

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ 1944-1945 гг.

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

1944-1945 гг.

АКАДЕМИЯ НАУК СССР

Институт военной истории

Министерства обороны СССР

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ
БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ
В ЗАВЕРШАЮЩИЙ
ПЕРИОД
ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ
ВОЙНЫ

1944-1945 гг.



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»
МОСКВА 1975



В книге «Краснознаменный Балтийский флот в завершающий период Великой Отечественной войны» освещаются совместные наступательные операции Советской Армии и Краснознаменного Балтийского флота, а также самостоятельные действия флота в 1944—1945 гг.

Большинство статей написано непосредственными участниками событий, руководителями и флагманскими специалистами различных родов флота.

Книга рассчитана на военных историков и широкий круг читателей.

Ответственный редактор

доктор исторических наук,
профессор **В. И. АЧКАСОВ**

Редакционная коллегия

Г. А. АММОН,
А. В. БАСОВ,
Д. Д. КАДОЛЛА,
Ю. Г. ПЕРЕЧНЕВ

ПРЕДИСЛОВИЕ

Летом 1944 г. война перешагнула через западную границу СССР. Начался последний, четвертый год войны. Сражения развернулись в изменившейся военно-политической обстановке и были связаны с решением ряда новых исторических задач, вставших перед Советскими Вооруженными Силами.

Успехи советских войск по освобождению территорий государств, оккупированных Германией, начавшийся распад фашистского блока, открытие второго фронта в Западной Европе, резкое падение индекса выпуска военной продукции в гитлеровской Германии, обострение политического кризиса в самом фашистском государстве, мощный подъем национально-освободительной борьбы поработанных народов Европы — все это свидетельствовало о том, что в ходе Великой Отечественной войны начался новый период.

Советским Вооруженным Силам в ходе наступательных кампаний предстояло решить крупные военно-политические задачи. Во-первых, необходимо было полностью изгнать гитлеровских оккупантов с территории нашей Родины. Во-вторых, надо было оказать помощь народам Европы в освобождении их стран от фашистского ига, выполнить свой интернациональный долг. В-третьих, требовалось быстрее завершить военный разгром нацистской Германии, принудить ее силой оружия к полной и безоговорочной капитуляции. Решение этих трех взаимосвязанных задач и было осуществлено в итоге победоносного стратегического наступления Советской Армии, развернувшегося летом 1944 г. в форме одновременных и последовательных крупных наступательных операций на всем фронте вооруженной борьбы и непрерывно продолжавшегося до конца войны.

На северо-западном стратегическом направлении после разгрома вражеских войск под Ленинградом, на Карельском перешейке, в Южной Карелии и ликвидации непосредственной угрозы городу Ленина перед вооруженными силами встала задача освобождения территорий Прибалтийских республик: Эстонии, Латвии и Литвы. Одновременно с этим предстояло вывести из войны на стороне фашистской Германии ее северного союзника — маннергеймовскую Финляндию, воспретить фашистской Германии

свободное использование Балтийского моря и разгромить ее военно-морские силы, уничтожить приморские группировки немедко-фашистских войск в Восточной Пруссии и Померании.

Таким образом, на заключительном этапе войны на Балтийском море и его берегах разгорелась ожесточенная вооруженная борьба, в которой Краснознаменный Балтийский флот решал разнообразные боевые задачи. 25 ноября 1944 г. КБФ был выведен из оперативного подчинения командующему войсками Ленинградского фронта и подчинен непосредственно народному комиссару Военно-Морского Флота.

Настоящий сборник статей посвящен описанию боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота, отдельных родов его сил, соединений и служб в наступательных операциях последнего года Великой Отечественной войны. В нем выступают ветераны КБФ, активные участники боевых действий во главе с командующим флотом адмиралом В. Ф. Трибуцем, они описывают отдельные боевые действия и целые операции на основании личных впечатлений, с использованием исторической литературы и некоторых архивных источников.

Редакционная коллегия сочла возможным поместить и такие отдельные статьи, изложение событий в которых начинается раньше 1944 г. Это касается статьи бывшего командующего Ладужской военной флотилией В. С. Черокова, в которой описываются боевые действия на Ладужском озере начиная с 1943 г. Статьи М. М. Казанского и Н. П. Чикера о гидрометеорологическом и аварийно-спасательном обеспечении боевой деятельности КБФ содержат интересный материал по этим темам за весь период войны. Это относится также к статьям Б. М. Волосатова, Н. Е. Гончарова и Н. С. Серебряного.

Статьи в сборнике расположены в тематико-хронологическом порядке, т. е. вначале помещены статьи по вопросам оперативно-стратегического применения флота, участия флота в операциях на северо-западном направлении, затем — рассматривающие действия основных родов сил флота, вопросы противоминной, противолодочной и противовоздушной обороны и специальных видов обеспечения боевой деятельности флота.

КРАТКИЙ ОБЗОР БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В НАСТУПАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ 1944—1945 ГГ.

Доктор исторических наук,
адмирал в отставке

В. Ф. ТРИБУЦ¹

Коренные изменения военно-политической обстановки к началу 1944 г. в пользу Советского Союза определили переход к новому периоду Великой Отечественной войны. Важнейшая стратегическая задача, поставленная Вооруженным Силам Коммунистической партии и Советским правительством, заключалась в том, чтобы полностью изгнать с советской земли немецко-фашистских оккупантов, перенести боевые действия на территорию Германии и ее союзников, освободить поработанные народы Европы от фашистского ига.

В 1944 г. было проведено десять стратегических операций, большая часть которых представляла собой многофронтовые наступательные операции, отличавшиеся большим размахом, высокими темпами и стремительным маневром.

Краснознаменный Балтийский флот в 1944 г. принимал активное участие в трех стратегических наступательных операциях, а именно: под Ленинградом в январе—феврале; на Карельском перешейке в июне—июле; в освобождении Прибалтики в сентябре—ноябре.

Характер подготовки и участия Балтийского флота в наступательных операциях знаменовал собой переход к новому этапу в развитии как теории, так и практики стратегического использования военно-морского флота. Важнейшим признаком этого являлось успешное и длительное взаимодействие Краснознаменного Балтийского флота с несколькими фронтами, направленное на достижение единой стратегической цели.

С первых дней войны и почти до ее окончания Краснознаменный Балтийский флот был подчинен в оперативном отношении Ленинградскому фронту и являлся органической составной частью

¹ Во время Великой Отечественной войны командующий Краснознаменным Балтийским флотом.

его сил. Почти все операции Ленинградский фронт проводил при непосредственном и активном участии сил и средств Балтийского флота. Особенно показательным в этом отношении является 1944 год, в течение которого сокрушительные удары, нанесенные противнику войсками Ленинградского, Карельского и Прибалтийского фронтов, осуществлялись при самом тесном взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом. Взаимодействие было весьма разносторонним и связывалось с решением важнейших боевых задач. Требовалась большая гибкость в использовании сил флота, значительная боевая активность в самых тяжелых условиях обстановки, а это в свою очередь приводило к максимальному оперативному напряжению. Сжатые сроки для планирования операций и боевых действий, а также подготовки к ним в условиях быстро меняющейся обстановки выдвигали необходимость пересмотра взглядов на организационные формы и методы работы командования и штабов.

Одним из наиболее ярких примеров широкого использования сил флота являлось применение корабельной, стационарной и железнодорожной артиллерии совместно с авиацией для взламывания долговременных оборонительных полос, уничтожения живой силы, нанесения ударов по глубоким тылам противника в ходе наступления сухопутных войск.

Одновременно с участием в наступательных операциях на приморском направлении подводные лодки и авиация вели активные самостоятельные боевые действия на море с целью нарушения коммуникаций противника в Балтийском море.

Немецко-фашистское командование стремилось любой ценой стабилизировать положение на Восточном фронте и не дать возможности Советским Вооруженным Силам перенести боевые действия на территорию Германии. С этой целью на северо-западном участке фронта оно планировало удержать свои позиции под Ленинградом и Новгородом, опираясь на заранее подготовленную глубоко эшелонированную оборону. Пребывание вражеских войск под Ленинградом сковывало значительные силы наших войск, прикрывало Прибалтику и подступы к Восточной Пруссии и, наконец, давало возможность гитлеровцам осуществлять взаимодействие с маннергеймовской Финляндией, не способной вести войну самостоятельно.

Большая часть войск противника из группы армий «Север» находилась под Ленинградом свыше двух лет и считалась наиболее боеспособной. Устойчивость фронта была связана с огромной верой солдат в неприступность обороны.

Стремясь не допустить активных действий нашего флота в Балтийском море и Финском заливе, противник с 1943 г. значительно усилил Гогландскую и Нарген-Порккалауддскую минноартиллерийские позиции. Только на Гогландской позиции в 1942—1944 гг. было поставлено свыше 12 тыс. мин и минных защитников.

Кроме того, минные заграждения были поставлены в восточной части Финского залива на подходе к островам Бьёркского архипелага, а в Невской губе — донные мины по оси фарватера Ленинград—Кронштадт. Боевая деятельность военно-морских сил противника в Финском заливе к концу 1943 г. ограничивалась несением корабельных дозоров на подходах к противолодочной позиции Котка—Гогланд—Кургалово, к своим базам, ведением разведки островного района, Кронштадта, мест стоянок кораблей в Ленинграде и тралением своих фарватеров.

В боевом составе Балтийского флота находились достаточно крупные воздушные, подводные и надводные силы, а также мощная береговая артиллерия, состоявшая из стационарных и железнодорожных установок. В результате сложившейся оперативной обстановки базирование флота и авиации было крайне стеснено. Основные авиационные и корабельные силы дислоцировались на блокированный противником район Ленинград—Кронштадт, подвергавшийся обстрелам наземной артиллерии и ударам авиации противника. Все это не давало возможности флоту полностью использовать все свои силы и затрудняло наступательные действия.

Хотя Балтийский флот по-прежнему находился в ограниченной операционной зоне восточной части Финского залива, все же начиная с осени 1943 г. он развернул большие тральные работы и расширил маневренные районы западнее Лавенсари, в Нарвском заливе, в Копорской губе, у побережья, занятого противником. Тем самым были созданы более благоприятные условия для поддержки флотом приморского фланга армии.

К началу 1944 г. флот прочно удерживал за собой острова Лавенсари, Пенисари, Сескар, ликвидировал все попытки противника нарушить наши сообщения в восточной части Финского залива, связывающие Кронштадт с островами, надежно прикрывал фланги войск Ленинградского фронта. Авиация фронта и Краснознаменного Балтийского флота прочно удерживала господство в воздухе.

Разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом в январе—феврале 1944 г. вошел в историю Великой Отечественной войны как одна из ярких страниц замечательной боевой летописи побед Советских Вооруженных Сил. В результате были поколеблены позиции и влияние Германии в Скандинавских странах, и в первую очередь в Финляндии. Возникла благоприятная обстановка для нанесения новых ударов по врагу с целью освобождения Советской Прибалтики, Карельского перешейка и вывода из войны Финляндии.

Военно-политическое значение этой победы вынуждены были признать даже наши враги. Так, например, генерал К. Типпельскирх, рассуждая о сражении на Востоке зимой 1943/44 г., писал: «Успехи русских оставались достаточно большими, если даже им и не удалось разгромить группу армий «Север». Они не только

освободили Ленинград от двухлетней блокады, но и отбросили вражеские войска к границам Прибалтийских государств. Кроме того, достигнутые ими на этом фронте успехи привели также к решающим политическим последствиям: вслед за Италией теперь и у Финляндии появились сомнения в конечной победе Германии, и она стала искать контакта с противником»².

Буржуазный военный историк Ю. Майстер так оценивает победу под Ленинградом: «Усилив гарнизон в Ораниенбауме и Ленинграде в конце 1943 года, русские в начале января начали большое наступление с целью ликвидировать кольцо окружения вокруг города, соединиться с частями «Ораниенбаумского котла» и потеснить германский фронт на запад. Теперь приходилось очень сожалеть о том, что германское командование не нашло необходимых сил, средств и времени для захвата «Ораниенбаумского котла»... Этот район удерживался благодаря упорной обороне и поддержке кронштадтской береговой артиллерии, а также башенной артиллерии линкора «Петропавловск»... Наступление советских войск было поддержано мощным огнем береговой и корабельной артиллерии. Линейный корабль «Октябрьская революция» с позиции, расположенной на Неве, обстреливал германские укрепления. Мга и другие цели обстреливались крейсерами и эскадренными миноносцами... Умело организованное, мощное, с большим превосходством в силах проведенное наступление русских быстро достигло полного успеха. Русские разорвали кольцо окружения Ленинграда... Германской стороне удалось спасти большую часть своих войск от русского окружения, однако почти вся тяжелая артиллерия была оставлена в руках русских»³. Как же помогал своим войскам германский флот? Майстер отвечает: «Хотя зима 1943/44 г. была относительно мягкой и Финский залив покрылся льдом только до о. Гогланд, германское командование в решающие дни не поддержало сухопутных армий военно-морскими силами. Корабли германского флота в конце 1943 года были отправлены на ремонт в Германию»⁴.

С выходом войск Ленинградского фронта к р. Нарва и очищением от противника южного побережья восточной части Финского залива зона базирования Краснознаменного Балтийского флота расширилась. Он получил возможность перебазировать часть своих сил из Ленинграда и Кронштадта на запад, используя для этого маневренные базы Усть-Луга и Ручьи; создать в восточной части Финского залива более устойчивый режим обороны островов, развитую систему дозоров; начать траление и осуществлять контроль за протраленными фарватерами; приступить к уничто-

² *K. Тунпельскирх*. История второй мировой войны. М., 1956, стр. 366.

³ *J. Meister*. Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1953, S. 75, 76.

⁴ *Ibid.*, S. 77.

жению южного фланга гогландской минно-артиллерийской позиции в Нарвском заливе; значительно увеличить радиус действия штурмовой и истребительной авиации, перебазировав ее на передовые приморские аэродромы; проводить боевую подготовку надводных кораблей и подводных лодок в Лужской и Копорской губах.

Летнее наступление 1944 г. Советских Вооруженных Сил началось стратегической операцией по разгрому финской армии на Карельском перешейке и в Карелии. Она была проведена с 10 июня по 9 августа и состояла из двух последовательных операций — Выборгской и Свирско-Петрозаводской. В ней участвовали силы Ленинградского и Карельского фронтов и Краснознаменного Балтийского флота.

Целью стратегической операции являлся разгром всей карельской группировки противника, полное обеспечение безопасности Ленинграда, освобождение Карело-Финской ССР, вывод Финляндии из войны и создание предпосылок для последующих ударов в Заполярье и Прибалтике.

Задачи Краснознаменного Балтийского флота были сложны и многообразны. Помимо надежного прикрытия приморских флангов сухопутных войск, в этой операции применялись почти все основные формы взаимодействия военно-морского флота с наступающими вдоль побережья войсками: артиллерийская и авиационная поддержка при прорыве обороны противника, непосредственное сопровождение наступающих войск артиллерией и авиацией, высадка разведывательных и тактических десантов, выполнение оперативных воинских перевозок, обеспечение своих коммуникаций. Кроме того, флот вел активные боевые действия по борьбе с корабельными и авиационными группировками противника в Нарвском заливе, наносил удары по коммуникациям противника в Балтийском море, по базам противника Котка, Хельсинки, Таллин, т. е. вел одновременно борьбу на нескольких операционных направлениях. В этом заключалась одна из наиболее важных особенностей участия флота в стратегической операции на Карельском перешейке и в Карелии.

Накануне операции в результате напряженной боевой деятельности сил флота был создан необходимый оперативный режим, который полностью обеспечил выполнение поставленных задач. Активизация действий кораблей и авиации в Нарвском заливе способствовала дезинформации противника относительно направления и характера главного удара.

Привлечение Балтийского флота для содействия наступлению войск Ленинградского фронта, наносивших главный удар вдоль морского побережья, а Ладожской военной флотилии — для поддержки приозерного фланга войск Карельского фронта является одним из замечательных примеров целеустремленного использования военно-морских сил в целях нанесения противнику решающих ударов в стратегической наступательной операции.

В начале июня корабли КБФ скрытно перебазировали пять дивизий 21-й армии Ленинградского фронта из района Ропши на Карельский перешеек. Эта перегруппировка позволила создать на Выборгском направлении значительное превосходство в живой силе, артиллерии и авиации, а также абсолютное превосходство в танках.

В прорыве глубоко эшелонированной обороны и в последующей артиллерийской поддержке сухопутных войск на Выборгском направлении участвовали 11 кораблей (один линкор, два крейсера, четыре эсминца, четыре канонерские лодки), 11 стационарных и 15 железнодорожных батарей⁵ и 198 самолетов. Если в период советско-финляндской войны нашим войскам для преодоления линии Маннергейма потребовалось 3,5 месяца, то в 1944 г. куда более мощная и усовершенствованная оборона врага была сокрушена за 11 дней.

20 июня советские войска овладели г. Выборг. Корабли и авиация флота, действуя на морских сообщениях в восточной части Финского залива, сорвали переброску резервов с побережья Финского залива и по шхерам с тыла на Карельский перешеек.

После взятия Выборга перед КБФ была поставлена задача по овладению Бьёркским архипелагом, где противник развернул укрепленный район, который держал под артиллерийским воздействием сухопутные сообщения Ленинградского фронта. Кроме того, пока не были заняты острова, корабли нашего флота не могли сопровождать приморский фланг фронта и оказывать ему систематическую артиллерийскую поддержку. В течение 21—27 июня 260-я бригада морской пехоты во взаимодействии с кораблями и авиацией флота очистили острова от финских войск. Попытка отряда кораблей противника сорвать высадку десанта была парализована ударами авиации и артиллерийских батарей, развернутых на берегу. Вражеские корабли вынуждены были поспешно отойти в шхеры.

Освобождение архипелага силами флота позволило перебазировать сюда часть легких сил и развернуть действия в Выборгском заливе по очищению островов от противника, а также создало необходимые условия для боевых действий в шхерах Финского залива.

За 4—11 июля 59-я армия во взаимодействии с КБФ, последовательно высаживаясь на острова Выборгского залива, полностью заняла их. Многочисленные и настойчивые попытки канонерских лодок и сторожевых катеров финнов прорваться на помощь своим войскам к островам были ликвидированы авиацией флота и торпедными катерами.

Обстановка, в которой происходили действия по освобождению островов, имела ряд особенностей. Как правило, бои велись на коротких дистанциях, широко применялись средства маскировки,

⁵ Отделение ЦВМА, д. 40 041, л. 161—163.

использовалась береговая самоходная артиллерия. Сложными были навигационная и минная обстановка. Высадки десантов и освобождение островов происходили одновременно на нескольких направлениях. Все это требовало особенно тщательного планирования, хорошей подготовки сил и их всестороннего обеспечения. Большое значение имело правильно организованное прикрытие с моря и воздуха района боевых действий. Выдвинутые на запад группы прикрытия, состоявшие из торпедных, броневых и сторожевых катеров, при поддержке их авиацией и береговой артиллерией флота неоднократно предотвращали попытки кораблей противника прорваться в Выборгский залив. Опыт борьбы с противником в шхерном районе впоследствии был использован авиацией и кораблями флота при освобождении островов Моонзундского архипелага.

Свирско-Петрозаводская операция была осуществлена в межозерном районе войсками Карельского фронта. Ладожская флотилия оказывала поддержку левому приозерному крылу фронта огнем корабельной артиллерии, а 23 июня в оперативной глубине обороны противника высадила десант (3-я и 70-я отдельные морские стрелковые бригады) в районе оз. Линдоя — устье р. Тулоксы. Таким образом, Ладожская флотилия была перенацелена со вспомогательного направления в Выборгской операции на направление главного удара в Свирско-Петрозаводской. Десант захватил участок побережья, а также проходившие здесь в 700—1000 м железную и шоссейную дороги, единственные коммуникации в этом районе, лишив противника возможности подвозить резервы и снабжать отступающие войска. Реальная угроза окружения вынудила противника с рубежа р. Свирь осуществить поспешный отход по пересеченной местности, без дорог на север.

Указом Президиума Верховного Совета 2 июля 1944 г. Ладожская военная флотилия, 3-я и 70-я морские стрелковые бригады были награждены орденами Красного Знамени.

Опыт проведенной Тулоксинской операции показал, что огромное значение имеет предварительная подготовка войск, средств флота, штабов видов и родов сил. Благодаря заблаговременной отработке вопросов взаимодействия был обеспечен успех наших сил.

В ходе наступления наших войск на выборгском и свирско-петрозаводском направлениях соединения и части флота систематически вели самостоятельные боевые действия минно-торпедной и бомбардировочной авиацией против транспортов и боевых кораблей противника на коммуникациях и в базах на Балтийском море. Борьба с кораблями противника в пунктах базирования была очень трудной и сложной из-за сильной противовоздушной обороны. Несмотря на это, военно-морские базы противника подвергались ударам авиации флота.

В июле 1944 г. немецко-фашистское командование предприняло попытку улучшить свои позиции в Финском заливе. Оно

понимало, что выход Финляндии из войны мог резко изменить обстановку в этом районе. Правый фланг Гогландской позиции противника уже разрушался нашими тральщиками в Нарвском заливе. В случае заключения перемирия с Финляндией Советский Союз оставил бы за собой право пользования финскими шхерными фарватерами для вывода кораблей в Балтийское море, т. е. левый (шхерный) фланг этой позиции оказался бы обойденным. Через финские шхеры можно было вывести подводные лодки для действий на морских сообщениях в Балтийском море. С этой целью еще 7 июля был разработан специальный план по овладению о-вом Гогланд в случае, если Финляндия выйдет из войны.

Победа Советских Вооруженных Сил на Карельском перешейке и в Карелии имела крупное политическое и стратегическое значение. Финская армия была разгромлена и отброшена на Карельский перешеек на 110, а в Южной Карелии — на 200—250 км. Серьезные потери понесли германские и финские военно-морские силы.

Крупное поражение финских вооруженных сил заставило правительство в сентябре 1944 г. прекратить военные действия и выйти из блока стран, поддерживавших фашистскую Германию. Германия лишилась еще одного союзника, что значительно ухудшило положение немецко-фашистской армии на ее левом фланге советско-германского фронта.

В результате наступления Советской Армии в июне—июле 1944 г. была окончательно ликвидирована угроза Ленинграду с севера. Вся Ленинградская область с г. Выборгом, большая часть Карело-Финской ССР с г. Петрозаводском были освобождены. Вступили в строй Кировская железная дорога и Беломорско-Балтийский канал, имевшие важное экономическое и военное значение для нашей Родины. Полностью были освобождены от противника Ладожское и Онежское озера.

Победа в Карелии создала благоприятные условия для окончательного изгнания противника с территории Заполярья и Прибалтики.

14 сентября финское командование приказало немецким войскам и кораблям, базировавшимся на Котку, к 24 час. покинуть территорию и воды Финляндии. Немецко-фашистское командование приказало командиру флотилии выйти из Котки и заминировать фарватер и вход в порт. Было установлено, что немецкие корабли при выходе из Котки поставили мины на входном фарватере.

В ночь с 14 на 15 сентября немцы сосредоточили у северо-восточной части о-ва Гогланд тральщики, быстроходные десантные баржи и 15 сторожевых катеров, находившихся в заливе Хара-Лахт и финских шхерах. На борту этих кораблей находилось 2500 немецких солдат и офицеров 23-й пехотной дивизии. После полуночи, предъявив ультиматум о капитуляции гарнизона острова и получив отказ от финского командования, немец-

кие десантники начали высаживаться в бухте Суркюла и к рассвету 15 сентября захватили все северо-восточное побережье.

Получив данные о высадке немецкого десанта на о-в Гогланд, командование Балтийским флотом, учитывая просьбу финнов, приняло решение немедленно нанести авиацией флота бомбоштурмовые удары по средствам высадки и силам, прикрывавшим десант. Одновременно были подготовлены к высадке на остров подразделения морской пехоты, размещенные на о-ве Лавенсари.

С рассвета штурмовая авиация флота под прикрытием истребителей начала наносить удары по десантным баржам противника, находившимся северо-восточнее и западнее Гогланда. Во время бомбоштурмовых ударов наши истребители вели ожесточенные бои с самолетами противника. К 18 час. 15 сентября авиация флота произвела свыше 500 самолето-вылетов. Было уничтожено несколько быстроходных десантных барж, тральщик, нанесены повреждения многим десантным баржам, сбито 15 самолетов врага. Не выдержав ударов нашей авиации, немецкие корабли к исходу 15 сентября начали отходить в юго-западном направлении. В результате действий финского гарнизона острова и бомбоштурмовых ударов советской морской авиации по десантным средствам и территории острова немецкий десант, оставшийся без поддержки, к 20 час. 15 сентября прекратил сопротивление и сдался в плен.

Операционная зона Краснознаменного Балтийского флота увеличилась, улучшились условия базирования. Теперь флот полностью контролировал все фарватеры, идущие из Кронштадта в Лужскую губу, на острова Лавенсари, Сескар и в Выборгский залив, его коммуникации стали более устойчивыми и мало доступными для противника. После заключения мирного договора с Финляндией (сентябрь 1944 г.) вся Гогландская позиция оказалась под контролем советского командования, что значительно облегчило боевое траление на Гогландском плесе и в Нарвском заливе. Стал возможным выход подводных лодок в Балтийское море через финские шхеры. Общая оперативная обстановка в Финском заливе резко улучшилась.

В сентябре—октябре 1944 г. войсками Ленинградского, 1-го, 2-го и 3-го Прибалтийских фронтов и частью сил 3-го Белорусского фронта в тесном взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом была проведена одна из крупнейших стратегических операций Великой Отечественной войны с целью окончательного разгрома прибалтийской группировки немецко-фашистских войск и завершения освобождения Советской Прибалтики. Были последовательно проведены Таллинская, Рижская, Мемельская и Моонзундская наступательные операции. Краснознаменный Балтийский флот участвовал в Таллинской и Моонзундской операциях. Кроме того, частью сил (авиацией и подводными лодками) он наносил удары по морским сообщениям и базам противника на Балтийском море.

Особенностью боевых действий в этот период являлось то, что крупные надводные корабли — крейсера, эскадренные миноносцы — ни с той, ни с другой стороны почти не участвовали из-за сложной минной обстановки. Минная угроза в Финском заливе была настолько серьезной, что даже катера использовались с учетом всех имеющихся данных о произведенных минных постановках. Плавание, а тем более боевое маневрирование крупных боевых кораблей стало, по существу, невозможным. Противник дважды пытался использовать свои миноносцы в Финском заливе, и оба раза эти попытки кончались гибелью его кораблей. Поэтому в Таллинской и Моонзундской наступательных операциях основные боевые задачи выполнялись легкими силами и авиацией флота.

17 сентября 1944 г. войска 2-й ударной армии Ленинградского фронта после мощной артиллерийской подготовки, поддерживаемые ударами штурмовой авиации фронта и флота, прорвали передний край обороны на тартуском направлении и начали успешно продвигаться на север. Соединение речных кораблей Балтийского флота огнем бронекатеров оказывало артиллерийскую поддержку войскам.

В целях содействия наступлению фланга войск 8-й армии по побережью Чудского озера командиру бригады речных кораблей КБФ было приказано принять на высадочные средства десант в составе дивизии и высадить его по указанию командующего 8-й армией на северное побережье озера для нанесения удара с тыла. Совместно с инженерными частями фронта бригада приняла, перевезла через озеро и высадила с 5 по 19 сентября 1944 г. 135 тыс. человек, 2183 орудия и миномета, 9100 автомашин, 13 200 лошадей, свыше 7,5 т боеприпасов, более 6,8 тыс. т различных воинских грузов.

В связи с успешным наступлением войск 2-й ударной армии противник в ночь на 19 сентября начал отвод главных сил нарвской группировки по всему фронту. Одновременно 17 сентября немецко-фашистское командование приказало начать минные постановки в районах южнее полуострова Ханко, западнее Таллина и в проливе Моонзунд (Муху-Вяйн) с целью затруднить выход нашим кораблям из Финского залива.

19 сентября войска 2-й ударной армии, преодолевая сопротивление врага и сбивая его арьергарды, успешно продвигались в северном направлении. В этот день корабли бригады на Чудском озере, закончив оперативные перевозки личного состава и техники через озеро, продолжали выполнять задачу содействия частям 2-й ударной армии и к исходу дня высадили на северное побережье разведывательные группы. В ночь на 19 сентября перешли в наступление войска 8-й армии на нарвском направлении. Преодолевая сопротивление арьергардов и многочисленные инженерные заграждения, они продвинулись на 30 км. Авиация флота в течение 17—19 сентября надежно прикрывала с воздуха

фланги войск, примыкавшие к Финскому заливу и Чудскому озеру, и вела усиленную разведку.

20 сентября войска Ленинградского фронта захватили г. Раквере и начали наступление на Таллин. С занятием Раквере соединение речных кораблей закончило выполнение поставленных задач на Чудском озере.

За образцовое выполнение заданий командования в боях с немецко-фашистскими захватчиками при прорыве обороны противника севернее Тарту Президиум Верховного Совета СССР Указом от 22 октября 1944 г. наградил бригаду речных кораблей орденом Красного Знамени.

20 сентября группа торпедных катеров под прикрытием истребительной авиации высадил роту морской пехоты и заняла о-в Большой Тютерс — важный опорный пункт Гогландской минно-артиллерийской позиции противника.

21 сентября десант морской пехоты, высаженный соединением торпедных катеров, занял населенный пункт Кунда, а к исходу дня освободил гавань Локсу. 22 сентября соединение катеров с десантом морской пехоты, форсировав основные заграждения в Таллинской бухте, высадил десант в Минной гавани и заняло военный порт в Таллине. Авиация флота в течение 21 и 22 сентября нанесла мощные удары по транспортам противника в Таллине и в западной части Финского залива.

22 сентября подвижные группы советских войск, сломив сопротивление противника на внешнем обводе, к 14 час. освободили столицу Эстонской ССР Таллин — важную военно-морскую базу и крупный порт в Финском заливе.

К исходу 25 сентября войска Ленинградского фронта, продолжая преследование врага, вышли на побережье Моонзунда. В эти же дни соединения флота, высадив тактические десанты, заняли порт Палдиски и острова Аэгна (Вульф), Найссар (Нарген), Осмуссар (Оденсхольм).

В результате успешного осуществления Таллинской операции была полностью освобождена от немецко-фашистских захватчиков материковая часть Эстонской ССР. Эта победа позволила приблизить базирование частей и соединений авиации Балтийского флота к морским сообщениям и военно-морским базам противника. С расширением операционной зоны Балтийского флота необходимо было немедленно проложить фарватеры, в первую очередь на таких важных направлениях, как Кронштадт—Таллин—Хельсинки, Таллин—Моонзунд (Муху-Вяйн), Ханко—Стокгольм. Для этого флоту пришлось в короткие сроки перестроить всю систему охраны водного района и провести коренную реорганизацию тральных соединений, которым предстояло уничтожить большое количество контактных и неконтактных мин. Проведенные мероприятия обеспечили бесперебойное движение наших судов на морских сообщениях в Финском заливе. Это дало возможность своевременно выполнить специальное задание Советского правитель-

ства и обеспечить безопасное движение транспортных судов с грузами для нашей промышленности из Швеции и Финляндии.

Моонзундская наступательная операция, осуществленная войсками Ленинградского фронта во взаимодействии с Краснознаменным Балтийским флотом, являлась продолжением Таллинской. Овладение Моонзундскими островами проходило в шхерно-островном районе и требовало самого тесного оперативного и тактического взаимодействия сухопутных войск с частями и соединениями Балтийского флота.

Целью Моонзундской наступательной операции являлось завершение освобождения от врага Эстонской ССР и изгнание его морских сил из Рижского залива, что обеспечивало дальнейшее расширение операционной зоны Балтийского флота и возможность широкого развертывания боевых действий на морских сообщениях в открытых районах Балтики.

Владея островами Моонзундского архипелага, противник контролировал выходы по южному фарватеру из Финского залива, входы из Балтийского моря в Рижский залив, а также сковывал значительные силы наших сухопутных войск и флота, затруднял проведение наступательных операций войсками Прибалтийских фронтов.

Задача войск Ленинградского фронта и Балтийского флота заключалась в том, чтобы как можно скорее очистить острова от противника, не дать возможности ему усилить их гарнизоны и укрепить оборону в противодесантном отношении.

В результате совместных боевых действий войск фронта, авиации и кораблей флота вражеский гарнизон на островах Моонзундского архипелага был полностью разгромлен. Вся территория Советской Эстонии была освобождена. Немецко-фашистское командование достаточно трезво оценивало потери островов Моонзундского архипелага. В журнале боевых действий группы армий «Север» за сентябрь записано: «Моонзундские острова имели большое значение, они прикрывали фланг и тыл войск в Прибалтике. . . Потеря этих островов не только приводила к изоляции рижской группировки со стороны моря, но создавала угрозу высадки советских десантов в Курляндию, т. е. в тылу прибалтийской группировки. А Балтийский флот получал выгодную морскую позицию, откуда он мог контролировать входы в Финский и Рижский заливы, развернуть действия на морских сообщениях»⁶.

В ходе операции по освобождению Прибалтики операционная зона флота от восточной части Финского залива быстро распространилась до Рижского залива и северной части Балтийского моря. Появились новые удлинённые морские сообщения Таллин—Кронштадт, Таллин—Муху-Вяйн, Кронштадт—Ханко, Ханко—Стокгольм общей протяженностью несколько сотен миль, требующие

⁶ Архив ВНУ ГИИ, д. 44, л. 586.

постоянного контроля, наблюдения, траления и охраны. Если количество тральщиков не могло полностью обеспечить безопасность плавания в ограниченной зоне базирования флота до сентября 1944 г., то с резким увеличением этой зоны решение вопроса безопасности плавания кораблей и конвоев еще более затруднялось. Несмотря на исключительную плотность минных заграждений и ухудшение метеоусловий, экипажи тральных соединений за 1944 г. уничтожили 3151 мину и минный заграждение⁷. Было пройдено с тралами 285 380 миль. За один 1944 г. тральщиками флота вытралено мин и протралена площадь значительно бóльшая, чем за 1941—1943 гг.

В 1944 г. с минимальными потерями было проведено 299 конвоев с общим числом 1514 транспортов и судов в охране 876 кораблей и катеров, перевезено 313 304 т груза и 42 364 пассажира. В том числе из шведских портов на 294 транспортах было перевезено 243 500 т груза для народного хозяйства Советского Союза.

К началу 1945 г. противник продолжал удерживать очень важный район побережья Балтийского моря — восточную его часть (Курляндию) с портами Виндавой и Либавой. Это сильно затрудняло развертывание боевых действий сил флота в южной части Балтийского моря.

Обеспечение безопасности базирования своего флота, охрану побережья и поддержку сухопутных войск противник возлагал на развитую и мощную береговую оборону, оснащенную крупнокалиберной артиллерией и многочисленными зенитными батареями.

Основная часть немецко-фашистского флота в это время базировалась на порты и базы Германии в южной части моря; в Либаве и Виндаве располагались легкие силы, осуществлявшие оборону своих коммуникаций. Противник имел явное преимущество в надводных и подводных силах и использовал его в своих оперативных целях, надеясь задержать наступление Советской Армии и Флота на запад вдоль побережья Балтики. На всем балтийском театре действовало до 350—550 самолетов противника, большей частью истребителей.

Главная задача немецко-фашистского флота заключалась в защите своих морских сообщений и в обеспечении снабжения оружием, боеприпасами и топливом окруженных и прижатых к морю войсковых группировок. От эффективности воинских перевозок зависела стойкость и боеспособность этих войск. В интересах решения этой задачи боевые действия надводных кораблей противника развертывались на подходах к своим базам и портам, узлам морских сообщений.

Важной задачей флота противника являлась артиллерийская поддержка флангов окруженных группировок и эвакуация войск.

⁷ ЦВМА, ф. 1106, оп. 0018031, д. 20, л. 3.

Однако эпизодические выходы в море крупных артиллерийских кораблей (крейсеров, эскадренных миноносцев) из-за слабого истребительного прикрытия существенной помощи своим войскам не приносили. Нередко отсутствие систематической артиллерийской поддержки с моря предрешало судьбу окруженных группировок противника, их уничтожение или капитуляцию.

Наконец, военно-морской флот противника пытался воспрепятствовать выходу советских подводных лодок, для чего враг активно использовал свои подводные лодки в устье Финского залива и в открытой части моря и продолжал проводить постановку минных заграждений.

По окончании Моонзундской наступательной операции Краснознаменный Балтийский флот был выведен из оперативного подчинения Ленинградскому фронту и подчинен наркому ВМФ. В январе 1945 г. главнокомандующий ВМФ поставил перед флотом следующие задачи: содействовать продвижению флангов 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов; нарушать морские коммуникации противника; надежно защищать свои морские сообщения в Финском и Рижском заливах; оборонять освобожденное побережье и районы военно-морских баз совместно с войсками фронтов.

Несколько позднее народному комиссару ВМФ поставил частную задачу — блокировать Либаву (Лиепаю) с моря.

Однако в связи с быстрым изменением обстановки на суше поставленные в январе задачи потребовали пересмотра, особенно в отношении взаимодействия с войсками, фланги которых выходили на побережье. 28 января представитель Ставки Маршал Советского Союза А. М. Василевский дал указание Военному совету флота: с занятием порта Мемель (Клайпеда) главной задачей флота и войск 1-го Прибалтийского фронта остается воспрепятствование эвакуации немецких войск с курляндского плацдарма; исходя из этого, необходимо форсировать перевод торпедных катеров в гавань Свента (Швентой)⁸.

12 января 1945 г. на всем фронте от Балтики до Карпат началось небывалое по размаху и силе наступление.

В результате Восточно-Прусской и Восточно-Померанской операций к апрелю 1945 г. почти все южное побережье Балтийского моря было очищено от немецко-фашистских войск. Остатки гитлеровской армии в Восточной Пруссии и Восточной Померании были прижаты к Балтийскому морю в районах Земландского полуострова, Данцигской бухты и в военно-морской базе Свиномюнде. Ликвидация этих группировок была проведена в апреле—начале мая совместными ударами войск 3-го и 2-го Белорусских фронтов и частей КБФ.

Задачами КБФ в Восточно-Прусской операции являлись оказание непосредственной поддержки сухопутным войскам в лик-

⁸ Отделение ЦВМА, д. 9374, л. 83.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

	Линейный корабль		Транспортное судно
	Тяжелый крейсер		Судно вспомогательного назначения
	Легкий крейсер		Ледокол
	Канонерская лодка		Десантная баржа
	Эскадренный миноносец		Минные заграждения на воде
	Миноносец		Дымовая завеса
	Сторожевой корабль		Действия авиации
	Подводная лодка		Удары авиации
	Охотник большой и малый		Батареи полевой артиллерии
	Торпедный катер		Стационарная береговая батарея
	Бронекатер		Орудие железнодорожной артиллерии
	Тральщик		Боевые столкновения
	Катер-тральщик		
	Сторожевой катер		
			а) Гибель корабля б) Повреждение корабля

видации кенигсбергской и земландской группировок противника и овладение военно-морскими базами; прикрытие приморских флангов наших войск от артиллерийских ударов кораблей противника и возможных десантов; нарушение морских сообщений и блокирование с моря окруженных группировок противника, недопущение их эвакуации и снабжения.

В конце марта на подступы к Кенигсбергу была перебазирована железнодорожная артиллерия флота, которая, действуя в боевых порядках артиллерии фронта, участвовала в овладении этой крепостью. Со стороны моря поддержку 43-й армии, наступавшей от Кенигсберга вдоль северного побережья залива Фриш-Гаф, оказывали артиллерийским огнем и высадкой десантов бронекатера. Так, 16 апреля, приняв в уже занятом нашими войсками г. Гросс-Хайдекруг усиленный батальон, бронекатера

после огневого налета высадили его на косу севернее Циммербуде в тыл противнику. К 18 апреля советские войска при содействии флота овладели Земландским полуостровом. В руках противника оставалась лишь коса в юго-западной части полуострова с военноморской базой Пиллау, которой советские войска овладели 25 апреля.

Остатки разгромленных в Пиллау войск бежали через пролив Зее-Тиф на косу Фрише-Нерунг. На небольшом участке косы скопилось до 35 тыс. солдат и офицеров, спешно создавалась оборона, сюда же было стянуто большое количество вооружения и техники. Для поддержки этой группировки у противника еще имелась возможность использовать свои надводные корабли. Это сдерживало дальнейшее наступление советских войск на приморском направлении. Но передышку давать врагу было нельзя. На следующий день после падения Пиллау мы были готовы высадить десант на косу Фрише-Нерунг, чтобы разъединить силы врага в районе Вальдхалле—Лемберг—Хакеп и ударом с тыла обеспечить армейским соединениям форсирование пролива Зее-Тиф. Своеобразие обстановки подсказало решение высадить два тактических десанта: на восточное побережье косы Фрише-Нерунг (полк морской пехоты и стрелковый полк) и на западное побережье косы (стрелковый полк).

Благодаря эффективной поддержке авиации, войсковой и корабельной артиллерии оба десанта успешно высадились и отразили атаки пехоты и танков противника. 26 апреля оба десанта соединились с сухопутными частями. Немецко-фашистские войска оказались изолированными на северо-восточной оконечности косы. 9 мая эти остатки вражеской группировки в 22 тыс. человек капитулировали.

В связи с наступательными операциями Советской Армии в Прибалтике и Восточной Пруссии коммуникации в Балтийском море приобрели для противника исключительно важное значение. Темпы оперативных перевозок значительно увеличились. Масштабы их возрастали, особенно они были велики в период блокады курляндской группировки, борьбы за Земландский полуостров и ликвидации войск противника в районе Данциг—Гдыня. Решив перебросить из Курляндии несколько дивизий, противник натолкнулся на значительные трудности, хотя он еще располагал многочисленным транспортным флотом и боевыми кораблями. Обстановка на море для врага осложнилась из-за увеличения количества наших самолетов и подводных лодок, одновременно действовавших на морских сообщениях. По этому поводу Кейтель писал: «... мы испытывали крупные затруднения с морским транспортом. . . Грубый расчет показывал, что для полного вывоза всей группы армий требовалось не менее полугода, так как следовало учитывать воздействие со стороны противника, который безусловно усилил бы воздушные атаки, заметив вывоз войск. Поэтому фюрер решил продолжать вывоз техники, материальной части,

конского состава и небольшого количества войск, оставляя главные силы для сковывания русских»⁹.

Успешное наступление советских войск в Прибалтике, выход из войны Финляндии, освобождение Эстонской, большей части Латвийской и Литовской ССР коренным образом изменили оперативную обстановку на театре, значительно расширили операционную зону флота и создали благоприятные условия для его использования. После изгнания немецко-фашистского флота из Финского и Рижского заливов мы получили базы на территории Эстонии, Латвии, Литвы и Финляндии. Это было важно для авиации и особенно для подводных лодок в условиях надвигающейся зимы, когда выход кораблей Балтийского флота из баз, расположенных в восточной части Финского залива, ввиду его замерзания был затруднительным, а иногда невозможным. Поэтому еще осенью 1944 г. из Ленинграда и Кронштадта начали перебазироваться плавучие базы подводных лодок и все находившиеся в строю подводные лодки¹⁰. На аэродромы Литовской ССР была перебазирована значительная часть авиации флота. Нам нужно было надежно обеспечить свои растянувшиеся морские коммуникации от Кронштадта до Або-Аландских шхер и до Риги, по которым шли усиленные перевозки различных грузов¹¹.

Появление нескольких операционных направлений потребовало от флота создания на театре благоприятного для нас режима силами тральщиков, сторожевых кораблей, катеров противолодочной обороны и наличия более крупных сил надводных и подводных кораблей. Но, к сожалению, для одновременного ведения боевых действий на нескольких направлениях имевшихся сил было недостаточно. Отсутствие непрерывного и достаточного пополнения кораблями, личным составом для укомплектования кораблей и береговых частей при развертывании флота на запад создавало чрезвычайные трудности.

Новая обстановка позволяла, правда с большими сложностями в боевом обеспечении, перебазировать в район Або-Аландских шхер крупные надводные корабли и развернуть их боевые действия в Балтийском море. Однако наши соображения по этому вопросу не были одобрены Ставкой. Ее решение не применять крупные корабли было непреклонным, что, по-видимому, диктовалось стремлением их сохранить. До конца войны крейсера и

⁹ «История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945», т. 5. М., 1963, стр. 222.

¹⁰ Отделение ЦВМА, ф. 18, д. 34 165, л. 48—50.

¹¹ Выход Финляндии из войны позволял нам использовать в обход всех минных заграждений в Финском заливе шхерный стратегический фарватер, проходивший вдоль опушки шхер. По шхерному стратегическому фарватеру от Кронштадта через Котку—Хельсинки—Або-Аландские шхеры шли транспорты с грузами из Швеции, Финляндии и обратно. По этому же пути шли транспорты и боевые корабли на Таллин и далее через Моонзунд на Ригу.

эскадренные миноносцы так и не вступили в боевое соприкосновение с противником. Поэтому вся тяжесть активных боевых действий на Балтике легла на авиацию, подводные лодки и торпедные катера.

В сложившейся оперативной обстановке главной ударной силой флота для нарушения морских сообщений противника и блокады портов Либавы и Виндавы с моря оставалась наша авиация. По боевому составу теперь она значительно превосходила авиацию противника. Но для решения новых больших задач, в частности таких, как блокада необычайно сильно укрепленной военно-морской базы Либавы и других важных портов, флот нуждался в помощи. В январе 1945 г. мы обратились к народному комиссару Военно-Морского Флота с просьбой о передаче нам авиасоединений из Северного и Черноморского флотов, где война была закончена. Но она не была удовлетворена¹². Эти обстоятельства заставляли нас искать пути более эффективного использования имеющихся сил.

С начала 1945 г. торпедные катера могли быть использованы из бухты Кихельконна (о-в Сарема), но в сильные морозы она покрывалась льдом, да и расстояние до коммуникации Либавы—Виндавы (Вентспилс) было слишком велико для проведения поиска. Поэтому изыскивалась возможность перебазировать торпедные катера на восточное побережье моря в район между Либавой и Мемелем (Клайпедой), пока последний не был освобожден.

На восточном побережье Балтийского моря, между Либавой и Мемелем, находилась небольшая речка с гаванью Свента, которая использовалась рыбаками для стоянки мотоботов. Базирование торпедных катеров в устье р. Свенты позволяло им в ночное время выходить в море и наносить удары по транспортам на подходах к Либаве.

Начиная с января 1945 г. основные морские перевозки противника производились между портами Курляндского плацдарма и Померанской бухтой. Транспорты и конвои, следовавшие между Либавой и южными портами Германии, прижимались к восточному побережью, используя для переходов малые глубины, чтобы не подвергаться атакам советских подводных лодок. Однако и южная коммуникация Кенигсберг—Данциг—Свинемюнде использовалась немцами довольно интенсивно. Поэтому главные усилия авиации и подводных лодок, а несколько позже и торпедных катеров были направлены на нарушение морских сообщений на этом направлении. В период проведения Восточно-Померанской операции большая часть подводных лодок и части мино-торпедной и штурмовой авиации действовали на подходах к южным портам и базам Германии, где проходили основные и наиболее важные пути эвакуации и питания войск противника.

¹² Отделение ЦВМА, д. 9373, л. 63, 64.

С февраля 1945 г. ввиду большой активности советских подводных лодок, авиации и торпедных катеров на морских сообщениях враг привлек все возможные надводные и подводные силы для непосредственной обороны транспортов и конвоев. В состав эскортов выделялись миноносцы, сторожевые корабли, тральщики, специальные суда-ловушки, а в марте—апреле и значительное количество подводных лодок. Увеличение количества вражеских дозорных и поисковых противолодочных групп и возросшая их активность потребовали от командиров наших подводных лодок и групп торпедных катеров непрерывного совершенствования тактики поиска, маневра и атаки. Балтийские подводные лодки в 1945 г. ограниченными силами в сложной обстановке нанесли значительный урон немецко-фашистскому транспортному флоту.

Балтийское море было самым сложным для использования подводных лодок. Ни на одном морском театре не было такой плотности вражеских минных заграждений, сосредоточения сил и средств противолодочной обороны, дополняемых многими естественными препятствиями — банками, отмелями, островами, шхерами, что в значительной степени затрудняло действия подводных лодок в течение всей войны и в какой-то степени влияло на наши потери.

В кампании 1945 г. подводные лодки за четыре месяца потопили 26 транспортов общим тоннажем 107 288 брт. и сторожевой корабль.

Основной силой в борьбе на морских сообщениях являлась авиация. Атакуя конвои в море, она одновременно наносила массированные удары по транспортным судам и кораблям в портах и базах Кенигсберг, Пиллау, Данциг, Гдыня, Хелб и Свиномюнде — важнейших узлах сопротивления группировок гитлеровских войск, окруженных на побережье Балтийского моря. За 1945 г. она потопила более 150 транспортов общим тоннажем около 420 тыс., два учебных линейных корабля, четыре миноносца, подводную лодку, 17 сторожевых кораблей, 25 тральщиков и более 100 судов и кораблей малого тоннажа. Торпедные катера за февраль—апрель 1945 г. потопили 16 кораблей и судов¹³.

Успешная борьба всех родов сил флота на морском и сухопутном направлениях содействовала нашим войскам в окончательном разгроме врага.

* * *

В огне боев и сражений Великой Отечественной войны с первого и до последнего залпа плечом к плечу с воинами Советской Армии героически сражались военные моряки Краснознаменного Балтийского флота. В течение всей войны Балтийский флот являлся надежным щитом, прикрывавшим с моря один из наиболее ответственных участков Северо-Западного направления советско-

¹³ «Боевой путь Советского ВМФ». М., 1967, стр. 363—366.

германского фронта. Взаимодействие сухопутных войск и флота сыграло решающую роль в срыве гитлеровского плана захвата Ленинграда и уничтожения флота.

Вся активная боевая деятельность сил Балтийского флота на завершающем этапе войны была подчинена общим стратегическим целям, поставленным Верховным Главнокомандованием, — завершить разгром фашистской Германии на ее собственной территории. Содействие войскам на приморских направлениях на этом этапе войны продолжало оставаться главной задачей флота.

В ходе Восточно-Прусской и Восточно-Померанской наступательных операций, а также боевых действий Советской Армии по ликвидации окруженных вражеских войск на Курляндском полуострове и в районе Мемеля активные наступательные боевые действия авиации, подводных лодок, торпедных катеров, морской железнодорожной артиллерии, частей морской пехоты приобретали все возрастающее значение для обеспечения успеха действий советских войск.

Одновременно Балтийский флот проводил самостоятельные операции и боевые действия на морских сообщениях противника, которые имели для него жизненно важное значение. Начиная еще с осени 1944 г. и до последнего дня войны морские сообщения врага, подходы его к базам и портам стали подвергаться минированию и систематическому, все возрастающему воздействию авиации, подводных сил и торпедных катеров Балтийского флота. Нарушая морские сообщения противника, Балтийский флот оказывал содействие сухопутным войскам фронтов, поскольку боеспособность и возможность эвакуации окруженных группировок обуславливалась прежде всего безопасностью морских сообщений.

В период напряженных боев завершающего периода войны летчики, подводники, катерники и железнодорожные артиллеристы флота нанесли врагу серьезный материальный ущерб. Уничтожение значительного количества транспортных судов противника сопровождалось гибелью его солдат, вооружения и техники. Сложность эвакуации окруженной группировки на курляндском плацдарме или оказание ей помощи вызывалось недостатком транспортных средств и все возрастающей эффективностью ударов сил Балтийского флота по морским сообщениям, базам и портам.

Помимо нарушения морских сообщений врага и непосредственной поддержки советских войск, Балтийский флот выполнял и другие важные задачи. Он вел напряженную борьбу в Финском заливе по защите своих морских сообщений. Минная и подводная опасность в заливе требовали большого напряжения всех тральных и противолодочных сил флота. Флот выполнял задачи, поставленные решением Государственного Комитета Обороны, по обеспечению движения транспортов с ценным грузом из Швеции в СССР.

Военные действия Балтийского флота в 1944—1945 гг. отличались возросшим мастерством командного и политического состава, воспитанного Коммунистической партией, глубоко понимавшего природу современного боя, хорошо знавшего способы ведения боевых действий.

Партийная организация Балтийского флота была тесно сплоченной вокруг ЦК партии, монолитной и закаленной в тяжелой борьбе с ненавистным врагом — немецким фашизмом. Через Военный совет флота, политорганы и партийные организации Коммунистическая партия осуществляла свое влияние на флот, закаляла боевой дух воинов, вселяла уверенность в победоносном исходе войны.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили массовый героизм балтийских военных моряков. Свыше 82 тыс. балтийских военных моряков удостоены высоких правительственных наград, более 60 кораблей и частей награждены орденами Красного Знамени, Ушакова и Нахимова. Почетное звание гвардейских стали носить 23 корабля и части флота.

Героизм балтийских военных моряков, вписавших замечательные страницы в летопись морской славы нашего Отечества, не померкнет в веках и всегда будет служить ярким примером для следующих поколений.

Балтийский флот — единственный из флотов нашей Родины — вступил в Великую Отечественную войну с орденом Красного Знамени на своем флаге. Это награда за подвиг в Великой Октябрьской революции и в годы гражданской войны. После окончания Великой Отечественной войны Родина наградила Балтийский флот вторым орденом Красного Знамени.

В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ

Доктор исторических наук,
адмирал в отставке

В. Ф. ТРИБУЦ

Балтийцы, естественно, стремились на простор родного моря. Еще за месяц до развертывания активных действий сил флота в Выборгской операции летнюю кампанию открыли соединения торпедных катеров, истребительный отряд и все наши тральщики.

Едва Финский залив очистился ото льда, как с о-ва Лавенсари мы выдвинули корабельные дозоры. Большое соединение тральщиков очищало от мин восточную часть Нарвского залива, а морская авиация, сторожевые и торпедные катера охраняли их.

Первые боевые столкновения наших катерников с сильными группами кораблей противника произошли в ночь на 30 мая вблизи о-ва Гогланд.

Но прежде чем рассказать об этом — маленькое отступление.

Чем специфичны тактико-технические свойства торпедных катеров периода Великой Отечественной войны? Деревянные или дюралевые корпуса этих маленьких кораблей с небольшой осадкой почти сводили на нет опасность от вражеских мин, а большая скорость позволяла стремительно и внезапно атаковать противника, нанести ему мощный удар. Практически торпедный катер при удачной атаке мог потопить своими торпедами даже самый крупный корабль.

Качества, как видите, особые. Но и для плавания на этих катерах необходимы люди особой закалки.

Когда командир ведет катер в атаку, движение катера очень близко к движению торпеды. Это схватка в упор, лицом к лицу. Только хладнокровие командира, выучка и мужество всего экипажа способны принести успех. К ним, офицерам и матросам торпедных катеров, я бы прежде всего адресовал крылатые слова поэта:

*«Гвозди бы делать из этих людей,
Не было б в мире крепче гвоздей».*

Слава о них гремела с первых и до последних дней Великой Отечественной войны. Каких только задач мы не ставили перед этими смельчаками! Борьба с подводными лодками противника, дневные и ночные бои с надводными кораблями различных классов, высадка десантов, перевозка войск, минные постановки...

Без преувеличения скажу: уже даже само имя командира торпедного катера стало у нас на Балтике символом высокого наступательного духа, большого мастерства, отваги. Партийная и комсомольская работа велась в бригаде торпедных катеров на высоком уровне. Команды катеров и личный состав береговой базы не нуждались в особой агитации. Задача командиров и политработников была простой — заботливо поощрять и организовывать усилия мастеров боя, поддерживать стремления офицеров и матросов стать передовыми в бою, совершать подвиги. Начальник политотдела соединения капитан II ранга Иван Трифонович Зубенко добивался того, чтобы творческая боевая мысль становилась достоянием всего коллектива соединения.

В ночь на 30 мая 1944 г. группа торпедных катеров, которой командовал капитан III ранга В. М. Старостин, должна была нанести удар по кораблям на морских сообщениях противника в Нарвском заливе. Еще на подходе к заливу обнаружили вражеские тральщики. Попытка фашистских кораблей вынудить наш отряд отвернуть с курса атаки не удалась. Один из тральщиков сразу был выведен из строя, остальные отошли под защиту береговых батарей.

Второе значительное столкновение с противником произошло через сутки. Шесть торпедных катеров под командованием Героя Советского Союза капитана III ранга С. А. Осипова, прикрываемые четверкой Ла-5, вышли из бухты Лавенсари на исходную позицию.

Под покровом темноты катера форсировали минные поля и вышли на поиск. Вскоре наблюдатели обнаружили большую группу вражеских кораблей. Часть из них занималась тралением, а другие прикрывали их. Открытый фашистами отсечный артиллерийский и пулеметный огонь был очень плотным. Но Осипов сумел хорошо сманеврировать. Он приказал одному из катеров поставить дымовую завесу. Этот приказ немедленно и четко был выполнен экипажем катера старшего лейтенанта Глушкова. Осипов развернул для атаки остальные катера. Первым пошел Калинин. Это была первая атака молодого командира. За ним смело ринулся сквозь огненный шквал и второй молодой командир — коммунист Суворов.

Завязался напряженный бой. Катерные боцманы — коммунисты Алексеев, Арефьев, Кузнецов — били из пулеметов по экипажам кораблей противника.

Глушков вторично поставил дымовую завесу, и на гитлеровцев обрушилась вторая серия ударов. Устрашившись потерь, немцы вызвали на помощь авиацию.

Но группа воздушного прикрытия, возглавляемая гвардии старшим лейтенантом В. И. Черненко, несмотря на численное превосходство врага, сумела сковать истребителей противника.

Характерно, что в этом бою рядом с ветеранами отлично зарекомендовали себя и новички. Подобные ожесточенные схватки в Нарвском заливе повторялись и в последующие дни. В ночь на 5 июня наши торпедные катера уничтожили вражеский тральщик типа М-37.

А впереди предстояла задача посложней. Правда, в ней не все обошлось без «накладок». Однако расскажу по порядку.

Еще 16 июня 1944 г. командир Островной военно-морской базы вице-адмирал Г. В. Жуков получил приказание занять о-в Нерва, оставить на нем для обороны гарнизон и организовать наблюдательный пункт¹. В мирное время на о-ве Нерва имелся маяк. Башню этого маяка разрушили еще во время боев 1941 г., а затем в течение двух лет крохотная территория этого острова являлась ничейной. Теперь же, в период наступления, наблюдательный пункт здесь был крайне необходим флоту.

Я очень беспокоился — не опередили ли нас враги? В ответ на мои опасения начальник штаба флота качал головой, и в углах его губ появлялась усмешка:

— Поверьте, они полезут на остров не раньше, чем узнают о нашей высадке. А финны без хозяев, как вы знаете, ничего не делают.

Все произошло именно так, и мы, опередив гитлеровцев, дважды наказали их в боях за о-в Нерва.

Высадку усиленной роты морской пехоты проводили в ночь на 20 июня. Ее прикрывали торпедные катера под командованием Героев Советского Союза С. А. Осипова, Б. П. Ущева, И. С. Иванова и В. И. Тихонова. Для поддержки торпедных катеров в этом же районе находились морские бронекатера, катера-охотники под командованием командира соединения капитана I ранга Е. В. Гуськова и командира истребительного отряда капитана II ранга М. В. Капралова.

На морском охотнике МО-106 вместе с капитаном I ранга Е. В. Гуськовым находился и командир истребительного отряда, много раз бывавший в дневных и ночных схватках с катерами противника, Михаил Васильевич Капралов, не первый год командовавший труженниками моря — морскими охотниками. Надо сказать, что боевая деятельность истребительного отряда и в самые тяжелые годы блокады сильно ограничивала попытки противника нарушать морские коммуникации Кронштадт — острова Сескар и Лавенсари.

Командир отряда М. В. Капралов и военком отряда С. С. Жамкочьян очень тщательно готовили свой отряд к летней кампании 1944 г. Ведь почти каждый выход в море не был «мирным», а если

¹ Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 5596, л. 130.

неожиданно и наступала пауза в боях, то никак не следовало успокаиваться, а требовалась такая же высокая бдительность, как и во время атак. Катерники знали, что необходимо непрерывно зорко наблюдать за морем и воздухом. Можно лишь восхищаться собранностью, физической и моральной стойкостью наших катерников.

Сначала все проходило спокойно, но в 23 часа 19 июня с севера внезапно появились силуэты двух довольно крупных кораблей.

Гуськов повел свой отряд, состоявший из морских бронекатеров и 10 морских охотников, на сближение с обнаруженными кораблями.

Там в свою очередь на дистанции дальности артиллерийского огня тоже заметили наши катера, сразу же отвернули на обратный курс и открыли огонь. Один из первых снарядов разорвался рядом с флагманским катером. Осколками был тяжело ранен командир истребительного отряда М. В. Капралов.

Уже стало ясно, что отряд столкнулся с миноносцами, чье артиллерийское преимущество перед морскими бронекатерами было бесспорным.

Гуськов сообщил о ситуации Осипову, торпедные катера которого обеспечивали в этот момент высадку на о-в Нерва.

Осипов быстро определил, что это германские миноносцы типа Т². Лакомая цель! Но тут командир дивизиона либо погорячился, либо поторопился и принял неправильное решение: приказал Ущеву атаковать миноносцы лишь своим отрядом. Нападение «в лоб» не удалось. Ожесточенный огонь нанес катерам серьезные повреждения, а выпущенные торпеды прошли мимо цели.

Этот неприятный урок должен был напомнить командиру дивизиона о правилах атаки торпедными катерами. Ведь учили еще до войны, что в подобной ситуации нападать надо одновременно по возможности большим количеством катеров, стремясь атаковать противника с разных направлений. Однако Осипов оставался верным своему первому неправильному решению и после отхода Ущева повторил локальную атаку силами отряда капитана III ранга В. И. Тихонова. Снова наших катерников встретил энергичный отпор. Миноносцы отошли к шхерам. Прошел час, и они опять появились. Несомненно, у противника была конкретная цель: сорвать высадку нашего десанта. Только теперь, опасаясь окончательно проиграть бой, командир дивизиона приказал атаковать одновременно всеми катерами, у которых остались торпеды и не было серьезных повреждений. Пользуясь ограниченной видимостью, преимуществом в скорости, катера двумя груп-

² Миноносцы типа Т водоизмещением 600 т, вооружение: одно 105-мм орудие, два 37-мм автомата, два надводных торпедных аппарата, максимальная скорость 36 узлов. Использовались в основном на закрытых театрах.

пами взяли миноносцы «в клещи», надежно прикрывая себя дымовыми завесами. Теперь гитлеровцы вынуждены были рассредоточить огонь, да и вести его не столь прицельно. Атака с двух сторон удалась: катера старшего лейтенанта Тороненко и лейтенанта Бушуева отправили на дно один из миноносцев. Несколько матросов с потопленного немецкого корабля подобрали катера гвардии старшего лейтенанта Васильева и старшего лейтенанта А. Н. Творогова (МО-402). Гитлеровцы же, уклоняясь от новых атак, не оказали помощи гибнущему экипажу и поспешно скрылись в шхерах³.

Ю. Майстер в своей книге «Война в восточноевропейских водах 1941—1945 гг.» пишет по этому поводу: «Два новых миноносца Т-30 и Т-31 с 19 по 20 июня совершили рейд в Выборгский залив... На переходе они натолкнулись на два советских торпедных катера, которые были вынуждены отойти к о-ву Лавенсари; однако затем в районе к северу от о-ва Нерва в условиях слабого тумана миноносцы были умело атакованы 15 советскими торпедными катерами, которые незадолго до полуночи потопили Т-31, попав в него двумя торпедами»⁴. Пленный, взятый нами вскоре после этого боя, показал:

«Миноносец Т-31 был потоплен в период проведения операции по захвату о-ва Нерва. Задача немецких кораблей заключалась в отражении атак сторожевых и торпедных катеров советского флота. В период боя миноносцы были отсечены друг от друга дымовой завесой (а не туманом! — *В. Т.*), поставленной катерами противника. Первая атака была отражена успешно, затем миноносцы потеряли друг друга. На обратном курсе Т-31 получил попадание и мгновенно пошел ко дну, а Т-30 после короткого боя отошел в шхеры».

На вопрос, в чем он видит основные причины неудачи захвата о-ва Нерва, пленный ответил: «Отсутствие взаимодействия кораблей с десантом»⁵.

В этой операции участвовали миноносцы Т-31, Т-30, Т-2, Т-4, Т-8, семь тральщиков и торпедные катера (против 10 торпедных катеров!)

Утром 20 июня на Нерву высадили роту морской пехоты, выгрузили материальную часть батареи, и остров превратился в опорный пункт флота, очень важный для последующих боевых действий в этом районе.

* * *

Нас всегда радовало то, что наши офицеры и матросы обладали глубоким и прочным чувством солидарности. Балтийцы всегда демонстрировали подлинное морское братство.

³ Отделение ЦВМА, ф. 27, д. 11238, л. 49—61; д. 17536, л. 252.

⁴ *I. Melster. Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 86.*

⁵ Отделение ЦВМА, ф. 17, д. 34328, л. 32. Протокол допроса пленного.

«Во всех боях на морских сообщениях русские действовали очень смело. На катерах с бензиновыми моторами они вплотную сближались с германскими кораблями. Несмотря на сокрушительный огонь, они прикрывали свои поврежденные или горевшие катера»⁶, — признает Ю. Майстер.

Людей, привыкших руководствоваться волчьими законами, солидарность наших катерников поражала. А мы считали эти традиции естественным проявлением советского характера.

Вот несколько примеров.

Отряд торпедных катеров, в составе которого действовал лейтенант Солодовников, проводил поиск в Нарвском заливе. Обнаружили противника и навязали ему бой. Группа дралась хорошо и нанесла врагу потери. Но неожиданно сосед Солодовникова попал в тяжелое положение. Ему надо было выйти из боя. Чтобы выручить товарища из беды, Солодовников принял бой на себя и постепенно оттянул вражеские корабли от пострадавшего катера. Воспользовавшись этим, подбитый катер отошел, прикрывшись дымовой завесой. А лейтенант Солодовников продолжал искусно маневрировать, а затем, улучив момент, взял бедствовавший катер на буксир. Но враги могли вернуться в любой момент. Об этом узнали на командном пункте гвардейского истребительного полка. Командир полка гвардии подполковник В. И. Катков в паре с лейтенантом Черненко немедленно вылетели в этот район и штурмовыми ударами разогнали вражеские катера, тем самым оказали своевременную помощь отважным экипажам, продемонстрировали боевую выручку и солидарность советских воинов⁷.

И еще пример.

