланда — три тральщика типа «Ижорец». До Ханко «Стойкий» и «Урал» могли пройти за 4 часа, от Гогланда они уже удалились на 90 миль. Сообщив о своем решении командиру лидера, командир отряда в 2.45 приказал лечь на курс 80° и идти на присоединение к аварийному кораблю.

В.П.Дрозд так оценил эти действия М.З. Москаленко: «Решение неправильное, в подобных условиях ни в коем случае нельзя менять курс, по существу, это означает уклонение от выполнения основной задачи».

Один из участников похода, военком Т-218 старший политрук И.И. Клычков, вспоминал: «Прошли мы самые опасные минные поля, добрались почти до Наргена (Найссаара), осталась меньшая часть пути... И вдруг на — поворачивай назад. Что за чертовщина? Какой умник распорядился?»

«Стойкий» выполнил полную циркуляцию влево и увеличил ход, чтобы надежнее работали параваны. «Урал» повернул за ним влево, стараясь идти в кильватер, форсируя дизель. К этому времени накопилась большая ошибка в счислении, и в 3.35 головной БТЩ подсек тралом мину, оче-

видно, на нашем минном поле. На отряде считали свое место севернее, но в 4 часа неожиданно слева по носу открылся маяк Кери. Исправив счисление, в 4.30 корабли легли на рекомендованный курс 45°. В 5.18 в трале БТЩ взорвалась мина. Вскоре порядок движения нарушился. Тральщики и «Стойкий» ушли вперед от «Урала», несмотря на то что машина минного заградителя работала на пределе возможности. «Урал» сигнализировал флагману с просьбой уменьшить ход, но к 6 часам отставание достигло 30 каб. Только в 7.50 расстояние между «Стойким» и «Уралом» сократилось до заданного. Перед этим в 6.52 в тралах взорвались еще две мины, таким образом, заградитель в течение 1,5 часа шел в отрыве от БТЩ и при этом именно в то время, когда отряд пересекал опасный район. Причиной отрыва послужило невыполнение сигнала флагмана тральщиками, и лишь случайно это не привело к катастрофе.

На лидере к 2.50 завели пластырь, но вода по-прежнему поступала в помещения. В 3.00 на «Ленинград» были вызваны командиры катеров МО-409 и МО-306. Лейтенанты поднялись на борт лидера по шторм-трапу. Им была поставлена задача вести корабль обратным курсом на Гогланд. Командиры катеров, плохо ориентируясь в навигационной обстановке и имея на катерах примитивное навигационное оборудование (магнитный компас и ручной лот), выполнить задачу отказались.

Связи с флагманом не было — командир лидера предполагал, что командир отряда с оставшимися кораблями решил прорываться на Ханко.

Для вывода лидера из минного поля и проводки его за тралами командир ОВРа капитан 2 ранга И.Г. Святков, находившийся на Гогланде около 7 часов, выслал три тихоходных тральщика под командой командира 3-го ДТЩ капитана 3 ранга Д.М. Белкова, но дойти до него они могли не ранее 18 часов и встретили лидер, шедший за Т-211 у острова Родшер.

Командир лидера «Ленинград», не ожидая подхода отря-

да или тральщиков с Гогланда, в 3.37 снялся с якоря, поставив впереди себя транспорт «А.Жданов», и пошел к Гогланду. Он считал, что, имея неисправными после взрыва мины магнитные компасы и вышедший из строя гирокомпас, лидер головным идти не мог. В 3.55 Г.М.Горбачев радировал на «Стойкий»: «Иду за «Ждановым» с тремя катерами — Гогланд».

Решение командира лидера также было неправильным. Находясь на минном поле, посылать вперед глубокосидящий транспорт, не дождавшись подхода тральщиков, вышедших с Гогланда, было бесцельным риском, окончившимся потерей транспорта. Самым разумным решением было оставаться на якоре и ждать прихода отряда или тральщиков.

Если на пути на запад лидер с параванами представлял противоминное прикрытие «А. Жданова», то, повернув на восток, транспорт превратился в минопрорыватель. Его капитан в 4.15 сообщил на лидер, что необходимо ждать тральщики, но ответа не получил.

В 4.49 12 ноября «А. Жданов» в точке Ш=59° 47'6" , Д= 25° 34'0" подорвался на mine, о чем в 5.01 была послана радиограмма на флагман. Транспорт стал резко крениться на правый борт, с грохотом опрокинулся и, показав киль, ушел в воду. В 5.10 «А.Жданов» затонул. Капитан транспорта, не видя впереди тральщиков, понял всю опасность своего положения и приказал команде одеться, всем быть на палубе, приготовить шлюпки к спуску на воду. Катерами МО было спасена почти вся команда транспорта, погиб один человек. После гибели транспорта лидер снова стал на якорь и направил очередную радиограмму на «Стойкий» с просьбой выслать тральщик. В 5.43 с лидера обнаружили четыре силуэта на западе — это были возвращавшиеся корабли. А спустя несколько минут в 5 м от борта прошли две плавающие мины.

В 6.20 возвращавшийся отряд заметил стоявший «Ленинград». Спустя 10 минут «Стойкий» передал приказ: «Буки, единица» (лидеру дать ход). С лидера ответили, что, нахо-

дьясь на минном поле, без тральщика он идти не может. В 6.40 командиру катера МО-402 было приказано догнать флагман и устно доложить командиру отряда, что лидер без тральщика выйти с минного поля не может.

В 6.50 командир отряда дал приказание Т-211: «Идти к лидеру и выводить на курс отряда». Уменьшать ход отряду было нельзя, т.к. он находился на минном поле и взрывы в тралах следовали один за другим. Т-218 потерял оба траля, корабли вел только Т-215. В 11.20 12 ноября «Стойкий», «Урал» и два БТЩ стали на якорь у Гогланда. Итак, самому крупному отряду с двумя большими судами («Урал» и «А.Жданов») не удалось пройти на Ханко, более того, один транспорт был потерян.

В 7.45 с лидера была дана очередная радиограмма на «Стойкий»: «Стою на минном поле, имею значительные повреждения, самостоятельно следовать не могу, могу дать ход 16 узлов, вышлите тральщик с тралями». Спустя пять минут на северо-востоке был обнаружен силуэт тральщика. Т-211 «Рым» подошел к лидеру и протралил район его стоянки. В 8.21 лидер снялся с якоря, и тральщик повел его к Гогланду, в охранении шел один «малый охотник». БТЩ подсек две мины, затем в правом трале взорвались две мины, разрушив его. Тральщик предложил лидеру держаться от него левее. В 8.53 с дистанции 120 каб. открыла огонь неприятельская батарея. Скорость хода с тралом была доведена до предела, и батарея через полчаса из-за дальности прекратила стрельбу. Около 11.30 у острова Родшер «Ленинград» и Т-211 встретили группу из трех тихоходных тральщиков, надобность в которых уже давно отпала. Лидер под проводкой Т-211 возвратился на Гогланд и в 13.26 отдал якорь на Восточном Гогландском плесе.

«Стойкий» распоряжением начальника штаба КБФ был отправлен в Кронштадт для погрузки топлива. Командование отряда контр-адмирал М.З. Москаленко и бригадный комиссар В.В.Смирнов — было отозвано в Кронштадт.

13 ноября в 2.00 снялся с якоря «Стойкий», а через 10 ми-

нут — «Ленинград». В 2.16 «Урал» также снялся с якоря, но со «Стойкого» был получен приказ: «Иду в Кронштадт, вам быть здесь». Минзаг вновь стал на якорь

Лидер вступил в кильватер «Стойкому», корабли развили 16 уз. Но поскольку на «Ленинграде» насосы не справлялись с откачкой поступающей через разошедшиеся швы воды, скорость снизили до 8 уз. В 9.10 корабли стали на якорь на Большом кронштадтском рейде. Эсминец вошел в Каботажную гавань, ему требовался ремонт.

«Ленинград» 15 ноября был поставлен в док «Трех эсминцев», причем оказалось, что пробоин у него нет, имелись только разошедшиеся швы. Левая турбина сдвинулась с места. 23 ноября лидер был выведен из дока и переведен в Ленинград, где был поставлен на ремонт к стенке завода № 196.

Минный заградитель «Урал», Т-211, Т-215 и катера МО остались у Гогланда в ожидании пополнения отряда. Механизмы тральщиков и катеров требовали срочного ремонта, к которому приступили своими силами.

В отчете по эвакуации ВМБ Ханко командованием флота была дана следующая оценка этому походу: «Из-за низких волевых качеств и неумения оценивать обстановку командир «Ленинграда» своими просьбами о помощи сорвал выполнение задачи, и отряд возвратился в бухту Сууркюля».

Конечно, капитан 3 ранга Г.М. Горбачев, дав первую телеграмму, дезориентировал командира отряда. Как оказалось, и идти своим ходом лидер мог, и пробоин в корпусе не было. Но в последующих телеграммах он вполне обоснованно просил прислать к нему один тральщик. И если бы его просьба была сразу удовлетворена, вполне вероятно, что «А.Жданов» остался бы цел, вернулся на Гогланд и смог бы выйти на Ханко со следующим отрядом.

Но виновен был и командир отряда: вместо того чтобы направить к лидеру один БТЩ, а с остальными кораблями продолжать движение к Ханко, он повернул назад. Тем более никакой помощи «Ленинграду» он не оказал, пройдя ми-

мо него к Гогланду. Только спустя полчаса он направил к лидеру тральщик, который подошел к аварийному кораблю еще через час, полтора часа было потеряно, и это при наступавшем рассвете. Если бы «Стойкий» и «Урал» с тремя БТЩ дошли до Ханко, возможно, 5 тысяч его защитников были бы доставлены в Ленинград.

В то время и за меньшие провинности «ставили к стенке». Но виновники срыва операции отделались «легким испугом». Контр-адмирал М.З. Москаленко продолжал командовать линкором, а в 1942 году назначен командиром Ленинградской военно-морской базы. Г.М.Горбачев продолжал командовать лидером до ноября 1942 года, а затем, присвоив звание капитана 2 ранга, его назначают командиром ОВРа Островной военно-морской базы.

Выводы, сделанные командованием после возвращения отряда: подготовка подобной операции должна протекать с учетом знаний своих задач личным составом кораблей (как в первых двух операциях). Нужно было сменить фарватер и идти севернее существующего. Не был учтен опыт двух первых операций, когда БТЩ шли в строе двойного уступа.

В то время как отряд контр-адмирала М.З. Москаленко безуспешно пытался пробиться на Ханко, в Кронштадте готовились к походу эсминцы «Суровый», «Гордый», тральщики Т-206, Т-217.

В ночь с 12 на 13 ноября два эсминца и два тральщика под командованием начальника штаба эскадры капитана 2 ранга В.М. Нарыкова вышли из Кронштадта, и 13 ноября в 8.36 они прибыли на рейд Гогланда, где находились минный заградитель «Урал» и тральщики Т-211 и Т-215. Вместе с Т-206 и Т-217 это были все оставшиеся БТЩ для обеспечения проводки отряда на Ханко: Т-205 стоял в Ханко, Т-204, Т-207, Т-210 и Т-218 ремонтировались. Собрав командиров кораблей, В.М.Нарыков предупредил: «В третьей попытке нельзя повторять ошибок двух предыдущих. Только вперед!

Ни в коем случае не возвращаться» (Капица, стр. 181). Он и не мог предполагать, что этот поход будет самым тяжелым.

Вечером 13 ноября корабли начали съемку с якоря, и 18.30 отряд в составе эсминцев «Гордый», «Суровый», минзага «Урал», четырех БТЩ (Т-206, Т-211, Т-215, Т-217), шести «малых охотников» вышел от Гогланда на Ханко. Командир отряда находился на «Суровом», на «Гордом» шел командир дивизиона эсминцев капитан 2 ранга П.Н.Петунин. Совместно с отрядом следовали две подводные лодки: Л-2 («Сталинец») с полным магазином мин и М-98, которые направлялись на задания: Л-2 — в Данцигскую бухту для постановки мин, М-98 — на позицию в устье Финского залива. Лодки должны были идти с отрядом до острова Нейссаар.

Как выяснилось перед выходом на совещании у командира отряда, почти у всех БТЩ компасы и лаги находились в неудовлетворительном состоянии. Только у Т-215 гирокомпас и лаг были в полной исправности. Поэтому он шел головным, за ним в строю «минного» уступа влево шли Т-211 «Рым», Т-206 «Верп», Т-217. За ними в кильватерной колонне следовали «Суровый» (флагман), «Урал», «Гордый». Катера МО — в охране по бортам кораблей. Отряд шел рекомендованными курсами (южным фарватером), ветер достигал 4—5 баллов, облачно, видимость 8 — 10 каб.

В 21.19 с головного БТЩ и «Урала» заметили след торпеды с правого борта, через 8 минут (21.27) были обнаружены следы двух торпед с правого борта «Сурового», все торпеды прошли мимо. Наличие в данном районе подводной лодки противника не подтверждено. Около 23.00 корабли разошлись с плавающей миной.

После полуночи отряд начал форсирование минного поля. В тралах Т-215 и Т-217 взорвались мины, но тралы не были повреждены. В 00.39 14 ноября взорвалась мина в трале у Т-206, перебив левый параван. В 00.44 подрывался на плавающей мине и мгновенно затонул в точке Ш=59°47'0", Д=24° 22'3" со всем экипажем катер МО-301, шедший в охране с правого борта «Гордого». В 1.05 на плавающей ми-

не, вероятно, подсеченной впереди идущим тральщиком, подорвался Т-206 «Верп», при этом поднялся большой столб пламени. На нем сдетонировали снаряды в носовом погребе. Через 2—3 минуты Т-206 затонул, из его экипажа погибли 32 человека, остальные были подобраны катером МО-402.

Последствия взрыва «Верпа» были более трагические для всего отряда. Командир концевой Т-217, зная по опыту, что после подрыва тральщик обычно продолжает идти вперед по инерции, но уклоняется либо вправо, либо влево, тотчас после подрыва «Верпа», во избежание столкновения, застопорил машины, чтобы переждать, пока рассеется дым, затем он дал «самый малый назад», при этом корабль развернуло носом на 20 — 30° вправо, после чего он остановился в 2 каб. от места подрыва.

Но он не учел, что за ним идут корабли, не видевшие его маневра, так как тральщик не предупредил их об остановке. С «Сурового» прямо по носу сквозь облако дыма в расстоянии полукабельтова был обнаружен Т-217 с застопоренными машинами. Командир эсминца вынужден был отвернуть. При этом он повернул влево и, обходя тральщик, задел его правой скулой за корму. В результате поворота эсминец вышел из протраленной полосы под ветер. Корпус «Сурового» получил рваную пробоину длиной около 4 м. БТЩ при этом почти не пострадал.

В своем отчете об операции вице-адмирал В.П. Дрозд так описал этот момент: «Такова картина полного расстройства, в которое отряд пришел после подрыва БТЩ «Верп» и последовавших неправильных действий командиров эсминца «Суровый» и Т-217. Если бы при отряде не было катеров МО, то по смыслу соответствующих статей «Наставления для боевой деятельности тралящих кораблей» концевой Т-217 должен был оказать помощь «Верпу», а прочим БТЩ безостановочно идти вперед по заданному курсу.

Эсминцу «Суровый» следовало обогнуть подорвавшийся тральщик справа, т.е. уклониться во внутреннюю протравленную сторону строя и продолжать движение за «Рымом» и

Т-215, поскольку при отряде имелись МО, которые должны были оказать помощь 206-му, а впереди «Сурового» шел еще и 215-й, командиру эсминца следовало тотчас после взрыва уклониться вправо, ни при каких условиях не отворачивая влево во внешнюю (непротраленную) сторону строя тральщиков. При этих простейших, единственно правильных и не требующих размышлений решениях не произошло бы существенной задержки и в движении минного заградителя «Урал», и всех прочих кораблей отряда. Здесь сказались отсутствие тренировки в совместных плаваниях кораблей и тральщиков».

«Суровый» остановился, пробоину, расположенную выше ватерлинии, заделали койками. Корабль начал движение в кильватер БТЩ, чтобы выйти в голову «Урала», и только начал развивать ход, как в 1.08 в 4 — 5 м от левого борта в районе 1-го машинного отделения взорвалась мина, захваченная левым параваном, но из-за малой скорости резак паравана не перерезал минреп, а подтянул мину к борту. Место подрыва Ш=59° 44'0", Д= 25° 06'0". Эсминец сильно подбросило, погас свет. Корпус корабля сильно деформировало, в районе кормы образовались большие гофры, из-за чего заклинило валопроводы. «Урал» и «Гордый» обошли «Суровый», оставив его к югу.

В командование оставшимися в строю и способными двигаться кораблями вступил капитан 1 ранга Н.И. Мещерский, находившийся на «Урале», в кильватер минзагу шел «Гордый». Не видя впереди тральщиков, Н.И. Мещерский в 1.09 приказал эсминцу выйти в голову минного заградителя, не имевшего



Командир отряда заградителей
Н.И. Мещерский.

параванов, что им и было выполнено. После этого корабли отвернули вправо и, идя курсом на север, направились полным ходом из опасного района. Пройдя 1,5 мили на север, они последовательно повернули на запад. Выполняя этот маневр, минзаг и эсминец разминулись с тральщиками.

В 1.23 командиру дивизиона БТЩ было дано по УКВ приказание, оставив один тральщик у борта «Сурового», следовать с остальными в голове «Урала».

Это приказание, вероятно, в несколько искаженном виде было получено на ведущем Т-215 в 1.33, и он с остальными БТЩ тотчас повернул на обратный курс. В 1.35 на «Суровый» был передан сигнал: «Урал» и «Гордый» продолжают движение».

По-видимому, на «Гордом» был неисправен компас, так как в 2.05 с эсминца передали на «Урал» просьбу корректировать его курс. Поскольку «Урал» и «Гордый» ушли в сторону рекомендованного курса, а видимость не превышала нескольких кабельтовых, встреча обеих групп не состоялась, и БТЩ прошли южнее. Затем они начали маневрировать переменными курсами, и около 2.25 зрительная связь была восстановлена.

Вопреки полученному приказу, все три БТЩ в 2.16 присоединились к отряду, держась от него слева по курсу. В 2.20 командиру дивизиона БТЩ было снова приказано отправить один тральщик к «Суровому», продолжая следовать с остальными в голове «Урала».

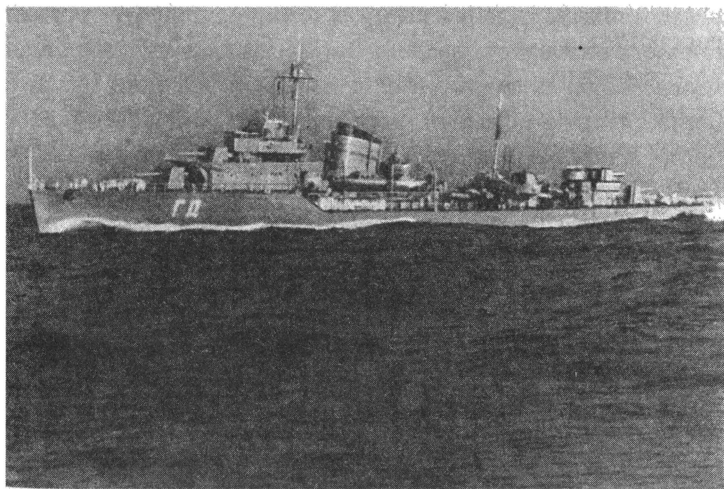
Около 2.25 в 13 милях восточнее маяка Порккала Т-215 вступил в голову «Гордому». Почти в то же время шедшие южнее «Рым» и Т-217 повернули, чтобы идти к поврежденному кораблю. Таким образом, приказ командира отряда был выполнен не точно, вместо одного тральщика к «Суровому» направились два, с минзагом и «Гордым» остался один.

«Рым» и Т-217, отделившись от отряда, в 3.06 легли на обратный курс, убрали тралы и около 5 часов подошли к «Су-

ровому», метрах в 50 от которого стояла подорвавшаяся на mine полузатопленная подводная лодка Л-2.

Движение отряда на Ханко продолжалось в составе: «Гордый», «Урал», три катера МО, Т-215. Впереди шел всего один тральщик, но и тот держался слева по курсу в расстоянии 2 каб., и «Гордый» шел вне протраленной полосы, склоняясь по неизвестной причине вправо от курса. Определив место по маяку Порккала, который в 3.00 неожиданно загорелся, выяснили, что отряд, находясь примерно в двух милях к западу от своего численного места и идя этим курсом 225°, выйдет прямо на минное поле противника. Курс изменили на 216°. Но слишком узка была полоса перед «Гордым», захватываемая тралом единственного тральщика Т-215.

В 3.20 у борта «Гордого», вышедшего из протраленной полосы, раздался глухой взрыв (вероятно, сработал минный защитник). Больших повреждений он не причинил, и эсминец продолжал путь. В 3.30 на «Урале» было получено сообщение с эсминца: «Подорвался на mine, имею ход». Но кораблю не повезло. В 3.32 у левого борта «Гордого» раздался



Эскадренный миноносец «Гордый».

сильный взрыв, корабль подбросило, он зарылся носом в волны и остановился в точке Ш=59° 47'7", Д= 24'23" .

Из пробоины вырвались клубы пара. Мина взорвалась в районе 1-го машинного и 3-го котельного отделений, все находившиеся там люди погибли. Корабль получил крен 20 градусов на левый борт. В кормовой части образовался гофр, возникли трещина в наружной обшивке и широкая метровая трещина в настиле верхней палубы. Кормовые помещения быстро заполнялись водой. Крен увеличился до 30 градусов. Давление в котлах упало, остановились вспомогательные механизмы, эсминец лишился электроэнергии.