Главный старшина Г. И. Матюхин 64 раза участвовал в боевых столкновениях. Он служил на катере лейтенанта М. Н. Хренова. Во время очередного боя катер, завершая атаку, делал поворот. Неприятельский снаряд попал в моторное отделение. Возник пожар. Через пробоину в отсек хлынула вода. Находящиеся здесь матросы были ранены, обожжены и задохнулись в парах бензина. Да и сам Матюхин был ранен в ногу, получил ожоги. Но он все же вытащил мотористов на верхнюю палубу и надел на них спасательные пояса. Катер погружался в воду, и раненные оказались в воде. А Матюхин перешел к другой группе. Там комсорг экипажа матрос Кусков, раненный осколками в голову и грудь, оказывал помощь тяжело раненному Хренову. Матюхин бережно принял от Кускова командира, а комсорг направился к боцману, старшине 1-й статьи Немирову, который перевязывал офицера штаба бригады старшего лейтенанта Прушинского. Оба офицера говорили: «Товарищи, спасайтесь сами». Матюхин вместо ответа прыгнул за борт, не выпуская из рук Хренова. За ним последовал

⁶ I. Meister. Op. cit., S. 87.

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 243, д. 23987, л. 60, 61.

Кусков, поддерживая Прушинского. Ориентируясь по вспышкам стрелявшей батареи, они поплыли к о-ву Нерва. Катера отряда еще дрались с сильным противником, поэтому приходилось рассчитывать на собственные силы.

Более двух часов, спасая жизнь командиров, плыли герои к острову. Они верили, что помощь придет. И не напрасно верили — над местом боя появился наш самолет, который обнаружил группу людей. Летчик сообщил об этом на берег. Вскоре сюда подошел катер и взял всех на борт⁸.

Матросы выручили командира и на другом катере, подорвавшемся на mine. Лейтенант Маликов потерял сознание после взрыва, а матросы Вайткун и Арутюнов надели на него спасательный пояс и много часов держали на воде, пока их не подобрал другой катер.

Активность наших торпедных катеров в Нарвском и Выборгском заливах непрерывно возрастала. Катерники очень осложняли здесь движение судов и кораблей врага.

В ночь на 27 июня отряд Героя Советского Союза С. А. Осипова в составе катеров, где командирами были Молоствов, Солодовников, Скрипов и Куликов, вышел к северу от линии о-в Нерва — о-в Соммерс. В пути они обнаружили группу кораблей противника. Но враги тоже заметили буруны — «усы» шедших с большой скоростью катеров. Под ураганным орудийным и пулеметным огнем Куликов немедленно прикрыл своих боевых товарищей дымовой завесой. Благодаря этому все катера очень удачно сблизилась с вражескими кораблями и одновременно развернулись для атаки.

Один из фашистских кораблей был торпедирован и с тяжелыми повреждениями немедленно отошел в шхеры. За ним отошли и остальные.

Командир соединения торпедных катеров капитан I ранга Г. Г. Олейник решил следующей ночью снова проверить этот район (вызывало беспокойство, почему противник зачастил сюда). Да и мы в штабе флота заподозрили, что гитлеровцы намереваются убрать наших наблюдателей с о-ва Нерва. Командовать группой катеров поручили гвардии капитан-лейтенанту Б. П. Ущеву.

Не раз Борису Ущеву приходилось бывать в сложной боевой обстановке. С первых дней Великой Отечественной войны он командовал звеном торпедных катеров, участвовал в многочисленных боевых столкновениях в Ирбенском проливе, Рижском и Финском заливах, являлся непосредственным исполнителем многих минных постановок в водах противника и высадок советских разведчиков. Советская Родина высоко оценила боевые заслуги Бо-

⁸ Отделение ЦВМА, д. 12841, л. 15—23; д. 23535, л. 187, 188, 235; д. 6616, л. 13, 14. Главный старшина Г. И. Матюхин и старший матрос Виктор Кусков были удостоены звания Героя Советского Союза.

риса Петровича Ущева, присвоив ему в июле 1944 г. звание Героя Советского Союза. С Ущевым вышли в море также катера под командованием Васильева, Скрипова, Шлисса и Хренова.

Предположения начальника штаба флота контр-адмирала А. Н. Петрова и капитана I ранга Г. Г. Олейника оправдались. Вражеские корабли снова пытались подойти к острову тем же путем, что и в ночь на 20 июня. Немцы для этого выделили значительные силы: три миноносца (Т-30, Т-8, Т-10), пять тральщиков, четыре катерных тральщика, четыре торпедных катера, 20 торпедных и сторожевых катеров финского флота. Миноносцы и тральщики имели своей задачей осуществить внезапный огневой налет на остров, а торпедные катера должны были их обеспечивать. Одной финской роте из бригады береговой обороны надлежало высадиться на остров и уничтожить гарнизон русских. Операция под названием «Штайнхегер» началась в ночь с 27 на 28 июня. Стремясь добиться наибольшего эффекта, Ущев запросил поддержку, и скоро с Лавенсари подошел отряд торпедных катеров капитан-лейтенанта И. С. Иванова.

Вице-адмирал Г. В. Жуков на случай, если противник будет упорно добиваться своей цели, дополнительно направил к о-ву Нерва сторожевой корабль «Туча» и канонерскую лодку «Москва». Но противник ретировался после первого же залпа батареи, установленной нами на о-ве Нерва, очевидно, заметил и отряд Ущева, который лег на курс для атаки кораблей противника⁹.

Катерники все же сумели основательно потрепать отходящего противника. Хотя он обладал значительно превосходящим в силах и ожесточенно отстреливался, наши торпедные катера неоднократно ходили в атаку и потопили четыре корабля.

Однако и мы понесли потери. Три наших торпедных катера погибли, а один получил большие повреждения.

После этого ночного боя наступило некоторое затишье. Еще бы! Ведь за 30 суток июня 127 выходов катеров, 13 боевых столкновений! Но в ночь на 1 июля гитлеровцы совместно с финнами еще раз попытались прорваться к о-ву Нерва. И опять безуспешно. Два отряда торпедных катеров гвардии лейтенанта В. П. Гуманенко и И. С. Иванова снова нанесли гитлеровцам серьезные потери.

Бои, поиски, минные постановки в водах противника, естественно, не обходились без потерь. Возвращавшиеся на базу торпедные катера часто требовали различного ремонта моторов, кор-

⁹ Ю. Майстер сообщает, что «... реакция русских на действия союзников (немцев и финнов) была более мощной, чем этого было можно ожидать... (на острове находилась 45-мм батарея и рота морской пехоты. — В. Т.). Необходимого взаимодействия между финскими и германскими силами в операции достигнуто не было вследствие отсутствия единого руководства... Операция была прервана в соответствии с приказом командира 9-й дивизии, основывавшимся на докладе, что остров сильно укреплен и трудно подавить артиллерию» (I. Meister. Op. cit., S. 148—150).

пусов. Далеко не всегда это удавалось выполнить в короткие сроки силами личного состава. Судостроительная промышленность Ленинграда еще только-только восстанавливалась. А дополнительные торпедные катера нужны были нам сегодня, сейчас. Однако Главный морской штаб не смог решить этот вопрос, хотя возможность пополнения за счет других флотов имелась. Эта помощь особенно нужна была к осени 1944 г., когда наши войска вышли на побережье Моонзунда и Балтики и когда потребовалось усилить нашу активность не только в проливах и заливах, но и на широких просторах Балтийского моря.

* * *

За первые одиннадцать суток наступательных боев армий Ленинградского фронта между Финским заливом и Ладожским озером были окончательно похоронены надежды врага удержаться за мощными укреплениями. Линия фронта отодвинулась на северо-запад от Ленинграда до 150 км. В ходе операции войск Ленинградского фронта флот основными силами выполнял поставленные ему задачи, кораблями и авиацией надежно прикрывал и поддерживал фланги наступающих войск.

Решающее значение имело использование всех родов сил, тщательно спланированное их взаимодействие. Известную роль сыграл богатый опыт борьбы с батареями противника, накопленный нашими артиллеристами и летчиками флота в период блокады Ленинграда и наступательной операции наших войск в январе—феврале 1944 г. Сказывалась большая подготовительная работа, проведенная штабами флота и соединений.

Авиационные дивизии полковников М. А. Курочкина, Д. И. Манжосова, В. С. Корешкова и А. Н. Суханова за эти дни совершили около 4 тыс. боевых вылетов. Действия войск фронта и кораблей флота надежно прикрывались истребителями, поддерживались штурмовиками и бомбардировщиками. Штаб генерала М. И. Самохина, командующего ВВС КБФ, хорошо организовал взаимодействие всех родов морской авиации с авиацией фронта.

В ходе наступления войск артиллерия флота израсходовала свыше 18 тыс. снарядов, разрушив много различных объектов в системе вражеской обороны. Особенно большие потери понес противник от ударов артиллерии флота в первые дни наступления, когда принимало участие максимальное количество флотской артиллерии.

Отлично выполнили свои задачи корабли эскадры: линейный корабль «Октябрьская революция» (командир — капитан I ранга Н. А. Петрищев), крейсера «Киров» (командир — капитан I ранга С. Д. Солоухин), «Максим Горький» (командир — капитан I ранга А. Г. Ванифатьев); артиллерия Кронштадта и южного берега Финского залива (командиры дивизионов — подполковник Г. В. Кошнев, майор Е. С. Семенченко, подполковник П. А. Резников и др.).

Крупных результатов достигла 1-я гвардейская морская бригада железнодорожной артиллерии под командованием полковника С. С. Кобец и командиров артиллерийских дивизионов гвардейцев подполковников Л. М. Тудера и Б. М. Гранина, майоров Н. Ф. Будкова, В. Н. Меснянкина, Н. З. Волновского, С. Ф. Крайнова, Г. И. Барбакадзе, капитана А. К. Дробязко. Железнодорожные батареи флота продвигались вместе с боевыми порядками войск фронта. Успешно действовали канонерские лодки капитана I ранга Э. И. Лазо и М. Д. Полегаева, артиллерия которых поддерживала войска левого фланга 21-й армии. Из более чем 900 стрельб морской артиллерии 83% были произведены с корректировкой огня. Это наивысший процент всех стрельб артиллерии флота с корректировкой огня в ходе войны.

В это же время бригады тральщиков капитанов I ранга М. Ф. Белова и Ф. Л. Юрковского протралили обширные плесы для маневрирования артиллерийских кораблей и очистили от мин фарватеры, необходимые для оперативных морских перевозок в освобожденные районы.

Успех выполнения поставленных флоту задач хорошо обеспечивался партийно-политической работой во всех соединениях, на кораблях и в частях.

Начальники политотделов соединений флота: эскадры — капитан I ранга Д. К. Игнатьев, Кронштадтского морского оборонительного района — генерал-майор Г. Ф. Быстриков, авиации — полковник И. И. Сербин, соединения торпедных катеров — капитан II ранга И. Т. Зубенко, все парторги кораблей и частей проводили большую работу с коммунистами и беспартийными.

20 июня 1944 г. Выборг вновь оказался в наших руках. Но Выборг прежде всего порт. Причем порт с очень сложными подходами. Извилистый фарватер тянется к нему между многими островами, и прежде всего островами Бьёрского архипелага. Острова же противник не покинул. Они были основательно укреплены. Да и оборону побережья враг продолжал усиливать. На участок западнее Выборга из Таллина через Хельсинки гитлеровцы перебросили вновь укомплектованную 122-ю мотомеханизированную дивизию и бригаду штурмовых орудий. В этот же район с Карельского фронта перевели одну из своих дивизий и финны.

Командующий Ленинградским фронтом Л. А. Говоров обратил мое внимание на важное значение островов Бьёрского архипелага.

— Я не могу оставлять их с такими укреплениями на фланге армии, — сказал он. — Да и флоту, полагая, они нужны.

Конечно, эти острова, находясь в руках противника, резко ухудшали положение на приморском фланге Ленинградского фронта. Это был плацдарм, откуда совершались огневые налеты на Сескарский плес и основной фарватер о-в Лавенсари — Кронштадт. Вражеские батареи существенно мешали проходу кора-

лей и в Выборгский залив, где нам предстояло оказывать содействие наступающим войскам.

Я вспоминаю более раннюю беседу с маршалом по этому вопросу. Как только войска Ленинградского фронта прорвали последний оборонительный рубеж линии Маннергейма, Л. А. Говоров при очередной нашей встрече сказал:

— Сейчас нам надо штурмовать Выборг. А что будем делать с островами Бьёркского архипелага?

Я, не задумываясь, ответил:

— Острова нужно брать. По вашему решению мы с весны готовили две стрелковые дивизии для высадки десанта. Теперь наступило время их использовать.

Говоров покачал головой:

— К сожалению, эти дивизии будут заняты.

Я напомнил, что флот десантных войск не имеет, кроме одной отдельной бригады морской пехоты.

— Что имели, все передали фронту, вы, Леонид Александрович, хорошо это знаете. Флот же ни Бьёрке, ни Торсари, ни острова Выборгского залива без пехоты взять не может.

Говоров отказался дать пехоту.

— У вас есть своя авиация. Ее мы больше не используем. Есть железнодорожная артиллерия, часть ее может помогать огнем. Есть бригада морской пехоты. Наконец, на кораблях у вас замечательные люди.

— Все это верно, Леонид Александрович, но острова архипелага сильно укреплены. В финскую войну с батареями Бьёрке мы боролись, используя артиллерию линейных кораблей и всю мощь нашей бомбардировочной авиации, а результаты всегда были плачевными. Это точечные цели, поражение которых требует значительных средств и времени. . .

— Так ищите слабое место, ищите звено, где вас ждет успех. И не затягивайте, — заключил маршал. — После этой операции сразу же встанет вопрос об освобождении островов Выборгского залива ¹⁰.

Нужно было немедленно приступать к выполнению приказа. На Военный совет мы вызвали командиров соединений и уточнили наши возможности. Началась практическая подготовка к выполнению поставленной задачи. Мы тщательно изучили все данные об обороне противника на островах, их топографию, условия высадки людей и техники. Одновременно приказали 260-ю бригаду морской пехоты срочно перебазировать в район Койвисто (ныне Приморск), который был максимально приближен к островам Бьёркского архипелага.

Одна из основных трудностей была связана с необходимостью сосредоточить высадочные средства в проливе Бьёркезунд, в то

¹⁰ Отделение ЦРМА, ф. 85, д. 11242, л. 68; д. 21558, л. 93, 94.

время как противник своими батареями на о-ве Бьёрке пока прочно прикрывал узкий вход в этот пролив.

В короткие светлые ночи, прикрываясь дымовыми завесами, нам удалось перебазировать в Хумалиоки (залив Олалахти) несколько десантных тендеров, морских бронекатеров, катеров-дымзавесчиков, а на автомашинах по берегу перебросить батальон бригады морской пехоты.

Оставался открытым главный вопрос: куда высаживаться?

Самую сильную оборону противник создал в южной и юго-восточной частях о-ва Бьёрке. Здесь располагались основная часть войск, укрытые батареи, противодесантные укрепления. Лезть «в лоб» на оборону противника, да еще с одной бригадой, было неразумно.

Я спросил командующего Кронштадтским морским оборонительным районом Ю. Ф. Ралля, как он смотрит на разведку боем о-ва Пийсари (Писари)?¹¹ Наверное, там, в прибрежной части архипелага, и оборона слабее, и войск меньше.

Юрий Федорович оживился:

— Неплохая идея! Удар в тыл вражеской обороны всего архипелага, а потом с тыла же удар на Тиуринсари. И знаете, с Бьёрке финнам придется самим уйти. . .

Итак, направление удара выбрано. Но опять проблема: как в светлую ночь выйти из залива Олалахти с десантом на тихоходных тендерах и незаметно для противника пройти часть пролива, чтобы на рассвете высадиться? Да еще надо точно рассчитать время поддержки десанта штурмовой и истребительной авиацией (рано начнут — плохо, опоздают — еще хуже).

Все эти соображения, доводы, сомнения были учтены в детальном плане первого этапа боевых действий — освобождения островов Бьёрке и Тиуринсари, который разработали в штабе флота вместе со штабом Кронштадтского морского оборонительного района.

К 17 июня наши катерные тральщики очистили узкие фарватеры в заливе Олалахти (ныне залив Ермиловский). Траление производилось под прикрытием дымовых завес. Артиллерия с о-ва Бьёрке вела сильный, но безрезультатный огонь. Противник не смог помешать тралению, зато наши артиллеристы засекли вражеские батареи.

Пока все развивалось нормально.

При очередном докладе, исходя из нашего плана внезапно овладеть о-вом Пийсари, Ю. Ф. Ралль сообщил, что на Тиуринсари и Бьёрке имеется 3 тыс. солдат и офицеров. Противодесантная оборона основательна — дзоты, траншеи, береговые батареи насчитывают до 40 стволов калибром от 45 до 250 мм. Много линий проволочных заграждений.

¹¹ В Бьёркском архипелаге о-в Пийсари (самый северный) занимал тыловое положение. Он расположен ближе к финскому побережью.

— Корабли?

— Корабли в Котке, Хамипе и шхерах. Попрошу командующего ВВС КБФ М. И. Самохина уточнить.

— Уже уточнили, — сказал я. — Выявлены по крайней мере два миноносца и пять канонерских лодок, пять десантных барж, вооруженных артиллерией, 15 сторожевых кораблей и до 50 катеров различного назначения¹².

— Терпимо, — резюмировал Ралль. — Конечно, если генерал Самохин будет принимать наши заказы.

— Такой приказ уже направлен. Генерал А. М. Шугинин, начальник штаба авиации КБФ, запаса всеми необходимыми данными, чтобы своевременно и активно поддержать высадку десанта и его продвижение на островах.

В распоряжение вице-адмирала Ралля мы передали довольно крупные силы — соединение морской пехоты, которой командовал генерал И. Н. Кузьмичев, соединение шхерных кораблей под командованием капитана I ранга С. В. Кудрявцева с дивизионами канонерских лодок, морских бронекатеров, отрядами тендеров, дымзавесчиков и катерных тральщиков.

Личный состав соединения шхерных кораблей с большим подъемом и воодушевлением встретил сообщение о начале боевых действий наших войск на Карельском перешейке, понимая, что им придется крепко поработать на этом направлении. Свои чувства моряки выражали в поданных в партийные и комсомольские организации заявлениях о желании идти в бой коммунистами и комсомольцами.

Военный совет флота одобрил решение вице-адмирала Ралля создать плацдарм на о-ве Пийсари, вначале внезапно высадив усиленную разведывательную роту морской пехоты.

Как я уже говорил, белые ночи облегчали противнику наблюдение за движением в проливах. Вдобавок, как выяснила наша разведка, в различных пунктах Бьёркезунда было поставлено несколько сот мин¹³. Мины были с ловушками, предназначенными для подрыва мелкосидящих катеров. Поэтому рассчитывать на внезапность высадки было трудно.

К исходу суток 20 июня участники боя за высадку сосредоточились в Хумалиоки. Командовать высадкой поручили капитану III ранга П. Ф. Мазепину, поддержать десант — капитан-лейтенанту А. И. Потужному. Разведротой, разместившейся на тендерах, командовал майор А. П. Романцов.

Чтобы отвлечь внимание вражеского гарнизона, Ю. Ф. Ралль приказал за час до выхода отряда высадки произвести демонстрацию в противоположном (южном) направлении. Туда на-

¹² Отделение ЦВМА, д. 25314, л. 6.

¹³ По финским документам, 20 июня они поставили четыре заграждения, в которых насчитывалось 557 мин. Все заграждения располагались на южных и юго-западных фарватерах, ведущих к островам архипелага.

правили группу катеров. Противник был обманут, открыл ожесточенный огонь по этим катерам и стрелял до появления наших штурмовиков. Пока самолеты подавляли огонь батарей, юркие дымзавесчики прикрыли выход отряда Потужного в северном направлении. Прорыв через узкий пролив удался.

На рассвете десантники подошли к о-ву Пийсари и начали высадку. Сопротивление было незначительным. Гарнизон острова явно растерялся. Команды тендеров прыгали в воду и помогали разведчикам перебираться на берег со своими пулеметами и боезапасом. Бойцы быстро заняли заранее намеченный плацдарм — полкилометра по фронту и до 800 м в глубину.

Тактическая внезапность разведки превосходно сочеталась с исключительным мужеством, напористостью. Орудийный расчет сержанта Ясенко сразу же устремился к выгодной позиции на небольшой высоте.

Под непрекращающимся огнем вражеских автоматов экипажи тендеров бесстрашно помогали бойцам морской пехоты выгружать оружие и боеприпасы (командиры — старшины К. П. Гашев, М. А. Листов, С. А. Востропятов, В. Г. Калачев). Враг приходил в себя, и бой разгорался. Наводчик Кораблев из орудийного расчета сержанта Ясенко был ранен, но согласился уйти в укрытие лишь после того, как от потери крови был близок к обмороку. Ясенко тоже истекал кровью, но вместе с раненым матросом Щекотовым продолжал вести огонь.

Большую силу воли проявил младший лейтенант Пичугин. Он командовал взводом противотанковых ружей. Дважды раненый, едва держась на ногах, Пичугин уничтожил три огневых точки противника.

Лейтенант Джанов вместе со своими бойцами сразу после высадки укрепил оборону плацдарма с флангов. Под пулеметным огнем его взвода захлебнулись все контратаки вражеского гарнизона, оказавшегося, как выяснилось к этому моменту, не столь уж слабым — три роты полного состава!

Среди первых награжденных за высадку на о-в Пийсари надо назвать девушку санитарку коммунистку Марту Бонжус. Глубокой осенью 1941 г., находясь в рядах морской пехоты Балтийского флота, Бонжус в одном из жарких боев под Петергофом, заменив убитого пулеметчика, длительное время отражала атаку противника. Атака захлебнулась. Тогда же Марту сильно контузило. После лечения она снова попала в морскую пехоту, несла суровую службу на льду Финского залива. Вместе с бойцами ходила в разведку, участвовала в боях. Теперь в ходе боя она вынесла двадцать раненых. В критические минуты санитарка появлялась среди защитников плацдарма с автоматом.

В описываемое время Марта Бонжус спасла жизнь и майору А. П. Романцову. Положив тяжелораненого майора на плацпалатку, отважная девушка под ураганным огнем противника доставила офицера к берегу, передала его на катер. За мужество

и отвагу, проявленные в боях, она в июле 1944 г. была награждена орденом Отечественной войны 1-й степени¹⁴.

Майор А. П. Романцов и капитан-лейтенант А. И. Потужный своевременно потребовали подкрепление. Однако с поддержкой роты произошла заминка. Сказалась, к сожалению, недостаточная оперативность общего руководства высадкой. С часу на час положение десанта ухудшалось еще из-за того, что на катерах-завесчиках (командиры — старшины 1-й статьи Кравченко и Лебедев) и на бронекатере Налетова, которые находились в дозоре, слабо наблюдали за подходом к плацдарму. Поэтому четыре артиллерийские десантные баржи и несколько катеров противника прорвались с севера к району высадки. Их огонь уничтожал и выводил из строя тендеры. Но Потужный и Налетов не отступили. Бронекатер в неравном бою отстоял позиции отряда до появления авиации поддержки¹⁵.

Только в полдень положение десанта было существенно облегчено. Авиация флота, хотя и с некоторым опозданием, заставила отступить корабли противника, нанесла им большой урон. На остров высадилась еще одна рота морской пехоты, которой командовал лейтенант А. Н. Соколовский.

К этому моменту на побережье полуострова Койвисто заняла позицию наша 85-мм батарея и с ходу тоже открыла огонь по вражеским кораблям¹⁶.

Положение десанта все еще не стало стабильным. Надо было срочно наращивать его силы, так как гитлеровцы наседали на плацдарм. Но два батальона, переброшенные на автомашинах по побережью полуострова Койвисто, теряли драгоценное время, ожидая тендеры.

В штабе Ралля заколебались. Там даже склопны были считать, что обстановка сложилась не в нашу пользу, следует признать просчеты и ошибки и вывезти с о-ва Пийсари высаженные роты.

Хорошо, что А. И. Потужный вовремя прибыл из «пекла» на КП. Он сообщил, что можно и надо развивать успех, что роты стойко обороняют плацдарм. Ю. Ф. Ралль поспешил наверстать время, затраченное на раздумья. Наступала ночь, и он приказал командиру бригады шхерных кораблей Кудрявцеву немедленно направить тендеры капитан-лейтенанта Воскобойникова и капи-

¹⁴ Отделение ЦВМА, ф. 135, д. 23532, л. 563, 564, 588—591.

¹⁵ Там же, л. 389, 392, 394.

¹⁶ Любопытные итоги этого боя отмечает неоднократно цитированный нами Майстер: «Высадка русских на о-в Пийсари вынудила отправить вторую финскую флотилию канонерских лодок в северную часть пролива Койвистозунд. Немцы поддержали финнов кораблем «Неттельбек», тральщиком М-29, четырьмя катерными тральщиками, а также группой торпедных катеров. Но действиями авиации и артиллерии русские повредили две канлодки, потопили торпедный катер, вывели из строя «Неттельбек». Были повреждены АФ-49 и М-29» (Op. cit., S. 89).

тана III ранга Мазепина к батальонам морской пехоты. Тогда вышли 16 тендеров, маскируясь на переходе дымзавесами. Пощуствовав уставшему А. И. Потужному, Кудрявцев вынужден был вновь назначить этого способного и мужественного офицера командиром группы бронекатеров, призванных обеспечить перевозку подкрепления на плацдарм.

На рассвете 22 июня генерал-майор Кузьмичев на берегу произвел посадку двух батальонов, отдельной пулеметной роты и двух батарей истребительного дивизиона. Хорошо сработало авиационное прикрытие, и подкрепление удалось высадить с минимальными потерями. На остров высадился и штаб бригады во главе с полковником Л. В. Добротиним.

На этот раз не сплеховали и наши корабельные дозоры, предусмотрительно занявшие позиции севернее и западнее острова, недалеко от выходов из пщер. Они решительно пресекли попытку двух сторожевиков противника помешать десанту.

Теперь гарнизон острова был обречен. Его оборону снова «обработали» наши штурмовики и бомбардировщики. Около полуночи (на 23 июня) батальоны поднялись в атаку, а в шестом часу утра уже вели огонь по переправлявшимся на о-в Тиуринсари остаткам вражеского гарнизона.

Бойцы устали после напряженного ночного боя и буквально валялись с ног. Полковник Л. В. Добротин приказал отдыхать. Он, естественно, предполагал, что высадка на следующие острова будет новым тяжелым испытанием.

Но случилось все так, как мы и думали, принимая этот вариант действий. С обнаженным, не подготовленным для обороны тылом финские островные гарнизоны не могли стойко обороняться. В течение дня они эвакуировались. наших десантников встретили лишь слабые заслоны. А на рассвете конвой с остатками вражеских островных гарнизонов был достигнут нашими штурмовиками. Часть вражеских транспортных судов была потоплена. Увы, не все.

На островах в наши руки попали торопливо брошенные склады оружия, боеприпасов и продовольствия. Ю. Ф. Ралль сообщил по телефону:

— Главный трофей очень внушителен — сорок пять орудий разных калибров. С этого часа по нашим морским коммуникациям врагу здесь уже неоткуда открывать огонь.

В Военный совет и Политуправление поступили короткие донесения. В них скупо, может быть, несколько стандартно давалась характеристика героическим делам личного состава. Тем не менее ясно было, что освобождение островов Пийсари, Тиуринсари, Бьёрке и других вновь показало образцы высокого боевого мастерства матросов, сержантов и офицеров, сочетаемого с массовым героизмом, что в конечном итоге и обеспечило победу.

Примеров доблести можно привести много. Я коснусь здесь главным образом тех эпизодов, которые связаны с действиями

наших тендеров и катеров-дымзавесчиков. Им в этих боях досталось, пожалуй, больше всех. Но эти маленькие и относительно беззащитные суда были незаменимы: в светлые ночи дымовые завесы спасали наши средства от прицельного огня противника, а без тендеров вообще была бы невозможна высадка на вражеский берег.

Как тут не отметить командира первой группы тендеров капитана III ранга П. Ф. Мазепина и возглавлявшего первую группу десанта политработника политотдела бригады шхерных кораблей лейтенанта Спиричева, которые личным примером увлекали матросов на смелые и решительные действия. На них равнялись и подчиненные.

Командир тендера старшина 2-й статьи Калачев поддерживал десантников огнем до полного выполнения ими боевой задачи. Так же поступил на другом тендере пулеметчик матрос Артамонов. А тендеры главного старшины И. М. Иванова и старшины 2-й статьи И. С. Якунина сделали за сутки с материка к острову по 12 рейсов под огнем врага, доставляя бойцов и технику. Мало того, высадившись на берег, они подбирали раненых, переносили на тендеры, доставляли их на материк и опять возвращались с новыми группами десанта.

И еще эпизод. В момент, когда положение высаженной роты Романцова стало критическим, на о-в Пийсари мы отправили для связи тендер старшины 2-й статьи И. А. Бразгина. Под сильнейшим огнем противника тендер подошел к занятому плацдарму и вывез с острова убитых и раненых, в том числе и командира роты Романцова.

Нельзя еще раз не вспомнить о командирах катеров-дымзавесчиков старшине 1-й статьи Лебедеву и старшине Кравченко.

22 июня группа тендеров и катеров с десантом шла к острову. Катера Лебедева и Кравченко были главными. В случае противодействия они должны были прикрыть остальные катера дымзавесой. Подойдя к острову и высадив десант, некоторые тендеры отошли от берега. В это время внезапно подошли корабли противника и открыли огонь по нашим тендерам и катерам, производившим высадку. Катера Лебедева и Кравченко немедленно начали ставить дымовые завесы, прикрывая основную группу тендеров с десантом. Отважные комсомольцы мужественно приняли на себя огонь противника. Враг продолжал приближаться. Убедившись, что снасти горящий катер невозможно, Лебедев приказал экипажу с оружием вплавь добираться до берега, куда высаживался десант, а сам остался на горящем катере, прикрывая огнем пулемета отход товарищей. Так Николай Лебедев и погиб на боевом посту, до конца выполнив свой воинский долг.

За два дня боев в бригаде морской пехоты 120 отличившихся офицеров, сержантов и матросов вступили в ряды Коммунистической партии. Только в командах тендеров 113 офицеров, стар-

шин и матросов были за эти бои награждены орденами и медалями Советского Союза.

Важнейшая роль при освобождении островов Бьёркского архипелага помимо бригады морской пехоты, бригады шхерных кораблей принадлежит авиации флота. Она надежно прикрывала действия надводных кораблей.

Геройский подвиг совершил в эти дни летчик-истребитель Нефагин. Во время воздушного боя он заметил ФВ-190, который пытался зайти в хвост самолета Селютина. Выполнив сложный маневр, Нефагин сбил самолет противника и этим спас своего товарища. Но вскоре второй вражеский истребитель снова угрожал самолету Селютина. Не имея возможности оказать помощь командиру огнем, Нефагин направил свой самолет в лобовую атаку на противника, и обе машины, врезавшись друг в друга, упали на землю. Так Нефагин ценою собственной жизни спас своего командира ¹⁷.

Такой же подвиг совершил молодой летчик-истребитель коммунист Кухарков. 21 июня, вылетев вместе с командиром полка подполковником Катковым на боевое задание, Кухарков во время воздушного боя прикрыл самолет своего командира и погиб смертью героя.

Авиация флота — основная ударная сила в этих боях — добилась крупных успехов, ею было повреждено и потоплено до 40 различных кораблей и вспомогательных судов противника.

Отвага сотен и сотен людей дала нам возможность выполнить сложнейшую задачу по освобождению островов Бьёркского архипелага.

Значение этой победы выходило за пределы тактических успехов. Я уже упомянул, что Ю. Ф. Ралль радовался превращению коммуникаций Кронштадтского морского оборонительного района в тыловые. Но главный итог этой победы был весомей. Заняв острова Бьёркского архипелага, мы вышли к глубоководному фарватеру, проходившему в шхерах северного берега Финского залива от его восточных районов до открытой части Балтийского моря. Тыл войск фронта оказался обеспеченным, а мы получили выгодные позиции для дальнейших действий — освобождения островов Выборгского залива.

Развивая успех после освобождения Выборга, войска 21-й и 23-й армий Ленинградского фронта при содействии кораблей и авиации флота к 30 июня вышли на рубеж Сайменский канал—Сорвали и далее вдоль восточного побережья Выборгского залива.

Чтобы окончательно разгромить противника на Карельском перешейке, войска фронта готовили новое наступление, успех

¹⁷ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 23995, л. 6, 7.

которого во многом зависел от предварительного уничтожения правофланговой группировки противника. Обойти ее с востока или севера не позволяли условия местности, однако имелась возможность сделать обходной маневр с юга, т. е. морем. Для этого необходимо было освободить все острова Выборгского залива, сосредоточить на них артиллерию, войска и с островных плацдармов, форсируя водную преграду, на нескольких направлениях выйти в тыл противника.

В районе Транзунд (Высоцк) — Кайслахти сосредоточилась 59-я армия под командованием генерал-лейтенанта И. Т. Коровникова. Ей-то и предстояло, взаимодействуя с Краснознаменным Балтийским флотом, освободить острова Выборгского залива, затем высадиться на северное побережье в тыл противника и, развивая наступление, соединиться с войсками 21-й армии¹⁸.

Конечно, финское командование тоже ясно представляло, насколько ухудшится обстановка на фронте, если островные плацдармы перейдут в руки Советских Вооруженных Сил. Стремясь удержаться на этом рубеже, противник срочно укреплял позиции на островах и северном побережье Выборгского залива. На участке Ристиниеми (м. Крестовый) — Сорвали было сосредоточено до 58 артиллерийских батарей, а вокруг некоторых островов поставлены новые минные заграждения (против кораблей с малой осадкой). В Хапсарских шхерах находилось около 35 боевых кораблей и катеров (миноносцев, канонерских лодок, десантных барж, сторожевых и торпедных катеров), а на прилегающих к Котке аэродромах базировалась авиационная группа.

Мы с членом Военного совета КБФ А. Д. Вербицким выехали в Кайслахти на командный пункт генерала И. Т. Коровникова.

— Для лучшего контакта, а также учитывая особенности условий борьбы в шхерном районе, — сказал я генералу, — целесообразно объявить приказом о назначении вашим заместителем вице-адмирала Ю. Ф. Ралля. Мне это уже обещал командующий войсками фронта...

— А с каким подкреплением явится адмирал?

— Солидный вклад, — ответил я в тон генералу. — Прежде всего, вся авиация флота — это около 300 только бомбардировщиков и штурмовиков — надежно прикроет район боевых действий, огнем и бомбами поддержит высадку и продвижение войск на островах. Кроме того, Юрий Федорович Ралль — командир и хозяин всех средств флота в Кронштадтском морском оборонительном районе. А это крайне необходимое для вас хозяйство — морские бронекатера с танковыми башнями, бронированные катера-охотники, тоже с артиллерией, торпедные катера, катерные тральщики, десантные тендеры, т. е. все, без чего невозможно вести боевые действия в шхерах. Как, генерал, богатое приданое?

— Солидно, солидно, — согласился Коровников.

¹⁸ Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 5597, л. 193.

— И это еще не все. С берега будет действовать наша гвардейская морская артиллерийская железнодорожная бригада — 9 батарей калибра 180—130 мм!

Далее разговор шел уже не в столь шутливых тонах, мы деловито выяснили наши возможности, наметили варианты совместных действий.

Генерал Коровников сказал, что артиллерия его армии также будет привлечена для обработки плацдарма и непосредственной поддержки сухопутных частей после высадки, к тому же маршал Говоров приказал ее усилить за счет артиллерии фронта.

Командующий авиацией флота и начальник береговой обороны развернули свои командные пункты вблизи от командных пунктов генерала Коровникова и адмирала Ралля.

Если посмотреть на карту, нетрудно определить, что из многих десятков островов нам следовало прежде всего овладеть островами Тейкарсари (ныне Игривый), Суонионсари (Новик) и Равансари. Именно тут распахивались «ворота», позволяя освободить другие острова и превращать их в своеобразные «пролеты моста» к северному берегу Выборгского залива.

Так и решили действовать, начав с Тейкарсари.

И. Т. Коровников с Ю. Ф. Раллем утвердили план овладения этим островом. Выделили отряд кораблей — бронированные морские охотники, морские бронекатера и торпедные катера. К ним добавили десять катерных тральщиков и дымзавесчиков. Тендеры взяли на борт стрелковый батальон, а на катера посадили разведчиков из 260-й бригады морской пехоты.

Отряд вышел из Койвисто в ночь на 1 июля. Десант должен был провести разведку боем обороны острова и в случае успеха очистить его от неприятеля. Западнее входа в Выборгский залив находились катера прикрытия. Железнодорожная артиллерия с огневых позиций в Сомме, Кайслаhti, Транзунде и одна флотская батарея на м. Пулинниemi были готовы преградить прорыв легких сил противника в залив с запада и поддержать десант.

— Штаб Самохина осведомлен, и летчики готовы лететь по первому приказанию, — доложил начальник штаба флота А. Н. Петров, — но не нравится мне все же, что десантный отряд замечен и обстрелян еще в Туппурансарском проливе. Внезапность явно потеряна...

Следующие сообщения, однако, были успокаивающими. Десант успешно высадился на плацдарм. Донесение из штаба армии гласило, что противник сопротивлялся слабо и с рассветом батальон перейдет в наступление.

Но скоро выяснилось, что «ура» кричать было рано. Гарнизон острова пришел в себя и решительно контратаковал десантников. Интенсивный огонь финских батарей с северного берега залива обрушился и на наши корабли, и на плацдарм. Мы немедленно ввели в бой обе штурмовые авиационные дивизии, усилили огонь и наши железнодорожные батареи. Однако выгодный момент

где-то был упущен. Финнам удалось быстро и существенно усилить оборону острова, перебросив сюда с материка несколько батальонов с орудиями и минометами. Десантники отбивались с трудом. К сожалению, с ними потеряли связь. Высланный к острову катер долго не мог связаться с батальоном. Когда же обстановка прояснилась, было поздно. Нам уже просто не оставалось времени на исправление ошибок, и к исходу дня поредевший отряд десантников принял обратно на катера.

Я срочно выехал в штаб 59-й армии. Туда же прибыл и вице-адмирал Ралль. Не успели мы начать разговор о неудачных действиях десанта, как приехал и маршал Говоров.

Генерал Коровников признал, что десант недопустимо представили самому себе. Штаб армии не учел возможности противника в короткий срок перебросить подкрепления с берега, не обеспечил и достаточную поддержку батальона огнем артиллерии, полагая, что серьезная противодесантная оборона на острове отсутствует.

— Да, увеличив плотность огня и близко расположив резерв для подкрепления десанта, мы бы не допустили такого провала. Вот при высадке у Тулоксы на Ладожском озере этого не случилось. А почему? Учитывали — нельзя успокаиваться, даже если десант высадился удачно. Хорошее дело — тактическая внезапность, нельзя допускать, чтобы враг собрал силы, превосходящие десант.

Я в своем выступлении отметил основные недостатки: недостаточное знание системы обороны противника и недооценка его возможностей в короткий срок перебросить подкрепление с материка; неустойчивая связь между десантом и поддерживающими его кораблями, артиллерией и авиацией флота; слабая плотность артиллерийского огня, обеспечивающего высадку десанта и ведение боя на острове; отсутствие близко расположенного резерва для наращивания усилий десанта, из-за чего момент закрепления был упущен¹⁹.

Я говорил, вероятно, резко. Но очень хорошо помню, что мои подчиненные не обиделись. Капитан I ранга Н. Э. Фельдман сказал:

— Все ошибки исправим.

Теперь мы «страховали» высадку, старались учесть любые возможные осложнения.

Новый приказ командующего фронтом предусматривал одновременную высадку на каждый из трех перечисленных выше островов (Тейкарсари, Суонийонсари, Равансари) по стрелковому полку 224-й стрелковой дивизии полковника Ф. А. Бурмистрова.

Поскольку тактическая внезапность была утеряна, мы решили ее компенсировать созданием превосходства в своих силах и одновременной высадкой десанта сразу на три острова. О-в Ра-

¹⁹ Отделение ЦВМА, д. 6551, л. 124.

вансари был отделен от полуострова Транзунд нешироким проливом, 150—200 м. Инженерная служба армии гарантировала переправу войск здесь своими средствами, поэтому высадочные средства нужны были только для переброски десанта на острова Тейкарсари и Суонионсари.

Первый десантный отряд капитана II ранга В. Н. Герасимова (160-й стрелковый полк 224-й стрелковой дивизии) направлялся на о-в Тейкарсари при поддержке 10 бронекатеров. Второй десантный отряд капитана III ранга В. С. Сиротинского (143-й стрелковый полк той же дивизии) — к о-ву Суонионсари. Этому отряду придавалось 6 бронекатеров.

Высадочными средствами на этих направлениях были десантные тендеры, отрядами которых командовали Сиротинский, Воскобойников и Андреев. Это были подготовленные, боевые экипажи.

Оставив начальника тыла флота генерал-лейтенанта М. И. Москаленко выслушивать просьбы и претензии вице-адмирала Ю. Ф. Ралля, связанные со снабжением, мы с И. Т. Коровниковым и А. Д. Вербицким пошли осматривать новый морской бронекатер. Коровников влез в оружейную башню и одобрительно заметил, что такой установке любой танкист позавидует.

Что ж, хотя генерал давал оценки по сухопутной мерке, в его сравнениях был резон: морские бронекатера во многом были схожи с танками, и по некоторым техническим данным, и особенно по характеру действий. Они предназначались прежде всего для непосредственной поддержки боя в упор, отличались среди себе подобных большей скоростью, лучшими броневой защитой, огневой мощью и маневренностью.

Да, для шхер «морские танки» с их сравнительно мощным артиллерийским вооружением, малой осадкой и небольшой длиной, позволявшей разворачиваться в узких местах, были очень хороши, более того — незаменимы, как танки для пехоты. Но как ни совершенна техника, успех боя все же решают люди, их выучка. Для нас эта проблема встала со всей остротой: ведь на острова пойдут стрелковые полки, не имеющие соответствующего опыта, а времени в обрез.

Сделали все возможное. Подготовку и тренировку десантников проводили в самые короткие и жесткие сроки, буквально в считанные часы. Политорганы, партийные и комсомольские организации частей и соединений помогали бойцам изучить опыт освобождения островов Бьёркского архипелага, высадки десанта на Ладогe, подробно рассказывали о примерах умелых действий матросов и офицеров морской пехоты, обращали внимание на правильные приемы использования высадочных средств, разъясняли суть взаимодействия с силами поддержки и прикрытия — бронекатерами, авиацией, береговой артиллерией.

Однако противник тоже не дремал. Ю. Майстер вспоминает, что для боевых действий в Выборгском заливе финны сформиро-

вали ударную корабельную группу из четырех канонерских лодок, пяти сторожевых кораблей и двух торпедных катеров. К этим силам добавлялись немецкие плавучие батареи. Надеялся противник и на многочисленные минные заграждения, дополнительно поставленные к этому времени на подходах к Тейкарсари. Были усилены гарнизоны на островах, подтянута артиллерия береговой обороны, вражеские самолеты чаще стали беспокоить наши войска, корабли и позиции железнодорожной артиллерии флота.

Мы принимали контрмеры. Командующий армией значительно усилил артиллерийскую группировку для поддержки десантов. Авиация флота дополнительно уточнила местоположение новых батарей врага на северном побережье залива. Были усилены также отряды кораблей, прикрывавших район боевых действий с запада.

К западу от м. Пулиниemi район боевых действий прикрывали авиация флота и отряд прикрытия капитана II ранга И. М. Зайдулина в составе 10 торпедных и 9 сторожевых катеров. Отряд имел приказ при поддержке авиации и береговой артиллерии не допустить прорыва кораблей противника в район боевых действий.

В ночь на 4 июля я, члены Военного совета Н. К. Смирнов, А. Д. Вербицкий и начальник тыла М. И. Москаленко приехали на мыс полуострова Пулиниemi, отсюда открывался вид на весь Выборгский залив. Тут только узкий пролив отделял нас от злополучного о-ва Тейкарсари. Большой, выше человеческого роста валун показался мне подходящим для устройства наблюдательного пункта. Генералы поддержали меня, и я отдал необходимые распоряжения. Подошли и замаскировались наши «виллисы». Затем связисты быстро подтянули проволочную связь от Самохина, Арсеньева²⁰ и Ралля. Теперь мы были в курсе надвигающихся событий, да и многое могли видеть собственными глазами.

4 июля к 7 час. утра все катера и десантные тендеры, сосредоточенные на этот раз не в Койвисто, а в Макслахти, закончив погрузку техники и людей, отошли от берега и начали движение к островам под плотным и надежным прикрытием истребителей. Во время выхода десанта с рейда Юханес (пос. Советский) 15 вражеских самолетов бомбили наши батареи, расположенные на м. Пулиниemi²¹.

Одновременно наша авиация, артиллерия армии и флота приступили к интенсивной обработке плацдармов²².

С нашего наблюдательного пункта «Валун» мы видели, как тучей пронеслись штурмовики и бомбардировщики, как за

²⁰ Начальник береговой обороны.

²¹ Отделение ЦВМА, ф. 17, д. 11855, л. 13.

²² Там же, ф. 28, д. 11284, л. 11, 12, 30; д. 6616, л. 80.

шлейфом дымовой завесы медленно проследовали тендеры, как быстро обогнали их бронекатера. Мы слышали, как артиллерия фронта и флота увеличивала темпы стрельбы. Получили первые донесения об удачной высадке десанта на всех островах.

Соответственно флотскому распорядку дня наступило время обеда, и мы надеялись спокойно перекусить, считая, что батареи противника выведены из строя. Вдруг перед «Валуном» взметнулись всплески взрывов снарядов. Один, другой и третий. Затем еще три снаряда упали позади нашего импровизированного НП.

— Вилка, — неодобрительно объявил М. И. Москаленко.

— Нечего стесняться, дураков осколки любят! Ложитесь! — скомандовал А. Д. Вербицкий.

Мы прижались к основанию валуна.

Обстрел скоро прекратился. Мы, вероятно, долго бы еще подтрунивали друг над другом, но оттуда, где стояли «виллисы», пришел матрос и сказал, что два шофера наших машин ранены и отправлены в госпиталь.

Вскоре случилась другая беда, похуже. В стороне от острова над водой вдруг разнесся сильный гул. Ему предшествовала яркая вспышка. Через час я уже знал, что у Тейкарсари обнаружено много мин и мы потеряли два бронированных катера — 503-й и 504-й. На одном из них погиб командир первого отряда капитан II ранга В. Н. Герасимов²³. Отважный командир взял на буксир своего катера оставшийся без хода тендер и отвел его в сторону. Тут и последовал роковой взрыв. Тендер от расплывающегося и горящего бензина тоже вспыхнул. К счастью, другой катер снял с гибнущего тендера десантников и высадил их на остров.

Великолепно работала в тот день авиация. Трудно было даже подсчитать число самолетов и количество их вылетов. Но от Самохина мне позвонили и уточнили:

— 30 пикировщиков в сопровождении 50 истребителей сбросили 250 фугасных бомб по батареям на мысах Пяткяннеми и Ристиннеми²⁴.

— Выпускаем группами 195 штурмовиков... Да, на острова...

— Истребители по четыре—шесть самолетов в группе будут барражировать в воздухе весь день. Выделено для этой цели 92 самолета...

А генерал Арсеньев информировал меня о работе артиллеристов. Под вечер он показал рапортчику за день. По островам Тейкарсари и Мелансари, пунктам Репола, Виланиеми и бухте Виллалаhti было произведено до 200 стрельб. Выпущено несколько тысяч снарядов. Вызвано 12 крупных взрывов, 29 раз подавлялся огонь вражеских батарей...²⁵

²³ Вместо него в командование вступил капитан III ранга Степаненко.

²⁴ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 23364, л. 138, 139.

²⁵ Там же, ф. 6, д. 6552, л. 101, 102, 117.

Гигантская «мясорубка», которую устроили летчики и артиллеристы, позволила десантникам сразу же после высадки начать продвижение в глубь островов.

Как видите, неудача 1 июля многому нас научила. Но все же на душе щемило: мы могли бы учиться не такой дорогой ценой...

К 17 час. острова Суонионсари и расположенный рядом Эссисари были очищены от врага, но борьба за Тейкарсари затягивалась. Противник вновь получил подкрепление, перешел в контратаки и теснил наш полк в юго-восточную часть острова. Из-за минных полей бронекатера не могли оказать десанту действенную помощь. Надо было тралить, но тралению опять-таки препятствовала близость врага. Поэтому высаженные на Тейкарсари батальоны перешли к обороне, ожидая поддержки и подкреплений.

Параллельно развивались и другие события. Причем очень знаменательные. Морское командование противника решило крупными силами помочь островным гарнизонам. Утром 4 июля из Хапасарских шхер в Выборгский залив пытались прорваться четыре канонерские лодки и шесть десантных артиллерийских барж в сопровождении 11 сторожевых катеров.

Но мы были готовы и к такому варианту. На вражеский отряд обрушились снаряды железнодорожных батарей, штурмовая авиация, торпедные катера отряда капитана II ранга М. А. Белуша.

Корабли противника, получив серьезные повреждения, скрылись в шхерах²⁶.

По свидетельству Ю. Майстера, сильно поврежденными оказались канонерские лодки «Уусимаа», «Хямеенмаа» и «Турунмаа» и четыре немецкие АФ (артиллерийские баржи), из которых лишь одна осталась боеспособной. Попытка помочь островным гарнизонам закончилась полным провалом.

Утром 5 июля командир отряда высадки капитан I ранга Н. Э. Фельдман дополнительно перебросил на плацдарм о-ва Тейкарсари штурмовой и стрелковый батальоны 124-й стрелковой дивизии полковника М. Д. Панченко. Спаренные тендеры старшин Зарипова и Федорова доставили танки²⁷.

В течение всего дня бомбардировочная, штурмовая и истребительная авиация флота вновь наносили удары по войскам противника на Тейкарсари.

Большая часть переправочных средств противника, на которых переправлялись на материк отступавшие с острова войска, была уничтожена авиацией флота и кораблями непосредственной поддержки десанта²⁸.

²⁶ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 23364, л. 142—144.

²⁷ Там же, ф. 85, д. 11284, л. 14.

²⁸ Там же, лл. 17, 32—35.

К вечеру остров освободили полностью. Враг вынужден был оставить и соседний о-в Мелансари.

Надо добавить, что до этого момента противник еще раз рискнул прорваться в Выборгский залив в надежде оказать помощь гарнизону Тейкарсари. Наши наблюдатели заблаговременно обнаружили два транспорта, три артиллерийские десантные баржи, одну канонерскую лодку и группу больших катеров. Снова хорошо скоординированные совместные действия групп торпедных катеров, бронекатеров, железнодорожной артиллерии, штурмовиков и истребителей дали ощутимые результаты. Несколько катеров противника пошли на дно. Транспорты получили тяжелые повреждения. Одна из канонерских лодок села на мель и там была добыта. К этому победному списку прибавилась и канонерская лодка «Аунус», потопленная в трех милях юго-восточнее м. Ристиниеми торпедными катерами.

Ю. Майстер заканчивает свой рассказ об этом эпизоде печальным выводом: «После этого уже не имелось возможности использовать флот в боевых действиях — не было ни одного боееспособного корабля»²⁹.

В те дни из различных источников мы с удовлетворением узнали, что боевые действия в Выборгском заливе оказали весьма неблагоприятное влияние на моральное состояние военных моряков фашистской Германии и маннергеймовской Финляндии.

Еще бы! Столько сил в продолжение трех лет затратили для достижения и удержания господства в Финском заливе, а в какие-то считанные недели все было уничтожено нашим флотом. Даже без применения крупных кораблей.

Три-четыре дня мы очищали острова от мелких групп противника. Делать это быстрее мешали мины-ловушки. Но 10 июля острова Выборгского залива полностью стали нашими. Поставленная командованием фронта задача была выполнена. Противник за месяц напряженных боевых действий потерял от ударов нашей авиации и торпедных катеров до 23 различных боевых кораблей, вспомогательных судов и катеров, а 35 кораблей получили серьезные повреждения. Наши потери в катерах, десантных тендерах были значительно меньшими и связаны главным образом с подрывом на минах.

В этот период наша авиация «опекала» не только острова Выборгского залива. Она наносила удары по коммуникациям врага в Балтийском море и пунктам базирования кораблей противника. Среди них наиболее важным был порт Котка на северном берегу Финского залива. Кстати, именно сюда стягивались вражеские корабли и суда, поврежденные нами в последних боях. Поэтому гитлеровцы стали лихорадочно усиливать противовоздушную оборону этой базы. Немецкое командование срочно направило в Котку крейсер ПВО.

²⁹ I. Meister. Op. cit., S. 157.

Это был бывший голландский крейсер «Гельдерланд», переоборудованный в корабль противовоздушной обороны. Он получил новое название — «Ниобе». В день окончательного освобождения островов Выборгского залива наша воздушная разведка обнаружила крейсер на западном рейде порта Котка. Офицеры штаба авиации флота загорелись желанием потопить «Ниобе», однако, видимо, поторопились в смысле организации продуманной атаки. Первый удар 12 июля оказался неудачным. Сбросили 70 бомб, в порту возникло десять пожаров, но крейсер остался целым. Потом четыре дня не было летной погоды. Крейсер сменил свое место на рейде. Но это его не спасло. 16 июля наши летчики нанесли сокрушительный удар. Выход в торпедную атаку был невозможен из-за малых глубин на подходах к крейсеру, поэтому и решили атаковать одновременно несколькими группами пикирующих бомбардировщиков и применить топмачтовое бомбометание³⁰.

Действовали методично и наверняка. Сначала самолеты-разведчики уточнили обстановку. Затем вылетела группа штурмовиков под прикрытием 24 истребителей и нанесла удары по зенитной артиллерии базы и крейсера. Одновременно другая группа истребителей завязала над Коткой бой с самолетами противника. Пришла очередь действовать и главным силам — пикирующим бомбардировщикам Героя Советского Союза В. И. Ракова.

Но тут я позволю себе небольшое отступление.

Утверждая решение, предложенное генералом Самохиным на удар по крейсеру в Котке, я вспомнил первые боевые полеты Ракова, тогда еще совсем молодого, но храброго и расчетливого командира авиационной эскадрильи. Это были осень и зима 1939 г. Раков и тогда выделялся умением наносить снайперские удары по противнику. Ему за заслуги 7 февраля 1940 г. присвоили звание Героя Советского Союза. В дни Великой Отечественной войны он окончил Военно-Морскую академию и был направлен для дальнейшей службы на Черноморский флот. Там он остался верным своему «амплуа» — летал на наиболее тяжелые и важные задания. В 1942 г. Раков прибыл на Балтику и сразу же включился в боевую работу. На флот начали поступать новые машины «Пе-2». По своим данным эти самолеты, как никакие другие, совпадали с летным почерком Ракова — скоростные, маневренные, предназначенные для нанесения точных ударов в упор, с пикирования. Став командиром пикировочно-бомбардировочного авиационного полка, Василий Иванович сна-

³⁰ Этот метод заключается в том, что самолет сбрасывает серию бомб по кораблю с малой высоты (25—30 м) на предельной скорости и небольшом расстоянии от цели (500—600 м). Сброшенные бомбы, ударяясь о водную поверхность, несколько раз рикошетируют и взрываются либо у борта корабля, либо непосредственно поражают цель.

чала сам освоил технику пилотирования новой машины, а затем начал усиленно готовить подчиненных. И многих научил мастерству прицельного бомбометания. Теперь летчики этого полка сдавали над Коткой серьезный экзамен. Да и не только они. Проверялась вся организация массированного удара. Она, между прочим, заслуживает тщательного изучения и в настоящее время.

Итак, под командованием В. И. Ракова пикирующие бомбардировщики атаковали «Ниобе». Одна из групп добилась прямых попаданий в крейсер двумя ФАБ-250³¹.

Через 5—7 минут звено торпедоносцев-топмачтовиков Героя Советского Союза И. Н. Пономаренко обнаружило крейсер уже с креном на правый борт, вышло на цель и сбросило на поврежденный корабль две тысячекилограммовые бомбы. Произошел сильный взрыв, крейсер стал быстро тонуть, унося с собой на дно 400 человек экипажа. Другое звено топмачтовиков капитана И. В. Тихомирова удачно сбросило бомбы на транспорт, стоявший недалеко от «Ниобе». Транспорт разломился и ушел под воду.

Капитану И. В. Тихомирову за этот бой было присвоено звание Героя Советского Союза, а подполковник В. И. Раков был награжден второй медалью «Золотая Звезда».

Вообще надо сказать, что в боях за освобождение островов в Выборгском заливе особенно отличились наши летчики.

С большой радостью и гордостью мы узнали о награждении авиационной дивизии полковника Д. И. Манжосова вторым орденом Красного Знамени. Герой Советского Союза Н. В. Челноков был награжден второй медалью «Золотая Звезда», звание Героя Советского Союза присвоили также командиру истребительного полка гвардии подполковнику А. А. Мироненко, капитану Пысину, майору Ю. А. Акаеву и посмертно летчику-штурмовику гвардии капитану Матвееву³².

Итог минувших боев заключался не только в непосредственных победных результатах. Он давал нам возможность строже присмотреться к собственным действиям, оценить создавшуюся обстановку и, стало быть, точнее определить и спланировать следующие боевые шаги флота.

Одним словом, в эти дни было о чем и поразмыслить, и поговорить.

В середине июля я готовился к совещанию наших командиров соединений и руководителей политорганов. Помню, как-то вечером сидел у меня контр-адмирал И. Д. Кулешов, командир вповь созданной военно-морской базы. Мы говорили о том, что для нас

³¹ Фугасная авиабомба весом 250 кг.

³² В минувших боях отличились, разумеется, не только летчики. Просто невозможно каждый раз упоминать всех. Очищая Выборгский залив, как и прежде, героически действовали экипажи десантных тендеров, бронекатеров, торпедных катеров.

сейчас пошел совсем новый период войны. Теперь мы, наступая, диктовали свою волю противнику. Ленинград окончательно стал тыловым городом, снова имел свободный железнодорожный путь к Москве и Мурманску.

Активизировал свои удары Северный флот. 15 июля он силами торпедных катеров и авиации разгромил большой вражеский конвой в Варангер-фьорде. Скоро вместе с военными моряками должно было начать движение в Норвегии правое крыло Карельского фронта.

— Пройдет немного времени, и Финляндия капитулирует, — подумал я вслух.

— Хорошо бы, Владимир Филиппович, чтобы финское морское командование прежде всего показало нам карты минных полей. Нам необходимы фарватеры теперь, до начала большого траления.

— Необходимы, — согласился я. — Всем необходимы — и подводникам, и надводникам. Но, мечтая, сами будем работать. И без этого много можем сделать для движения на запад. Вот, кстати, надо переправлять бронекатера на Чудское озеро... А вам, не удивляйтесь, готовиться переходить в Таллин.

— Хотите организовать там командование районом по типу КМОР? — встрепнулся Кулешов.

— Да, и так, чтобы вы были там раньше сухопутных частей. Через несколько дней начальник штаба КБФ А. Н. Петров знакомил меня с планом отчета о проведенных боевых действиях.

— Бои кораблей и батарей в связи с географическими условиями велись на коротких дистанциях. Широко использовалась маскировка, выгоды тактического характера, связанные с применением самоходной морской артиллерии. Авиаторы умели на таком активном и тесном театре безошибочно находить врага.

— Что же, с этим они справились неплохо. И в дальнейшем будут справляться, если летчиков-новичков смелей станут вводить в строй, — подсказал я.

— Что касается минной обстановки и задач траления, то в этом году придется затралить и уничтожить мин не меньше, чем за три предыдущие кампании, взятые вместе.

Я ответил:

— Вдвое больше! Вдвое! Так и ориентируйте командиров соединений, иначе с моря в Таллин и в Рижский залив не попадем.

Мы уже могли конкретно думать и говорить о Таллине, Риге. Одержанные победы начинали в корне менять характер боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота.

Совершенно недавно все было иначе. Находясь в блокаде, флот не мог воевать на море всеми своими силами. Лишь в восточной и средней части Финского залива мы применяли авиацию, катера

различного назначения и береговую артиллерию. Даже подводные лодки после значительных успехов в кампании 1942 г. полностью прекратили свои действия. А корабли эскадры превратились, по существу, в подвижные батареи, используемые в системе обороны Ленинграда с морского направления и в районе р. Невы. Все это сыграло решающую роль в боях за город Ленина. Но флот есть флот. Ему положено воевать прежде всего на море.

Понятны поэтому наши чувства, когда победы на юге и юго-западе от Ленинграда позволили развернуть нормальную боевую подготовку кораблей всех классов и типов. Причем мы уже могли ориентироваться не на скудные ресурсы блокированного города и различные случайные заменители, а на полноценную помощь всей страны.

Еще более улучшила наше положение в Финском заливе победа на Карельском перешейке.

Группировки финской армии были разгромлены и отброшены на 110—250 км. Вся Ленинградская область, большая часть территории Карелии, включая Петрозаводск, были освобождены.

Успех нашего наступления заставил финское правительство вскоре прекратить военные действия и выйти из блока стран, поддерживавших фашистскую Германию.

Для нас же, как я уже говорил, это означало расширение операционной зоны Балтийского флота, значительное улучшение общей оперативной обстановки в восточной и средней частях Финского залива, что позволяло полностью контролировать все фарватеры, идущие из Кронштадта в Лужскую губу, на острова Лавенсари — Сескар и в Выборгский залив, надежней охранять коммуникации, сделать их более устойчивыми и малодоступными для противника.

ПАРТИЙНО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ РАБОТА В ПЕРИОД НАСТУПАТЕЛЬНЫХ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ

Генерал-майор в отставке

Г. М. РЫБАКОВ¹

Основываясь на ленинском учении о войне и армии, о войнах справедливых и захватнических, на великих заветах Ленина о защите Социалистической Родины — СССР и интернациональных обязанностях Советских Вооруженных Сил, командиры, политорганы, политработники и парторганизации КБФ в период наступательных операций воспитывали моряков-балтийцев в духе советского патриотизма, разъясняли их долг в священной всенародной войне против фашистских захватчиков. Последовательно и твердо они проводили в жизнь указания Коммунистической партии, ее Центрального Комитета, воспитывали у моряков чувство преданности Советскому государству и своему народу.

Постоянной была забота политработников и коммунистов о высоком уровне боевого и политико-морального состояния воинов, их стойкости и непоколебимой вере в победу над врагом, воспитание наступательного порыва в борьбе с ненавистным врагом.

Всеми средствами политической работы (газеты, листовки, плакаты, митинги, беседы, экскурсии и т. д.) мы поддерживали у балтийцев острое чувство справедливого гнева и ненависти к фашистским захватчикам. Пережив вместе с героическими ленинградцами тяжелый период блокады Ленинграда, КБФ вместе с Советской Армией перешел в наступление, для того чтобы освободить Советскую землю от немецко-фашистских захватчиков. Моряки с болью в сердце видели руины городов, следы жестокости врага, например остатки гигантских костров с обгоревшими трупами советских людей, в том числе женщин и детей, в районе Клоога.

Тысячи писем, которые получали бойцы от родственников и знакомых с освобожденных советских территорий, приносили множество сведений о зверствах фашистов, нечеловеческих бедствиях и страданиях советских людей в дни немецкой оккупации.

¹ Во время Великой Отечественной войны заместитель начальника Политуправления Краснознаменного Балтийского флота.

Политорганы, командиры и парторганизации делали все, чтобы эти факты становились известными воинам.

Политическая работа на КБФ, как и во всех Советских Вооруженных Силах, была особым видом оружия, которого не было и быть не могло у фашистских захватчиков. Следует подчеркнуть, что политическое обеспечение действий, кораблей и частей было наиболее эффективным в том случае, когда идеологическая работа, военно-техническая пропаганда и психологическая подготовка личного состава проводились в соответствии с боевыми задачами, выполняемыми силами КБФ.

После снятия блокады Ленинграда перед КБФ встала задача организовать траление минных заграждений в Финском заливе, чтобы обеспечить выход подводных лодок и надводных кораблей из баз для действий на коммуникациях противника, осуществления крупных перевозок воинских и народнохозяйственных грузов между советскими портами, а также между портами СССР, Финляндии и Швеции.

На первое место встал судоремонт и проводился он почти целиком силами личного состава флота в условиях больших трудностей материального обеспечения в Ленинграде и Кронштадте. Политорганы и парторганизации созданных бригад траления, тыла флота и Политуправления КБФ (Пубалта) мобилизовали всю систему политобеспечения судоремонта. Они оказали большую помощь командованию КБФ и соединений тральщиков. В результате бригады тральщиков были созданы и подготовлены к выполнению боевой задачи в срок².

В течение первой половины 1944 г. шла напряженная подготовка личного состава тральщиков, в которой деятельное участие приняли политорганы флота. Были составлены и напечатаны лозунги-призывы к личному составу, совместно со штабами разработаны и изданы памятки минеру, мотористу и машинисту, рулевому и сигнальщику тральщика, подобраны для агитаторов материалы о боевом и государственном значении траления. Лекторы Пубалта совместно со специалистами штаба КБФ разработали и читали на тральщиках лекции об опыте траления в первой мировой войне и в финскую кампанию.

На трех бригадах тральщиков были созданы редакции и типографии для издания многотиражных газет и листовок. Они много сделали для передачи опыта личного состава лучших тральщиков и пропаганды героических подвигов их экипажей.

Так как на малых тральщиках коммунистов были единицы, большую роль там играли комсомольские организации. Пубалт разработал и издал памятку о работе комсорга тральщиков, которая оказала серьезную помощь командирам тральщиков и комсомольским руководителям в их работе. Перед самым началом боевого траления в бригадах тральщиков были проведены

² Отделение ЦВМА, ф. 135, д. 23524, л. 220, 221.

партийные и комсомольские собрания, коммунисты и комсомольцы были мобилизованы на выполнение боевых задач. В ходе траления главной была индивидуальная политработа, так как офицеры, старшины и матросы почти непрерывно находились в море.

Большую помощь морякам тральщиков оказала наша флотская газета «Краснознаменный Балтийский флот» (редактор — Л. Осипов). Она подробно и оперативно освещала опыт боевого траления, дела и подвиги командиров и экипажей тральщиков. При всякой возможности, в редкие перерывы в тралении перед моряками выступали работники Политуправления флота, политотделов бригад, которые разъясняли политическую обстановку в стране и на фронтах. Артисты театра КБФ и флотского ансамбля, группы артистов Ленинграда давали спектакли и концерты для бойцов.

В ходе траления Политуправление флота обобщило опыт политического обеспечения в 1-й и 3-й бригадах тральщиков, который был доведен до командиров и политработников всех тральщиков. Эти и многие другие меры, формы и методы политической работы в бригадах тральщиков обеспечили успешное выполнение боевых задач. Экипажи тральщиков вписали много славных страниц в книгу боевых дел КБФ в годы Великой Отечественной войны.

В сложнейших условиях решали задачи силы Краснознаменного Балтийского флота в летний период 1944 г. при разгроме и изгнании захватчиков с Карельского перешейка, из Карелии и Ладожского озера.

Корабли, авиация, береговая артиллерия и морская пехота КБФ участвовали в общем наступлении советских войск. Они освобождали острова, высаживали десанты, громили противника в прибрежной полосе, помогали фронту тяжелой артиллерией и авиацией.

Известно, какой мощной была оборона противника на Карельском перешейке. Немецко-фашистское и финское командование стянули в восточную часть Финского залива сильную группу кораблей. В боях против КБФ участвовало около 300 вражеских кораблей, из них 10 подводок и 12 эсминцев. Врагом было выставлено здесь около 15 тыс. мин и минных защитников. Свою боевую задачу КБФ и Ладожская флотилия выполняли с честью. Ряд соединений и частей флота были награждены орденами Красного Знамени и отмечены почетными наименованиями.

Партийно-политическая работа в этих боях строилась в соответствии с планами командования. Политработники широко освещали перед личным составом КБФ победные бои наших войск на других фронтах, что поднимало моральный дух моряков и вдохновляло их на подвиг. Разъяснялась важность предстоящего удара по немецко-фашистским войскам для окончатель-

ного разгрома гитлеровских захватчиков, для вывода Финляндии из войны и ликвидации опасности для Ленинграда от артиллерийских обстрелов и воздушных налетов.

Для более конкретной организации и руководства партполитработой в частях и соединениях, непосредственно участвующих в наступлении, была создана оперативная группа Политуправления флота. В нее вошли работники всех отделов Политуправления во главе с заместителем начальника, писатели, художники, кино- и фоторепортеры, артисты. В ее распоряжении имелись походная типография, кинопередвижка и др.³

Оперативная группа поддерживала контакт с флотским походным штабом и с политорганами армии и соединений фронта.

До начала боевых действий Политуправление флота издало и разослало плакаты и листовки, призывающие моряков к разгрому врага. В соединениях провели инструктажи политработников, секретарей партийных и комсомольских организаций, агитаторов. С началом наступления командиры и политработники выступили перед активом и всем личным составом с разъяснением боевых задач.

Важную мобилизующую роль играли партийные собрания перед боем или в перерывах между боями, на которых обсуждалось, как лучше коммунистам выполнить поставленные боевые задачи, как повести за собой в бой своих товарищей.

Большое морально-политическое воздействие оказывали партсобрания, на которых моряков принимали в партию. Заявлений о желании вступить в партию тогда было много (например, 1300 только в мае—июне 1944 г.). «Хочу идти в бой коммунистом»; «Если погибну в бою, прошу считать меня коммунистом...» Такие и подобные выражения душевного порыва многих балтийцев являлись яркой демонстрацией преданности моряков Коммунистической партии, конкретным выражением советского патриотизма.

Приведем несколько примеров работы по политическому обеспечению боев на Карельском перешейке и в Финском заливе.

На месте сбора и посадки на катера солдат-десантников для высадки на острова Бьёрского архипелага наши политработники выставили сатирические плакаты на руководителей гитлеровского рейха, плакаты, рассказывающие о зверствах фашистов, лозунги-призывы: «Убей немца-фашиста!»; «Освободи Родину от гитлеровского ига!»; «Отомсти за страдания советских людей, за жертвы ленинградцев!» и др. Солдатам вручались памятки десантника, разработанные по просьбе армейских политорганов. Эти памятки изучались десанниками при помощи флотских офицеров, старшин и матросов. Перед отходом катеров с флотом провели напутственные митинги личного состава катеров и десантируемой армейской части.

³ Отделение ЦВМА, ф. 135, д. 23524, л. 600.

В ходе высадки десантов столкнулись с фактами водобоязни и нерешительности у части солдат, когда обстановка вынуждала высаживаться у берега прямо в воду под сильным вражеским огнем. Замешательство грозило задержкой десанта и лишними потерями. Чтобы предотвратить подобные случаи, по совету флотских политработников на катерах и тендерах выделялись из числа коммунистов и комсомольцев наиболее храбрые матросы или старшины, которые при подходе десантных судов к месту высадки первыми прыгали в воду и личным примером увлекали за собой солдат-десантников⁴.

Для десантирования войск и различных боевых перевозок нами широко использовались тендеры — простейшие моторные суда, созданные для выполнения боевых задач в шхерах и мелководных местах. Тихоходность и слабая защищенность тендеров от огня противника порождала вначале у некоторых матросов и старшин какое-то недоверчивое отношение к ним. Чтобы повысить «боевой авторитет» тендеров, группой работников политуправления флота была издана листовка «Товарищ тендер». В листовке говорилось о боевых качествах тендера, приводились примеры, когда тендеры в опытных руках старшин являлись настоящими боевыми кораблями десантников.

Политуправление и политотделы соединений оперативно отмечали боевые подвиги балтийцев, популяризировали их среди личного состава. Нами издавались иллюстрированные листовки. В соединениях и частях выпускались многотиражные и стенные газеты, боевые листки и т. д. Пубалт популяризировал в своей агитации и пропаганде героические подвиги моряков и десантников. Политработники, агитаторы разъясняли сообщения Совинформбюро, оперативные сводки командования фронта и своего штаба⁵.

Перед личным составом, если позволяла обстановка, выступали артисты, демонстрировались кинофильмы, фотографировали отличившихся в боях, награжденных за боевые заслуги, вступающих в партию или комсомол.

При получении новых боевых заданий проводили партийные или комсомольские собрания, летучки боевого актива, агитаторов и др. На них разбирались боевые подвиги или ошибки и мобилизовывали воинов на новые ратные дела и подвиги.

Особенности боевой деятельности соединений КБФ порождали различные формы и методы политической работы среди моряков, летчиков, артиллеристов и др. Так, например, для авиации КБФ, которая всю войну активно и непрерывно вела бои с противником над морем и над сушей и, естественно, несла большие потери в летном составе и в боевой технике, очень важной была задача быстро вводить в строй молодых летчиков из прибывающего

⁴ Отделение ЦВМА, ф. 135, д. 23525, л. 49.

⁵ Там же, д. 23524, л. 617.

пополнения. С этой целью командиры, политработники, партийные и комсомольские организации эскадрилий, полков, дивизий ВВС проводили встречи ветеранов, опытных летчиков с молодыми.

В порядке партийных и комсомольских заданий боевым летчикам, штурманам и стрелкам-радистам поручали оказывать всяческую помощь молодым офицерам и бойцам в быстрейшем освоении ими новой техники и оружия, тактических приемов, выработанных и проверенных в бою, в передаче боевых традиций и опыта летчиков-«стариков» и т. п.⁶ В листовках, многотиражных газетах и боевых листках широко пропагандировались героические подвиги и боевой опыт лучших авиаторов.

Боевые дела и подвиги коммуниста летчика капитана Иржака и стрелка-радиста Жданова, повторивших подвиг Гастелло, ассов — Героев Советского Союза В. И. Ракова, Н. В. Челнокова, Н. Г. Степаньяна, А. Е. Мазуренко, А. А. Карасева, М. А. Ефимова, И. А. Каберова и многих других становились достоянием всего личного состава ВВС.

Для лучшего понимания боевого взаимодействия устраивались вечера, проводились конференции, совместные партийные собрания летчиков-бомбардировщиков и штурмовиков с летчиками-истребителями, летчиков ВВС флота и фронта, летчиков и офицеров плавсоединений. Политорганы ВВС вместе с политорганами фронта и партийными организациями предприятий Ленинграда организовали обмен патриотическими письмами, которые составлялись и зачитывались на собраниях. Вот одно из таких писем:

«... Дорогие товарищи, братья по оружию! Радостные дни переживают ленинградцы. Начали наступление наши войска на Ленинградском фронте... Мы, балтийские летчики, даем вам крепкое, нерушимое слово, что будем с воздуха содействовать успеху наступления, не пожалеем ни сил, ни самой жизни для торжества нашего правого дела...»

Это свое клятвенное обещание летчики КБФ выполнили с честью. Некоторые отдали в те дни жизнь за Родину, за ленинградцев — в том числе и подписавшие это письмо товарищи Драчнов, Бежанов и Певцов. Их славные имена навечно занесены в летопись Великой Отечественной войны.

Торжественно проводились в ВВС церемонии по случаю присвоения частям гвардейских званий и почетных наименований, вручения правительственных наград. Как правило, в этих мероприятиях участвовало командование флота, ВВС, соединения, представители парторганов и трудящихся городов. Часто перед боевыми вылетами летчики, штурманы, стрелки-радисты давали торжественные клятвы перед знаменем части, перед строем зачитывались обращения командования фронта, флота, Пубалта, ВВС КБФ, рабочих Ленинграда. Большое внимание политорганы

⁶ Там же, л. 618.

и политработники ВВС уделяли организации воинских почестей погибшим героям, траурным митингам по случаю их гибели. Эти митинги заканчивались горячей клятвой воинов отомстить фашистам за гибель своих боевых друзей.

На подводных лодках в боевых походах, сопряженных с огромными трудностями и опасностями, очень важное значение в поддержании высокого боевого и политико-морального состояния личного состава имели индивидуальная работа коммунистов и офицеров среди подводников, личный пример и теплое, ободряющее слово командира подводной лодки и политработника. Здесь особенно настойчиво внедрялось в сознание моряков чувство ответственности каждого на своем боевом посту за боевой успех всего экипажа лодки.

В условиях длительного плавания подводных лодок в отрыве от базы исключительно важной была информация экипажа о положении на фронтах войны и на Балтике (сводки Совинформбюро и командования КБФ, принимаемые по радио, сообщения командира о предстоящей атаке и особенно информация об ее успехе). Это вызывало радость и ликование всего личного состава корабля.

У подводников была хорошая традиция — торжественно встречать подводные лодки, возвращавшиеся из боевого похода в базу. Как правило, во встречах участвовали командующий КБФ, члены Военного совета, командование соединения подводных лодок, представители трудящихся. Подводников поздравляли с победой, в речах давалась высокая оценка боевой работе и подвигу подводников; экипажу возвратившейся лодки, добившемуся успехов в боях с врагом, преподносили живых поросят.

Политуправление флота и политотделы соединений издавали после возвращения лодок из боевого похода листовки-плакаты, иллюстрированные портретами героев-подводников, изображением боевого эпизода. В них рассказывалось о боевых итогах похода, об отличившихся подводниках. Отдельно издавались листовки и подробно сообщалось во флотской газете о командирах подводных лодок, которым присваивалось звание Героя Советского Союза (о И. М. Вишневецком, Е. Я. Осипове, И. В. Травкине и др.).

Политорганы и тыловые организации делали все возможное, чтобы организовать для героев-подводников хорошее питание, культурный отдых. Проводились торжественные вечера, посвященные вручению подводникам правительственных наград, встречи с шефами — представителями трудящихся Ленинграда и других городов, киносеансы, концерты.

На малых кораблях, которые наиболее напряженно действовали в период наступления, так же как и на подводных лодках, решающее значение имели личный пример командиров, коммунистов и комсомольцев, индивидуальная агитация, широкая пропаганда примеров отваги, героизма, боевой взаимовыручки.

В мае 1944 г. два наших катера (МО-101 и МО-313) решительно и умело провели бой с четырьмя вражескими катерами — один потопили, остальных заставили отступить.

Командование и политотдел ОБРа подготовили торжественную встречу катерам-победителям. Провели на причале митинг личного состава катеров, сфотографировали экипажи, выпустили специальный номер многотиражки «Балтиец» и вместе с Политуправлением издали иллюстрированную листовку.

В Выборгском заливе наши торпедные катера под командованием комдивов — Героя Советского Союза В. П. Гуманенко и Иванова вели трудный бой с вражескими кораблями. Катер лейтенанта Хренова был подбит и загорелся, командир и офицер штаба Прушинский были тяжело ранены. Возникла угроза взрыва катера. Главный старшина Матюхин и комсорг — старший матрос Кусков спустили раненых офицеров на воду, надели на них свои спасательные пояса и отплыли с ними подальше от катера. Катер взорвался. Матюхин и Кусков, рискуя собственной жизнью, проплавали с ранеными командирами всю ночь. Только утром они были обнаружены и подобраны из воды.

За спасение жизни командиров в бою товарищам Г. И. Матюхину и В. Д. Кускову было присвоено высокое звание Героя Советского Союза. Пубалт и политотдел бригады торпедных катеров срочно выпустили листовку, посвященную героям, газета КБФ подробно рассказала всему личному составу флота об их подвиге и призвала всех балтийцев следовать их примеру.

Непрерывное и активное участие в наступательных боях принимала славная 101-я железнодорожная артиллерийская бригада КБФ, которой за боевые успехи в 1944 г. было присвоено почетное звание 1-й гвардейской Красносельской морской железнодорожной артиллерийской бригады. Командование и политотдел бригады провели митинги с личным составом по случаю преобразования бригады в гвардейскую. Это почетное звание вдохновило артиллеристов на новые подвиги. Они его с честью оправдали, героически сражаясь с врагом.

Партийно-политическую работу в этом соединении умело организовывали опытные политработники (полковник Яичников, Томилов, Белокопытов и др.). Перед выполнением боевых задач на батареях зачитывались обращения и листовки Пубалта и командования бригады. Моряки-артиллеристы постоянно информировались о ходе боевых действий на всех фронтах, боях под Ленинградом, боевых делах и подвигах воинов КБФ и бригады⁷.

Воины клялись отомстить фашистам за гибель своих боевых товарищей, бить врагов, как их бьют лучшие моряки-балтийцы. Многотиражная газета бригады «Залп за Родину» широко рассказывала личному составу бригады об отличившихся артиллеристах, приводила примеры их подвигов.

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 135, д. 23532, л. 553—556.

Артиллеристы 1105-й железнодорожной батареи написали письмо рабочим завода, изготовившим орудия для батареи в тяжелых условиях блокады Ленинграда. Благодарственное письмо зачитали и обсудили в цехах завода. В ответном послании рабочие обещали балтийцам обеспечивать их и впредь необходимым оружием и призывали воинов нещадно бить врагов, скорее очистить советскую землю от фашистских извергов⁸.

Пубалт и политотделы соединений серьезно занимались изучением, обобщением и распространением опыта лучшей организации и проведения партполитработы, повышая тем самым общий уровень результативности политобеспечения боевых действий и квалификацию ее организаторов — политработников. Так, например, после завершения разгрома гитлеровских захватчиков на Карельском перешейке и в Карелии Политуправление флота провело сбор начальников политотделов соединений, их заместителей и офицеров Пубалта. На сборе были заслушаны и обсуждены сообщения начальника политотдела железнодорожной артиллерийской бригады Ячничкова об опыте политико-воспитательной работы среди артиллеристов в период наступательных боев и перебазирования дивизионов; заместителя командующего ВВС флота по политчасти Филаретова — об использовании газет, журналов, книг и радио в воспитательной работе; начальника политотдела Ленморбазы Боярченко — об опыте партийно-политической работы на катерах в дозоре; начальника политотдела Ладжоской военной флотилии Серебренникова — об опыте работы со старшинами. В ходе обсуждения были отмечены примеры, достойные подражания, а также были вскрыты недостатки, проанализированы причины их появления и пути устранения.

Подобные сборы политработников неоднократно проводились Пубалтом и политотделами соединений.

Серьезную помощь политработникам и командирам оказывали обзоры опыта политобеспечения боевых наступательных действий, издаваемые Политуправлением флота; материалы пресс-бюро Пубалта для многотиражных газет соединений.

Хочется особо подчеркнуть ту огромную роль, которую сыграли встречи моряков с трудящимися Ленинграда и Кронштадта, а также представителями шефствующих Кировской области, Узбекской ССР и другими, в укреплении политико-морального состояния и боевой активности моряков КБФ. Митинги, душевные беседы, вручение памятных шефских знамен и фронтовых подарков, скромных, но дорогих сердцу воинов, призывы в письмах бить врагов, обращение матери Зои Космодемьянской, посетившей КБФ, оказывали необыкновенное воздействие на воинов. Они чувствовали нерушимую, кровную связь со всем советским народом.

⁸ Отделение ЦВМА, ф. 135, д. 23532, л. 557, 558.

Все это повышало боевой порыв воинов-балтийцев, они клялись отомстить ненавистному врагу, быстрее разгромить и уничтожить его.

Заслуживает доброго, теплого слова благодарности балтийцев деятельность писателей и журналистов, художников и фотокорреспондентов, киноработников и композиторов, артистов ленинградских театров, прикомандированных к Пубалту на время войны. Вместе с моряками они переживали все тяготы войны, напряженно трудились для победы. Одни из них редактировали многотиражные газеты (А. Крон, В. Азаров, Л. Успенский, А. Тарасенков), другие составляли и оформляли листовки, плакаты и альбомы героев войны (Непринцев, Вишневецкая, Бойм, Ромас, Трескин, Кремнев и др.), снимали и показывали боевую кинохронику (Фомин), писали пьесы и ставили патриотические спектакли о героических балтийцах (Вишневецкий, Крон, Азаров, Беняминов, Пергамент, Честноков, Ладыгин, Дмитриев и др.), сочиняли и пропагандировали боевые фронтовые песни и музыку (Будашкин, Минх, Фогельсон, Соловьев-Седой, Дзержинский, Чекин, Орлов и др.).

После разгрома гитлеровских захватчиков на Карельском перешейке и в Карелии наступательная активность сил КБФ все возрастала. Балтийцы очищали от врага острова в Финском заливе и Балтийском море, освобождали и осваивали освобожденные от оккупации морские базы, высаживали морские десанты на побережье Балтики, помогали Советской Армии громить и изгонять фашистов с захваченных ими земель; балтийская артиллерия и морская пехота, авиация и корабли флота — особенно подводные лодки, торпедные катера, тральщики, катера МО — все силы КБФ (кроме крупных кораблей) участвовали в завершающих сражениях Великой Отечественной войны в Прибалтике, Восточной Пруссии, Польше и Германии.

Накопленный опыт политической работы способствовал выявлению более действенных и результативных форм в условиях большой активности и подвижности частей и кораблей КБФ, часто меняющихся боевой обстановки и боевых задач, все большей удаленности района боев от главной базы.

Жизнь потребовала снова создать оперативную группу Политуправления флота для успешного руководства партполитработой в действующих соединениях. Теперь эта группа была более сильной, лучше обеспечена техническими средствами. При группе была редакция, издававшая походную флотскую газету «КБФ». Усилилась работа по пропаганде интернациональных, освободительных задач советских воинов, добавилась забота Политуправления — обеспечивать командиров и политработников соединений материалами об освобождаемых от фашистов городах и территориях.

Большую работу проводили политорганы, командиры и парторганизации в воспитании у советских воинов гуманного отноше-

ния к немецкому населению на территории Германии. Нам надо было разъяснять бойцам их долг и обязанности освободителей от фашистского ига, чтобы они высоко несли звание советского воина-освободителя.

Надо сказать, что в очень полезной, имевшей разные формы политической работе были и недостатки, и ошибки. Правда, эти недостатки исправлялись и не они определяли результаты партполитработы в целом. Но и забывать их не следует. Политические занятия подчас заменялись короткими политинформациями. Такая практика снижала идейный уровень и степень воздействия политической пропаганды на личный состав. Допускалась некоторая односторонность в информационной работе. В доносениях акцент делался на освещении недостатков, отрицательных явлений и фактов. О положительном опыте работы, о подвигах и боевых успехах воинов и т. п. нередко говорилось кратко, без должного анализа и извлечения поучительных уроков. Это особенно видно при изучении донесений тех лет.

В заключение хочется сказать доброе слово о тех, кто организовывал политработу на КБФ в трудные военные годы — о политработниках Краснознаменного Балтийского флота. Многие из них (как, например, И. А. Рывчин, Р. В. Радун, Д. Н. Горский, М. П. Звонков, А. М. Иванов, П. И. Поручиков, И. Ф. Шевченко, С. Н. Силкин, С. И. Чернышенко, А. Л. Раскин и др.) отдали свои жизни в боях за Родину, они сражались как коммунисты и погибли, не выпуская из рук знамя Партии, увлекая на подвиги моряков-балтийцев. Всем им вечная Слава! Их имена да будут занесены на страницы боевой истории КБФ.

Другие ветераны войны, подорвавшие свое здоровье в тяжелом воинском труде, ушли из жизни уже в послевоенные годы. Это Н. К. Смирнов, В. А. Лебедев, Б. М. Балев, И. Н. Кириллов, П. И. Власов, Д. А. Корниенко, А. О. Осипов, И. П. Волинский, М. С. Родионов, П. И. Лаухин, С. С. Бессонов, Ф. Д. Шаройко, М. Ф. Чернышев, К. Н. Паршин, Н. В. Малышев, И. С. Петров, Л. В. Серебrenников, И. Г. Бороденко, М. Е. Сафонов, А. П. Поляков и др. Их имена навечно остались в наших сердцах.

Немало политработников-балтийцев ветеранов войны и сейчас в строю или в запасе. Они по-партийному трудятся на фронте строительства коммунизма в нашей стране, отдают свои знания и боевой опыт делу патриотического воспитания молодого поколения. Это товарищи В. Т. Волков, В. В. Карякин, Г. Ф. Быстриков, Я. И. Трусов, Г. Ф. Зайцев, Л. Е. Копнов, М. Т. Мельник, В. А. Микац, И. Н. Сарафанов, С. С. Прокофьев, А. Г. Соловьев, Д. И. Савелов, М. Г. Быков, И. Т. Зубенко, А. Н. Полярный, Г. М. Яичников, А. Н. Филаретов, И. И. Сербин, И. И. Урядов и др.

ОПЕРАЦИЯ ПО ЗАХВАТУ ОСТРОВОВ БЪЕРКСКОГО АРХИПЕЛАГА

Вице-адмирал

Ю. Ф. РАЛЛЬ¹

К началу июня 1944 г. на северном побережье Финского залива фронт с германо-финскими войсками проходил по р. Сестре и далее по государственной границе 1939 г.² На южном берегу залива к этому времени войска Ленинградского фронта вышли на рубеж р. Нарва и захватили предмостное укрепление на ее левом берегу.

9 июня артиллерия кронштадтских фортов и кораблей, базировавшихся на Кронштадт и Ленинград, приступила к разрушению намеченных заранее вражеских оборонительных укреплений на Карельском перешейке. Это продолжалось с 8 час. 05 мин. до 23 час. 05 мин. 9 июня, в течение 15 час. 10 июня с 6 час. началась артиллерийская подготовка наступления, а в 8 час. войска Ленинградского фронта прорвали первую линию вражеской обороны и начали продвижение на запад.

Группа легких сил Краснознаменного Балтийского флота, действуя вдоль южного побережья Финляндии, прикрывала широко развернутые тральные работы по очистке от мин Финского залива от Кронштадта до меридиана Шепелевского маяка и попутно уточняла места батарей противника, расположенных от Сейвьясте до м. Инонниэми. Западнее меридиана Шепелевского маяка действовала другая группа легких сил, прикрывавшая тралящие соединения от атак кораблей противника из шхер Аспэ и бухты Виролахти. Под прикрытием обеих групп совершались перевозки с целью развертывания новых мест базирования флота, а также снабжения островов Лавенсари, Пенисари и Сескар³.

Операции легких сил проводились в тесном взаимодействии с авиацией флота, непрерывно обеспечивавшей их боевую деятельность разведкой и уничтожением противодействующих вра-

¹ В описываемый период командующий Кронштадтским морским оборонительным районом.

² Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 39992, л. 362.

³ Там же, л. 363.

жеских кораблей, а также наносившей удары по коммуникациям противника.

Вторая полоса оборонительных укреплений финнов упиралась в залив в районе м. Лаутаранта и проходила по линии Мятсякюля—Кивенапа.

В ночь с 14 на 15 июня у южного входа в Бьёркезунд произошел бой шести наших дозорных катеров с 15 катерами противника, причем были уничтожены два вражеских катера.

Для содействия продвижению приморского фланга армии по решению Военного совета флота была спланирована десантная операция с задачей высадки частей Красной Армии в районе между мысами Лайваста и Инонниэми.

К моменту начала операции 16 июня войска Ленинградского фронта прорвали вторую линию вражеской обороны и вышли на побережье пролива Бьёркезунд к г. Койвисто. Надобность в десантной операции отпала, и содействие флота свелось к артиллерийской поддержке фланга армии и усиленному тралению Финского залива с целью быстрого ввода легких сил на освобожденные от противника участки театра, закрепления освобожденных прибрежных районов, установки артиллерии береговой обороны и организации морских коммуникаций вдоль побережья.

Противник стянул в район Котка—Выборг два миноносца, 17 сторожевых кораблей и тральщиков, 30 сторожевых катеров, 18 торпедных катеров и до 80% быстроходных десантных барж из числа находившихся в Финском заливе. Одновременно противник держал сильный отряд прикрытия в Нарвском заливе для противодействия операциям нашего флота по поддержке фланга армии, наступавшей на нарвском направлении⁴. Были усилены также минные заграждения в проливе Бьёркезунд и в Выборгском заливе. Параллельно с этим враг проводил эвакуацию выборгского порта и эвакуировал население с Карельского перешейка. В помощь своим легким силам противник развернул на позициях подводные лодки с задачей воздействия на наши коммуникации, минные постановки и атак наших кораблей, оперирующих в море.

Тральные операции Краснознаменного Балтийского флота прикрывались системой дозоров, действиями военно-воздушных сил и контрбатареинной борьбой канонерских лодок, маневрировавших за тралами у южного входа в Бьёркезунд. Батареи противника, пытавшиеся препятствовать тралению, с 14 по 23 июня подвергались бомбоштурмовым ударам нашей авиации и систематическому обстрелу с канонерских лодок.

После захвата частями Красной Армии материкового побережья пролива Бьёркезунд катера-тральщики обследовали проходы в бухты Олалахти и Хумалиоки, куда начиная с 17 июня перебазировались сначала катера-тральщики, а затем высадоч-

⁴ Отделение ЦВМА, ф. 9, л. 33324, л. 23.

ные средства для планируемого десанта на острова Бьёркского архипелага⁵.

20 июня был взят г. Выборг и очищен от вражеских войск материк Карельского перешейка от р. Сестры до Сайменского канала.

Финские части удерживались еще на островах Бьёркского архипелага и в Выборгском заливе.

254-мм и 152-мм батареи о-ва Бьёрке пытались огневыми налетами препятствовать проводившимся тральным операциям и уничтожить наши легкие силы, базировавшиеся на рейды Оллалахти и Хумалиоки⁶.

Вражеская батарея, расположенная на о-ве Торсари (три 152-мм орудия), обстреливала наш отряд легких сил, который действовал в районе подходов к Выборгскому заливу к северу от о-ва Нерва на коммуникациях между островами Бьёркского архипелага и шхерными фарватерами, ведущими к г. Котке и Хапасарским шхерам. Эта же батарея обстреливала район Койвисто.

17 июня два наших дозорных сторожевых катера потопили подводную лодку противника.

В ночь с 18 на 19 июня отряд легких сил произвел обстрел западного побережья островов Бьёрке и Торсари для выявления огневых точек противника. Определив места батарей, отряд благополучно отошел под прикрытием дымзавес. В ночь с 19 на 20 июня тот же отряд встретился к северу от о-ва Нерва с отрядом неприятельских кораблей, в состав которого входили два немецких миноносца. Один из миноносцев получил несколько попадания снарядов, а затем был добит нашими торпедными катерами.

Дивизионы канонерских лодок продолжаликрытие тральных работ и борьбу с вражескими батареями.

20 июня 12 вражеских самолетов произвели налет на рейд Оллалахти, однако из 17 стоявших там кораблей ни один не был потоплен. Подвезенные заблаговременно к Оллалахти и Хумалиоки зенитные батареи приняли участие в отражении налета.

К вечеру 20 июня катерами был протрален фарватер по малым глубинам вдоль материкового берега пролива Бьёркезунд до Койвисто, причем мин обнаружено не было. Противник препятствовал тралению артиллерийским огнем.

Для обеспечения первого броска готовившегося десанта в районе Хумалиоки были сосредоточены отдельные подразделения бригады морской пехоты, необходимые высадочные средства и легкие силы для прикрытия и поддержки высадки.

Командующий Краснознаменным Балтийским флотом принял решение захватить Бьёркский архипелаг силами морской

⁵ Там же, д. 39992, л. 364.

⁶ Там же, д. 21558, л. 93.

бригады⁷. Было отдано приказание сосредоточить в районе Койвисто еще один батальон, подтянуть артиллерию и боезапас всех видов.

На Карельском перешейке шел ремонт железнодорожных путей и мостов, взорванных противником, вследствие чего быстро подать мощную железнодорожную артиллерию еще не представлялось возможным. Имелись зенитная артиллерия и одна батарея, состоявшая из 122-мм орудий армейского образца и укомплектованная личным составом береговой обороны. Эту личную артиллерию и было разрешено использовать при подготовке плацдарма для высадки десанта и для поддержки его действий на берегу.

Установившаяся летная погода позволяла широко применять все виды авиации. Белые ночи облегчали ведение операции в течение круглых суток, но препятствовали соблюдению скрытности.

Финские части, оборонявшие острова, были измотаны длительным воздействием нашей авиации и корабельной артиллерии. Тяжелые финские батареи израсходовали много боезапаса и не могли его пополнить ввиду блокады островов с моря и захвата нашими войсками Койвисто, где противником были сосредоточены значительные запасы снарядов 152-мм калибра.

Эвакуация Выборга сопровождалась большими потерями вражеских транспортов и легких сил от воздействия нашей авиации. Потеря же Выборга на десятый день нашего наступления произвела на противника тяжелое моральное впечатление.

В силу сложившейся обстановки нельзя было медлить с захватом архипелага.

Общее руководство операцией командующий флотом оставил за собой.

Был назначен командующий операцией с походным штабом из его соединения⁸. В оперативное подчинение командующему операцией были приданы дивизион морских бронекатеров, высадочные средства в составе двух отрядов тендеров, дивизион дымзавесчиков и группа торпедных катеров под общим командованием капитана I ранга Фельдмана.

У южного входа в Бьёркезунд производились тральные работы, прикрывавшиеся дивизионами канонерских лодок с приданными сторожевыми катерами и морскими бронекатерами. К западу от архипелага блокировал подходы к нему отряд легких сил, состоявший из катеров МО, морских бронекатеров и торпедных катеров. Военно-воздушные силы флота действовали по своему плану и имели в штабе командующего операцией офицера связи.

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33324, л. 94.

⁸ Командовал операцией по захвату островов Бьёркского архипелага вице-адмирал Ю. Ф. Ралль — автор настоящей статьи. — *Ред.*

Десантные части были выделены в составе бригады морской пехоты (без одного батальона) под командованием генерал-майора Кузьмичева.

20 июня командующий флотом поставил командующему операцией задачу перечисленными средствами захватить Бьёркский архипелаг, указав, что высадка на о-в Бьёрке будет сопряжена с преодолением сильного противодействия врага. На основании разведывательных данных было известно, что под нажимом наших частей с материка на архипелаг эвакуировались остатки частей морской артиллерии и кавалерийской дивизии финнов, оборонявших побережье в районе Сейвясте — Койвисто. На о-ве Бьёрке была обнаружена развитая система обороны противника.

Анализ обстановки приводил к следующим выводам.

Наиболее плотный огонь по нашим тральщикам и катерным тральщикам ведется мелкокалиберной артиллерией и минометами с южной и юго-восточной частей о-ва Бьёрке. Особенно уязвимым местом архипелага является восточное и северное побережье о-ва Пийсари.

Для прорыва высадочных средств и кораблей непосредственной поддержки в северную часть пролива Бьёркезунд необходимо форсировать узкость между Койвисто и о-вом Бьёрке, имеющую наименьшую ширину 0,8 мили и находящуюся под огнем сухопутной артиллерии и минометов противника.

Все пункты сосредоточения и посадки войск находятся под артиллерийским огнем противника. Это неоднократно подтверждалось обстрелом фарватера и маневренных баз Оллаахти и Хумалиоки. От подходов к Койвисто и до северной оконечности о-ва Пийсари пролив Бьёркезунд простреливается орудиями сухопутной артиллерии, а в узкостях — минометами.

В случае удачного прорыва высадочных средств и отряда поддержки в северную часть Бьёркезунда высадка войск на о-в Пийсари облегчится и сведется к форсированию водной преграды с кратковременным пребыванием десантных войск на плавсредствах. Узкость простреливается артиллерией бригады морской пехоты, что облегчает подавление стреляющих батарей и огневых точек противника. При осуществлении переброски десанта этим методом можно было рассчитывать на минимальные потери в живой силе и материальной части.

В результате оценки обстановки было решено действовать следующим образом: после предварительного сосредоточения высадочных средств и отряда прикрытия на западной оконечности полуострова Койвисто в районе Майсала — Хяркюля (Хяркяля) под прикрытием бомбоштурмовых ударов авиации и артиллерийского огня по огневым точкам и батареям противника захватить плацдарм на о-ве Пийсари в районе севернее д. Харвойя; сковав огнем канонерских лодок батареи главного калибра противника на островах Бьёрке и Торсари, высадить бригаду морской пехоты, захватить и очистить о-в Пийсари, а затем острова

Бьёрке и Торсари с последующим захватом и очищением всего архипелага.

План операции предусматривал, что высадочные средства и отряд прикрытия сосредотачиваются к исходу дня 21 июня в районе Майсала, где принимают десант, а затем форсируют пролив с задачей высадки севернее д. Харвойя в северной части о-ва Пийсари и последующего захвата всего острова⁹.

Высадка десанта происходит под прикрытием дымзавес при поддержке огнем канонерских лодок, морских бронекатеров, катеров МО, батарей береговой обороны и железнодорожных батарей (после исправления путей), а также авиации. Авиация и артиллерия за час до начала высадки начинают обработку места высадки, подавляя огневые точки противника.

После захвата о-ва Пийсари боевые действия переносятся на о-в Бьёрке. Авиация и артиллерия ведут огонь по огневым точкам противника на этом острове. Для форсирования проливов между островами Пийсари и Торсари и Пийсари и Бьёрке выделяются 10 катеров КМ и шлюпки; если возможно, с помощью последних в узкостях проливов наводятся переправы. Захват о-ва Бьёрке должен быть произведен после захвата о-ва Торсари.

Авиация и артиллерия на всех этапах операции поддерживают наступление десанта на берегу, подавляя батареи, огневые точки и узлы сопротивления противника. Корабли поддержки — канонерские лодки, морские бронекатера и катера МО — маневрируют в своих районах в зависимости от обстановки, поддерживая огнем продвижение десанта на берегу. Корабли прикрытия (отряд легких сил) находятся у входа в Выборгский залив, в районе банки Руйсматала, с задачей не допускать корабли противника в район высадки.

Заправка кораблей горючим обеспечивалась в бухте Оллахти, боезапас и остальные виды довольствия были сосредоточены в бухте Батарейная. Действия авиации планировались в соответствии с заявками командующего операцией.

В ночь с 20 на 21 июня было решено произвести силовую разведку на о-ве Пийсари с целью выяснения особенностей прорыва высадочных средств и кораблей прикрытия к месту сосредоточения и определения характера обороны противника вдоль западного побережья о-ва Пийсари. В случае благоприятного исхода прорыва намечалось высадить разведку для захвата плацдарма на о-ве Пийсари к северу от д. Харвойя.

Как уже отмечалось, рассчитывать на внезапность было нельзя, так как операция проводилась в период белых ночей. Исходя из обстановки, было решено ввести противника в заблуждение относительно направления движения отряда.

Выход разведки из Оллахти назначался на 1 час. 00 мин., а за час до этого, ровно в полночь, был направлен на юг —

⁹ Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 5597, л. 15.

в Кронштадт — другой отряд, состоявший из пескольных катеров, требовавших ремонта. Этот отряд, следовавший под прикрытием дымзавес, при выходе из бухты Хумалиоки подвергся обстрелу вражескими батареями с о-ва Бьёрке и атаке восемью самолетами «Ю-88». Наша зенитная артиллерия сбила один из самолетов, а другой подбила¹⁰. Благодаря слабому южному ветру и влажности ночного воздуха дымзавеса держалась долго и редела медленно. К переходам наших отрядов из бухты Оллалахти на юг и с юга в эту бухту противник был «приручен» в течение двух предшествовавших суток.

Отряд катеров с разведчиками, которыми командовал майор Романцов, вышел из Хумалиоки, не подвергаясь воздействию противника. Первоначально он шел под прикрытием дымзавесы, поставленной для следовавшего на юг первого отряда, по которому противник вел огонь через дымзавесу. При приближении к узкости катера-дымзавесчики, сопровождавшие отряд разведчиков, идя на зигзаге, поставили плотную дымзавесу, укрывавшую три тендера и морской бронекатер.

Противник, увидев дымзавесу, открыл огонь по катерам. Снаряды ложились близко, но попаданий не было. После прохода отрядом узкости у Койвисто противник прекратил огонь, и дальнейшее движение до д. Хярьяля было беспрепятственным. С 3 час. отряд катеров шел проливом Бьёркезунд, прижимаясь к материковому берегу полуострова Койвисто. На траверзе северной оконечности д. Хярьяля тендеры, построившись в строй фронта, пошли к месту высадки, имея на обоих флангах катера-дымзавесчики. Севернее тендеров шел морской бронекатер с задачей прикрыть десант от противника у северного входа в пролив и подавить огневые точки, препятствующие высадке десанта. Когда тендеры подошли к побережью на 500 м, противник открыл огонь из дзотов, которые были расположены у основания пристани, находящейся севернее участка высадки, а также из дзота, оказавшегося южнее его. Все тендеры на подходе к побережью открыли огонь. Морской бронекатер также начал с малой дистанции стрелять из всех орудий по дзотам, расположенным на пристани и у ее основания. Противник прекратил огонь.

Высадка пошла быстро и организованно, без каких-либо потерь. Сев на песок, тендеры поддерживали огнем закреплявшийся на берегу десант. Морской бронекатер, маневрируя у мест расположения дзотов, меткими выстрелами с малых дистанций приводил к молчанию огневые точки, пытавшиеся обстреливать тендеры.

К 8 час. разведка захватила плацдарм шириной 400 м и в глубину до 300 м, организовав круговую оборону.

Оправившись, противник подтянул силы и пытался контратаками сбросить десант в море. Однако в результате героиче-

¹⁰ Там же, ф. 9, д. 33324, л. 94.

ских усилий личного состава десанта эти попытки врага были сорваны. Десантники самоотверженно боролись за удержание плацдарма¹¹.

Захват плацдарма на о-ве Пийсари резко менял обстановку. Силовая разведка переросла в десантную операцию. Необходимо было немедленно послать подкрепления, чтобы обеспечить устойчивость обороны и расширение плацдарма.

Части бригады морской пехоты находились в пути к местам сосредоточения. У места посадки в готовности была лишь одна рота с 45-мм противотанковой пушкой, доставленная из Оллалахти на машинах. Остальная часть батальона, в состав которого входила эта рота, и противотанковые пушки находились на ближних подходах. К району посадки подходили также две батареи зенитных орудий калибром 85 мм.

Ограниченное количество высадочных средств не позволяло быстро перебросить войска. Было принято решение немедленно доставить в помощь разведывательному отряду одну стрелковую роту для удержания плацдарма, а тем временем провести из Хумалиоки высадочные средства и корабли поддержки.

К 10 час. стало известно, что один из батальонов бригады морской пехоты прибыл с южного берега в Хумалиоки и что с ним доставлены 76-мм орудия. Приказанием командующего операцией были мобилизованы все грузовые машины флотских частей и учреждений, находившихся в Койвисто, для переброски прибывшего батальона. На материковом берегу в районе посадки были избраны позиции для подходивших 45-мм орудий с целью организации огневой поддержки войск, оборонявших плацдарм. Начальник артиллерии получил задачу прикрывать место высадки и в случае появления вражеских кораблей в северной части пролива Бьёркезунд отгонять их артиллерийским огнем¹².

В 10 час. была перебросена через пролив к месту высадки стрелковая рота с 45-мм пушкой. Это было сделано, несмотря на фланговый огонь с побережья о-ва Пийсари и заградительный огонь батарей крупного калибра с о-ва Торсари, а также минометов, замаскированных на о-ве Пийсари. Высадке вновь помогли дымзавесы.

Положение разведывательного отряда значительно улучшилось. Плацдарм был несколько расширен и укреплен. Заняв круговую оборону, десантники повернули 45-мм пушку в направлении пролива для отражения возможной попытки противника высадить контрдесант с целью ликвидации захваченного нами плацдарма.

Высадочные средства к 12 час. были возвращены к месту посадки для организации переброски дальнейших подкреплений и питания и начали погрузку имущества по мере его подвоза.

¹¹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33324, л. 95—97.

¹² Там же, д. 39992, л. 368—370.

Отряд легких сил в течение ночи потопил западнее архипелага сторожевой катер противника и сильно повредил сторожевой корабль. Неоднократно попадая под огонь 254-мм орудий, корабли отряда, благодаря искусному маневрированию и укрытию за дымзавесами, не получили повреждений.

Часть морских бронекатеров из состава отряда легких сил к 14 час. прибыла для усиления отряда капитана I ранга Фельдмана в Хумалиоки, где заправилась горючим и боезапасом.

Можно было ожидать атак противника из северной части пролива Бьёркезунд. Командующий операцией доложил командованию о необходимости поддержать ее авиацией, а также просил прислать торпедные катера.

Противник продолжал контратаковать удерживаемый десантом плацдарм, но успеха не имел.

К 15 час. 30 мин. в районе посадки сосредоточился доставленный на машинах из Оллалахти стрелковый батальон с двумя 45-мм орудиями. Орудия были сразу же установлены на назначенных позициях.

В 15 час. в пролив Бьёркезунд с севера вошли на большой скорости шесть вражеских кораблей (две быстроходные десантные баржи, два десантных судна типа «Zibel» и два бронекатера), прикрывавшихся дымзавесами с трех торпедных катеров. На быстроходных десантных баржах и судах типа «Zibel» находились, как можно предполагать, войска, предназначенные для ликвидации нашего разведывательного отряда и захваченного им плацдарма.

Наш морской бронекатер совместно с 45-мм орудием, имевшимся при высаженной стрелковой роте, оборонял место высадки, по которому неприятельский отряд открыл сильный огонь. От зажигательных снарядов в районе плацдарма загорелся лес. Два 45-мм орудия со своих позиций на материковом берегу также стреляли по вражеским кораблям. После 40-минутного обстрела отряд противника вышел из пролива, получив несколько попаданий снарядами орудий морского бронекатера и 45-мм противотанковых пушек.

Однако корабли противника не ушли, а, развернувшись на обратный галс, снова вошли в пролив. К этому времени на артиллерийской позиции на материковом берегу успели развернуться две батареи и артиллерийский взвод стрелкового батальона бригады морской пехоты, а также трехорудийная 85-мм зенитная батарея.

Корабли неприятельского отряда в строю одной кильватерной колонны вытянулись вдоль побережья Пийсари и открыли огонь по нашему плацдарму. Ответный огонь вели морской бронекатер, все десять 45-мм орудий бригады морской пехоты и 85-мм зенитная батарея¹³. Наш огонь был очень метким, и про-

¹³ Там же, л. 374—376.

тивник понес большие потери в личном составе на открытых постах.

Встретив столь сильное сопротивление, корабли противника перенесли огонь на материковый берег по 45-мм батареям, но, получив несколько попаданий 85-мм снарядами, закрылись дымзавесами и отошли в Выборгский залив, где были атакованы нашими самолетами.

В результате обстрела противником материкового берега два наших тендера получили различные повреждения, а третий оказался на камнях с неисправным винтом; получили также повреждения два дымзавесчика, которые временно вышли из строя. Таким образом, отражение атак противника, послужившее ценнейшей поддержкой высаженному отряду, в то же время привело к временному лишению отряда связи с тылом и к задержке подвоза подкреплений, боезапаса и вывоза раненых.

После отхода вражеских кораблей интенсивность атак против нашего плацдарма на о-ве Пийсари снизилась. Защитники плацдарма, несмотря на понесенные потери, держались исключительно стойко¹⁴. К вечеру отряд прочно занял оборону и мог держаться до прибытия главных сил.

Перед заходом солнца противник начал перебрасывать через пролив подкрепления с о-ва Бьёрке на о-в Пийсари. Были замечены три катера, которые совершили около 10 рейсов. Наша авиация бомбардировала эту переправу и совместно с канонерскими лодками наносила удары по вражеским батареям на островах Бьёрке и Торсари. К полуночи обстановка в районе плацдарма снова осложнилась. Противник предпринял ряд массированных контратак. Наш отряд продолжал упорно обороняться. Для облегчения наступления бригады морской пехоты было решено в 8 час. 22 июня нанести мощный удар с воздуха по вражеским войскам на о-ве Пийсари.

В 7 час. 40 мин. командир разведывательного отряда донес, что противник очистил северную часть о-ва Пийсари и удерживает позиции южнее плацдарма у д. Харвойя. К этому времени через узкость у Койвисто прорвались два морских бронекатера, восемь тендеров и восемь дымзавесчиков; в пути находились высадочные средства и корабли отряда прикрытия. В Хумалиоки заправлялись горючим четыре торпедных катера.

В 8 час. началась погрузка войск и грузов на высадочные средства. Корабли прикрытия заняли отведенные им позиции. 122-мм батарея развернулась на северной оконечности полуострова Койвисто; туда же была перебазирована одна 85-мм зенитная батарея. Другая такая батарея расположилась у м. Майсала. В районе посадки были развернуты средства ПВО.

Через час отряду были доставлены боезапас и пополнение бойцов. Наша авиация согласно плану наносила мощные удары

¹⁴ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 39992, л. 376.

по частям противника и зажгла главный пункт сопротивления — д. Харвойя. Высланная из состава десанта разведка обнаружила, что северная оконечность о-ва Пийсари до м. Альватинниemi противником покинута. С деревьев было сбито несколько «кукушек» (снайперов).

От отряда легких сил поступило донесение, что за ночь им оптоплен вражеский сторожевой корабль. Корабли противника к островам не подходили. У пирсов о-ва Бьёрке наблюдалось скопление барж и малых кораблей, которые подвергались бомбовым ударам нашей авиации.

С 10 час. 30 мин. началась интенсивная переброска частей бригады морской пехоты. Враг препятствовал переброске наших войск огнем тяжелых батарей по району посадки, по кораблям на переходе и по району высадки.

В 15 с половиной часов к м. Альватинниemi подошли с северо-запада две вражеские канонерские лодки, открывшие огонь по району высадки. Два морских бронекатера и 122-мм батарея открыли ответный огонь, после чего противник, закрывшись дым-завесами, отошел на запад.

Потери наших частей в личном составе оказались небольшими. Корабли имели также лишь незначительные повреждения. К 17 час. все выделенные части с 45-мм артиллерией закончили высадку и, приняв боевые порядки, начали наступление в южном направлении¹⁵.

Противник по наступавшим подразделениям открыл интенсивный минометный огонь.

В районе высадки бригады морской пехоты был развернут пост наблюдения и связи и открыта радиовахта.

Наша авиация содействовала продвижению десанта штурмовыми ударами по расположению противника.

Сильно пересеченная местность, обильно поросшая лесом, затрудняла использование 45-мм артиллерии в боевых порядках морской пехоты. Единственная дорога, идущая вдоль восточного берега острова, находилась под артиллерийским огнем вражеской батареи с о-ва Торсари. Вдоль дороги были рассажены хорошо замаскированные «кукушки», причинявшие наступающим частям некоторый урон. Густой лес затруднял также использование батальонных минометов.

Наши наблюдатели и командиры, попав в непривычные условия, вначале плохо ориентировались, но затем освоились с обстановкой, и наступление пошло энергичнее.

К 22 час. 22 июня части бригады морской пехоты очистили о-в Пийсари до параллели 60°25'. Здесь был оборудован вражеский оборонительный рубеж. Сопротивление противника значительно возросло. Судя по плотности огня, можно было предполагать, что противник подвел резервы.

¹⁵ Там же, л. 382.

Рубеж был пристрелян 152-мм батареей с о-ва Торсари. Финны ввели в бой значительное количество минометов. Наступление замедлилось, а кое-где прекратилось. Враг неоднократно переходил в контратаки, местами используя ручные гранаты. Найдя слабое место в боевых порядках на правом фланге частей морской пехоты, противник стал просачиваться через наше расположение и создал угрозу охвата. Однако высланные на этот участок резервы восстановили прежнее положение.

Фланговый и косоприцельный огонь противника с о-ва Суурсари был сосредоточен по левому флангу наших войск. По запросам частей морской пехоты два морских бронекатера, сопровождавшие левый фланг, неоднократно открывали огонь, получая целеуказания с о-ва Пийсари.

К 23 час. бой в центральной части оборонительного рубежа достиг наивысшего напряжения. Действующим здесь нашим частям требовалась немедленная помощь, и командир десанта бросил на этот участок последние резервы.

В первом часу ночи 23 июня у северного входа в Бьёркезунд показались корабли противника, которые вступили в бой с двумя нашими морскими бронекатерами. Вскоре выяснилось, что вражеский отряд состоит из канонерской лодки и четырех торпедных катеров. Под воздействием огня морских бронекатеров и 85-мм зенитных батарей неприятельские корабли отошли, прикрывшись дымзавесой. После этого противник с моря больше не появлялся.

К часу ночи интенсивность огня противника на острове стала ослабевать. В 2 часа командир десанта отдал приказ об общей атаке. Враг начал поспешный отход, оставляя в окопах трупы, оружие и боезапас. Раненые увозились на подводах.

Знание местности позволило противнику оторваться от наших частей, отойти к пристаям, откуда его части стали в наиболее темное время эвакуироваться на шлюпках и катерах.

Непосредственно на фронте оставались заслоны, сильно вооруженные пулеметно-автоматическим оружием и имевшие большое количество боезапаса.

Дальнейшее очищение о-ва Пийсари совершалось при противодействии «гукушек». На оборонительном рубеже и по пути отступления противника было обнаружено много трупов; по-видимому, финны бросали умерших от ран.

Ранним утром 23 июня о-в Пийсари был полностью очищен от противника¹⁶. В это время с южной оконечности острова был замечен уходивший в западном направлении отряд вражеских кораблей в составе 17 единиц, среди которых были два крупных парохода. Получив сообщение об этом, командующий операцией через офицера связи вызвал авиацию. В результате налета были потоплены пароход и два сторожевых корабля.

¹⁶ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 39992, л. 383.

В 6 час. командир десанта выслал разведку на острова Торсари и Бьёрке. На брошенных противником рыбацких шлюпках на о-в Бьёрке быстро переправился старшина Калмыков с одним краснофлотцем, а на о-в Торсари — младший сержант Никулиш с шестью краснофлотцами.

После этого, оставив часть сил для обороны о-ва Пийсари, командир десанта согласно приказу командующего операцией направил по одному стрелковому батальону на Торсари и Бьёрке, которые приступили к очищению этих островов. Вслед за разведкой, высланной в различных направлениях, началось прочесывание районов и разминирование пирсов, пристаней и зданий.

К полуночи 24 июня острова Бьёрке и Торсари были полностью очищены от врага.

Осмотр островов показал, что в результате бомбардировок с воздуха и огня с канонерских лодок в районах батареи были произведены сильные разрушения. Одной из авиабомб было достигнуто прямое попадание в 254-мм орудие. 130-мм снаряд с канонерской лодки попал в щит 152-мм орудия и вызвал пожар поднесенного к нему боезапаса. Орудия противником взорваны не были, у них лишь оказались вынутыми замки. 254-мм орудия, расположенные на открытой позиции, пострадали от бомбардировок сильнее, чем 152-мм. Боезапас к ним был израсходован полностью. На пирсах западного побережья валялось большое количество подвезенного для эвакуации имущества.

Среди трофеев оказалось восемь орудий береговой обороны и 37 орудий калибром от 45 до 88 мм с большим количеством вполне исправного боезапаса. Кроме того, были захвачены прожектор, три дальномера, паровоз, мотодрезина, 15 платформ, шесть автомашин, четыре моторных катера, три трактора, аэросани, пять складов с продовольствием, много пулеметов, винтовок, сотни тысяч патронов, 30 лошадей и другое имущество¹⁷.

Захваченный на о-ве Торсари пленный сказал, что гарнизон, защищавший архипелаг, состоял из 3 тыс. солдат и офицеров. Наибольшие потери гарнизон нес от бомбардировочных и штурмовых действий нашей авиации. Эвакуация производилась на немецких кораблях.

25 июня была проведена операция по захвату о-ва Туппурансари. Десант был посажен в Койвисто на катера типа КМ.

Прикрытие десантного отряда осуществлялось двумя морскими бронекатерами и двумя 85-мм зенитными батареями, установленными у д. Пулиниemi. Расположенная здесь же 122-мм батарея с расчетами, укомплектованными из краснофлотцев береговой обороны, должна была открывать огонь лишь по особому приказанию.

Отряд начал движение в полночь, придерживаясь материкового берега.

¹⁷ Там же, л. 387.

Противник в течение почти проявлял нервозность и дважды открывал огонь по Пулиниemi.

Катера с десантом пошли по фарватеру между северной оконечностью полуострова Койвисто и о-вом Туппурансари. Высадка была произведена на южном побережье о-ва Туппурансари. Она прошла исключительно быстро, и наши части начали продвигаться по острову. Противник силой до взвода с командой поста наблюдения и связи после кратковременной перестрелки ушел с острова на пяти шлюпкоровских катерах под прикрытием огня артиллерии. Десант после противоминной разведки, произведенной саперами, занял круговую оборону.

Противник обстреливал пристани в бухте и районы расположения наших подвижных батарей.

В ночь с 26 на 27 июня была успешно проведена операция по захвату и укреплению о-ва Руонги.

На этом операция по захвату Бьёркского архипелага закончилась. Малые острова, прилегающие к Бьёрке, Торсарри и Пийсарри, были прочесаны частями, выделенными от бригады морской пехоты, причем на них ничего подозрительного не оказалось.

После захвата архипелага началось очищение пролива Бьёркезунд от мин. Наши тральщики обнаружили особенно плотное заграждение минами различных образцов на подходах к Бьёрке и одну линию мин в северной части пролива.

Поскольку противник вывел из строя проволочную связь, уничтожив телеграфные столбы на отдельных участках в районе оборонительных полос, проволочной связи в течение первых дней операции не было. Все управление осуществлялось с помощью подвижных и переносных радиостанций. Хорошо была налажена связь с подразделениями бригады морской пехоты. Связь командующего операцией со штабом флота, штабом военно-воздушных сил и батареями также поддерживалась по радио. Только с 23 июня начали работать отдельные линии проволочной связи внутри оперативного района. Связь с кораблями в течение всей операции была надежной.

Операция по захвату Бьёркского архипелага была проведена силами Краснознаменного Балтийского флота — кораблями, авиацией и морской пехотой. Несмотря на наличие минных заграждений на подходах к южной и северной части пролива Бьёркезунд, корабли, принимавшие участие в операции, выполнили все поставленные им задачи в намеченные сроки.

Длительное воздействие авиации и канонерских лодок по вражеским береговым батареям, расположенным на островах Бьёрке и Торсарри, принудило последних израсходовать имевшийся боезапас. Подвозу противником боезапаса морем воспрепятствовали корабли отряда легких сил и авиация флота.

В течение десантной операции тяжелые батареи указанных островов осуществляли короткие налеты и не смогли сорвать операцию из-за плохо организованной корректировки на обратных

директрисах и недостатка боезапаса. Хорошо развитая противодесантная оборона южного и юго-восточного побережья о-ва Бьёрке, а также западного побережья о-ва Торсари оказалась бесполезной для противника, так как десант был высажен в тыл этому оборонительному рубежу. Оборона о-ва Пийсари, организованная на западном побережье и обращенная на восток, также не могла быть использована ввиду атаки с тыла. Оборонительный рубеж, оборудованный поперек о-ва Пийсари по параллели 60°25', сыграл некоторую роль. Преодоление его задержало захват острова на 4 часа.

Самой трудной частью операции был прорыв высадочных средств и кораблей поддержки десанта через узкость у Койвисто. По опыту операции 1942 и 1943 гг., когда корабли, шедшие в наши западные базы и обратно, вынуждены были на переходе прорываться под артиллерийским обстрелом в пределах действительного огня (сначала на участке против Петергофа, а затем на участке от Толбухина маяка до Шепелевского маяка), было известно, что артиллерийский огонь при правильном использовании дымзавес малоэффективен. Несмотря на близкие дистанции и отсутствие темного времени суток, все прорывы были проведены без потерь в корабельном составе. Это следует объяснить прежде всего слаженным взаимодействием кораблей различных классов с дымзавесчиками и хорошей натренированностью последних.

Слабым местом плана операции явилось недостаточное обеспечение со стороны северного входа в пролив Бьёркезунд. Невозможность подвести железнодорожную артиллерию из-за неисправности путей вынудила использовать артиллерию на колесах, которая совместно с артиллерией катеров в основном решила задачу отражения кораблей противника, прорвавшихся с севера к плацдарму, захваченному силовой разведкой.

Характерной особенностью рассматриваемой операции является перерастание удачно законченной силовой разведки в десант. Части десанта перебрасывались по мере прибытия к месту сосредоточения. Сосредоточение было ускорено путем организации морских перевозок с южного берега в бухту Хумалиоки, наиболее удаленную от крупных вражеских батарей, и переброски частей по материк на всех оказавшихся в районе операции машинах.

Действия бригады морской пехоты еще раз подтвердили необходимость иметь в составе флотов обученные десантному делу части, подготовленные к взаимодействию с частями флота. В данной операции сказалась хорошая натренированность бойцов морской пехоты в десантных действиях, благодаря которой все задачи при посадке и высадке, а также при переправе на острова Бьёрке и Торсари на подручных средствах выполнялись быстро и точно.

Оборудованные финнами сооружения противодесантной обороны, состоявшие из цепи 76-мм и 45-мм пехотных орудий, были рассчитаны на отражение десанта «в лоб». Эти оборонительные сооружения оказались малоэффективными против кораблей, про-

ходивших параллельно их фронту, ибо даже тихоходные корабли на малом расстоянии дают такие боковые перемещения, которые очень быстро выводят орудие с сошником из угла обстрела; для установки орудия в следующий угол обстрела требуются длительные манипуляции.

Наибольшее моральное воздействие на противника оказывала наша штурмовая авиация, наносившая большие потери врагу и вызывавшая панику в его рядах.

Политико-моральное состояние бойцов бригады морской пехоты и экипажей участвовавших в операции кораблей было исключительно высоким. Участники операции проявили массовый героизм. Особенно отличился морской бронекатер № 505, весь экипаж которого получил правительственные награды. Прекрасно действовали команды тендеров и дымзавесчиков, успешно выполнявшие свои задачи под сильным огнем с берега.

Успеху операции содействовало подавленное моральное состояние противника в связи с разгромом финской армии частями Ленинградского фронта на Карельском перешейке.

Москитный флот доказал, что при правильно отработанном взаимодействии он может быть весьма эффективно использован в шхерах. Опыт использования высадочных средств для переброски силовой разведки приводит к заключению, что в шхерных районах можно на подобных плавсредствах перевозить десант на сравнительно большие расстояния через обороняемые противником рубежи, не неся при этом потерь.

Полностью оправдали себя бронированные катера, которые оказались отличным средством для подавления огневых точек противника с малых дистанций, а также для боя с легкими силами врага, прорвавшимися к плацдарму, занятому первым броском десанта.

ЛАДОЖСКАЯ ВОЕННАЯ ФЛОТИЛИЯ В 1943—1944 ГГ.

Доцент,
вице-адмирал
в отставке

В. С. ЧЕРОКОВ¹

В апреле 1943 г. началась третья боевая навигация на Ладожском озере. Перед ее началом я писал в приказе по флотилии: «Враг еще у стен города. Родина снова возлагает на нас почетную, ответственную и благородную задачу — снабжение Ленинграда, фронта и флота всем необходимым для борьбы... Образцово проведем кампанию 1943 года! Поможем войскам Красной Армии и Краснознаменному Балтийскому флоту разгромить врага под Ленинградом».

Проложенная после прорыва блокады Ленинграда железная дорога вдоль южного берега Ладоги на участке Поляна—Шлиссельбург с временным мостом через Неву проходила всего в 7—10 км от вражеских артиллерийских позиций и подвергалась систематическому воздействию противника. Были ограничены перевозки и по грунтовой дороге Лаврово—Липки—Шлиссельбург. Поэтому она не могла обеспечить город, фронт и флот в необходимых размерах продовольствием, боеприпасами, топливом, боевой техникой и пополнением личного состава. В связи с этим Военный совет Ленинградского фронта директивой от 25 мая 1943 г. на Ладожскую военную флотилию и Северо-Западное речное пароходство возложил перевозку 9000 т грузов в сутки (6 тыс. т ввозить в Ленинград и 3 тыс. т вывозить). Была установлена и номенклатура грузов. По водной трассе предусматривалось перевозить пополнение военнослужащих с вооружением, боеприпасы, взрывчатые вещества, горючие и смазочные материалы, жидкое топливо, продукты, лесоматериалы, а в случае необходимости и все остальные виды грузов.

С началом навигации внимание командования, штаба, политотдела, партийных и комсомольских организаций и всего личного состава флотилии было сосредоточено на организации перевозок, несении дозорной службы, охране Большой и Малой трасс, а также на обеспечении непосредственного охранения копвоек. На

¹ В годы Великой Отечественной войны командующий Краснознаменной Ладожской военной флотилией.

аэродромах было установлено дежурство самолетов-истребителей; начала действовать система противоминного наблюдения, проводилось контрольное траление фарватеров; гидрографы неустанно следили за навигационно-гидрографическим обеспечением трасс.

Благодаря принятым мерам только в течение апреля по Ладожскому озеру почти без потерь было перевезено 54 643 т грузов, 18 017 военнослужащих и гражданских лиц, 233 железнодорожных вагона и 53 цистерны.

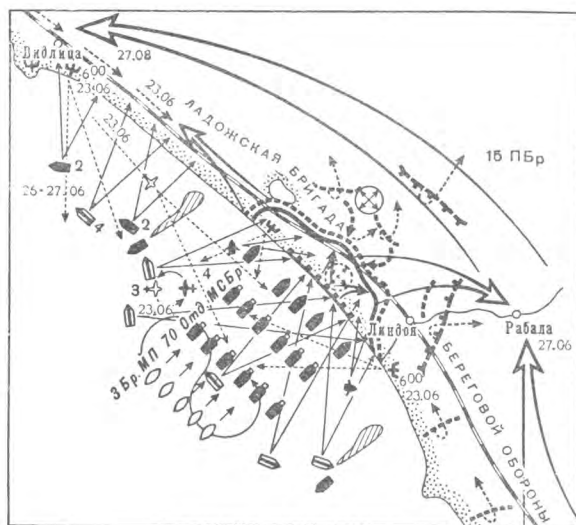
В связи с освобождением Ново-Ладожского канала Военный совет Ленинградского фронта возложил на флотилию дополнительную задачу — обеспечить перевозки по каналу различных видов снабжения войск 2-й ударной армии. Для этого флотилия выделила специальные силы.

Первые дни навигации проходили в исключительно тяжелых условиях. На озере происходило сжатие, торошение и разряжение льдов. Судам флотилии грозила опасность не только от ударов противника, но и от стихии. Так, 6 апреля транспорт «Вилсанди», идя из Осиновца с пассажирами, на подходах к Кобоне был сжат подвижными льдами. Попытки ледокольного буксира «Шексна» подойти на помощь к зажатому льдами транспорту не привели к успеху. Не дали результатов по освобождению от ледового плена и энергичные меры команды самого транспорта. Вследствие усилившегося ветра и сжатия льда корпус транспорта не выдержал. В его подводной части появились трещины и разрывы. В транспорт начала быстро поступать вода, и он постепенно все больше и больше кренился и погружался в воду. Пассажирам было предложено сойти на лед. В сопровождении проводников из команды транспорта они пешком отправились в Кобону. Остальная часть команды транспорта, сняв груз и оборудование, покинула корабль и перешла на «Шексну»². Гибель транспорта «Вилсанди» была заметной потерей в транспортном составе Ладожской флотилии. Правда, осенью 1943 г. аварийно-спасательной службе флотилии удалось поднять транспорт, и в 1944 г. после капитального ремонта он вновь вступил в строй.

С началом навигации противник увеличил свою активность. Главная угроза оставалась с воздуха. Особенно запомнился день 24 мая, когда немецко-фашистская авиация совершила массированный налет на военно-морскую базу Осиновец. В результате прямого попадания зажигательных бомб в открытый топливный склад, яму с мазутом, возник пожар. К небу поднялся густой столб черного дыма. К месту пожара на «эмке» устремились, не обращая внимания на продолжавшийся налет и падающие бомбы, капитан I ранга М. А. Нефедов, только что сдавший дела командиру военно-морской базы, и начальник штаба базы капитан II ранга П. И. Барабан. На пути к складу М. А. Нефедов был убит оскол-

² Отделение ЦВМА, ф. 2, л. 4840, л. 14 об.; ф. 120, д. 12510, л. 2; ф. 13, л. 11872, л. 72 об., 73.

Тулоксинская десантная операция 22—27 июня 1944 г.



ком разорвавшейся рядом с машиной бомбы. Ладожская флотилия потеряла энергичного, умного и смелого офицера.

В ночь с 24 на 25 мая налет повторился. В нем участвовало 48 самолетов противника. Было зафиксировано 215 сброшенных бомб весом от 50 до 500 кг. К счастью, оба налета авиации не причинили больших разрушений. Примерно 15—20% бомб не взрывалось. Это отмечалось и на других участках фронта под Ленинградом³.

В мае и июне немецко-фашистское командование резко активизировало действия своей авиации против наших кораблей и судов на трассах. В борьбу с вражеской авиацией вступила созданная в апреле приказом командующего Краснознаменным Балтийским флотом Ладожская авиагруппа, в которую входил 4-й истребительно-авиационный полк и разведывательная эскадрилья. Самолеты-истребители взаимодействовали с истребителями Ладожского района ПВО и истребительной авиацией Ленинградского фронта. Их усилиями озерные трассы, корабли, военно-морские базы и порты были надежно прикрыты. Противнику не удалось добиться существенного успеха. К началу июля активность вражеской авиации на Ладоге заметно снизилась в связи с тем, что большая часть немецко-фашистской авиации была переброшена на орловско-курское направление, где происходили сильные бои. В течение июля по объектам флотилии было совершено лишь шесть налетов небольшими группами. В сентябре финская авиация, усиленная немецкими самолетами Ю-88 и Хе-111, заметно активизировалась.