Около десятка краснофлотцев и старшин во главе с командиром БЧ-5, стоя по пояс в воде, прилаживали к пробоине аварийные пластыри, закрепляли их брусками и клиньями. Электроэнергии не было, средства борьбы с водой запустить было невозможно. С поста энергетики и живучести доложили, что вода пошла по кораблю, ломая водонепроницаемые переборки. Командир БЧ-5 Дергачев понял, что пластырь заводить уже бесполезно. Он поднялся на мостик и доложил командиру, что спасти корабль невозможно. Как будто в подтверждение этому, в 3.36 в районе 4-го орудия главного калибра по правому борту раздался взрыв третьей мины. Корабль ложился на левый борт, шлюпки правого борта спустить не могли, удалось спустить шлюпку левого борта. В ней находился командир БЧ-2 старший лейтенант Н.В. Дутиков и два матроса. Шлюпка подобрала из воды 9 человек, после чего, поставив паруса, пошла на восток. За 19 часов она дошла до Гогланда, пройдя 100 миль под парусами при 8-балльном ветре.

К «Гордому» были направлены два «малых охотника». С МО-306 кричали: «Командира и комиссара на катер!» Однако капитан 3 ранга Е.Б. Ефет приказал в первую очередь посадить на катера краснофлотцев и младших командиров, объявив, что они с комиссаром сойдут последними. Катера сняли с эсминца 76 человек, причем МО-306 снял 73 чел., а МО-108 — трех, так как его командир лейтенант Немеров-

ский не проявил энергии и инициативы для спасения команды «Гордого».

«Гордый» лег на левый борт, а затем, встав почти вертикально, в 4.36 затонул носом вверх. Вместе с кораблем погибли командир эсминца капитан 3 ранга Е.Б.Ефет, командир дивизиона капитан 2 ранга П.Н.Петунин, старпом и комиссар корабля. Два катера со спасенными моряками «Гордого» прибыли на Ханко.

Сразу после взрыва мины у «Гордого» в 3.32 «Урал» застопорил ход. Поняв, что «Гордый» обречен, а дальнейшее пребывание на минном поле с застопоренными машинами слишком рискованно, Н.И. Мещерский в 3.43 приказал командиру «Урала»: «Продолжать движение». Минзаг дал малый ход и прошел в полукабельтове мимо накренившегося на левый борт эсминца. С «Гордого» были слышны крики людей, просивших о помощи, но их перекрыл голос: «Не подходите, между нами мина». Одновременно слева был обнаружен силуэт шедшего самым малым ходом Т-215, и вскоре минзаг вступил ему в кильватер, в охранении шел один катер МО.

В 7.41 корабли встретили буксир ВМБ Ханко с лоцманом. В 8.46 14 ноября «Урал», Т-215 и два катера МО стали на якорь на рейде Ханко. Из трех крупных кораблей отряда только «Урал» дошел до цели. К борту «Урала» подошли два МО, на минзаг перешли спасенные моряки из экипажа «Гордого».

Командованием ВМБ Ханко было принято решение: не отправлять минный заградитель в сопровождении всего двух находящихся в базе БТЩ (Т-205 и Т-215), ждать прихода следующего эшелона. Командующий флотом одобрил это решение.

События у подорвавшегося «Сурового», оставшегося с двумя катерами МО на минном поле, развивались следующим образом. После доклада из поста энергетики и живучести об исправности правой машины корабль дал ход, но сразу сел пар. Отдали якорь. В результате подрыва через разо-

шедшиеся швы затопило 1-ю машину, 3-е и 2-е котельные отделения, румпельное, механическую мастерскую, 3-й и 4-й кубрики. Крен 8° на левый борт продолжал медленно увеличиваться. Во 2-м котельном отделении сразу после взрыва возник пожар, который, несмотря на принятые меры, до последнего момента не был ликвидирован. Тем временем ветер засвежел до 5 баллов, поэтому во избежание дрейфа на минное поле было приказано стать на якорь. Рядом с «Суровым» на якорь стала подводная лодка Л-2.

Экипаж включился в борьбу за живучесть корабля. Удалось поднять давление в котле № 4, запустить турбогенератор и дизель-генератор во 2-м машинном отделении, однако турбины не проворачивались. Шансов восстановить ход не было. Работавшие помпы не справлялись с поступающей водой.

Убедившись, что корабль в безнадежном состоянии, капитан 2 ранга В.М. Нарыков отдал приказ командиру эсминца: «Ожидать БТЩ и с приходом последнего снять людей, корабль утопить». Сам же, пересев на катер МО-409, в 1.39 пошел на присоединение к отряду. Через 30 минут за кормой катера услышали два сильных взрыва. Командир отряда считал их дополнительным подрывом «Сурового» и, учитывая, что у борта последнего остался всего один катер МО, возвратился к эсминцу. Впоследствии выяснилось, что это подорвалась Л-2. Ветер усилился до 6 баллов, она застопорила дизеля, и ее сдрейфовало на заграждение.

К «Суровому» подошел МО-409 с командиром отряда. Командир эсминца доложил В.М. Нарыкову о серьезных повреждениях в корпусе и пожаре в кочегарке. Ликвидировать пожар можно только затоплением отсека. Своим ходом корабль идти не может, а на буксире вести некому. В.М. Нарыков приказал подготовить эсминец к затоплению, а катерам — к приему людей. При подходе к эсминцу с МО-402 в темноте не заметили, что с палубы «Сурового» футштоками отталкивали плавающую мину, проводя ее за корму. Командир катера Власов дал полный ход вперед, право на борт.

При повороте катер кормой разбил спущенную с эсминца шлюпку, но мину обошел. МО-402 принял около 70 человек. В это время сигнальщики обнаружили два неизвестных корабля. На эсминце сыграли боевую тревогу. Но это шли тральщики.

Около 5.00 к «Суровому» подошли Т-211 и Т-217. К этому времени крен достиг 12°. Учитывая это, командир эсминца капитан 2 ранга М.Т.Устинов отдал приказ личному составу покинуть корабль. К 5.21 весь оставшийся экипаж эсминца перешел на Т-211. Т-217 было приказано снимать команду с Л-2, что им выполнено не было. Подойдя к лодке, тральщик не мог подать швартовы, так как на палубе Л-2 не было ни одного человека. Вторично Т-217 на волне не смог подойти вплотную к лодке. Но об этом командир дивизиона узнал только после прихода на Гогланд. Перед уходом с корабля подрывной партией на эсминце заложены глубинные бомбы под 1-й торпедный аппарат и в районе 2-го погреба. Открыты все кингстоны. В 5.23 последовало два сильных взрыва, эсmineц погрузился носом и затонул в точке Ш=59° 44'3", Д= 25° 05'9".

Так вспоминал этот трагический момент командир катера МО-409 Федоров: «Издали мы смотрели на красавца Балтики, и сердце болело. «Суровый», словно лебедь, покачивался на черных волнах. Этот корабль мог бы еще воевать, а его пришлось губить. Невольно хотелось крикнуть: «Не взрывайте, пусть в бою погибнет!» Но мы молчали... От первого взрыва «Суровый» лишь вздрогнул и слегка накренился. Не желал тонуть. Через две минуты второй взрыв. «Суровый», словно живое существо, вздохнул последний раз и начал погружаться. Вскоре воды Балтики сомкнулись над ним». (П. Капица. Стр. 183.)

В 5.42 тральщики направились к Гогланду, идя без тралов 16 узловым ходом. В 10.00 два БТЩ и два катера МО-402 и МО-409 под командованием В.М. Нарыкова прибыли на Гогланд, а в ночь на 15 ноября перешли в Кронштадт для ремонта.

С «Сурового» было спасено 230 человек, с БТЩ-206 — 21 человек, с подводной лодки Л-2 — 3. На Л-2 погиб ее штурман — известный флотский поэт Алексей Лебедев. Все спасенные на тральщиках и катерах доставлены на Гогланд.

Кроме того, в 23.00 14 ноября на Гогланд пришла под парусами шестерка с «Гордого» с 11 краснофлотцами под командой командира БЧ-2 старшего лейтенанта Н.В. Дутикова.

Шедшую совместно с отрядом подводную лодку М-98 после подрыва эсминца «Суровый» больше не видели, и судьба ее осталась неизвестной.

После ухода 4 ноября с Ханко второго конвоя наступила зловещая пауза. Гарнизон был уменьшен на пятую часть, 60 орудий отправлены в Ленинград. Началось уничтожение объектов базы, железнодорожного подвижного состава и автотранспорта, а корабли не шли. Командование базы знало о выходе отрядов М.З. Москаленко, затем В.М. Нарыкова, но только спустя 10 суток после ухода второго конвоя на Ханко прибыл один «Урал».

Об этом периоде генерал Кабанов вспоминал: «Где-то в глубине моего сознания копошилась мысль: а вдруг иссякнут у флота возможности продолжить эвакуацию?»

Надо как-то заранее продумать и такую, самую тяжкую вероятность, куда, как, на чем тогда уходить, как обезопасить оставшиеся части, как действовать...

Ясно, в расчете и на такое осложнение нужно сохранять на полуострове самые боеспособные части. Все хUDEЮЩИЙ, но кулак, способный самостоятельно пробиваться из глубокого тыла к линии фронта. Не придут корабли — придется, возможно, пробиваться на эстонский берег по льду, зимой. Значит, часть танков и автомашины следует сохранить, хоть бензина у нас очень мало. Сохранить до последнего мгновения на любой вариант прорыва с боем — по льду или по суше.

Мы сообща обсуждали и такой вариант. Прорваться через Финляндию к своим — дело безнадежное. Во-первых, если мы и разгромим противостоящую нам группировку финнов, то путь дальше осложнит водная преграда у города Тамма-

саари. Ну а еще дальше — густонаселенная Южная Финляндия. Почти шестисоткилометровый марш по южному берегу Финляндии, берегу самому обжитому и населенному, пожалуй, неосуществим. Зная, как воюют финны на фронте, я был уверен, что 10 — 12 тысяч человек без артиллерии, с небольшим количеством танков не смогут дойти до своих.

Зато переход по льду ночью — а ноябрьские и декабрьские ночи длинные и темные — на остров Омуссаар, оттуда — дальше, на берег Эстонии, с тем чтобы через Эстонию пройти к своим, это нам казалось более перспективным, тут были какие-то шансы на успех. Мы могли рассчитывать на сочувствие и помощь со стороны значительной части населения Эстонии, как раз то, чего не было бы при марше по Финляндии. Пусть даже гитлеровцы не допустят марша всей группой, разобьют ее, что более чем вероятно. Но отдельные подразделения и небольшие группы наших бойцов и в этом случае смогут достичь своих. А если и погибнем, мы уничтожим, погибая, немало фашистских войск, осаждающих Ленинград. Это наверняка». (Кабанов. Стр. 272—273.)

Уже после гибели транспорта «А.Жданов» и возвращения с полпути отряда М.З. Москаленко стало ясно, что, ввиду отсутствия полноценной замены, силы, выделяемые для эвакуации Ханко, со своей задачей не справятся до ледостава. Крупные корабли, которые можно было использовать для перевозки войск: «Урал» с 14 ноября застрял на Ханко, минзаг «Марти» и эсминец «Стойкий» стояли в ремонте, «Славный» — в доке. Почти все БТЩ имели повреждения и нуждались в ремонте.

Командованием флота было принято решение вывозить защитников Ханко на небольших тихоходных кораблях — тральщиках, сетевых заградителях, сторожевых кораблях и канонерских лодках, хотя при этом сроки завершения эвакуации отодвигались. Переходам тихоходных кораблей благоприятствовало наступление периода безлунных ночей, оставалась только минная опасность.

Исходя из данного решения, 13 ноября командиру ОВРа капитану 2 ранга И.Г. Святову было отдано приказание собрать все тихоходные корабли, два-три транспорта с ходом порядка 8—9 узлов, годных для перевозки личного состава. Подготовка к отправке тихоходных кораблей затянулась в связи с тем, что большинство из них имели паровые машины и котлы, работавшие на угле. В Кронштадте уголь отсутствовал, его доставляли из Ленинграда, где угля также было ограниченное количество. Наступивший ледостав в Невской губе потребовал для каждой проводки кораблей из Ленинграда в Кронштадт и обратно ледокола. Подготовка кораблей задержалась до 18 ноября.

В течение 18 и 19 ноября был сформирован отряд в составе семи вымпелов: сторожевой корабль (СКР) «Вирсайтис», сетевой заградитель (СЗ) «Азимут», тральщики (ТЩ) № 57 — «Ударник», № 58 — «Волнорез», № 35 — «Менжинский», № 42 — «Орджоникидзе», № 56 — «Клюз». Командиром отряда был назначен командир дивизиона тральщиков капитан 3 ранга Д.М. Белков, военкомом — батальонный комиссар В.А. Фокин, начальником штаба — командир запаса Я.Б. Рабинович. Заместитель командира отряда — командир СЗ «Азимут» капитан 2 ранга А.Ф. Цобель.

Для перехода отряда был выбран маршрут № 2 (северный) вдоль опушки финских шхер. Большие потери на маршруте № 1 во время последних переходов (погибли 7 кораблей) заставляли предположить, что немцы и финны из-за тяжести операции стали расширять свое минное заграждение между островами Вайндло и Кери. В промежуток времени с окончания операции по эвакуации Таллина до начала эвакуации Ханко маршрутом № 29 сентября вернулись с позиций от Хельсинки М-98 и М-102, а 19 сентября — успешно прошли в Балтику Щ-319 и Щ-320.

Для получения данных о расположении минных заграждений по маршруту № 2 решено было воспользоваться переходами кораблей с малой осадкой в течение темного време-

ни суток, когда опасность от артобстрела береговых батарей, расположенных у Содершера, наименьшая. Отрядам была поставлена задача на переходе туда и обратно производить разведывательное траление по маршруту № 2 от меридиана 25° 40' до меридиана 26° 30'.

19 ноября в 13.40 корабли отряда вышли на Гогландский рейд и, построившись в кильватерную колонну, в 14.05 начали движение. У южной оконечности Гогланда они встретили две плавающие мины.

Ввиду свежей погоды — ветер 6—7 баллов от юго-запада при почти нулевой видимости — шел снег, корабли не были видны даже на дистанции четверти кабельтова, разведывательное траление провести не удалось.

Небольшие корабли не имели гирокомпасов и лагов, с трудом определяли свое место в море. Тем не менее отряд всю ночь шел благополучно, ориентируясь по работавшим финским маякам Содершер, Хармайя, Порккала, Юссари.

В 7.05 20 ноября с кораблей увидели вспышки стрельбы на Ханко. В 10.00 отряд был встречен канонерской лодкой «Лайне» и в 11.15 вошел на рейд базы. Вечером приступили к погрузке.

Этот переход, совершенный за 22 часа, показал возможность использования тихоходов и, кроме того, показал, что проход северным фарватером менее опасен в отношении мин.

С отрядом тихоходных кораблей решено было отправить с Ханко транспорт № 510 «Вахур», который прибыл из Палдиски еще 29 августа и с тех пор стоял в базе. На его борту находилось всего 225 бойцов и командиров, но в его трюмы были погружены 18 танков Т-26, 400 т муки, 66 т сахара, 16 т макарон, большое количество шоколада, какао, варенье, шпроты и т.д. Какой-то шутник назвал его «шоколадным транспортом».

К 10.00 21 ноября корабли отряда капитана 3 ранга Д.М. Белкова закончили погрузку и в 16.00 вышли из гавани в полном составе с присоединившимся к нему транспортом

№ 510. Канонерская лодка «Лайне» к 17.25 вывела отряд в исходную точку, и он направился к Гогланду. На переходе была плохая видимость, финские маяки не работали. Ввиду малого хода (около 7 уз.) корабли течением сносило к северу.

Отряд из-за плохой видимости, свежей погоды и несплавности растянулся, несмотря на включенные кильватерные огни, корабли теряли друг друга. Командир отряда, находившийся на головном «Вирсайтисе», потерял связь с концевыми мателотами.

Транспорт № 510 следовал в колонне за СЗ «Азимут», и во время похода до момента гибели «Азимута» командир последнего на запросы командира отряда: «Как идет транспорт?» отвечал: «Все в порядке, транспорт идет нормально». На самом же деле с наступлением темноты и начавшегося снегопада транспорт № 510 оторвался от каравана и следовал без охранения самостоятельно согласно полученной им кальке похода по маршруту № 2. Только около 12 часов в 15 милях западнее острова Родшер он соединился с тральщиком «Волнорез» и далее шел с ним.

В 4.00 в точке Ш= 59° 53', Д=25° 04' подорвался шедший пятым в колонне ТЩ-35 «Менжинский». С него успели спустить одну шлюпку, на которой спаслись 9 моряков. С шедшего в кильватер ТЩ-35 тральщика «Орджоникидзе» спустили шлюпки, но они в темноте не нашли ни одного человека. 13 членов экипажа «Менжинского» и 31 человек из числа перевозимых на нем войск были спасены тральщиком «Клюз», погибло 290 чел.

В 5.03 в районе банки Кальбодагрунд тральщик «Волнорез» (ТЩ-58), шедший концевым в первой группе, ударил форштевнем о какой-то невидимый предмет. От удара корабль качнуло, и через секунду произошел второй удар серединой корпуса, а затем третий удар в районе винтов. При ударах был слышен скрежет металла о металл. После удара появился стук в левой машине. Впоследствии при осмотре в доке оказалось, что поломана лопасть левого винта и погнут на 15 — 17 мм гребной вал. Предположительно эти удары

могли произойти от столкновения с всплывающей подводной лодкой. Естественных препятствий в этом районе нет, глубина достигает 80 м. Тральщик стал на якорь и только с рассветом продолжил движение.

В точке Ш= 59° 56'0", Д=25° 32' в 5.45 21 ноября подорвался «Азимут», шедший третьим в строю. Спасенных с «Азимута» не было, погиб весь экипаж и 288 человек эвакуируемых. Предположительно он подорвался на плавающей мине.

С 12.00 22 ноября отдельные корабли отряда стали подходить к Гогланду. На поиски транспорта № 510 с Гогланда был выслан катер МО, который обнаружил транспорт и ТЩ-58 южнее параллели острова Родшер и в 17.20 привел их на Гогланд.

Отряд доставил на Гогланд 1479 чел. с личным оружием, 18 танков Т-26, 45-мм артиллерию, 520 т продовольствия.

Два тральщика получили повреждения: ТЩ-58 после касания о подводный предмет имел погнутый вал, а на ТЩ-34 вышел из строя котел. 23 ноября в 16.45 транспорт № 510 и два поврежденных тральщика ТЩ-34 и ТЩ-58 вышли с Гогланда в Кронштадт.

В то время, когда отряд Д.М.Белкова покидал Ханко, 21 ноября в 17.15 с Гогланда вышел еще один отряд в составе: транспорт № 548 «Минна», который мог идти со скоростью 12 уз., Т-217, Т-218, два катера МО. Командиром отряда был назначен командир Т-218 капитан-лейтенант А.В. Цибин. Ему было приказано вести транспорт за тралами и результаты траления донести. Сначала транспорт довольно хорошо держался за тралами. Но около 20.00, не доходя до меридиана острова Родшер, в метель из-за плохой видимости транспорт и оба катера МО отстали от БТЩ и возвратились на Гогланд. Кодограммой тральщикам было приказано также возвратиться на Гогланд, но кодограмма на Т-218 не была принята, и оба тральщика на следующий день прибыли на Ханко. Они убрали тралы и, чтобы не столкнуться в темноте,

шли на большом расстоянии друг от друга. На рассвете их встретил лоцман и провел в базу. Разведывательное траление они также не провели, не выполнив задачу.

Во второй половине ноября на Гогланде скопилось большое количество личного состава и грузов, доставленного с Ханко отрядами тихоходных кораблей. (Отряды быстроходных кораблей, переждав на острове светлое время суток, вечером шли далее в Кронштадт и Ленинград.) Сюда же прибывали ханковцы, спасенные с погибших кораблей и транспортов. Необходимо было отправить их в Кронштадт и далее в Ленинград.

Для перевозки войск с Гогланда в Кронштадт были выделены канонерские лодки «Москва», «Кама» и «Волга». Эти корабли были переоборудованы из мобилизованных в первые дни войны грунтоотвозных шаланд. Они имели нормальное водоизмещение 1025 т, осадку 3,6 м. Две паровые машины обеспечивали скорость около 9 уз. На вооружение канонерские лодки получили по два 130-мм орудия, четыре 45-мм зенитки, пулеметы. Они имели вместительные трюмы, могли принять до 500 человек войск и поэтому неоднократно использовались для перевозки войск и грузов. Недостатком их была большая парусность из-за высоких бортов, рыскание на курсе и сильный дрейф при боковом ветре.

23 ноября в 17.00 из Кронштадта на Гогланд вышли канонерские лодки «Волга», «Кама» и «Водолей № 1», транспорт №538 и три тральщика.

На Гогланде канонерские лодки приняли на борт войска — «Кама» 1120 чел. и «Волга» 1200 чел. — и 24 ноября в сопровождении трех тральщиков «Ижорцев» доставили их в Кронштадт.

Канонерская лодка «Москва» 24 ноября прибыла на Гогланд и, приняв 800 человек, в 21.50 25 ноября с транспортом № 548 в сопровождении двух БТЩ, Т-205 и Т-215, вышли с Гогланда. Канонерская лодка и транспорт прибыли в Ленинград, где и высадили доставленные войска.

«Волга» совершила два рейса с Гогланда в Кронштадт, доставив 1800 человек, затем она была включена в состав отряда капитан-лейтенанта П.В.Шевцова, с которым отправилась на Ханко. «Москва» и «Кама» — по одному рейсу. Во время второго рейса на Гогланд «Кама» ночью отстала от впереди идущего мателота, сбилась с курса, села на мель у острова Сескар. Отработав задним ходом, канонерская лодка сошла с мели и стала на якорь. Дождавшись рассвета, она прибыла на Гогланд, где была включена в состав аварийно-спасательного отряда и ушла с последним караваном 8 декабря.