³ Там же, д. 6142, л. 110, 111; ф. 9, д. 12411, л. 44, 45; ф. 120, д. 12510, л. 107, 110; ф. 13, д. 11874, л. 26—31.

После ввода в строй железнодорожных мостов через р. Неву и установления надежной защиты железной дороги от ударов авиации и вражеской артиллерии общий объем перевозок через Ладожское озеро постепенно начал сокращаться.

В июле флотилия распрощалась с героическими тружениками Малой трассы. Обстановка потребовала перебросить их на другие участки фронтов. 47 тендеров вместе с личным составом были направлены в распоряжение командира Ленинградской военно-морской базы, а три группы по 10 тендеров каждая направлены по железной дороге в распоряжение командующего Черноморским флотом. В сентябре по решению народного комиссара Военно-Морского Флота туда же убыло 6 сторожевых катеров, а 2 торпедных катера (бортовые номера 137 и 172) были переданы в распоряжение командующего Северным флотом.

Флотилия в то же время продолжала осуществлять особо важные перевозки. Так, 17 июля директивой командующего Краснознаменным Балтийским флотом перед Ладожской военной флотилией была поставлена задача перебросить в период 23—26 июля с восточного берега на западный 86-ю стрелковую дивизию и 73-ю отдельную морскую стрелковую бригаду. Накопленный опыт позволил флотилии успешно решить эту задачу⁴. В целях скрытности плавание кораблей и судов осуществлялось, как правило, в темное время суток. Кроме Малой и Большой трассы появился новый маршрут — Кобона—Шлиссельбург. Военские перевозки продолжались до ноября. При этом командование считало более безопасным перебрасывать войска водным путем, чем по железной дороге.

В июне на Ладогу прибыли две малые подводные лодки — М-77 и М-79⁵. Их перевозка на озеро оказалась чрезвычайно сложной. Были специально переоборудованы платформы для перевозки, а на месте назначения построили специальный слип, по которому лодки вместе с платформой спустились в воду. После небольшого текущего ремонта и отработки первых задач в озерных условиях подводные лодки были посланы в воды противника для ведения разведки. Они установили наблюдение за подходами к базам и портам, за коммуникациями, побережьем и островами в северной части озера. Разведанные подводников дополнялись сведениями разведывательной авиации, катерников, разведывательных групп, высаживаемых с радиостанциями на побережье противника. Командование флотилии получило возможность значительно расширить круг сведений о противнике. Было установлено, что он активизировал перевозки по озеру, которые осуществлял на малых судах в светлое время суток, под прикрытием береговых батарей и истребительной авиации. Это обстоятельство

⁴ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 12358, л. 19.

⁵ Там же, ф. 3, д. 2454, л. 56; ф. 13, д. 11876, л. 81.

заставило флотилию значительно активизировать свои действия на коммуникациях противника.

В конце кампании корабли флотилии поддерживали артиллерийским огнем приозерные фланги 7-й, 23-й и 67-й армий. Командующие артиллерией армий и командиры стрелковых соединений высоко оценивали действия корабельных артиллеристов флотилии, мастерски поражавших скопления живой силы противника, разрушая его огневые точки и оборонительные сооружения.

Флотилия продолжала совершенствовать противодесантную оборону побережья. Все это, вместе взятое, в сочетании с активными действиями кораблей определило в кампании 1943 г. прочное господство наших сил на Ладоге.

В связи с наступлением после осенних дождей распутицы Военный совет Волховского фронта обратился к флотилии с просьбой организовать снабжение войск 4-й армии по р. Волхову и ее притокам. Мелководные несудоходные притоки находились в запущенном состоянии, их русла были захламлены топляками и в довершение всего находились под артиллерийским и минометным огнем противника. Мы выделили несколько тендеров и два бронекатера.

Тендеры с продовольствием и боеприпасами пошли по протокам. Их движение прикрывалось огнем бронекатеров. Как только артиллерийская или минометная вражеская батарея открывала огонь по тендерам, бронекатера ответным метким огнем заставляли противника замолчать. После короткого огневого налета катера меняли свое место. Небольшая осадка, броня и маневр позволяли бронекатерам успешно решать поставленную перед ними задачу.

За кампанию 1943 г. флотилией было перевезено 240 416 т разных грузов, из них более 120 тыс. т продовольствия, 855 700 куб. м лесоматериалов. С июня основной поток грузов пошел по железной дороге через Шлиссельбург и по Ново-Ладожскому каналу. На западный берег в 1943 г. было перевезено 162 076 человек⁶.

Начало 1944 г. ознаменовалось мощным ударом по врагу войск Ленинградского и Волховского фронтов в тесном взаимодействии с кораблями Краснознаменного Балтийского флота и партизанскими соединениями. Совместные усилия привели к полному освобождению города Ленина от вражеской блокады. 27 января Ленинград салютовал доблестным воинам обоих фронтов, морякам Балтики, в том числе и морякам Ладожской военной флотилии, и речникам Северо-Западного речного пароходства, внесшим свою лепту в эту долгожданную победу.

Родной Ленинград, о котором мы неустанно думали на протяжении минувших лет войны, город, у стен которого пало

⁶ Там же, ф. 13, д. 12208, л. 66—72; д. 17170, л. 23, 24.

смертью героев столько боевых друзей, был наконец избавлен от артиллерийского обстрела и бомбежек.

Много позже мне пришлось прочитать строки из дневника ленинградской школьницы Майи Бубновой, который она вела с 1941 г. Вот что она писала: «У нас в Ленинграде — все герои. Но когда я вижу человека с Ладоги, мне хочется поклониться ему, как доблестному среди доблестных». И так многие оценивали героические дела тех, кто неустанно нес суровую службу летом и зимой на «Дороге жизни», тянувшейся через Ладогу.

С освобождением Ленинградской области от врага Ладога окончательно утратила значение основной коммуникации, связывавшей Ленинград со страной. Водные перевозки в Ленинград пошли по рекам Паша, Сясь, Волхов, дальше по Ново-Ладожскому каналу и по Неве, приведенной силами флотилии в судоходное состояние.

Активность противника на озере и в воздухе в последней военной навигации значительно снизилась. Гитлеровцам было теперь не до Ладоги. Их авиация в связи с освобождением Ленинградской области оказалась вынужденной базироваться на аэродромах Эстонии. Правда, гитлеровцы направили на финский аэродром Иммала эскадрилью бомбардировщиков «Ю-87» и эскадрилью «ФВ-190». Однако ход событий заставил противника направить эти эскадрильи для действий против войск 23-й армии на Карельском перешейке.

В начале мая 1944 г. началась подготовка наступления советских войск на Карельском и Олонецком перешейках. Появились боевые задачи и для Ладожской флотилии. Штаб флотилии, который возглавлялся капитаном I ранга Аркадием Васильевичем Крученых, разработал план активных боевых действий флотилии. Он заключался в том, чтобы держать силы противника на озере в постоянном напряжении. Корабли флотилии своими активными действиями отвлекали противника от флангов наших войск и одновременно осуществляли разведку. Так, 25 мая сторожевые катера МО-198 и МО-206 под командованием капитан-лейтенанта И. П. Волошенко обстреляли пос. Вуохенсало. Береговые батареи противника открыли ответный огонь. Это позволило определить их позиции и калибр орудий⁷. 28—29 мая сторожевые катера МО-199 и МО-228 под командованием капитан-лейтенанта П. С. Колесника обстреляли пос. Лошийоки⁸ с целью выявления системы береговой обороны противника в этом районе⁹.

30 мая последовал новый набег. На этот раз сторожевой корабль «Конструктор» под командованием капитан-лейтенанта Н. И. Мартыпычева и сторожевые катера МО-198, МО-206 под

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 11298, л. 97—99; д. 11281, л. 14—25; ф. 160, д. 4648, л. 167.

⁸ Там же.

⁹ Там же, ф. 160, д. 4648, л. 180; ф. 13, д. 11278, л. 99—101; д. 11281, л. 27—40.

прикрытием кораблей флотилии и истребительной авиации Краснознаменного Балтийского флота вышли под флагом командира отдельного отряда канонерских лодок капитана I ранга В. Н. Лежава с задачей: огнем выявить неприятельские батареи на о-ве Коневец. «Конструктор» открыл огонь по острову. Ему ответили с берега из районов м. Ярисивиниеми и м. Илляниниеми. Ответный огонь вела артиллерия калибром от 88 до 152 мм. Снаряды падали в 20—30 м от борта корабля, не причиняя ему существенного вреда¹⁰. Собрав ценную информацию о расположении огневых точек противника, корабли, применяя противортиллерийский зигзаг, отошли.

Наступило 10 июня. Войска Ленинградского фронта перешли в наступление на Выборг. Корабли под флагом командующего флотилии 12 июня начали поддержку артиллерийским огнем правого фланга 23-й армии¹¹. Они вели огонь по узлам дорог, мостам и ранее выявленным огневым точкам противника. В ходе наступления по приказанию командующего Ленинградским фронтом генерала армии Л. А. Говорова специально созданный отряд кораблей произвел демонстративную высадку десанта в районе м. Илляниниеми. Демонстрация не позволила противнику перебросить войска со своего левого фланга на правый, что было использовано командованием 23-й армии. Для личного состава флотилии организация и проведение демонстративного десанта явились хорошей тренировкой к предстоящей Тулоксинской десантной операции.

Корабли флотилии оказывали помощь войскам Карельского фронта, которые 21 июня начали Свирско-Петрозаводскую наступательную операцию. Ладожской военной флотилии в этой операции отводилась важная роль.

В период подготовки к операции командующий Карельским фронтом генерал армии К. А. Мерецков неоднократно приглашал меня к себе для обсуждения деталей ведения операции на приозерном направлении и поставил задачу: высадить десант в составе 70-й отдельной морской стрелковой бригады (командир бригады — подполковник А. В. Блак) в районе м. Гумбарница или бухты Андросова у о-ва Сало и поддержать его артиллерийским огнем. Одновременно плавсредствами флотилии обеспечить форсирование войсками 7-й армии р. Свирь, а огнем корабельной артиллерии поддерживать наступление войск при форсировании реки и наступлении вдоль побережья озера¹².

Изучив вместе с начальником штаба флотилии А. В. Кручелых и начальником оперативного отдела капитаном II ранга П. В. Шевцовым задачу, я пришел к выводу, что лучшим местом для высадки десанта является район между речками Видлицей

¹⁰ Там же, ф. 160, д. 4643, л. 188; ф. 13, д. 11278, л. 103—106; д. 11281, л. 41—49.

¹¹ Там же, ф. 13, д. 11278, л. 110—113.

¹² Там же, ф. 120, д. 13190, л. 64, 65.

и Тулоксой. Этот район находился в тылу противника, в 70 км от линии фронта. Неподалеку от берега проходили железная и шоссейная дороги. Обе дороги были единственными вдоль восточного побережья озера. Их захват ставил противника в тяжелое положение, так как лишал возможности кратчайшим путем доставлять подкрепления своим войскам и усложнял условия отступления. Характер прибрежной полосы способствовал высадке десанта: отсутствие валунов и подводных камней, ровный берег, недостаточные глубины у уреза воды, позволяющие высадочным средствам подходить вплотную к береговой черте. Сам берег — песчаный пляж полосой более 50 м, в конце его возвышение на 3—4 м над уровнем озера.

Согласовав свои соображения с командующим 7-й армии генерал-лейтенантом А. Н. Крутиковым, я доложил их адмиралу В. Ф. Трибуну и генералу армии К. А. Мерецкову. Предложения были одобрены. Вскоре была получена директива Военного совета Карельского фронта, в которой говорилось: быть готовым к высадке 70-й отдельной морской стрелковой бригады в районе устья рек Видлица и Тулокса. Готовность к выполнению поставленных задач — 20 июня. Начало действий — по особому приказанию. Воздушное прикрытие высадки возлагалось на 7-ю воздушную армию.

Командовать десантной операцией было приказано мне; командиром сил высадки я назначил капитана I ранга Н. И. Меперского, командиром отряда кораблей артиллерийской поддержки — капитана I ранга В. Н. Лежава, командиром отряда кораблей охранения — капитана III ранга М. И. Кирсанова и командиром базы высадки — капитана III ранга П. И. Турыгина.

Для участия в десантной операции было выделено до 70 кораблей и судов: подводные лодки, канонерские лодки, сторожевые, броневые и торпедные катера, тральщики, транспорты, тендеры, буксиры, разъездные катера и баржи.

С воздуха десантный отряд прикрывали и поддерживали 7-я воздушная армия Карельского фронта в составе трех штурмовых авиационных полков, двух бомбардировочных авиационных полков, одного истребительного авиационного полка, авиация Краснознаменного Балтийского флота и группа истребителей флотилии (одна эскадрилья).

Считая, что сил для непосредственного прикрывания десантного отряда со стороны озера недостаточно, я обратился с просьбой к командующему Краснознаменным Балтийским флотом иметь в готовности бомбардировщики и штурмовики из состава ВВС флота. Адмирал В. Ф. Трибун приказал иметь на аэродромах авиацию в готовности к вылету по моему сигналу.

Перед проведением Тулоксинской десантной операции к разведке были привлечены три подводные лодки. Доставленные ими разведанные уточнялись аэрофотосъемкой. Все это позволило собрать точные сведения о системе обороны противника в районе высадки. Правда, при этом случались отдельные курьезы. Так,

после опроса командиров кораблей, летчиков и дешифрования снимков разведки доложили мне, что вдоль побережья тянутся проволочные заграждения и что в некоторых районах даже в два-три ряда. Впоследствии стало известно, что за проволочные заграждения, которые фактически были только у устья рек Видлицы и Тулоксы, были приняты столбы для натягивания и сушки рыбацких сетей.

При подготовке операции со всем руководящим составом было проведено учение на картах. Много энергии проявил начальник связи флотилии полковник И. С. Бузин. Он организовал целую серию тренировок и учений, на которых отработывалась связь с войсками, кораблями, 7-й воздушной армией и корректировочными постами, предназначенными для высадки на берег с первым эшелонем десанта. Непосредственно перед операцией были организованы непродолжительные, но крайне необходимые тренировки по посадке войск на плавсредства и высадке с них.

Офицеры политотдела флотилии, возглавляемого полковником И. С. Петровым, провели большую работу среди личного состава кораблей, высадочных средств и среди десанта. Они разъясняли цели предстоящей операции, воспитывали у участников стремление к взаимной выручке в бою, умение действовать в сложной боевой обстановке, рассказывали о смелых и инициативных действиях моряков и пехотинцев при высадке многих десантов за прошедшие годы войны, мобилизовывали на четкое и беспрекословное выполнение приказаний командиров и начальников. Сплоченный, отлично подготовленный партийно-политический аппарат флотилии являлся верным проводником идей коммунистической партии. Влияние его на кораблях и в частях было огромным. Политработники, коммунисты и комсомольцы внесли большой вклад в подготовку и проведение операции.

21 июня после авиационной и артиллерийской подготовки войска 7-й армии перешли в наступление и форсировали р. Свирь в районе Лодейного Поля. В этом приняли участие ладожские тендеры, доставленные по железной дороге и автотранспортом в район Лодейного Поля. Одновременно войска 32-й армии нанесли удар севернее Петрозаводска. Заранее сосредоточенный в устье р. Свирь отряд бронекатеров под командованием капитана III ранга В. А. Степаненко прошел вверх по реке к линии фронта и начал обстреливать живую силу врага и его огневые точки. Уже после первого огневого налета по переднему краю обороны противника с командного пункта 7-й армии сообщили командиру отряда: «Хорошо работаете, моряки». Это немедленно было передано всему личному составу бронекатеров.

Следует отметить, что перевозка в район действий тендеров и спуск их на воду потребовали больших инженерных работ в сложной боевой обстановке. Силами инженерных войск 7-й армии пришлось срочно восстановить ветку железной дороги и построить слип для спуска тендеров на воду. Тендеры сталки-

вались с платформ на склиз с помощью танков. Эти работы в основном проводились под руководством прибывшего на флотилию заместителя начальника Инженерного отдела Краснознаменного Балтийского флота инженер-полковника А. Н. Кузьмина. Тендеры успешно решили свою задачу и 26 июня возвратились своим ходом по Свири в Новую Ладогу.

Утром 22 июня, ровно через три года после начала Великой Отечественной войны, мы приступили к последней тренировке по посадке войск десанта на плавсредства. Но тренировка внезапно была прервана. В штаб флотилии прибыл офицер связи с боевым приказом — начать десантную операцию. Тренировка переросла в действительную операцию, началась посадка морской бригады на корабли для выполнения боевой задачи.

Десант погрузился на транспорты и высадочные средства. Корабли с первым эшелоном десанта вышли на волховский рейд, построились в походный порядок и в 15 час. 30 мин. начали движение в район высадки. Командный пункт командующего десантной операцией находился на канонерской лодке «Бира». Походный штаб возглавлял командир военно-морской базы Осиновец капитан I ранга К. М. Кузнецов. В полночь 23 июня вышел второй эшелон десанта¹³.

В 19 час. 15 мин., во время движения по озеру, от командующего 7-й армии был получен приказ: «70-й отдельной бригаде морской пехоты высадиться на участке озеро Линдоя — река Тулокса, перерезать идущие вдоль побережья железную и грунтовую дороги, не допустить отхода противника от Олонца и подхода его резервов со стороны Погран-Кондуши, Видлица и прочно удерживать захваченный плацдарм до подхода главных сил 7-й армии с юга».

На озере стоял полный штиль. Видимость была исключительно хорошей. Это был период белых ночей, и в 4 часа утра на расстоянии более 20 миль (37 км) был отчетливо виден берег противника. Переход совершался со скоростью 5 узлов. Естественно, добиться внезапности было невозможно, поэтому флотилия придавала большое значение авиационной и артиллерийской подготовке высадки.

Флагманский штурман флотилии капитан II ранга В. Г. Паршин точно по времени вывел корабли в точку поворота к берегу, которая находилась на расстоянии 120 кабельтовых (22,2 км) от берега. Артиллерийские корабли начали разворачиваться на назначенные им огневые позиции. Транспорты же и высадочные средства устремились к берегу.

Строго по плану, в 5 час. 23 июня, корабли отряда артиллерийской поддержки открыли огонь по объектам противодесантной обороны противника на участке высадки. Буквально через несколько минут над районом высадки появились наши самолеты,

¹³ Отделение ЦВМА, ф. 13, д. 11278, л. 115,

Артиллерийская и авиационная подготовка проводились одновременно.

Корабли вели огонь по берегу почти до подхода к нему высадочных средств с передовыми отрядами. Затем огонь был перенесен в глубину обороны и на фланги района высадки. С передовыми отрядами на берег сошли корректировочные посты, после чего стрельба велась по их целеуказаниям.

В то время как передовые отряды десанта приступили к высадке, 18 бомбардировщиков противника совершили налет на корабли и суда. Корабли перенесли огонь артиллерии всех калибров по самолетам и осуществляли уклонение от бомб маневром. Беспорядочно сбросив бомбы, самолеты противника добились лишь одного прямого попадания в десантный корабль ДБ-51, который был захвачен у противника еще в бою у о-ва Сухо в 1942 г. Один из вражеских самолетов был сбит и упал на берег.

Передовые отряды без особой трудности закрепились на берегу. Артиллерия и минометы противника вели беспорядочный огонь по захваченному плацдарму. В район высадки на сторожевом катере в сопровождении двух торпедных катеров прибыл командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц. Уточнив обстановку и дав указания, чтобы транспорты полным ходом шли к берегу и высадка форсировалась как можно быстрее, он вернулся в Новую Ладогу, куда стекались все сведения о ходе операции.

В 9 час. 20 мин. под прикрытием дымовых завес и артиллерийского огня войска первого эшелона закончили высадку на берег. К 14 час. подошли и начали высадку войска второго эшелона десанта.

Противник постепенно усиливал противодействие. Артиллерия и минометы вели более результативный огонь по войскам десанта и плавсредствам. На отдельных катерах и тендерах были убитые и раненые, появились десятки пробоин, возникли пожары. Но экипажи мужественно боролись за живучесть своих кораблей, тушили пожары, заделывали пробоины, восстанавливали двигатели и продолжали выполнять задачу. К 15 час. в районе высадки силами подразделения инженерной службы флотилии во главе с инженер-капитаном В. Д. Власовым были построены два первых временных причала для приемки грузов и людей, что значительно ускорило темп высадки.

Высаженная на берег 70-я отдельная морская стрелковая бригада заняла определенный ей планом операции участок побережья. Преодолевая сопротивление противника, части морской пехоты на севере подошли к оз. Линдоя, на востоке перерезали шоссе и железную дороги, а на юге приблизились к Тулоксе.

Хочется отметить геройский подвиг матроса-десантника 70-й бригады морской пехоты А. М. Мошкина, посмертно удостоенного звания Героя Советского Союза. Находясь в разведке, он, раненый, оказался в окружении врагов, которые попытались захватить его в плен. Подпустив их к себе как можно ближе, Мошкин бросил

гранату и, подорвав себя, уничтожил много окружавших его вражеских солдат.

К исходу 23 июня противник подтянул пехоту и несколькими контратаками при поддержке бронепоезда пытался сбросить десант в озеро. Нужно отдать должное корабельным артиллеристам, руководимым флагманским артиллеристом флотилии капитаном I ранга Г. Н. Слизким. Они быстро «нацупали» бронепоезд и заставили его замолчать, а штурмовики и бомбардировщики 7-й воздушной армии окончательно вывели бронепоезд из строя.

В первой половине дня 24 июня противнику удалось добиться превосходства в силах. Десант перешел к обороне. От подполковника А. В. Блака стали поступать тревожные донесения по семафору и радио — он просил подкрепления людьми и боезапасом. Погода резко ухудшилась. Подул свежий ветер, поднялась волна. Авиация не могла подняться в воздух. Вся тяжесть поддержки действий десанта на берегу легла на плечи канонерских лодок и бронекатеров. Их артиллерия, ведя почти непрерывный огонь, намного превысила установленные нормы расхода боезапаса. Я был вынужден отдать приказание командирам кораблей, чтобы они срочно передали на берег винтовочные и пулеметные патроны и 45-мм снаряды, а начальнику тыла флотилии полковнику интендантской службы И. Я. Пешкову — доставить в район боевых действий из Новой Ладogi и Сясьстрога боеприпасы для кораблей и морской стрелковой бригады.

Командование Карельским фронтом решило усилить десант 3-й бригадой морской пехоты под командованием инженер-капитана I ранга И. С. Гудимова. Она была срочно выведена из района боевых действий и направлена в пос. Свирица для погрузки. Там уже шла погрузка на суда тяжелой артиллерийской батареи и зенитного полка. Я приказал принять самые срочные меры для ускорения погрузки и перевозки войск на занятый десантом плацдарм.

Чтобы уточнить обстановку, я сошел на берег с небольшой группой офицеров походного штаба. Получив на месте интересующие нас данные и проинформировав командование 70-й бригады об обстановке, мы вернулись на корабль, откуда я послал донесение командующим Карельским фронтом и Краснознаменным Балтийским флотом с подробным изложением всего того, что видел собственными глазами.

К 16 час. 24 июня при сильной волне, интенсивном обстреле с берега и ударах противника с воздуха к пунктам высадки подошли суда с частями 3-й бригады морской пехоты. Несмотря на это, высадка прошла организованно. Бригада поступила в подчинение командира десанта. Обстановка на берегу стала меняться в нашу пользу. Все атаки противника были отбиты, и он вынужден был перейти к обороне.

26 июня, как только улучшилась погода, прямо к берегу была подведена баржа с боезапасом. Противник заметил ее и открыл

по ней шквальный минометный огонь. После нескольких прямых попаданий баржа взлетела на воздух.

В полночь 27 июня подразделения десанта соединились с передовыми частями 7-й армии и перешли вместе с ними в наступление на Питкяранту. На этом Тулоксинская десантная операция закончилась.

Успех операции был обеспечен оперативной внезапностью, господством нашей авиации, взаимодействием сил и непрерывной поддержкой огнем кораблей высадившихся частей, смелыми и решительными действиями всех участников операции, своевременной высадкой на плацдарм 3-й бригады морской пехоты.

Часть артиллерийских кораблей флотилии после Тулоксинской операции продолжала поддерживать огнем войска, наступавшие вдоль побережья. Частью сил флотилия содействовала войскам 7-й армии при форсировании проливов и освобождении островов, осуществляла траление в северной части Ладожского озера. После занятия о-ва Мангинсари была сформирована временная военноморская база Питкяранта с целью руководства боевой деятельностью и обеспечения базирования сил флотилии в северной части Ладожского озера.

Вскоре войска Карельского фронта вышли на государственную границу СССР. Преследуемый нашими частями противник отходил в глубь своей территории.

Ладожская военная флотилия, содействуя войскам Карельского фронта при форсировании р. Свирь, проведением Тулоксинской десантной операции и поддержкой артиллерийским огнем кораблей наступающих соединений 7-й армии вдоль побережья Ладоги сыграла существенную роль в достижении победы в Свирско-Петрозаводской наступательной операции.

Коммунистическая партия и Советское правительство высоко оценили боевые действия флотилии. За выдающиеся заслуги перед Родиной и образцовое выполнение боевых заданий Ладожская военная флотилия была награждена орденом Красного Знамени.

Эта награда явилась признанием высокого героизма, беззаветного служения Родине, доблестного выполнения воинского долга. Снабжение Ленинграда, переброска пополнений для фронта и флота, вывоз из Ленинграда детей и женщин, больных и раненых, материалов и промышленного оборудования, оборона крепости Шлиссельбург, уничтожение сил объединенной немецко-итало-финской флотилии в бою у о-ва Сухо, поддержка флангов войск 2-й ударной, 4-й, 7-й, 8-й, 23-й, 54-й и 67-й армий, Тулоксинская операция — вот героический путь Краснознаменной Ладожской флотилии и ее верных боевых друзей, оперативно подчиненных ей в годы войны, — речников Северо-Западного речного пароходства.

24 июля 1965 г. в городе Балтийске Председатель Совета Министров СССР А. Н. Косыгин при вручении второго ордена Красного Знамени Краснознаменному Балтийскому флоту сказал:

«Многое сделали моряки для того, чтобы в неимоверно трудных условиях наладить связь осажденного города со страной, чтобы жила и действовала проходящая через Ладогу «Дорога жизни»¹⁴.

5 сентября Финляндия прекратила военные действия. Ладожское озеро стало вновь внутренним озером нашей Родины. Но предстояли еще упорные бои. Силы и средства флотилии по приказу командования отправлялись на запад. Моряки Ладоги принимали активное участие в боевых действиях по освобождению Прибалтики.

¹⁴ «Красная звезда», 25 июля 1965 г.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПО ОСВОБОЖДЕНИЮ ОСТРОВОВ МООНЗУНДСКОГО АРХИПЕЛАГА

Контр-адмирал в отставке

И. Г. СВЯТОВ¹

После разгрома войсками Ленинградского фронта немецко-фашистских войск в Эстонии, освобождения ее столицы Таллина и всей материковой части Эстонии 8-я армия вышла на побережье Моонзундского пролива (пролив Муху-Вяйн).

Разгромленные немецкие части, отступая на запад, переправились через Моонзундский пролив на острова Мухума (Моон), Хиума (Даго) и Сарема (Эзель), где, соединившись с их гарнизонами, намеревались не допустить вторжения наших войск. Удерживая острова в своих руках, противник обеспечивал свободу действий своего флота в Рижском заливе, средней и южной частях Балтийского моря, чем оказывал существенную помощь окруженной курляндской группировке. Владея островами, немцы преграждали доступ кораблям КБФ в Рижский залив и Балтийское море и сохраняли морские коммуникации с Курляндским полуостровом.

Чтобы не дать возможности противнику закрепиться на островах и организовать на них мощную оборону, необходимо было провести операцию по захвату островов в самое ближайшее время, не снижая достигнутых темпов наступления войск Ленинградского фронта. Маршал Советского Союза Л. А. Говоров возложил задачу по захвату Моонзундских островов на 8-ю армию под командованием генерал-лейтенанта Ф. Н. Старикова и на Краснознаменный Балтийский флот².

К 26 сентября 1944 г. 109-й стрелковый корпус генерал-лейтенанта И. П. Алферова в составе двух дивизий сосредоточился в районе Хапсалу-Рохукюла, а 8-й стрелковый Эстонский корпус генерал-лейтенанта Л. А. Пэрна в составе двух дивизий — в районе полуострова Виртсу³. Танковые и артиллерийские соединения и части 8-й армии и инженерные части Ленинградского фронта находились на подходах к Виртсу. Штаб 8-й армии (на-

¹ Во время войны начальник штаба эскадры КБФ.

² Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 21.

³ Там же, л. 22.

чальник штаба генерал-майор Б. М. Головчинер) располагался в Хапсалу. Таким образом, 8-я армия, по существу, через день-два могла приступить к выполнению поставленной задачи. Значительно сложнее складывалась обстановка для ведения боевых действий в Моонзундском проливе для КБФ.

Основные силы флота — крупные и средние надводные корабли — находились в Кронштадте. Десятки тысяч мин, выставленных противником и нами за три с половиной года войны в Финском заливе, преграждали им путь к Моонзундским островам. С известным риском по Финскому заливу, вдоль южного берега, могли действовать только торпедные катера и бронекатера, которые, взаимодействуя с частями 8-й армии, путем высадки тактических десантов в тыл отступавшим вражеским войскам продвигались от Нарвы до Палдиски.

Успех операции по захвату островов всецело зависел от быстроты сосредоточения сил и средств КБФ, способных произвести десантирование 8-й армии на острова. Такими средствами могли быть только торпедные и бронированные катера и катерные тральщики, а также другие мелкосидящие плавсредства. Сразу после освобождения Таллина командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц направил в Хапсалу оперативную группу офицеров во главе с начальником штаба флота контр-адмиралом А. Н. Петровым для координации действий флота и 8-й армии. Основным препятствием для ввода наших кораблей в Моонзундский пролив являлся Вормси, занятый отступившими с материка немецкими войсками.

27 сентября дивизион торпедных катеров капитана III ранга Е. В. Осецкого в светлое время суток произвел дерзкую высадку десанта — батальона морских пехотинцев из 260-й отдельной бригады морской пехоты на о-в Вормси, который при огневой поддержке торпедных катеров обратил противника в бегство и заставил его эвакуироваться на о-в Хиума⁴. Стремительный захват о-ва Вормси сыграл исключительную роль во всей операции, так как позволил флоту немедленно начать через пролив Вооси-Курк сосредоточение сил в Хапсалу и Рохукюла.

Следует особо остановиться на организации командования в операции, поскольку во всех опубликованных материалах о Моонзундской операции этот вопрос освещается неправильно.

Командующего операцией как такового не было, или, точнее, им был Маршал Советского Союза Л. А. Говоров. Командующий 8-й армией генерал-лейтенант Стариков непосредственно подчинялся маршалу Говорову, и на него была возложена ответственность за руководство боевыми действиями войск армии на суше. Ответственность за десантирование армии на острова, переправу войск и техники, боепитание и снабжение через пролив, а также обеспечение от противодействия противника с моря возлагалась

⁴ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 16.

на флот, командующий которым в оперативном отношении также подчинялся непосредственно маршалу Говорову.

На КБФ не существовало какого-либо соединения, способного проводить десантные операции большого масштаба, не было и специального штаба для их планирования. 25 сентября я, находясь в Ленинграде, получил приказание командующего КБФ прибыть в Таллин. В Таллине адмирал В. Ф. Трибуц объявил мне, что я назначаюсь командующим всеми соединениями и частями КБФ, выделенными для проведения операции по захвату Моонзундских островов, и что в мое оперативное подчинение поступают бригада торпедных катеров капитана I ранга Г. Г. Олейника и выделенные силы Охраны водного района (ОВР) Таллинского морского оборонительного района под командованием командира ОВР капитана I ранга Е. В. Гуськова, а также все другие соединения и части, которые будут поступать в ходе наращивания сил. Мне была поставлена задача произвести высадку десантов и в дальнейшем перевозку войск 8-й армии на острова Мухума, Хиума и Сарема, обеспечить операции от воздействия противника со стороны моря. На мой вопрос, каково мое правовое положение, мне было указано, что командующий 8-й армией генерал-лейтенант Стариков отвечает за действия своей армии на суше, а я полностью отвечаю за боевые действия на море и при высадке десантов, и при удержании ими плацдармов на берегу. Мои взаимоотношения с командующим 8-й армией должны быть построены на принципе тесного взаимодействия между армией и флотом.

26 сентября я прибыл в Хапсалу и сменил начальника штаба флота контр-адмирала А. Н. Петрова, который оставил мне в качестве штаба свою оперативную группу штабных работников в составе 3—5 человек во главе с капитаном II ранга И. В. Силаевым и представил меня командующему 8-й армией. Командующий вызвал своего начальника штаба и начальника оперативного отдела штаба армии, и мы приступили к выработке решения на предстоящую операцию. При оценке обстановки мы сразу пришли к единодушному мнению, что успех операции в первую очередь зависит от ее быстрейшего начала, чтобы не дать противнику возможности подготовить оборону островов за счет подтягивания к восточному побережью средств усиления с западного берега, и что ключом для захвата островов является о-в Мухума, отделенный от полуострова Виртсу проливом шириной около 3,5 миль и соединенный с о-вом Сарема дамбой длиной около мили. Острова оборонялись силами 23-й пехотной дивизии с несколькими артиллерийскими дивизионами и частями, бежавшими из Эстонии на острова (около 12 тыс. человек)⁵.

⁵ Там же, л. 20. «Морской атлас», т. III, военно-исторический, ч. 2. Описания к картам. М., 1966, стр. 480, 482.

Было признано целесообразным после десанта на о-в Мухума высадить десант на о-в Хиума, а затем после захвата обоих островов произвести высадку на о-в Сарема. Сроки высадки десантов зависели от сроков сосредоточения сил и средств высадки в Моонзундском проливе. Расчеты показывали, что высадку десанта на о-в Мухума можно планировать не ранее 30 сентября, так как силы флота находились еще в Финском заливе, в Таллине и на подходах к нему.

Освобождение о-ва Вормси позволило катерам войти в пролив. В тот же день мы с генералом Стариковым приняли совместное решение на проведение операции. В основном оно сводилось к следующему. На рассвете 30 сентября при поддержке артиллерии 8-го Эстонского корпуса на торпедных и сторожевых катерах и понтонах инженерных войск Ленинградского фронта высадить полк Эстонской стрелковой дивизии в районе пристани Куйвасту, захватить плацдарм высадки и последующими рейсами перевезти всю стрелковую дивизию для захвата о-ва Мухума. 1 октября высадить стрелковую дивизию 109-го корпуса на о-в Хиума и 3 октября высадить десант в составе двух стрелковых дивизий на о-в Сарема в пунктах Талику и Триги. Одновременно 8-й Эстонский корпус, сосредоточившись на о-ве Мухума, должен был по Ориссарской дамбе и на амфибиях форсировать пролив Вяйке-Вяйн, нанести главный удар по обороняющимся силам противника и, сломив его сопротивление, продвигаться в глубь острова вдоль шоссе на Курессаре. Высадку десантов на острова Хиума и Сарема должна была поддерживать штурмовая и бомбардировочная авиация 13-й воздушной армии Ленинградского фронта и военно-воздушные силы КБФ, а также бронированные и торпедные катера⁶. Это решение было утверждено маршалом Говоровым.

К исходу 28 сентября в Рохукюла прибыли два дивизиона торпедных катеров с командиром бригады капитаном I ранга Г. Г. Олейником, дивизион сторожевых катеров и дивизион катерных тральщиков с командиром ОВРа Таллинского морского оборонительного района капитаном I ранга Е. В. Гуськовым. Оперативная группа, которую оставил мне начальник штаба КБФ А. Н. Петров, несмотря на усиление ее офицерами штаба эскадры, не могла являться действенным органом управления. У нее не было собственных средств связи, и пришлось пользоваться связью 8-й армии, не было своей разведки и органов тыла. Для координации взаимодействия с ВВС КБФ прибыл заместитель командующего ВВС генерал-майор Сучков с группой офицеров; для организации и проведения партийно-политической работы — заместитель начальника Политуправления генерал-майор Г. М. Рыбаков с группой политработников. Вся организация сил флота, участвовавших в операции, не имела собственного наименования.

⁶ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 23.

Свой первый боевой приказ я подписал: «Командующий операцией на море», после чего мой штаб стал именоваться штаб операций на море. Командиром высадки десанта на о-в Мухума был назначен капитан I ранга Г. Г. Олейник.

29 сентября дивизион торпедных катеров под флагом командира бригады, пользуясь пасмурной нелетной погодой, под прикрытием дымзавес, несмотря на огонь неприятельских батарей с о-ва Мухума, прорвался из Рохукюла на Виртсу. Около 19 час. торпедные катера ошвартовались в гавани Виртсу. С ними в Виртсу прибыл и я для организации взаимодействия и подготовки высадки с командиром корпуса генерал-лейтенантом Пэрном. В это же время в Виртсу прибыл и начальник штаба 8-й армии генерал-майор Головчинер. На месте мы установили, что части Эстонской стрелковой дивизии сосредоточились на полуострове Виртсу и готовы к высадке на о-в Мухума. Артиллерия корпуса заняла огневые позиции на побережье.

Накануне на о-в Мухума были высажены две разведывательные группы, которые донесли, что на острове немецких войск мало и оборона не организована. Воздушная разведка 29 сентября также не обнаружила сколько-нибудь значительного скопления войск. Состояние моря (ветер не более 2—3 баллов) и пасмурная погода благоприятствовали высадке десанта. В результате нами было принято совместное решение о немедленном начале высадки десанта, на сутки ранее намеченного срока. Через полчаса после прибытия катеров в Виртсу на них уже были посажены бойцы первого броска в составе батальона 249-й стрелковой дивизии со стрелковым оружием, несколькими 45-мм орудиями и минометами. Выйдя из гавани, катера на полном ходу устремились к пристани Куйвасту. Артиллерия корпуса открыла ураганный огонь по разведанным огненным позициям противника и по пристани. Через 15—20 мин. катера подошли к пристани и, подавив огнем своих орудий и пулеметов огневые точки противника, высадили первый бросок десанта, который сразу же вступил в бой с обороняющимися пристань подразделениями противника. Одновременно с катерами на 96 машинах-амфибиях из Виртсу к пристани Куйвасту вышел второй батальон. Минут через двадцать после высадки первого броска был высажен и второй бросок. Противник был отброшен от пристани на 1,5—2 км. Торпедные катера после высадки первого броска полным ходом возвратились в Виртсу и приступили к перевозке войск, часть торпедных катеров выполняли несвойственные им задачи — буксировали армейские понтоны с войсками и средствами усиления⁷.

Первая водная преграда шириной более 7 км была преодолена, войска 8-го Эстонского корпуса прочно закрепились на о-ве Мв-

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 26.

хума и вели успешные бои за освобождение острова с ожесточенно сопротивляющимися войсками противника. Убедившись в успехе десанта, мы с Головчинером отбыли в Рохукюла. Утром 30 сентября из Таллина в Виртсу прибыл еще один дивизион торпедных катеров, и вскоре вся 249-я Эстонская стрелковая дивизия была переправлена на о-в Мухума⁸. К вечеру гарнизон о-ва Мухума был полностью разгромлен, часть войск отступила на о-в Сарема через Ориссарскую дамбу, взорвав ее в нескольких местах. Началась переправа всего Эстонского корпуса на о-в Мухума с целью подготовки главного удара — вторжения на о-в Сарема.

Между тем в Рохукюла шла напряженная подготовка к высадке второго десанта на о-в Хиума. Командиром высадки был назначен капитан I ранга Е. В. Гуськов, командиром десанта — командир стрелковой дивизии 109-го стрелкового корпуса генерал-майор Трушин. Высадка должна была произойти на рассвете 1 октября.

Первый бросок десанта для захвата пристани Хельтерма предполагалось высадить с торпедных катеров непосредственно на пристань. Командование высадкой первого броска возлагалось на командира дивизиона торпедных катеров Героя Советского Союза капитана III ранга В. П. Гуманенко. Высадку первого эшелона десанта предполагалось произвести с армейских понтонов, буксируемых сторожевыми катерами, последующими рейсами тех же понтонов должны быть высажены основные силы десанта на захваченный плацдарм.

Подавление огневого сопротивления противника возлагалось на авиацию Ленинградского фронта и ВВС КБФ, она же должна была прикрывать переход десанта через пролив от воздействия авиации и легких сил флота противника со стороны Кассарского плеса.

Координацию взаимодействия всех сил, участвующих в десанте, осуществляли начальник штаба Ленинградского фронта генерал-полковник М. М. Попов и командующий КБФ адмирал В. Ф. Трибуц, которые 30 сентября прибыли на командный пункт командующего 8-й армией. Десанту предстояло форсировать водную преграду шириной 22 км. К вечеру 30 сентября погода за свежела, ветер достиг 6—7 баллов от зюйд-веста, вследствие чего высадка десанта на катерах стала невозможной. Генерал-полковник М. М. Попов приказал отложить высадку до улучшения погоды, а это время использовать для производства разведки пунктов высадки и огневых средств противника, а также для тренировок личного состава десанта и катеров по посадке на высадочные средства и высадке с них.

В ночь на 1 октября в район Хельтерма были высланы две группы катеров, которые должны были произвести разведку. Одна

⁸ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 27.

группа, маневрируя около берега, должна была вызвать огонь противника на себя и разведать огневую систему, другая в это время подойти к берегу севернее пристани, высадить разведгруппу и установить количество войск, обороняющих пристань. Обе задачи были успешно выполнены. В районе пристани выявили восемь крупнокалиберных пулеметов и четырехорудийную легкую артиллерийскую батарею⁹. По данным группы разведчиков, силы обороняющихся были незначительны.

К вечеру 1 октября погода улучшилась, ветер стих до 3 баллов. В 7 час. 30 мин. 2 октября торпедные катера капитана III ранга В. П. Гуманенко приняли на борт первый бросок десанта и полным ходом устремились к пристани Хельтерма. На подходах к пристани они были встречены огнем пулеметов и двух артиллерийских батарей. За десять минут до высадки авиация нанесла первый бомбоштурмовой удар по огневым средствам противника. Торпедные катера, ведя пушечно-пулеметный огонь и прикрываясь дымзавесой, прорвались сквозь заградительный огонь противника и высадили первый бросок непосредственно на пристань. Командир высадки капитан I ранга Е. В. Гуськов приказал второй группе катеров, предназначавшейся для высадки на м. Тяхванина, произвести высадку на пристань Хельтерма.

Стремительное наращивание сил первого броска ошеломило противника, и он стал отходить от пристани. Через час после высадки первого броска началась высадка первого эшелона десанта и частей усиления в составе артиллерийского полка. К вечеру 2 октября вся стрелковая дивизия была высажена на о-в Хиума. Противник, оказывая ожесточенное сопротивление, стал отходить на юго- и северо-запад. Большую помощь десанту оказала бомбоштурмовая авиация, которая подавляла огневые средства противника. Несколько быстроходных барж противника пытались вести огонь по высаживающемуся десанту с Кассарского плеса, но, атакованные нашей авиацией и торпедными катерами, были вынуждены оставить плес и отойти через пролив Созла-Вяйн. К вечеру 3 октября гарнизон острова был полностью разгромлен и остатки его на подсобных средствах переправились на о-в Сарема¹⁰.

После захвата островов Мухума и Хиума создались благоприятные условия для вторжения на главный остров архипелага — Сарема. Войска 8-й армии были сосредоточены: 8-й Эстонский корпус — на о-ве Мухума и в районе Виртсу; 109-й стрелковый корпус — одна дивизия на о-ве Хиума, и одна дивизия в Рохукюла. Чтобы не терять темп и затруднить противнику оборону, мы с командующим 8-й армией наметили следующий план действий: вторжение на Сарема произвести с рассветом 5 октября; главный удар наносит 8-й Эстонский корпус с о-ва Мухума, пере-

⁹ Там же, д. 13578, л. 30.

¹⁰ Там же, л. 22, 31.

правляясь через пролив Вьяйке-Вяйн на амфибиях, армейских понтонах и по Ориссарской дамбе; 109-й корпус производит высадку десантов одновременно в Талику и Триги и наносит вспомогательный удар с севера и северо-востока. Подавление огневого сопротивления противника на берегу возлагалось на артиллерию 8-го Эстонского корпуса через пролив Вьяйке-Вяйн, на северном берегу — на артиллерию 109-го стрелкового корпуса через пролив Созла-Вяйн, с северо-востока — на бронекатера при непосредственной высадке десантов.

Второй вспомогательный удар должен был наноситься высадкой десанта на юго-западной оконечности о-ва Сарема в районе м. Кейгусте, с задачей перехватить шоссе Мухума—Курессаре. Этот десант в составе батальона Эстонского корпуса перебрасывался на торпедных катерах. На подготовку к вторжению в нашем распоряжении оставались одни сутки. Авиация Ленинградского фронта и КБФ должна была обеспечивать переход морем десанта от воздействия воздушного и морского противника, подавлять огневые средства противника на берегу при высадке десанта и продвижении его в глубь острова. Этот план был доложен начальнику штаба Ленинградского фронта и командующему КБФ и утвержден ими.

Самым сложным в осуществлении этого плана была высадка десантов на северо-восточном побережье острова. От Рохукюла до Талику предстояло преодолеть водную преграду шириной около 45 км, от пристани Орьяну на о-ве Хиума до Триги — около 15 км. Основные силы десанта — 131-я стрелковая дивизия генерал-майора Романенко — должны были следовать двумя отрядами на 8 парусно-моторных шхунах и 2 тральщиках типа «Ижорец». Один отряд должен был высадить десантников на пристань Талику, другой — на пристань Триги. Штурмовые батальоны первых бросков предполагалось перевезти на катерных тральщиках, сторожевых и торпедных катерах. Основные силы на переходе охранялись торпедными катерами, которым вменялось в обязанность прикрывать десант от морского противника на Кассарском плесе в случае его прорыва через пролив Созла-Вяйн. Отряд корабельной поддержки из трех бронекатеров следовал с основными силами для их непосредственного охранения. В силу того, что основные силы десанта шли на тихоходных шхунах, которые не могли развивать ход более 6 узлов, и из-за неотработанности их команд скорость перехода отряда не могла превышать 4 узлов. На преодоление всего пути требовалось не менее 10—11 час.

В 18 час. 30 мин. 4 октября первый десантный отряд в составе тральщика, 4 шхун и катеров охранения под командованием капитана I ранга Гуськова вышел из Рохукюла для высадки десанта в Триги. В 1 час. 30 мин. 5 октября вышел второй отряд в таком же составе для высадки в Талику, а в 4 часа 15 мин. штурмовые батальоны первого броска на торпедных катерах под командованием капитана III ранга Гуманенко вышли для захвата приста-

ней Триги и Талику. Одновременно с первым броском вышел в район Талику отряд артиллерийской поддержки в составе 3 бронекатеров под командованием капитан-лейтенанта А. И. Потужного. Командование всей высадкой десантов я принял на себя и вышел в район боевых действий на одном из катеров¹¹.

К исходу 4 октября обе дивизии Эстонского корпуса сосредоточились на о-ве Мухума, заняв исходное положение для форсирования пролива Вяйке-Вяйн. Корпусная артиллерия была установлена на западном берегу о-ва Мухума с задачей разрушения и подавления огневых средств противника в районе Ориссарской дамбы и пристани Талику. Высадка десанта в районе м. Кейгусте для перехвата дороги Ориссаре — Курессаре была отменена ввиду отсутствия топлива на торпедных катерах.

При выходе первого десантного отряда две шхуны с десантом сели на мель у банки Руккираху. Пока тральщик снимал их с мели, второй отряд соединился с первым. Погода была пасмурная, дул встречный зюйд-вест, замедлявший и без того тихий ход десантного отряда. Было ясно, что первый десантный отряд к назначенному сроку в район Триги прийти не сумеет. По моему донесению генерал Попов принял решение высаживать все силы в районе Талику.

За час до рассвета, в 5 час. 45 мин., 5 октября артиллерия 8-го Эстонского корпуса начала артиллерийскую подготовку, обрушив шквал огня на позиции противника в районе предполагаемой высадки десанта и районе Ориссарской дамбы. Одновременно с началом артподготовки штурмовые батальоны начали переправу войск через пролив Вяйке-Вяйн на 70 амфибиях и по дамбе¹². В это же время первый бросок десанта под командованием капитана III ранга Гуманенко подошел к пункту высадки и при огневой поддержке бронекатеров капитан-лейтенанта Потужного высадил десант на берег. При подходе к берегу первый бросок был встречен шквалом артиллерийского, минометного и пулеметного огня противника. Прорвав завесу огня, катера оказались под крутым берегом противника в непростреливаемой зоне. Оказалось, что из-за ошибки в счислении пути катера не дошли до Талику и начали высадку на необорудованный берег в 1 км севернее пристани, где у противника оборона отсутствовала. В результате первый бросок десанта был высажен без потерь. Как выяснилось впоследствии, немцы, предусматривая возможную высадку наших десантов именно на пристанях Триги и Талику, разрушили и минировали пристани, создав в их районах мощные узлы сопротивления.

Штурмовые батальоны первого броска, выйдя на берег, оказались на фланге и в тылу противника, оборонявшего пристань Талику. Стремительным ударом при поддержке огнем бронекате-

¹¹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 34.

¹² Там же, л. 35.

ров первый бросок десантников смял обороняющиеся части немцев, и они были вынуждены начать поспешное отступление на юго-запад в глубь острова. Через час началась высадка основных сил десанта 109-го корпуса в пункте высадки первого броска. Так как шхуны и тральщики не могли подойти к самому берегу из-за большой осадки, высадка войск производилась катерами первого броска, пушки же сгружались прямо в воду, откуда их бойцы вытаскивали на берег при помощи буксирных концов. В 9 час. 30 мин. весь первый эшелон десанта — два полка дивизии Романенко — был на берегу и занял плацдарм в районе Талику размером 4—5 км по фронту и 3—4 км в глубину.

Войска 8-го Эстонского корпуса, переправившись через пролив Вьяке-Вьян, атаковали Ориссарскую дамбу с тыла и овладели ею. В короткий срок восстановив разрушенную часть дамбы, основные силы корпуса начали быстро переправляться по ней и призывать наступление на запад.

К исходу 5 октября в районе Талику был высажен второй эшелон 109-го корпуса, который также устремился на запад, ломая сопротивление 23-й немецкой пехотной дивизии и батальона «Остланд», оборонявших побережье Сарема. Противник был вынужден поспешно отходить в глубь острова по направлению к Курессаре.

Между полуостровом Виртсу и о-вом Мухума наладилась переправа частей усиления 8-й армии. В южной части пролива Виртсу-Вьян был обнаружен большой понтон — основание двухсоттонного крана, который был прибуксирован тральщиками на Виртсу и приспособлен для переправы танков и самоходных орудий. Понтон принимал 6—8 танков и буксировался к пристани Куйвасту, откуда танки своим ходом шли через о-в Мухума и дамбу к месту боев на о-ве Сарема. Быстрое наращивание средств усиления стрелковых дивизий позволило им ускорить темпы наступления.

Немецко-фашистское командование усилило гарнизон острова, перебросив подкрепления из Риги и Виндавы в Курессаре. 6 октября все силы флота были сосредоточены на переброске войск 109-го корпуса с о-ва Хиума на о-в Сарема и частей усиления, а также 8-го стрелкового корпуса с полуострова Виртсу на о-в Мухума¹³. Солдаты и офицеры 8-го Эстонского корпуса в стремлении как можно скорее освободить родную землю от немецко-фашистских захватчиков проявляли массовый героизм, непрерывно наращивали темпы наступления. Сломив отчаянное сопротивление противника, они к вечеру 7 октября овладели г. Курессаре, но, утомленные восьмисуточными наступательными боями, задержались в городе до утра и не преследовали противника ночью, что позволило ему оторваться и занять оборону на

¹³ «Морской атлас», т. III, военно-исторический, ч. 2. Описания к картам, стр. 483.

полуострове Сырве. Немцы заблаговременно подготовили оборону полуострова, восстановив оборонительные рубежи, на которых в 1941 г. в течение полугодия месяцев сражались наши войска, отбивая яростные атаки врага.

При освобождении г. Курессаре на полуострове Ромассари был обнаружен концентрационный лагерь, в котором томились узники — старики, женщины и дети, угнанные фашистскими варварами при их отступлении с Псковской и Новгородской земель. Было освобождено более 300 человек. Освобожденных пленников окружили любовью и вниманием, напоили, накормили, обмыли, одели, оказали медицинскую помощь и отправили на материк.

Попытки 10—14 октября прорвать с ходу оборону противника в узкой части перешейка успеха не имели¹⁴. Противник, используя сильно пересеченную местность, создал глубоко эшелонированную оборону с минными полями, противотанковыми надолбами на линии фронта протяжением около 3 км, установил более 20 артиллерийских и минометных батарей. При попытках прорвать эту оборону без предварительной подготовки и сосредоточения артиллерии и танковых соединений наши войска понесли значительные потери.

В середине октября на полуостров Виртсу прибыл Маршал Советского Союза Говоров, который заслушал доклады об обстановке и приказал сосредоточить на линии фронта артиллерийские и танковые соединения, произвести тщательную разведку обороны противника и после надлежащей артподготовки с суши и с моря прорвать оборону и уничтожить обороняющиеся на полуострове войска противника.

В задачи КБФ входило сосредоточить в проливе Виртсу-Вяйн необходимые силы и средства для переправы артиллерийских и танковых соединений на о-в Сарема, протралить фарватеры в Рижском заливе и сосредоточить в районе полуострова Сырве корабли для артиллерийской поддержки фланга армии и высадки десантов в тыл противника, прикрыть приморский фланг армии торпедными катерами и авиацией от воздействия морских сил противника.

Для выполнения этих задач в районе Виртсу были сосредоточены дивизион канонерских лодок под командованием капитана II ранга Э. И. Лазо, более 30 тендеров, переброшенных с Чудского озера на машинах, два сетевых заградителя, дивизион тихоходных тральщиков. В Рижский залив была введена бригада траления (катерные тральщики) под командованием капитана I ранга И. И. Мешко, которая сразу же приступила к тралению фарватеров Виртсу — Курессаре. В Курессаре была переброшена бригада торпедных катеров (55 единиц). Один дивизион торпедных катеров был перебазирован в Кихельконну для действий на правом фланге армии против надводных кораблей противника. В Курес-

¹⁴ Там же.

саре перебазировался также дивизион бронекатеров (восемь кораблей, вооруженных каждый двумя 88-мм орудиями) и несколько катеров, вооруженных РС-130. День и ночь кипела работа на переправе. Несколько тысяч машин (танков, самоходных артиллерийских установок и другой техники) было доставлено через пролив на о-в Сарема. По окончании траления фарватеров в Рижском заливе в Курессаре перебазировался дивизион канонерских лодок.

Примерно 20 октября я был вызван на командный пункт маршала Говорова в Цесис для доклада о ходе подготовки наступления. Командные пункты генерала Старикова и мой были перенесены в Курессаре, куда прибыли для координации действий начальник штаба Ленинградского фронта генерал-полковник Попов и командующий КБФ адмирал Трибуц.

Подготовка и сосредоточение сил 8-й армии и КБФ к решающему наступлению и разгрому немцев на полуострове Сырве длились почти месяц. Сроки эти определялись плохим состоянием дорог в Эстонии, разбитых и разрушенных отступавшими немцами, их загруженностью войсками Ленинградского фронта, следовавшими не только на Виртсу, но и в район Риги, отсутствием достаточных тральных сил для очищения от мин фарватеров в Финском и Рижском заливах, а также недостаточным обеспечением кораблей КБФ топливом. В этот период на Сырве велись частные боевые действия с целью разведки системы обороны противника и недопущения усиления его группировки за счет переброски морем войск из Риги и Виндавы. Были предприняты две попытки высадить тактические десанты во фланги противника — одна в районе Винтри и другая на западном берегу в бухте Лыу. Обе попытки успеха не имели¹⁵.

Противник за этот период активизировал свою деятельность на море, перебросил на Сырве штрафной батальон (около 1000 человек), полк 215-й пехотной дивизии и другие части. Гитлеровцы ввели в Ирбенский пролив значительные легкие силы флота: самоходные баржи, торпедные катера, эсминцы и крейсера. Крупные артиллерийские корабли в охранении эсминцев неоднократно обстреливали наш правый фланг со стороны моря. Сухопутные части очень болезненно реагировали на эти обстрелы, так как сухопутная артиллерия не могла эффективно им противодействовать, а нелетная и свежая погода не всегда позволяла авиации и торпедным катерам обнаружить и атаковать корабли противника в открытом море¹⁶. Срочно пришлось перебросить дивизион 130-мм орудий под командованием полковника Т. М. Зубова из состава береговой обороны Таллинского морского оборонительного района.

¹⁵ «Морской атлас», т. III, военно-исторический, ч. 2. Описания к картам, стр. 483.

¹⁶ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13573, л. 43.

В середине ноября наши бомбардировщики обнаружили и атаковали тяжелый крейсер противника и добились нескольких прямых попаданий в него. Поврежденный крейсер вынужден был малым ходом покинуть район боевых действий. Одновременно береговая артиллерия повредила один из эсминцев.

Со стороны Рижского залива непрерывно действовали бронекатера капитана III ранга И. Г. Максименкова и торпедные катера капитанов III ранга М. Г. Чебыкина и А. Г. Свердлова, производя обстрелы побережья противника южнее Винтри и пристани Мынту и ночные поиски кораблей противника вдоль всего восточного побережья полуострова Сырве и в Ирбенском проливе. Поэтому с этой стороны корабли противника не могли действовать против фланга наших войск.

15 ноября 8-я армия и части КБФ были готовы к проведению заключительного этапа операции. Однако штормовая и нелетная погода не позволяла использовать авиацию, торпедные и бронированные катера. Наконец, 17 ноября синоптик КБФ инженер-майор Г. Д. Селезнев доложил генерал-полковнику Попову и адмиралу Трибуцу, что 18 ноября ожидается значительное улучшение погоды: ветер стихнет до 3 баллов, облачность уменьшится, что позволит использовать как катера, так и авиацию. Был отдан приказ начать наступление 18 ноября с использованием всех сил и средств армии и флота. Ночь прошла в проверке подготовки частей и соединений к началу наступления, последних уточнений вопросов планирования и взаимодействия между флотскими и армейскими соединениями.

В 10 час. 5 ноября 925 стволов армейской и морской береговой артиллерии открыли ураганный огонь по огневым позициям, укрытиям и траншеям противника, к ним присоединились три канонерские лодки и восемь бронекатеров, а также бомбардировочная и штормовая авиация КБФ и фронта. Огневая подготовка длилась полтора часа. В 12 час. стрелковые части 8-го Эстонского и 109-го корпусов при поддержке войсковой и корабельной артиллерии, танковых соединений и самоходных орудий, преодолевая ожесточенное сопротивление противника, начали продвигаться в глубь полуострова Сырве. Выполняя приказ Гитлера «оборонять Моонзундские острова до последнего солдата», немецко-фашистские войска шесть суток ожесточенно сопротивлялись, но не могли устоять перед советскими войсками. В ночь на 24 ноября остатки разгромленных частей противника были уничтожены или пленены. Моонзундские острова и вся территория Советской Эстонии были освобождены от фашистских захватчиков.

В 21 час 24 ноября столица нашей Родины Москва салютовала доблестным войскам Ленинградского фронта и морякам Краснознаменного Балтийского флота двадцатью артиллерийскими залпами из 224 орудий.

В итоге Моонзундской наступательной операции войск Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота, про-

веденной с 27 сентября по 24 ноября 1944 г., были освобождены все острова архипелага и тем самым вся территория Эстонской ССР. В боях были разгромлены и уничтожены 23-я, 215-я и 218-я пехотные дивизии, 531-й и 532-й артиллерийские дивизионы, 583-й охранный батальон войск СС и многие другие подразделения противника. Значительные потери он понес и на море. В результате действий кораблей и авиации флота потоплены десятки боевых кораблей и вспомогательных судов немецкого флота. Краснознаменный Балтийский флот получил свободу действий в Балтийском море для содействия флангам наших войск в Прибалтике и для действий на вражеских морских коммуникациях в средней и южной частях Балтийского моря. В итоге этой операции высвободилась большая группировка войск Ленинградского фронта для ведения боевых действий на других направлениях.

Успех операции определялся сохранением высоких темпов наступления, достигнутых при освобождении материковой части ЭССР. 8-я армия и КБФ буквально на плечах противника вторглись на острова архипелага, форсировав многочисленные и широкие водные преграды с ограниченными средствами.

Массовый героизм, возросшее боевое мастерство солдат, матросов и офицеров позволило осуществить тесное боевое взаимодействие сил флота и армии. Морально-политическое превосходство советских воинов над немецко-фашистскими захватчиками предопределило исход боевых действий.

К недостаткам в проведении этой операции следует отнести неудачную организацию командования, не отвечающую требованиям оперативного искусства. Хотя мы с генералом Стариковым и работали в самом тесном содружестве и у нас за время операции не возникло ни одного разногласия, тем не менее он в своих решениях зависел от генерала Попова, а я в еще большей степени зависел от адмирала Трибуца, так как силы и средства мне выделялись штабом флота без согласования с моими требованиями. Отсутствие единого штаба руководства в операции сказывалось на ее проведении, главным образом в вопросах планирования и управления силами. Присутствие же генерала Попова и адмирала Трибуца как представителей маршала Говорова было эпизодическим, только в наиболее ответственные периоды операции. В остальное же время они были заняты своей большой оперативной работой на других участках боевых действий. Отсутствие в штабе операции на море органов тыла и его слабая укомплектованность как органа боевого управления не могли не сказываться на ходе операции. Особенно плохо обстояло дело с материально-техническим обеспечением. Интересы тылов армии и флота часто входили в противоречие, и приоритет всегда имели органы тыла армии, хотя по ходу операции его иногда нужно было бы предоставить тылу флота.

МООНЗУНДСКАЯ ДЕСАНТНАЯ ОПЕРАЦИЯ

Доктор исторических наук,
профессор, капитан I ранга

В. И. АЧКАСОВ

Континентальный характер Великой Отечественной войны, в которой главные задачи решались сухопутными силами, выдвинул перед Военно-Морским Флотом на первый план задачи непосредственного содействия войскам Советской Армии. Благодаря обстановке, складывавшейся на приморских флангах нашего сухопутного фронта, десантные операции заняли одно из видных мест среди прочих видов совместных действий флота с армией.

Краснознаменный Балтийский флот высадками своих морских десантов на флангах и в тылу приморских группировок противника способствовал устойчивости приморских группировок наших войск в оборонительных операциях, а в наступательных — быстроте их продвижения. Непрерывно накапливавшийся опыт в осуществлении десантных операций, главным образом тактических масштабов, позволил КБФ последовательно развивать формы и способы их подготовки и проведения.

Всего почти за четыре года Великой Отечественной войны Краснознаменный Балтийский флот высадил свыше 40 морских десантов масштабами от взвода до усиленной дивизии.

Одной из крупных десантных операций на Балтике была Моонзундская, проведенная осенью 1944 г.

В результате Таллинской операции, в которой Краснознаменный Балтийский флот взаимодействовал с войсками Ленинградского фронта, к 27 сентября 1944 г. вся материковая территория Эстонии была очищена от противника.

Войска группы армий «Север» отошли под ударами Советской Армии и сосредоточились к концу сентября в районе Риги силой около 33 дивизий. Германское командование, оценивая острова Моонзундского архипелага как последние опорные пункты, обеспечивавшие возможность морских сообщений, необходимых для питания своих войск в районе Риги, решило их удержать любой ценой. В середине сентября для обороны этих островов немцы перебросили из Риги свою 23-ю пехотную дивизию, которая вначале была подчинена командующему 16-й немецкой армией, а затем командире 43-го армейского корпуса.

С 23-й пехотной дивизией должна была взаимодействовать 9-я дивизия Охраны водного района (база в Виндаве). В непосредственное подчинение командира 23-й пехотной дивизии была передана 24-я десантная флотилия¹.

Советское Верховное Главнокомандование, чтобы ускорить отсечение немецкой группы армий «Север» от Восточной Пруссии, освободить Ригу и очистить от противника Курляндский полуостров, решило нанести немцам удар силами трех прибалтийских фронтов, а на войска Ленинградского фронта возложить задачу по проведению совместно с Краснознаменным Балтийским флотом десантной операции с целью овладения всеми островами Моонзундского архипелага.

Основной трудностью при выполнении этой задачи для КБФ являлась невозможность использования им своих надводных сил, за исключением катеров. Это вызывалось минной обстановкой в Финском заливе, препятствовавшей использованию не только крупных артиллерийских кораблей, но даже и эсминцев. Однако и для использования торпедных и других катеров в этой операции понадобилось устранить некоторые препятствия.

Для овладения островами требовалось сосредоточить в ряде пунктов на материковом побережье Эстонии в Рижском заливе (Хапсалу, Рохукюла) и гавани Виртсу торпедные катера и высадочные средства, что было возможно лишь в результате предварительного овладения о-вом Вормси, не допускавшим использования пролива Вооси-Курк (между ним и материком). 27 сентября о-в Вормси десантом морской пехоты, высаженным с торпедных катеров, был очищен от противника, и таким образом пролив Вооси-Курк стал свободным².

Для осуществления операции по овладению островами Рижского залива были выделены войска 8-й армии, в состав которой вошел и 8-й Эстонский корпус.

Краснознаменный Балтийский флот сосредоточил в Хапсалу, Рохукюла и в гавани Виртсу бригаду торпедных катеров, несколько дивизионов сторожевых катеров и катеров-тральщиков. Командование сухопутными силами в операции возлагалось на командующего 8-й армией генерал-лейтенанта Ф. Н. Старикова, а морскими силами — на контр-адмирала И. Г. Святова³.

По плану операции в первую очередь предполагалось овладеть о-вом Мухума, который от материкового берега отделялся проливом Виире-Курк шириной около 3 миль, во вторую очередь — о-вом Хиума (Даго) и, наконец, в третью — о-вом Сарема (Эзель), оборонявшимся наиболее крупными силами. В соответствии с решением о направлениях и порядке высадки

¹ *W. Melzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917—1941—1944. Neckargemünd, Vominkel, 1960, S. 100.*

² Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 12249, л. 112, 115.

³ Там же, д. 13578, л. 78.

десантов войска 8-й армии и морские силы были сведены в два отряда: северный для высадки на о-в Хиума и южный — для высадки на о-в Мухума.

Силы противодесантной обороны противника на о-ве Мухума состояли из трех батальонов 67-го пехотного полка с некоторыми частями усиления. Однако, по утверждению немцев, вследствие больших потерь, понесенных 23-й пехотной дивизией в сентябрьских боях на таллинском направлении, фактически 67-й пехотный полк был не более одного батальона.

На о-ве Хиума находился батальон, две батареи, железнодорожная рота и отряд пограничной охраны. Основные силы 23-й дивизии находились на о-ве Сарема⁴.

По плану операции в ночь с 28 на 29 сентября с о-ва Виртсу на о-в Мухума была высажена севернее пристани Куйвасту наша разведывательная группа, встретившая слабое сопротивление противника⁵.

На основе полученных разведывательных данных, подтвержденных воздушной разведкой, командование силами операции приняло решение высадку на о-в Мухума начать не на рассвете 30 сентября, как предполагалось по плану, а вечером 29 сентября, сразу же после прихода торпедных катеров, которые днем вышли из Рохукюла.

Немцы ожидали высадку на о-в Мухума, и пристрелка, которую провели наши сухопутные батареи 26 сентября, утвердила их в этом предположении.

Высадка частей 8-й армии с торпедных катеров и автомашин-амфибий началась в 20 час. 30 мин. 29 сентября. Основные силы первого эшелона десанта были высажены по обе стороны пристани Куйвасту, заминированной, но еще не разрушенной немцами, и несколько севернее ее. Этот участок оборонялся пехотной ротой, усиленной артиллерией и минометами. Высадка была поддержана огнем сухопутной артиллерии, расположенной на полуострове Виртсу, вследствие чего противодействие десанту, оказанное вначале противником, вскоре было подавлено. Около 24 час. пристань Куйвасту была окончательно захвачена, и десант начал продвижение в направлении д. Муху, которую обороняли два батальона 67-го пехотного полка⁶.

Вскоре, несмотря на упорное сопротивление противника, д. Муху была занята десантом, который теснил противника к северному побережью о-ва Мухума и вместе с тем стремился возможно скорее выйти к дамбе, соединявшей этот остров с о-вом Сарема, для того чтобы отрезать противнику пути отхода. Около 22 час. 30 мин. очередные части десанта высадились в бухте Суурлайд, создав тем самым для немцев угрозу окруже-

⁴ Там же, ф. 9, д. 33383, л. 177.

⁵ Там же, л. 183.

⁶ Там же, д. 13578, л. 26.

ния. В результате сложившейся обстановки, которая вследствие почного боя на берегу для немцев казалась все более и более угрожающей, они решили оставить о-в Мухума и, отведя войска через дамбу на о-в Сарема, взорвать ее. Тем временем на о-в Мухума перебрасывались все новые и новые советские подразделения, для перевозки которых через Муху-Вяйн использовались не только высадочные средства флота, но и саперные понтоны.

Противник продолжал некоторое время упорно сопротивляться на подходах к переправе, но затем отошел на о-в Сарема, взорвав дамбу в нескольких местах. К 18 час. 30 сентября о-в Мухума был полностью очищен от противника⁷.

Быстрая потеря о-ва Мухума произвела в немецких вышних командных инстанциях «впечатление разорвавшейся бомбы». На Сарема были направлены следователи военного трибунала, чтобы найти виновных. Но, кроме того, в Курессаре прибыли морским путем первые части 218-й пехотной дивизии⁸.

Действительно, быстрый захват о-ва Мухума создавал благоприятную обстановку для немедленных действий против о-ва Хиума, как это было определено планом. При этом в оперативно-тактическом отношении было выгодно начать высадку на о-в Хиума возможно скорее. Однако этому мешали, с одной стороны, количество высадочных средств, а с другой — условия осенней погоды.

Высадку на о-в Хиума планировалось провести на двух участках: сначала на м. Хельтерма, а затем у м. Тяхванина. По мере развертывания действий на берегу намечалось развить их успех ударом в тыл обороняющемуся противнику, высадив для этой цели часть бригады морской пехоты на участке Кэрдель.

Командование силами высадки было возложено на капитана I ранга Гуськова, которому предоставлялось право при успехе высадки на участке Хельтерма высадить там весь десант. Высадку первого броска предполагалось произвести с торпедных и сторожевых катеров, катеров-тральщиков, а также с саперных понтонов⁹.

Выделенные в десант войска и назначенные для их высадки средства к 1 октября сосредоточились в гавани Рохукюла. Погода не благоприятствовала проведению высадки в назначенный срок — в 6 час. 1 октября, и ее пришлось перенести на 2 октября¹⁰.

Попытка в ночь на 2 октября высадить с торпедных катеров у Хельтерма разведывательную группу не удалась вследствие

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33383, л. 185.

⁸ W. Melzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917—1941—1944, S. 105.

⁹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33383, л. 188.

¹⁰ Там же.

сильного артиллерийского и пулеметного противодействия противника. Утром 2 октября из Рохукюла вышли две группы с первым броском десанта (южная для высадки у Хельтерма, северная — у м. Тяхванина). В 8 час. 30 мин. торпедные катера южной группы, несмотря на артиллерийский и пулеметный огонь противника при их подходе, высадили на пристань Хельтерма первый бросок десанта, которому быстро удалось овладеть пристанью. Устранению противодействия противника способствовали наши самолеты штурмовой авиации, вызванные для подавления вражеских батарей, мешавших высадке. Успех действий первого броска был немедленно использован, и северная группа высадочных средств с десантом, который предполагалось высадить у м. Тяхванина, высадила его на участке Хельтерма, на который был направлен и весь первый эшелон десанта. Оттеснив силы противодесантной обороны противника с участка высадки, десант, поддерживаемый штурмовыми и бомбардировочными действиями авиации, начал наступление в западном и юго-западном направлениях.

Командир немецкого 23-го артиллерийского полка, который командовал силами обороны на о-ве Хиума, пытался сосредоточить имевшиеся у него части на линии Виэлия—Кяйна и оказать сопротивление наступающим частям десанта. Все же к вечеру 2 октября немцы вынуждены были отойти к дамбе на о-ве Кассар и к бухте Орьяху и затем в ночь на 3 октября эвакуировать основные силы обороны на о-в Сарема.

3 октября о-в Хиума был очищен от противника.

Нужно заметить, что высадке на о-в Хиума немцы пытались противодействовать и своими надводными силами. Около 14 час. 2 октября четыре самоходные десантные баржи противника, маневрируя на Кассарском плесе, вели огонь по нашим катерам, стоявшим у пристани Хельтерма¹¹. Самоходные баржи противника были отогнаны нашей штурмовой авиацией. Наличие на участке Кэрдель сторожевого корабля и четырех самоходных барж противника исключало возможность высадки там подразделения морской пехоты, размещенного на четырех торпедных катерах. Торпедные катера с десантом вынуждены были возвратиться в Рохукюла.

Овладение о-вом Сарема явилось значительно более трудной задачей, так как немцам после захвата нами о-ва Мухума удалось усилить гарнизон о-ва Сарема своей 218-й пехотной дивизией и частями, которые успели переправиться с захваченных островов.

Командир немецкой 23-й пехотной дивизии считал, что наиболее вероятной является высадка на северном и юго-восточном побережьях острова. Однако он не исключал возможности высадки и на восточном побережье. Исходя из этого, немецкие

¹¹ Там же, л. 191.

войска на Сарема были развернуты таким образом, чтобы могли действовать на любом из возможных направлений высадки.

В наиболее угрожаемых пунктах побережья немцы возвели оборонительные сооружения.

После захвата десантами островов Мухума и Хиума наши силы приступили к высадке десанта на о-в Сарема, сосредоточив на о-ве Мухума Эстонский корпус, а остальные сухопутные силы и высадочные средства — в районе Рохукюла, Виртсу, о-ва Кассар.

Авиация КБФ и Ленинградского фронта вела воздушную разведку о-ва Сарема и подходов к нему с моря. Командующий 8-й армией принял решение: 5 октября высадить на о-в Сарема десант на двух участках побережья — северном и северо-восточном, одновременно форсируя пролив Вяйке-Вяйн и Ориссарскую дамбу силами 8-го Эстонского стрелкового корпуса с о-ва Мухума. В юго-восточной части о-ва Сарема он считал необходимым произвести демонстрацию высадки десанта.

Исходя из этого, командующий морскими силами в операции И. Г. Святлов принял следующий план действий: высадку произвести на участках: бухта Триги (на северном побережье) и пристань Талику (на северо-восточном побережье); первые броски десанта на каждом из участков высадки произвести с торпедных катеров, катеров-тральщиков и катеров типа «ЗИС»; основные силы десанта высадить с тральщиков типа «Ижорец» и десяти моторных шхун; непосредственную артиллерийскую поддержку десанта произвести огнем бронекатеров и сторожевых катеров; для прикрытия района высадки со стороны пролива Соэла-Вяйн выделить группу торпедных катеров, которые должны были патрулировать на Кассарском плесе; для обеспечения форсирования Эстонским стрелковым корпусом пролива Вяйке-Вяйн высадить с торпедных катеров стрелковые подразделения в бухте Кейгусте, которым надлежало перерезать дорогу на Курессаре ¹².

Планом высадки артиллерийская подготовка десанта и сопровождение его в начале действий на берегу возлагались на сухопутную артиллерию, поскольку катерные силы КБФ не могли выполнять задачи огневого обеспечения высадки. Кроме того, географические условия этого района в значительной мере приближали действия при высадках десантов на ближайшие друг к другу острова к действиям при переправах через водные преграды. Артиллерийская подготовка, которая должна была начаться за полчаса до высадки на участке Триги, была возложена на сухопутные батареи, находившиеся на о-ве Хиума, а на участке Талику — на артиллерию 8-го Эстонского стрелкового корпуса.

За 5 мин. до подхода к берегу высадочных средств с первым броском огонь сухопутной артиллерии было приказано перенести

¹² Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13578, л. 99.

в глубину побережья на участках высадки. Кроме того, на 120-мм сухопутную батарею, располагавшуюся на южной оконечности о-ва Хиума, была возложена задача своим огнем противодействовать прорыву немецких кораблей через пролив Соэла-Вяйн.

Авиационное обеспечение высадки на о-в Сарема осуществлялось ВВС Краснознаменного Балтийского флота¹³.

Самолеты авиации КБФ выполняли задачи разведки системы противодесантной обороны противника и расположения его сил на о-ве Сарема, подходя к нему со стороны моря и портов, из которых производилась доставка на него подкреплений и грузов снабжения. Кроме того, они осуществляли прикрытие с воздуха пунктов сосредоточения наших надводных сил в Рижском заливе, а во время высадки должны были оказывать непосредственное авиационное обеспечение десанта на всех этапах боя за высадку. Наконец, на авиацию КБФ возлагалась задача нанесения бомбоштурмовых ударов по кораблям и транспортам противника в пунктах их сосредоточения и погрузки, а также на подходах к о-ву Сарема.

Посадка десанта была произведена днем 4 октября в Роукюла, откуда первый (предназначенный для высадки в Триги) и второй (предназначенный для высадки в Талику) десантные отряды начали выходить в 19 час. того же дня. Большое разнообразие высадочных средств, часть из которых имела весьма посредственные мореходные качества, а другая часть — незначительную скорость, и, кроме того, достаточно ветреная для этих средств погода, естественно, увеличили продолжительность перехода. Из-за погоды катера-тральщики, на которых был размещен первый бросок (250 бойцов) первого десантного отряда, не смогли выйти из Роукюла.

Непосредственная артиллерийская подготовка высадки началась около 6 час. 5 октября. В соответствии с планом высадки эту подготовку осуществляла артиллерия 8-го Эстонского стрелкового корпуса, располагавшаяся на о-ве Мухума, и батареи сухопутной артиллерии, находившиеся на о-ве Хиума.

Под прикрытием артиллерийского огня части Эстонского корпуса начали наступать по Ориссарской дамбе и в то же время форсировали на 70 автомашинах-амфибиях Вяйке-Вяйн.

Первый бросок второго десантного отряда (250 бойцов), размещенный на торпедных катерах, в 6 час. подошел к участку высадки Талику, но не к пристани, как это предусматривалось по плану, а в полумиле севернее ее, где и высадился¹⁴. Ошибка в счислении пути в этом случае сыграла положительную роль, так как первый бросок был высажен под высоким берегом, вследствие чего находился в мертвом углу обстрела противника, который ожидал высадки на пристань, сосредоточил перед ней

¹³ Там же, д. 33383, л. 196.

¹⁴ Там же, д. 13578, л. 34—36.

все свои огневые средства. Кроме того, сама пристань предварительно была разрушена немцами, поэтому высадка первого броска на нее еще более усложнилась бы.

Успех высадки первого броска 2-го десантного отряда благоприятствовал быстрому захвату базы высадки на участке Талику. В силу этого обстоятельства было решено высадить там весь десант. К 9 час. 30 мин. высадка войск на участке Талику обоих десантных отрядов (1-й отряд — 1350 бойцов и офицеров при 28 орудиях; 2-й отряд — 1560 бойцов и офицеров при 28 орудиях) была в основном закончена¹⁵. Некоторые затруднения были связаны с доставкой на берег тяжелого военного снаряжения и артиллерии, которые перегружались с тральщиков и шхун на катера и плоты. Но к 16 час. того же дня все это было доставлено на берег.

Вечером 5 октября стрелковая часть, располагавшаяся на о-ве Кассар, на катерах также была перевезена в Талику.

Высадка на широком фронте, по свидетельству самих же немцев, связала такое большое количество их войск, что резервов для перехода во встречное наступление у них не оставалось. Командовавший немецкими войсками на Моонзундских островах командир 23-й пехотной дивизии генерал-лейтенант Ширмер решил, что вследствие невозможности упорной обороны центральной части острова необходимо отвести войска в один прием на полуостров Сырве и обороняться там.

В течение ночи с 5 на 6 октября части противника, теснимые непрерывно наступавшими советскими войсками, отошли на линию Лайсбер—Кюльма—Кону—Векхолм. Не удержавшись на ней, они под давлением советских войск днем 6 октября отошли на линию, проходившую примерно в 20 км к северу и в 10 км к востоку от Курессаре (так называемая «линия Фуке»), с которой 7 октября они были сбиты наступающими частями¹⁶.

На следующий день противник, отошедший к перешейку на полуострове Сырве, организовал упорную оборону этого полуострова, овладение которым, по существу, являлось уже другой операцией, проведенной Красной Армией совместно с Краснознаменным Балтийским флотом.

Десантная операция по овладению островами Моонзундского архипелага осенью 1944 г. была самой большой по масштабам из десантных операций, проведенных Краснознаменным Балтийским флотом во время Великой Отечественной войны.

Эта операция имеет существенное значение в развитии военно-морского искусства нашего флота, как операция, проходившая в особых военно-географических условиях.

¹⁵ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 13573, л. 34.

¹⁶ W. Melzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917—1941—1944, S. 112—115.

Опыт этой операции ценен еще и потому, что он позволяет сравнить на основе опыта операций 1917 и 1941 гг. формы и способы аналогичных действий в условиях тесного островного района. В некоторых послевоенных трудах немецких авторов высказываются мнения о том, что овладение островами Моонзундского архипелага Советскими Вооруженными Силами в 1944 г. не имело решающего значения для последующих действий всех видов вооруженных сил. Для придания этим мнениям большей объективности немецкие авторы утверждают, что захват этих островов немцами осенью 1941 г. также был малоцелесобразным, так как острова вследствие своей глубокой изоляции от основных советских сил не могли иметь сколько-нибудь серьезного влияния на ход операций на Востоке¹⁷.

На самом деле это было далеко не так. Захват осенью 1941 г. островов Моонзундского архипелага открывал для немцев свободный доступ их надводных кораблей в Финский и Рижский заливы, снимая в значительной мере угрозу немецким прибрежным морским коммуникациям в средней части Балтийского моря, а также ударов по Берлину и другим важным объектам Германии силами нашей авиации.

Овладение нами островами Моонзундского архипелага осенью 1944 г. обеспечивало контроль над входами в Финский и Рижский заливы, создавало непосредственную угрозу левому флангу немецко-фашистских армий в один из критических для них моментов, наконец, благоприятствовало действиям против коммуникаций врага в средней и южной части Балтийского моря.

Взаиморасположение этих островов между собой и материковым побережьем Эстонии, с одной стороны, обстановка, сложившаяся к концу сентября 1944 г. на сухопутном фронте в Прибалтике, — с другой, благоприятствовали применению не совсем обычной формы десантной операции — морской переправы.

Основными способами действий в этой операции были избраны «прыжки с острова на остров». Этот способ позволял использовать для высадки любые высадочные средства, в том числе и маломореходные, и даже переправочные средства саперных частей. Относительно узкие проходы, разделявшие острова, преодолевали даже автомашины-амфибии. Наконец, «прыжки с острова на остров» позволяли осуществлять высадку широким фронтом, предельно снижавшим устойчивость противодесантной обороны, а также давали возможность решить трудную для сил КБФ, находившихся в Рижском заливе, задачу огневого обеспечения высадки. Эта задача при всех трех высадках выполнялась в основном батареями сухопутной артиллерии, выдвинутыми на огневые позиции перед участками высадки.

Авиационное обеспечение высадок на острова Мухума и Хиума фактически было слабое, так как соединения и части

¹⁷ Ibid., S. 191—195.

авиации Краснознаменного Балтийского флота в это время осуществляли перебазирование. При высадке на о-в Сарема авиационное обеспечение как самой высадки, так и действий частей на берегу было значительно мощнее. Вследствие того, что советская авиация к этому времени выросла количественно и качественно, а немецко-фашистская авиация была ослаблена в боях, господство в воздухе в районе Моонзундских островов полностью принадлежало нашим Военно-Воздушным Силам. Фронтальная авиация была перегружена выполнением боевых задач на сухопутных направлениях, однако следует заметить, что если бы 5 и 6 октября она высадила воздушный десант в центре острова, вероятность даже быстрого отхода гитлеровцев на полуостров Сырве была бы, видимо, исключена и разгром врага был бы скорен.

Положительным в операции является быстрота действий сил на всех ее этапах, что оказало решающее влияние на исход операции, так как после высадки на о-в Мухума только ветреная погода 1 октября дала немцам сутки передышки. Быстроту действий наших сил вынужден был признать и противник. Так, Вальтер Мельцер пишет: «Советский флот и сухопутные силы в удивительно короткий срок подготовили переправу из Эстонии на Моон... Советскому командованию удалось очень быстро усилить наступающие части тяжелым оружием, артиллерией и танками, так что немецким частям не оставалось ничего иного, как отступить на Эзель»¹⁸. Другой автор, Ю. Мейстер, отмечает: «Высадка десантов на балтийские острова и завершающие бои были проведены советскими войсками необычайно быстро, энергично, с подъемом»¹⁹.

Действительно, о-в Мухума был очищен от противника через 21 час. 30 мин. после высадки, о-в Хиума — через 28 час. 30 мин., о-в Сарема (за исключением полуострова Сырве) — менее чем через 60 час. Но такие темпы операции исключали возможность сколько-нибудь продолжительной подготовки к очередной высадке и действиям по ее обеспечению. В ходе операции выявилась необходимость изыскания таких форм и способов ускоренной подготовки соединений, частей и подразделений флота и армии, которые исключали бы возможность путаницы и неразберихи, присущих спешке. В целом такие формы и способы были найдены, и отдельные незначительные недостатки не могли сказаться на ходе операции, исключая отдельные случаи задержки материально-технического обеспечения. Так, предусмотренная планом высадка десанта в бухте Кейгусте не могла быть произведена из-за отсутствия горючего для торпедных катеров.

¹⁸ *W. Melzer. Kampf um die Baltischen Inseln 1917—1941—1944. Neckargl-muna, 1960, S. 179.*

¹⁹ *I. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 109.*

Несомненно, значительным достижением при такой ускоренной подготовке операции явилась чрезвычайно четкая организация взаимодействия сил флота и сухопутных войск. В этом отношении операция по овладению островами Моонзундского архипелага осенью 1944 г. очень выгодно отличается от всех предшествовавших десантных операций.

На всех этапах этой операции надежно и достаточно четко работала связь, обеспечивавшая управление силами и непрерывное взаимодействие их, что, как известно, не всегда удавалось в прошлом.

Однако следует отметить, что в данной операции сохранился один из старых недостатков: почти полное отсутствие предварительной разведки участков высадки десанта (за исключением высадки разведгруппы на о-в Мухума). Однако отрицательных последствий это не имело только потому, что немцы заблаговременно не создали системы противодесантной обороны на восточном побережье островов.

Другой недостаток относился не к способам действий, а к боевой технике. Выбор высадочных средств практически являлся вынужденной импровизацией, так как других средств на Балтийском флоте в то время не было. Правда, имелись десантные тендеры, однако вследствие малой мореходности и незначительной скорости хода их трудно было своевременно перебросить в Рохукюла. Высадка первых бросков десанта с торпедных катеров была вызвана необходимостью быстрого перехода к пунктам высадки и достижению тем самым внезапности. Но нельзя не заметить, что использование торпедных катеров как высадочных средств являлось мерой вынужденной. Не так-то уж много было в то время на Краснознаменном Балтийском флоте торпедных катеров, а у находившихся в строю моторесурс был невелик. Между тем развитие обстановки на балтийском морском театре уже тогда позволяло считать торпедные катера единственным классом надводных сил, способным в создавшихся условиях действовать на морских коммуникациях противника в средней и южной части Балтийского моря. В известной степени были обоснованы высадки стрелковых подразделений с легким оружием с катеров типа КМ и войсковых подразделений с более тяжелыми средствами с тральщиков типа «Ижорец» и даже с моторно-парусных шхун. Однако несомненно вынужденной импровизацией являлось использование для высадки переправочного имущества саперных частей и автомашин-амфибий.

Действия Краснознаменного Балтийского флота в Финском и Рижском заливах свидетельствовали о развитии таких форм и способов боевых действий, как десантные операции в шхерных и островных районах.

Опыт операций по овладению островами Бьёркского архипелага и Выборгского залива показал возможность захвата шхерной позиции частями путем последовательных высадок с острова

на остров, «прыжков с острова на остров», начиная с ближайшего от района развертывания сил высадки, или же в результате расчленения системы шхерной противодесантной обороны путем овладения островом (или группой островов), являвшимся важнейшим узлом позиции.

Примерно та же схема действий проводилась в десантных операциях и в островном районе, но каждый из элементов этих действий был значительно большим по масштабам.

Так, например, последовательные высадки с острова на близлежащий остров, отделенный незначительным по ширине проливом, принимали характер морских переправ.

Идея морской переправы, т. е. высадка «берег—берег», не нова. В самом начале XIX в. Наполеон планировал подобную высадку в Англии путем форсирования Ла-Манша на специально построенных десантных ботах, обеспечивать которые должны были гребные канонерские лодки. Однако возможность реализации этой идеи при наличии сильного морского противника была сомнительной, тем более что скорость высадочных и обеспечивавших высадку средств была весьма незначительной.

Несомненно, авантюрным был и замысел операции «Морской лев», разработанной гитлеровским руководством летом 1940 г.

Даже при самом широком использовании авиации для прикрытия немецких самоходных десантных барж и паромов при форсировании ими канала и высадке вероятность сокрушающих ударов по ним надводными силами английского флота и потерь от мин заграждения была очень велика. И почти через полтора-два лет скорость самоходных десантных барж и паромов продолжала оставаться низкой. Продолжительность их перехода даже при незначительной ширине канала перед избранными участками высадки совершенно устраняла внезапность высадки и позволяла англичанам нанести по десантным отрядам ряд ударов. По этой причине массированное использование высадочных средств теряло смысл и было сопряжено с риском еще больших потерь. Правда, все это учитывалось немецко-фашистским руководством, которое разработало операцию «Морской лев» не для ее осуществления, а для отвлечения внимания от готовившегося фашистской Германией нападения на Советский Союз.

Совершенно по-иному обстояло дело при высадке советских войск с эстонского побережья на острова Мухума и Хиума, а с тех на о-в Сарема. Незначительная ширина проливов между этими островами позволяла даже относительно тихоходным высадочным средствам преодолевать их в короткие сроки, используя для перехода темное время.

**БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ЮГО-ЗАПАДНОГО
МОРСКОГО
ОБОРОНИТЕЛЬНОГО
РАЙОНА
В 1945 Г.**

Адмирал в отставке

Н. И. ВИНОГРАДОВ¹

К середине марта 1945 г. на южной Балтике сложилась следующая обстановка. Еще в октябре 1944 г. войска 1-го Прибалтийского фронта освободили Ригу и Рижский залив, вышли на побережье Балтийского моря в районе Паланга—Руцава—Швентой, отрезав с суши крупную курляндскую группировку противника с важными опорными пунктами — военно-морскими базами Либавы и Виндавы. В конце января—начале февраля наши войска овладели Мемелем (Клайпедой), Куршским заливом и Куршской косой с г. Кранц на Земландском полуострове. В это же время войска 2-го Белорусского фронта вышли к заливу Фриш-Гаф, овладели Эльбингом и юго-восточным побережьем залива, отрезав с суши крупную восточно-прусскую группировку противника с крепостями Кенигсберг и Пиллау. В начале марта войска 2-го Белорусского фронта вышли на побережье Балтийского моря в районе Кёзлина и Кольберга, отрезав с суши крупную данцигскую группировку противника. На Курляндском полуострове шли тяжелые бои за Либаву и Виндаву, в Восточной Пруссии — за Кенигсберг, в Данцигском заливе — за Данциг и Гдыню, в Померании — за Штеттин и Свинемюнде.

Обстановка требовала активного участия Краснознаменного Балтийского флота в разгроме врага в районе южной и западной Балтики. С целью сосредоточения усилий флота для боевых действий в южной и западной Балтике и организации более четкого взаимодействия его с сухопутными войсками 23 марта 1945 г. был создан Юго-Западный морской оборонительный район (ЮЗМОР) в составе трех военно-морских баз: уже действующих — Либавской (с временным базированием на Швентой) и Пиллауской (с временным базированием на порт Тагиау на р. Прегель) и вновь создаваемой — Кольбергской с базированием на Кольберг, а в дальнейшем — на Свинемюнде с переименованием в Свинемюндскую военно-морскую базу. Перед ЮЗМОР были поставлены

¹ В 1945 г. командующий Юго-Западным морским оборонительным районом КВФ.

следующие задачи: быть опорным районом флота на его основном операционном (юго-западном) направлении для ведения активных операций на море и обеспечения действий приморских флангов армии; расширять операционную зону флота для создания наиболее благоприятного и устойчивого режима в районах базирования флота и на коммуникациях; обеспечить во всех отношениях базирование сил, входящих в ЮЗМОР, и маневренное базирование части сил флота — эскадренных миноносцев, подводных лодок, канонерских лодок.

В состав ЮЗМОР кроме боевых сил и средств трех военно-морских баз были включены следующие боевые соединения флота: 1-я Краснознаменная бригада торпедных катеров в составе 40 катеров в четырех дивизионах с базированием на Клайпеду и Кранц; 1-я гвардейская морская железнодорожная артиллерийская Красносельская Краснознаменная бригада в составе пяти артиллерийских дивизионов 130—152-мм калибра и трех отдельных батарей 180-мм калибра с дислокацией штаба в Рудава, а артиллерийских дивизионов и отдельных батарей — по районам их боевого использования — на Курляндском полуострове и под Кенигсбергом; 139-я бригада ПВО в составе одного зенитно-артиллерийского полка и пяти отдельных зенитно-артиллерийских дивизионов с базированием по военно-морским базам; 2-я бригада тральщиков в составе пяти дивизионов рейдовых и катерных тральщиков; 260-я бригада морской пехоты.

Во главе военно-морских баз, соединений и частей ЮЗМОР стояли опытные командиры и политработники, испытанные в организации и руководстве боевыми действиями.

Военно-морские базы возглавляли: Либавскую — контр-адмирал К. М. Кузнецов, начальник политотдела полковник Ф. И. Демидов, начальник штаба капитан II ранга П. И. Барабан; Пиллаускую — контр-адмирал Н. Э. Фельдман, начальник политотдела — капитан II ранга Ф. Д. Шаройко, начальник штаба капитан I ранга М. С. Клевенский; Кольбергскую — капитан I ранга Е. В. Гуськов, начальник политотдела подполковник И. Л. Волынский, начальник штаба капитан II ранга Д. С. Шавцов; бригаду торпедных катеров — капитан I ранга А. В. Кузьмин, начальник политотдела капитан II ранга П. И. Ильин, начальник штаба капитан II ранга Г. П. Тимченко; бригаду артиллерии — гвардии полковник С. С. Кобец, начальник политотдела гвардии подполковник Г. Н. Вишневский, начальник штаба гвардии полковник П. П. Колтыпин; бригаду морской пехоты — генерал-майор И. Н. Кузьмичев, начальник политотдела подполковник А. Н. Полярный, начальник штаба полковник Л. В. Добротин; бригаду ПВО — полковник И. К. Трегубенко, начальник политотдела Л. Ф. Волков, начальник штаба майор И. С. Аврутов; бригаду траления — контр-адмирал М. Ф. Белов, начальник политотдела капитан II ранга Б. А. Флоров, начальник штаба капитан II ранга Я. С. Большой.

Органы управления ЮЗМОР — штаб, политический отдел и все службы боевого обеспечения были укомплектованы опытными офицерами. Во главе штаба ЮЗМОР поставлен грамотный моряк, обладающий солидным боевым опытом, — контр-адмирал Н. Г. Богданов. Начальником политотдела ЮЗМОР стал генерал-майор Д. И. Савелов — политработник с большим опытом руководящей партийно-политической работы и замечательный товарищ.

В течение одной ночи 24 марта на выносном пункте управления (ВПУ) командующего флотом в Паланге были решены на месте все организационные вопросы формирования ЮЗМОР: отработаны и утверждены организационная структура и штаты органов управления и специальных служб, произведены все назначения руководящих работников. В это время на ВПУ командующего флотом в Паланге находились народный комиссар ВМФ Н. Г. Кузнецов, начальник Главного штаба ВМФ С. Г. Кучеров, командующий флотом В. Ф. Трибуц и руководящие офицеры штаба и специальных служб флота.

У ЮЗМОР не было организационного периода формирования и сколачивания — все соединения и боевые части, входящие в его состав, вели боевые действия по поставленным ранее боевым задачам.

Так, 1-я Краснознаменная бригада торпедных катеров из базы Клайпеда осуществляла блокадные действия против Либавы, а из Кранца — против Пиллау.

403-й железнодорожный артдивизион 1-й морской железнодорожной бригады под командованием майора Г. П. Журбенко, находившийся в оперативном подчинении 2-й ударной армии, действовал в районе Тукумс по боевым порядкам противника. 405-й артдивизион под командованием майора Н. Ф. Будкова, будучи в оперативном подчинении 6-й ударной армии, на салдусском направлении наносил огневые налеты по важным военным объектам и боевым порядкам войск противника; 12-я и 19-я отдельные железнодорожные батареи 180-мм калибра из района Лункутис—Руцава действовали против Либавы по морским целям и оборонительным сооружениям, а 406-й железнодорожный артдивизион под командованием подполковника Б. М. Гранина осуществлял огневую маскировку боевых действий наших дальнотбойных батарей, вел стрельбу по поддержке 92-го стрелкового корпуса. 407-й железнодорожный артдивизион под командованием майора Г. И. Барбакадзе шестнадцатью 152-мм орудиями в районе Швентой—Клайпеда действовал по морским целям противника. 18-я отдельная железнодорожная артбатарея 180-мм калибра и 404-й дивизион передислоцировались с Курляндского полуострова под Кенигсберг для содействия армиям 3-го Белорусского фронта. 260-я бригада морской пехоты перемещалась из района Таллина в район Швентой—Клайпеда для последующих действий в десантных операциях. 139-я бригада ПВО зенитными арт-

дивизионами выполняла задачу по обеспечению нашего базирования от нападения воздушного противника.

Силы и средства военно-морских баз — дивизионы морских бронекатеров, охотников за подводными лодками, рейдовых и катерных тральщиков — осуществляли боевое траление и обеспечивали в зонах своих военно-морских баз нужный оперативный режим.

Прошла последняя неделя марта. За это время была разгромлена крупная группировка противника южнее Кенигсберга, а остатки войск противника сброшены в залив с Кальхольдского «языка». Фронт придвинулся к Кенигсбергу почти вплотную и обогнул его с трех сторон. Наши 18-я ОЖДАБ и 404 ЖДАД продвинулись вперед за станцию Гутенфельд и взяли под обстрел не только Кенигсберг, но и весь Кенигсбергский морской канал и базу-крепость Пиллау, расставив наблюдательные и корректировочные посты по всем обстреливаемым направлениям.

28—30 марта нашими войсками были взяты Гдыня и Данциг, отрезана с суши маневренная база легких сил флота противника на косе Хель. В связи с этим появилась возможность организовать боевые действия наших торпедных катеров в Данцигском заливе, базируясь на Данциг. 11 апреля четыре торпедных катера под командованием командира отряда капитан-лейтенанта Ефименко вышли из Клайпеды в Нойфарвассер (аванпорт Данцига), куда проникли через семиметровую щель между молот и затопленным немцами поперек фарватера крупным транспортом «Африкана». В ближайшие дни туда перебазировался весь дивизион торпедных катеров капитана II ранга Б. П. Ущева.

Уже в ночь на 16 апреля звено катеров этого дивизиона, незаметно проникнув на внешний рейд порта Хель, атаковало торпедами и потопило два немецких миноносца.

В ночь на 21 апреля командир отряда торпедных катеров Ефименко тремя катерами производил из Нойфарвассера поиск кораблей противника в Данцигском заливе. Встретив конвой из одного транспорта в сопровождении эсминца, двух сторожевых кораблей, двух быстроходных десантных барж и сторожевых катеров, торпедные катера в жестокой схватке потопили транспорт противника и вернулись в Нойфарвассер, приведя на буксире поврежденный торпедный катер. Катерникам в этом бою помогали армейские артиллеристы с южного берега Данцигского залива, они потопили своим огнем одну баржу.

9 апреля войсками 3-го Белорусского фронта была взята крепость Кенигсберг. Наша морская железнодорожная артиллерия из районов станций Гутенфельд и Левенхаген успешно этому содействовала, поражая досягаемые важные объекты противника.

К 13 апреля армии 3-го Белорусского фронта оттеснили противника по Земландскому полуострову к морю в район Пайзе-Циммербуде, отрезали полуостров Пайзе и начали сбрасывать

гитлеровские войска в залив Фишхаузен. В это время папш Петро-
заводский дивизион речных бронекатеров двумя отрядами в со-
ставе шести кораблей под командованием капитана II ранга Кро-
хина и командиров отрядов капитана III ранга Мазепина и Смир-
нова прошел по р. Прегель из Тапиау в Кенигсбергский морской
канал, в район Пайзе, чтобы содействовать войскам 43-й армии
в разгроме пайзенской группировки противника. На подходе
к району Пайзе бронекатера подавляли огневые точки врага.
В результате сокрушительных ударов наших войск при огневом
содействии наших бронекатеров противник на Пайзе был раз-
громлен. Огневая поддержка бронекатеров позволила войскам
43-й армии овладеть опорными пунктами врага Циммербуде и
Пайзе и очистить от противника всю дамбу морского канала.
Большая масса войск противника на лодках, деревянных плотках
и щитах, на любых плавающих предметах бросилась в залив
в расчете переплыть на косу под Пиллау. Наши бронекатера рас-
стреливали фашистов из всех видов оружия, таранили плавсред-
ства, пока не ликвидировали основную массу отступающих по
воде фашистов, и не дали им прорваться по воде к Пиллау. Но
наши бронекатера при этом понесли потери: один бронекатер был
подбит и потоплен артиллерийским огнем противника с пайзен-
ского берега прямой наводкой. Погибли 4 человека, в том числе
командир отряда капитан III ранга Смирнов.

17 апреля наши войска овладели мощным узлом сопротивления
врага — Фишхаузенот. Остатки вражеской группировки войск
численностью более 20 тыс. отошли в район Пиллау и закрепи-
лись на заблаговременно подготовленных оборонительных рубежах.

Наступление наших войск приостановилось — происходила
перегруппировка войск в соответствии с новой боевой задачей —
овладеть военно-морской базой и крепостью Пиллау. Решение
этой задачи было поручено 11-й гвардейской армии под командо-
ванием генерал-полковника К. Н. Галицкого. Другие армии
фронта перебрасывались с Земландского полуострова на новое на-
правление.

Мы, моряки, были заинтересованы в том, чтобы решить задачу
овладения военно-морской базой и крепостью Пиллау стреми-
тельными ударами, дабы противник, отступая, не успел разру-
шить главные базовые сооружения и сам город. Это было необхо-
димо для того, чтобы можно было сразу по взятии Пиллау орга-
низовать в нем базирование наших морских сил для развития
боевых действий в западном направлении — вдоль побережья По-
мерании и до зоны Западных проливов².

В соответствии с этим командующий Краснознаменным Бал-
тийским флотом доложил Маршалу Советского Союза тов. А. М. Ва-
силювскому о готовности осуществить десантную операцию
с целью захвата Пиллау. Командование фронтом приняло наше

² Отделение ЦВМА, ф. 372, д. 28455, л. 1, 2.

предложение и поручило 11-й гвардейской армии совместно с флотом разработать план операции. На командном пункте 11-й гвардейской армии в местечке Остерау разрабатывались планы десантных операций в двух вариантах.

Первый вариант, предложенный флотом: в период, предшествующий штурму Пиллау войсками 11-й гвардейской армии, а именно когда будет форсирован противотанковый ров поперек косы в районе Лохштадт (между Фишхаузеном и Пиллау), высадить тактические десанты одновременно.

Западный десант на торпедных катерах и катерных тральщиках из района Пальмникен (Янтарное) под прикрытием с моря подводных лодок и торпедных катеров, при огневой поддержке морскими бронекатерами, армейской и флотской авиацией, армейской полевой и флотской железнодорожной артиллерией высадить непосредственно в Пиллау, в район парка, с направлением развития удара на цитадель крепости и Каботажную гавань. Состав сил десанта — полк 83-й гвардейской стрелковой дивизии под командованием гвардии полковника Белого в одном эшелоне. Командир десантного отряда — командир высадки начальник штаба бригады торпедных катеров капитан II ранга Г. П. Тимченко. Командир сил прикрытия — командир бригады торпедных катеров капитан I ранга А. В. Кузьмин. Командующим операцией назначался командующий ЮЗМОРОм³.

Восточный десант из района Пайзе—Циммербуде через залив Фишхаузен высаживался на восточную окраину Пиллау, севернее пос. Камстигал, с направлением развития удара на военную гавань. Состав сил десанта — полк 260-й бригады морской пехоты, 487-й батальон флота и сводный полк 43-й армии в двух эшелонах — на речных бронекатерах Петрозаводского дивизиона и буксируемых ими баркасах. Командир высадки — командир Петрозаводского дивизиона бронекатеров капитан II ранга Крохин, командир десанта — командир 260-й бригады морской пехоты генерал-майор Кузьмичев. Артиллерийское обеспечение операции — артиллерийская бригада 11-й гвардейской армии и 404-й морской ЖДАД с м. Кальхольц; авиационная поддержка — авиация 11-й гвардейской армии и ВВС КБФ. Командовать операцией поручалось командиру Пиллауской военно-морской базы контр-адмиралу Н. Э. Фельдману, под руководством командующего ЮЗМОРОм⁴.

По второму варианту, предложенному 11-й гвардейской армией (в случае стремительного продвижения войск армии в «поршневой» операции и возможности штурма Пиллау с ходу, когда не будет целесообразной высадка морского десанта непосредственно в Пиллау), десанты в том же составе, на тех же средствах, с теми же силами прикрытия с моря и артиллерийской и авиационной поддержки должны высаживаться с обоих направлений —

³ Отделение ЦВМА, ф. 372, д. 28455, л. 3.

⁴ Там же, л. 3—6.

с моря и из залива Фриш-Гаф (Фришес—Хафф) — на северную часть косы Фрише-Нерунг, южнее аэродрома Нойтиф, с задачей развить наступление навстречу войскам 11-й гвардейской армии, содействуя им в овладении северной частью косы⁵. Оба десанта — западный с моря и восточный с залива Фриш-Гаф — после высадки должны встретиться и вступить под общее командование командира восточного десанта — командира 260-й бригады морской пехоты генерал-майора береговой службы Кузнецова.

Определение начала десантной операции возлагалось на командующего армией генерал-полковника К. Н. Галицкого.

Командование КБФ и ЮЗМОР, все соединения и части морского десанта и сил боевого обеспечения десантной операции были полны решимости выполнить десантную операцию по первому варианту, который с позиций интересов флота обещал нам более существенные успехи. Но он также предполагал, возможно, большие потери в живой силе десантников, хотя этого утверждать и нельзя. С нетерпением мы ждали условного момента о начале операции. Мы тщательно следили за ходом наступательных боевых действий частей армии с командного пункта на северной окраине Фишхаузена. Я настойчиво старался доказать командующему 11-й гвардейской армией, что противотанковый ров на подступах к Пиллау уже форсирован, что сейчас пойдет накопление сил и средств для штурма Пиллау и именно сейчас самое время начать десантную операцию, как это и обусловлено планом операции. Однако командующий армией считал, что время для начала десантной операции еще не наступило.

Боясь упустить время, я обратился по телефону к командующему войсками фронта Маршалу Советского Союза А. М. Василевскому с просьбой воздействовать на армейское командование и дать указание на начало десантной операции. Командующий фронтом терпеливо выслушал все мои горячие доводы и очень деликатно пояснил мне, что ему известно о готовности и стремлении моряков к боевым действиям за Пиллау высадкой тактических десантов, но что вопрос этот рассмотрен и признано целесообразным не тратить силы моряков там, где хорошо может справиться армия, что морские десанты надо осуществить по второму варианту. Это вошло в решение товарища Сталина, нарком ВМФ товарищ Кузнецов об этом знает, и надо в своих действиях этим руководствоваться.

Понятно, что деликатное разъяснение было боевым приказом — и он был выполнен.

Пиллау — этот последний опорный пункт в Восточной Пруссии — гитлеровцы защищали с особым упорством. Шесть дней шли непрерывные жестокие бои за эту морскую крепость. К исходу 25 апреля гвардейцы 11-й армии прорвали все укрепленные рубежи обороны, уничтожили основные силы врага и штурмовали

⁵ Там же, д. 34160, л. 1—3.

крепость. Лишь цитадель крепости сопротивлялась еще сутки с отчаянием обреченных. Обе стороны в боях несли большие потери. Фашистские войска потеряли в боях за Пиллау около 11 тыс. солдат и офицеров.

Десант на косу Фрише-Нерунг был высажен сразу же после штурма Пиллау.

25 апреля в 17 час. был дан боевой приказ на десантную операцию.

Западный десант по боевой тревоге был посажен на катера. На торпедных катерах, в желобах торпедных аппаратов, были посажены по одному взводу из 22 бойцов, катерные тральщики были нагружены десантниками до отказа. В 23 часа 25 апреля 3 отряда торпедных катеров⁶ под командованием командиров отрядов Становного, Старостина и Свердлова вышли из Пальмника в районы: первый — непосредственно у входа в Пиллау с моря, второй — на 7 миль западнее Пиллау, третий — на 7 миль юго-западнее Пиллау — для непосредственного охранения десанта от возможного нападения с моря боевых надводных кораблей противника.

Торпедные катера и катерные тральщики с десантом пошли по ранее обследованному торпедными катерами маршруту строем в три кильватерные колонны, лидируемые морскими бронекатерами (малыми канлодками), вдоль берега Земландского полуострова и косы Фрише-Нерунг в 4 милях от него. С подходом к месту высадки катерные тральщики повернули «все вдруг» к берегу, перестроившись в строй фронта на ширину, соответствующую фронту высадки. А торпедные катера с десантом прошли сквозь строй катерных тральщиков, вырвались вперед и двинулись также строем фронта к берегу для высадки первого броска десанта.

Тем временем две армейские артиллерийские бригады с восточной и западной окраин Пиллау и флотские железнодорожные артиллерийские батареи из района Зоргенау и с м. Кальхольц (восточный берег залива Фриш-Гаф) по сигналу командующего десантными операциями вели запланированный огонь по двум полосам поперек косы — на отсечение района высадки наших западного и восточного десантов от войск противника. Западным десантом никакой огневой обработки места высадки не производилось, была достигнута полная внезапность.

В 2 часа 15 мин. 26 апреля весь десантный отряд начал высадку в районе Вальдхале. С ходу на береговой отмели бойцы-десантники бросились в воду, заранее запасшись надутыми автомобильными камерами. Матросы катеров помогали бойцам прыгать в воду и сами показывали пример.

Фашисты были ошеломлены. Они не допускали такой дерзости со стороны наших войск и сначала думали, что появились с моря

⁶ Отделение ЦВМА, ф. 372, д. 28455, л. 11, 12.

свои. Силы западного десанта действовали в очень сложных условиях. То они брали пленными численностью больше себя, то сами вместе с пленными оказывались в окружении, то создавались по фронту их действий сложные наслоения, где были перемешаны свои и войска противника.

С высадкой первого эшелона восточного десанта положение западного десанта облегчилось — у него не стало противника на юге. С тяжелыми боями десантники продвигались по косе на север, навстречу частям 11-й гвардейской армии.

Первый эшелон восточного десанта — 1-й стрелковый батальон морской пехоты и 487-й батальон флота — по боевой тревоге был посажен на речные бронекатера и буксируемые ими баркасы и вечером 25 апреля вышел из Пайзе в назначенный для высадки район на косу Фрише-Нерунг отрядом кильватерных колонн. Видимость в заливе была очень малая, ночной туман мешал точно ориентироваться по береговым предметам, а компасы на речных бронекатерах были примитивные, да еще без определения девиации. При повороте десантного отряда на боевой курс и перестроении в строй фронта для высадки правая колонна отряда оторвалась, бронекатера уклонились сильно вправо и, потеряв из виду левую колонну, вышли на косу Кенигсбергского морского канала в районе Камстигал (на подходах к Пиллау), где и высадились. Не встретив противника, десантники вышли на канал. С рассветом туман стал рассеиваться, десантники быстро погрузились на бронекатера и пошли на косу Фрише-Нерунг к месту высадки, соединились с левой колонной отряда, где был и командир высадки⁷.

При подходе десантного отряда к косе Фрише-Нерунг противник встретил их артиллерийским огнем. Отряд открыл огонь по противнику из своих орудий и уклонялся маневром.

В 4 часа 15 мин. 26 апреля с боем высадили десант, т. е. не одновременно с западным десантом, а на 2 часа позже назначенного срока и на километр южнее предусмотренного места высадки. Поэтому западный и восточный десанты сразу не смогли встретиться.

В восточном десанте первым эшелonom командовал полковник Л. В. Добротин. Он указал десанникам направление их ударов: батальону подполковника Лейбовича атаковать противника в направлении на северо-восток, а 1-му стрелковому батальону морской пехоты теснить врага на юго-запад. Десантники перерезали косу Фрише-Нерунг и начали расширять прорыв в обоих направлениях, ведя упорные бои с противником.

Около 8 час. 26 апреля на тех же бронекатерах и баркасах высадился второй эшелон восточного десанта — 2-й стрелковый батальон морской пехоты и сводный полк 43-й армии. Со вторым эшелonom высадился командир десанта генерал-майор Кузьмичев.

⁷ Там же, л. 30.

Второй эшелон десанта усилил боевые порядки первого эшелона на обоих направлениях: на северо-восточном, чтобы теснить противника навстречу частям 11-й гвардейской армии, и на юго-западном, чтобы сдерживать натиск крупных сил врага и тем обеспечить уничтожение отрезанной десантами группировки противника. Артиллерия и авиация армии и флота наносили удары по противнику по заявкам командующего операцией, который получал информацию от десанта по средствам связи бригады торпедных катеров.

Бронекатера после высадки второго эшелона оказывали огневое содействие десанту на обоих направлениях, поражая огневые точки и живую силу противника.

К 10 час. восточная и западная группы десанта соединились и повели наступление на северную оконечность косы Фрише-Нерунг. Противник был разгромлен встречными действиями десанта и войск 11-й гвардейской армии со стороны Пиллау. Около 13 час. десантники встретились с частями армии, освободив часть косы протяженностью 10 км. В то же время часть десанта сдерживала южный фронт. Его командир доносил о больших потерях. К исходу дня 26 апреля на южный участок фронта подошла стрелковая дивизия. В боях наши десантники захватили в плен около 6 тыс. солдат и офицеров⁸, которых сдали 11-й гвардейской армии.

Силы прикрытия и боевого обеспечения западного десанта с моря отлично выполнили свою задачу — крупные морские силы противника, находившиеся в это время в Данцигском заливе, не смогли оказать помех морскому десанту.

Морские бронекатера под командованием капитана II ранга Гапковского оказывали огневое содействие западному десанту в продолжение всей высадки. Они уничтожили также вышедшую из Пиллау быстроходную десантную баржу, которая пыталась прорваться в район боя.

К исходу дня 26 апреля все части морского десанта отошли с косы Фрише-Нерунг для подготовки к выполнению следующих боевых задач. Мы приступили к освоению военно-морской базы Пиллау. Перед ЮЗМОР была поставлена новая задача: силами Пиллауской военно-морской базы во взаимодействии с 48-й армией подготовить десант на южную часть косы Фрише-Нерунг и высадить его в район Фогельзанг. Проведение тщательно разработанной операции намечалось на 2—4 мая. Все силы десанта и высадочные средства были подготовлены и сосредоточены в исходном районе⁹. Но 4 мая высадка была отменена и все части возвращены в пункты своей постоянной дислокации, кроме дивизиона бронекатеров, который продолжал осуществлять огневую поддержку наших войск на косе Фрише-Нерунг, и дивизиона

⁸ Отделение ЦВМА, ф. 372, д. 34160, л. 42—44.

⁹ Там же, д. 28444, л. 7, 8.

тральщиков, продолжавшего перевозки войск, вооружения и техники через залив Фриш-Гаф к линии фронта.

3 мая начальник штаба флота контр-адмирал А. П. Александров посетил командный пункт ЮЗМОР в Шиллау и сообщил мне о намерении флота и фронта осуществить крупную десантную операцию на о-в Борнхольм.

Кольбергская военно-морская база под непосредственным руководством начальника штаба флота совместно с начальником оперативного управления штаба 2-го Белорусского фронта генерал-майором Котовым-Легоньковым приступила к разработке этой операции. К этому времени в районе Кольберга сосредоточились полки штурмовой минно-торпедной и истребительной авиации флота. В гавани Кольберг находился дивизион торпедных катеров капитана III ранга Осецкого, сюда же подтягивались войска фронта, выделенные для десанта.

Командующий флотом принял решение — перебазировать в Кольберг дополнительно полк пикирующих бомбардировщиков, собрать здесь целиком соединение торпедных катеров, все морские бронекатера, три дивизиона катерных тральщиков и несколько дивизионов морских охотников за подводными лодками.

Но боевые события развивались быстро. 5 мая войска 2-го Белорусского фронта заняли Свиномюнде, а 6 мая — о-в Рюген. И основной задачей стало овладение о-вом Борнхольм, на котором находилось около 12 тыс. немецких войск¹⁰. Борнхольму немцы в конце войны отводили особую роль — он прикрывал подходы к Датским проливам, Померанской и Мекленбургской бухтам. На нем был построен аэродром для базирования истребительной авиации, он был укреплен береговыми батареями. А значительное число малых бухт позволяло базирование на острове легких морских сил.

8 мая командованием КБФ открытым текстом было направлено требование коменданту гарнизона острова о капитуляции. Ответа не последовало. Тогда наша авиация нанесла по военным объектам острова мощные бомбоштурмовые удары.

8 мая в Берлине немецко-фашистское командование подписало акт о безоговорочной капитуляции всех своих вооруженных сил. Казалось бы, отпала надобность в проведении крупной десантной операции на о-ве Борнхольм. Но капитуляцию фашистских войск надо было реализовать. Комендант о-ва Борнхольм генерал Вутман на повторное требование флота отказался капитулировать. Были данные, что Вутман намеревался сдаться в плен англичанам и выжидал развертывания событий.

Вечером 8 мая командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц приказал: «С рассветом 9 мая выйти на о-в Борнхольм (база Рёне) отряду торпедных катеров, имея на борту возможное количество личного состава, с задачей занять о-в Борнхольм. Без-

¹⁰ Там же, л. 54.

условно, разоружить весь гарнизон, взять под охрану все оборонительные объекты»¹¹.

Ночью с 8 на 9 мая отрядом торпедных катеров капитана III ранга Свердлова была произведена разведка подходов к порту Рённе, противник не был обнаружен, навигационная обстановка нормальная.

4-й дивизион торпедных катеров под командованием капитана III ранга Осецкого в 6 час. 15 мин. 9 мая вышел из Кольберга на о-в Борнхольм, имея на борту десант численностью 108 матросов во главе с майором Антонином. Операцией командовал, находясь на торпедном катере, начальник штаба Кольбергской военно-морской базы капитан II ранга Д. С. Шавцов.

В 7 час. 25 мин. торпедные катера обнаружили самоходную баржу и 4 парусно-моторные шхуны с немецкими солдатами и офицерами, идущие из района Данцигской бухты. Все они были направлены в Кольберг.

В 10 час. 30 мин. отряд торпедных катеров вошел в густой туман, где простоял на якорях до 13 час. 40 мин. В дальнейшем, не встретив противника, торпедные катера с десантом в 15 час. 30 мин. вошли в порт Рённе, подошли к пирсу и высадили десант. Два торпедных катера были направлены в дозор. Десант организовал оборону порта Рённе. Генерал Вутман на требование о безоговорочной капитуляции после некоторых препирательств принял условия капитуляции, о чем и подписал приказ своим войскам.

Первым был разоружен гарнизон Рённе. Гарнизон острова начал сдавать оружие в указанные пункты. С аэродрома острова вылетели пять самолетов противника. Тогда немедленно послали группу матросов, которые захватили аэродром с двумя неисправными самолетами¹².

Как заканчивалась война на либавском направлении?

8 мая под вечер командующий флотом собрал группу руководящих командиров в Паланге, объявил нам о капитуляции фашистской Германии и дал указания по реализации капитуляции курляндской группировки противника. С 9 мая прекращаются все боевые действия. Наши войска должны входить в Либаву в 15 час. 9 мая. В соответствии с этим вечером 8 мая был направлен под Либаву дивизион торпедных катеров, возглавляемый командиром бригады капитаном I ранга А. В. Кузьминым. Дивизион торпедных катеров должен был блокировать порт Либавы, а к 15 час. 9 мая войти в Либаву для обеспечения принятия капитуляции. На торпедные катера была посажена группа из 100 матросов батальона флота под командованием подполковника Лейбовича.

Утром 9 мая на 22 грузовых автомашинах из селения Швентой вышел батальон морской пехоты и с ним командир Либавской военно-морской базы контр-адмирал К. М. Кузнецов, чтобы одному

¹¹ Отделение ЦВМА, ф. 372, д. 28451, л. 54.

¹² Там же.

из первых войти в Либаву и возглавить действия по изгнанию и уничтожению противника.

Утром 9 мая командир бригады торпедных катеров капитан I ранга А. В. Кузьмин настойчиво запросил дать ему разрешение на прорыв катеров в Либаву, чтобы предупредить возможные нежелательные действия противника. Разрешение ему было дано.

В 10 час. 30 мин. катерники ворвались в Либаву и сразу частью экипажей рассредоточились по военно-морским объектам, расположенным в военной и Зимней гаванях, взяли все под охрану от возможных диверсий и разграбления. Батальон майора Лейбовича занял судоремонтный завод. Всех немецких солдат и офицеров собрали, разоружили и держали на причалах под охраной до прихода наших войск. Так дерзким прорывом и решительными действиями наши моряки спасли военно-морские объекты от разрушения. В полночь командиру Либавской базы с морскими пехотинцами удалось войти в Либаву.

С окончанием Великой Отечественной войны встала новая важная задача — траление мин. Их в Балтийском море было поставлено и сброшено с самолетов несколько тысяч немцами, нами и союзниками. Перед окончанием войны большое количество мин было поставлено в Данцигской и Померанской бухтах. Вначале нужно было хотя бы открыть для плавания по узким фарватерам порты Либавы, Клайпеда, Пиллау, Данциг (Гданьск), Гдыня, Кольберг, Свиномюнде, Штеттин, Штральзунд, Засниц, Варнемюнде, Росток, Висмар и разминировать все гавани и причалы этих портов. Для того чтобы были открыты входы в порты Данциг и Гдыня, необходимо было также убрать с фарватеров затопленные крупные боевые корабли и транспорты.

Главная трудность состояла в том, что почти все наши тральные силы и средства были способны тралить только якорные мины с контактным взрывателем. А главную заботу составляли поставленные с кораблей и сброшенные с самолетов донные мины с неконтактными взрывателями. В поисках тральных сил мы оборудовали примитивные тральщики: на катер или буксир ставили дизель, к дизелю крепили генератор постоянного тока, присоединяли к нему буксируемый проводник, могущий создавать магнитное поле определенного напряжения, и тралили. В результате самоотверженной работы наших тральных сил в первый послевоенный год все подходы к перечисленным портам были открыты для плавания, все гавани и причалы разминированы.

Ни один корабль не подрывался на протраленных очень узких фарватерах и в гаванях. Только один наш транспорт подрывался на подходах к Кольбергу, где капитан судна проявил недисциплинированность и сошел с протраленного фарватера.

ДЕСАНТ НА О-В БОРНХОЛЬМ

Кандидат
военно-морских наук,
капитан I ранга

А. В. БАСОВ

9 мая 1945 г. советские войска были высажены на датский о-в Борнхольм. Чтобы понять истинный смысл и причины этой акции советского командования, необходимо проанализировать обстановку, сложившуюся на северо-западе Германии и в западной части Балтийского моря в конце апреля—начале мая 1945 г. Важно также иметь в виду и предысторию этого вопроса.

Немецко-фашистское командование использовало Данию и ее о-в Борнхольм как перевалочную базу при эвакуации войск из Норвегии и с Балтийского побережья¹. Корабли германского флота, спасаясь от ударов с воздуха, базировались на безопасные порты Дании.

25 января 1945 г. на совещании в ставке Гитлера было решено укреплять оборону Дании. Это касалось и о-ва Борнхольм, далеко выдвинутого на восток. Он прикрывал подходы к проливам, Померанскую и Мекленбургскую бухты от ударов советских кораблей и авиации. Кроме того, район Борнхольма к 1945 г. оставался единственным (хотя и недостаточно глубоководным) местом для испытания и подготовки новых немецких подводных лодок. Из-за большого военного значения Борнхольм называют балтийской Мальтой.

В начале 1945 г. гарнизон острова имел свыше 12 тыс. солдат и офицеров. Он располагал береговыми и зенитными батареями.

¹ Еще на Крымской конференции советское командование просило союзников воспрепятствовать переброскам немецких войск в Германию из Норвегии, где оставались боеспособные германские дивизии. Заместитель начальника Генерального штаба Красной Армии генерал армии А. И. Антонов высказал пожелания союзникам: «... ударами авиации по коммуникациям препятствовать противнику производить переброски своих войск на восток с Западного фронта, из Норвегии и из Италии» («Международная жизнь», 1965, № 6, стр. 144). Тогда английский адмирал Кеннингхем заявил, что большая минная опасность в проливах Каттегат и Скагеррак не позволит британскому флоту проникнуть в Балтику и выполнить эту задачу. Авиация союзников также не тревожила германские вооруженные силы на территории Дании. Такое решение оставляло проливную зону и датские острова вне вооруженного воздействия.

Комендантом острова являлся генерал Вутман. В марте немецкое командование переправило с Курляндского побережья на Борнхольм еще восемь батарей береговой артиллерии². В апреле на совещании у Гитлера обсуждался вопрос об ускорении строительства аэродрома на острове, с которого истребительная авиация должна была прикрывать движение конвоев из Курляндии³. На острове было около десяти пеленгаторных и радиолокационных станций, три гидроакустические станции для обнаружения подводных лодок и наведения на них противолодочных сил. Остров был связан подводным кабелем с Германией⁴.

Гросс-адмирал Дениц, назначенный «преемником» Гитлера, поставил целью быстрейшую капитуляцию перед союзниками на западе и как можно более длительное продолжение борьбы против советских войск на востоке, задачей которой было не пустить Советскую Армию в глубь Германии. Направляя на переговоры с Монтомгери вновь назначенного главнокомандующим германскими военно-морскими силами адмирала Фридебурга, он требовал добиваться «чисто военной частичной капитуляции во всей северо-западной Германии, но так, чтобы при этом по возможности не было затруднено отступление с востока по суше и морю»⁵.

Такая постановка вопроса встретила благоприятный отзыв в среде союзного командования, потому что сам Черчилль придерживался такой же позиции: «Наши условия предусматривали безоговорочную капитуляцию на всех фронтах. В то же самое время наши командующие на поле боя всегда были должным образом уполномочены принимать чисто военную капитуляцию противостоящих им войск противника»⁶. В письме Эйзенхауэру от 2 апреля 1945 г. Черчилль говорил: «Я считаю чрезвычайно важным, чтобы мы встретились с русскими как можно дальше на Востоке...» В письме Рузвельту от 5 апреля он предлагает удержать как можно большую территорию на севере в противовес советским войскам, так как они могут занять всю Австрию.

Общеизвестно, что союзники старались попасть во многие страны Европы раньше Советской Армии, чтобы оказать влияние на их послевоенную политику и внутреннее развитие. Только этим и определяется стремление английской армейской группы Монтомгери наступать на Любек, тогда как чисто военные интересы требовали большей концентрации войск на центральном — берлинском направлении. В письме Идену 19 апреля Черчилль утверждал: «Наш приход в Любек раньше наших русских друзей

² *I. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945.* München, 1958, S. 127.

³ На Борнхольме имелась построенная еще датчанами до войны посадочная площадка. Но она могла принимать лишь небольшое число самолетов.

⁴ Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 9305, л. 11, 12.

⁵ *W. Lüdde Neurath. Regierung Dünitz.* Göttingen, 1953, S. 125.

⁶ *W. Churchill. The Second World War. Vol. VI, p. 420.*

из Штеттина поможет избежать многих споров впоследствии». 21 апреля Иден ответил: «Я полностью разделяю мнение о том, что Монтгомери должен захватить Любек. Оккупация русскими Дании поставила бы нас в весьма затруднительное положение».

Преследуя эти цели, войска Монтгомери, форсировав Эльбу, повернули на север, чтобы занять подступы к Дании. Они продвигались походными порядками, не встречая никакого сопротивления; гитлеровцы охотно сдавались в плен. 2 мая 11-я английская бронетанковая дивизия достигла Любека.

18 апреля войска 2-го Белорусского фронта под командованием Маршала Советского Союза К. К. Рокоссовского из района севернее Шведта перешли в наступление, имея задачу после форсирования Одера главными силами развивать наступление на юго-запад, нанося удар в обход Берлина с севера. В связи с выходом войск 1-го Белорусского фронта в район северо-западнее Берлина 25 апреля Ставка приказала войскам фронта наносить удар в направлении на Штерлицц и частью сил на северо-запад к морю.

В конце апреля войска 2-го Белорусского фронта стремительно двигались на северо-запад в общем направлении на Шверин, Росток, Любек. Они встречали разрушенные мосты и дороги, подвергались контратакам. Однако противнику не удалось оторваться от наседавших на него наших войск. 3-й танковый гвардейский корпус под командованием генерал-лейтенанта А. П. Панфилова вырвался вперед и, обойдя Висмар, продвигался к Любеку. В это время в тылу передового отряда 3-го корпуса неожиданно появились части 6-й английской авиадесантной дивизии генерала Боллса. Узнав об этом, маршал Рокоссовский приказал приостановить наступление. Затем, согласно указаниям Ставки, наши войска отошли на рубеж Висмар, Шверин, р. Эльба.

3 мая в штаб-квартиру Монтгомери в Лüneбург прибыла делегация от Деница во главе с адмиралом Фридебургом для переговоров об условиях капитуляции. Они закончились тем, что 4 мая германские войска в северо-западной Германии, в Голландии и Дании капитулировали.

Когда 7 мая встретились маршал Рокоссовский и фельдмаршал Монтгомери, последний сообщил, что немецкие войска капитулировали перед английским командованием еще три дня назад. Однако об этом союзники не поставили в известность советское командование⁷.

После принятия англичанами капитуляции германских вооруженных сил в северо-западной Германии и Дании корабли германского флота должны были прекратить всякие боевые действия. Однако на советско-германском фронте этого не произошло. Английское командование не препятствовало эвакуации немецких войск из Курляндии и Данцигской бухты. «Монтгомери неофи-

⁷ Интервью К. К. Рокоссовского. — «Литературная газета», 27 апреля 1965 г.

циально разрешил продолжать эту эвакуацию, которая шла до 9 мая, когда вступил в силу документ о безоговорочной капитуляции. Это была самая массовая эвакуация за всю войну»⁸.

Следствием этого решения английского командования явился приказ Деница от 5 мая о прекращении военных действий кораблей немецкого флота против англичан и американцев. В отношении же действий против кораблей советского флота в радиোগрамме указаний не было, и каждый командир немецкого корабля понял, что против них он может применять оружие.

В начале мая германское морское командование отдало приказ по сигналу «Радуга» затопить или уничтожить линейные корабли, крейсера, эскадренные миноносцы, торпедные катера, подводные лодки и малые боевые корабли. Но сделать это было возможно лишь вблизи того берега, на который моряки хотели сойти. Поэтому к 1 мая почти все боевые корабли и транспортные суда сосредоточились в портах Дании и Кильской бухты, в связи с чем с 30 апреля по 3 мая количество немецких судов у Курляндского побережья и в районе Данцигской бухты резко уменьшилось. Резко сократилась и эвакуация войск с изолированных плацдармов.

Но в эфире сигнала «Радуга» не прозвучало. Дениц принял требование Монтгомери: сдать все корабли, находившиеся в зоне капитуляции. В то же время Монтгомери удовлетворил просьбу Деница предоставить возможность использовать корабли и суда для эвакуации с востока войск и беженцев⁹. Германский штаб руководства войной на море 5 мая утром передал телеграмму на Хель, в Либаву, Виндаву и на Борнхольм о том, что с 8 час. вступает в силу перемирие с войсками Монтгомери и в то же время задачей немецкого флота является эвакуация гитлеровцев, находящихся на востоке. В связи с этим приказывалось корабли не топить и запасы охранять. В тот же день на восток к полуострову Хель и в Либаву были направлены все суда, которые могли держаться на воде и двигаться¹⁰. Так на Балтике снова возобновились интенсивные перевозки германских войск, сопровождавшиеся боевыми действиями.