22 ноября в 14.15 на Ханко с Гогланда вышел отряд в составе: транспорт № 548 «Минна», сторожевой корабль «Коралл», тральщик «Ударник» и два катера МО под командованием командира 5-го дивизиона ТЩ капитан-лейтенанта Г.С. Дуся и батальонного комиссара Банникова. Отряд без происшествий, идя северным фарватером, в 10.43 23 ноября прибыл на Ханко.

23 ноября началась эвакуация гарнизона острова Осмуссаар, который насчитывал 1008 человек. В этот день «Лайне» доставила с Осмуссаара на Ханко 165 больных и раненых, а также людей, наименее нужных в обороне. 25 ноября «Лайне» вышла на Осмуссаар с задачей снять еще 200 человек, но вследствие свежей погоды удалось снять только 70. 29 ноября на Осмуссаар вновь послана «Лайне», которая сняла 206 чел. В ночь с 30 ноября на 1 декабря «Лайне» сняла 203 человек. Остальные защитники острова были эвакуированы в ночь с 1 на 2 декабря Т-205.

Минный заградитель «Урал» в сопровождении Т-215 и двух катеров МО-108 и МО-306 — все, что осталось от отряда В.М. Нарыкова, — 14 ноября прибыл на Ханко.

15 ноября в 1.30 к борту минзага подвели баржу с продо-

вольствием и войсками, началась погрузка корабля, которая с перерывами продолжалась до 16.00 22 ноября. В связи с обстрелами гавани и города «Урал» с 16 по 19 ноября в дневное время отходил к восточной части острова Руссаре, а ночью возвращался для продолжения погрузки.

Сначала в трюмы спускали продовольствие — крупы, муку, мясо, консервы для Ленинграда. Мешки с мукой складывали к бортам, в случае пробоины — это хороший пластырь. Поверх продовольствия — оружие и ящики с боеприпасами, каждое подразделение со своим снаряжением, чтобы выгрузиться и уйти в бой. Все закрывали слоями толстого брезента, на брезенте должны были расположиться люди.

А потом пошли на борт люди сотнями. 57 женщин и 6 детей разместили в музыкальном салоне; 164 раненых и больных — в каютах первого класса; штаб управления сухопутными частями — в курительном салоне. Подразделения — в трюмы, на твиндечные палубы, на брезент, покрывающий груз.

Поскольку неизвестно было, когда корабль покинет Ханко, были составлены графики питания, проветривания, кипятильники работали круглые сутки. Горячая пища для лазарета готовилась на камбузе. Находившиеся в трюмах питались сухим пайком. Питьевая вода подавалась в трюмы три раза в сутки. Вот гальюнов мало, старпом предложил было использовать кормовые ватервейсы, периодически сильной струей скатывая из брандсбойтов все через шпигаты за борт. Но пришлось отменить: под предлогом неотложной нужды из трюмов на палубу вылезали люди, чтобы подышать, покурить. Толчея вообще опасна на походе, и противнику нельзя показывать на палубе столько людей. Всех вниз, у каждого трюма — вахтенный с автоматом. Это казалось суровой мерой, но команда корабля знала по опыту, что это необходимо. На корме из бревен и досок соорудили подвесной гальюн. Но после того, как за борт упал солдат, их срубили. В трюмы были опущены остропленные пустые железные

бочки, которые по мере наполнения вытаскивались из трюмов.

Когда выяснилось, что некоторые из командиров, отправив своих бойцов в трюм, рвутся в каюты, И.Г. Карпов вспылил: «Всех в трюм! Независимо от чинов. Вежливенько объясните тем, кто забыл смысл устава: командир должен быть в походе с бойцами, за боеспособность и жизнь которых он отвечает». Командир корабля и старший воинский начальник разработали инструкцию для перевозимых войск:



Командир минного заградителя «Урал» И.Г. Карпов.

— средний комсостав должен находиться вместе с красноармейцами;

— у входа в трюмы должно быть установлено дневальство из красноармейцев и дежурство из среднего комсостава;

— кубрики краснофлотцев, проходы, трапы, коридоры, верхняя палуба должны быть свободны от людского состава (все должны сидеть по своим местам);

— люди эшелона на авральные звонки, сигналы и команды, касающиеся повседневной и боевой жизни корабля, не должны реагировать;

— при налете самолетов противника все, находящиеся по какой-то причине наверху, быстро уходят вниз.

За время стоянки минного заградителя на него было погружено 343,84 т продовольствия и 3406 человек эвакуируемых. На «Урал» дополнительно поставили 6 зенитных пулеметов М-4: два на шлюпочной палубе, четыре — на нижнем мостике.

В ночь с 17 на 18 ноября финские торпедные катера без-

результатно атаковали «Урал», стоявший на рейде. Атака была отбита канонерской лодкой «Лайне».

С приходом утром 22 ноября двух БТЩ в Ханко сосредоточился отряд в составе: «Урал», четыре БТЩ (Т-205, Т-215, Т-217, Т-218) и шесть «малых охотников». Появилась реальная возможность провести минзаг до Гогланда и далее в Ленинград. На тральщики приняли в среднем по 300 человек. Отряд под командованием командира отряда заграждения капитана 1 ранга Н.И. Мещерского вышел с Ханко в 17.40 22 ноября. Строй — кильватер: четыре БТЩ, «Урал» и в охране в пределах видимости — «морские охотники». Головным шел Т-218 без тралов, за ним в кильватер Т-215, Т-205 «Гафель» и Т-217. В голове находился МО-306. Четыре катера — в охране минзага и один замыкал строй. При возвращении «Урала» БТЩ получили приказ идти строем кильватера. При этом стремились добиться уменьшения числа подсеченных мин, от которых минный заградитель, имевший большую парусность и один винт, с трудом уклонялся.

Плохая видимость обеспечила скрытность перехода. Дул слабый северо-восточный ветер, море спокойное, минзаг хорошо держался в пределах узкой протраленной полосы.

В 00.25 23 ноября были обнаружены силуэты трех кораблей типа тральщик, идущих контркурсом. Это был второй отряд тихоходов, следующий на Ханко.

В 00.43 взорвалась мина в параване Т-215. Взрывом на корабле было повреждено рулевое устройство, от сотрясения показания компасов, которые вышли из меридиана, стали ненадежными. Тральщик вышел из строя, стал концевым и в проводке не участвовал. «Урал» шел вплотную за тралами концевого Т-217. Взрывы мин в трале происходили вблизи минзага, отчего на нем вышел из строя гирокомпас, «Урал» шёл по магнитному.

В 4.05 корабли вошли в полосу густого тумана. В 04.48, предполагая встать на якорь в густом тумане, на тральщиках застопорили машины, на минзаге запоздали дать задний

ход, положили руль «лево на борт», но все же он наскочил на корму концевой Т-217, повредив ему кран и тральную лебедку, после чего на тральщике не могли выбрать трал. Затем «Урал» в 5.00 правым бортом коснулся грунта у Родшера. Корабль получил небольшие повреждения. Ошибка в численности составила 3,2 мили к юго-востоку. Отойдя от острова Родшер на две мили к северу, в 5.10 корабли стали на якорь. С рассветом командир отряда дал семафор на тральщики: «Сняться с якоря, поставить тралы и пройти вдоль правого борта МЗ «Урал». В 8.38 минзаг снялся с якоря, и отряд продолжил путь. В 11.12 он встал на якорь у Гогланда.

В 23.30 на рейд Сууркюля прибыл эсминец «Свирепый» для конвоирования минзага в Кронштадт. В 00.15 24 ноября «Урал» в сопровождении «Свирепого», Т-205, Т-218 и двух катеров МО вышел в Кронштадт. Т-205 и Т-218, сопровождавшие «Урал» до Шепелевского маяка, не входя в лед, легли на обратный курс и в 12.30 24 ноября возвратились на Гогланд.

Эсминец и минзаг в 8.02 вошли в лед, в 9.30 миновали Толбухин маяк и в 11.30 прибыли на Большой кронштадтский рейд. В Кронштадте к отряду присоединился лидер «Ленинград», который 23 ноября вышел из дока. Он принял 376 человек, эвакуированных с Ханко.

В 17.26 «Урал» снялся с якоря, и караван в составе: ледокол «Волынец» (б. «Суур-Тыл»), ледокол «Октябрь», который на буксире вел лидер «Ленинград», «Урал», транспорт «Пятилетка» — вышел из Кронштадта. В 19.15 караван вошел в Морской канал. В 20.42 у борта ледокола взорвалась мина. Но это была не морская мина, немцы ночью по льду пробирались до корабельного фарватера и ставили на лед противотанковые мины. Ледокол не получил повреждений, караван продолжал движение и в 22.30 вошел в Неву, а в 23.05 минзаг встал на якорь ниже моста Лейтенанта Шмидта.

25 ноября в 1.05 «Урал» снялся с якоря и перешел в торговый порт, встал к причалу Угольной гавани, начал выгрузку.

Бойцы, проведя в душных трюмах, без возможности даже лечь, почти 10 суток, наконец-то смогли увидеть над головой небо и вдохнуть свежего воздуха.

Возвращающийся на Гогланд 22 ноября отряд капитана 3 ранга Д.М. Белкова по решению командования флота должен был в тот же день вновь идти на Ханко. Но корабли отряда подтягивались на Гогланд с 12.00 до 17.00, а выгрузка привезенного личного состава затянулась до 18.00. Кроме того, на ряде кораблей требовался неотложный ремонт механизмов. В частности, лучший корабль отряда «Вирсайтис» имел повреждение рулевого привода. Поэтому выход отряда назначили на 00.00 23 ноября, но ремонт рулевого привода затянулся, и выход был перенесен на 14.30.

В 13.30 23 ноября отряд в составе: сторожевых кораблей «Вирсайтис» (флагман) и № 18 (ЛК-2), тральщиков № 42 «Орджоникидзе», № 56 «Клюз», катеров МО № 106 и № 112 — под командованием капитана 3 ранга Д.М. Белкова вышел на Ханко, имея задание провести в пути разведывательное траление, как было задано во время предыдущих походов. У СКР-18 на пути засорился приемник нефтяной цистерны правого борта, прекратилась подача топлива к форсункам. Котельный машинист старший краснофлотец Волков спустился в бункер с мазутом для очистки приемника. 24 ноября в 12.05 отряд благополучно прибыл на Ханко, произведя контрольное траление указанного района. Мин обнаружено не было. Корабли встали к стенке для погрузки.

На Ханко в это время уже грузился отряд капитан-лейтенанта Г.С.Дуся — сторожевой корабль «Кристалл», транспорт № 548 «Минна», тральщик «Ударник», которые прибыли туда ранее. Транспорт загрузили продовольствием, он принял 1756 человек.

СКР «Коралл» 24 ноября принял 330 человек ханковцев, пополнил запас угля и воды, но на корабле вышла из строя донка. Ремонт ее затянулся, и корабль вынужден был остаться на Ханко.

Все загруженные и готовые к походу корабли объединили в один отряд под общим командованием капитана 3 ранга Д.М. Белкова. 24 ноября в 20.00 отряд вышел с Ханко. Головной «Вирсайтис», за ним «Ударник», «Клюз». Затем ТЩ-42, ТР-548, СКР-18, два МО. Командир отряда и военком находились на катере МО-112, для более оперативного управления кораблями отряда (в первом походе Д.М. Белков, находясь на головном корабле, потерял управление концевыми мателотами). Во время выхода с рейда СКР-18 столкнулся с транспортом № 548 и повредил себе форштевень. Столкновение произошло в результате заклинивания руля СКР-18, корабль пришлось оставить для ремонта на Ханко.

В 21.40 канонерская лодка «Лайне», выводившая корабли в исходную точку, повернула назад, а отряд пошел на Гогланд. В 22.00 тральщики поставили змейковые тралы — «Ударник» трал правого борта, «Клюз» — трал левого борта. На переходе корабли шли северным фарватером, финские маяки не горели.

В 9.15 25 ноября мина, подсеченная тралом «Ударника», всплыла под днищем «Клюза», который шел слишком близко за передним мателотом, и взорвалась. Носовая часть «Клюза» была оторвана до трубы, корабль в таком виде продержался 6 минут. На помощь пришли ТЩ-42 «Орджоникидзе», транспорт и катера. После взрыва у «Клюза» образовался большой дифферент на нос, оголились винты, и корабль почти вертикально ушел под воду в точке Ш= 59° 58'4", Д= 25°35'8". С тральщика спасли 48 человек, погибло 160.

Одновременно с подрывом «Клюза» была обнаружена подводная лодка противника на правых курсовых углах на дистанции 12 — 15 каб. «Морские охотники» пробомбили район.

В голову отряда вышел ТЩ-57. Днем 25 ноября отряд был трижды атакован самолетами Ju-87, из которых один был сбит зенитчиками ТЩ-42. В 16.10 отряд прибыл на Гогланд,

доставив 2556 чел с личным оружием, боезапас, 45-мм артиллерию и 380 т продовольствия.

После ухода с Ханко этого, 5-го по счету, эшелона на полуострове оставалось 13 180 человек, около 800 т продовольствия и 500 т боеприпасов.

Время сильно поджимало. Надвигалась зима, проливы между островами стали замерзать. Сильные штормы и снегопады сильно затрудняли проведение всех мероприятий по завершению эвакуации. Кроме того, командованию базы стало ясно, что финны знают о начавшейся эвакуации.

Отряд в составе СКР «Вирсайтис», ТЩ № 57 и № 42, канонерской лодки «Волга», транспорта № 538 «Майя», «малых охотников» МО № 406 и № 405 под командой капитан-лейтенанта Г.С. Дуся готовился к третьему выходу на Ханко 26 ноября, но усилившийся до 6—7 баллов ветер не позволил ему выйти с Гогланда.

27 ноября ветер стих до 4 баллов, и отряд в 14.00 вышел на Ханко. При выходе отряда ветер снова усилился до 6—7 баллов, и корабли, идя против ветра, могли развить скорость только 4 узла. Отряд дошел до Кальбодагрунда, но, по расчетам, на кораблях не хватало угля, чтобы дойти таким ходом до Ханко, и отряд вынужден был вернуться на Гогланд.

Этот неудавшийся выход нарушил все расчеты, так как угля ни на одном корабле не хватало, чтобы дойти до Ханко. Срочно был запрошен транспорт с углем из Кронштадта, и одновременно было приказано СКР «Коралл» и СКР-18 загрузиться до предела углем на Ханко и выйти на Гогланд.

Транспорт № 565 «Сымери» с углем дважды пытался выйти из Кронштадта, но был атакован самолетами противника и поврежден. Были приняты экстренные меры по заготовке дров и загрузке кораблей дровами — для этой работы был привлечен весь гарнизон Гогланда.

26 ноября в 17.00 с Ханко вышла шхуна «Эрна» с боезапасом и продовольствием, она следовала без охранения. Пользуясь попутным ветром, шхуна под парусами и мотором, де-

лая по 9 уз., в 12.15 28 ноября прибыла на Гогланд. Она привезла 200 т муки и 250 т стрелкового боезапаса, а также 22 человека из гарнизона Ханко.

28 ноября на СКР «Коралл» завершили ремонт донки. Корабль принял полный запас угля — 115 т и 279 краснофлотцев и командиров. СКР-18 (ЛК-2) принял 45 т угля и 120 человек. В 21.15 сторожевые корабли вышли с Ханко. В море их встретил шторм 6 — 7 баллов. В 16.45 29 ноября корабли благополучно прибыли на Гогланд, в бухту Сууркюля, доставив 399 человек, они же привезли 160 т угля, крайне необходимого на Гогланде. Сторожевики совершили переход во время шторма, из-за которого были задержаны на Гогланде два отряда.

К концу ноября на Ханко оставалось около 12 тысяч человек, которые удерживали оборону. Их следовало вывезти в один прием. Командование флота считало, что около 3000 человек мог принять отряд тихоходных кораблей. Остальную большую часть должны были вывезти корабли эскадры. Они должны были забрать последний эшелон гарнизонов военно-морской базы Ханко и острова Осмуссаара. Все понимали, что предстоит ответственный и исключительно сложный поход. Гангутцев надо было вывезти во что бы то ни стало. В восточной части Финского залива вот-вот должен был стать лед.

К 25 ноября после завершения срочного ремонта кораблей, ремонта параванов и приемки топлива был сформирован отряд: эсминцы «Стойкий», «Славный», транспорт №521 «Иосиф Сталин», БТЩ — Т-207, Т-210, Т-211, Т-217, семь катеров МО.

Командир отряда — вице-адмирал В.П. Дрозд, военком — бригадный комиссар Ф.Г. Масалов. На «И.Сталине» находились заместитель командира отряда капитан 1 ранга П.А. Евдокимов и полковой комиссар Каганович. Тральщиками командовал капитан 2 ранга Н.А.Мамонтов. На

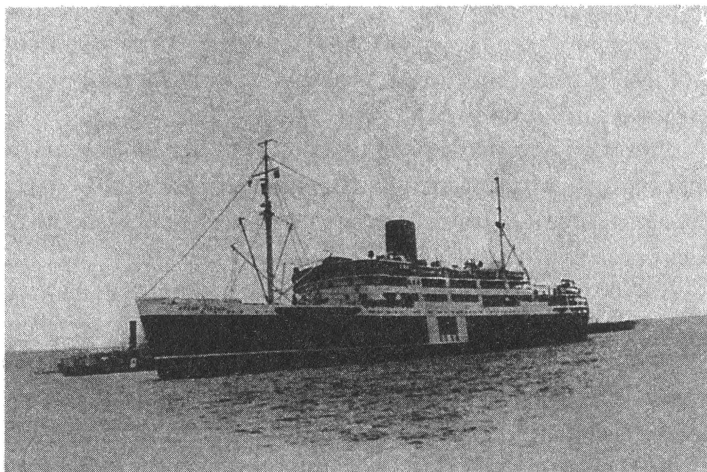
«Стойком» шел начальник штаба эскадры В.М. Нарыков и помощник флагманского штурмана КБФ капитан-лейтенант Ю.П.Ковель, на «Славном» — флагманский штурман эскадры Л.Е.Родичев, на головном БТЩ находился заместитель флагманского штурмана эскадры капитан-лейтенант Ф.П.Гусев. Штурман 3-го дивизиона эсминцев старший лейтенант А.С.Алексеев — на «И.Сталине».

Из всех БТЩ, участвующих в походе, ни один, в сущности, не был исправен. Времени на проведение планово-предупредительных ремонтов не хватало. Поэтому их механизмы работали с перебоями. У двух кораблей корпуса и винты имели повреждения из-за посадки на мель. На трех в штормовую погоду были потеряны якоря. На Т-217 не удалось исправить поврежденную при столкновении с «Уралом» тральную лебедку и кран. На «Шпиле» (Т-207) не успели отрегулировать только что установленный гирокомпас, а девиация магнитных компасов давно не проверялась. Лишь Т-205 «Гафель» и Т-218, находившиеся на Гогланде, смогли к 25 ноября уничтожить девиацию.

В Кронштадте все БТЩ приняли по четыре комплекта параван-тралов. На эсминцы погрузили комплекты тралов для тральщиков, находящихся на Гогланде. Кроме того, БТЩ и катера МО снабдили запасом светящихся поплавков для обозначения плавающих мин.

В 1940 году в состав Балтийского морского пароходства вошли два грузопассажирских турбоэлектрохода, построенные в Амстердаме, — «Иосиф Сталин» и «Вячеслав Молотов». Они предназначались для обслуживания линии Ленинград — Лондон. Водоизмещение судов 7500 т, дедвейт 3219 т. Экипаж — 108 человек, пассажировместимость — 512 человек. Главная энергоустановка состояла из двух турбин и двух гребных электродвигателей мощностью 11 800 л.с. Она обеспечивала скорость 19 уз.

В начале войны турбоэлектроходы были мобилизованы и вошли в состав КБФ в качестве военных транспортов № 509 «Вячеслав Молотов» и № 521 «Иосиф Сталин». В ноябре оба



Турбоэлектроход «Иосиф Сталин».

судна стояли на Неве уже скованные льдом. 9 ноября ледокол «Суур-Тыл» обколол лед вокруг «И.Сталина», и 11 ноября турбоэлектроход перешел в Кронштадт. На нем срезали стены мачт, но до 25-го он в море не выходил.

25 ноября с 14 часов корабли отряда начали выходить из кронштадтских гаваней на рейд, преодолевая тонкий лед. В 19.15 отряд покинул Большой кронштадтский рейд, идя за ледоколом «Октябрь». Час спустя корабли вышли за кромку льда, тральщики поставили тралы. В 4.30 26 ноября отряд встал на якорь в бухте Сууркюля. Здесь к нему присоединились тральщики Т-205, Т-215 и Т-218.

На Гогланде находился отряд тихоходных кораблей, который также направлялся на Ханко, но из-за шторма задержался с выходом. Отряд тихоходов капитан-лейтенанта Г.С. Дуся должен был прибыть на Ханко на сутки раньше отряда В.П.Дрозда — 27 ноября и возвратиться вместе с ним в один день, но несколько ранее по времени. Отряд тихоходов должен был, пройдя перед крупными кораблями, проверить фарватер. В связи с устойчивым свежим ветром, как ранее указывалось, отряд капитан-лейтенанта Г.С. Дуся задержался, и оба отряда 26 ноября сосредоточились на Гогланде.

В связи со штормовой погодой (ветер юго-восточный, 6 — 7 баллов) выход кораблей задерживался. Поэтому в 18.00 В.П.Дрозд приказал кораблям для экономии топлива иметь в готовности 1 машину и 1 котел.

Утром 27 ноября на рейд пришел эсминец «Свирепый», переданный в оперативное подчинение аварийно-спасательного отряда, который сосредоточился у Гогланда, он же был и резервом для отряда В.П. Дрозда.