Уже после подписания общей капитуляции германский штаб руководства войной на море передал всем кораблям и судам, находившимся на Балтике, что они должны оставить порты Курляндии и Хель до исхода суток 8 мая, и предлагал ускорить эвакуацию. Суда и боевые корабли, прибывшие с войсками и беженцами в Копенгаген, Фленсбург и другие пункты, не задерживались союзным командованием. Они заправлялись топливом и шли в очередной рейс на восток. Так, старший воинский начальник

⁸ С. Э. Морисон. Битва за Атлантику выиграна. М., 1959, стр. 314.

⁹ С. Bekker. Kampf und Untergang der Kriegsmarine. Rostok, 1961, S. 234—235.

¹⁰ В том числе из портов Дании вышли 12 эскадренных миноносцев и миноносцев. В последнем туре эвакуации не участвовали лишь два крейсера, находившиеся в Дании без топлива.

в Копенгагене английский контр-адмирал Холт 7 мая разрешил немецкому командующему эскадренными миноносцами вице-адмиралу Крайшу следовать дальше во Фленсбург. Фактически эскадренные миноносцы приняли в море с танкера топливо и направились в очередной рейс к полуострову Хель для эвакуации немецких войск¹¹.

Советскому командованию было известно о нарушении условий капитуляции германским командованием в Дании, на о-ве Борнхольм, на изолированных плацдармах в Курляндии, полуострове Хель.

9 мая в 0 час. 53 мин. главнокомандующий немецкими военноморскими силами дал из Фленсбурга открытым текстом телеграмму адмиралу, командовавшему силами флота восточной части Балтийского моря: «Движение конвоев на запад продолжать, оружие применять только в случае атаки со стороны русских»¹².

Около 19 час. 9 мая командир вспомогательного судна «Ругард» доносил командиру 9-й охранной дивизии: «Имел боевое столкновение с тремя русскими торпедными катерами... открыл ответный огонь, иду дальше».

Уже в 0 час. 28 мин. 10 мая командир 9-й охранной дивизии донес командующему ВМС восточной части Балтийского моря: «Намерен немедленно следовать дальше на запад, предлагаю часть соединения отправить в Эккернфельде, чтобы избежать пробки в Киле. Прошу согласия»¹³.

Подобных телеграмм было перехвачено очень много. 10 мая с 6 до 22 час. разведка КБФ установила движение на запад 12 конвоев от курляндского плацдарма и 16 из Данцигской бухты. Хотя они состояли из катеров, буксиров, барж, сейнеров и других мелких судов, на них перевозилось значительное число солдат и офицеров.

В этот день в 12 час. 35 мин. командование КБФ доносило в Москву члену Ставки ВГК народному комиссару ВМФ о том, что немецкое командование после подписания капитуляции продолжает эвакуацию из портов Либава, Хель, устья Вислы. Попытки советских катеров воспрепятствовать уходу кораблей встречались огнем, что крайне осложнило обстановку на Балтийском море и фактически продлило там состояние войны на целую неделю.

В сложившейся к концу апреля обстановке советскому командованию стало ясно, что роль о-ва Борнхольм в прикрытии немецких морских коммуникаций в юго-западной части Балтийского моря значительно возросла. При дальнейшем продвижении войск 2-го Белорусского фронта на запад в их тылу нельзя было оставлять этот укрепленный остров в руках противника.

¹¹ С. Bekker. Op. cit., S. 247, 248.

¹² Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 9305, л. 43.

¹³ Там же.

Народный комиссар ВМФ адмирал флота Н. Г. Кузнецов 23 апреля обратился к начальнику Генерального штаба с предложением овладеть островами Рюген и Борнхольм. Для этой цели он просил выделить две дивизии из состава 2-го Белорусского фронта. 26 апреля командующему КБФ было приказано в порядке предварительной подготовки разработать план высадки десанта на Курляндский полуостров и поддержки фланга армии в районе островов Рюген и Борнхольм¹⁴. Высадка десантов соответствовала интересам сухопутных войск, готовившихся перейти в наступление с целью ликвидации курляндской группировки и разгрома войск противника в северной Германии западнее Одера. Занятие о-ва Борнхольм было необходимо для успешных действий советских военно-морских сил в юго-западной части Балтийского моря, и в частности для борьбы с морскими перевозками противника. Базирование там наших кораблей и авиации отсекало порты юго-западной части моря от немецких войск в Курляндии и на побережье Данцигской бухты. К сожалению, КБФ не располагал нужными силами и десантно-высадочными средствами, чтобы занять остров одновременно с выходом советских войск в район Кольберга.

В то же время на территории Дании базировались крупные силы немецкого военно-морского флота, значительные силы авиации и ПВО. Туда высаживались войска, вывезенные из Курляндии, Померании и Норвегии. Береговая радиостанция немецких подводных лодок, находившаяся в порту Свинемюнде, и радиостанция главного военного руководства в районе Берлина были перебазированы на северо-запад Германии и с 4 мая начали работать с нового места¹⁵.

Ставка Верховного Главнокомандования не сразу приняла решение о высадке десанта на Борнхольм. 1 мая народный комиссар ВМФ на запрос командующего КБФ адмирала В. Ф. Трибуца указывал, что главные усилия флота должны быть сосредоточены в направлении Померанской бухты, курляндская группировка противника — второстепенное направление, Ставка ВГК еще не приняла решение о высадке десанта¹⁶.

4 мая народный комиссар ВМФ сообщил командующему КБФ, что острова Рюген и Борнхольм при всех обстоятельствах придется брать, и предлагал готовиться к этому. Часть авиации флота, перебазированная к тому времени в район Кольберга, с 3 мая начала боевые действия в Померанской бухте, а с 5 мая стала действовать по судам в районе о-ва Борнхольм.

5 мая войска 2-го Белорусского фронта овладели портом и военно-морской базой Свинемюнде; 6 мая — городом Штральзунд и к исходу этого же дня о-вом Рюген. Немецкий гарнизон на

¹⁴ Там же, д. 9301, л. 15.

¹⁵ Там же, д. 14948, л. 9, 11.

¹⁶ Там же, д. 9303, л. 49.

Рюгене капитулировал и в дальнейшем содействовал перевозке через пролив советских войск на остров на немецких плавсредствах¹⁷. Однако о-вом Борнхольм можно было овладеть лишь с помощью морского десанта. Командование 2-го Белорусского фронта выделило для десантирования 18-ю стрелковую дивизию. Начальником оперативного управления фронта генерал-майором П. М. Котовым-Легоньковым с командиром Кольбергской военноморской базы капитаном I ранга Е. В. Гуськовым и его начальником штаба капитаном II ранга Д. С. Шавцовым был разработан план высадки десанта, в соответствии с которым войска и корабли начали совместную подготовку. В это же время продолжалось сосредоточение боевых катеров и плавсредств в Кольберге¹⁸.

В порядке подготовки к высадке десанта на о-в Борнхольм по решению командования КБФ начиная с 5 мая велась интенсивная воздушная разведка с аэрофотосъемкой оборонительных сооружений, выяснением режима движения судов и дозорной службы. Для разведки были привлечены и подводные лодки. 6 мая два советских разведывательных самолета в районе о-ва Борнхольм вели бой с немецкими самолетами и сбили один из них. К этому времени было установлено, что вблизи Борнхольма пролегает трасса движения не только судов с эвакуируемыми войсками, но и немецких транспортных самолетов, вывозивших с территории Латвии войска и ценности.

В 16 час. 7 мая немецкие радиостанции сообщили приказ Деница всем германским вооруженным силам о том, что Германия капитулировала¹⁹. Чтобы избежать лишнего кровопролития, советское командование по радио на волне немецкого «командования Балтийского моря» открытым текстом на немецком языке передало ультиматум гарнизону о-ва Борнхольм с требованием капитулировать. Командование гарнизона (генерал Вутман и его заместитель по морской части капитан I ранга фон Каметц) не согласилось сложить оружие, хотя оно видело бесполезность дальнейшего сопротивления и знало о возможности ударов авиации, во время которых могло пострадать гражданское население.

Еще 4 мая фон Каметц сообщил датскому губернатору Борнхольма фон Стеману, что он капитулирует перед англичанами без сопротивления и в то же время будет драться до последнего солдата, если на остров придут русские.

Разведка КБФ обнаружила 7 мая западнее и севернее о-ва Борнхольм две подводные лодки и сторожевой корабль; в порту Ренне — 6 транспортов, 3 самоходных баржи и 15 раз-

¹⁷ Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 9423, л. 65.

¹⁸ 7 мая в 21 час 15 мин. начальник штаба КБФ контр-адмирал А. П. Александров доносил из Кольберга адмиралу Трибуцу: «Был у Рокоссовского. Решения Ставки пока нет (на занятие о-ва Борнхольм. — А. Б.). Взял одну дивизию 5000 человек сосредоточением Кольберг, обучение за Гуськовым (посадка и высадка на суда. — А. Б.) начиная с 9 мая» (Архив ИО ВМФ, д. 8497, л. 17).

¹⁹ Там же, ф. 180, д. 14048, л. 15.

личных катеров; у побережья между Нексе и Окиркебу — 7 транспортов и до 30 самоходных барж и сторожевых катеров. Все конвой из Либавы, Виндавы и Хель шли в направлении о-ва Борнхольм²⁰.

Советское командование приняло решение подвергнуть бомбардировке транспорты противника, отказавшиеся капитулировать и укрывавшиеся в портах Борнхольма. Население острова было оповещено об этом по радио. 7 мая с 13 час. 30 мин. до 20 час. 78 самолетов-штурмовиков Ил-2 под прикрытием 24 истребителей «Як-9» нанесли два удара по транспортам и боевым кораблям. На другой день, 8 мая, 91 штурмовик и 28 бомбардировщиков под прикрытием 62 истребителей «Як-9» нанесли несколько бомбоштурмовых ударов по судам, а также по причалам и складам в портах Рённе и Нексе²¹. В этих портах позже были обнаружены потопленными шесть транспортов (из них три вооруженных), десантная и самоходная баржа, торпедный катер и два мотобота. Во время бомбоштурмовых ударов было разрушено несколько зданий. К сожалению, имелись жертвы и среди мирного населения. В течение дня 8 мая истребители перехватили в районе Борнхольма и сбили восемь немецких транспортных самолетов.

Командование 2-го Белорусского фронта и Краснознаменного Балтийского флота надеялось, что в сложившейся обстановке гарнизон о-ва Борнхольм капитулирует. В этом случае для приема капитуляции предполагалось высадить роту моряков и, если потребуется, дополнительно стрелковый полк²².

8 мая 1945 г. в Берлине представители германского верховного главнокомандования подписали безоговорочную капитуляцию германских вооруженных сил. В тот же день центральная немецкая радиостанция во Фленсбурге передала приказ Деница — с 1 часа 00 мин. 9 мая по германскому летнему времени все боевые действия прекратить, всем оставаться на своих местах, суда и самолеты не топить и не повреждать. Все другие приказы, которые после 1 час. 00 мин. 9 мая будут отданы Верховным Главнокомандующим Советского Союза и союзникам, должны исполняться²³. Но в 9 час. 38 мин. немецкая радиостанция в порту Рённе открытым текстом передала приказ: «Транспортировку немцев с востока производить с максимальной быстротой»²⁴.

Командование КБФ в 23 часа 8 мая передало радиограмму открытым текстом на немецком языке всем военным кораблям, торговым и вспомогательным судам, находившимся в море и портах, в соответствии с приказом немецкого командования о безоговорочной капитуляции следовать для сдачи в порты Мемель и

²⁰ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 25891, л. 428, 430; ф. 2, д. 14945, л. 31.

²¹ Там же, ф. 46, д. 25891, л. 432; ф. 6, д. 37173, л. 2, 3.

²² Там же, ф. 193, д. 12967, л. 18, 19.

²³ Там же, ф. 17, д. 14948, л. 17.

²⁴ Там же, д. 14948, л. 17.

Кольберг. Всем добровольно сдавшимся гарантировалась жизнь, офицерам — сохранение формы одежды, знаков различия и орденов²⁵. Однако гарнизон о-ва Борнхольм и на этот раз не капитулировал.

В течение дня 9 мая противник, нарушая акт безоговорочной капитуляции, продолжал отводить свои корабли, груженные войсками, в западную часть Балтийского моря. По данным всех видов разведки, в море в западном направлении двигалось более 700 различных кораблей, транспортов, вспомогательных судов, яхт, шхун и даже простых шлюпок²⁶. В 14 час. 03 мин. 9 мая была перехвачена немецкая радиogramма с о-ва Борнхольм о том, что там на рейдах большое скопление кораблей и транспортных судов, на которых находятся более 7 тыс. солдат. Движение судов противника к о-ву Борнхольм продолжалось²⁷.

В связи с подписанием капитуляции командующий Краснознаменным Балтийским флотом по указанию народного комиссара ВМФ приказал всем частям и соединениям флота с 9 мая боевые действия прекратить, оружие применять лишь в случае вооруженного нарушения условий капитуляции, продолжать несение дозорной службы и траление путей сообщения. В море были оставлены четыре подводные лодки. Авиация флота находилась на аэродромах в готовности к вылету. Были выделены корабли и морская пехота для принятия капитуляции и занятия о-ва Борнхольм и портов Либава, Виндава, Хель. В качестве десанта в порт Рённе решено было высадить на шести торпедных катерах роту морской пехоты. С 22 час. 8 мая до 6 час. 9 мая четыре торпедных катера под командованием Героя Советского Союза А. Г. Свердлова производили разведку и поиск вражеских судов в районе о-ва Борнхольм, затем возвратились в Кольберг.

9 мая ни один советский самолет не произвел палеты на объекты, расположенные на суше. Но в течение дня самолеты летали на перехват немецких кораблей и судов, а также немецких самолетов, которые, нарушая условия капитуляции, продолжали эвакуацию войск с востока на запад. На требование наших самолетов и кораблей возвратиться в базы противник, как правило, открывал огонь. В результате происходили боевые столкновения. Так, в 18 час. 24 «Ил-2» нанесли бомбоштурмовой удар по конвою в составе 50 различных кораблей противника в 20—30 км северо-восточнее о-ва Борнхольм. В этот день военно-воздушные силы потопили десять различных судов и кораблей и приблизительно столько же повредили. В воздушных боях было сбито 16 немецких самолетов.

Два самолета 12-го истребительного авиационного Краснознаменного полка (летчики старший лейтенант И. В. Шебашев и младший лейтенант Б. В. Назаров) летали на разведку плав-

²⁵ Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 9424, л. 67

²⁶ Там же, д. 9305, л. 34.

²⁷ Там же, ф. 17, д. 14948, л. 19.

средств к западу от о-ва Борнхольм. Им было приказано в случае встречи с вражескими самолетами в бой не вступать, а пытаться посадить их на наши аэродромы. В 6 час. 20 мин. они обнаружили немецкий транспортный самолет, прикрывавшийся двумя «Ме-109». Советские летчики потребовали, чтобы немецкий самолет последовал на наш аэродром. Но немецкие летчики отказались выполнить этот приказ и завязали бой, в ходе которого один истребитель был сбит. При дальнейшим выполнении задания самолеты пролетали над немецким ковшом. Огнем зенитной артиллерии с кораблей прямым попаданием снаряда был поврежден самолет ведомого летчика Б. В. Назарова. При посадке на воду самолет затонул, летчик погиб²⁸.

9 мая около 2 час. ночи командир Кольбергской базы получил телеграмму от начальника штаба флота: «Командующий КБФ приказал лично вам или начальнику штаба базы 9 мая с рассветом выйти отрядом торпедных катеров Борнхольм (Рённе), имея на борту возможное количество бойцов с задачей занять Борнхольм. Коменданта привезти в Кольберг»²⁹.

В 6 час. 15 мин. 9 мая из порта Кольберг вышел отряд торпедных катеров (катера № 37, 96, 183, 195, 188, 193) под командованием командира дивизиона капитана III ранга Е. В. Осецкого, имея на борту 344-ю стрелковую роту Кольбергской ВМБ (командир роты — майор П. И. Антоник). Командовал этими силами начальник штаба Кольбергской военно-морской базы капитан II ранга Д. С. Шавцов. Ему поручалось принять капитуляцию немецкого гарнизона о-ва Борнхольм.

Около 7 час. торпедные катера встретили самоходную баржу и четыре мотобота, на которых находились немецкие солдаты и офицеры. В сопровождении одного катера они были отведены в порт Кольберг. Остальные пять катеров после стоянки в густом тумане в 15 час. 30 мин. вошли в порт Рённе и без противодействия высадили десантную роту. Вскоре прибыл немецкий офицер и от имени коменданта генерала Вутмана потребовал убраться с острова, угрожая всех уничтожить. Капитан II ранга Шавцов предупредил, что если гарнизон не сложит оружия, то через два часа по военным объектам острова будет нанесен удар авиацией. Барражировавшие в это время истребители наглядно свидетельствовали о решительности советского командования. Офицер уехал в свой штаб. Попытки немецко-фашистского командования на Борнхольме уклониться от капитуляции имели следствием то, что в Москву была передана телеграмма командира Кольбергской базы: «Предложение сдать остров противник не принял. Готовится переброска на остров стрелкового полка»³⁰.

²⁸ Там же, ф. 122, д. 26276, л. 59.

²⁹ Там же, ф. 16, д. 8216, л. 15.

³⁰ Там же, д. 8217, л. 1.

В это время к командованию десанта пришли датские патриоты — представители движения Сопротивления. С их помощью десантная рота заняла телеграф, объекты порта, перерезала кабели связи³¹. Спустя некоторое время гитлеровский майор возвратился и передал приглашение своего командующего, чтобы советские офицеры прибыли к нему на переговоры. Немецкому офицеру было заявлено, чтобы немецкое командование без промедления прибыло в порт, откуда оно будет доставлено в Кольберг, где и будут подписаны документы о капитуляции. К немецкому коменданту были посланы майор П. И. Антоник, капитан-лейтенант И. Н. Ратьков и еще два офицера, которые передали ему, что советское командование через 30 мин. ждет коменданта и его помощников в порту. Вутман заявил, что имеет приказание капитулировать только перед англичанами. Однако спустя полчаса все немецкое командование прибыло в порт.

Генерал Вутман, его начальник штаба и морской комендант на двух торпедных катерах были доставлены в Кольберг, где произошло официальное подписание капитуляции борнхольмского гарнизона³². В то же время на острове шло разоружение гарнизона немецко-фашистских войск.

В 17 час. северо-западнее порта Рённе дозорные катера обнаружили дымы кораблей, о чем передали командиру дивизиона, который приказал трем торпедным катерам догнать противника и вернуть его в порт Рённе, а в случае отказа уничтожить торпедами. Около 18 час. катера нагнали вражеский конвой в составе транспорта, четырех сторожевых катеров, в стороне от которого на дистанции 30 кабельтовых шли буксир и семь сторожевых катеров. Сделав предупредительный выстрел, командир группы катеров лейтенант Н. Д. Воскресенский приказал транспорту вернуться в порт Рённе. Противник продолжал идти на запад. Командир группы повторил свое приказание и запросил командира дивизиона, что делать, так как противник продолжает уходить в западном направлении. В 18 час. 23 мин. командир дивизиона передал весьма нечеткое распоряжение: «По возможности вернуть транспорт в порт Рённе. В противном случае атаковать». В 18 час. 35 мин. к транспорту подошел торпедный катер № 193 под командованием лейтенанта Н. Д. Воскресенского и снова приказал противнику вернуться в порт Рённе, но транспорт продолжал следовать в прежнем направлении. В 18 час. 41 мин. торпедный катер № 193 пошел в атаку, но был встречен сильным артиллерийским огнем с вражеских катеров; выпущенная им по транспорту торпеда прошла мимо. В 18 час. 45 мин. вражеские сторожевые катера, ведя интенсивный огонь, начали преследовать наши торпедные катера. Прикрываясь дымовыми завесами, катера стали отходить к порту Рённе. В результате

³¹ Отделение ЦВМА, ф. 193, л. 12967, л. 297.

³² Там же, ф. 68, д. 8498, л. 23.

перестрелки на торпедном катере № 193 два человека были ранены, один из них, боцман старшина 1-й статьи Приходько, вскоре умер.

Так закончился последний морской бой, происшедший между катерами в районе Борнхольма почти сутки спустя после подписания акта капитуляции. Разбирая этот бой, командир бригады торпедных катеров капитан I ранга А. В. Кузьмин отмечал «неуверенное поведение лейтенанта Воскресенского, который двоялся в решении топить или не топить неподчиняющийся транспорт, «уговаривал» и «плясал» около транспорта, вместо того чтобы атаковать, группой по существу не управлял и держал ее под огнем противника»³³. Замечания командира бригады справедливы, но следует учитывать и миролюбивое, гуманное отношение к врагу молодого командира группы катеров, не желавшего напрасно пролития крови, когда война уже окончена.

10 мая севернее о-ва Борнхольм были обнаружены буксир и баржа, направлявшиеся в Швецию. Высланные торпедные катера возвратили их в порт Рённе³⁴. На их борту находилось 800 немецких солдат и офицеров.

Движение немецких кораблей, судов и различных плавсредств в юго-западной части Балтийского моря продолжалось до 15 мая. Неизвестна была судьба и действия находившихся в море многих немецких подводных лодок. Неопределенно было и внутреннее положение Дании, где не было еще ни парламента, ни правительства, ни вооруженных сил. На территории Дании собралось огромное количество немецко-фашистских войск и различных фашиствующих элементов.

На о-ве Борнхольм десантная рота не могла принять капитуляцию крупного немецкого гарнизона и в случае необходимости поддержать должный порядок. Поэтому утром 10 мая из Кольберга в порт Рённе перебросили один полк 18-й стрелковой дивизии полковника П. В. Полушевкина в количестве 580 человек во главе с начальником штаба дивизии полковником П. Д. Стребковым³⁵.

Сложность обстановки в северной Германии и Дании беспокоила Ставку Верховного Главнокомандования, которая во второй половине дня 10 мая приказала командующему 2-м Белорусским фронтом высадить на о-в Борнхольм один стрелковый корпус в составе не менее двух дивизий³⁶. 15 мая директивой № 11091 Ставка Верховного Главнокомандования разъяснила, что о-в Борнхольм занят нашими войсками только потому, что расположен в тылу наших войск, находящихся в Германии. Учитывалось также, что на острове немало герман-

³³ Там же, ф. 27, д. 16913, л. 26.

³⁴ Там же, д. 16912, л. 122.

³⁵ Там же, ф. 183, д. 12967, л. 364.

³⁶ Там же, ф. 6, д. 9305, л. 45.

ских агентов, от которых он должен быть очищен. Ставка рекомендовала разъяснить датскому населению, что остров занимает временно, пока не разрешены военные вопросы в Германии.

В течение мая войска 132-го корпуса, которым командовал генерал-майор Ф. Ф. Коротков, имевшие в своем составе 7686 человек, были десантированы на остров и установили над ним полный контроль. В мае 1945 г. с о-ва Борнхольм было вывезено 11 138 военнопленных немецкой армии и 4500 немецких граждан³⁷.

Генерал-майор Ф. Ф. Коротков принял губернатора Борнхольма Стемана. Ему были объяснены цели прихода Советской Армии на Борнхольм и вручен текст официального заявления для опубликования его в местной и столичной печати и передачи по радио. В нем подчеркивалось, что на острове должна снова начаться нормальная, свободная жизнь, что советские войска временно заняли остров и не будут вмешиваться в дела датской администрации. Губернатор передал содержание беседы по прямому проводу в Копенгаген.

Советское официальное заявление и краткое содержание беседы с губернатором Борнхольма были переданы по радио и напечатаны во всех датских газетах. Датские и шведские корреспонденты говорили, что официальное заявление оказало превосходное впечатление на общественность и правительственные круги, а корреспондент коммунистической газеты «Ланг ог Фольк» подчеркнул, что заявление выбило почву из-под ног у враждебных элементов.

25 мая губернатор передал в письменном виде приглашение датского правительства генералу Ф. Ф. Короткову принять с группой офицеров, сержантов и рядовых участие в торжествах в Копенгагене, организуемых в честь союзников.

Во время пребывания на Борнхольме и в Копенгагене советское командование получило много писем и телеграмм. И самой памятной, самой волнующей была краткая весточка, пришедшая по адресу: Копенгаген, гостиница «Англетер», генералу Короткову. Со словами благодарности к делегации Советских Вооруженных Сил обращались русские военнопленные, освобожденные из гитлеровского концлагеря Советской Армией.

Приняв капитуляцию немецко-фашистского гарнизона, советские войска не могли сразу покинуть остров из-за необходимости контроля за выполнением условий капитуляции. Кроме того, продлить пребывание советских войск на Борнхольме заставила необходимость проведения широких работ по разминированию Померанской и Мекленбургской бухт.

Известно, что в этом районе мины ставили немецкие надводные корабли, советские подводные лодки и английская авиа-

³⁷ Отделение ЦВМА, ф. 364, д. 28579, л. 25, 62.

ция. Так, в 1944—1945 гг. английская авиация поставила в Померанской бухте 744, в Данцигской бухте 700, у о-ва Борнхольм 100 неконтактных мин³⁸. Из-за отсутствия точных координат поставленных мин требовалось протралить огромные акватории. Решением Союзной контрольной комиссии зона послевоенного траления советского флота на Балтийском море включала южную часть Мекленбургской бухты (до Висмара), Померанскую и Данцигскую бухты и далее вдоль побережья до устья Финского залива, Рижский и Финский заливы. Для траления Померанской бухты уже в июне 1945 г. были использованы четыре дивизиона кораблей (всего 50 тральщиков и катеров-тральщиков)³⁹.

Траление минных заграждений имело важное значение для безопасности плавания не только советских судов, но также и датских, польских, шведских, финских и других.

Из-за большого объема тральных работ в течение 1945 г. были открыты для плавания лишь некоторые порты Балтийского моря: Гданьск, Свинойсьце, Колобжег, Гдыня, Лиепая и Рённе.

На 1946 г. командованию КБФ была поставлена задача расширить входные фарватеры в порты и базы, обеспечить безопасное плавание кораблей и судов морского флота во все порты Советского Союза и советской оккупационной зоны Германии на Балтийском море вплоть до фарватеров, действующих в датских проливах. В 1946 г. были очищены от мин фарватеры, ведущие ко всем основным портам, в том числе Клайпеде, Балтийску, Калининграду, Варнемюнде, Ростоку, Штральзунду.

К весне 1946 г. последствия гитлеровской оккупации на о-ве Борнхольм в основном были ликвидированы. К этому времени датское правительство получило возможность своими силами охранять порядок и осуществлять руководство на всей территории государства. Уже были очищены от мин подходы ко всем портам Померанской бухты, отпала необходимость базировать в Рённе различные корабли. 28 февраля 1946 г. датская миссия в Москве по поручению правительства Дании поставила перед НКВД СССР вопрос о выводе советских войск с о-ва Борнхольм.

В советской ноте от 5 марта 1946 г. указывалось, что «если Дания в состоянии теперь же занять своими войсками остров Борнхольм и учредить на Борнхольме свою администрацию без какого-либо участия иностранных войск и иностранных администраторов, то Советское правительство отзовет свои войска с Борнхольма и сдаст его Датскому государству»⁴⁰.

После того как 8 марта 1946 г. датское правительство через своего посланника в Москве известило Советское правительство

³⁸ С 1941 по сентябрь 1944 г. в Померанской бухте поставлено мин: английской авиацией — 971, советскими подводными лодками — 60, немецкими надводными кораблями — 474.

³⁹ Отделение ЦВМА, д. 28550, л. 33.

⁴⁰ «Военно-исторический журнал», 1966, № 5, стр. 38.

о готовности Дании «своими собственными силами, без какого бы то ни было участия иностранных войск занять остров Борнхольм и полностью осуществлять на нем свою администрацию»⁴¹, НКВД СССР нотой от 16 марта 1946 г. известил датскую миссию о том, что Советское правительство «дало указание начать отвод частей Красной Армии, находящихся на о-ве Борнхольм, в ближайшие дни и закончить его не позднее, чем в месячный срок, после чего о-в Борнхольм полностью перейдет к датской администрации»⁴².

4 апреля 1946 г. был подписан акт о передаче о-ва Борнхольм представителям датских властей. 5 апреля советские войска были полностью выведены с острова.

Почти год провели части Советской Армии на Борнхольме. Советские военнослужащие высоко держали честь своей армии — победительницы и освободительницы, честь своего народа. Они с уважением относились к жителям острова, к их обычаям и строго соблюдали законы Дании. Примерное поведение наших военнослужащих не раз отмечала датская общественность.

Официальный акт, составленный представителями советского командования и датских властей в связи с оставлением о-ва Борнхольм частями Советской Армии, показывает, какие взаимоотношения сложились на острове в период пребывания там советских войск. Вот некоторые пункты этого акта.

«...Население острова Борнхольм встретило части Красной Армии и Военно-Морского Флота Советского Союза как своих освободителей от немецких захватчиков и в течение всего времени относилось к частям Красной Армии и Военно-Морскому Флоту СССР дружелюбно. Все вопросы, в различной степени затрагивающие частные интересы местного населения, представителями Красной Армии и Военно-Морского Флота СССР совместно с администрацией острова Борнхольм разрешались своевременно и положительно для обеих сторон. Население острова Борнхольм благодарит советские войска за освобождение острова от нацистских захватчиков, а также за хорошее дружественное отношение советских войск к датскому народу...»⁴³

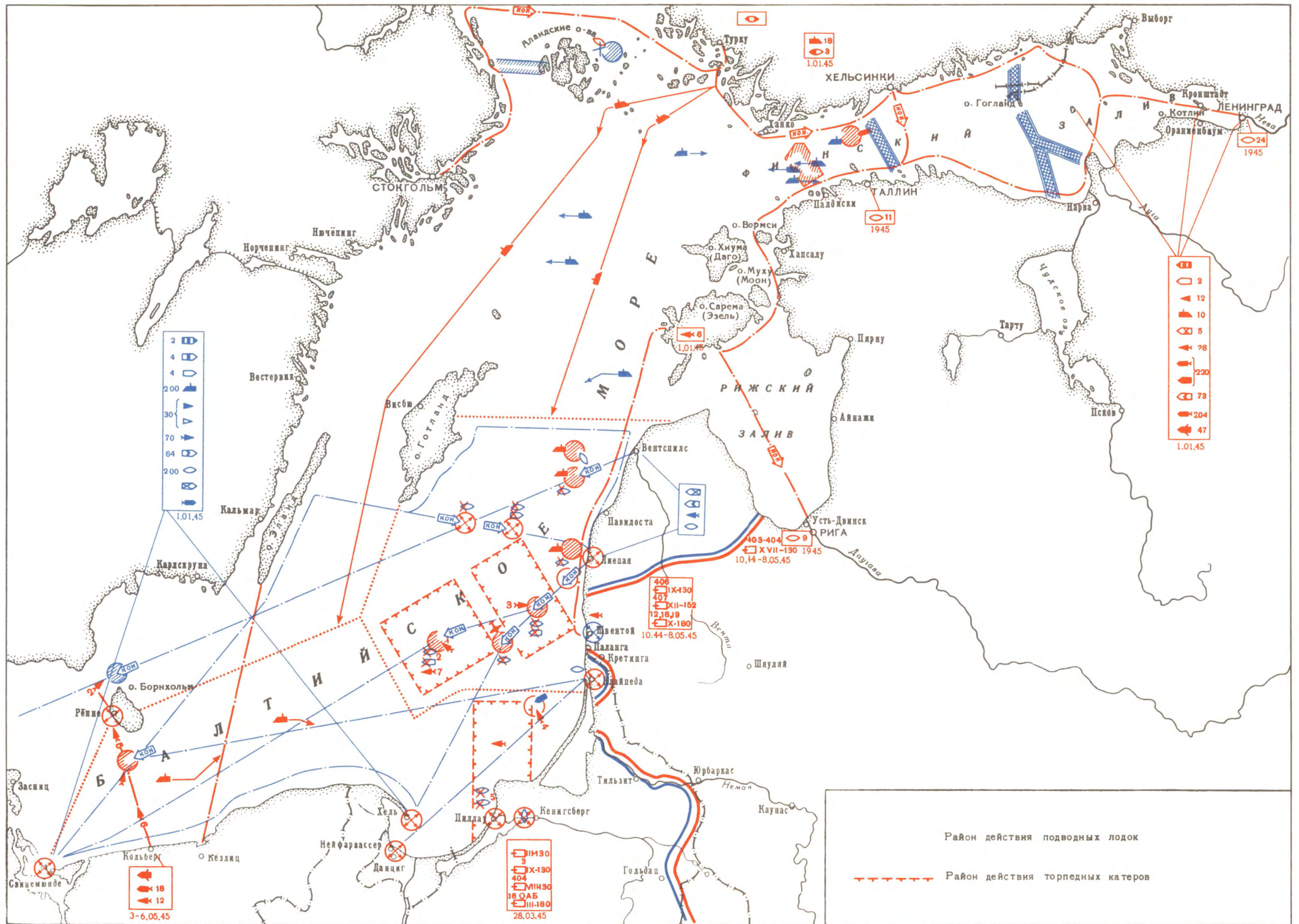
Пребывание частей Красной Армии и Военно-Морского Флота СССР на о-ве Борнхольм не было связано с каким-либо вмешательством советского командования во внутренние дела острова. Датская администрация за все время нахождения наших частей на о-ве Борнхольм исполняла свои функции, как в обычных нормальных условиях.

«...Весь личный состав частей Красной Армии и Военно-Морского Флота СССР за время пребывания на острове Борн-

⁴¹ «Военно-исторический журнал», 1966, № 5, стр. 39.

⁴² Там же.

⁴³ «Красная звезда», 21 апреля 1946 г.



Боевые действия КБФ в юго-восточной части Балтийского моря в 1945 г.

хольм во всех отношениях имел высокую дисциплину и хороший порядок, что вполне обеспечило нормальную и спокойную жизнь для населения острова Борнхольм.

...За все услуги, предоставленные администрацией острова советским войскам за все время их пребывания на острове Борнхольм — наем помещений, отвод земельных участков, использование недвижимого имущества, поставка продовольствия и различных товаров, произведен полный расчет, и со стороны датских властей никаких претензий не предъявляется»⁴⁴.

В акте отмечается также, что все немецкие трофейные бараки, имеющиеся на Борнхольме в количестве 50, переданы советскими войсками датским властям безвозмездно, а построенные частями Красной Армии из специально привезенных материалов оставлены на острове и переданы за плату. Помещения и земельные участки, которые занимали советские войска, переданы датской администрации в полном порядке.

25 марта 1946 г., когда датские войска начали смену убывавших советских частей, губернатор о-ва Борнхольм г-н Стеман в своей речи говорил: «Вы сменили наших освободителей-союзников, которые у нас были представлены в лице русских. Я должен сказать вам, что вы сменили таких солдат и такой гарнизон, которые по своему поведению и по своей дисциплине стоят очень высоко». Несколько ранее он заявил: «Я считаю, что солдаты какой-либо другой нации не смогли бы показать более примерного поведения, чем русские». Датская газета «Политикен» писала: «Русские войска оставят по себе наилучшие воспоминания. Их дисциплина была примерной. Они пришли как друзья и принесли с собой освобождение. Мы никогда этого не забудем»⁴⁵.

Датская газета «Берлинские триденде» писала: «Пребывание советских войск на Борнхольме не означало ни малейшего вмешательства в датскую администрацию. Как уже ранее заявил министр иностранных дел Дании Густав Расмуссен, поведение советских войск на острове было безукоризненным»⁴⁶. 2 марта 1946 г. на приеме, устроенном датским комендантом Борнхольма полковником Кристенсеном в честь командующего советскими войсками на острове генерала Якушева, губернатор острова Стеман заявил, что датское население будет хранить чувство благодарности к Советскому Союзу за его огромный вклад в дело победы над Германией и за участие в освобождении Дании⁴⁷. Еще один народ Европы благодарил Советские Вооруженные Силы за освобождение своей родины.

⁴⁴ Там же.

⁴⁵ «Военно-исторический журнал», 1966, № 5, стр. 39.

⁴⁶ «Красная звезда», 23 марта 1946 г., стр. 4.

⁴⁷ «Красная звезда», 31 марта 1946 г., стр. 4.

ДЕЙСТВИЯ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА НА КОММУНИКАЦИЯХ ПРОТИВНИКА В 1944—1945 ГГ.

Доктор исторических наук,
профессор, капитан 1 ранга

В. И. АЧКАСОВ

Неблагоприятное для фашистской Германии быстрое развитие военно-политических событий в 1944 г., явившееся следствием мощных ударов Советских Вооруженных Сил, отразилось и на характере немецких грузовых и войсковых перевозок на Балтийском море.

Если до летне-осенних наступательных операций Советской Армии и Военно-Морского Флота в Прибалтике в 1944 г. немецкие перевозки в основном были нацелены на подвоз сырья для германской промышленности, то последующее развитие событий вынудило перенацелить их на эвакуацию войск, материально-технических средств и грузов группы армий «Север» на запад, в германские порты Балтийского моря.

Так, например, 19—22 сентября 1944 г. немцы вывезли из Таллина и Палдиски на 24 транспортах и нескольких портовых плавучих средствах около 40 тыс. человек и некоторое количество техники¹. Вскоре потребность в увеличении масштабов и темпов транспортных перевозок морем в целях эвакуации у немцев резко увеличилась. К концу октября войска 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов блокировали с суши прижатую к морю на Курляндском полуострове (в районе Тукумс, Либава) группу армий «Север» (около 26 дивизий). Эвакуация войск этой группы началась еще почти за месяц до того, когда угроза окружения ее уже обозначилась. С 24 октября до 25 ноября 1944 г. с Курляндского побережья немцам удалось эвакуировать 245 642 человека (в том числе 68 562 раненых, 7559 латышских новобранцев, 75 319 гражданских лиц), 11 626 лошадей, 6482 грузовика, 290 орудий и др. В ноябре немцы эвакуировали морем около 8 тыс. человек и много техники с полуострова Сырве².

¹ Отделение ЦВМА, инв. № 336. Журнал боевых действий группы армий «Север», запись за 22 сентября 1944 г.

² Там же, стр. 604—610.

Блокада курляндской группировки противника поставила перед немецко-фашистским командованием задачу последовательной эвакуации не только живой силы этой группировки, но также средств, ценных грузов и продовольствия тех соединений, которые продолжали обороняться. Снабжение дивизий, оборонявших курляндский плацдарм, по свидетельству врага, явилось дополнительной большой нагрузкой. Использование с этой целью транспортов и кораблей охранения, которых оставалось немного, задерживало эвакуацию с некоторых «плацдармов-котлов» в Восточной Пруссии³. По мере продвижения войск Советской Армии на запад немецко-фашистское сухопутное командование все более настоячиво требовало от флота увеличения масштабов эвакуации войск, тылов и гражданского населения из Восточной Пруссии. По этому поводу один из бывших германских адмиралов с нескрываемой горечью пишет: «Когда кампания в России подходила к концу, для командования сухопутными силами также стало очевидным, что море является «великим путем»⁴.

С выходом из войны Финляндии и изменившейся позицией Швеции по отношению к фашистской Германии трасса морских коммуникаций противника вдоль шведского побережья перестала быть главной. Основной стала трасса вдоль юго-восточного и южного побережья Балтийского моря. Для обеспечения своих перевозок морем немцы стремились сосредоточить возможно большее количество транспортных средств, кораблей и катеров охранения. Кроме 9-й дивизии сторожевых сил, обеспечивавшей перевозки, производившиеся в интересах прижатой к морю курляндской группировки, в январе 1945 г. из Северной Норвегии в Балтийское море перешла 4-я флотилия эскадренных миноносцев, а через некоторое время в еще оставшиеся в руках у немцев балтийские военно-морские базы были собраны все миноносцы, сторожевые корабли и торпедные катера, которые предполагалось использовать в качестве не только кораблей охранения, но и транспортных средств⁵.

Благодаря быстрому изменению обстановки на морском театре действия сил Краснознаменного Балтийского флота на морских коммуникациях противника с сентября—октября 1944 г. и до мая 1945 г. сильно отличались от их действий в 1941—1943 гг.

Победоносным наступлением Советских Вооруженных Сил почти вся территория нашей Родины к сентябрю 1944 г. была освобождена. Только Прибалтийские Советские республики еще оставались в руках врага. В результате Таллинской и последо-

³ *I. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 111.*

⁴ *K. Assmann. Deutsche Seestrategie in zwei Weltkriegen. Heidelberg, 1957, S. 203.*

⁵ *I. Meister. Die Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945, S. 115.*

вавшей за ней Моонзундской наступательных операций Советской Армии и Военно-Морского Флота все южное побережье Финского залива, Рижский залив и острова Моонзунда были очищены от противника. Несколько раньше в результате разгрома финских войск в Карелии и на Карельском перешейке Финляндия была вынуждена выйти из войны. Все это вместе взятое совершенно изменило обстановку на Балтике. Краснознаменный Балтийский флот приобрел благоприятные возможности для развертывания своих сил в интересах их действий на морских коммуникациях противника. По мере дальнейшего продвижения наших войск на запад эти возможности для авиации и торпедных катеров непрерывно расширялись.

Все это позволило активизировать действия на морских коммуникациях врага и увеличить их эффективность. Отпала необходимость предварительного преодоления противолодочных позиций и зоны превосходства противника в воздухе (западная часть Финского залива и Прибалтика), как это было в 1942—1943 гг., которое оказывалось самым трудным этапом в действиях на вражеских коммуникациях наших подводных лодок и авиации. Изменившаяся обстановка создавала условия для развития успеха в трудной борьбе на морских сообщениях противника. Однако существовало несколько причин, мешавших полной реализации благоприятных условий. К таким причинам следует отнести: очень сложную минную обстановку в Финском заливе, исключавшую возможность быстрого перебазирования легких сил КБФ в западные базы; значительные потери в подводных лодках в течение 1941—1943 гг. и некоторые трудности с их ремонтом⁶.

Эти же причины влияли и на действия торпедных катеров. Достаточно сказать, что за время войны до начала 1944 г. погибло 35 торпедных катеров⁷.

Деятельность сил КБФ на морских коммуникациях противника в 1944 и 1945 гг. можно разделить на два этапа: первый с мая до начала октября 1944 г., а второй — с начала октября 1944 г. и до конца войны.

Весной 1944 г. штабом Краснознаменного Балтийского флота был разработан оперативный план, одним из разделов которого являлась деятельность трех основных родов сил на морских коммуникациях противника. В начале кампании 1944 г. этот план был утвержден Военным советом КБФ⁸.

Как известно, до начала октября 1944 г. в силу обстановки, сложившейся в Финском заливе в течение предшествовавших лет войны, основные соединения надводных кораблей и подводных лодок КБФ базировались на Ленинград—Кронштадт—Ора-

⁶ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33341, л. 18.

⁷ Там же.

⁸ Там же, ф. 27, д. 33330, л. 39.

пиенбаум. Передовыми базами и опорными пунктами в то время являлись о-в Лавенсари, о-в Сескар, бухта Батарейная, Пейпия и Усть-Луга.

Основные силы авиации КБФ базировались на аэродромы Ленинградской области, а минно-торпедная авиация, предназначенная для действий на морских коммуникациях противника, при первой возможности была переразвернута на аэродромы, находившиеся в Литовской ССР.

Немецко-фашистское военно-морское командование в своем отчете о проведении операций в 1943 г. указывало на ожидавшуюся активизацию действий советской авиации, торпедных катеров и тральщиков, считая, что охрана противолодочных позиций в 1944 г. будет возможна лишь при наличии достаточной поддержки надводных сил самолетами-истребителями. Целью действий немецких и финских военно-морских сил в Финском заливе являлось прочное удержание этих позиций⁹.

Условия погоды позволяли немцам и финнам уже в середине марта начать работы по подновлению и усилению противолодочного заграждения в районе Нарген—Порккала—Удд и минных заграждений обеих позиций. До конца мая немцы и финны поставили около 7500 якорных контактных мин (в том числе и антенные), 101 донную (неконтактную) мину и около 2800 минных защитников. Некоторые новые минные постановки были предназначены для прикрытия левого приморского фланга немецких войск, упиравшегося в Нарвский залив. В целях противовоздушной обороны своего сетевого заграждения Нарген—Порккала немцы поставили перед ним аэростаты воздушного заграждения¹⁰.

С началом весенне-летней кампании 1944 г. между силами КБФ и надводными силами противника развернулась упорная повседневная борьба за обладание районом Гогландской позиции и в Нарвском заливе. В этот же период, т. е. с мая и до конца сентября 1944 г., минно-торпедная авиация и торпедные катера КБФ выполняли и задачи, связанные с борьбой на морских коммуникациях противника. Деятельность сил КБФ на морских сообщениях на этом этапе мало чем отличается от их деятельности в 1943 г. Однако следует отметить, что использование минно-торпедной авиации резко увеличилось.

Значительное расширение операционной зоны КБФ в результате Таллинской и Моонзундской наступательных операций и возможность вывода подводных лодок шхерными фарватерами в Балтийское море позволили на втором этапе борьбы на морских коммуникациях противника, т. е. с начала октября 1944 г. и до конца войны, увеличить масштабы и темпы действий нашей авиации, подводных лодок и торпедных катеров.

⁹ *J. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1957, S. 392.*

¹⁰ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 18862, л. 37—51.

В течение этого этапа штабом КБФ был разработан новый план оперативной деятельности сил флота, и в начале 1945 г. ВВС КБФ, бригаде подводных лодок и бригаде торпедных катеров были поставлены задачи по их боевой деятельности на февраль—май 1945 г.¹¹ Однако быстрое изменение обстановки уже в марте 1945 г. потребовало внесения в разработанный план ряда изменений.

Боевая деятельность авиации КБФ на морском направлении в 1944 г. началась лишь с марта, так как до того времени она активно использовалась на сухопутном направлении в наступательной операции по окончательному снятию вражеской блокады Ленинграда.

Авиация КБФ еще в 1943 г. заняла ведущее место в действиях на морских коммуникациях противника. В 1944 г. эффективность ее ударов при выполнении задач на морских коммуникациях возросла более чем в 7 раз, а в 1945 г. — в 11—12 раз¹².

В свою очередь среди родов авиации флота в действиях на коммуникациях в первой половине 1944 г. первенство принадлежало минно-торпедной авиации, с конца 1944 г. и вплоть до капитуляции фашистской Германии основная тяжесть борьбы легла на 8-ю минно-торпедную, 9-ю и 11-ю штурмовые авиационные группы.

В первой половине 1944 г. торпедоносная авиация действовала на дальних морских коммуникациях главным образом одиночными самолетами, как это было и в 1943 г. Кроме того, минно-торпедная авиация выполнила ряд минных постановок, произведенных с целью затруднить противнику использование своих фарватеров вдоль южного побережья Финского залива. Минные постановки начались с марта 1944 г. (в ночь на 7 марта пять самолетов-торпедоносцев типа А-20-Ж сбросили мины в порту Таллин). В течение первой половины 1944 г. минно-торпедная авиация сбросила 244 мины (в том числе 162 АМД-500, только что поступившие на вооружение)¹³.

Штурмовая авиация в начале весенне-летней кампании 1944 г. в основном была нацелена на действия против сторожевого охранения немецких противолодочных и минных позиций, систематически совершала по несколько налетов в день. В результате их немцы ежедневно теряли до 50 человек из экипажей кораблей охранения, не говоря уже о гибели нескольких сторожевиков и тральщиков¹⁴.

В результате мощного бомбоштурмового удара по кораблям

¹¹ Отделение ЦВМА, ф. 1106, д. 78, л. 95—97 и 1240—1300; д. 80, л. 3—22.

¹² Там же, ф. 46, д. 39540, л. 14.

¹³ Там же, д. 25810, л. 12, 15.

¹⁴ *J. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München. 1958, S. 78, 79.*

противника в порту Котка 16 июля 1944 г. был уничтожен германский корабль ЦВО «Ниобе», который вследствие недостатка у немцев истребительной авиации должен был обеспечивать безопасность коткинского шхерного узла от нашей авиации¹⁵.

Авторы послевоенных зарубежных трудов неоднократно признавали, что действия советской авиации летом 1944 г. вызвали в вооруженных силах Германии значительные потери. Особенно большие потери от ударов авиации несли корабли охранения¹⁶.

Во второй половине 1944 г. основные силы ударной авиации КБФ были подтянуты на аэродромы в район Паневежис—Паланга и штурмовая авиация в район Пярну. К этому времени минно-торпедная авиация пополнилась 51 МТАП¹⁷. Перебазирование авиации на аэродромы, находившиеся вблизи от районов, в которых противник осуществлял свои перевозки морем, и вместе с тем количественное увеличение ВВС КБФ позволило не только активизировать их действия, но и перейти к массированным ударам.

С перебазированием авиации на аэродромы Литовской ССР прибрежные морские коммуникации, связывавшие окруженную курляндскую группировку противника с восточными германскими портами, фактически стали ближними коммуникациями.

Предвидя возможность перебазирования авиации и кораблей КБФ на аэродромы и в порты Прибалтики, Дениц еще в июле докладывал Гитлеру, что «прорыв советских кораблей в Балтийское море может прервать импорт руды из Швеции, имеющий решающее значение для строительства подводных лодок и всей экономики Германии. Кроме того, это затруднит снабжение северной армейской группировки и поставит под угрозу уничтожения районы боевой подготовки подводных лодок»¹⁸. Дениц считал, что группа армий «Север» не должна допускать прорыва советских войск к портам и военно-морским базам.

Массированное использование нашей авиации на ближних морских коммуникациях противника стало быстро давать положительные результаты. В течение октября—декабря авиация КБФ нанесла восемь массированных ударов по порту Либава силами одной-двух дивизий. Так, например, в результате удара нашей авиации по кораблям, находившимся в этом порту, 14 декабря 1944 г. были уничтожены четыре транспорта и один танкер и повреждено восемь судов противника. Всего за октябрь—декабрь в порту Либава и на подходах к нему нашей флотской

¹⁵ Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 20646, л. 2.

¹⁶ *I. Meister*. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 89.

¹⁷ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 21649, л. 93.

¹⁸ «Brassey's Naval Annual 1948. Führer Conferences on Naval Affairs 1939—1945». London, p. 173.

авиацией было уничтожено 18 транспортов, танкер, три сторожевых корабля, тральщик и повреждено около 17 транспортов¹⁹.

На дальних морских коммуникациях противника (т. е. в районе южного побережья Германии на Балтийском море) осуществлялись крейсерские полеты групп в составе 4—6 самолетов-торпедоносцев и топмачтовиков, прикрывавшиеся истребителями «Як-9».

Такие полеты оказались эффективными, но вначале имели некоторые недостатки в своей организации. Наиболее существенными из них являлись: плохо организованное управление силами внутри группы, которое приводило к нарушению взаимодействия между самолетами, входящими в ее состав, самолеты мешали друг другу при выходе в атаку; некоторая шаблонность в способах действий, выражавшаяся в атаках с одного направления, в больших интервалах между атаками, что облегчало противнику последовательное уклонение и отражение атак. Последнее обстоятельство влияло на увеличение потерь самолетов.

Несмотря на эти недостатки в крейсерском групповом использовании самолетов-торпедоносцев и штурмовиков, противник нес большие потери. Немцы были вынуждены значительно увеличивать походное охранение своих конвоев и вместе с тем уменьшать в них состав транспортов для того, чтобы уменьшить вероятность потерь. И то и другое сделать было весьма сложно, так как кораблей охранения у них становилось с каждым днем все меньше, а сокращение состава транспортов в конвоях при возраставшей потребности в перевозках морем требовало увеличения числа конвоев и, следовательно, большего количества кораблей охранения.

В конце 1944 г. в связи с быстрым развитием боевых событий на сухопутном фронте командованию ВВС КБФ была поставлена задача еще более усилить действия на морских коммуникациях противника²⁰. Выполнение этой задачи потребовало организации самостоятельных операций авиации флота. Для нанесения ударов по конвоям стали привлекаться значительно более крупные группы самолетов-торпедоносцев, топмачтовиков, штурмовиков, пикирующих бомбардировщиков, которые обеспечивались самолетами-истребителями и самолетами-разведчиками. Количество самолетов, выделявшихся с конца 1944 по май 1945 г. для каждого из ударов по конвоям противника, было в пределах от 24 до 160 различных родов авиации. Состав сил, выделявшихся для ударов, каждый раз зависел от состава обнаруженного конвоя. В качестве одного из примеров можно привести состав сил авиации, выделенных 12 марта 1945 г. для ударов по конвою из пяти транспортов и четырех кораблей охранения. В этом случае было

¹⁹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33324, л. 189.

²⁰ Там же, ф. 46, д. 21673, л. 1.

выделено 165 самолетов ударной и обеспечивающей групп²¹. Было сделано 210 самолето-вылетов, в результате которых все пять транспортов противника были уничтожены.

Во второй половине 1944 г. в значительной мере усилилась и минная деятельность авиации КБФ, осуществлявшаяся в интересах борьбы на морских сообщениях противника. В течение июля—сентября 1944 г. в порту Таллин нашей авиацией было поставлено 112 мин, причем там в сентябре впервые были поставлены АМД-1000²².

Примерно в это же время наша минно-торпедная авиация начала постановки в устье р. Западная Двина, а затем в Ирбенском проливе, у Виндавы и Либавы. До конца 1944 г. авиацией КБФ было поставлено 650 мин различных образцов. С начала 1945 г. районы минных постановок были продвинуты к западу и юго-западу (Мемель, Данцигская бухта, Пиллау). Всего за четыре месяца 1945 г. наши самолеты сбросили в этих районах 288 различных мин²³. Таким образом, в течение 1944—1945 гг. авиация КБФ поставила 938 мин различных образцов, в том числе АМД-500 и АМД-1000²⁴.

Для минных постановок, как правило, выделялись специальные группы самолетов минно-торпедной авиации, которые при выполнении задачи эшелонировались посамолетно и лишь в отдельных случаях парами, осуществляя таким образом постановку минных банок последовательно, с определенными интервалами по времени. Для постановок мин с воздуха использовались условия малой видимости (ночь, сложные метеорологические условия днем). Точность постановки мин на месте зависела от многих условий и в целом была невелика, хотя и принималась в официальных отчетах в пределах от 50 до 400 м.

Если минная деятельность нашей авиации осуществлялась в соответствии с общим планом действий КБФ, то этого нельзя сказать про английскую авиацию, поставившую в течение 1944—1945 гг. 1563 мины (744 в Померанской бухте, 700 в Данцигской, 100 у о-ва Борнхольм, 19 неконтактных в Пиллау)²⁵, создавшую тем самым значительные помехи для советских кораблей.

Англичане до сих пор считают, что эти минные постановки, произведенные их авиацией бомбардировочного и берегового командования, создали большой риск для судоходства и тем самым вынудили шведов в конце концов в самый критический для Германии момент отказаться от поставки значительной части грузов, зафрахтованных немцами²⁶.

²¹ Там же, д. 40020, л. 115.

²² Там же, д. 25810, л. 12.

²³ Там же, д. 18626, л. 39.

²⁴ Там же, д. 21651, л. 74.

²⁵ Там же, ф. 9, д. 18862, л. 57.

²⁶ Д. Ричардс, Х. Сондрес. Военно-воздушные силы Великобритании во II мировой войне 1939—1945 гг. М., 1963, стр. 464.

Фактически шведы отказались от перевозок в результате резкого изменения обстановки на балтийском театре, явившегося прямым следствием успехов Советских Вооруженных Сил. Английские минные постановки мешали в основном действиям наших подводных лодок, так как точные места этих постановок оставались неизвестными.

Деятельность авиации КБФ на морских коммуникациях противника характеризуется такими данными: в 1944—1945 гг. мино-торпедная авиация произвела 1887 самолето-вылетов, бомбардировочная — 915 и штурмовая — 7054²⁷.

На основании двусторонних данных можно считать, что авиацией КБФ в 1944 г. были уничтожены: корабль ПВО «Ниобе», эскадренные миноносцы Z-39, T-10, T-23, семь сторожевых кораблей, 16 тральщиков и ряд других боевых и вспомогательных кораблей, т. е. всего 96 единиц. Кроме того, авиацией КБФ было уничтожено 73 транспорта и 11 небольших судов суммарной вместимостью 176 305 брт. Авиацией КБФ было повреждено 174 немецких и финских боевых корабля и вспомогательных судна, а также 54 транспорта. В 1945 г. авиация КБФ уничтожила 2 немецких старых линейных корабля, вспомогательный крейсер «Орион», эскадренные миноносцы Z-29, T-155, T-36, 6 сторожевых кораблей, подводную лодку, 16 тральщиков, около 40 других малых боевых кораблей и вспомогательных судов и повредила свыше 20. В это же время авиация КБФ потопила 96 немецких транспортов суммарной вместимостью 278 026 брт и повредила 12²⁸.

* * *

Несмотря на разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом в январе 1944 г. и финских войск на Карельском перешейке в июне того же года, противник продолжал удерживать свои противолодочные и минные позиции в Финском заливе. Фланги этих позиций упирались в районы побережья, все еще занятого противником, а центр передовой из них опирался на острова Гогланд и Большой Тютерс, что увеличивало устойчивость оборонительной системы противника. Преодоление этой системы силой в 1944 г. практически представлялось невозможным, так как было связано не только с риском больших потерь, но и с недостатком мореходных тральщиков и уничтожающих тралов, которые были нужны для траления неконтактных якорных и донных мин. О степени сложности минной обстановки в Финском заливе можно судить по известному случаю подрыва

²⁷ «Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941—1945 гг.», т. 2. М., 1966, стр. 173.

²⁸ А. В. Басов, В. И. Дмитриев, Ю. И. Чернов. К вопросу о действительных потерях германского флота в годы Великой Отечественной войны. — В кн. «Против фальсификаторов истории второй мировой войны». М., 1959, стр. 243, 244.

и гибели в ночь с 17 на 18 августа на своих же минах трех эсминцев противника, Т-22, Т-30 и Т-32, вышедших из Хельсинки для постановки мин в Нарвском заливе.

Такая обстановка в Финском заливе не благоприятствовала использованию подводных лодок КБФ на дальних морских коммуникациях противника, и опыт 1943 г. убедительно показывал, что риск потерять лодки при попытках форсирования ими неприятельских противолодочных позиций исключает целесообразность таких попыток. В силу этого подводные лодки КБФ до начала сентября 1944 г. в море для выполнения боевых задач не выходили.

7 сентября 1944 г. подводная лодка М-96 вышла с рейда о-ва Лавенсари на позицию в Нарвский залив, а М-102 — в северную часть Гогландского плеса. Для обеих подводных лодок этот выход был неудачным. М-96 погибла на минах, а М-102 подорвалась на mine, но вернулась 11 сентября в Кронштадт²⁹.

Между тем выход Финляндии из войны и принятые ею условия перемирия в корне изменили возможности использования подводных лодок КБФ, которых к этому времени в составе бригады подводных лодок насчитывалось 19, причем 12 из них были готовы к выходу³⁰. Для выхода подводных лодок в Балтийское море стало возможным использовать продольный шхерный фарватер и базирование их в финских портах.

Командование КБФ 19 сентября приняло решение выслать на позиции в Аландском море, у островов Готланд, Эланд, Эзель и южной части Балтийского моря 10 подводных лодок³¹.

Новые условия базирования подводных лодок, их выходов для выполнения боевых задач и возвращений потребовали организации соответствующих обеспечивающих мероприятий. В Ханко было перебазировано по одному дивизиону тральщиков и сторожевых кораблей, а в Хельсинки — бригада шхерных кораблей, дивизион тральщиков и дивизион сторожевых катеров³². В Порккала-Удд начала организовываться военно-морская база. Подводные лодки и их плавучие базы вначале дислоцировались в Хельсинки, а затем часть из них была перебазирована в Турку. Свои позиции в Балтийском море они заняли к 10 октября 1944 г. В этот же день на позиции вышла и одиннадцатая лодка.

Следует отметить, что при определении позиций подводным лодкам в 1944 г. штаб КБФ в основном руководствовался опытом их использования в 1942 г., но обстановка на море к этому времени значительно изменилась. Немцы эвакуировали Ригу и вместе с тем оказались вынужденными обеспечивать через море снабжение курляндской группировки и осажденных войск на по-

²⁹ Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 12249, л. 25, 29.

³⁰ Там же, ф. 18, д. 24185, л. 4.

³¹ Там же, ф. 9, д. 6631, л. 44.

³² Там же, д. 33324, л. 145.

луострове Сырве. Ранее уже говорилось, что эти причины вызвали усиление войсковых и грузовых перевозок в районе Виндава — Либава — Данцигская бухта. Поэтому для командования КБФ возникла необходимость значительно активизировать действия подводных лодок в этом районе, а вскоре и в Померанской бухте. 9 октября командование КБФ приняло решение сосредоточить 6 подводных лодок в районе Виндава—Либава³³. Ограниченное количество подводных лодок, которыми в это время располагал КБФ, естественно увеличивало их напряжение. После короткого отдыха подводные лодки вновь выходили в море. За три месяца 1944 г. 16 подводных лодок, находившихся в строю, совершили 23 выхода с целью осуществления ударных действий на морских коммуникациях противника и 11 выходов с разведывательными целями. За эти три месяца подводные лодки произвели 61 торпедную атаку, выпустив 132 торпеды. В конечном результате подводными лодками КБФ, по двусторонним данным, уничтожено 13 транспортов противника общей вместимостью 28 077 брт³⁴. По данным, подтвержденным не полностью, потери противника, причиненные ему подводными лодками КБФ, значительно большие, а именно: уничтожено 24 транспорта и два вспомогательных судна общей вместимостью 70 151 брт³⁵. Большинство транспортов противника уничтожено торпедами, и только три — артиллерийским огнем. Наибольших успехов добились подводные лодки К-56 (капитан III ранга Н. П. Попов) и К-51 (капитан III ранга И. В. Травкин).

Противник, учитывая сильно возросшую и продолжавшуюся увеличиваться активность действий авиации КБФ, стремился организовывать переходы своих конвоев и одиночных транспортов в темное время суток. Вследствие этого значительно возросло количество ночных торпедных атак, совершенных подводными лодками. Они не всегда оказывались успешными, так как командиры лодок имели недостаточный опыт в проведении таких атак. К тому же приборы управления торпедной стрельбой и в особенности технические средства наблюдения, необходимые для обеспечения успешности ночных торпедных атак на подводных лодках КБФ, в то время были несовершенными.

В течение октября—декабря 1944 г. подводные лодки Л-3, Л-21 и «Лембит» поставили 77 мин на прибрежных морских сообщениях противника, на которых погибли миноносец и транспорт и несколько судов было повреждено³⁶. Успехи наших под-

³³ Архив ИО ВМФ, ф. 18, д. 40015, л. 456.

³⁴ А. В. Басов, В. И. Дмитриев, Ю. И. Чернов. К вопросу о действительных потерях германского флота в годы Великой Отечественной войны. — В кн. «Против фальсификаторов истории второй мировой войны». М., 1959, стр. 246.

³⁵ «ВМФ Советского Союза в Великой Отечественной войне». Л., 1962, т. 3, стр. 246.

³⁶ Отделение ЦВМА, ф. 18, д. 40015, л. 520.

водников в течение октября—декабря 1944 г. могли быть и значительно большими, но следует иметь в виду неблагоприятное влияние некоторых причин: почти полугодовой перерыв в боевой деятельности подводных лодок, требовавший хотя бы самого короткого срока для восстановления боевых навыков их личного состава; отсутствие организации взаимодействия подводных лодок с авиацией, хотя бы в своевременном обеспечении лодок данными воздушной разведки, которые поступали к ним через штабы КБФ и бригады подводных лодок с большим опозданием (до 18 час.); сложность мипной обстановки в районах, в которых подводным лодкам приходилось действовать.

В начале 1945 г. командование КБФ своими директивами от 7 и 24 января поставило бригаде подводных лодок задачу нарушения морских сообщений противника в южной части Балтийского моря до Мекленбургской бухты включительно, морских сообщений курляндской группировки и блокирование Либавы (совместно с авиацией). Бригада подводных лодок к этому времени насчитывала в своем составе 20 лодок, из которых в готовности к выходу было 11.

Вследствие того, что подводным лодкам предстояло действовать в районах, в которых одновременно с ними действовала наша авиация и торпедные катера, было решено для взаимодействия с ними организовать средствами бригады подводных лодок в Паланге выносной пункт управления. Такой пункт был создан, но взаимодействия достигнуть не удалось, и фактически лишь улучшилось оповещение своих подводных лодок.

В результате наступления Советской Армии в феврале 1945 г. на Земландском полуострове и в районе Гдыни были отрезаны две группировки немецких войск. Связь с Померанией и Восточной Пруссией поддерживалась только морским путем. Перед немецко-фашистским военно-морским командованием в качестве первоочередной встала задача эвакуации войск, населения и оборудования из портов Данцигской бухты.

Для все возрастающих перевозок у Германии не хватало транспортных средств. Для эвакуации окруженных частей кроме транспортов использовались надводные корабли и даже подводные лодки. Когда в марте Гитлер потребовал эвакуировать из Курляндии и Пруссии войска, чтобы усилить ими оборону Берлина, Штеттина и других городов, выяснилось, что при имевшемся количестве транспортных средств на перевозку лишь одной курляндской группировки потребовалось бы около трех месяцев³⁷. В течение января—начала мая 1945 г. подводные лодки потопили 13 немецких транспортов общей вместимостью 75 428 брт³⁸. 30 января подводная лодка С-13 (капитан III ранга А. И. Маринеско) потопила в Померанской бухте лайнер «Виль-

³⁷ Отделение ЦВМА, ф. 18, д. 40015, л. 609.

³⁸ По некоторым другим данным, подводные лодки уничтожили 18 транспортов.

гельм Густлов» вместимостью 25 484 брт, а 9 февраля та же лодка уничтожила транспорт «Штойбен» вместимостью 14 660 брт. На «Густлове» кроме большого количества эвакуируемого населения из Восточной Пруссии находилось свыше 1000 солдат и 1300 специалистов-подводников. Большие потери в личном составе понесли фашисты и с потоплением транспорта «Штойбен». Однако рекордное за всю вторую мировую войну число потерь в личном составе было связано с гибелью транспорта «Гойя», уничтоженного подводной лодкой Л-3. Из 7 тыс. человек, находившихся на этом транспорте, удалось спасти только 195.

За четыре с лишним месяца 1945 г. подводные лодки КБФ совершили 27 выходов в море, во время которых произвели 52 атаки, израсходовав 152 торпеды³⁹.