В 14.00 отряд тихоходных судов попытался выйти на Ханко, но из-за усилившегося шторма вынужден был вернуться.

28 ноября «Свирепый» подошел к борту «Стойкого», при этом помяв ему борт. Передав 100 т мазута, «Свирепый» отошел от флагмана, а в 20.00 направился в Кронштадт.

29 ноября в 15.00 В.П.Дрозд приказал Т-210 присоединиться к отряду тихоходных кораблей. Еще на переходе из Кронштадта выяснилось, что, несмотря на ремонт, тральщик из-за вибрации корпуса мог идти с тралом со скоростью не более 10 узлов. Таким образом, в составе быстроходного отряда осталось всего пять тральщиков, способных идти с тралами, поскольку у Т-217 тральное устройство было повреждено.

Во второй половине дня 29 ноября ветер ослаб до 4 баллов, и В.П.Дрозд приказал поднять на «Стойком» флаг «буки» — начать движение. Корабли начали сниматься с якоря, и к 17.40 отряд в составе транспорта № 521 «Иосиф Сталин», эсминцев «Стойкий» и «Славный», БТЩ № 205, 207, 211, 215, 217, 218 и семи «малых охотников» вышел на Ханко при состоянии моря 5 баллов, ветер северо-западный.

Тральщики шли в строю двойного минного уступа вправо с параванами. Первая линия: Т-218 (головной), Т-211 «Рым», Т-215 (командир 2-го ДБТЩ — капитан-лейтенант М.Д.Годяцкий). Вторая линия: Т-207 «Шпиль» (флаг капитана 2 ранга Н.А. Мамонтова) и Т-205 «Гафель». Причем «Шпиль» следовал в кильватер среднему БТЩ первой группы, «Гафель» в кильватер 215-му. Расстояние между группами 3 каб, так что общая длина строя 2-го уступа должна была



БТЩ-207 «Шпиль».

не превышать 12 каб. Т-217, на котором после столкновения с «Уралом» нельзя было ставить тралы, находился в хвосте колонны в роли спасательного судна.

Головным в кильватерной колонне кораблей шел «Стойкий», который должен был держаться в 3 каб. от концевого Т-205 «Гафель». Далее с интервалом в 2 каб. следовали тур-



Командир БТЩ-207 «Шпиль»
Н.С. Дебелов.

боэлектроход «И.Сталин» и эсминец «Славный». Шесть «малых охотников» — в охране кораблей справа и слева, еще один между буйками трала концевой тральщика и «Стойким». Практически строй на всем переходе составлял от 30 до 38 каб. Причиной этого стали многочисленные плавающие мины. При ветре 4 балла и волне 3 балла отряд по северному фарватеру пересек опасный район к западу от банки Кальбодagrунд.

Три трала были перебиты взрывами защитников. Заме-

на тралов производилась без уменьшения скорости хода отряда. Было подсечено 12 мин, которые обозначались колбами со смесью фосфористого калия с песком, сбрасываемые с МО.

В то же время отряд тихоходных кораблей на Гогланде, произведя погрузку угля с кораблей, прибывших с Ханко («Коралл» и СКР-18), был готов к выходу в 18.00 29 ноября, но ветер удерживался все время 5 — 6 баллов от северо-запада. Так как запасов угля у кораблей было ровно столько, сколько требовалось на переход до Ханко и обратно, командир ОВРа капитан 2 ранга И.Г. Святков решил корабли в море при ветре свыше 4 балла не выпускать.

Кроме того, выслать отряд тихоходов непосредственно за отрядом В.П.Дрозда было нельзя еще и потому, что ему пришлось бы в светлое время форсировать минные поля под обстрелом береговых батарей противника. После переговоров по радио с В.П.Дроздом было решено отряд тихоходов отправить 30 ноября.

За кормой Т-218 в 22.25 взорвалась мина, перебив правый параван, две взорвались в тралах Т-215 и Т-207 «Шпиля». Поскольку Т-218 из-за неисправности одной машины и электрического управления рулем уменьшил скорость до 9,5 уз., командир отряда траления приказал ему выйти из строя. 218-й выбрал трал и вступил в кильватер Т-217 (только в 3.30 на Т-218 исправили рулевое управление). Теперь с тралами шли только четыре БТЩ.

Волна под берегом была небольшой, а взошедшая луна светила слева по носу, давая отблеск впереди по курсу, поэтому подсеченные тралами мины своевременно обнаруживались, и корабли довольно легко уклонялись от них. На эсминцах все свободные от вахты стояли по бортам, наблюдая за плавающими минами.

Наблюдатели на батарее Макилуото не обнаружили корабли, которые находились в затемненной части горизонта.

Около 23.00 выяснилось, что курс отряда проходит на одну милю южнее рекомендованного курса. Это случилось вследствие того, что ведущий Т-218 от Родшера шел на градус левее, чем следовало. В итоге поворот на курс 235° был сделан в двух милях юго-восточнее расчетного места, что привело отряд на минное заграждение. Две мины взорвались в тралах БТЩ 1-й группы, и две подсеченные всплыли. Из-за ошибки в счислении, которая к 1.00 30 ноября достигла трех миль, корабли двадцать минут шли по своему минному полю. Тральщики вытралили 12 мин. За период с 00.02 по 2.35 концевой Т-218 отвернул от шести плавающих мин. Всего на переходе «Стойкий» встретил 16 плавающих мин, а «Славный» своими параванами-охранителями подсек три мины.

Около 4.30 далеко на юго-западе была обнаружена канлодка «Лайне» с находившимся на ней лоцманом, который и провел корабли в 8.00 на рейд Ханко. Турбоэлектроход и эсминцы встали на якорь. На них гангутцев доставляли буксиры и катера.

Утром 30 ноября на Гогланде был окончательно сформир-

рован отряд в составе: транспорт № 538 «Майя», Т-210 «Гак», сторожевой корабль «Вирсайтис» (флагман), тральщик «Ударник», канонерская лодка «Волга», катера МО № 405, 406. Командир отряда — капитан-лейтенант П.В. Шевцов, военком — В.А.Фокин, начальник штаба — Я.Б.Рабинович. Больше откладывать с выходом было невозможно, так как отряд В.П.Дрозда накануне ушел на Ханко, а возвращаться оба отряда должны были почти одновременно. С 12.00 корабли начали движение. «Вирсайтис» шел головным, за ним Т-210, «Ударник», «Майя», «Волга», катера МО. Переход совершался в ясную погоду, лунную ночь, ветер 2 — 3 балла. Видимость хорошая, луна светила с южной части, и караван со стороны финских шхер хорошо просматривался. На «Ударнике» вышло из строя турбодинамо, помещения корабля освещались керосиновыми лампами.

1 декабря с 00.30 по 1.20 отряд П.В. Шевцова был обстрелян батареей Макилуото. Попаданий в корабли не было, снаряды ложились в 30 — 40 м от бортов. Катера МО поставили дымовые завесы.

Так уж совпало, но именно в это время противник решил, наконец, использовать свои надводные корабли, чтобы атаковать отряды, шедшие на Ханко. Финский отряд «Р» получил приказ атаковать конвой. Канонерские лодки «Уусимаа» и «Хемеенмаа» вместе со сторожевыми катерами VMV-9, -11, -13 и -17 в 22.03 вышли из Порккала и отправились на запад. По пути они встретились с двумя немецкими сторожевыми кораблями, которые присоединились к отряду.

С советских кораблей, шедших кильватерной колонной, картина последующего боя виделась по-разному. В 3.35 на севере в районе Юссарё с «Вирсайтиса» и «Волги» были обнаружены 4 силуэта, с Т-210 — 7. На «Ударнике» вообще первоначально посчитали, что по отряду ведет огонь 100-мм батарея с Юссарё, и только затем обнаружили корабли. В 4.15 корабли противника открыли огонь. Через 10 минут катера МО поставили дымовую завесу.

Командир отряда П.В.Шевцов приказал командиру «Вирсайтиса» выйти навстречу противнику и атаковать его. Одновременно был передан сигнал: «Выхожу из строя, не следовать за мной». На канонерскую лодку «Волга» был передан сигнал: «Открыть огонь по кораблям противника». В 5.05 СКР «Вирсайтис» вышел из строя, лег на обратный курс, встав между транспортом и вражескими кораблями, поставил дымовую завесу и открыл интенсивный огонь по кораблям противника из 100-мм орудий, сделав несколько залпов. Снаряд с финского корабля попал в мостик «Вирсайтиса», был убит один краснофлотец. Артиллеристы сторожевика добились попадания в корабль противника, который загорелся. Канонерская лодка «Волга», имевшая 130-мм орудия, огонь не открывала, так как противник находился вне секторов обстрела ее орудий. В 5.25 противник прекратил огонь и отошел, т.к. корабли союзников приближались к собственным минным заграждениям, которые, правда, были уже пройдены русскими. Финны вернулись в Порккала, немцы — в Ревель. Финские корабли израсходовали 102 102-мм и 362 40-мм снарядов, и, кроме того, ими было выпущено три торпеды.

Эта безрезультатная перестрелка, даже не задержавшая советские корабли, была названа западными историками как «битва Юссарё». Так что не только советские историки преувеличивали истинные результаты боев на море.

После окончания боя «Вирсайтис» догнал колонну и вновь в 6.20 занял место в колонне, но уже вторым, головным шел Т-210. На «Ударнике» вышел из строя циркуляционный насос и лопнула станина холодильника правой машины. В 7.50 отряд встретил канонерскую лодку «Лайне», которая пошла головной. В 9.15 корабли стали на якорь на рейде Ханко. Затем они проследовали к причалам в гавани, немедленно началась погрузка.

Итак, на Ханко сосредоточились 15 боевых кораблей, 8 «малых охотников» и 4 буксира, малые катера. Среди них

своими размерами выделялись транспорты № 521 «Иосиф Сталин» и № 538 «Майя».

Командир базы составил специальный график отхода частей с занимаемых островов и позиций, их прикрытия, а также уничтожения ценных объектов. Отход и погрузку планировалось начать 30 ноября и провести в течение двух с половиной суток.

Начался отвод частей с переднего края — самая ответственная задача, от исполнения которой зависел исход последнего этапа. С переднего края отводились 335-й и 219-й стрелковые полки. Для прикрытия отхода в первой траншее осталось 310 бойцов при 36 ручных пулеметах, их должны были поддерживать три 152-мм батареи 343-го артиллерийского полка, часть 76-мм полевых пушек, 7 танков Т-26 и 11 пулеметных танкеток. Командовал всеми силами прикрытия начальник штаба 335-го стрелкового полка майор С.М.Путилов. На втором боевом участке у генерала И.Н.Дмитриева оставались 200 бойцов с ручными и станковыми пулеметами. Все береговые, железнодорожные и зенитные батареи обслуживались сокращенными расчетами. С островов была снята половина отрядов.

Днем 30 ноября на турбоэлектроход грузились части из состава вторых эшелонов и некоторые подразделения береговой артиллерии. Погрузка на транспорты личного состава продолжалась и в течение следующего дня, одновременно в трюмы грузили продовольствие и боезапас. Тральщики Т-205, Т-218 и «Ударник» 30 ноября и 1 декабря перевозили из гавани на «И.Сталин» мешки с мукой.

На транспорт № 538 погрузили 8 танков Т-26, две бронемашины, 8 45-мм орудий, 8 76-мм полевых орудий, 4 76-мм зенитки, три зенитных пулемета М-4.

Грузились так, чтобы на Ханко не осталось ни одного человека и врагу не досталось ничего ценного. Так на Т-215 погружено три ящика щеток для коллекторов электромоторов подводных лодок, два гребных винта для подводных ло-

док, на Т-205 «Гафель» погрузили 900 кг олова, 850 кг баббита и даже 765 м серого драпа.

Транспортные возможности кораблей и судов пришлось намного превысить. Погрузка была предельно плотной, никакими нормами, разработанными в мирное время, не измерить. В перегрузке кораблей и судов был свой риск, но иного выхода не оставалось.

Чтобы ничего не досталось врагу, корабли пополняли запасы топлива, продовольствия. «Стойкий» принял с нефтеналивной баржи 45 т мазута. «Славный» подошел к острову Руссаре и, встав на якорь, перегрузил с острова оставшийся боезапас батарей. Канлодки «Волга» и «Лайне» погрузили оставшийся в базе уголь.

Почти все катера ОХРа и малые плавсредства базы были затоплены, а их команды перешли на борт «Лайне». Только катера ОР-9 и ОР-10 вышли с Ханко с отрядом П.В.Шевцова.

Во второй половине дня 2 декабря была уничтожена материальная часть артиллерии. Сначала все батареи — береговые, полевые и зенитные — открыли огонь по заранее намеченным целям. Стоял сплошной грохот. Расстреляв боезапас, артиллеристы взрывали установки. К 16 часам батареи были ликвидированы: все взорвано или утоплено. Наступила тишина. Финны также не стреляли. Начался отход прикрытия, завершалось минирование дорог, дотов, дзотов и зданий. К этому часу командование, политотдел, штабы и тылы покинули свои КП и прибыли на остров Густавстверн, где был организован последний командный пункт. Группы прикрытия начали отходить с переднего края в 16 часов 2 декабря. К 18 часам в порт прибыли последние танки и автомашины с группами прикрытия. Люди поднялись на корабли, а технику сбросили в воду.

Последними отходили саперы и подрывники, минировавшие дорогу и устанавливавшие «сюрпризы». Отдельные части противника, видимо, обнаружив отход наших гарни-

зонов, начали занимать острова и вести пулеметный обстрел отходящих войск.

Противник в течение суток 2 декабря периодически вел обстрел рейда и гавани Ханко, был подбит один «малый охотник». Эсминцы вынуждены были менять места стоянок.

В то время как шла погрузка, Т-205 «Гафель» получил приказ снять оставшиеся войска с Осмуссаара. В 17.55 1 декабря он вышел из Ханко и в 21.18 стал на якорь к северо-западу от Осмуссаара. Два катера КМ переправили с острова на тральщик 350 человек. В 1.35 2 декабря Т-205 снялся с якоря и в 4.58 вернулся на рейд Ханко. На острове осталась подрывная партия — 17 человек.

Т-218 в очередной раз вошел в гавань, на него поднялись 480 бойцов и командиров. Тральщик подошел к «И.Сталину», чтобы высадить на него людей, но турбозлектроход был уже перегружен и больше не мог принять. Т-218 стал на якорь, к нему подошел «Шпиль» (Т-207) и взял 120 человек. «Славный» принял 659 человек, «Стойкий» — около 500. Т-217 принял 215 человек.

На Ханко в день оставления базы находилась авиационная эскадрилья в составе 8 самолетов-истребителей. Ее задача — прикрыть стоянку кораблей и в 14.30 2 декабря вылететь на восток с расчетом прибытия на аэродром Бычье поле (Кронштадт) засветло.

Над Кронштадтом стоял туман, задержавший вылет, но обстановка не позволяла далее откладывать перебазирования, и самолеты вылетели. Для обеспечения посадки вокруг о-ва Котлин были расставлены прожекторы с направленными вертикально вверх лучами. Из восьми самолетов шесть приземлились благополучно, один врезался в лед, самолет и летчик погибли. Еще один, потеряв ориентировку, сел на южном берегу в расположении наших частей.

Корабли тихоходного отряда завершали подготовку к выходу. На тральщике «Ударник» отремонтировали главные механизмы. Корабль принял 180 бойцов. Канонерская лодка

«Волга» приняла 585 красноармейцев и командиров, 35 пулеметов М-1, 200 тыс. патронов и 1 тыс. мин и в 15.00 вышла на рейд, приготовилась к обратному переходу. Остальные корабли отряда также приняли войска и вышли на рейд, подготовившись к обратному переходу. Транспорт «Майя» завершил погрузку.

Первым в путь в 17.55 2 декабря отправился отряд тихоходов капитан-лейтенанта П.В.Шевцова, который перенес флаг с «Вирсайтиса» на БТЩ-210 «Гак». Состав отряда: транспорт 538 «Майя», Т-210, канонерские лодки «Волга» и «Лайне», СКР «Вирсайтис», ТЩ «Ударник», МО-405 и МО-406 и два катера КМ. Одновременно вышли четыре буксира военного порта Ханко. По первоначальному плану отряд Шевцова должен был выйти на сутки раньше отряда Дрозда, осуществляя предварительное траление, но вышел только на 3,5 часа раньше. В 18.30 отряд прошел исходную точку и взял курс на Гогланд.

Головным шел Т-210 «Гак», на котором сразу же после выхода из шхер в 18.35 поставили змейковый трал. На шедшем ему в кильватер ТЩ «Ударник» также поставили змейковый трал. Далее в строю кильватерной колонны следовали «Вирсайтис», транспорт № 538, канонерские лодки «Волга» и «Лайне», за ними буксиры, два катера МО охраняли транспорт с левого и правого бортов. Как и на переходе на Ханко, видимость была отличная (ночью 12 — 16 миль, был период полнолуния — почти полный диск луны светил с юго-западной части горизонта), ветер северо-западного направления 4 — 5 баллов ночью усилился до 5 — 6 баллов.

По расчету времени шедшие со скоростью 8 уз. корабли могли оказаться на пути догонявшей их эскадры. Чтобы не мешать ей и вместе с тем чтобы пройти подальше от батареи Макилуото, командир отряда приказал держаться на курсе 90° подольше. Таким образом, отряд отклонился от рекомендованного пути на полторы мили к западу, при этом корабли не избежали обстрела.

В 00.17 3 декабря батарея Макилуото, обнаружив корабли отряда П.В. Шевцова, открыла огонь с дистанции 120 каб. Снаряды в основном падали с недолетами 3 — 5 каб., но некоторые ложились точно в 15 — 20 м от борта «Вирсайтиса». Катера МО сразу же поставили дымзавесы. Стремясь поскорее выйти из-под обстрела, корабли уклонились к югу и прошли вплотную к своему минному заграждению. В 1.20, когда расстояние до батареи увеличилось до 135 каб., она прекратила обстрел.

Наблюдатели до боли в глазах всматривались в темный горизонт. Сначала в 00.51 катер МО обнаружил подводную лодку, в 1.20 с головного Т-210 заметили силуэты. Вероятно, за цели они принимали какие-то плавающие предметы или скалы. В 1.30 на северо-западе были слышны гулкие разрывы и два сильных взрыва (предположительно подорвался на минах «Иосиф Сталин»).

В период с 2.11 по 2.20 все корабли обнаружили противника, который в 2.15 открыл огонь по отряду. Но если одни («Вирсайтис», «Ударник» и «Лайне») считали, что это подводная лодка, открывшая огонь по отряду, то другие («Волга», Т-210) разглядели 2 — 4 силуэта надводных кораблей. Тем не менее «Вирсайтис» и «Волга» открыли огонь по обнаруженным целям. Канонерская лодка успела сделать 7 залпов из 130-мм орудий. В 2.30 стрельба была завершена. Корабли противника (по другой версии, подводная лодка) повернули на обратный курс и скрылись.

В 3.20 за кормой была обнаружена эскадра, а спустя 13 минут с кораблей увидели столб дыма и пламени — подрыв «Иосифа Сталина». В результате уклонения к югу корабли тихоходного отряда попали на крайнюю северную часть минного заграждения. На шедшем в кильватер ТЩ «Ударнику» СКР «Вирсайтисе» поздно заметили плавающую мину, и, уклоняясь от нее, корабль в 03.50 подорвался кормой в точке ш=59° 54', д=25° 09'. В первое время на нем надеялись удержаться на плаву, но внезапно корабль накренился. К борту аварийного корабля подошел «Ударник», на котором

успели обрубить трал и развернуться. Несмотря на огромный риск, транспорт «Майя» и канлодка «Лайне» застопорили машины, спустили шлюпки и начали подбирать людей из ледяной воды. ТЩ «Ударник» снял около 70 человек команды и 150 пассажиров, передав затем около 100 человек на канлодку «Волга». «Лайне» приняла 20 человек, в том числе командира «Вирсайтиса» старшего лейтенанта Г.В.Гагуа. Остальных пассажиров (около 130 человек) спасти не удалось, так как в 4.06 «Вирсайтис», опрокидываясь, навалился трубой и надстройками на корпус «Ударника», и его командиру пришлось дать «самый полный назад», чтобы избежать повреждений.

В 5.00 мимо Т-210 в 8 — 10 каб. прошли эсминец и два БТЩ быстроходного эшелона (это были «Стойкий», Т-207 и Т-218). В 5.30 корабли отряда П.В.Шевцова снялись с якоря, и движение возобновилось. Впереди шел Т-210, за ним «Ударник», транспорт «Майя», канлодки «Волга» и «Лайне», катера МО-405 и МО-406.

Около 7.00 отряд попал на очередное минное заграждение. На Т-210 «Гак» заметили за кормой одну подсеченную тралом мину и дали предупреждающий сигнал, но на шедшем сзади «Ударнике» обнаружили сразу четыре мины, из которых одна прошла в метре, а три — в 20 м от борта. На транспорте № 538, следовавшем в кильватер «Ударнику», начали давать предупреждающие короткие гудки и уклонились от замеченных слева мин.

На шедшей за транспортом канлодке «Волга» также начали ворочать вправо, выйдя при этом из узкой протраленной полосы. В 7.10 «Волга» подорвалась на плавающей мине. Взрыв произошел у правого борта в районе воздушного танка и погреба № 1 главного калибра. Корабль накренился на 45° на правый борт, но остался на плаву. При взрыве погибли 5 моряков. Корабль выправил крен затоплением танка левого борта и артпогреба № 4. Сразу после взрыва на «Волге» отдали оба якоря, чтобы не дрейфовать на минном поле. Пассажиры были переданы на «Лайне» (приняла 270 чел.), «Ударник» (принял 150 чел.) и катера МО, на корабле оста-

лись 83 пассажира. Машины и котлы от взрыва не пострадали. К 8.45 были закончены аварийные работы, крен окончательно выровнен, и корабль, снявшись с якоря, вступил в кильватер канлодке «Лайне».

Т-210 «Гак» тотчас после подрыва «Волги» уменьшил ход до самого малого, а ТР-538 после выхода из строя тральщика «Ударник» вступил в кильватер флагману. На «Ударнике» для увеличения остойчивости в связи с приемом 450 чел. «списали за борт» с верхней палубы около 10 тонн грузов и имущества личного состава. Около 8.00 «Гак» определился по полузатонувшему танкеру № 11 и выяснил, что отряд шел значительно южнее рекомендованного курса. «Гак» и транспорт, увеличив скорость, пошли на восток, остальные корабли во главе с «Ударником» шли 8-узловым ходом.

В 9.00 на горизонте были обнаружены корабли, а спустя 50 мин «Гак» обменялся позывными с эсминцем «Свирепый» под флагом командира ОВРа капитана 2 ранга И. Г. Святова, шедшим на запад. В 11.20 Т-210 открыл зенитный огонь, отразив атаку двух самолетов противника. В 16.35 тральщик и транспорт № 538 вошли в бухту Сууркюля. Остальные корабли прибывали позже. К 21.00 3 декабря большинство кораблей отряда капитан-лейтенанта П. В. Шевцова пришли на Гогланд.

Отставшая от отряда канонерская лодка «Волга» в 13.00 находилась на видимости Гогланда, навстречу ей прошли корабли аварийно-спасательного отряда. Северо-восточный ветер достиг 6 — 7 баллов. В 16.00 в районе острова Родшер в котлах «Волги» неожиданно сел пар, корабль еле держался на месте. К 17.00 пар удалось поднять, и корабль мог идти со скоростью 7 уз. В 21.00, не имея возможности двигаться дальше из-за 9-балльного ветра, канлодка встала на якорь у южной оконечности Гогланда. Здесь же находилась канонерка «Лайне», на которой закончилось топливо. Утром 4 декабря «Волга» и «Лайне» вошли в бухту Сууркюля и высадили доставленный личный состав.

К исходу 2 декабря 1941 года то, что недавно было военно-морской базой КБФ, то, что с гордостью и болью во всех концах страны называли то Ханко, то Красным Гангутом, перестало быть неприступной для врага крепостью. Последний воин поднялся на борт корабля. Все, что нужно было вывезти, было вывезено, что полагалось уничтожить — уничтожено. То, что нужно было заминировать на берегу, заминировали. Входя на палубы кораблей, защитники Ханко в последний раз оглядывались на берег. Мертвый город лежал в какой-то неправдоподобной тишине.

В 21.30 2 декабря по окончании погрузки на Ханко отряд: турбоэлектроход «И. Сталин», эсминцы «Стойкий», «Славный», БТЩ № 205, 207, 211, 215, 217, 218, семь МО, четыре ТКА, катер «ЯМБ» — под командованием В.П.Дрозда (флаг на «Стойком») вышел на Гогланд, имея ход 13 уз.

Командование ВМБ Ханко — С.И.Кабанов и А.Л.Раскин — со своим штабом вышло в это же время на трех торпедных катерах Д-3 (№ 12, 22, 42). Эти катера следовали на Гогланд самостоятельно. Последними из Ханко в 22.00 вышли четыре «малых охотника» с командиром ОВРа ВМБ Ханко капитаном 2 ранга М.Д. Полегаевым. МО-239 снял последнюю подрывную партию.

К 22.00 БТЩ поставили тралы, а корабли — параваны-охранители. Ветер северо-западный, 5 баллов, температура ниже нуля. Брызги воды сразу же замерзали, палубы обледеневали. Обратный переход совершался по северному фарватеру. Впереди строем сомкнутого уступа влево шли Т-218, Т-211, Т-215. Во второй линии: Т-207 в кильватере у 211-го, Т-205 — в кильватере у 215-го, за ними «Стойкий», «Иосиф Сталин», «Славный» и концевым Т-217 как обеспечивающий. Четыре катера МО шли на носовых курсовых углах «И.Сталина», четыре торпедных катера типа Г-5 — на кормовых, за кормой турбоэлектрохода — катер «ЯМБ». «Малые охотники» и торпедные катера периодически сбрасывали глубинные бомбы.

Катер МО-313 в 23.35 отделился от эскадры и направился к острову Осмуссаар, чтобы снять оставшуюся подрывную партию. К 5.10 блоки береговых батарей и маяк были взорваны. Подрывная партия целиком снята с острова на катер, и он взял курс на Гогланд. В 14.00 МО-313 пришел в бухту Сууркюля.

Как и на переходе на Ханко, не все корабли выдерживали установленную дистанцию, и общая глубина строя составляла 30 — 34 каб. В 1.09 после поворота на северо-запад от о-ва Найссаар у головного Т-218 в тралах взорвалась мина и перебила оба паравана. Поняв, что отряд попал на немецкое заграждение, на флагманском БТЩ приказали изменить курс на 5° вправо (резкое изменение курса на минном поле было недопустимо). В 1.12 у Т-215 взрывами мин перебило оба параван-трала. У Т-211 минными защитниками отсекло также оба паравана (это было выяснено позже). Т-207 потерял один полутрал. Таким образом, впереди колонны остались полтора трала — одно крыло у Т-207 и оба у концевого Т-205.

Это был опасный момент. Только «Стойкий» хорошо держался за тральщиками. Транспорт «И.Сталин» шел в 8 каб. от эсминца вместо установленных двух. Капитан турбоэлектрохода после взрыва у головного БТЩ пытался уклониться влево, но слишком много, поэтому руль был положен вправо, но судно не успело выровняться и оказалось порядочно левее протраленной полосы. Этого не произошло, если бы «И.Сталин» шел в опасном районе в 2 — 3 каб. за «Стойким». А еще лучше, если бы он шел непосредственно за тральщиками, вероятность его выхода из протраленной полосы значительно снизилась бы.

В 1.14 раздался взрыв мины с левого борта турбоэлектрохода, не причинивший какой-либо вред судну. Начались самые трагические события за время всей «ханковской эпопеи». Примерно около 1.16 в параване правого борта у «И.Сталина» взорвалась мина. Перед подрывом он несколько вильнул влево, по-видимому, «И.Сталин», имея большую парусность, вышел из протраленной полосы. Взрывом выве-

ло из строя рулевое управление (руль заклинило в положении «лево на борт») и гирокомпас. Было повреждено правое крыло мостика, ресторан 3-го класса, где были убитые и раненые. Всего на транспорте находилось около 5200 пассажиров. Турбины на «И.Сталине» остановились. Корабль, пройдя по инерции около 3 каб., выкатился влево, став поперек курса. В кильватер турбоэлектроходу шел, уклоняясь от плавающих мин, эсминец «Славный». На «И.Сталине» было дано приказание перейти на ручное управление, но приказание выполнить не успели, так как за первым взрывом тотчас, в 1.22, последовал второй — в кормовой части, пламя взрыва осветило на несколько миль залив. Взрывом была оторвана корма с румпельным отделением и, по-видимому, винтами. Разрушена часть кают 2-го класса и кормовая часть трюма № 3, который заполнился водой, в нем погибли люди.

Заместитель командира отряда капитан 1 ранга П.А. Евдокимов, шедший на турбоэлектроходе, доложил в 1.20 командиру отряда на эсминец «Стойкий» о подрывах и о том, что рулевое управление вышло из строя.

В 1.25 В.П. Дрозд дал радиограмму: «Командиру «Славного» взять на буксир «И.Сталин». Около поврежденного турбоэлектрохода остались «Славный», Т-217, катера МО-106, -210, -307, -407, катер «ЯМБ».

«Стойкий» с пятью тральщиками продолжал идти на северо-восток рекомендованным курсом. Командиру отряда БТЩ капитану 2 ранга Н.А. Мамонтову было приказано выделить один тральщик для проводки транспорта.

Т-205 «Гафель», единственный имевший в то время исправный трал, получил в 1.30 приказ идти для проводки за тралом «И.Сталина», а спустя пять минут тральщик вышел из строя и повернул на обратный курс к поврежденному турбоэлектроходу.

«Славный», маневрируя между плавающих мин, пытался подойти к правому борту турбоэлектрохода, к «И.Сталину» также приближался и Т-217. В 01.26 произошел третий взрыв в районе трюма № 1. Трапы, ведущие в трюм, были уничто-

жены, разрушен форпик, носовой отсек и каюты 3-го класса, отдался правый якорь. Большинство людей, находившихся в разрушенных помещениях и трюме № 1, погибли. Уцелевшие одиночки вытаскивались из трюма на тросах, т.к. трапы были сбиты.

После третьего взрыва «И.Сталина» «Славный», спасаясь от мин, отошел на 6 — 7 каб., в 1.27 отдал правый якорь, и с него передали на «И.Сталин» мегафоном: «Встаньте на якорь». С турбоэлектрохода ответили, что сорван брашпиль. Транспорт продолжал дрейфовать. В 1.30 с полубака эсминца обнаружили у правого борта плавающую мину, ее оттолкнули шестью и провели вдоль борта за корму.

В 1.34 со «Славного» вновь по УКВ передали на транспорт: «Встаньте на якорь». С «И.Сталина» сообщили на эсминца: «Оторвало брашпиль и якоря, стать на якорь не можем», а в 1.43 с него же последовал приказ: «Подойти и взять турбоэлектроход на буксир».

«Славный» запросил по УКВ Т-217, имеет ли он тралы, может ли тралить, и через две минуты тральщик ответил: «Не могу». Т-205, подошедший к месту аварии в 1.46, сообщил на «Славный», что прибыл для проводки «И.Сталина». С эсминца приказали Т-205 и Т-217: «Подтащите «Сталина» ко мне для буксировки». Т-205 ответил, что он идет с поставленным тралом. Да и вряд ли тральщики смогли бы сдвинуть машину турбоэлектрохода.

В 1.57 по радио с «И.Сталина» передали на Т-205: «Протральте место возле меня, чтобы эсминца мог подойти ко мне». При подходе к «И.Сталину» Т-205 встретил много плавающих мин, от которых с трудом успевал отворачивать. Различные предметы, сброшенные взрывом с транспорта, также могли быть в темноте приняты за мины.

На «Славном» по УКВ с «И.Сталина» принята просьба: «Возьмите нас на буксир». При тралении вокруг эсминца в 2.16 в 100 — 150 м от него в трале «Гафеля» взорвалась мина, оборвав правый параван, траление продолжалось одним ле-

вым. Т-205 протралил вокруг «Славного», вокруг «И.Сталина» и фарватер от эсминца до транспорта.

В 2.17 «И.Сталин» передал по радио на тральщики: «Подвести эсминец, чтобы он мог взять нас на буксир, хода не имею».

В это время В.П. Дрозд с остатками отряда продолжал движение на восток. В 2.09 батарея Макилуото открыла огонь по «Стойкому». Первый снаряд упал в 20 м от кормы, следующие с недолетом и перелетом 0,5 каб. Эсминец не отвечал, катера МО поставили дымовую завесу. Финны, не видя корабли, сделав всего 10 выстрелов, прекратили огонь. Не имея донесений от «И.Сталина», В.П.Дрозд в 2.30 отослал к нему еще два БТЩ: Т-211 и Т-215 и катера МО, а сам со «Стойким», Т-207, Т-218, двумя «малыми охотниками» и двумя торпедными катерами самым малым шел на восток. В 3.32 на «Стойком» с левого борта 170° слышали сильный взрыв — четвертый подрыв «И.Сталина».

В 7.20 слева по курсу обнаружены два силуэта, а в 7.45 «Стойкий» обменялся позывными с эсминцем «Свирепый», который под флагом капитана 2 ранга И.Г. Святова со спасательным судном «Нептун» шел в район подрыва «И.Сталина». Корабли шли без сопровождения тральщиков. В.П.Дрозд приказал Т-207, на котором находился командир отряда траления, выйти из строя и вступить в голову «Свирепому».

В 8.05 у Родшера «Стойкий» и Т-218 стали на якорь. Тральщик начал выбирать параван-трал, при этом в нем обнаружили мину, пришлось трал обрубить. В 8.57 тральщик снялся с якоря, поставил новый параван-трал и начал обходить малым ходом вокруг «Стойкого». Затем эсминец снялся с якоря, Т-218 вышел ему в голову, и корабли направились к Гогланду. В 13.40 «Стойкий» стал на якорь у южного Гогландского маяка. Поскольку в этом районе предполагалось

наличие подводной лодки противника, эсминец сделал три «профилактических» выстрела ныряющими снарядами.

Ветер крепчал, достигнув уже 7 баллов, — это шторм. В.П. Дрозд ожидал подхода тральщиков и известий о судьбе «И.Сталина». Наблюдатели эсминца обнаружили мину, дрейфующую на корабль, ее расстреляли. В 16.42 «Стойкий» снялся с якоря и в 17.34 прибыл на рейд Сууркюля. Время от времени на малых высотах появлялись немецкие самолеты, но, встретив плотный зенитный огонь, отворачивали и скрывались за горизонтом. Т-218 вошел в гавань и высадил доставленных с Ханко на берег.

С «И. Сталина» в 2.27 дали радиограмму на окружавшие его корабли: «Что думаете делать и как скоро. Подписал полковой комиссар». «Славный» ответил: «Сейчас беру на буксир».

Окончив траление, Т-205 сообщил на эсминец, что фарватер протрален и можно подходить к «И.Сталину». В 2.40 на Т-217 получен приказ со «Славного» — подвести его к «И.Сталину». Эсминец снялся с якоря и задним ходом с помощью Т-217 начал подходить к турбоэлектроходу, сдрейфовавшему на 12 — 15 каб.

«И.Сталин» сообщил по УКВ на эсминец: «Подходите с правого борта». Спустя 10 минут с него уточняют: «Подходите с кормы, с правого борта».

В 3.03 с «И.Сталина» сообщили, что вокруг судна плавающие мины, плавает много ящиков и других предметов. В 3.07 новое сообщение с «И.Сталина»: «Медленно дрейфуем. По правому борту мин нет. Идите смело, не теряйте время».

В 3.11 Т-205 встал на якорь для замены трала. Пока тральщик тралил место стоянки «И.Сталина», на турбоэлектроходе выровняли крен, запустили один турбогенератор и главную турбину, экипаж занял места на своих постах, был наведен порядок среди пассажиров.

В 3.20 «Славный» стал на якорь в 50 м от транспорта и, травя якорь-цепь, начал сдавать назад, пытаясь подать кон-

цы на транспорт, который продолжал дрейфовать. За кормой эсминца была обнаружена плавающая мина, он дал ход вперед, мину отбросило струей от винтов. В 3.25 «Славный» опять начал сдаваться задним ходом к турбозлектроходу. С левого борта в расстоянии 1,5 каб. были замечены всплески от падения снарядов, батарея Макилуото открыла огонь по кораблям. В 3.31 корма эсминца подошла к носу турбозлектрохода. Подали бросательные концы и проводник, но в этот момент (около 3.32) произошел 4-й и самый сильный взрыв под носовой частью «И. Сталина». Этот взрыв был настолько сильным, что его услышали и на ушедшем вперед «Стойком», и на отряде тихоходов. Концы, заведенные со «Славного», были перебиты. Мина или попадание снаряда батареи Макилуото, в это время открывшей огонь, послужили причиной взрыва, осталось невыясненным. От взрыва сдетонировали снаряды в трюме № 3. Корабль стал резко погружаться носом. Взрыв произвел разрушения палубы, надстроек и мостика. Большинство людей в трюме № 2 и вблизи трюма погибли. Так же были убиты все находившиеся в салоне № 2. Одновременно со многими бойцами-ханковцами погибла почти вся палубная команда «Иосифа Сталина», поскольку буквально за минуту до взрыва к турбозлектроходу подошел эсминец, чтобы взять на буксир, и большая часть матросов палубной команды готовилась принимать буксировочный конец.

Судно начало сильно дрейфовать. В таких условиях буксировка турбозлектрохода становилась невозможной. С «И.Сталина» передали на «Славный» — «снимать людей и уходить». Ввиду свежей погоды подойти к правому борту транспорта было невозможно, а с левого борта была минная опасность. Командир «Славного» после взрыва дал ход вперед.

Вот как описывает происходящее на борту «И.Сталина» участник тех событий: «Вспыхнула паника. Стали спускать шлюпки, а некоторые бойцы, совершенно обезумев, прыгали за борт. На корабле царила дикая, неопиcуемая паника.

К турбоэлектроходу, насколько возможно, подошел эсминец, приближались тральщики, катера, и люди прыгали на эти суда. Но места всем не хватало, палубы были забиты полнотью, люди на бортах и надстройках висели гроздьями.

Бегу по коридору и вдруг слышу — в одной из кают играет музыка. Думаю, что же это такое? Открыл дверь и остолбенел: в каюте играет патефон, сидят несколько человек и пьют спирт! Я им кричу: «Вы что?!» А они: «Помирать, так с музыкой».

«Слышим, как по рупору объявили: «Товарищи, внимание! Спасайтесь, кто как сможет!» И вот началась паника. Люди с дракой поднимались из нижних трюмов на палубу и пробивались ближе к бортам. А солдат на палубе — палец между ними не просунешь! Некоторые командиры из наганов, а рядовые из винтовок покончили жизнь самоубийством. Другие бойцы, да и командиры, прорываясь к леерам, сбрасывали более слабых в воду, чтобы самим оказаться ближе к борту и успеть спрыгнуть на подходящий катер. Вот так некоторые спасали сами себя...

Небольшие катера, которые сопровождали «Иосифа Сталина», подходили к кораблю, но не вплотную. Кто мог с палубы прыгнуть на катер, тот и жив остался, а кто прыгнул — да не на катер, а попал между бортов, того раздавило. Только виднелись на воде шинели, когда их волной выбрасывало вверх».

Со «Сталина» передали по мегафону просьбу: «Снимать людей». Через минуту со «Славного» приказали по УКВ на все БТЩ и катера МО: «Подойти к «И.Сталину» и снимать людей, катерам МО пробомбить район около нас и «И.Сталина». В 3.44 с эсминца вторично передали по УКВ на БТЩ и катера приказ: «Немедленно снимать людей с «И.Сталина».

В 3.49 «Славный» встал на якорь в 300 м от «И.Сталина», тральщики и катера стояли в 2 — 3 каб. от эсминца с левого борта. Но к турбоэлектроходу никто не решался подходить. Этот приказ с эсминца повторяли еще три раза, так как ни

тральщики, ни катера к транспорту не подходили. На турбоэлектроходе были спущены все шлюпки и бочечные плоты с людьми, которые подбирали катера.

В 3.50 Т-217 подошел к «И.Сталину» и начал спасать людей с воды и из шлюпок, тральщик подобрал 120 человек.

Т-205 был загружен людьми и грузом. На нем стали готовиться принимать людей с «И.Сталина», для чего часть груза сбросили за борт. В 4.05 тральщик снялся с якоря и направился к «Славному» для передачи ему эвакуируемых ханковцев, чтобы освободить помещения для размещения людей с турбоэлектрохода. При подходе к эсминцу обнаружили мину, тральщик отработал назад, затем вторично направился к эсминцу. Но все попытки тральщиков Т-217 и Т-205 передать спасенных на эсминец не удавались ввиду большой волны (корабли било бортами, и швартовы лопались).

В 4.25 со «Сталина» по УКВ передали всем: «Надо снимать команду, не будьте трусами. Евдокимов, Каганович». С эсминца ответили: «Сейчас к вам подойдут ТЩ и катера МО». Но при всем желании всех снять с турбоэлектрохода не было возможности. На «И.Сталине» находилось 5 тысяч человек, а эсминец и тральщики уже приняли на Ханко людей сверх всяких норм.

В 4.30 к месту трагедии от «Стойкого» подошли Т-211 и Т-215, командиром «Славного» они были направлены для снятия людей.

Видя, что другие тральщики и катера медлят с подходом к турбоэлектроходу, командир Т-205 решил подойти первым. С «И.Сталина» передали, что у него у правого борта мина и чтобы тральщик подходил к левому. С турбоэлектрохода доносились выстрелы. БТЩ подошел к левому борту и подал носовой швартов. Командир, распорядившись на «И.Сталине», спросил, сколько тральщик может принять людей, командир тральщика ответил — человек 200. Он сказал, что посадка будет проведена организованно и корабль не перегрузят. Но как только Т-205 подошел вплотную к борту «И.Сталина», с последнего начали прыгать куда попало. Ко-

рабли било бортами, и некоторые, попав между ними, гибли. С «И.Сталина» начали стрелять по тральщику, пулей легко задело командира «Гафеля». На борту турбоэлектрохода пытались навести порядок, но ничего не выходило. Ввиду стихийной посадки учесть принятых, хотя бы приблизительно, не было никакой возможности. Когда верхняя палуба тральщика была загружена народом, он отошел от «И.Сталина». Как потом выяснилось, было принято около 160 человек. После этого Т-205 подошел к «Славному» и сообщил, что принял людей, загрузившись полностью.

В 4.54 на горизонте с правого борта «Славного» обнаружены силуэты катеров, идущих полным ходом. В ночи они были приняты за финские торпедные катера, поскольку не дали опознавательных, но впоследствии оказались нашими. В 5.03 эсминец произвел залп из орудий главного калибра, он произошел вследствие случайного нажатия ревуна. Как нарочно, первый же снаряд попал в цель. Катер МО-112 получил попадание в носовой отсек, который был разрушен и затоплен. Убито пять человек и ранено три. Несмотря на серьезные повреждения, катер в течение пяти часов прошел задним ходом от места подрыва «И.Сталина» до Кальбодагрунда, где встретил наши корабли.



Т-215, принявший с транспорта 246 человек, в 5.30 отошел от «И.Сталина» и направился на фарватер, к нему послан катер МО, чтобы вернуть тральщик для проводки эсминца.

Командир БТЩ-215 М.А. Опарин.