Напрягая последние усилия, немцы пытались использовать все оставшиеся у них противолодочные корабли, катера и тральщики для организации противолодочной обороны на наиболее важных для них участках морских коммуникаций. Для этой цели они использовали и несколько своих подводных лодок. Однако исправить создавшееся положение было уже нельзя, и они сами признают, что их противолодочная оборона на последнем этапе войны была безуспешной.

К сожалению, более эффективной помехой нашим подводным лодкам было усиление деятельности английской авиации к западу от о-ва Борнхольм. Не удовлетворяясь использованием в этом районе авиации бомбардировочного командования, Британское адмиралтейство настаивало на разрешении ему минировать район между банками Адьергрунд и Одер, а также район к западу от о-ва Борнхольм. Несмотря на то что наш Главный морской штаб возражал против этого, прямо указывая на нежелательные последствия таких постановок для боевой деятельности подводных лодок КБФ, английская авиация в апреле 1945 г. поставила мины в нашей операционной зоне⁴⁰.

С началом весенне-летней кампании 1944 г. основные усилия торпедных катеров КБФ были направлены на выполнение задач, связанных с повседневной боевой деятельностью флота на Восточно-Гогландском плесе и в Нарвском заливе. Несколько позже, а именно в конце июня, торпедные катера приняли широкое участие в Выборгской операции, проводившейся КБФ совместно с сухопутной армией. Наконец, осенью бригада торпедных катеров активно участвовала в Моонзундской операции, выполняя самые разнообразные задачи, вплоть до высадки десантов и перевозки войск. Все это уменьшало возможности использования торпедных катеров на морских коммуникациях противника. Так, например, из 529 выходов, совершенных торпедными катерами

³⁹ Отделение ЦВМА, ф. 18, д. 40015, л. 611.

⁴⁰ ЦВМА, ф. 1106, оп. 18450, д. 54, л. 60; д. 78, л. 107, 108.

с сентября и до конца их кампании в 1944 г., только 26 было сделано с целью поиска и атаки вражеских боевых кораблей, когда они действовали у полуострова Сырве⁴¹. Были и другие причины, мешавшие использовать торпедные катера для выполнения задачи по нарушению коммуникаций противника. Самой важной из них было отсутствие подходящих баз или опорных пунктов вблизи тех участков немецких коммуникаций, где боевые действия наших торпедных катеров против неприятеля могли бы быть особенно эффективными.

Оборудование базы для торпедных катеров в гавани Свента (Швентой) вследствие большого объема работ затянулось до февраля 1945 г. Ко всему этому начинал ощущаться недостаток как в количестве торпедных катеров, так и небольшой радиус их действий, не позволявший выполнять боевые задачи в значительном удалении от баз. Следует заметить, что в течение 1944 г. было потеряно 16 торпедных катеров и в 104 случаях они получили повреждения⁴². Переброска торпедных катеров с Черноморского флота, а затем и с Северного в значительной мере возместила эти потери, однако все это произошло незадолго до конца войны.

Все же, говоря даже об ограниченных действиях торпедных катеров КБФ на прибрежных морских коммуникациях противника в 1944 г., нельзя не напомнить о том, что в 1944 г. они совершили 144 выхода на минные постановки, сбросив 616 мин (из них 8 неконтактных) и 86 минных защитников⁴³.

Активные действия торпедных катеров КБФ на прибрежных морских коммуникациях противника вдоль юго-западного побережья Балтийского моря начались с середины февраля 1945 г. после перебазирования части наших катеров в гавань Свента. В марте того же года из Свента в Мемель была переведена часть торпедных катеров, а затем туда же прибыли катера из Ленинграда и Таллина. В результате в Мемеле удалось сосредоточить 24 торпедных катера, что для действий на коммуникациях противника было немалой силой⁴⁴.

Все это позволяло активизировать действия торпедных катеров в районе Либавы и к северу от Брюстерорта. 18 февраля, в один из первых своих выходов, наши торпедные катера потопили один транспорт из состава немецкого конвоя, вышедшего из Либавы. 13 марта торпедные катера при нанесении удара по конвою в районе Брюстерорта уничтожили пять транспортов и один сторожевой корабль⁴⁵.

Всего начиная со второй половины февраля и по май 1945 г.

⁴¹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 33315, л. 42.

⁴² Там же, ф. 27, д. 40026, л. 860, 861.

⁴³ Там же, л. 866.

⁴⁴ Там же, ф. 9, д. 28457, л. 13.

⁴⁵ Там же, л. 49.

бригадой торпедных катеров было совершено 268 выходов катеров, в том числе 190 на поиск конвоев или одиночных транспортов противника, во время которых было произведено 116 атак и выпущено 55 торпед. В результате противник потерял четыре транспорта, эскадренный миноносец, сторожевой корабль и тральщик⁴⁶. Таким образом, успешность в среднем была около 12%. Общая вместимость уничтоженных торпедными катерами транспортов — около 8000 брт. За это же время нашим флотом было потеряно 6 торпедных катеров, из которых 4 уничтожено артиллерийским огнем кораблей охранения⁴⁷.

Основным способом действий торпедных катеров на прибрежных коммуникациях был поиск противника сначала небольшими, а затем более крупными группами.

Торпедные катера в 1945 г. на морских коммуникациях действовали несколько большими группами (6—12 катеров), чем в 1943 г. Тактическое взаимодействие торпедных катеров с авиацией по-прежнему оставалось слабым местом в деятельности каждого из этих родов сил.

Использование торпедных катеров в более крупных группировках в 1945 г., позволявшее организовать более надежное их взаимообеспечение при ударах, послужило в послевоенные годы основанием для вывода о целесообразности осуществления массированных ударов силами бригады — дивизии торпедных катеров.

Минная обстановка в Финском заливе и в Балтийском море делала нецелесообразным привлечение эскадренных миноносцев КБФ для действий на морских коммуникациях в южной части этого морского театра.

Важнейшими факторами, обуславливавшими характер действий сил Краснознаменного Балтийского флота на морских коммуникациях противника во время Великой Отечественной войны, являлись: обстановка на сухопутном фронте, в особенности на приморском его участке, и военно-географические условия балтийского морского театра.

Опыт первой мировой и Великой Отечественной войн показывает, что сколько-нибудь значительное изменение обстановки на приморском участке сухопутного фронта в Прибалтике сразу же вызывает соответствующее изменение характера действий сил флота на морских коммуникациях. Из-за ограниченного размера театра даже небольшое продвижение одной или другой стороны на приморском участке сухопутного фронта изменяло их стратегическое положение на море.

Неблагоприятное для русской армии развитие борьбы за Курляндское побережье летом 1945 г. и выход немцев на южное побережье Ирбенского пролива ухудшили стратегические позиции русского Балтийского флота и значительно затрудняли его дей-

⁴⁶ Отделение ЦВМА, ф. 27, д. 40026, л. 952.

⁴⁷ Там же, л. 954.

ствия на морских коммуникациях противника. Овладение немцами Ригой, а затем и островами Моонзундского архипелага в 1917 г. еще больше ухудшило стратегические позиции русского Балтийского флота и значительно сократило возможности его действий на неприятельских морских коммуникациях. В несравнимо более высоких темпах по времени и пространству все это повторилось в 1941 г. Быстрая потеря нами восточного побережья Балтийского моря, Рижского залива и южного берега Финского залива резко ухудшила стратегические позиции Краснознаменного Балтийского флота и тем самым заставила до предела сократить его действия на морских коммуникациях противника. В большой степени это относилось к действиям надводных сил КБФ. Сужение базирования до района Кронштадт—Ленинград, дальнейшее увеличение минной опасности в Финском заливе и превосходство противника в воздухе ограничивали с осени 1941 г. использование на коммуникациях противника подводных кораблей, действовали только торпедные катера.

Удержание нами Ханко до поздней осени 1941 г., во-первых, в значительной мере облегчало выходы наших подводных лодок в Балтийское море, а во-вторых, исключало для противника возможность полного использования им пшхерных фарватеров.

Обладание обоими берегами почти всего Финского залива, а также и островами Гогланд и Большой Тютерс позволило противнику в 1942 и 1943 г. создать противолодочные и минные позиции, сначала трудно, а затем и вообще непреодолимые для наших подводных лодок. Этому в немалой степени благоприятствовали военно-географические, в частности навигационные и гидрографические, условия Финского залива. Трудно найти на других морских театрах (исключая проливные зоны) районы более благоприятные для позиционного оборудования, чем Финский залив.

Радикальные перемены в обстановке на сухопутном фронте в Прибалтике, быстрое ее развитие с сентября 1944 г. и выход из войны Финляндии изменили оперативно-стратегические возможности КБФ. Однако действию на морских коммуникациях противника мешали оставшиеся в Финском заливе минные и сетевые заграждения врага, для обезвреживания которых требовалось много времени. Из-за недостатка на КБФ тральщиков использование надводных сил для борьбы на вражеских коммуникациях оказалось невозможным.

Военно-географические условия балтийского морского театра создавали благоприятные условия для использования не только позиционных средств, воспрепятствовавших доступу кораблей и транспортов в определенные районы, но и минного оружия на морских, в особенности на прибрежных, коммуникациях для организации и действий сил и средств ПЛО.

Благоприятствующее влияние театра на активную минную деятельность в интересах борьбы на коммуникациях противника

в первую очередь относится к постановкам мин с воздуха. В течение Великой Отечественной войны минно-торпедная авиация КБФ поставила на коммуникациях врага 1588 мин: в первый год войны — 150, во второй год — 181, в третий год — 314, в четвертый год — 417 мин. Большинство мин было поставлено на шхерных фарватерах в Финском заливе ⁴⁸.

Минные постановки с воздуха резко усложняли судоходство противника и вызывали усиление напряжения его тральных сил. Однако масштабы минных постановок авиации КБФ в борьбе с судоходством немцев все же были недостаточны. Объяснялось это рядом причин: нехваткой самолетов минно-торпедной авиации в первой половине войны, ограниченным запасом авиационных мин довоенных образцов и запоздалым поступлением на вооружение мин АМД-500 и АМД-1000 (в 1944 г.).

Все же опыт минных постановок с воздуха, накопленный нашей авиацией, позволяет утверждать, что массированное использование ею мин на шхерных фарватерах, в узкостях (Ирбенский пролив, Моонзунд) и перед Либавой и Виндавой (в 1944—1945 гг.) в значительной мере сковало бы судоходство противника.

Касаясь использования мин авиацией в интересах борьбы на коммуникациях, следует отметить, что минная деятельность немецко-фашистской авиации оказалась недостаточной по масштабам и слабой по замыслу действий и их успешности. Пренебрежительное отношение к авиационной мине заграждения со стороны руководства люфтваффе, выразившееся в запоздалой подготовке минного запаса ⁴⁹, сказывалось в течение всей войны. В способах минных действий гитлеровцы предпочитали последовательные постановки небольшими авиационными группами, каждая из которых должна была наращивать постановки предшествующей группы. Но для этого нужна была высокая точность сбрасывания мин, а она была недостаточной, поэтому цель постановки могла быть достигнута в результате сбрасывания большого количества мин, которое перекрывало бы все ошибки в точности их сбрасывания.

Опыт Великой Отечественной войны показал возможность успешных активных минных действий торпедных катеров на прибрежных морских коммуникациях.

Действия подводных лодок КБФ на морских коммуникациях противника позволили выявить подлинную значимость сил и средств противолодочной обороны на ограниченном по размерам и пересеченном морском театре. Это относится не только к ор-

⁴⁸ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 18862, л. 120—161.

⁴⁹ Немецкий военно-морской флот в 1936 г. передал главнокомандованию Люфтваффе проект авиационной донной магнитной мины, однако главнокомандование Люфтваффе не проявило к ней интереса до самого начала второй мировой войны (Ф. Руге. Война на море 1939—1945 гг. М., 1957, стр. 88, 89).

ганизации противолодочных позиций в Финском заливе, но и к использованию маневренных сил ПЛО.

Базирование сил КБФ, в том числе и его подводных лодок, начиная с осени 1941 г. на Кронштадт—Ленинград позволяло гитлеровцам, владевшим берегами почти всего Финского залива, радикально решить задачу создания непреодолимых противолодочных позиций. Вследствие нехватки противолодочных сетей и некоторой недооценки необходимости спешного увеличения плотности, глубины и толщины минных заграждений, немцы в 1942 г. оказались неспособными надежно блокировать наши подводные лодки.

Действия подводных лодок на Балтийском морском театре осенью 1941 и летом 1942 г. наполняют нас чувством гордости за социалистическую Родину и ее Военно-Морской Флот. Советские подводники проявляли героизм при форсировании противолодочных позиций врага и отважно действовали на его морских коммуникациях. Память об этих героях священна.

Великая Отечественная война подтвердила трудность использования подводных лодок в действиях на морских коммуникациях противника на таком морском театре, как Балтийское море.

Начиная с 1943 г. авиация КБФ активизировала свои действия на морских коммуникациях врага, заняла в этой борьбе ведущее место среди других основных родов сил флота. Несмотря на удаленность своего базирования от основных коммуникаций противника, авиация КБФ проявила себя как наиболее дальнобойное и трудноблокируемое ударное средство против судоходства.

В 1944—1945 гг. авиация КБФ благодаря изменению стратегических позиций флота получила возможность наносить массированные удары по обнаруженным в море немецким транспортам и боевым кораблям, а также по вражеским портам и военно-морским базам. Решающая роль в действиях на морских сообщениях противника принадлежала минно-торпедной и штурмовой авиации, чему способствовали высокая скорость самолетов, непрерывно возрастающая в ходе войны, повышение радиуса их действий и потолка, а также увеличившаяся мощь авиационного оружия.

Совершенствование боевой техники в послевоенное время, появление ракетного оружия привели к коренным изменениям в способах всех видов военных действий, в том числе и способах борьбы на морских коммуникациях противника. Тем не менее опыт этой борьбы, накопленный Краснознаменным Балтийским флотом в период Великой Отечественной войны, может послужить исходным моментом для определения путей дальнейшего развития способов таких действий на ограниченном морском театре.

АВИАЦИЯ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В 1944—1945 ГГ.

Генерал-лейтенант авиации
в отставке

А. М. ШУГИНИН¹

Сложившаяся на балтийском морском театре обстановка, крайне трудная и неблагоприятная для боевой деятельности наших подводных лодок и крупных надводных кораблей, уже в 1943 г. выдвинула морскую авиацию как главную ударную силу флота для решения стоявших перед ним оперативных задач активных наступательных действий на море. В 1944—1945 гг. это обстоятельство было определяющим в отношении задач и характера боевой деятельности авиации. Она была нацелена на морского противника.

В операциях на приморском направлении авиация флота привлекалась также к действиям на сухопутном фронте в целях поддержки войск. Но в отличие от характера оперативного использования авиации КБФ в предыдущие периоды привлечение ее на сухопутный фронт существенно не отражалось на характере и размахе боевой деятельности на море.

На 1 января 1944 г. авиация КБФ имела в строю 313 боевых самолетов², в том числе 20% торпедоносцев и пикирующих бомбардировщиков и 20% штурмовиков. К весенне-летней кампании 1944 г. боевой состав авиации флота пополнился еще одним вновь сформированным минно-торпедным авиаполком и переброшенной из авиации Черноморского флота в состав авиации КБФ штурмовой авиадивизией. На 1 июня 1944 г. в ее боевом составе было 494 самолета³. В завершающий период войны самолетный парк авиации КБФ систематически пополнялся и к началу 1945 г. возрос до 787 самолетов⁴. Поступления материальной части позволили содержать авиационные части в комплекте и иметь некоторый резерв; среднее количество боевых самолетов в строю с весенне-летней кампании 1944 г. до мая 1945 г. можно

¹ Во время Великой Отечественной войны начальник штаба ВВС Краснознаменного Балтийского флота.

² Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 19065, л. 1; д. 34176, л. 91.

³ Там же, л. 147.

⁴ «История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945», т. 5. М., 1963, стр. 227; Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 18800, л. 1, 2.

считать в пределах 450—500 единиц⁵. Около 40% из них составляли самолеты так называемой ударной авиации: торпедоносцы, штурмовики, пикирующие бомбардировщики.

Приведенные выше цифры количественных показателей боевого состава довольно значительны. Но и круг оперативных и боевых задач, выполнявшихся авиацией флота, был огромен. Авиация флота осуществляла прикрытие флота, его базирования и коммуникаций от воздушного противника; обеспечивала боевую деятельность кораблей разведкой, авиационным прикрытием и поддержкой; использовалась на сухопутном фронте для поддержки войск в проводимых ими операциях; вела боевые действия на морском фланге сухопутного фронта и обеспечивала войска фронта от воздействия морского противника; наносила удары по кораблям и транспортам противника на морских коммуникациях, в портах и базах на Балтийском море. Эти задачи решались одновременно в нескольких направлениях. Поэтому наличие в строю 450—500 боевых самолетов отнюдь не снимало боевого напряжения летного состава, которое, как и раньше, продолжало оставаться высоким.

Многогранна была боевая деятельность авиации флота. Доблестно и самоотверженно сражались морские летчики с врагом в воздухе, на море и на суше. В данной статье не представляется возможным описать с желательной полнотой все стороны этой деятельности. Приходится ограничиться только общей краткой характеристикой боевых действий авиации на море по трем специфическим периодам: в весенне-летней кампании 1944 г., осенью 1944 г. и в 1945 г.

Боевые действия авиации КБФ на сухопутном фронте в 1944—1945 гг. Использование авиации на сухопутном фронте хотя и не было на завершающем этапе войны основным направлением боевой деятельности авиации флота, тем не менее занимало в ней довольно значительное место.

В Ленинградско-Новгородской операции авиация КБФ осуществляла авиационное обеспечение и поддержку войск 2-й ударной армии Ленинградского фронта. Наступление 2-й ударной армии началось 14 января 1944 г. в крайне сложных для авиации метеоусловиях: облачность 50—100 м, видимость около 1 км, временами снег. Высокая подготовленность летного состава авиации КБФ обеспечила даже в таких условиях использование ее в опе-

⁵ Понятием «самолетный парк» охватываются все наличные самолеты всех назначений и типов, как находящиеся в строевых частях, так и состоящие в ремонте и резерве. Понятие «боевой состав» включает строевые летные части и соединения (авиаполки, авиадивизии и др.) и состоящие в летных частях боевые самолеты и экипажи. Понятие «боевые самолеты в строю» характеризует наличие исправных боевых самолетов (машин) с укомплектованными экипажами, готовых к полетам на боевые задания, т. е. без учета временно неисправных и неуккомплектованных самолетов.

рации. В ночь на 14 января самолеты 8-й минно-торпедной авиационной дивизии (командир полковник Суханов) нанесли удар бомбами по ряду объектов, узлам коммуникаций, аэродромам, которые были определены авиацией КБФ планом взаимодействия с дальней авиацией, также участвовавшей в операции. С утра 14 января штурмовики 9-й штурмовой авиационной дивизии (командир полковник Г. И. Хатиашвили), не имея возможности по условиям погоды летать группами, выполняли задачу поддержки войск 2-й ударной армии одиночными самолетами, сменявшими один другого на линии фронта весь день 14 января. Авиацией флота было произведено за 14 января 67 самолето-вылетов. При этом уместно отметить, что из-за неблагоприятной погоды ни один неприятельский самолет в воздух 14 января не поднялся. Наша фронтовая авиация 14 января также не летала.

Военный совет Ленинградского фронта особо отметил полеты морских летчиков в «нелетную погоду» и значение их для успеха операции. После первого дня операции он специальной телеграммой объявил благодарность экипажам морской авиации, совершавшим боевые полеты 14 января⁶. В последующие дни поддержка пехоты и сопровождение танков штурмовиками, как и прикрытие войск истребителями, осуществлялись авиацией КБФ в светлое время суток бесперебойно. 17 января летчик штурмовой авиации И. А. Иржак совершил подвиг, подобный подвигу Гастелло, — направил свой подбитый самолет на скопление вражеской пехоты и машин.

Войска высоко оценивали поддержку их штурмовиками, чувствовали себя в бою увереннее при нахождении штурмовиков над полем боя; командиры соединений и частей 2-й ударной армии неоднократно передавали через авиационных офицеров связи, находившихся в войсках, благодарность летчикам за их боевую работу, часто прямо по радио на волне управления штурмовой авиации.

Весьма эффективными были систематические удары пикирующих бомбардировщиков по пунктам сосредоточения резерва, коммуникационным узлам, аэродромам. В качестве показательного примера точности и эффективности бомбардировочной авиации можно привести удар пикировщиков КБФ по неприятельскому опорному пункту Ропша. Для обеспечения удара войск 2-й ударной армии на Ропшу после прорыва первой линии вражеской обороны полку пикирующих бомбардировщиков была поставлена задача вывести из строя командный пункт 9-й авиаполевой дивизии и узел связи противника, располагавшиеся в Ропшинском дворце. Задача была выполнена точно — прямым попаданием бомбы ФАБ-500⁷. В критические для неприятеля дни сражения

⁶ В. Ф. Трибуц. Балтийцы наступают. Калининград, 1968, стр. 63.

⁷ Автор лично проверял результаты бомбардировки через день после освобождения нашими войсками Ропши.

управление его войсками на этом участке было выведено из строя.

Успеху действий авиации КБФ в Ленинградско-Новгородской операции способствовала умелая организация управления: командный пункт ВВС КБФ был вынесен на командный пункт 2-й ударной армии, а командный пункт 8-й минно-торпедной дивизии перенесен на командный пункт ВВС КБФ. Это обеспечило быстроту и полноту управления, точное знание обстановки, целеуказание и перенацеливание ударов даже отдельных самолетов в воздухе.

4404 самолето-вылета было произведено авиацией КБФ за два месяца Ленинградско-Новгородской операции⁸. На непосредственную поддержку войск Ленинградского фронта в январе 1944 г. было совершено 2500 самолето-вылетов⁹. Авиация флота внесла немалый вклад в разгром врага. Сотни морских авиаторов за боевые дела были награждены орденами и медалями. Наиболее отличившиеся авиационные дивизии были удостоены почетных наименований: 9-я штурмовая авиадивизия — Ропшинской, 8-я минно-торпедная авиадивизия — Гатчинской.

Вновь к выполнению задачи непосредственной поддержки сухопутных войск авиация флота была привлечена в июне 1944 г. в Выборгской операции Ленинградского фронта. От авиации КБФ на усиление 13-й воздушной армии, поддерживавшей войска 21-й армии, были выделены две авиадивизии штурмовой авиации, а также пикирующие бомбардировщики и торпедоносцы 8-й авиационной дивизии. После прорыва обороны противника авиация флота решала задачи авиационного обеспечения морского фланга наступающих войск. Основные ее усилия были направлены на обеспечение десантов морской пехоты КБФ и войск 59-й армии на острова Бьёркского архипелага и Выборгского залива. В ходе операции наша авиация произвела более 7500 самолето-вылетов¹⁰. Все задачи, поставленные авиации флота, были успешно решены, и участвовавшие в операции авиачасти заслужили неоднократно выражавшиеся признательность и благодарность войск. 1-я гвардейская истребительная авиадивизия КБФ, прикрывавшая с воздуха войска фронта на приморском фланге и взаимодействовавшие с ними корабли флота, была удостоена наименования Выборгской.

В июне 1944 г. авиация КБФ была привлечена для обеспечения 7-й армии Карельского фронта в Свирско-Петрозаводской операции. Участие морской авиации в указанной операции не отражено в военно-исторической литературе. Но этот частный эпизод настолько специфичен и характерен, что заслуживает хотя бы краткого описания.

⁸ «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 4. М., 1962, стр. 49.

⁹ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 34176, л. 101.

¹⁰ Там же, д. 25855, л. 17.

Разрабатывая план операции, командование Карельского фронта опасалось, что противник во время форсирования нашими войсками р. Свирь в нижнем течении откроет затворы Свирской плотины и хлынувший из верхнего бьефа водный поток сорвет форсирование и отрезет уже переправившиеся войска. Чтобы предотвратить эту опасность, нужно было до начала операции нарушить систему затворов и спустить воду из верхнего бьефа. Выполнить это теми средствами и способами бомбометания, которые применяли фронтовая и дальнебомбардировочная авиация, как показали расчеты, было невозможно. Для решения задачи была привлечена авиация КБФ — экипажи, освоившие и успешно применявшие так называемое топмачтовое, рикошетирующее бомбометание с бреющего полета тяжелыми бомбами.

Для решения этой задачи была создана авиационная группа, в которую вошли самолеты-миноносцы, топмачтовики, штурмовики и истребители. Руководство авиационной группой непосредственно осуществлял командующий ВВС КБФ генерал-лейтенант авиации М. И. Самохин. Для подготовки летного состава на морском полигоне был построен макет плотины, по которому экипажи отрабатывали топмачтовое бомбометание и минные постановки. На полигоне же отрабатывалось взаимодействие между топмачтовиками, миноносцами, штурмовиками и истребителями.

20 июня 1944 г. авиационная группа приступила к выполнению боевой задачи. Топмачтовики тремя группами дважды произвели удар по плотине, сбросив бомбы ФАБ-1000 и ФАБ-500, после чего миноносцы тремя группами произвели минные постановки. В результате этих действий плотина была разрушена, вода быстро спала и Свирь вошла в свое русло. Точно в назначенное время войска 7-й армии перешли в наступление, форсировали р. Свирь, прорвали главную полосу обороны и к исходу дня овладели плацдармом на правом берегу.

В сентябре 1944 г. часть сил авиации флота была вновь привлечена на сухопутный фронт. В Таллинской операции Ленинградского фронта она выполняла общую задачу прикрытия с воздуха войск 8-й армии Ленинградского фронта. Штурмовики и бомбардировщики, кроме того, содействовали успеху наступления 8-й армии бомбоштурмовыми ударами по системе неприятельской обороны в районе Нарвы, а затем по войскам и технике отступающего противника. Выбор объектов с целью поражения отступающего противника предоставлялся самому авиационному командованию, авиация флота не получала боевых заданий и целеуказаний от общевойскового командования; она вела разведку «на себя» и по данным разведки наносила бомбоштурмовые удары. Основные усилия авиации флота концентрировались на удары по портам эвакуации противника¹¹.

¹¹ Боевые действия авиации КБФ на морском фланге Ленинградского фронта, в том числе на коммуникации эвакуации врага, показаны ниже.

Силы авиации флота для поддержки сухопутных войск использовались также в Моонзундской операции. Помимо выполнения основных задач действий на море против неприятельских кораблей, на коммуникациях и по портам противника, а также обеспечения боевой деятельности своих кораблей в этой операции, авиация КБФ действовала также во взаимодействии с выделенными на операцию силами 13-й воздушной армии против войск и техники противника — на первом этапе операции для поддержки войск 8-й армии, десантированных на острова Хиума и Сарема, а на втором этапе — в авиационном обеспечении прорыва неприятельской обороны на полуострове Сырве. Активная боевая деятельность штурмовой авиации флота имела существенное значение для успешного освобождения войсками 8-й армии островов Моонзундского архипелага.

В январе 1945 г. 11-я штурмовая авиационная дивизия КБФ поддерживала войска 43-й армии 1-го Прибалтийского фронта на мемельском плацдарме. Это был небольшой эпизод боевой деятельности авиации флота, но он характерен как показатель боевой активности и готовности частей авиации КБФ к выполнению различных боевых задач в сложной обстановке.

10 января окруженная в районе Мемеля (Клайпеды) вражеская группировка начала на узком прибрежном участке фронта наступление с целью прорваться вдоль побережья на соединение с курляндской группировкой. Противнику удалось несколько потеснить части 92-го стрелкового корпуса. Метеорологическая обстановка была крайне неблагоприятной для авиации: над всем районом аэродромного базирования очень низкая облачность и туман. Авиационные части 3-й воздушной армии 1-го Прибалтийского фронта не могли вылететь на помощь своим войскам. Эту помощь оказала 11-я Новороссийская дважды Краснознаменная штурмовая авиационная дивизия КБФ, базировавшаяся на аэродромном узле Паланги и имевшая задачу действовать на коммуникациях противника. Там же, в Паланге, находился командный пункт авиации КБФ.

С получением сведений о завязавшихся боях и продвижении противника без промедления была организована авиационная поддержка частей 92-го стрелкового корпуса. 10—12 января наши штурмовики, несмотря на неблагоприятные погодные условия, совершили 178 самолето-вылетов и оказали существенную поддержку войскам 43-й армии в восстановлении положения¹². В приказе по 43-й армии от 12 января 1945 г. отмечались «отличные действия в боях 10 января по разгрому противника в северной части Мемельского плацдарма летчиков КБФ», объявлялась благодарность командиру дивизии и всему личному составу¹³.

¹² Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 34176, л. 159.

¹³ «Берега Балтики помнят». М., 1956, стр. 104, 105.

Авиация КБФ активно поддерживала войска 1-го Прибалтийского фронта при ликвидации мемельской группировки противника 27—29 января. 27 января был произведен массированный удар по неприятельской обороне, а затем штурмовые удары по войскам противника, отходящим по косе Курише-Нерунг на Земландский полуостров. За три дня боев было произведено 400 самолето-вылетов¹⁴.

В апреле 1945 г. авиация КБФ участвовала в авиационном обеспечении штурма Кенигсберга и ликвидации земландской группировки противника.

В 1944—1945 гг. авиация КБФ произвела около 12 000 самолето-вылетов для поддержки сухопутных войск, а всего за войну для этой цели 46 372 самолето-вылета¹⁵, т. е. около 1/3 всех боевых самолето-вылетов, произведенных авиацией флота в течение войны.

Боевые действия авиации КБФ на море в весенне-летний период 1944 г. Две большие задачи стояли перед авиацией Краснознаменного Балтийского флота в весенне-летний период 1944 г. как главные и определяющие характер и направление ее боевой деятельности: борьба с неприятельскими кораблями и авиацией в восточной части Финского залива с конечной целью воспреещения их деятельности на морском фланге Ленинградского фронта; нарушение неприятельских коммуникаций в Балтийском море. Эти задачи составили содержание первого этапа авиационного наступления на море.

После разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом в январе 1944 г. в предвидении предстоящих наступательных действий чрезвычайно важно было нарушить созданную противником систему оперативного режима в восточной части Финского залива. Значительная роль в решении этой оперативной задачи нашего флота принадлежала авиации.

В весенне-летний период 1944 г. она выполнила задачу вытеснения кораблей противника с плеса Нарвского залива, чтобы обеспечить нашим тральщикам возможность производить систематическое траление и «прогрызание» фарватеров в минных полях Нарвского залива. Вражеские корабли, охранявшие и подновлявшие минные позиции в Нарвском заливе, постоянно подвергались ударам наших штурмовиков и бомбардировщиков, как только их обнаруживала разведка.

Авиация противника пыталась прикрыть свои корабли и даже нападать на наши тральщики. Над заливом весной 1944 г. развернулись воздушные бои, в которых противник понес большие потери, и к началу июня 1944 г. авиация КБФ завоевала безраздельное господство в воздухе. Наша истребительная авиация

¹⁴ В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. М., 1957, стр. 360.

¹⁵ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 34175, л. 4.

буквально подавила истребительную авиацию противника и обеспечила штурмовикам и бомбардировщикам благоприятные условия выполнения их задач. Были потоплены и выведены из строя десятки неприятельских кораблей. В результате понесенных потерь в корабельном составе противник был вынужден отказаться от охраны кораблями своих минных позиций на плесе Нарвского залива. Авиация КБФ успешно выполнила стоявшую перед ней оперативную задачу.

Моряки, захваченные в плен весной 1944 г. на нарвском участке фронта и летом 1944 г. в Нарвском заливе, показывали, что авиация буквально терроризовала и деморализовала команды немецких кораблей, находившихся в восточной части Финского залива, что выход корабля из базы на плес Нарвского залива моряки считали посылкой на верную смерть¹⁶. Бывший немецко-фашистский адмирал Ф. Руге в своей книге «Война на море 1939—1945», говоря о боях в Нарвском заливе весной и летом 1944 г., был вынужден признать, что «неприятны были повседневные налеты многочисленных воздушных сил, поскольку, расстреляв боезапас своих зенитных орудий, германские корабли оказывались беззащитными. В Нарвской бухте при этих налетах было потоплено 3 тральщика-искателя и 2 сторожевика, а многие другие были повреждены, так что в июле 1944 г. пришлось снять охрану минных заграждений»¹⁷. Признавая факт вытеснения нашей авиацией немецко-фашистских дозорных кораблей с плеса Нарвского залива, Ф. Руге пытался «компенсировать» это признание преуменьшением потерь. Другой военно-морской историк, Ю. Майстер, сообщает, что только в июле германский флот потерял в Нарвском заливе 2 тральщика и 2 артиллерийские десантные баржи, а 13 кораблей, получивших сильные повреждения, были выведены из строя¹⁸.

Эта сила воздействия нашей авиации отнюдь не от малочисленности боекомплекта зенитных орудий и автоматов немецко-фашистских кораблей, как пытается представить дело Руге. Она опиралась на более важные факторы: умелую тактику бомбоштурмовых ударов, боевую выучку и мастерство экипажей, боевую активность и самоотверженное выполнение боевых заданий летным составом, основанное на беспредельной преданности Родине и Коммунистической партии.

Блестящим мастерством и точностью ударов по кораблям владели ведущие командиры и штурманы подразделений и тактических групп: пикировщики А. И. Барский, Г. П. Губанов, С. С. Давыдов, Е. И. Кабанов, Ю. А. Косенко, Г. В. Пасынков, А. Н. Суханов, К. С. Усенко; штурмовики А. М. Батиевский,

¹⁶ «Морской сборник», 1945, № 8—9, стр. 116.

¹⁷ Ф. Руге. Война на море 1939—1945. М., 1957, стр. 377.

¹⁸ J. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 89.

К. В. Благодаров, А. Е. Гургенидзе, А. А. Карасев, М. Н. Казаков, К. С. Клименко, Ф. А. Кошевой, В. М. Кузнецов, А. Е. Мазауренко, Н. М. Никитин, А. С. Потапов, Н. В. Пысин, Н. Г. Степанян, Е. Ф. Удальцов. Ведомые ими группы пикировщиков и штурмовиков особенно успешно выполняли боевые задания.

Высокое сознание воинского долга, доблесть и мужество при выполнении боевых заданий — неизменные черты боевого характера наших морских летчиков. Они проявлялись повседневно, в каждом боевом полете. Выдающийся, бессмертный подвиг совершил экипаж помощника командира 7-го гвардейского штурмового авиаполка майора В. Н. Каштанкина. При штурмовом ударе по корабельному дозору 23 марта 1944 г., когда наш самолет (летчик — В. Н. Каштанкин, стрелок — младший сержант В. Г. Кузнецов) был подожжен зенитным снарядом, летчик развернулся и направил свой штурмовик на таранный удар по ближайшему вражескому кораблю¹⁹.

В период Выборгской операции часть боевых усилий штурмовой и бомбардировочной авиации была обращена против кораблей противника в Выборгском заливе. Там же действовали и торпедные катера КБФ. Авиацией, действовавшей днем, и торпедными катерами, действовавшими в темное время суток, морские силы неприятеля в Выборгском заливе были совершенно парализованы.

В июле 1944 г. немецко-фашистским командованием был введен в Финский залив крейсер ПВО «Ниобе» (бывший голландский крейсер «Гельдерланд»). Воздушная разведка проследила его поход по финским шхерам и прибытие в порт Котка, но приняла крейсер за финский броненосец береговой обороны «Вяйнемейнеп».

16 июля по крейсеру «Ниобе» в порту Котка был нанесен бомбардировочный удар полком пикировщиков «Пе-2» под командованием Героя Советского Союза подполковника В. И. Ракова (20 самолетов) и отрядом тяжелых бомбардировщиков топмачтовиков под командованием подполковника И. Н. Пономаренко (три самолета) совместно с большой группой штурмовиков и истребителей. Крейсер получил два попадания 250 кг бомб на палубу (от полка Ракова) и два попадания тонновых бомб в борт ниже ватерлинии (от отряда Пономаренко) и затонул²⁰.

С июля 1944 г. авиация КБФ полностью господствовала в восточной части Финского залива. В конце июля 9-я Ропшинская штурмовая авиадивизия КБФ получила новый район действий — Чудское озеро и новый объект действий — Чудскую флотилию противника. Уменьшение состава сил авиации, действовавшей в Финском заливе, не повлияло на ее господствующее положение.

Немецко-фашистская флотилия на Чудском озере насчитывала

¹⁹ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 19104, л. 260, 261.

²⁰ Там же, д. 25795, л. 4—18.

более 100 различных кораблей и катеров²¹, в том числе самоходные десантные баржи с сильным артиллерийским вооружением, десантные катера, бронекатера и др. Она значительно превосходила в силах нашу 25-ю бригаду речных кораблей, которая должна была обеспечить перевозку войск на западный берег озера и артиллерийскую поддержку. Сильная Чудская флотилия гитлеровцев могла сорвать переправу наших войск через озеро. Этого не позволила противнику штурмовая авиация КБФ. Несколькими массированными ударами в течение 20 июля—20 августа 1944 г. наши штурмовики уничтожили вражескую флотилию: они потопили более 30 кораблей и катеров²²; многие корабли были повреждены и позже затоплены гитлеровцами, а уцелевшие самоходные баржи и катера эвакуированы в Таллин.

Заключительным боевым эпизодом в восточной части Финского залива был срыв авиацией КБФ попытки немецко-фашистского командования 15 сентября 1944 г. захватить о-в Гогланд, находившийся в руках финнов. Захватить остров противник предполагал десантным отрядом до 2500 солдат и офицеров. Для его перевозки было выделено 45 десантных судов, 3 транспорта и более 20 мелких судов и катеров. Отряд корабельной поддержки и прикрытия состоял из 6 миноносцев и 8 быстроходных артиллерийско-десантных барж.

Воздушная разведка 14 сентября обнаружила сосредоточение в портах и бухтах южного побережья Финского залива нескольких десятков различных кораблей и судов. За ними было установлено наблюдение. Ночной разведкой было зафиксировано движение кораблей по направлению к Гогланду. С рассветом 15 сентября, когда десантные отряды подошли к острову и началась высадка войск, была поднята в воздух наша штурмовая авиация. Она последовательными волнами атаковала корабли десанта и войска. Первыми же ударами были потоплены 4 быстроходные десантно-артиллерийские баржи, 3 тральщика, сторожевой корабль, буксирный пароход, шхуна, многие корабли получили серьезные повреждения. Понеся тяжелые потери, отряд кораблей прикрытия отошел от острова, бросив суда десантных отрядов и высаженные войска на произвол судьбы. Высадившиеся гитлеровцы позже сдались в плен финскому гарнизону. Наша авиация продолжала громить отходящие от острова корабли и суда. Всего был произведен 481 самолето-вылет, потоплено 18 различных кораблей и катеров, истребителями сопровождения сбито 15 вражеских самолетов²³.

²¹ *I. Meister. Op. cit., S. 97.*

²² *В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 272.*

²³ Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 17531, л. 133; ф. 46, д. 33312, л. 26; ф. 12, д. 6574, л. 171; «Авиация и космонавтика СССР». М., 1968, стр. 290, 291; *В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 277.*

Разгром немецко-фашистского десанта на Гогланде завершился очищением от гитлеровцев вод восточной части Финского залива.

В то время как штурмовики и пикирующие бомбардировщики боролись с морским противником в восточной части Финского залива, минно-торпедная авиация продолжала выполнять задачу нарушения вражеских коммуникаций в Балтийском море. В 1943 г. экипажи только одного минно-торпедного авиаполка произвели 229 самолето-вылетов, из которых 93, т. е. 40%, завершились торпедометанием. Около 60% торпедных атак были результативны и привели к потоплению или повреждению торпедированного транспорта или боевого корабля конвоя²⁴.

Противник потерял в результате крейсерских полетов наших торпедоносцев за лето и осень 1943 г. 46 различных транспортов²⁵. Задача весенне-летней кампании 1944 г. заключалась в том, чтобы закрепить успех предыдущего года, расстроить систему морских коммуникаций противника, систематически топить его транспорты.

Крейсерские полеты торпедоносцев, временно прерванные в период подготовки и проведения операции по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом, были возобновлены в феврале 1944 г. Был сформирован и начал боевые полеты в июне 1944 г. еще один — 51-й минно-торпедный авиаполк.

Большое значение имел приобретенный в 1943 г. опыт крейсерских полетов. Почти все экипажи торпедоносцев 1-го гвардейского минно-торпедного авиаполка совершили успешные торпедные атаки. Некоторые экипажи имели на своем счету по три и более потопленных транспорта. Особенно успешным выполнением боевых заданий отличались летчики В. А. Балебин, Ю. Э. Бунимович, Г. Д. Васильев, А. М. Гагиев, В. Н. Евграфов, П. А. Колесник, В. М. Кузнецов, А. В. Пресняков, А. И. Разгонин, П. Ф. Стрелецкий, А. П. Чернышев, И. Г. Шамапов, М. Ф. Шишков, штурманы Н. Ф. Афанасьев, И. Д. Бабанов, Г. С. Бажанов, В. А. Будорагин, Р. С. Демидов, Н. Д. Иванов, К. Д. Котов, П. Л. Кошелев, И. В. Лорин, А. И. Рензаев, М. А. Советский, В. Т. Чванов. Эту плеяду блестящих мастеров крейсерских полетов и торпедометания, Героев Советского Союза возглавлял командир 1-го гвардейского минно-торпедного полка Герой Советского Союза майор И. И. Борзов.

Боевой опыт крейсерских полетов был передан 51-му минно-торпедному авиаполку, что обеспечило его активные и высокорезультативные действия с первого же боевого полета. За выдаю-

²⁴ «Авиация и космонавтика СССР», стр. 284.

²⁵ Цифры потерь противника, приводимые здесь и ниже, если особо не оговорено, даются по результатам исследования, произведенного в Историческом отделении ВМФ в 1956—1962 гг. на основе сопоставления данных архивных материалов ИО ВМФ, трофейных документов и публикаций немецкой стороны.

щиеся успехи при выполнении боевых заданий летчики этого полка А. А. Богачев, М. В. Борисов, И. К. Сачко, И. В. Тихомиров, штурманы Г. А. Заварин и И. И. Рачков были удостоены звания Героев Советского Союза.

В 1944 г. наряду с торпедометанием нашло широкое применение топмачтовое бомбометание по морским целям с использованием рикошетирующего эффекта авиабомбы при ее соприкосновении с водной поверхностью плашмя на большой скорости горизонтального поступательного движения. Топмачтовое бомбометание производилось с бреющего полета как самолетами-торпедоносцами, так и бомбардировщиками. Применялись тяжелые (тонновые) авиабомбы, поражающее действие которых было равновелико авиаторпедам в отношении основной массы транспортных судов, использовавшихся противником на балтийских коммуникациях, и более эффективно по мелкосидящим судам.

Ввод в боевые действия в 1944 г. еще одного минно-торпедного авиаполка и применение в крейсерских полетах не только торпедоносцев, но и бомбардировщиков-топмачтовиков значительно расширили размах боевой деятельности минно-торпедной авиации: в крейсерские полеты могли выходить уже не единицы, а десятки самолетов. 22 февраля 1944 г. счет потопленных транспортов открыл экипаж старшего лейтенанта П. А. Колесника, который торпедировал транспорт, шедший в охранении пяти кораблей.

Одновременно наши крейсерские самолеты встретились с некоторыми новыми факторами усложнения обстановки на морских коммуникациях. Потери, понесенные в 1943 г., вынудили противника ввести систему конвоев, сократив до минимума плавание транспортов днем. Теперь транспорты противника совершали короткие переходы из порта в порт в темное время суток, причем часть перевозок производилась на малых вспомогательных кораблях. Встречи крейсерских самолетов с одиночными транспортами стали очень редкими. Частота движения на коммуникациях уменьшилась, а конвои стали более сильными. Характерной для конвоев, даже малых, была высокая плотность зенитного огня. Так, например, в самолете лейтенанта М. Ф. Шишкова, торпедировавшего 25 мая 1944 г. транспорт, шедший в охранении двух кораблей, послеполетным осмотром было обнаружено три прямых попадания снарядов, 153 осколочных пробойны.

Проведенные противником мероприятия по совершенствованию и защите системы коммуникация, естественно, затрудняли и усложняли условия обстановки для крейсерских самолетов. Увеличилось по сравнению с 1943 г. количество «холостых» вылетов и ухудшилось процентное соотношение результативных и нерезультативных атак, возросли боевые потери. Погибли пионеры крейсерских полетов 1943 г., на боевом счету которых было по несколько потопленных вражеских транспортов и кораблей, Герои Советского Союза Н. Ф. Афанасьев, В. Н. Евгра-

фов, П. А. Колесник, И. К. Сачко, М. А. Советский, А. П. Чернышев, В. Т. Чванов и многие другие славные воздушные бойцы. Но, несмотря на усложнение обстановки, операции на коммуникациях продолжались с неослабевающими темпами и высокими результатами.

Планомерно проводя широкие поиски на предельном радиусе действия самолетов, совершенствуя приемы преодоления ПВО конвоев и тактику торпедобомбовых ударов, авиация флота систематически наносила удары по коммуникациям противника. За весну и лето 1944 г. немецко-фашистский флот потерял десятки транспортных судов различного класса и кораблей конвоев, потопленных нашей минно-торпедной авиацией.

Боевые действия авиации КБФ на море осенью 1944 г. Боевая деятельность авиации флота на море осенью 1944 г. сосредоточивалась на выполнении следующих задач: обеспечение во взаимодействии с легкими силами флота морского фланга наших войск в Таллинской операции; обеспечение во взаимодействии с 13-й воздушной армией и легкими силами флота кораблей и войск в Моонзундской операции; нарушение морских сообщений противника.

В последнюю задачу по сравнению с предыдущим периодом добавились: нарушение оперативного маневра вражеских войск через море, действия на коммуникациях противника в связи с требованиями оперативной обстановки.

Обеспечение морского фланга наших войск в Таллинской операции не потребовало большого напряжения от авиации флота. Противник никакого противодействия с моря нашим войскам и поддержки своим оказать не мог. Основными объектами воздействия нашей штурмовой авиации были, как указывалось выше, войска и техника противника. Потенциальная угроза воздушного нападения потребовала также организации авиационного прикрытия нашей бригады торпедных катеров, действовавшей в Финском заливе, и патрулирования истребителей для обеспечения войск 8-й армии. Но все это занимало только часть сил авиации флота. Основные ее усилия были направлены на срыв эвакуации противника и уничтожение максимально возможного количества его сил и средств в порту Таллин и на коммуникациях.

21 сентября 1944 г., в ночь с 21 на 22 сентября и утром 22 сентября бомбардировочная и штурмовая авиация флота произвела налеты на транспорты противника, находившиеся в порту Таллин под погрузкой и на выходе из порта. 22 и 23 сентября крейсерские полеты торпедоносцев и топмачтовиков минно-торпедной авиации были сосредоточены на коммуникации Таллин—Лябава.

Задачи воздушных ударов по эвакуирующемуся противнику были успешно решены: в порту Таллин потоплены четыре транспорта и один сторожевой корабль; кроме того, повреждены и

брошены противником еще три транспорта. На выходе из порта Таллин и на переходе было потоплено 16 транспортов, включая три судна, потопленных в районе о-ва Сарема, и два — в районе Виндава—Либава²⁶.

В Моонзундской операции авиация КБФ выполняла боевые задачи во взаимодействии с 13-й воздушной армией. Она несла авиационное обеспечение десантирования войск и привлекалась к поддержке высадившихся войск в боях за освобождение островов архипелага. Кроме общих с 13-й воздушной армией задач по плану операции авиация флота имела и свои особые «морские» задачи: препятствовать оперативному маневру войск противника морем и через проливы архипелага, уничтожать вражеские корабли и транспорты, обеспечивать приморские фланги наших войск, прикрывать свои корабли от воздушного противника. Основной ударной силой для решения этих задач были на первом этапе операции две штурмовые авиадивизии, на втором этапе — одна 9-я штурмовая авиадивизия; кроме того, эпизодически привлекались на отдельные задания торпедоносцы и бомбардировщики, а на прикрытие кораблей был выделен истребительный авиаполк.

Доблестно и эффективно выполняли морские летчики боевые задания. Была развернута интенсивная воздушная разведка. Все обнаруженные ею на подходах к островам вражеские корабли и транспорты, если только метеословия позволяли вылететь штурмовикам, подвергались ударам нашей авиации. Противник мог безнаказанно использовать свои корабли и транспорты только в очень плохую, абсолютно нелетную погоду или ночью. Систематические удары в море и на плесах архипелага сочетались с такими же систематическими ударами по неприятельским судам и кораблям в порту Курессаре, у причалов бухты Триги и других, а также по войскам и технике противника на берегу у этих портов.

Налеты наших штурмовиков отличались высокой результативностью. Западногерманский военно-морской историк В. Мельцер в своей книге «Борьба за Моонзундские острова» так характеризует эффективность действий нашей авиации: «Советская авиация энергично поддерживала наступление своих войск, регулярно подвергая бомбежке местность, прилегающую к береговой полосе, особенно Аренсбург (Курессаре. — А. Ш.). Все корабли немецкого военно-морского флота подвергались интенсивным атакам советской авиации, их потери составили 25% общего числа. . . Из-за непрерывных налетов авиации противника, атакующей на бреющем полете, вывоз обозов и раненых производился только по ночам». Он сообщает о том, как «встретила» 6 октября 1944 г. наша авиация пополнение, которое

²⁶ В. Ачкасов, В. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 294.

немецко-фашистское командование направило на усиление своих войск на о-ве Сарема: «В Аренсбург прибыли морским путем первые части 218-й пехотной дивизии. Советская авиация достойным образом «приветствовала» их, высадка из-за этого была прервана. Транспорт получил попадание в кормовой трюм и загорелся. . .»²⁷.

В течение первого этапа Моонзундской операции авиация флота совершила несколько сот самолетов-вылетов. За первые десять дней боев на о-ве Сарема (5—15 октября) наша авиация, выполняя задачи обеспечения морского фланга и воздействия на оперативный маневр противника через море, потопила десятки кораблей, катеров и различных транспортных судов. В журнале боевых действий группы армий противника «Север» зафиксировано, что наши самолеты потопили семь транспортов, две быстроходные десантно-артиллерийские баржи, два тральщика, восемь катеров, три буксира и повредили 21 корабль различного назначения²⁸. Здесь не указано, что многие суда получили столь тяжелые повреждения, что были брошены экипажами, а также не учтены потери в мелких судах, рыбацких мотоботах, баржах и т. п.

Наши штурмовики и пикировщики продолжали топить врага и в период вынужденной оперативной паузы между первым и вторым этапами операции. За месяц этой паузы были потоплены сторожевой корабль, две быстроходные десантно-артиллерийские баржи, транспорт, шхуна, пять катеров, повреждены и выведены из строя два миноносца, семь быстроходных десантно-артиллерийских барж²⁹.

В день возобновления операции (18 ноября) наша штурмовая авиация была использована на сухопутном фронте для обеспечения прорыва нашими войсками первой линии обороны противника на полуострове Сырве, а 19 ноября юго-западнее Сырве вступила в бой с кораблями противника, направлявшимися к полуострову Сырве для артиллерийской поддержки своих войск. В журнале боевых действий группы армий «Север» появилась новая запись: «Потоплены авиацией тральщик М-460 и одна десантная баржа; повреждено пять сторожевых кораблей, три тральщика и два миноносца, из них значительное повреждение получил миноносец Т-23. Интересно, что за три недели до этого, 29 октября, миноносец Т-23 уже был поврежден авиацией»³⁰.

Плохая погода на втором этапе операции весьма тормозила боевые действия авиации. 20 ноября, когда к о-ву Сарема по-

²⁷ Цит. по кн.: В. Ф. Трибуц. Балтийцы наступают. Калининград, 1968, стр. 226, 227.

²⁸ В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 328.

²⁹ Отделение ЦВМА, Спецфонд, инв. № 359, л. 176.

³⁰ В. Ф. Трибуц. Балтийцы наступают, стр. 280, 292.

дошли крейсера «Лютцов», «Принц Ойген», «Адмирал Шеер» в сопровождении эскадренных миноносцев и других кораблей, авиация вылететь не могла: обледенели взлетные полосы и самолеты. 21 ноября нельзя было взлететь из-за густого снега. 22 ноября метеоусловия также позволили крупным неприятельским кораблям безнаказанно вести артиллерийский огонь по нашим войскам на полуострове Сырве. 23 ноября погода оставалась еще сложной, но несколько улучшилась. Немедленно были организованы удары по неприятельской корабельной группе. Удар наносили два авиаполка 9-й Ропшинской штурмовой авиадивизии, 12-й гвардейский пикировочный авиаполк; группы самолетов-торпедоносцев и топмачтовиков были направлены для удара по судам, сосредоточенным у м. Сырве и предназначенным для обеспечения эвакуации.

В результате воздушных ударов были повреждены крейсера «Лютцов» и «Адмирал Шеер», эскадренный миноносец, четыре тральщика, четыре сторожевых корабля и несколько других кораблей и катеров; потоплены три десантно-артиллерийские баржи³¹. Под ударами нашей авиации корабли противника были вынуждены прекратить огонь и уйти. Группа штурмовиков, атаковавшая суда, сосредоточенные у м. Сырве, нанесла тяжелые повреждения пяти вражеским транспортам, на двух транспортах возник пожар.

Славу боевых дел штурмовиков и бомбардировщиков в ходе Моонзундской операции по праву должны разделить разведчики и истребители. Разведчики обеспечили целеуказание. Истребители, сопровождая пикировщиков и штурмовиков в боевых полетах, надежно обеспечивали их от воздействия вражеских истребителей, не позволили последним сорвать налеты или расстроить боевой порядок штурмовиков. Блестяще решали истребители и вторую свою задачу — прикрытие от воздушного противника десанта и кораблей, обеспечивавших десантирование войск и поддерживавших наши войска с моря. В ходе операции нашей истребительной авиацией были успешно проведены десятки воздушных боев, противник потерял в этих боях большое количество самолетов.

Активно и успешно развивалось авиационное наступление на морских коммуникациях противника. В ходе Прибалтийской наступательной операции наших войск непрерывно улучшалась обстановка для крейсерских полетов наших торпедоносцев. Значительная часть их маршрута проходила над освобожденной территорией Прибалтики; можно было использовать и аэродромы фронтовой авиации. Размах и напряженность крейсерских полетов увеличились, стали систематически применяться групповые крейсерские полеты, значительно полнее использовалось светлое время суток. Боевая эффективность крейсерских полетов возросла,

³¹ Отделение ЦВМА, инв. № 360, л. 466, 548, 576; инв. № 361, л. 31.

особенно в периоды эвакуации противника морем из портов Прибалтики. При эвакуации из Риги в Рижском заливе и Ирбенском проливе 3—12 октября противник потерял от ударов самолетов 7 крупных транспортов³².

По указанию Генерального штаба в конце сентября штабом 1-го Прибалтийского фронта был выделен аэродром для базирования минно-торпедной авиации КБФ. В октябре аэродромно-строительными частями Балтийского флота на побережье был оборудован аэродромный узел для базирования штурмовой авиации. С октября, после перебазирования на аэродромы Эстонии и Литвы, под контролем авиации КБФ оказались вражеские коммуникации на всем пространстве Балтийского моря, акватория моря, за исключением крайних западных районов и Померанской бухты.

Оперативная обстановка на коммуникациях резко изменилась. Отпала необходимость крейсерских полетов как основного и, по существу, единственного в течение полутора лет тактического приема боевой деятельности авиации флота на коммуникациях. Основным видом авиационных наступательных действий становились уже не крейсерские полеты, а массированные и эшелонированные удары по конвоям в море комбинированными силами торпедоносцев, штурмовиков и бомбардировщиков, организуемые по данным разведки. Большое значение приобрели бомбоштурмовые удары по портам противника. Систематические крейсерские полеты, преимущественно групповые, продолжались еще в октябре—ноябре 1944 г., а затем крейсерства применялись только эпизодически.

С выходом в море подводных лодок КБФ потребовались мероприятия по координации действий авиации и подводных лодок, по обеспечению подводных лодок данными воздушной разведки и т. д.

Основные усилия авиации КБФ были сосредоточены на нарушении коммуникации Виндава—Либава—Мемель—Данциг, по которой шло питание войск противника, окруженных в Курляндии и на мемельском плацдарме, и которая служила основной коммуникацией оперативного маневра противника через море. Вторым объектом для крейсерских полетов была коммуникация Данциг—Штеттин.

Коммуникация Виндава—Либава—Мемель—Данциг ежедневно два-три раза, а иногда и чаще освещалась нашей воздушной разведкой. Обнаруженные в море объекты — конвои и отдельные транспорты и корабли — подвергались ударам торпедоносцев и штурмовиков, находившихся в повышенной готовности к вылету. Но наносить бомбоштурмовые удары и произво-

³² Транспорты «Марипа Зидлер», «Иллер», «Инга Христоферс», транспорты «Фатерланд», «Канонир» и др. Был серьезно поврежден транспорт «Маллгахе».

дить торпедные атаки по кораблям в море авиация могла только в светлое время суток. Техническое оснащение самолетов того времени позволяло авиации в темное время суток наносить удары только по стационарным объектам: бомбардировать порты и базы, корабли на якорных стоянках, ставить мины. Противник, естественно, старался организовать свои морские сообщения так, чтобы движение на коммуникации производилось главным образом в темное время суток. Таким образом, под удары нашей авиации на переходах могла попасть только некоторая часть конвоев. В этих условиях особое значение приобретали удары по портам, в частности по порту Либава, где в отдельные дни сосредотачивалось значительное количество транспортов и кораблей.

Специфические условия осенне-зимнего периода еще больше увеличивали значение и роль воздушной разведки в боевых действиях на море. Летчики 15-го разведывательного авиаполка КБФ (командир полка — подполковник Ф. А. Усачев) успешно справлялись с нелегкой задачей регулярно освещать обстановку на море, повседневно тщательно следить за состоянием и работой неприятельских портов и наличием в них кораблей и транспортов. Воздушная разведка давала командованию надежные данные для принятия решений об организации боевой деятельности сил флота, использовании ударной авиации, подводных лодок и торпедных катеров.

В октябре—декабре 1944 г. авиация флота совершила восемь дневных массированных налетов на порт Либава³³. В каждом из них участвовали 1—2 полка бомбардировщиков и два полка штурмовиков под прикрытием истребителей. Ночью производились бомбардировочные удары одиночными самолетами и постановка мин на подходах к порту и на рейдах. Боевой эффект массированных бомбардировочных ударов, как правило, был довольно значительным. Особенно эффективны были удары 27—30 октября и 14 декабря. В результате массированного налета 14 декабря было потоплено четыре транспорта и танкер, повреждено несколько транспортов, сожжен портовый склад³⁴. Всего в порту Либава наши самолеты потопили 19 транспортов³⁵.

Решая задачу нарушения морских коммуникаций противника, авиация КБФ применяла разнообразные тактические формы воздействия: бомбоштурмовые удары по конвоям, обнаруженным воздушной разведкой в море, систематические удары по портам, одиночные и групповые крейсерские полеты торпедоносцев и бомбардировщиков-топмачтовиков.

³³ «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 4, стр. 480.

³⁴ Там же.

³⁵ «Борьба за Советскую Прибалтику в Великой Отечественной войне 1941—1945», кн. 2. Рига, 1967, стр. 273.

Всего в 4-м квартале 1944 г. было потоплено и повреждено 68 транспортов, два танкера, 21 самоходная десантно-артиллерийская баржа, более 20 других боевых кораблей, более 40 вспомогательных судов различного назначения³⁶.

Боевые действия авиации КБФ на море в 1945 г. В кампании 1945 г. авиация флота в соответствии с оперативными задачами КБФ вела активные боевые действия по срыву неприятельских морских сообщений в оперативном взаимодействии с подводными лодками и торпедными катерами и использовалась против артиллерийских кораблей противника, поддерживавших его сухопутные войска огнем с моря.

Боевые действия авиации флота велись с большим размахом. Наша авиация держала под боевым контролем всю среднюю и южную Балтику от Моонзундских островов до Померанской бухты. В кампании 1945 г. на море активное участие принимали четыре авиадивизии: минно-торпедная (командир — полковник М. А. Курочкин), две штурмовые (командиры — подполковник Я. З. Слепенков и полковник Д. И. Манжосов) и истребительная (командир — подполковник В. С. Корешков), разведывательный полк (командир — подполковник Ф. А. Усачев) и отдельные эскадрильи специального назначения.

В соответствии с задачами Краснознаменного Балтийского флота боевые усилия авиации направлялись на нарушение коммуникаций, связывавших курляндскую группировку противника с Восточной Пруссией и Померанией, а с развитием операций по уничтожению окруженных немецко-фашистских войск на Земландском полуострове и в районах Гданьск—Хель — на срыв их эвакуации. Кроме того, велись действия по обеспечению морского фланга наших войск. В конце апреля боевые действия были перенесены в Померанскую бухту.

В январе—феврале на характере и эффективности боевой деятельности авиации сказывались условия зимнего периода, которые благоприятствовали противнику, в частности продолжительность темного времени суток, в течение которого можно было совершать переходы из порта в порт на коротком плече коммуникации. Неприятельские конвои ночью приходили в порты, днем стояли в портах под прикрытием системы ПВО, а ночью уходили. Противник старался использовать и другой специфический зимний фактор — сложную для авиации погоду.

В целях нарушения нормального функционирования портов авиация флота в зимний период 1945 г. широко применяла минирование рейдов и подходов к портам минными банками и одиночными минами. Было выставлено около 300 мин³⁷.

³⁶ В. Ачкасов, В. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 345.

³⁷ «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 5, стр. 432.

Но основные усилия морской авиации, как всегда, были направлены на поиск и уничтожение неприятельских транспортов и боевых кораблей в море. Наиболее важным условием боевого успеха было своевременное обнаружение выхода конвоя из порта, которое позволило бы организовать поиск его в море. По различным причинам, в первую очередь погодным, это не всегда было возможно. Но как только воздушная разведка фиксировала выход конвоя в море или обнаруживала его на переходе, торпедоносцы и штурмовики настойчиво громили его до полного уничтожения. Характерным примером таких действий авиации является разгром конвоя 51-м минно-торпедным авиаполком 29 января.

Наша разведка установила выход конвоя из Либавы в ночь на 29 января. Еще до рассвета, в сумерках, в крейсерский полет на поиск конвоя вылетел командир авиаполка майор И. Ф. Орленко. Он обнаружил конвой в составе двух транспортов и одной плавучей базы и потопил один транспорт. По разведывательным данным майора Орленко была направлена группа торпедоносцев и бомбардировщиков-топмачтовиков (ведущий младший лейтенант А. А. Богачев). Она нашла и потопила оставшиеся транспорт и плавучую базу подводных лодок «Мемель»³⁸.

Через неделю, 5 февраля, наша воздушная разведка обнаружила в Данцигской бухте конвой в составе нескольких транспортов в охранении сторожевых кораблей. На его уничтожение были направлены две группы торпедоносцев и бомбардировщиков-топмачтовиков в сопровождении истребителей. Противник потерял четыре транспорта³⁹.

13 февраля разведка обнаружила конвой севернее полуострова Хель. На удар по конвою вылетела дежурная группа из двух торпедоносцев и двух топмачтовиков под прикрытием истребителей. В этом ударе бессмертный подвиг совершил экипаж самолета-торпедоносца лейтенанта В. П. Носова (пилот — В. П. Носов, штурман — младший лейтенант А. И. Игошин, воздушный стрелок-радист — сержант Ф. И. Дорофеев). При выходе на боевой курс атаки в самолет В. П. Носова попал вражеский снаряд. Самолет загорелся. Летчик направил горящий самолет на транспорт и потопил его⁴⁰.

К концу февраля с увеличением продолжительности дня противник уже не мог проводить свои конвои только ночью. Конвои были вынуждены часть пути проходить в светлое время. На этих отрезках пути конвои старались прикрыть истребительной авиацией. Но наши истребители сопровождения успешно сбивали истребительное прикрытие неприятельских конвоев. Не-

³⁸ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 18846, л. 103; ф. 46, д. 19535, л. 79.

³⁹ В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 368.

⁴⁰ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 19552, л. 63; ф. 46, д. 23993, л. 22.

прерывно росла эффективность ударов нашей авиации и соответственно росли потери врага.

В январе было потоплено 11 крупных транспортов и три боевых корабля⁴¹. В феврале-марте было потоплено 67 транспортов и девять боевых кораблей, повреждено около 30 кораблей⁴².

В марте-апреле в связи с развитием операций наших войск в Восточной Пруссии и Восточной Померании основной операционной зоной авиации флота стала Данцигская бухта, ее акватория и порты.

Усилия авиации были направлены на срыв оперативного маневра через море окруженных кенигсбергской, земландской и восточнопомеранской группировок противника, на нарушение их питания и эвакуации.

Сосредоточение основных усилий авиации на Данцигской бухте отнюдь не означало прекращения боевого контроля над морскими коммуникациями курляндской группировки противника. По-прежнему велась систематическая воздушная разведка. Одна из штурмовых авиадивизий (11-я) основным районом действий имела порты Виндава, Либава и прилегающую к ним зону моря в пределах своего тактического радиуса действия. Используя силы этой дивизии, а также маневрируя по разным направлениям торпедоносцами и пикирующими бомбардировщиками 8-й минно-торпедной авиадивизии, командование авиации флота осуществило несколько крупных воздушных ударов по конвоям, обнаруженным разведкой. Наиболее успешными были удары 12, 18, 22 и 26 марта. Так, 12 марта был нанесен сокрушительный удар по конвою, вышедшему ночью из Либавы. В составе конвоя было пять крупных транспортов с несколькими кораблями охранения. Комбинированным ударом торпедоносцев, бомбардировщиков-топмачтовиков, бомбардировщиков-пикировщиков и штурмовиков 8-й минно-торпедной и 11-й штурмовой дивизий под прикрытием истребителей все пять транспортов были потоплены⁴³. Такая же участь постигла менее крупный, но очень важный конвой, шедший 26 марта в Либаву. Этот конвой в составе танкера, транспорта и четырех кораблей охранения был обнаружен самолетом воздушной разведки в 40 милях юго-западнее Либавы. Торпедоносцы и бомбардировщики-топмачтовики 51-го минно-торпедного авиapolка и штурмовики 11-й штурмовой авиадивизии потопили танкер, транспорт и два тральщика, охранявшие суда. Как выяснилось позже, потопленный танкер «Засниц» имел около 5000 т горючего для войск курляндской группировки⁴⁴.

⁴¹ В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 367.

⁴² Там же, стр. 369.

⁴³ Там же.

⁴⁴ Отделение ЦВМА, ф. 149, д. 10202, л. 65; ф. 46, д. 19536, л. 64, 65.