К этому времени транспорт находился на параллели северной оконечности остро-

ва Найссаар на расстоянии 6,2 мили к западу от Наргенского маяка. За 4 часа его снесло на 5 миль к юго-востоку, к Сурупскому проходу.

К борту эсминца в 5.40 сумел подойти «малый охотник», с него с большим трудом перебрались около 40 человек, после чего катер отошел. В 6.02 Т-217 снялся с якоря и сообщил по УКВ: «Иду к «Сталину» подбирать максимальное количество людей».

Со «Славного» в 6.40 по УКВ приказали «Гафелю»: «Поставить тралы и выводить нас на фарватер. Проведите траление вокруг нас». Эсминец, на котором находилось более 600 человек ханковцев, простоял на якоре 3,5 часа, его командир руководил действиями тральщиков и катеров, снимавших людей с «И.Сталина». Приближался рассвет, дольше оставаться на якоре становилось опасным. В 7.00 Т-205 закончил обход с тралом вокруг «Славного». Двум МО, находящимся вблизи, приказано идти одному с левого борта, другому впереди эсминца за тральщиком.

В 7.05 эсминец снялся с якоря, и корабли направились на Гогланд. Головным шел Т-205 с тралом, за ним Т-215, «Славный» и три МО в охране.

У «И.Сталина» остались два БТЩ. После неоднократных попыток им удалось подойти и снять часть людей. К 7.31 Т-211 принял с транспорта 220 человек. В 7.40 Т-217 подошел к борту «И.Сталина» и за 10 минут снял с него 400 человек (всего на тральщике было уже 730 человек). Затем они пошли в точку рандеву со «Славным» и, не найдя эсминец, который ушел на восток, самостоятельно направились на Гогланд. «Малыми охотниками» с транспорта, плотов и шлюпок было снято 395 человек, на катер ЯМБ — до 90 чел. Последним от «И.Сталина» в 8.50 отошел катер МО-307, его командиру с турбоэлектрохода сообщили, что судно еще долго продержится на плаву, и просили прислать корабли для снятия людей, а также авиацию для прикрытия судна.

Около 9.00 3 декабря у «И.Сталина» нос был полностью погружен в воду, корма оторвана, мостик разрушен. Кораб-

ли и катера, загруженные людьми, были отправлены капитаном 1 ранга П.А.Евдокимовым на Гогланд. Сам он остался на турбоэлектроходе ожидать аварийно-спасательный отряд для съемки остального личного состава.

Свидетельство участников похода, оставшихся на «И.Сталине»: «Корабли сопровождения продолжили переход. На месте катастрофы осталась искореженная громада «Иосифа Сталина», который упорно не хотел идти ко дну, равно как не желали числить себя в покойниках и около трех тысяч человек, находящихся на полузатопленном судне».

«Проснулся утром (3 декабря). В каюте никого не было. Вышел на палубу. Погода стояла морозная, ясная. Вокруг — бескрайнее море. Корабль держится на плаву. Над водой оставалось две палубы (третья была уже частично затоплена), но чувствовалось, что турбоэлектроход оседает все ниже и ниже.

На корабле творилось бог знает что. Было много раненых, и двое врачей сбились с ног, оказывая им медицинскую помощь. Одни из бойцов помогали врачам ухаживать за ранеными, другие отовсюду тащили коробки с печеньем, маслом, сахаром, папиросами и сваливали где придется. Видимо, какой-то начфин вскрыл сейф с казной, и по всему кораблю летали красные тридцатки.

Некоторые бойцы и командиры принялись из дверей и обшивки кают вязать плоты и спускать их на воду, чтобы таким образом добраться до берега. Однако ветром плоты отнесло от корабля и погнало еще дальше в море. Люди, находящиеся на плотках и заливаемые ледяной водой, поняли, что обречены, и стали стреляться. Так все и погибли...

А корабль продолжал дрейфовать и медленно оседать. Кто-то принес катушку телефонного провода, привязали груз и измерили глубину. Оказалось — 18 метров. Ближе к вечеру «Иосиф Сталин» быстро стал крениться, и крен достиг 45 градусов. Света нет, запасы пресной воды остались

где-то в нижних отсеках. Пришлось ползать на ощупь и раненым, и здоровым.

На другой день (4 декабря) подошли два корабля. Один под немецким, другой — под финским флагами. С одного из них спустили катер, который под белым флагом подошел к турбоэлектроходу. На катер перешли капитан и старшие офицеры. Он отошел от борта, и с него в мегафон крикнули, что за оставшимися придут баржи, а если будет оказано сопротивление, судно будет потоплено огнем кораблей.

Вскоре появился буксир с тремя баржами. На них погрузили оставшихся на турбоэлектроходе и доставили в Палдиски. Пленные попали в немецкие и финские концлагеря.

«Иосиф Сталин» сел на мель в районе полуострова Сууроуп, где долгое время мрачно возвышался над водой».

Следует отметить высокую живучесть турбоэлектрохода «И.Сталин». После ухода кораблей судно, осевшее в воду по палубу, прекратило погружаться и к 5 декабря сдрейфовало к м. Лохусало на побережье Эстонии (в 20 милях к западу от Таллина), где село на мель. Оставшиеся в живых взяты в плен.

11 июля 1945 г. судно было поднято аварийно-спасательным отрядом КБФ и приведено в Таллин, где впоследствии разрезано на металл.

В 8.12 на «Славном» положили руль вправо, при этом его заклинило, и корабль резко покатился вправо. Эсминец удерживался на курсе, работая машинами враздрай, из-за чего скорость упала до 3 — 4 уз. Параваны при этом перепутались, их пришлось обрубить. С эсминца передали на Т-205: «Подойти и взять нас на буксир, не могу управляться». В 9.06 открыла огонь батарея Макилуото, снаряды ложились от 200 до 8 м от борта. Катера МО поставили дымовую завесу, но сильным ветром ее относило. Огонь прекратился через 13 мин.

Т-205 в 9.16 выбрал трал и направился к «Славному», который шел, управляясь машинами. Приближаться на волне-

нии к идущему кораблю было трудно. В 9.54 с эсминца подали буксир на Т-205, но он не мог никак развернуться. БТШ старался развернуть эсминец влево, при этом тральщик разворачивало вправо. В 10.10 буксир лопнул, тральщик передал на эсминец, что не может его буксировать, «Славный» пошел самостоятельно.

В 10.32 на эсминце руль был поставлен в нейтральное положение, но он бездействовал, корабль, управляясь машинами, мог развить 8 — 10 узлов, на нем поставили параваны. В 11.05 Т-205 поставил трал и вышел в голову «Славному».

В 12.36 по отряду открыли огонь батареи противника сначала Хармайя (у Хельсинки), затем Седершер. Снаряды ложились в 8 м от борта эсминца, осколками на нем пробит командно-дальномерный пост. «Охотники» поставили завесу, но ее сносило ветром, к тому же у катеров кончились дымовые шашки. Спустя час на эсминце, наконец, исправили рулевое управление. В 13.41 «Славный» подсек мину правым параваном, а через 5 минут — левым. Батарея противника прекратила огонь. В 15.02 у затонувшего танкера № 11 корабли обменялись позывными со «Свирепым», который с Т-207, СС «Нептун» шел на запад. В 18.50 3 декабря «Славный» с тральщиками прибыл на Гогланд.

Катер, ЯМБ имевший на борту около 90 чел., пересадил в районе острова Родшер 67 чел. на канлодку «Кама», а сам с остальными пошел самостоятельно, но на Гогланд не прибыл. Моторы на нем не завелись. Ветром катер был сдрейфован в губу Кунда, где находящиеся на нем 20 чел. были взяты в плен. Остальные корабли отряда В.П. Дрозда в течение 3 декабря прибыли на Гогланд.

Из тихоходных кораблей до Гогланда не дошел, кроме «Вирсайтиса», буксир И-17, который залило водой. Его команда была снята на «Свирепый».

Катера ОХРа ОР-9 и ОР-10 от Ханко шли с эскадрой своим ходом. ОР-10 подошел на траверз о-ва Родшер, но после 7.00 пропал без вести. ОР-9 в южной части Гогланда оборвал

буксир, топлива у него не было, катер имел пробоину, он затонул, личный состав с него спасен.

Таким образом, вместо двух отрядов, отправившихся с Ханко, на Гогланд прибывали мелкие группы и отдельные корабли, переполненные эвакуируемыми и спасенными с погибших кораблей. Многие прибывающие корабли имели повреждения.

Оставшийся на турбоэлектроходе личный состав предполагали снять с помощью кораблей аварийно-спасательного отряда капитана 2 ранга И.Г.Святова. Созданный в конце октября отряд, базировавшийся на Гогланде, до начала декабря не использовался по прямому назначению — оказание помощи кораблям и судам, подорвавшимся на минах. Только на помощь подорвавшемуся лидеру «Ленинград» были отправлены три тихоходных тральщика, которые до места аварии не дошли. Ко времени завершающего похода на Гогланде находились СС «Нептун», канлодка «Кама», СКР «Коралл», буксиры КП-3 и КП-6, отряду в оперативное подчинение был передан эсминец «Свирепый».

2 декабря в 23.01, еще до аварии «И.Сталина», командир ОВРа капитан 2 ранга И.Г. Святов получил приказание начальника штаба КБФ выслать спасательные суда и буксиры для встречи отрядов, вышедших с Ханко. Корабли аварийно-спасательного отряда были приведены в готовность и начали выходить на рейд.

В 4.00 3 декабря эсминец «Свирепый» под флагом И.Г. Святова снялся с якоря. В 4.10



Командир аварийно-спасательного отряда И.Г. Святов.

на нем была перехвачена радиограмма с эсминца «Славный»: «Сталин» подорвался на mine, буксировка невозможна, снимаю людей». Место подрыва указано не было. И.Г. Святов считал, что если отряд В.П. Дрозда по плану вышел с Ханко 2 декабря в 19.00, то место подрыва турбоэлектрохода было где-то в районе Кальбодагрунда. Это же место рассчитали в походном штабе командующего флотом вице-адмирала В.Ф. Трибуца, прибывшего в Кронштадт лично руководить операцией.

С эсминца в 4.13 были обнаружены на северо-востоке торпедные катера, идущие к рейду. На корабле сыграли боевую тревогу и открыли огонь по катерам. Но после третьего залпа стрельбу прекратили, так как катера дали опознавательные. Это были катера типа Д-3 № № 12, 32 и 42, шедшие с Ханко вокруг северной оконечности о-ва Гогланд без оповещения. В 4.40 они вошли в гавань, доставив командование ВМБ Ханко.

Было принято решение выйти двумя группами: 1-я под командованием капитана 2 ранга И.Г. Святова — эсминец «Свирепый», спасательное судно «Нептун», буксир КП-6;

2-я под командованием военкома ОВРа бригадного комиссара Р.В. Радуна — СКР «Коралл», канонерская лодка «Кама» и буксир КП-3. На канлодке «Кама» осталось только 15 т угля, которого должно было хватить только на переход до Кронштадта. Однако обстановка требовала немедленного выхода. Корабль снялся с якоря и пошел на запад, ветер 7 баллов, затем усилился до 9.

1-й отряд сразу же вышел по назначению. В 5.00 «Свирепый» дал ход, за ним шли спасательное судно и буксир. К сожалению, на Гогланде не было ни одного БТЩ, который мог бы обеспечить поход эсминца. Через полчаса буксир был отправлен назад на Гогланд, а эсминец и спасатель продолжали движение со скоростью 11 уз. — больше «Нептун» развить не мог.

В 7.20 слева по курсу обнаружены эсминец «Стойкий» и два БТЩ. В.П. Дрозд выделил в распоряжение И.Г. Святова

Т-207 «Шпиль» и передал приказание: «Идти к «И. Сталину», снять людей, а судно утопить». Тральщик повел эсминец и спасатель за тралом.

Около 11.00 при проходе меридиана Кальбодарунда у Т-207 перебило взрывом мины единственную оставшуюся тралящую часть параван-трала. Корабли стали на якорь в 135 каб. от Седершера. С проходящих контркурсом БТЩ Т-211 и Т-217 были перегружены тралы на 207-й. Эта операция затянулась до 13.00, использовать же Т-211 и Т-217 для похода к «И.Сталину» было нельзя, т.к они имели на борту по 600 — 700 чел. И.Г. Святлов запросил Т-211: «Где «И.Сталин» и «Славный». С тральщика сообщили: «Снял часть людей с «И.Сталина», после меня подходил 217-й. Больше никого не видел». Через три минуты Т-211 уточнил: «Место нахождения «И.Сталина» — ш. 59° 39", д. 24° 17'1" был полузатонувший, отошел 7 ч. 17 мин.». Т-217 и Т-211, передав тралы, в 13.12 ушли на Гогланд.

В 13.18 на дистанции 85,5 каб. показались «Славный», два БТЩ и три МО. И.Г. Святлов приказал СС «Нептун» — приготовиться брать на буксир «Славный». Но с того сообщили, что ему помощи не надо, повреждения исправил. На запрос командира ОВРа — где «И.Сталин» — «Славный» ответил, что в 7 часов, когда он уходил, транспорт был на плаву и дрейфовал в Сууропский проход.

Поврежденный волнами буксир «И-17» в 14.15 пришвартовался носом к борту «Свирепого», с него сняли людей; а затем двумя выстрелами из 130-мм орудий буксир был потоплен. В 15.40 «Свирепый» снял команду с катера МО-112. Тот имел попадание 130-мм снаряда с эсминца «Славный» в носовую часть, после этого задним ходом при 6-балльной волне катер дошел до Кальбодарунда. Далее следовать он сам не мог, буксировать его не было возможности. Двумя выстрелами 130-мм орудий катер был потоплен.

В 15.45 корабли снялись с якоря, дали ход и поставили параваны. Ветер северо-восточный, 7 баллов, видимость 20 миль. В голове шел Т-207, за ним «Свирепый», в кильва-

тер ему «Нептун», по бортам по одному катеру МО, скорость 11 уз.

В 16.30 выяснилось, что Т-207, ввиду неисправности трального оборудования, тралы ставить не может. И.Г. Святов решил возвратиться на Гогланд, о чем донес радиогаммой. Т-207 получил разрешение идти самостоятельно на Гогланд, в 23 часа прибыл в Сууркюля и утром 4 декабря высадил, наконец, людей, доставленных с Ханко.

Далее эсминец и спасатель следовали вдвоем. В 18.20 «Свирепый» стал на якорь на Гогландском плесе, у Родшера, для встречи четырех БТЩ, которые должны были выйти с Гогланда, о чем ему сообщил вице-адмирал В.П. Дрозд. К этому времени подошла канлодка «Кама», которой И.Г. Святов приказал возвращаться на Гогланд, т.к. у ней не было угля. «Кама» из-за усилившегося до 7 — 8 баллов ветра самостоятельно управляться не могла, и СС «Нептун» взял ее на буксир. И.Г. Святов с отрядом пошел навстречу БТЩ, но последние задержались с разгрузкой до 3.00 4 декабря. Сильный ветер мешал передвижению кораблей в гавани, некоторые БТЩ сели на мель, их пришлось стаскивать с мели. Поэтому «Свирепый» в 1.00 4.12 стал на якорь на рейде Сууркюля.

2-й отряд под командованием бригадного комиссара Р.В. Радуна в составе СКР «Коралл» и канлодки «Кама» вышел из бухты Гогланда в 7.20 3 декабря. Около 14.00 на западе показались корабли, идущие с Ханко.

В 15.00, не дойдя до Кальбодагрунда, корабли стали на якорь из-за малого количества угля, и по приказу Р.В. Радуна отряд повернул назад. Оказав помощь буксиру ПХ-4, катерам МО-305 и «ЯМБ», отряд возвратился на Гогланд.

На следующий день, 4 декабря, была предпринята еще одна попытка найти «И.Сталин». В 00.24 с эсминца «Стойкий» был дан сигнал «Свирепому»: «Готовность к походу немедленно. НШ эскадры». В 00.30 со «Стойкого» очередной сигнал: «Командиру ОВРа — приказано командующим КБФ

вам э/м Свирепый и 5 БТЩ немедленно следовать к ТР «И.Сталин» снять людей, корабль затопить. Командующий эскадрой КБФ, военком эскадры КБФ».

Затем следовали приказы о выходе, сняться с якоря немедленно. В 2.55 со «Стойкого» на Т-215: «Мамонтову сняться с якоря немедленно». В 3.55 со «Стойкого» очередной сигнал «Свирепому»: «БТЩ вышли, следовать по назначению, держать связь со мной».

В 4.00, 4.02, 4.14 по УКВ со «Стойкого» следовали приказания И.Г. Святову сняться немедленно. Но только в 4.15, спустя почти 4 часа после получения первого сигнала, «Свирепый» снялся с якоря, и отряд вышел с рейда. С эсминцем шли Т-210 (флаг командира отряда траления), Т-215, Т-217, Т-211 и Т-218.

На переходе оказалось, что на двух БТЩ Т-211 и Т-215, имевших параваны, неисправно тральное устройство, а на двух других с исправными лебедками не осталось параванов. Перегрузка параванов затянулась до 10.30. Только в 11.12 отряд начал движение по назначению, в голове шел Т-218. В 15.30 отряд стал на якорь у Кальбодогрунда, ожидая темноты. Во время постановки на якорь при уборке параван-трала за кормой Т-218 взорвалась мина, на нем появилась течь и вышла из строя правая машина, корабль получил незначительные повреждения. Командира БЧ-3 при взрыве выбросило за борт, с тральщика спустили шлюпку и подобрали офицера. В 17.15 Т-218 был отправлен на Гогланд, в 20.45 он вошел в гавань Сууркюля и ошвартовался.

В 17.58 отряд снялся с якоря для следования к «И.Сталину». В 18.25 был получен приказ комфлота возвращаться, корабли легли на обратный курс и в 23.30 стали на якорь на рейде Гогланда.

Комфлота вернул отряд И.Г. Святова потому, что к этому времени воздушная разведка донесла, что видит транспорт, выскочивший на о-в Прангли, с которого наши самолеты были обстреляны малокалиберной артиллерией и пулемета-

ми. Эти данные были сомнительны, потому что северные и северо-восточные ветры не могли снести обломки «И.Сталина» к острову Прангли. В районе к западу от Найссаара авиация ничего не обнаружила. По донесению И.Г. Святова, из опроса ушедшего последним от турбоэлектрохода на катере МО капитана 2 ранга Полегаева, «И.Сталин» по ряду причин не смог бы продержаться на воде более двух часов. С момента аварии прошло уже двое суток. Командование флота не предполагало, что турбоэлектроход имеет такую живучесть и после четырех взрывов останется на плаву. Во время Таллинского перехода даже крупные транспорты после подрыва на mine тонули в течение нескольких минут.

Командующий приказал выслать с Гогланда все торпедные катера, а из Ленинграда авиацию с задачей уничтожить остатки транспорта, а поход отряда И.Г. Святова отменить.

В отчете об операции сказано: «Таким образом, АСО не выполнил возложенных на него задач по следующим причинам.

Место аварии было расположено от Гогланда в 105 милях, которые в 1-й день пришлось бы идти в светлое время суток под воздействием авиации и артиллерии противника.

В составе АСО не было БТЩ. Если бы у И.Г. Святова в первый день были три исправных БТЩ с достаточным количеством тралов, он безусловно с поставленной задачей справился.

Свежая погода затрудняла выгрузку людей на Гогланд, северо-восточный ветер вызывал навалы кораблей друг на друга и посадки их на мель.

С топливом на отряде И.Г. Святова было очень тяжелое положение, и его с трудом хватало на возвращение в Кронштадт.

Неисправности трального оборудования и большой расход параванов на дивизионе БТЩ вызвал необходимость длительных перегрузок в море с одних БТЩ на другие».

К этим причинам следует добавить еще одно обстоятельство — И.Г. Святов не проявил решимости в выполнении за-

дачи. 3 декабря, опасаясь минных заграждений и береговых батарей в дневных условиях при ветре северо-западном 6 баллов, И.Г. Святлов идти к «И.Сталину» не решился, несмотря на подтверждение комфлота о необходимости следовать к турбоэлектроходу. А 4 декабря, несмотря на сигналы флагамена, он 4 часа медлил с выходом.

Командующий флотом и его штаб предполагали, что «И.Сталин» в результате 5-кратного подрыва на минах и детонации боезапаса затонул. Торпедные катера, вышедшие с Гогланда для уничтожения «И.Сталина», из-за обледенения вернулись от Родшера.

4 декабря корабли обоих отрядов, прибывшие с Ханко, находились на Гогландском рейде. «Стойкий» и «Славный» в течение дня периодически производили по 2 выстрела ныряющими снарядами в целях ПЛО.

В 20.30 транспорт № 538 «Майя» в сопровождении Т-207 и Т-217 вышел с Гогланда в Кронштадт. Т-207 шел с параван-тралом, Т-217 — в охране, т.к. он не мог ставить трал. Отряд не имел в охране ни одного «охотника». К 6.00 5 декабря корабли дошли до кромки льда на траверзе Шепелевского маяка, откуда пошли за ледоколом в общей колонне.

Канлодка «Лайне» доставила на «Стойкий» генерал-майора С.И. Кабанова, бригадного комиссара А.Л.Раскина, генерал-майора И.Н.Дмитриева, командира 8-й особой стрелковой бригады Н.И.Симоняка. От Ханко до Гогланда они шли на торпедных катерах.

В 21.40, когда стало уже совсем темно, в Кронштадт направились Т-205, «Стойкий», «Славный», 2 МО, 4 ТКА. У Лавенсарского буя они обогнали караван тихоходных судов. Отряд В.П.Дрозда в 5.54 вошел в лед и встал в ожидании ледокола. В 6.00 к отряду подошли транспорт 538 и два БТЩ. Через полтора часа подошел ледокол «Ермак» и повел корабли в Кронштадт.

Противник обнаружил караван. В 10.00 тяжелые орудия финнов открыли огонь, снаряды падали вблизи кораблей. Эсминцы и 12-дюймовые батареи Красной горки открыли ответный огонь по финскому берегу между Ино и Сойвисте. В 10.30 батарея противника замолчала, а спустя две минуты эсминцы прекратили стрельбу. В 13.50 «Стойкий» и «Славный» прибыли на Большой кронштадтский рейд. Вечером корабли вошли в гавань и выгрузили гангутцев.

Командир эсминца «Стойкий» Б.П.Левченко вспоминал: «Спасибо, товарищ командир, доставили — живые и целые, — сказал мне один из сходящих с корабля гангутцев. — Хотя признаюсь, что, если б знал, что будет такой ужас, лучше бы прошел с боем пешком через всю Финляндию». (Левченко. Стр.140.)

На следующий день, 5 декабря, началась перевозка ханковцев с Гогланда в Кронштадт и Ленинград. Одновременно возобновилась эвакуация Гогланда, прерванная в конце октября. К перевозке войск были привлечены и корабли аварийно-спасательного отряда капитана 2 ранга И.Г.Святова. К этому времени на них заканчивался уголь. Командир ОВ-Ра приказал кораблям, у которых котлы работали на угле, перейти на дрова, экипажи кораблей начали их заготовку. С разрешения коменданта острова было разобрано несколько деревянных домов.

Эсминец «Свирепый», приняв 800 человек, в 22.17 5 декабря вышел с рейда с Т-210, Т-218 и тремя катерами МО. 6 декабря в 1.05 корабли вошли в лед, тральщики и «малые охотники», имевшие более слабые корпуса, вступили в кильватер эсминцу. В 4.25 один из катеров МО получил серьезную пробоину вдоль всего борта. Команда катера принята на борт эсминца, а сам катер потоплен. В 10.00 караван с помощью ледокола «В.Молотов» прибыл в Кронштадт.

Ночью 6 декабря из Кронштадта на Гогланд для доставки войск вышли Т-217, Т-205 «Гафель» и СС «Нептун». Ледокол «В.Молотов» довел корабли до Шепелевского маяка, где он и остался, ожидая корабли, идущие с Гогланда. Тральщики и спасатель в 10.26 прибыли на Гогланд.

7 декабря канонерская лодка «Волга», Т-211 «Рым» и подводная лодка Щ-309 вышли с Гогланда в Кронштадт. Финский залив к этому времени покрылся льдом толщиной до 3 см. Около 22.00 корабли прошли Лавенсари, но дальше острова Сескар продвинуться не могли, кроме того, корабли начали дрейфовать вместе со льдом. 8 декабря в 17.00 отряд вернулся на Лавенсари.

Вечером 8 декабря последние корабли покинули Гогланд. При выходе был затоплен старый малый буксир ПХ-3. В 22.00 караван кораблей в составе: Т-205, Т-215, Т-217, СС «Нептун», канонерские лодки «Кама» и «Лайне», СКР «Коралл», несколько катеров МО и ТКА на буксире у кораблей — вышел с Гогландского рейда и взял курс на Лавенсари. Мороз доходил до -27° , кромка льда дошла до Гогландского плеса.

Пробившись через лед, конвой в 8.30 9 декабря прибыл на Лавенсари. На помощь кораблям, застрявшим у Лавенсари, в 17.20 из Кронштадта вышли ледокол «В.Молотов» и буксирный пароход «Кингисепп». Лед в заливе был уже крепкий.

Однако, не дождавшись ледокола, караван в составе: СС «Нептун», канонерская лодка «Кама», подводная лодка Щ-309, БТЩ Т-205, Т-211, Т-215, Т-217, ведущие на буксирах «малые охотники» и торпедные катера, — вышел в 20.55 с Лавенсари. Кораблям удалось пройти всего две мили от острова, после чего караван затерло льдами, и там он простоял до 7.30 10 декабря, пока не пришел ледокол. ТКА № 12, шедший на буксире Т-205, получил несколько пробоин и затонул, люди и вооружение были сняты на тральщик. За ночь караван вместе со льдом сдрейфовало на 5 миль к западу.

10 декабря в 6.00 ледокол «В.Молотов» подошел к Лавенсари, обколот корабли и привел их обратно на остров. Простояв у Лавенсари в светлое время суток, «В.Молотов» в 16.00 повел караван: канлодка «Волга» на буксире ледокола, Т-205, Т-211, Т-215, б/п «Кингисепп», подводная лодка Щ-309. Т-211 и Т-215 вели на буксире торпедные катера. 11 де-



Капитан ледокола «Ермак»
М.Я. Сорокин.

кабря в 10.30 караван во главе с «В.Молотовым» прибыл в Кронштадт.

12 декабря для вывода всех оставшихся на Лавенсари кораблей к острову пришел ледокол «Ермак». С него на канлодку «Кама» передали 10 т угля. Канлодка «Лайне» также подошла к борту «Ермака», надеясь получить воду и уголь, но не получила, на ледоколе топлива также было в обрез. Шхуна «Эрна» была оставлена на Лавенсари, мешки с мукой были перегружены с нее на «Коралл» и «Лайне».

13 декабря в 8.15 ледокол повел корабли и катера в Кронштадт. Ордер отряда: «Ермак», на буксире у него канонерская лодка «Кама», СКР «Коралл», канлодка «Лайне» с катером МО на буксире, Т-217 с МО, ТЩ «Ударник» с МО, КП-6 с МО, КП-3 с МО, далее СС «Нептун», имея на буксире ТЩ-40, СКР-18, катер МО. Корабли вели катера на коротких буксирах. При этом льдины, отбрасываемые винтами буксирующих судов, ударяли в корпуса катеров, повреждая их тонкую деревянную обшивку. В 8.10 15 декабря караван, ведомый «Ермаком», прибыл на Кронштадтский рейд.

Переходы с Лавенсари были чрезвычайно тяжелыми. При форсировании ледяных полей были раздавлены и погибли два торпедных катера и шесть «малых охотников», команды и вооружение с катеров были сняты.

В последующие дни ледоколы проводили из Кронштадта в Ленинград корабли, участвовавшие в эвакуации Ханко. Переходы совершались под прикрытием истребительной авиации и береговых батарей. 27 декабря «В.Молотов» пере-

вел из Кронштадта в Ленинград последние корабли — СС «Нептун» и Т-205, таким образом, к 27 декабря все участвовавшие в ханковской эпопее корабли и суда перешли в Ленинград.

Полтора месяца корабли Балтийского флота в тяжелейших условиях ходили к Ханко и обратно, выполняя поставленную Верховным Главнокомандованием задачу эвакуировать героический гарнизон. Всего с 23 октября по 5 декабря 1941 года совершено 11 боевых походов, лишь два из них оказались неудачными: корабли вернулись на Гогланд, по тем или иным причинам не выполнив задания.

А условия действительно были тяжелейшими. Только первые два похода проходили в более или менее благоприятных метеорологических условиях, остальные, как правило, при шести-семибалльных штормах, плохой видимости, а последние походы и при обледенении кораблей. Особенно сильно страдали от обледенения и качки малые корабли и катера, к тому же зачастую имевшие у себя в жилых помещениях и на палубе превышавшее всякие нормы количество пассажиров.

До войны считалось, что катера «малые охотники» могут плавать при волнении не более 6 баллов. Во время эвакуации Ханко они ходили и в семибалльный шторм. Их то и дело накрывали волны, верхняя палуба и надстройки нередко покрывались льдом. Тихоходные тральщики, в прошлом озерные и речные буксиры, до войны уже при ветре 3 — 4 балла укрывались у берегов, а на Ханко они ходили в любую погоду.

Последние походы в районе Лавенсари — Кронштадт, а затем в Ленинград совершались за ледаколами в условиях тяжелого льда, что затягивало сроки переходов и привело к гибели ряда катеров.

Все переходы осуществлялись ночью при невероятно большой минной опасности, так как к концу ноября Финский залив представлял собой буквально «суп с клецками» из мин, стоящих на якорях и плавающих. Противник после каждого перехода наших кораблей подновлял минные загра-

ждения. Во время форсирования их весь личный состав кораблей, не занятый у действующих механизмов, выходил на верхнюю палубу и, как мог, боролся с минной опасностью. Краснофлотцы футштоками и отпорными крюками отталкивали от бортов плавающие мины.

Противник активно не противодействовал операции, несмотря на то что вследствие затяжки сроков имел возможность атаковать наши отряды. До середины ноября противник вообще не догадывался о том, чем занимаются наши корабли, хотя неоднократно обстреливал их на переходах. Об этом свидетельствует доклад командующего немецким флотом 13 ноября 1941 года при разборе военных действий на море. В этом докладе указывалось: «..несколько дней тому назад отряд русских кораблей отважился дойти до заграждения Юминда, где они понесли потери. Цель этой операции неизвестна, возможно, была подготовка к эвакуации Оденсхольма и Ханко. Мы усилили заграждения Юминды». (Трибуц. Стр. 311.)

Только отряд тихоходных кораблей завершающего конвоя был атакован финскими и немецкими кораблями, которые, однако, не смогли помешать походу.

Несомненно, что тихоходным кораблям в светлое время суток без прикрытия истребительной авиации плавать опасно, а торпедным катерам — нельзя. При движении во льду все классы кораблей требуют прикрытия истребительной авиацией.

Почти все конвои при движении на Ханко и обратно обстреливались финскими и немецкими батареями с обоих берегов залива. Но попаданий в корабли не было (возможно, было попадание в турбоэлектроход «И.Сталин», но подтверждения этому нет).

Вся операция проходила в условиях исключительной трудности материального обеспечения. В связи с недостатком топлива в Кронштадте и Ленинграде приходилось даже доставлять топливо с Ханко попутными рейсами и использовать дрова с Гогланда и Лавенсари.

Перевозка проходила в условиях сложной навигацион-

ной обстановки, как правило, без обсервации, по счислению. После первого же взрыва мины компасы кораблей меняли свою поправку, а гирокомпасы выходили из строя. Недостаточно сплававшие корабли непрерывно меняли хода и плохо держались в строю. В то же время безопасность перехода требовала самого точного счисления, ибо нужно было попасть на рекомендованный курс с минимальным отклонением, т.к. он проходил в непосредственной близости от минных полей, как наших, так и противника.

Причиной гибели кораблей на переходах явилась минная опасность. Все потери в кораблях произошли от подрывов (без учета гибели катеров, большинство которых раздавило льдом).

В большинстве случаев подрывы кораблей на минах произошли вследствие выхода из протраленной полосы по причине рысканья или из-за неучета дрейфа от волны и ветра.

Большие потери на минах в корабельном составе объясняются отсутствием должного количества тральщиков. Для надежной проводки за тралами каравана, состоящего из двух и более кораблей, требуется дивизион в составе 8 — 9 тральщиков. Обычно же в строю бывало не более 4 — 5 единиц.

Командиры и штурманы кораблей недостаточно знали тактические элементы своих кораблей. Потерю скорости и дрейф от волн и ветра они определяли неверно, а при движении за тральщиками не учитывали дрейф. На точность счисления влияло отсутствие навыков командиров больших кораблей плавания за тральщиками.

Оправдались мероприятия по маскировке кораблей с целью уменьшения их заметности — на тральщиках сняли мачты, корабли срезали стенки.

Применявшиеся при последнем переходе стеклянные колбы со смесью фосфористого кальция с песком для обозначения плавающих мин ночью полностью себя оправдали.

В процессе операции подтвердилась исключительная роль Гогланда. Этот остров был пунктом промежуточного базирования для кораблей, проводящих операцию. От Гог-

ланда до Ханко быстроходные корабли проходили в темное время суток весь путь, а тихоходные — наиболее опасные его участки.

Эвакуация Ханко даже западными военными историками оценивалась как успешная операция советского флота. «В общем, советским ВМС удалось перевезти обратно в Ленинград приблизительно треть имевшегося на Ханко личного состава. Русские части под командованием генерала Кабанова проявили во время обороны Ханко, а также при организации и проведении конвоев совершенно необычную для советских войск инициативу и энергию. Вывоз гарнизона был первым тактическим, стратегическим и моральным успехом советского флота. Союзники, видимо, недооценили русских. И, наконец, ледоколу «Ермак» удалось освободить 16 советских кораблей, замерзших во льдах в районе Лавенсари, и перевезти их в Ленинград, чем и закончилась морская война в Балтийском море в 1941 году». (Майстер. Стр.70.)

В заключение следует сказать, что флотом в результате проведенной операции с 23 октября по 5 декабря из гарнизонов Ханко и Осмуссаара, насчитывающих 27 809 чел., доставлены в Ленинград и Кронштадт 22 822 чел., стрелковое вооружение, легкая и зенитная артиллерия. Кроме того, корабли доставили в блокированный город 1200 тонн продовольствия и 1265 тонн боезапаса. Потери при этом составили 4987 чел., или 17,8%.

А оставаясь на Ханко, его защитники не только не помогли бы городу-герою, но и сами нуждались бы в помощи боеприпасами и продовольствием.

Операция была высоко оценена Военным советом Ленинградского фронта, о чем свидетельствует приказ войскам фронта, изданный 29 декабря 1941 года за № 0242.

Три корабля, участвовавшие в эвакуации гарнизона Ханко, — минный заградитель «Марти», эскадренный миноносец «Стойкий» и БТЩ «Гафель» (Т-205) — были удостоены звания гвардейских.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В годы Великой Отечественной войны Краснознаменному Балтийскому флоту пришлось действовать в наиболее сложной обстановке по сравнению с другими советскими флотами. К началу войны не было завершено строительство новых военно-морских баз, береговых и зенитных батарей, аэродромов. Многие корабли и соединения находились в стадии формирования и не завершили отработку боевых задач. Большое количество кораблей находилось в достройке. Не было завершено перевооружение находившихся в строю кораблей новыми зенитными автоматами, а зенитных батарей ПВО флота — новыми орудиями. Новые типы самолетов только начали поступать в части ВВС КБФ.

Руководящие документы ВМФ — Боевой устав морских сил РККА 1937 г. (БУМС-37) и Временное наставление по ведению морских операций 1940 г. — ориентировали флот на активные, наступательные действия.

Но с первых же дней войны все довоенные планы советского командования пришлось менять. В течение двух недель войны войска Северо-Западного фронта отступили на глубину до 500 км, оставив таким образом почти всю Прибалтику. В связи с отходом войск Красной Армии на восток основными задачами флота становятся содействие ее приморскому флангу, оборона военно-морских баз, прикрытие дальних морских подступов к Ленинграду.

Положение флота осложнялось быстрым отступлением фронта на восток, вследствие чего военно-морские базы оставались в тылу противника и блокировались его войсками. Флот уходил из своих баз последним, когда сухопутные вой-

ска не могли больше обороняться, исчерпав все свои возможности, а линия фронта находилась далеко на востоке. При этом на кораблях и судах эвакуировались уцелевшие войска и гражданское население.

Защищая Либаву, Моонзунд, Таллин, Ханко, действуя в Рижском и Выборгском заливах, флот сковывал значительные силы противника, задерживая наступление немецких армий на Ленинград.

Балтийский флот выполнил свою основную задачу: противник не решился на нападение с моря не только на военно-морские базы, но и на побережье. На всех этапах войны фланги сухопутных фронтов, упиравшиеся в море, имели систематическую поддержку флота. Моряки спасли несколько десятков тысяч бойцов и командиров дивизий, которые были прижаты противником к побережью Финского залива и Ладожского озера. Если бы не помощь флота, они бы погибли или попали в плен.

Флот обеспечивал свои коммуникации: в первые месяцы между Кронштадтом и западными базами, а после ухода из них — между Ленинградом, Кронштадтом и Ораниенбаумом.

Корабли флота — эсминцы, сторожевые корабли и торпедные катера, — а также авиация действовали на коммуникациях противника, пытаясь прервать подвоз подкреплений из Германии в порты Рижского залива. В Балтийском море могли действовать только подводные лодки, но в 1941 г. эти действия были недостаточно успешными.

Вследствие отхода наших войск из Прибалтики КБФ остался к концу августа 1941 года без передовых баз и вынужден был уйти в Кронштадт и Ленинград. Корабли включились в борьбу за города, участвовали в отражении сентябрьского штурма. Конечно, решающая роль в обороне Ленинграда принадлежит войскам Красной Армии, но разносторонняя помощь, оказываемая Балтийским флотом, весьма значительна.

Большую роль в устойчивости обороны Ленинграда сыграла корабельная и береговая артиллерия флота. Тяжелая артиллерия флота во многом способствовала стабилизации

фронта на Карельском перешейке. Войска Ленинградского фронта при поддержке флота вынудили немецкие войска осенью 1941 г. перейти к обороне. Флотская артиллерия и бригады морской пехоты удерживали стратегически важный для обороны Ленинграда Ораниенбаумский плацдарм.

Не было ни одной операции войск Ленинградского фронта, в которой не принимали бы участие силы флота.

Кроме того, флот выделил в распоряжение сухопутного фронта значительное количество артиллерийских орудий для усиления обороны подступов к Ленинграду. В решающие для Ленинграда дни КБФ послал на сухопутный фронт 83 тыс. бойцов и командиров. Из личного состава кораблей и частей флота были сформированы 7 отдельных бригад морской пехоты, 2 лыжных полка, отдельные батальоны.

Авиация флота и зенитная артиллерия кораблей и береговой обороны явились составной частью системы ПВО Ленинграда.

Флот обеспечил, хотя и с потерями, эвакуацию гарнизонов баз из Прибалтики, Ханко, Моонзунда, островов Выборгского залива и Ладожского озера.

В течение августа — декабря 1941 г. кораблями флота было перевезено из Таллина, с побережья Выборгского залива, с Ханко, с островов Финского и Выборгского заливов, с побережья Ладожского озера свыше 73 тысяч человек — солидное пополнение защитникам Ленинграда.

Немцы так и не смогли захватить Ленинград и Кронштадт и уничтожить Балтийский флот. Немецкий адмирал Ф.Руге, характеризуя действия КБФ в 1941 г., должен был признаться в своих мемуарах: «Кампания на Балтийском море закончилась без взятия Кронштадта и полной ликвидации русского флота. В последующие годы это привело к большому напряжению немецких сил». (Ф.Руге. Стр. 212.)

Силы флота обеспечили зимнюю оборону Ленинграда со стороны Финского залива. Немцы и финны так и не решились атаковать город с этого направления.

Крупнокалиберная артиллерия флота до конца блокады

Ленинграда вела контрбатареиную борьбу, не давая противнику разрушать город. Причем методы этой борьбы постоянно совершенствовались.

Флот делился с фронтом и городом не только вооружением. В начале войны Кронштадт и другие базы имели большие запасы продовольствия, топлива, боеприпасов. Однако до конца 1941 г. флот, оставив для своих нужд минимальные запасы, передал Ленинграду и фронту 3242 тонны продовольствия, 25 тысяч тонн топлива, 578 автомашин, большое количество взрывчатых веществ и т.д.

Связь блокированного Ленинграда с Большой землей обеспечивала Ладожская флотилия. 12 сентября 1941 г. первый караван судов флотилии доставил 800 т муки в Осиновец на западном берегу Ладожского озера. Так начиналась Дорога жизни. До начала ледостава флотилия перевезла в Ленинград около 60 тыс. т различных грузов, в основном продовольствия, и вывезла из города около 33,5 тыс. человек.

В 1941 году Балтийский флот понес большие потери, самые большие за всю войну. Погибли 16 эсминцев, 4 сторожевых корабля, минный заградитель, 10 БТЩ, 10 тральщиков, 3 канонерские лодки, 88 катеров, 27 подводных лодок. Тяжелые повреждения получили линкор, лидер, два эсминца, несколько малых кораблей. Погибло много опытных моряков, отличных командиров.

Из-за ошибок в системе базирования флот в первые дни войны потерял в своих базах семь кораблей, взорванных при отступлении, и большое количество вооружения и различного имущества.

Основные боевые потери флот понес от мин и авиации противника. Потери от мин во многом были следствием недостатков довоенного строительства флота: мало строилось быстроходных тральщиков, отсутствовали средства борьбы с неконтактными минами, размагничивание кораблей нача-

лось только в ходе войны, до нее успели смонтировать размагничивающее устройство только на «Марате».

Сказались и недоработки в боевой подготовке — не отрабатывались плавания боевых кораблей, а тем более вспомогательных судов и транспортов за тральщиками.

Но и ни один морской театр Второй мировой не минировался так «плотно», как Финский залив. Тем не менее корабли КБФ, преодолевая минные заграждения, прорвались из Таллина в Кронштадт, а затем провели операцию по эвакуации Ханко.

Кстати, немецкий флот в 1941 г. на Балтийском театре основные потери понес от мин, и ему не пришлось прорываться вдоль всего Финского залива.

Потери от авиации были обусловлены слабым зенитным вооружением кораблей, особенно в начальный период войны, а также отсутствием навыков стрельбы по скоростным и пикирующим самолетам. На учениях зенитчики стреляли по «конусу», который тянул за собой летящий неизменным курсом с небольшой скоростью самолет.

Авиация КБФ с первых дней войны использовалась в основном в интересах армии. Истребители ВВС КБФ не всегда могли выполнять свои непосредственные задачи — прикрытие кораблей, поскольку у них появилась более важная задача — защита Ленинграда.

Поэтому большинство операций, особенно в Рижском заливе и Моонзунде, корабли КБФ осуществляли без прикрытия своих истребителей, при активном противодействии немецкой авиации.

Без авиационного прикрытия тяжелые потери нес не только советский флот. В декабре 1941 г. у берегов Малайи погибли от ударов японской авиации английские линкор «Принц Уэльский» и линейный крейсер «Рипалс», шедшие без авиационного прикрытия. Большие потери понесли англичане во время Критской операции, поскольку немецкая авиация господствовала над островом. От ударов американ-

ских бомбардировщиков погибли самые большие в мире японские линкоры «Ямато» и «Мусаси».

Да, Балтийский флот понес большие потери, но уже в 1941 г. был восстановлен как плавучая батарея линкор «Марат», до конца войны восстановлены и вступили в строй лидер, два эсминца, сторожевой корабль, подводная лодка, несколько вспомогательных судов. В блокадном городе были достроены и вступили в строй два эсминца, два БТЩ, три подводные лодки, турбинный тральщик и сторожевой корабль новых проектов. Более того, в Ленинграде в большом количестве строятся корабли новых проектов — шхерные мониторы, бронированные морские охотники, малые тральщики. К началу наступательных операций КБФ по численности малых кораблей и катеров превосходил довоенный флот.

В 1941 году флот выстоял. Пережив трагедию отступления, потерю баз, кораблей, КБФ внес значительный вклад в героическую оборону Ленинграда. Остановив в конце 1941 г. наступающего врага, флот уже готовился к предстоящим боям. Сохранилось боевое ядро — линкор, крейсера, новые эсминцы, значительная часть подводных лодок, малые корабли и катера. Ни один форт Кронштадта не пострадал, а тем более не был взят противником. Зимой 1941/42 г. все корабли были отремонтированы, одновременно на них усилили зенитное вооружение.

В 1942 г. легкие силы флота участвовали в боевых действиях в восточной части Финского залива, а подводные лодки КБФ вышли для активных действий на коммуникациях противника в Балтийском море.

ПРИЛОЖЕНИЕ

КОРАБЛИ, УЧАСТВОВАВШИЕ В ОПЕРАЦИИ ПО ЭВАКУАЦИИ ХАНКО

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
Минный заградитель «Марти»	Капитан 2 ранга Г.С. Абашвили	1 поход	2092	2092	0	С 3.04.42 – гвардейский
Минный заградитель «Урал»	Капитан 2 ранга И.Г. Карпов	1 поход	3330	3330	0	
Лидер «Ленинград»	Капитан 3 ранга Г.М. Горбачев	-	-	-	-	Вернулся, не дойдя до Ханко
Эсминец «Стойкий» пр.7У	Капитан 3 ранга Б.П. Левченко	3 похода	975	975	0	С 3.04.42 – гвардейский
Эсминец «Славный» пр.7У	Капитан 2 ранга М.Д. Осадчий	2 похода	1065	1065	0	
Эсминец «Суровый» пр. 7У	Капитан 3 ранга М.Т. Устинов	2 похода	503	503	0	Погиб 14.11, не дойдя до Ханко
Эсминец «Сметливый» пр.7	Капитан 2 ранга В.И. Маслов	1 поход	560	0	286	Погиб 4.11 при переходе с Ханко, 274 пассажиров и 80 чел. экипажа доставлены на Ханко

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
Эсминец «Гордый» пр.7	Капитан 3 ранга Е.Б.Ефет	1 поход	-	-	-	Погиб 14.11, не дойдя до Ханко
Эсминец «Свирепый» пр. 7У	Капитан 2 ранга Е.П. Збрицкий	Обеспечение в АСО				
Т-203 «Патрон»	Капитан-лейтенант М.П.Ефимов	1 поход, в качестве прорывателя				Погиб 25.10, не дойдя до Ханко
Т-204 «Фугас»	Старший лейтенант В.Л.Гиллерман	-	-	-	-	Из-за аварии от операции отставлен
Т-205 «Гафель»	Старший лейтенант Е.Ф. Шкреттиенко	2 похода	881	632	0	249 чел. возвращены на Ханко. С 3.04.42– гвардейский
Т-206 «Верп»	Старший лейтенант Г.А.Бадах, старший лейтенант Н.П.Смирнов	2 похода	256	256	0	Погиб 14.11, не дойдя до Ханко
Т-207 «Шпиль»	Старший лейтенант Н.С.Дебелов	3 похода	825	825	0	

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
Т-210 «Гак»	Капитан-лейтенант С.В.Панков	3 похода	712	712	0	
Т-211 «Рым»	Старший лейтенант А.М.Савлевич	2 похода	561	561	0	
Т-215	Капитан-лейтенант М.А.Опарин	4 похода	994	994	0	
Т-217	Старший лейтенант И.Я.Становов, старший лейтенант В.Л.Гиллерман – врио в последнем походе	3 похода	904	904	0	
Т-218	Капитан-лейтенант А.В.Цыбин	4 похода	1001	1001	0	
ТЩ № 57 «Ударник»	М.П.Ефимов	3 похода	355	355	0	
ТЩ № 56 «Клюз»	Лейтенант Ф.Д.Шалаев	2 похода	352	352	0	Погиб 25.11 при возвращении с Ханко
ТЩ № 34 «Дзержинский»	Капитан-лейтенант, Подсевалов	1 поход	305	305	0	

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
ТЩ № 35 «Менжинский»	Лейтенант П.Н.Побытов	1 поход	300	10	290	Погиб 22.11 при возвращении с Ханко
ТЩ № 42 «Орджоникидзе»	Старший лейтенант Е.А.Лищенко	2 похода	592	592	0	
ТЩ № 58 «Волнорез»	Старший лейтенант М.М. Герашенко	1 поход	175	175	0	
СКР «Вирсайтис»	Старший лейтенант Г.В.Гагуа	3 похода	816	666	150	Погиб 3.12 при возвращении с Ханко
СКР «Коралл»	Старший лейтенант Замираев	1 поход	279	279	0	
СКР № 18 (ЛК-2)	Лейтенант Широков	1 поход	120	120	0	
ГИСУ «Азимут»	Капитан 2 ранга А.Ф.Цобель	1 поход	288	0	288	Погиб 21.11 при возвращении с Ханко
К/Л «Волга»	Капитан 3 ранга А.Е.Шамраков	1 поход и 1 рейс на Гогланд	558	558	0	
К/Л «Кама»	Капитан 3 ранга М.Н.Дорохов	1 рейс на Гогланд				

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
К/Л «Москва»	Капитан 3 ранга М.Т.Андреев	1 рейс на Гогланд				
К/Л «Лайне»	Старший лейтенант Н.Г.Антипин	Входила в состав ОВР Ханко				
МО -106						
МО-108	Лейтенант Неме-ровский					
МО -112						Потоплен 3.12 ЭМ «Сви-репый»
МО-201	Старший лейте-нант В.И.Басов					
МО-210	Лейтенант В.М.Панцирный					
МО-211	Лейтенант П.С.Колесник					
МО-212	Лейтенант В.К.Яковлев					
ПК-236 с 25.07.41 – МО-304	Лейтенант М.Н.Феофанов	Входили в состав ОВР Ханко				Раздавлен льдом 13.12 на переходе Гогланд – Кронштадт

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
ПК-237, с 25.07.41 – МО-305	Лейтенант И.М.Козлов	Входили в ОВР ВМБ Ханко				Раздавлен льдом 13.12 на переходе Гогланд – Кронштадт
ПК-238, с 25.07.41 – МО-306	Лейтенант В.И.Беляев					Погиб на Ханко 26.07.41
ПК-239, с 25.07.41 – МО-307	Лейтенант А.И.Терещенко					Раздавлен льдом 10.12 на переходе Гогланд – Кронштадт
МО-301	Лейтенант М.Д.Макаренко					Погиб 14.11, не дойдя до Ханко
МО-306	Старший лейте- нант Карпович					
МО-309						
МО-311	Лейтенант И.П.Боков	Входили в ОВР ВМБ Ханко				
МО-312	Лейтенант И.В.Ефимов					
МО-313	Лейтенант А.И.Ганев					Раздавлен льдом 11.12 на переходе Гогланд – Кронштадт

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
МО-402	Лейтенант Власов					
МО-405						Раздавлен льдом 13.12 на переходе Гогланд – Кронштадт
МО-406						Раздавлен льдом 13.12 на переходе Гогланд – Кронштадт
МО-407						
МО-409	Лейтенант Федоров					
ТКА-57 тип Г-5	Лейтенант Н.П.Кременский					
ТКА-67 тип Г-5	Лейтенант А.И.Афанасьев					
ТКА-111 тип Г-5	Старший лейтенант Б.П.Ушев					
ТКА-164 тип Г-5	Лейтенант В.Д.Налетов					
ТКА-12 тип Д-3						Раздавлен льдом 9.12 на переходе Гогланд – Кронштадт

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
ТКА-22 тип Д-3	Старший лейтенант Я.Беляев					
ТКА-42 тип Д-3						Раздавлен льдом 11.12 на переходе Гогланд – Кронштадт
ТКА-52 тип Д-3						При переходе на Ханко 1.11 оторвался от группы и был захвачен финнами
ТКА-72 тип Д-3						1.11 при переходе из Кронштадта на Гогланд потоплен авиацией противника
ТКА-88 тип Д-3						– » –
ТКА-102 тип Д-3						– » –
СС «Нептун»	Капитан Ю.А.Могула	Обеспечение в АСО				
ТР № 510 «Вахур» г/п 1800 т	Капитан А.С.Сергеев	Входил в состав ВМБ Ханко	225	225	0	
ТР № 538 «Майя» г/п 3900 т		1 поход	1491	1491	0	

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
ТР № 548 «Минна» г/п 2600 т		1 поход	1756	1756	0	
ТР № 565 «Сымери» г/п 270 т		Обеспечение доставки топлива на Гогланд				
Транспорт «А.Жданов» г/п 3870 т	Капитан-лейтенант П.П.Елизарьев	-	-	-	-	Погиб 12.11, не дойдя до Ханко
ТР 521 «И.Сталин» г/п 7645 т	Капитан Н.С.Степанов	1 поход	5589	1740	3849	При возвращении с Ханко 3.12 тяжело поврежден, 5.12 взят в плен
Водолей № 1		1 рейс на Гогланд				
Катер ЯМБ		Входил в состав ВМБ Ханко	90	67	23	Пропал без вести 3.12 при возвращении с Ханко
Ледокол «Ермак»	М.Я.Сорокин	Обеспечение переходов кораблей и судов во льдах				

Название	Командир	Участие в походах	Принято на борт чел.	Доставлено на Гогланд	Потеряно	Примечание
Ледокол «Молотов»	Н.М.Николаев					
Ледокол «Суур – Тыл» (с 11.11.1941 – «Волынец»)	В.Г. Макасей-Шибинский					
Ледокол «Октябрь»	Капитан А.И.Козлов					Погиб 30.11.41 в Финском заливе
Буксир «Пярну»		Входили в состав ВМБ Ханко				
Буксир «Туман»						
Буксир ПХ-2						
Буксир ПХ-3			22	22	0	Затоплен на Гогланде 8.12
Буксир ПХ-4						
Буксир И-17						Потоплен 3.12 ЭМ «Сви-репый»
Парусная шхуна «Эрна» г/п 900 т			22	22	0	Брошена на Лавенсари
3 катера «КМ»						

Доставлено вооружение с Ханко

Танки: Т-26 – 26, бронемашин – 2, легковых автомашин – 2.

Артиллерия: 45-мм ПК -20, 45-мм ПТ – 13, 76-мм полевые – 22, 76,2-мм зенитные – 5, 122 полевые – 12.

Минометы: 122-мм – 8, 82-мм – 12, 50-мм – 36.

Пулеметы: М-1 – 188, М-4 – 26, ДП – 396, ШКАС – 10, ДШК – 4.

Автоматов ППД – 233.

Винтовок разных – 15 754.

Боезапас

Артиллерийский: 45-мм – 53 840 выстрелов, 76-мм – 6200, 76,2-мм – 18 000, 130-мм – 400.

Мины: 120-мм – 1920, 82-мм – 6400, 50-мм – 22 775.

Патронов – 22 544 шт.

Рации: 11-АК – 2 шт, ПТК – 15, 5-АК – 13, 6 – ПК – 52, РБ – 19, РУ – 10.

Продовольствия – 12 000 т.

Потери материальной части при эвакуации.

Потери на переходе морем.

Винтовок – 7146 шт.

Пулеметы: ДШК – 4, М-4 – 2, М-1 – 159, ДП – 244, ШКАС – 10.

Автоматы – ППД – 217.

Минометы: 82-мм – 23, 50-мм – 66.

Пушки 45-мм – 4.

Боезапас разный – 430 т.

Продовольствие – 384 т.

Потери от подрывов и уничтожения

Артиллерия

29-й артиллерийский дивизион: 5 батарей: 6 130-мм, 4 85-мм, 4 45-мм орудий.

30-й артиллерийский дивизион: 3 батареи: 4 130-мм, 3 100-мм, 1 45-мм орудий.

Отдельные железнодорожные батареи: 3 305-мм, 4 180-мм, 3 100-мм.

18-й зенитный дивизион: 3 батареи: 12 76-мм орудий.

93-й зенитный дивизион: 2 батареи: 7 76-мм орудий.

236-й зенитный дивизион: 3 батареи: 12 76-мм орудий.

205-й артиллерийский дивизион – Осмуссаар: 3 батареи: 4 180-мм (башенная), 3 130-мм, 4 76-мм зенитных орудия.

Всего: 74 орудия.

Автомашин – 2000, танкеток – 3.

Тракторов – 75, моторов разных – 60.

Паровозов: серии Щ – 3, серии Эм – 3.

Мотовозов – 1, дрезин – 3, цистерн – 13, снегоочиститель – 1, вагонов – 83.

платформ – 62.

Матчасть 8-й ОСБ

Артиллерия: 343-й артиллерийский полк – 12 ор 152-мм, 204-й ОЗАД – 4 76-мм.

Автомашин – 1340 шт.

Танки: Т-26 – 7 шт., Т-37 – 11 шт.

Список сокращений

б. — бухта

БМП — бригада морской пехоты

БО — береговая оборона

БОБР — береговая оборона Балтийского района

БПЛ — бригада подводных лодок

БТЩ — быстроходный тральщик

БЧ — боевая часть

ВВС — военно-воздушные силы

ВГК — Верховное Главнокомандование

ВМБ — военно-морская база

ВМУЗ — военно-морские учебные заведения

ВНОС — воздушное наблюдение, оповещение, связь

ВС — Военный совет

ВУС — Выборгский укрепленный сектор

ГБ — главная база

ГИСУ — гидрографическое судно

ГМШ — Главный морской штаб

ДБТЩ — дивизион быстроходных тральщиков

ДПЛ — дивизион подводных лодок

ДТЩ — дивизион тральщиков

ДЭМ — дивизион эсминцев

ЗА — зенитная артиллерия

ЗКП — запасной командный пункт

ИУС — Ижорский укрепленный сектор

КБФ — Краснознаменный Балтийский флот

КВМБ — Кронштадтская ВМБ

КЛ — канонерская лодка

ЛенВМБ — Ленинградская ВМБ

ЛД — лидер

ЛУС — Лужский укрепленный сектор

МОЛ — морская оборона Ленинграда

МСБМ — Морские силы Балтийского моря
НИМАП — научно-исследовательский морской артиллерийский полигон
НКО — Народный Комиссариат Обороны
НТЩ-40 — наставление по боевой деятельности тралящих кораблей
НШ — начальник штаба
МО — малый охотник
ОАД — отдельный артиллерийский дивизион
ОВР — охрана водного района
ОЛС — отряд легких сил
ПБ — плавучая база (плавбаза)
ПВО — противовоздушная оборона
пр. — проект (корабля)
ПЛ — подводная лодка
РВС — Революционный Военный Совет
СК — стрелковый корпус
СКА — сторожевой катер
СКР — сторожевой корабль
СНиС — служба наблюдения и связи
СНК — Совет Народных Комиссаров
СТО — Совет Труда и Обороны
ТКА — торпедный катер
ТЩ — тральщик
ФКП — флагманский командный пункт
ЦИК — Центральный Исполнительный Комитет
ЭМ — эскадренный миноносец (эсминец)
ЭОН — экспедиция особого назначения

Источники

- Боевая летопись Военно-морского флота 1917 — 1940.
Боевая летопись Военно-морского флота 1941 — 1942.
Хроника Великой Отечественной войны на Балтийском театре. Вып. 1.
Оборона Рижского залива и островов Моонзундского архипелага в Великую Отечественную войну (1941 г.). М.: Воениздат, 1954.
Н. Г. Кузнецов. «На флотах боевая тревога». Воениздат, 1971.
В. Ф. Трибуц. «Балтийцы вступают в бой». Калининград, 1972.
Гангут 1941. Сборник. Лениздат, 1974.
С. И. Кабанов. «На дальних подступах». М.: Воениздат, 1971.
Б. П. Левченко. «В кильватер без огней». Лениздат, 1981.
Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград 1941 — 1944 гг. М.: Наука, 1973.
И. А. Козлов. КБФ в героической обороне Ленинграда. Лениздат, 1976.
Мы из Кронштадта. Лениздат, 1975.
Морской атлас. Т. 3, ч. 2.
Ю. Майстер. «Война в восточноевропейских водах в 1941 — 1945 гг». т. 1. Мюнхен, 1957.
История военно-морского искусства. Т. 3. М.: Воениздат, 1953.
И. А. Киреев. «Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-морских сил СССР в Великую Отечественную войну 1941 — 1945 гг.». Ч. 3, кн. 1. Воениздат, 1960.
С. Балакин. «Великолепные семерки».
А. Чернышев. «Новики».
А. Чернышев. «Советские крейсера Великой Отечественной».
П. И. Качур, А. Б. Морин. «Лидеры эсминцев ВМФ СССР». СПб., 2003.
П. Капица. «В море погасли огни». Лениздат, 1979.

Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941 — 1945 гг. Справочник. 1989.

«Гангут», сб. № 5 и № 26.

Материалы ЦВМА:

Фонд 9. Д. 1941, 8580, 34186, 6560, 7190, 11090, 39984.

Фонд 55. Д. 515.

Фонд 76. Д. 7391.

СОДЕРЖАНИЕ

Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны.	5
Война началась. Приказано: «Мины ставить»	38
Либава, Рига, Моонзунд	66
Таллинский прорыв.	115
Дальше отступать некуда. Флот на защите Ленинграда.	177
Ханковская эпопея	231
Заключение	359
Приложение.	365
Список сокращений	378
Источники.	380

Александр Чернышев

1941 ГОД НА БАЛТИКЕ: ПОДВИГ И ТРАГЕДИЯ

Издано в авторской редакции
Художественный редактор *П. Волков*
Технический редактор *В. Кулагина*
Компьютерная верстка *Е. Попова*
Корректор *Е. Сырцова*

ООО «Издательство «Яуза»
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клара Цеткин, д. 18/5
Тел.: (495) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»
127299, Москва, ул. Клара Цеткин, д. 18/5. Тел. 411-68-86, 956-39-21.
Home page: www.eksmo.ru E-mail: info@eksmo.ru

Оптовая торговля книгами «Эксмо»:
ООО «ТД «Эксмо», 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,
Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.
E-mail: reception@eksmo-sale.ru

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми
покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**
E-mail: International@eksmo-sale.ru

**International Sales: International wholesale customers should contact
Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.**
International@eksmo-sale.ru

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформ-
лении, обращаться по тел. 411-68-59 доб. 2115, 2117, 2118. E-mail: vipzakaz@eksmo.ru**

**Оптовая торговля бумажно-беловыми
и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**
Компания «Канц-Эксмо»: 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2,
Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный).
e-mail: kanc@eksmo-sale.ru, сайт: www.kanc-eksmo.ru

Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:
В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е. Тел. (812) 365-46-03/04.
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3. Тел. (8312) 72-36-70.
В Казани: Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (843) 570-40-45/46.
В Ростове-на-Дону: ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А. Тел. (863) 220-19-34.
В Самаре: ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е». Тел. (846) 269-66-70.
В Екатеринбурге: ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а. Тел. (343) 378-49-45.
В Киеве: ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9. Тел./факс (044) 495-79-80/81.
Во Львове: ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2. Тел./факс (032) 245-00-19.
В Симферополе: ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153. Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.
В Казахстане: ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. 3а. Тел./факс (727) 251-59-90/91.
rdc-almaty@mail.ru

Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:

В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:
Центральный магазин — Москва, Суваревская пл., 12. Тел. 937-85-81.
Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:
«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

Подписано в печать с готовых диапозитивов 25.05.2009.
Формат 84x108 1/32. Гарнитура «Ньютон».
Печать офсетная. Бум. тип. Усл. печ. л. 20,16.
Тираж 4000 экз. Заказ № 3884

Отпечатано с готовых файлов заказчика в ОАО «ИПК
«Ульяновский Дом печати». 432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

«Трагедия», «катастрофа», «бойня» – так оценивают события 1941 года на Балтике «либеральные» историки-ревизионисты. Действительно, в первые месяцы Великой Отечественной Балтийскому флоту пришлось труднее всех – к началу войны не было завершено строительство новых военно-морских баз, аэродромов, береговых и зенитных батарей; многие корабли находились в достройке, многие соединения – на стадии формирования; вражеское нападение застало страну врасплох, немцам быстро удалось захватить полное господство в воздухе, стремительное продвижение противника лишало флот баз, из которых он уходил последним, эвакуируя уцелевшие войска и гражданское население, теряя под немецкими бомбами и на минах корабли, опытных моряков и командиров...

И все-таки, несмотря на поражения и потери, Балтийский флот выстоял, выжил, продолжал сражаться – его корабли прикрывали с моря фланги сухопутных войск и активно действовали на коммуникациях противника, его артиллерия громила немцев под Ленинградом, а морская пехота наводила ужас на врага.

Трагический Таллинский переход и эвакуация Ханко, ожесточенная битва за Моонзунд и героическая оборона Ленинграда – новая книга ведущего историка флота подробно освещает все ключевые события на Балтике, неопровержимо доказывая, что 1941-й был годом не только «Балтийской катастрофы», но и великого подвига советских моряков, выстоявших в неравной борьбе и сорвавших планы гитлеровского командования.



ISBN 978-5-699-34859-6



9 785699 348596 >