Задача воздействия на противника в Данцигской бухте решалась систематическими массированными ударами авиации по неприятельским портам и бомбоштурмовыми ударами по кораблям (транспортам) противника в море. Основными объектами были порт Пиллау и оперативная база Хель. Особенно сильным авиационным ударам подвергся порт Пиллау. За март-апрель 8-й минно-торпедной и 9-й штурмовой авиадивизиями по этому порту было нанесено 24 массированных удара (более 2 тыс. самолето-вылетов). Было уничтожено 24 транспорта и около 40 различных боевых и вспомогательных кораблей⁴⁵. Большое количество судов было повреждено авиабомбами и затем брошено их командами и затоплено. Специальной комиссией штаба авиации флота по определению фактических результатов воздушных ударов после взятия Пиллау в порту было обнаружено 115 потопленных различных судов, в том числе 10 крупных транспортов, танкер, две подводные лодки, плавучий док, большое число малых транспортных и вспомогательных судов⁴⁶.

Удары по неприятельским портам сочетались с бомбоштурмовыми ударами по транспортам и кораблям на плесе Данцигской бухты, главным образом на рейдах базы Хель, а также на коммуникациях Данцигская бухта — Померанская бухта.

Истребительное прикрытие противником портов, рейдов и конвоев не могло оказать эффективного противодействия нашей авиации и подавлялось нашими истребителями сопровождения ударной авиации.

Немецко-фашистское командование для огневой поддержки своих окруженных с суши войск использовало крупные надводные корабли: крейсера, эскадренные миноносцы, специальные плавучие батареи и др. Отряды кораблей артиллерийской поддержки, ведя с моря по нашим войскам огонь из морских крупнокалиберных дальнобойных орудий, сильно затрудняли их наступление вдоль побережья. Против вражеских корабельных отрядов были направлены 12-й гвардейский бомбардировочный авиаполк, 7-й гвардейский штурмовой авиаполк, 35-й Краснознаменный штурмовой авиаполк и обеспечивавшие их истребительные авиаполки. 31 марта они нанесли первый удар по отряду кораблей артиллерийской поддержки противника, а затем в течение недели продолжали наносить удар за ударом по неприятельским кораблям. Было потоплено три эскадренных миноносца, один миноносец, восемь сторожевых кораблей и тральщиков, несколько транспортов; получили разной степени повреждения тяжелый крейсер, два легких крейсера, четыре эскадренных миноносца, четыре миноносца⁴⁷. 8 апреля неприятельские крейсера

⁴⁵ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 19494, л. 66, 67; ф. 46, д. 21649, л. 183; ф. 46, д. 21674, л. 45.

⁴⁶ В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 376.

⁴⁷ Там же.

были вынуждены уйти из Данцигской бухты; во время их перехода в Свиномюнде был нанесен еще один удар, которым поврежден крейсер «Принц Ойген» и эскадренный миноносец Z-13. 16 апреля покинули Данцигскую бухту последние шесть вражеских эсминцев.

Авиация флота продолжила активные боевые действия в Данцигской бухте до взятия Пиллау (25 апреля). Результат ее двухмесячной боевой работы — десятки уничтоженных кораблей и судов гитлеровского флота с грузами и людьми. Как свидетельство тяжелых потерь противника долгое время «на мелководье вдоль косы Хель повсюду торчали из воды надстройки затонувших кораблей и транспортов»⁴⁸.

Наша авиация действовала с большим боевым напряжением. Во время боев на Земландском полуострове она не только наносила удары по портам и кораблям, но и штурмовала неприятельские войска. В напряженных боях повседневно в полной степени раскрывались высокие боевые качества морских летчиков, мужество и доблесть при выполнении боевых заданий.

Героические подвиги совершили в боях в Данцигской бухте экипажи штурмовиков старшего лейтенанта А. М. Романова (воздушный стрелок — сержант А. М. Дубенчук), лейтенанта А. М. Стратилатова (воздушный стрелок — младший сержант С. Ф. Самойлов), младшего лейтенанта И. А. Комозова (воздушный стрелок — младший сержант И. Ф. Кирколенко). Самолет старшего лейтенанта А. М. Романова 8 апреля во время налета на корабли противника, находившиеся на рейдах базы Хель, был подожжен снарядами зенитных орудий. Летчик повернул самолет на ближайший миноносец и таранным ударом обрушился на палубу неприятельского корабля⁴⁹. 11 апреля в том же районе младший лейтенант А. И. Комозов таранил горящим самолетом неприятельский тральщик⁵⁰. Лейтенант А. И. Стратилатов таранил сторожевой корабль противника⁵¹.

По окончании боевых действий в Данцигской бухте после ликвидации земландской группировки противника освобожденные части минно-торпедной и штурмовой авиации были немедленно направлены против неприятельских кораблей, находившихся в Померанской бухте, в военно-морской базе Свиномюнде. 1, 3 и 4 мая они нанесли несколько ударов по кораблям в Штеттинском заливе, на рейдах и в гавани Свиномюнде. 3 мая был поврежден и повторными ударами 4 мая потоплен учебный линкор «Шлезия», кроме того, были потоплены вспомогательный крейсер «Орион», миноносец Т-36, два тральщика, сторожевой катер,

⁴⁸ «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 5, стр. 232.

⁴⁹ В. Ф. Трибуц. Балтийцы наступают, стр. 364.

⁵⁰ «История Великой Отечественной войны Советского Союза. 1941—1945», стр. 233.

⁵¹ Н. Гречанюк и др. Балтийский флот. М., 1960, стр. 321.

плавучая батарея «Гуммель», несколько транспортов, а также несколько кораблей повреждено⁵². Удары авиации флота по кораблям противника были усилены мощными ударами штурмовиков 4-й воздушной армии.

После падения Свиномюнде (5 мая) и последовавшей за ним капитуляции гарнизона о-ва Рюген действовавшие в районе Померанской бухты части авиации флота были нацелены на подготовку высадки десанта на оккупированный гитлеровцами датский о-в Борнхольм. В этих целях авиация флота 5, 6 и 7 мая нанесла удары по отдельным объектам береговой обороны и кораблям в порту Рённе. 8 мая в связи с отказом гитлеровского командования на Борнхольме от капитуляции был нанесен еще один — последний в войне — удар по порту Рённе, в результате которого были потоплены четыре транспорта, сторожевой корабль, два тральщика, три самоходные десантно-артиллерийские баржи⁵³.

С 1 января по 8 мая 1945 г. авиацией КБФ было произведено для выполнения боевых задач на море более 12 500 самолето-вылетов⁵⁴. Гитлеровский флот в эти последние месяцы войны потерял от нашей авиации около 60 различных боевых кораблей и катеров, более 80 транспортов; несколько десятков различных кораблей, транспортных и вспомогательных судов было, кроме того, потоплено фронтовой авиацией.

* * *

Около 200 боевых и вспомогательных кораблей, более 150 транспортов, несколько сот самолетов потерял противник в 1944—1945 гг. от авиации Краснознаменного Балтийского флота⁵⁵. Свыше 1200 самолето-вылетов было совершено авиацией флота для непосредственной поддержки сухопутных войск. На 1944—1945 гг. приходится почти 70% всех потерь, понесенных немецко-фашистским флотом от нашей морской авиации на Балтике в течение всей войны. Это свидетельство как целевой направленности использования авиации флота в этот период по ее основному назначению, так и накала борьбы на балтийском морском театре.

В заключение уместно привести общие итоговые показатели боевой деятельности авиации КБФ в Великой Отечественной войне.

Более 158 тыс. самолето-вылетов было совершено авиацией КБФ в ходе войны. Боевые результаты этих самолето-вылетов —

⁵² «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 5, стр. 233; В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне, стр. 383—394.

⁵³ В. Ачкасов, Б. Вайнер. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. М., Воениздат, 1957, стр. 386.

⁵⁴ ЦВМА, ф. 1106, оп. 0018450, л. 178—186. Отделение ЦВМА, ф. 6, д. 39184; ф. 99, д. 39396; ф. 6, д. 39224, л. 9—252.

⁵⁵ «Авиация и космонавтика СССР», стр. 292—294; «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945». М., 1963, т. 5, стр. 232.

громадные потери неприятеля в живой силе и технике; нашей авиацией были сбиты в воздушных боях и уничтожены на аэродромах сотни вражеских самолетов⁵⁶, потоплены 388 различных боевых и вспомогательных кораблей и 202 транспорта⁵⁷ с сотнями тысяч тонн разных грузов и десятками тысяч гитлеровских солдат, матросов и офицеров.

Эти выдающиеся результаты были достигнуты отнюдь не легко. Борьба велась с сильным, активным и упорным противником, который стойко защищал свои корабли и транспорты от воздействия нашей авиации. Но никакие меры защиты не помогли врагу: ни принятая им система движения на коммуникациях, ни противосамолетные ордера, ни плотный зенитный огонь, ни сильная ПВО портов, ни прикрытие портов и ответственных участков коммуникаций истребителями. Наша авиация оказалась сильнее морского противника и всех мер его противовоздушной обороны и защиты.

Ратный труд боевого коллектива балтийских авиаторов был высоко оценен Родиной. Восемь авиационных полков — половина боевого состава — были удостоены звания гвардейских; 16 соединений и частей награждены орденами. 114 авиаторов были удостоены звания Героев Советского Союза, четверо из них — дважды Героев Советского Союза. Эти высокие награды Родины — лучшее свидетельство и оценка важности того боевого вклада в войну, который внесла авиация КБФ.

Характеристика боевой деятельности невозможна без хотя бы краткого напоминания о трудностях и недостатках. Их, наряду с большими успехами, было немало также и в третий период войны. Имели место рецидивы распыленности боевых действий по многим объектам одновременно, были случаи постановки задач без полного учета сильных и слабых сторон авиации. В известной мере страдали шаблонностью тактические приемы; из-за шаблонности построения маршрута и профиля полетов крейсерских самолетов 8-й минно-торпедной авиационной группы было потеряно несколько самолетов, перехваченных вражескими истребителями у Либавы. Только после этих потерь снова стали варьировать маршруты боевых полетов, как это делалось в начале крейсерских полетов. Имели место и «холостые», безрезультатные вылеты. Случались ошибки в определении результатов боевого воздействия на противника; в некоторых случаях экипажи и штабы засчитывали поврежденные корабли и транспорты как уничтоженные, полагая, что они затонули, а их экипажи справлялись с повреждениями, и эти корабли (транспорты) оставались на плаву. Еще

⁵⁶ Отделение ЦВМА, ф. 46, л. 34175, л. 69—83.

⁵⁷ По материалам, двусторонне подтвержденным (см. «Авиация и космонавтика СССР», стр. 294; «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 5, стр. 232), но так как противник учитывал лишь потери крупных транспортов, то в число 202 вошли только таковые; фактически потоплено на несколько десятков больше.

и в настоящее время, через 30 лет по окончании войны, не устранены расхождения и неясности в учете потерь противника. Серьезным недостатком, зависевшим, правда, в значительной степени не от авиации КБФ, а от штаба флота, было отсутствие в третий период войны четко организованного эффективного взаимодействия с другими силами флота: по существу, организация взаимодействия сводилась только к истребительному прикрытию наших торпедных катеров и к использованию подводными лодками данных воздушной разведки. Напоминанием о недостатках и слабостях отнюдь не умаляются успехи и достижения. Наоборот, устранение ненужной и вредной внешней «благополучности» в характеристике боевой деятельности особенно подчеркивает доблесть летного состава в выполнении боевых заданий. Пример показывали командиры соединений и частей, лично много летавшие и образцово справлявшиеся с заданиями. Это командиры авиадивизий В. А. Корешков, М. А. Курочкин, Д. И. Манжосов, Я. З. Слепенков, Г. И. Хатиашвили; командиры авиаполков Ю. А. Акаев, И. И. Борзов, В. Ф. Голубев, А. Д. Джапаридзе, В. И. Катков, В. П. Кузьмин, В. М. Кузнецов, А. Е. Мазуренко, А. А. Мироненко, И. Ф. Орленко, П. И. Павлов, В. И. Раков, Н. Г. Степанян, К. С. Усенко, Ф. А. Усачев, М. А. Фолькин, Н. В. Челноков.

Самоотверженное выполнение воинского долга — основная и общая черта боевого характера личного состава морской авиации, ярко проявившаяся во все периоды и на всех этапах войны.

Полеты обеспечивали различные наземные службы и специалисты. И говоря о боевой деятельности авиации, необходимо подчеркнуть, что воинский труд офицеров и матросов этих наземных органов и специальных служб был надежной основой для совершения ратного труда и подвигов летного состава.

Следует указать на огромную роль партийных и комсомольских организаций и политорганов в мобилизации личного состава летных и наземных частей, его сил и энергии на успешное выполнение боевых заданий. Возглавлявшие партийно-политические органы товарищи Н. С. Александров, С. С. Бессонов, П. Г. Пролыгин, Ф. В. Сарафанов, И. И. Сербин, А. Г. Соловьев, А. Н. Филаретов, М. Ф. Чернышев и другие партийные руководители и политработники много потрудились для этого.

Нельзя не сказать добрых слов и о работе авиационных штабов всех степеней, о труде штабных офицеров. Авиационные штабы отвечали предъявляемым к ним требованиям как центры управления боевой деятельностью авиации. Это офицеры оперативной службы морской авиации полковники М. Е. Литвин, К. П. Климашин, Б. К. Неужин, В. П. Попов, П. Л. Ройтберг, подполковники Н. Е. Кияшко, И. Ф. Семишин, майоры П. Ф. Коньков, К. С. Люкшин.

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК КБФ В 1944—1945 ГГ.

Доцент,
кандидат военно-морских наук,
капитан I ранга в отставке

В. А. ПОЛЕЩУК

Летом и осенью 1944 г. обстановка на балтийском морском театре военных действий коренным образом изменилась. В результате разгрома немецко-фашистских войск в Прибалтике и капитуляции Финляндии создались благоприятные условия для выхода наших подводных лодок в Балтийское море — можно было использовать шхерные фарватеры северного побережья Финского залива в обход противолодочных позиций, оборудованных противником в Финском заливе, которые в 1943 г. преодолеть не удалось¹. В соответствии с условиями перемирия с Финляндией и последующим соглашением корабли Краснознаменного Балтийского флота и авиации получили возможность базироваться на финские порты и базы, а авиация — на аэродромы южного и юго-западного побережья Финляндии.

В течение лета 1944 г. подводники Балтики завершали подготовку к боевым действиям. Командиры дивизионов готовили подводные лодки к действиям на коммуникациях врага против боевых кораблей и транспортов в условиях сильно развитой системы противолодочной обороны, отрабатывали выполнение торпедных атак против сильно охраняемых конвоев. Штаб бригады, дивизионные специалисты и офицерский состав подводных лодок проверяли и готовили личный состав как в кабинетах, так и на лодках у боевых постов. На красногорском рейде тренировали командиров лодок и личный состав управлению подводной лодкой в надводном и подводном положениях.

Противник, учитывая создавшиеся благоприятные условия для развертывания наших подводных лодок и, по существу, беспре-

¹ 7 мая 1943 г. из Кронштадта вышли подводные лодки: гвардейская Ш-303 под командованием капитана III ранга И. В. Травкина и Ш-408 под командованием капитан-лейтенанта П. С. Кузьмина. Ш-303 форсировала густые минные поля, но преодолеть противолодочную сеть не смогла и вернулась в базу. Ш-408 в районе о-ва Вайндло была 21 мая обнаружена противолодочными кораблями противника и вынуждена была всплыть и вступить в неравный артиллерийский бой с врагом. Потопив один из его катеров, она сама была повреждена и героически погибла.

ответственный выход их на коммуникации в Балтийское море, принимал все возможные меры для защиты своих морских сообщений. В спешном порядке из портов Норвегии на Балтику перебазировались противолодочные силы, состоявшие из эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей, тральщиков и сторожевых катеров. Создавались специальные корабельные поисковые противолодочные группы из сторожевых кораблей, катеров и авиации. Противолодочные корабли, оснащенные гидроакустическими станциями, могли вести наблюдение и атаку обнаруженных подводных лодок. Были прекращены движения одиночных транспортов, организована система конвоев, а на узлах коммуникаций, на подходах к портам и базам развернуты поисковые противолодочные корабельные и авиационные ударные группы, осложнявшие действия наших подводных лодок.

Бригада подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота под командованием капитана I ранга С. Б. Верховского, начальника штаба капитана I ранга Л. А. Курникова и начальника политотдела капитана II ранга С. С. Жамкочьяна состояла из четырех дивизионов. За период с конца 1942 по 1944 г. на подводных лодках бригады произошли значительные изменения в личном составе. Некоторые командиры получили назначение на более высокие должности, и вместо них были назначены помощники командиров подводных лодок, которых заменили штурманы или минеры. Произошли изменения за счет пополнения в личном составе матросов и старшин. На некоторых подводных лодках личный состав на 25% состоял из матросов и старшин, не имеющих боевого опыта. Часть офицерского состава была пополнена офицерами с Тихоокеанского флота, которые также не имели боевого опыта. Необходимо отметить, что некоторая часть подводных лодок бригады имела перерыв в боевых действиях около полутора лет. Но основной личный состав подводных лодок имел большой опыт боевых действий на море в условиях сильной противолодочной обороны противника.

28 сентября 1944 г. в Кронштадте на пирсе собрались подводники провожать в боевой поход первые три подводные лодки. В море вышли подводные лодки Щ-310 (командир — капитан-лейтенант С. Н. Богорад), Щ-318 (командир — капитан III ранга Л. А. Лошкарев) и Щ-407 (командир — капитан III ранга П. И. Бочаров). Переход из Кронштадта до финских шхер лодки совершили при сопровождении базовых тральщиков под командованием командира дивизиона капитана III ранга М. А. Опарина и в охранении катеров морских охотников. На головном тральщике шел командир бригады подводных лодок капитан I ранга С. Б. Верховский. Переход прошел по плану, а затем подводные лодки шли шхерами под прикрытием финских и советских боевых кораблей. Выйдя из шхер в Балтийское море, подводные лодки, погрузившись, следовали самостоятельно в назначенные районы боевых действий.

Так начались боевые действия подводников Балтики на завершающем этапе Великой Отечественной войны.

Для командира подводной лодки Щ-310 капитан-лейтенанта С. Н. Богорада это был первый самостоятельный боевой поход. До этого он был помощником командира подводной лодки Д-2 и участвовал в боевом походе в 1942 г. В памяти командира были слова командующего флотом адмирала В. Ф. Трибуца, сказанные перед выходом подводных лодок в море: «Каждая торпеда, попавшая в цель, каждый корабль противника, потопленный Вами, будет вашим вкладом в дело разгрома фашистской Германии».

Переход в назначенный район произвели скрытно. Ночью зарядили аккумуляторные батареи до полной плотности. На мостике командир, вахтенный офицер и сигнальщик всматривались в ночную темноту. Сигнальщик, старший матрос Высокин, доложил: «Вижу силуэт корабля!» Командир подал команду: «Торпедная атака!» Подводная лодка пошла на сближение с противником. Цель — большой транспорт в охранении двух сторожевых кораблей. Личный состав занял места по боевой тревоге.

— Пли! — скомандовал командир.

Лодка дважды вздрогнула. Через 38 сек. после выстрела все наблюдали мощный взрыв торпеды в районе ходового мостика. Транспорт с большим дифферентом на нос стал погружаться в воду. Сторожевой корабль противника открыл огонь и направился к подводной лодке. Богорад скомандовал:

— Срочное погружение!

С шумом стал вырываться воздух из цистерн главного балласта. Сигнальщик и вахтенный офицер быстро спустились по трапу вниз. Перед закрытием рубочного люка Богорад увидел, как транспорт скрывается в морской пучине². Это был «Минос» вместимостью 1127 брт.

Акустик Ладыгин доложил о приближении кораблей противника. Началась бомбежка. Глубинные бомбы рвались вблизи подводной лодки. Лодка, меняя скорость, погружалась на большие глубины, уходя из-под удара. Акустик доложил, что шумы кораблей противника затихают. Видимо, противник потерял надежду уничтожить подводную лодку или потерял контакт с ней. С наступлением темноты лодка всплыла в надводное положение. Командир донес командованию о первой победе и продолжал поиск противника в назначенном районе. Через сутки был обнаружен вражеский сторожевой корабль. Богорад принял решение атаковать. Лодка находилась в темной части горизонта, и противник ее не видел. Лодка легла на боевой курс для стрельбы кормовыми торпедными аппаратами. Когда противник приблизился, Богорад с дистанции около 6—7 кабельтовых произвел двухторпедный залп. Через минуту командир и сигнальщик увидели мощный

² G. Steinweg. Die deutsche Handelsflotte im Zweiten Weltkrieg. Göttingen, 1954, S. 136.

взрыв около второй трубы. Сторожевой корабль противника с большим дифферентом на корму и с креном на правый борт скрылся под водой.

В это время Богорад и сигнальщик Высокин заметили на лунной дорожке транспорт, за ним другой и сторожевые корабли охранения. Щ-310 атаковала трехторпедным залпом из носовых торпедных аппаратов головной транспорт водоизмещением около 8000 т. Торпеда попала в среднюю часть судна, и через минуту транспорт с упавшей мачтой, встав почти вертикально, быстро погрузился под воду.

Сторожевые корабли противника, видимо, в момент гибели транспорта растерялись, а затем открыли беспорядочный огонь из автоматических пушек и направились к подводной лодке. Подводная лодка произвела срочное погружение и ушла на глубину. В течение нескольких часов рвались глубинные бомбы, но «щука», принимая меры маскировки, уклонялась от ударов противника. К утру лодка легла на грунт, приступили к зарядке торпедных аппаратов. Затем было проведено партийное собрание, на котором Богорад подвел итог первым победам и отметил особо отличившихся товарищей. На этом же собрании приняли в партию старшину 1-й статьи Бабича, старших матросов Нечуняева и Селекина, матроса Ермакова и лейтенанта медицинской службы Смирнова. В своих заявлениях они писали: «Хочу с врагом сражаться коммунистом».

С наступлением темноты всплыли в надводное положение. Над Либавой были видны осветительные ракеты и зенитный огонь. Это наша авиация наносила удары по кораблям противника в либавском порту. Парторг старший лейтенант Шелиняк сказал: «Наша авиация выгонит корабли противника из Либавы, а мы в море их отправим на дно».

10 октября вышли в атаку по конвою, но промахнулись. Возможно, неточно определили элементы движения цели, а может быть, вследствие шторма и большой волны торпеды уклонились от намеченного курса. Израсходовали почти весь боезапас. Осталось всего две торпеды.

14 октября около 2 час. ночи старшина 2-й статьи Бунин обнаружил транспорт противника в охранении двух сторожевых кораблей. Сблизились и произвели двухторпедный залп. В транспорт попало две торпеды, одна возле мостика, другая в корму. Через 2 мин. транспорт скрылся в морской пучине. Сторожевые корабли противника в течение трех часов преследовали подводную лодку. Пробыв в боевом походе 33 суток, подводная лодка Щ-310 возвратилась в базу, потопив за поход три транспорта и сторожевой корабль противника. Весь личный состав лодки за этот поход был награжден орденами и медалями, а командир подводной лодки С. Н. Богорад — орденом Ушакова 2-й степени.

Второй подводной лодкой из первой группы была Щ-318 под командованием капитана III ранга Л. А. Лопкарева. В пачале

Великой Отечественной войны он был назначен помощником командира лодки, в 1942 г. участвовал в боевом походе, а с 1943 г. — командир Щ-318. Это был его первый самостоятельный поход. Лев Александрович хорошо изучил Балтийское море за время десятилетней службы на судах дальнего плавания Балтийского морского пароходства, прошел хорошую школу от матроса до капитана парохода.

В районе маяка Утё подводная лодка Щ-318 погрузилась и легла на курс для следования на позицию. Через двое суток она заняла позицию в районе Либавы. Следуя на перископной глубине, она подошла ближе к порту. В перископ были видны город, портовые краны, мол. Ночью в надводном положении подошла еще ближе к порту. Сутки за сутками лодка выслеживала транспорты противника. И вот наступил долгожданный момент. 20 октября в 20 час. лодка всплыла в надводное положение, а около 22 час. прямо по носу обнаружили силуэты кораблей. Присмотревшись, установили, что идет конвой противника: три вражеских транспорта в охранении трех сторожевых кораблей. Когда суда приблизились, был дан трехторпедный залп. Через минуту последовал взрыв. Крупный транспорт «Фобос» вместимостью 7412 брт³, груженный техникой и войсками, пошел на дно. Корабли охранения открыли огонь. Лошкарев скомандовал: «Срочное погружение». Противник сбросил несколько глубинных бомб, но, видимо, боясь потерять еще корабли из состава конвоя, отказался от преследования лодки. Щ-318, израсходовав запасы, возвратилась в базу.

Третьей из первой группы была Щ-407. Эта лодка под командованием капитана III ранга В. К. Афанасьева успешно форсировала Финский залив в 1942 г. Теперь лодкой командовал молодой командир, переведенный на Балтику с Тихоокеанского флота, капитан III ранга П. И. Бочаров. Это был его первый боевой поход. Позиция Щ-407 была назначена в районе Клайпеды. Утром 5 октября 1944 г. во время зарядки аккумуляторов обнаружили транспорт противника, заняли позицию для стрельбы и произвели залп из двух носовых торпедных аппаратов. Через 8 сек. после выхода первой торпеды прямо по носу раздался сильный взрыв. За это время торпеда могла пройти не более 250 м. Следовательно, неконтактный взрыватель сработал преждевременно и торпеда взорвалась на пути к цели. От второй торпеды транспорт уклонился, открыл огонь из носовой пушки, из крупнокалиберных пулеметов.

Бочаров произвел срочное погружение, отказавшись от дальнейшей атаки. Но он верил, что добьется успеха. 6 октября в 12 час. командир обнаружил в перископ конвой противника в составе двух транспортов в охранении трех миноносцев и двух

³ «Marine Rundschau», 1953, № 1, стр. 30.

тральщиков и атаковал головной транспорт тремя торпедами. Бочаров не промахнулся. Транспорт «Леда» отправился на дно.

В подводной лодке все слышали взрыв, но пронаблюдать результаты атаки не удалось — сразу же началось преследование. За два с половиной часа противник сбросил около 150 глубинных бомб, но Бочарову удалось оторваться от кораблей противника.

Подводная лодка еще дважды выходила в атаку по противнику, 7 и 14 октября, но обе атаки были неудачными, вероятнее всего, из-за ошибок в определении элементов движения цели. По приказанию командования 21 октября возвратились в базу.

Следующая группа подводных лодок в составе Л-3, «Лембита», С-13 и Д-2 вышла из Кронштадта 1 октября 1944 г.

Подводной лодкой Л-3 с 1943 г. командовал капитан III ранга В. К. Коновалов. С 1940 г. он был на этой же лодке помощником командира и прошел хорошую школу у опытного командира капитана II ранга П. Д. Грищенко. За 1941—1942 гг. Л-3 совершила несколько боевых походов. На ее боевом счету было 12 транспортов и боевых кораблей противника. В марте 1943 г. подводной лодке Л-3 было присвоено звание гвардейской.

Позиция лодке Л-3 была назначена в южной части Балтийского моря к западу от о-ва Борнхольм. Для ее личного состава позиция была знакомой. Еще в 1942 г. Л-3 успешно действовала здесь. Подводная лодка Л-3 была оснащена мощным торпедным и минным вооружением. Она имела в носу торпедные аппараты, а в корме две трубы для постановки мин и хорошее артиллерийское вооружение.

Прибыв в Померанскую бухту, лодка выставила мины на подходах к порту Застниц. Минная постановка оказалась успешной: на ее минах подорвались и затонули два корабля противника: 20 ноября 1944 г. эскадренный миноносец Т-34 и 13 декабря 1944 г. сторожевой корабль VS-53. Коновалов продолжал поиск и 15 октября ночью обнаружил транспорт противника. Залп из трех торпед накрыл цель. Вражеский транспорт водоизмещением около 5000 т через 5 мин. после попадания торпеды затонул⁴.

Район Померанской бухты вследствие малых глубин представлял значительные трудности для сравнительно большого подводного заградителя Л-3, но лодка продолжала поиск вражеских кораблей. 26 октября акустик Шевелев доложил, что обнаружил шум винтов кораблей по пеленгу 125°. Коновалов приказал рулевому лечь на курс 125° для сближения с кораблем. В 10 час. 05 мин. обнаружили в перископ два транспорта в охранении сторожевого корабля и три сторожевых катера противника. Была дана команда подготовить двухторпедный залп. В 10 час. 11 мин. Коновалов дал команду «пли». Стреляли по головному сторожевому кораблю.

⁴ Отделение ЦВМА, д. 28267, л. 214.

Слышали взрыв торпеды. Через несколько минут подняли перископ. Сторожевой корабль не был обнаружен, следовательно, был потоплен⁵, вражеские сторожевые катера устремились к подводной лодке. Лодка быстро погрузилась на глубину 15 м. Около подводной лодки начали рваться глубинные бомбы. Преследование длилось около трех часов, но Коновалов успешно оторвался от преследования. По истечении срока автономности подводная лодка возвратилась в базу.

Подводный заградитель «Лембит» под командованием капитана III ранга А. М. Матиясевича совершал четвертый боевой поход в южную часть Балтийского моря, в район к западу от банки Штольпе, для постановки мин на подходах к Кольбергу и поиска кораблей противника. По прибытии в назначенный район командир «Лембита» обнаружил катерные тральщики противника, которые производили траление фарватера, и принял решение поставить мины на протраленном фарватере. Мины были выставлены банками, по четыре мины в каждой. Закончив минную постановку, отошли на север, ведя наблюдение. Находясь на расстоянии 30—35 кабельтовых от места постановки, услышали глухой взрыв на юге. 12 октября, будучи в подводном положении под перископом, обнаружили легкий крейсер противника типа «Нюрнберг», шедший на большой скорости в охранении миноносцев. Командир лодки начал сближение, но большая скорость противника и значительное расстояние до крейсера не позволили осуществить атаку. Продолжая поиск, 13 октября около часа ночи, во время зарядки аккумуляторной батареи, обнаружили транспорт противника, шедший с включенными огнями. В 1 час 20 мин. был произведен залп двумя торпедами, но, так как транспорт шел переменными курсами, они прошли мимо. Командир лодки проявил настойчивость, вторично вышел в атаку и двумя торпедами потопил транспорт водоизмещением около 5000 т⁶. На воде наблюдали две плюшки и плотки с огнями. При сближении с ними обнаружили силуэт предположительно сторожевого корабля и уклонились погружением, уйдя затем для зарядки аккумуляторных батарей. 15 октября ночью обнаружили тральщик противника, выстрелили торпедой с расстояния 7 кабельтовых, но промахнулись. Тральщик стал разворачиваться на подводную лодку. Матиясевич, изменив курс лодки, произвел по тральщику залп двумя торпедами, одна из которых попала в корму тральщика. Взрыв был настолько сильным, что оторвало корму⁷. В районе потопления тральщика были обнаружены противолодочные катера, которые занимались спасением людей, а затем подошел сторожевой корабль. Произвели срочное погружение и отходили на глубине 25 м. Через 2 часа всплыли и приступили к зарядке аккумуляторной батареи.

⁵ Отделение ЦВМА, д. 28267, л. 215.

⁶ Там же, д. 28268, л. 184.

⁷ Там же, л. 185.

Под руководством парторга Н. П. Ченского был выпущен «бóевой листок», в котором отмечалось потопление корабля противника, и радио сообщило о победе подводной лодки Щ-407, потопившей транспорт противника на соседней с лодкой «Лембит» позиции. Эти успехи воодушевили личный состав.

Матиясевич потребовал от инженер-механика С. А. Моисеева доложить о наличии запасов топлива. Оказалось, что топлива хватит только на переход в базу. Имея в торпедных аппаратах две неиспользованные торпеды, 17 октября подводная лодка прибыла в Хельсинки, а 22 октября перешла в Кронштадт и стала в док на ремонт. Боевой поход подводной лодки «Лембит» продолжался 22 суток, из них 12 суток на позиции. Командование бригады оценило поход удовлетворительно, отметив некоторые недостатки в действиях командира: недостаточную активность при встрече с крейсером противника и возвращение из похода с двумя торпедами.

Подводная лодка этой группы С-13 под командованием опытного командира А. И. Маринеско с 7 октября действовала в районе Данцигской бухты. На рассвете 9 октября командир обнаружил в перископ вооруженный немецкий транспорт водоизмещением около 5000 т. Заняв выгодную позицию, Маринеско произвел трехторпедный залп. Однако противник уклонился от торпед, застопорив ход. Тогда командир вторично вышел в атаку. Опять неудача: торпеда прошла у транспорта за кормой. Маринеско решил атаковать транспорт артиллерией. Подводная лодка всплыла, артиллерийский расчет под командованием командира боевой части К. Е. Василенко занял свои места и, действуя по колено в холодной воде, открыл артиллерийский огонь. С транспорта отвечали из пушки и автоматов. Но один из первых снарядов, выпущенных командорами подводной лодки, разрушил мостик транспорта, затем судно получило еще несколько попаданий, начало погружаться в воду и затонуло. По уточненным данным, это был транспорт «Зигфрид»⁸.

Подводная лодка Д-2 под командованием капитана II ранга Р. В. Линденберга в восточной части Балтийского моря 26 октября 1944 г. потопила торпедами транспорт противника «Ивна»⁹.

4 октября 1944 г. из Кронштадта вышла следующая группа из трех подводных лодок: Щ-307, Щ-309 и С-4. Ими командовали командиры, которые впервые самостоятельно выходили в боевой поход.

Подводной лодкой Щ-307 командовал капитан-лейтенант М. С. Калинин. Плавая раньше штурманом, а затем помощником командира Щ-303, опытного офицера И. В. Травкина, М. С. Калинин прошел хорошую школу подводника в боевых походах 1942 г.

⁸ «Морской сборник», 1967, № 11, стр. 48.

⁹ Там же, стр. 49.

За успешные боевые действия подводной лодке Щ-303 в 1943 г. было присвоено звание гвардейской, а М. С. Калинин был награжден орденом Ленина. Личный состав Щ-307, обладая достаточным боевым опытом, за 1941—1942 гг. потопил несколько судов противника, и в том числе немецкую подводную лодку U-144. Прибыв в назначенный район, командир лодки М. С. Калинин приступил к обследованию района действий, обстановки, системы дозорной службы, навигационного оборудования района. Погода была пасмурная, видимость переменная, иногда туман. Дважды акустик докладывал о шумах винтов корабля, но ввиду плохой видимости установить тип корабля точно не удалось. В направлении шума были слышны взрывы глубинных бомб, что указывало на проведение «профилактического» бомбометания. 19 октября вышли на фарватер, ведущий к порту Виндава. Калинин направился к внешнему рейду порта. Глубина была малая — около 18 м. При подходе к порту были видны на внешнем рейде мачты стоящих на якоре судов. Видимость улучшилась. На рейде обнаружили три транспорта, из них два сухогруза и один танкер, немного левее на якоре парусно-моторная шхуна и немного мористее на якоре три сторожевых катера. Видимость снова ухудшилась. В 10 час. легли на грунт на глубине 18 м. Акустик периодически прослушивал работу винтов то приближающейся, то удаляющейся цели, предположительно сторожевого катера. Через несколько часов всплыли под перископ, но видимость оказалась плохая, судов противника не было видно. Опять легли на грунт. Калинин упорно выжидал подходящего момента. В 16 час. 40 мин. всплыли под перископ. Видимость хорошая, видны все суда, город и отдельные дома, условия для атаки отличные. Калинин принял решение атаковать суда на рейде и в 16 час. 45 мин. произвел залп четырьмя торпедами. После залпа быстро погрузились. В кормовых отсеках лодки слышали три сильных взрыва, а в носовых четыре. Легли на курс отхода на глубине 15 м. Разрывов глубинных бомб не было слышно, видимо, фашисты растерялись. Акустик докладывал о шумах винтов сторожевых катеров по корме. В 17 час. 21 мин. всплыли под перископ. Осмотрели горизонт, ни одного транспорта не обнаружили, следовательно, были потоплены, танкер с сильно погруженной кормой накренился на левый борт, но держался на плаву. Результаты атаки в перископ наблюдали помощник командира и штурман¹⁰. С наступлением темноты в 8 милях от Виндавы всплыли, в районе рейда наблюдали четыре прожектора и постоянные белые огни. Предположительно противник занимался спасательными работами.

На следующие сутки обнаружили транспорт противника в сопровождении сторожевого корабля. Атака не удалась, так как сторожевой корабль обнаружил подводную лодку и открыл по ней

¹⁰ Отделение ЦВМА, ф. 101, д. 16208, л. 20—22.

артиллерийский огонь, а транспорт отвернул. Калинин командовал «срочное погружение». Сброшенные противником глубинные бомбы вреда не причинили. 19 октября рулевой горизонтальщик Яценко доложил, что он не может удерживать заданную глубину, хотя приборы показывали, что рули работают. Инженер-лейтенант И. И. Железнов принимал меры для удержания лодки на глубине, манипулируя то продуванием, то принятием воды в уравнительную цистерну. Положение создалось тяжелое. Лодка в подводном положении стала почти неуправляема. Продолжать поход в таком состоянии было нельзя. Калинин с инженер-механиком Железновым и штурманом Усиковым подробно обсудили все детали возможных неисправностей и предположили, что место повреждения рулей находится в кормовой балластной цистерне. Для исправления необходимо вскрыть горловину, проникнуть в цистерну и там, установив неисправность, устранить ее. Но если появится противник, придется погружаться, и люди, находящиеся в цистерне, погибнут. В то же время нельзя губить лодку со всем личным составом. Пришлось пойти на риск. Калинин решил ночью произвести ремонт рулей силами добровольцев. Готовых выполнить опасное задание оказалось больше, чем надо. Калинин назначил троих: рулевого Павла Богданова, Николая Танина и Алексея Корева. Всплыли в надводное положение. Волнение 3—4 балла. Добровольцы в легководолазном снаряжении направились в корму. Было необходимо вскрыть горловину для проникновения в кормовую балластную цистерну. Работали на ощупь. Оказалось, что сорвано шарнирное соединение «гука». Было холодно, руки коченели. Так, обдаваемые холодной волной, матросы проработали около четырех часов и устранили повреждение. Ш-307 продолжала рейсерство между портами Виндава и Либава.

29 октября ночью обнаружили транспорт противника в сопровождении сторожевого корабля. Объявили боевую тревогу и, погружившись, легли на курс сближения для атаки. Через несколько минут произвели по транспорту залп двумя торпедами. Минуту спустя Калинин увидел в перископ пламя взрыва, а в отсеках лодки слышали сильный взрыв. Еще один транспорт противника вместимостью около 5000 брт отправлен на дно Балтики¹¹.

3 ноября около 22 час. обнаружили три транспорта в сопровождении двух сторожевых кораблей. Легли на боевой курс для атаки головного транспорта. Сблизились на дистанцию стрельбы, произвели залп из кормовых торпедных аппаратов. Сторожевой корабль противника изменил курс и направился к лодке. Произвели срочное погружение и легли на грунт на глубине 20 м. В отсеках слышали три сильных взрыва, но акустик доложил, что слышит шум винтов транспорта. Через 20 мин. всплыли в надводное положение. Обнаружили силуэт транспорта и снова легли на

¹¹ Отделение ЦВМА, ф. 101, д. 16208, л. 78.

курс атаки. Произвели носовой двухторпедный залп и через 2 мин. наблюдали взрыв торпеды. По уточненным данным, был потоплен транспорт «Скрунда» вместимостью около 2500 брт¹².

Так Калинин в течение часа потопил два транспорта противника. Пробыв в районе крейсерства 26 суток, подводная лодка Щ-307 уничтожила шесть транспортов противника. Это был рекордный боевой успех подводной лодки за боевой поход. Израсходовав запас торпед, Щ-307 7 ноября возвратилась в базу.

Подводная лодка С-4 под командованием капитана III ранга А. А. Ключкина вышла в море 4 октября в район Данцигской бухты. А. А. Ключкин в 1944 г. прибыл с Тихоокеанского флота, где плавал помощником командира лодки. Личный состав С-4 обладал достаточным боевым опытом, участвовал в боевых походах в 1941—1942 гг. Часть личного состава обновилась, но основной состав был сохранен. По прибытии в район лодка производила энергичный поиск кораблей противника и вскоре добилась успеха. В ночь на 12 октября был обнаружен конвой противника в составе нескольких транспортов и охраны сторожевых кораблей. Объявив боевую тревогу, подводная лодка легла на боевой курс для выхода в атаку по крупному транспорту. Произведя залп торпедами, достигли попадания в транспорт. Был потоплен танкер «Таллата» вместимостью около 3000 брт¹³. Корабли охраны открыли огонь из пушек и пулеметов, направляясь к подводной лодке. Лодка погрузилась и изменением курса и глубины уклонилась от атак глубинными бомбами. 13 октября лодка выходила в атаку по конвою, но неудачно. Противник обнаружил след торпеды и уклонился маневрированием. Через двое суток ночью, сблизившись на короткую дистанцию, С-4 уничтожила торпедами танкер «Терра»¹⁴. После взрыва торпеды воспламенился бензин, и пламя приблизилось к району нахождения подводной лодки, которая, произведя срочно погружение, ушла на глубину. 20 октября Ключкин отправил на дно еще один вражеский транспорт¹⁵. Всего в районе Данцигской бухты С-4 находилась в течение 19 суток. Успехи лодки были высоко оценены командованием, весь личный состав был представлен к правительственным наградам.

Сообщения о боевых успехах действующих подводных лодок поднимали боевой дух у подводников, находившихся в базе, и все стремились быстрее выйти в море, активно включиться в борьбу, как можно скорее завершить разгром немецко-фашистских захватчиков.

По мере готовности лодки выходили в море. 10 октября вышла подводная лодка Щ-309 под командованием капитана III ранга

¹² «Морской сборник», 1967, № 11, стр. 47.

¹³ Там же.

¹⁴ Там же.

¹⁵ Там же.

П. П. Ветчинкина. До назначения на Щ-309 Ветчинкин был помощником командира лодки.

На подходах к порту Вианда лодка потопила одиночный транспорт «Карл Кортс», следовавший без охраны. Через двое суток Щ-309 атаковала конвой противника в составе двух транспортов в охранении сторожевого корабля и катеров. Командир наблюдал вспышку в районе транспорта и слышал взрыв. Сторожевой корабль противника направился к лодке. Ветчинкин произвел срочное погружение и потопление транспорта пронаблюдать не смог, может быть, транспорт был только поврежден. Находясь в назначенном районе, 7 декабря утром Щ-309 обнаружила и атаковала транспорт противника водоизмещением около 7000 т. Сблизившись на дистанцию около 4 кабельтовых, лодка произвела залп из носовых торпедных аппаратов. Торпеды попали в цель, и транспорт затонул. Израсходовав боезапас, подводная лодка Щ-309 возвратилась в базу.

Успешно действовали подводные лодки Л-21 (командир — капитан II ранга С. С. Могилевский), К-51 (командир — капитан III ранга В. А. Дроздов), К-53 (командир — капитан III ранга Д. К. Ярошевич) и К-56 (командир — капитан III ранга И. П. Попов). Всего за кампанию 1944 г. подводными лодками было потоплено 29 транспортов, два сторожевых корабля, один тральщик и повреждены транспорт и один эскадренный миноносец.

Январь 1945 г. на Балтике был холодным. Из Кронштадта и Хельсинки подводные лодки выходили в море за ледаколами. Зимняя длинная ночь и штормовая погода затрудняли подводникам поиск и обнаружение транспортов и боевых кораблей противника. На подводных лодках радиолокации не было, а гидроакустика в условиях шторма работала ненадежно, для поиска кораблей противника была необходима помощь морской авиации. Самолет за короткий промежуток времени мог обследовать значительные участки моря и при обнаружении кораблей противника сообщить на подводные лодки место, курс и скорость кораблей противника. В этих условиях необходимо было организовать взаимодействие подводных лодок с авиацией флота. Оперативная обстановка на фронтах этому благоприятствовала. Наши войска вышли на побережье Балтийского моря в районе Клайпеды. Базирование военно-морской авиации приблизилось к району боевых действий подводных лодок. В соответствии с создавшейся обстановкой Военным советом Краснознаменного Балтийского флота перед бригадой подводных лодок были поставлены следующие задачи: нарушать коммуникации противника в южной и юго-западной частях Балтийского моря до Померанской и Мекленбургской бухт включительно; прерывать морские коммуникации противника с портами курляндской группировки и совместно с военно-воздушными силами блокировать порт Либавя; наносить удары по боевым кораблям против-

ника, действующим в районе приморских флангов советских войск; вести активную оперативную разведку на подходах к портам и базам южной части Балтийского моря.

Эти задачи флот должен был решить методом маневренного использования подводных лодок во взаимодействии с ударной авиацией, постановкой активных минных заграждений на пути движения конвоев противника, наведением авиации и торпедных катеров на конвой противника.

Командиру бригады подводных лодок предлагалось иметь в море одновременно 6—8 лодок и одну в резерве в готовности к выходу в море¹⁶. Ремонт лодок приказано было вести из расчета 20-суточной оперативной готовности. Для выполнения поставленной задачи штаб бригады подводных лодок разработал следующую организацию использования лодок. Для удобства управления подводными лодками на запасном командном пункте ВВС флота в Паланге разместили одного из командиров дивизиона подводных лодок. Командир дивизиона, получая данные от самолета-разведчика, немедленно передавал их на подводные лодки в море. Командиры лодок, получив данные о противнике, производили расчеты, где и когда они смогут сблизиться и атаковать врага. Такая организация взаимной информации с ВВС позволила нацеливать авиацию и подводные лодки на крупные конвои противника¹⁷.

Противник, отступая под ударами советских войск, ожесточенно сопротивлялся и принимал все меры для эвакуации и переброски войск из состава окруженной в Курляндии группировки с Земландского полуострова и из района Данцига (ныне Гданьск).

Подводная лодка С-13 под командованием капитана III ранга А. И. Маринеско получила от командира дивизиона подводных лодок капитана I ранга А. Е. Орла задачу занять район на подходах к Данцигской бухте и уничтожить боевые корабли и транспорты противника с отступающими фашистами. 21 января 1945 г. подводная лодка С-13 вышла в море, скрыто совершив переход Балтийским морем, и в назначенный срок заняла отведенный для ее боевых действий район.

К Данцигу приближались советские войска. В немецких тылах царил паника. Немцы спешно производили демонтаж оборудования военных промышленных предприятий и перебрасывали его по железной дороге в Германию. Началось массовое бегство гитлеровских захватчиков из Данцига. Железнодорожные составы на вокзалах непрерывно бомбила наша авиация. По железной дороге из Данцига выбраться практически стало невозможно. Оставался единственный свободный пока путь в Германию — морем.

В Данцигском порту стояло несколько военных кораблей и транспортов, в том числе лайнер «Вильгельм Густлов», являв-

¹⁶ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 34259, л. 40.

¹⁷ Там же, ф. 6, д. 9374, л. 85.

шийся учебной плавучей базой школы подводного плавания, готовившей кадры для немецко-фашистского подводного флота.

Лайнер «Вильгельм Густлов» был построен в 1938 г. на верфи в Гамбурге, имел вместимость 25 484 брт. Он представлял собой последнее достижение судостроительной промышленности Германии. Плавательный бассейн, гимнастический зал, танцзалы, рестораны и кафе, зимний сад, церковь, комфортабельные каюты, в том числе личные каюты Гитлера, — таков был лайнер «Вильгельм Густлов».

В январе 1945 г. капитан «Вильгельма Густлова» получил задание принять на борт 4 тыс. человек: весь личный состав школы подводного плавания (свыше 3 тыс.), офицеров СС и СД с семьями, гитлеровских сановников и служащих, администрацию Данцига и прочих военнослужащих по специальным пропускам.

25 января с утра началась погрузка. Приняли на борт 4 тыс. пассажиров, а разрешения на выход в море все еще не было. В порт все продолжали поступать гитлеровские начальники со специальными пропусками, стремясь скорей выбраться из возможного окружения. 26 января 1945 г. на борт лайнера было принято свыше 4500 пассажиров, но командование приказало принять к вечеру еще 500 человек.

Ночь на 30 января 1945 г. была особенно беспокойной. На корабль продолжали лезть толпы спасающихся гитлеровцев. На «Вильгельме Густлове» вместе с командой находилось уже свыше 7 тыс. человек.

В 12 час. лайнер вышел под усиленным охранением военных кораблей. Над Данцигской бухтой продолжала завывать снежная метель. В 16 час. застопорили ход. Пришло сообщение о том, что «Вильгельм Густлов» должен взять на борт еще 2 тыс. пассажиров с других кораблей.

На «Густлове» решили не ждать, а, пользуясь плохой погодой, идти на запад и таким образом избежать дополнительного приема 2 тыс. пассажиров. «Вильгельм Густлов» полным ходом устремился вперед, отказавшись от противолодочного зигзага, применяемого для затруднения торпедных атак подводных лодок. Он вышел из Данцигской бухты в Балтийское море и был в районе Устки. Здесь и решилась его судьба.

Более двух недель на подходах к Данцигской бухте находилась подводная лодка С-13. 30 января была темная штормовая ночь, ветер 6 баллов. Термометр показывал — 17°. На мостике подводной лодки стояли командир, вахтенный офицер штурман Н. Я. Редкобородов и командир отделения сигнальщик А. Н. Виноградов.

Сигнальщик Виноградов первым обнаружил силуэты каких-то кораблей и чуть заметные проблески затемненных огней. Позже командир лодки С-13 Александр Иванович Маринеско рассказывал: «После доклада сигнальщика стал всматриваться в направлении обнаруженного сигнальщиком силуэта, но снежный заряд не позволил его разглядеть. Через несколько минут снег рассеялся, и

я увидел силуэт океанского лайнера. Он был огромен. Я на глаз определил его водоизмещение — свыше 20 тыс. т. На нем, несомненно, уходят в Германию те, под кем горит земля. Уходят от ответственности за совершенные ими преступления. «Надо топить!» — рассудил я. Объявил боевую тревогу. Мысленно стал строить план атаки».

Охранение противника было сильным, и это хорошо понимал Маринеско. Кошвой был расположен между лодкой и берегом, причем лодка находилась на кормовых курсовых углах относительно конвоя. Маринеско принял смелое решение: на полном ходу, притопив лодку так, чтобы на поверхности воды осталась только рубка, и пользуясь темнотой, пройти по корме конвоя и выйти на параллельный курс с противником между берегом и конвоем; на фоне берега лодка станет еще менее заметной. Этот маневр командира свидетельствовал о его хладнокровии, смелом расчете, учете сложившейся обстановки и отличной тактической подготовке. Позиция атаки между берегом и противником часто обеспечивает успех, так как противник ожидает опасность главным образом со стороны моря. Обогнав лайнер и выйдя на носовой курсовой угол относительно противника, лодка резко повернула вправо и легла на боевой курс. В 23 часа 08 мин. С-13 произвела четырехторпедный залп по противнику. Через полминуты увидели и услышали три мощных взрыва. Одна торпеда взорвалась в районе фок-мачты, вторая — в районе машинного отделения и третья — у грот-мачты. Лайнер с дифферентом на нос и с креном на левый борт стал быстро погружаться в воду. К гибнувшей громаде девятипалубного корабля бросились корабли охранения для спасения плавающих в ледяной воде фашистов. С-13 произвела срочное погружение и, следуя на глубине 30 м, стала уходить на север. Противник начал преследование, глубинные бомбы стали врываться вблизи подводной лодки. Тогда Маринеско решил обмануть преследователей и лег на обратный курс в район потопления корабля, следуя малым ходом и снизив до предела шумы лодки. Корабли противника продолжали идти прежним курсом, сбрасывая глубинные бомбы, и потеряли лодку. Фашистами было сброшено свыше 200 глубинных бомб, но безрезультатно.

Командиры крейсера «Адмирал Хиппер» и миноносца Т-36 начали спасать тонущих. Но вскоре поступило сообщение о наличии в районе советских подводных лодок. Крейсер увеличил ход, ушел в базу, оставив на месте потопления «Густлова» только миноносец охранения, который подобрал с воды около 500 человек. Прибывший позже корабль «Леве» подобрал еще около 250.

Три торпеды советской подводной лодки С-13 отправили на дно Балтийского моря около 6 тыс. гитлеровцев. На борту лайнера «Вильгельм Густлов» находилось 3700 подводников. Если учесть, что экипаж средней подводной лодки составляет около 40 человек, то Маринеско отправил на дно Балтики около ста экипажей подводных лодок.

Гитлер в бешенстве от такой потери приказал расстрелять командира конвоя.

Подводная лодка С-13 продолжала действовать в назначенном районе. Сильные штормы в феврале со снегопадами затрудняли наблюдение за морем. Пошли тридцатые сутки боевого похода. На мостике находились вахтенный офицер Н. Я. Редкобородов и командир отделения А. Н. Виноградов.

Внезапно с левого борта сверкнули вспышки сигнальных огней. Маринеско приказал лечь на курс для сближения. Через некоторое время обнаружили силуэты трех вражеских миноносцев. Несколько позже Маринеско рассмотрел силуэт большого военного транспорта в 10—12 тыс. т водоизмещением. Сыграли боевую тревогу. На мостике с командиром был и заместитель по политчасти А. К. Соловьев. Находясь в темной части горизонта и будучи незаметной для кораблей охранения противника, лодка развернулась и легла на боевой курс для стрельбы кормовыми торпедными аппаратами. Разглядев в бинокль стволы орудий на палубе, Маринеско решил, что это крейсер противника. С дистанции 6—7 кабельтовых лодка произвела залп двумя торпедами. Раздался два мощных взрыва. К темному небу взметнулись огромные столбы пламени. Корабли охранения повернули к тонущему кораблю и занялись спасением людей. С-13, дав полный ход, в надводном положении ушла в северном направлении и быстро оторвалась от противника. Пройдя около 40 миль, лодка легла на грунт; команде был дан заслуженный отдых.

Поход длился более 40 суток, топливо, продовольствие и вода были на исходе. По приказу командования С-13 направилась в базу. На переходе подводная лодка С-13 имела встречу с вражеской подводной лодкой, которая выпустила по С-13 несколько торпед. Маринеско торпед не имел и уклонился маневрированием, глубиной погружения, изменением скорости хода и курса. Этот поединок длился около 4 час. Умелые маневры Маринеско позволили избежать вражеских торпед. Лодка благополучно прибыла в базу.

Подробности результата второго удара по противнику Маринеско узнал позже от комдива капитана I ранга А. Е. Орла, который на тральщике встречал С-13, возвращавшуюся в порт Турку.

Оказалось, что потоплен был не крейсер, а большой военный транспорт «Генерал Штойбен» тоннажем 14 660 т.

Он вез из района Кенигсберга и Пиллау 3600 фашистских солдат и офицеров, из которых удалось спасти около 300 человек.

За один этот боевой поход Маринеско уничтожил около 10 тыс. фашистов, — по существу, отправил на дно Балтики целую дивизию. Общий тоннаж потопленных капитаном III ранга А. И. Маринеско кораблей составил 52 144 брт. По тоннажу потопленных судов противника Маринеско принадлежит первое место среди советских подводников.

Наиболее активными были действия подводных лодок в последние месяцы войны в районах Вентспилса (Виנדавы), Лиенаи (Либавы) и на подходах к Данцигской бухте. В марте—мае 1945 г. большая часть подводных лодок из средней части Балтийского моря была переразвернута к западу с целью нарушения перевозок противника между портами Данцигской и Померанской бухт. За период февраль—май 1945 г. каждая подводная лодка совершила, как правило, по два боевых похода длительностью до 30 и более суток. Совершенствование боевого мастерства подводников обеспечивало им успех, и обычно они возвращались с победой, отправив на дно не один корабль противника. Методы использования подводных лодок тоже совершенствовались. В основном подводные лодки использовались маневренно, во взаимодействии с авиацией и торпедными катерами. Погода стояла холодная, часто штормило, налетали свирепые вьюги. Финский залив замерз, шхеры покрылись льдом. Выводить подводные лодки из пунктов базирования приходилось при помощи ледоколов. Это требовало большой осторожности, чтобы не повредить легкие корпуса подводных лодок. Несмотря на суровые погодные условия, балтийские подводники несли боевую службу на позициях у входов в порты и на коммуникациях, упорно искали вражеские боевые корабли и транспорты и топили их, используя торпедное, минное и артиллерийское оружие.

В 1945 г. подводная лодка Л-3 под командованием капитана III ранга В. К. Коновалова совершила два боевых похода. Первый поход продолжался с 22 января по 9 февраля 1945 г. Немецко-фашистское командование решило для огневой поддержки сухопутных войск использовать еще оставшиеся в строю крупные надводные корабли: тяжелые крейсера «Лютцов», «Принц Ойгем», «Адмирал Шеер», «Адмирал Хиппер», легкий крейсер «Лейпциг» и несколько эскадренных миноносцев, объединенных в боевые группы. Подводная лодка Л-3 занимала позицию в районе Брюстерорт — Зеркау с задачей атаковать надводные корабли противника, действующие против прибрежной группы наших войск. Находясь под перископом, подводная лодка Л-3 обнаружила под берегом на малых глубинах тяжелый крейсер и два эскадренных миноносца, которые вели артиллерийский обстрел боевых порядков советских войск. Малые глубины не позволяли подводной лодке сблизиться с кораблями противника в подводном положении на дистанцию торпедного залпа. Командир принял решение выставить мины на вероятных курсах подхода кораблей противника к этому району. Мины были выставлены бацками. 4 февраля Коновалов вновь обнаружил вражеский крейсер в охранении двух эскадренных миноносцев. Так как и на этот раз сблизиться на дистанцию торпедного залпа по крейсеру из-за малых глубин не представлялось возможным, командир выбрал объектом атаки эсминец. Коновалов командовал: «Пли!» — и три торпеды вышли из аппаратов. Из центрального поста доло-

жили: «Два метра под килем». Теперь главной задачей было удержать лодку на глубине под водой после выпуска торпед. Л-3 удалось развернуться на обратный курс, коснувшись килем грунта. Весь личный состав ясно слышал два мощных взрыва, а затем через минуту еще один сильный взрыв. Командир решил, что первые два взрыва — это взорвались торпеды, а третьим был взрыв котлов на эсминце и он затонул. После этого лодка подверглась преследованию. Противником было сброшено 28 глубинных бомб. Они рвались так близко, что стоял сплошной треск и гул. Казалось, что стальной корпус лодки не выдержит этих ударов. Но лодка выдержала такое испытание и вскоре ушла на большие глубины, где легче было маневрировать и уклоняться от атак эсминца противника. Гвардейцы-подводники вынудили вражеские надводные корабли уйти из этого района.

За этот поход Л-3 потопила еще два транспорта, в том числе транспорт «Генри Лютцев»¹⁸. На минах, выставленных лодкой Л-3, подорвался и затонул вражеский ледокол «Полукс»¹⁹.

Еще более успешным был второй поход, длившийся с 23 марта по 23 апреля. На выставленных Л-3 минах погибли тральщик М-3138 и сторожевой корабль VS-112²⁰. 17 апреля Коновалов вышел в атаку по крупному транспорту противника. Из трех торпед в залпе две попали в цель. Это был крупный теплоход «Гойя» вместимостью более 5 тыс. брт, имевший на борту около 7 тыс. гитлеровцев²¹. Корабли охранения сбросили на лодку несколько десятков глубинных бомб, но Коновалов умело вывел лодку из-под удара. Через два дня, 19 апреля, ночью Л-3 потопила транспорт «Роберт Мюллер»²². Весь личный состав гвардейской лодки был награжден орденами, а капитану III ранга Владимиру Константиновичу Коновалову было присвоено звание Героя Советского Союза.

Подводная лодка Л-21 под командованием капитана II ранга С. С. Могилевского в 1945 г. сделала два боевых похода. За первый поход был потоплен торпедой транспорт противника «Хакса» вместимостью 5029 брт²³. За второй поход, совершенный в марте 1945 г. с командиром дивизиона подводных лодок капитаном I ранга А. Е. Орлом, Л-21 потопила танкер и транспорт противника.

На минах, выставленных подводной лодкой Л-21, подорвались и затонули буксир «Эмиль», эскадренные миноносцы Т-3 и Т-5, сторожевой корабль V-2022, подводная лодка U-367 и получил повреждение эскадренный миноносец Z-43²⁴.

¹⁸ Отделение ЦВМА, ф. 101, д. 16071, л. 50; ф. 6, д. 7345, л. 27.

¹⁹ Там же.

²⁰ Там же, ЦВМА, д. 16466, л. 12; ф. 18, д. 19507, л. 22.

²¹ *I. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 233.*

²² *G. Steinweg. Op. cit., S. 165.*

²³ Отделение ЦВМА, д. 16141, л. 12.

²⁴ «Морской сборник», 1967, № 11, стр. 50, 51.

Примечательными были походы лодки К-56 под командованием капитана III ранга И. П. Попова, которая действовала в южной части Балтийского моря. Перед рассветом лодка погрузилась на глубину 25—30 м. Через несколько минут акустик старшина 2-й статьи М. А. Козловский доложил, что слышит шум винтов транспорта. Объявили боевую тревогу и всплыли в позиционное положение. Открыв рубочный люк и выйдя на мостик, Попов обнаружил транспорт противника. Произведя залп тремя торпедами, достигли попадания в транспорт одной торпедой. Через две минуты после попадания торпеды транспорт противника скрылся под водой. Через два дня, находясь в том же районе, обнаружили конвой в составе трех транспортов и одного танкера. По самому крупному транспорту был произведен трехторпедный залп. В транспорт попало две торпеды, произошел сильный взрыв, и в воздух поднялся столб воды, огня и дыма метров на 70. Транспорт переломился пополам и через несколько минут скрылся в водах Балтики. По данным разведки, на транспорте находились войска. Как было установлено, он назывался «Вальдона» («Балтеланд II») вместимостью более 3000 брт.

Через несколько дней лодка К-56 атаковала и потопила одиночный транспорт. Так подводный крейсер К-56 за первый поход потопил три транспорта противника.

Второй поход подводная лодка К-56 совершила в марте—апреле 1945 г. в район Померанской бухты. 4 апреля 1945 г. акустик М. А. Козловский обнаружил шум винтов кораблей. При подъеме перископа ничего не было видно. Легли на курс шумов. Через 10—15 мин. увидели конвой, следующий в охранении сторожевых кораблей в две линии. В составе конвоя был крупный двухтрубный лайнер. Попов принял решение атаковать его. С дистанции около 10 кабельтовых выстрелил четырьмя торпедами с интервалом в 11 сек. Через минуту с наибольшим произошел первый взрыв, затем последовало еще два взрыва. Для уклонения от атак кораблей охранения противника Попов решил нырнуть под корму тонущего корабля противника в надежде, что около него противник бомбить не будет. Расчет командира оправдался, подводную лодку не бомбили.

Через 20 мин. всплыли под перископ, и командир увидел, что двухтрубного корабля на поверхности воды нет, корабли охранения находились в районе потопления лайнера, а вдаль был виден удаляющийся конвой.

11 апреля 1945 г. ночью К-56 артиллерийским огнем потопила шхуну «Рамона»²⁵. После атаки К-56 подверглась преследованию кораблями противолодочной обороны противника. Оно длилось 21 час. При этом было сброшено 108 глубинных бомб, из которых две трети были сброшены в непосредственной

²⁵ Отделение ЦВМА, ф. 101, д. 16199, л. 1314.

близости. Лодка получила повреждения, были разбиты стекла измерительных приборов, полопались лампочки освещения, лопнул фундамент левого дизеля. Но лодка выдержала.

Когда всплыли, рулевой доложил, что не работает вертикальный руль. Для исправления повреждения необходимо было открыть лист кормовой палубы. Был 5-балльный ветер, надстройка заливалась волной. Для исправления повреждений были назначены коммунисты П. И. Караваев, Балабис и комсомолец Жидконоша. Командир лодки предупредил, что в случае появления противника он будет вынужден произвести срочно погружение. Моряки ответили: «Если будет нужно, жертвуйте нами, спасайте личный состав и корабль». За 10—15 мин. повреждение было устранено. За этот поход, за самоотверженность все трое позднее были награждены орденами.

Два боевых похода совершила подводная лодка К-53 под командованием капитана III ранга Д. К. Ярошевича. Она потопила два транспорта противника, один из них — «Маргарета Кордс» (1912 т) ²⁶.

Подводная лодка К-52 в 1945 г. совершила два боевых похода. Командовал подводной лодкой бывший командир гвардейской подводной лодки Ш-303 капитан III ранга И. В. Травкин. Первый выход в море подводной лодки К-52 в октябре 1944 г. был неудачным. В районе Данцигской бухты при срочном погружении не успели перекрыть забортный клапан соляровой цистерны. При погружении лодки забортная вода, поступавшая под большим давлением, разорвала цистерну, разрушила аккумуляторную батарею и затопила четвертый отсек. На глубине 97 м лодка легла на грунт. По лодке была объявлена аварийная тревога. Борьбой за живучесть подводной лодки руководил инженер-механик лодки М. А. Крастелев. В четвертом отсеке работали секретарь партийной организации И. К. Середин, старшина электриков В. Т. Клюкин, матросы Г. М. Ерокин и С. Ф. Соколинский. Находясь по горло в холодной, смешанной с соляром воде, они заделывали пробоину, отключали элементы аккумуляторной батареи. А на поверхности моря ходили сторожевые корабли противника, которые искали подводную лодку, прослушивая толщу воды и сбрасывая на лодку глубинные бомбы. Через некоторое время акустик доложил, что шум винтов сторожевых кораблей стих. Обсудив положение с находившимся в походе командиром дивизиона подводных лодок капитаном II ранга Е. Г. Шулаковым, командир лодки дал команду начать осушение четвертого отсека. Раньше дать такую команду было нельзя, так как при откачке соляровое пятно на поверхности моря показало бы противнику место подводной лодки. Продули главный балласт и всплыли в надводное положение. Запустили дизели и дали полный ход. Показались сторожевые корабли

²⁶ «Морской сборник», 1967, № 11, стр. 50.

противника. Большая надводная скорость наших подводных крейсеров позволила К-52 уйти от преследования. Лодка возвратилась в базу и стала в Кронштадте на ремонт в док.

На открытом партийном собрании было принято решение: отремонтировать лодку не за три месяца, как планировал завод, а за полтора. Подводники работали по 12—14 час. в сутки и выполнили свое обещание.

В феврале К-52 с ледоколами вывели в Балтийское море. Для действий был назначен район на подходах к Данцигской бухте. 25 февраля радисты получили сообщение авиаразведки о движении конвоя противника. Произвели расчеты и легли на курс для перехвата конвоя. По расчетам, встреча должна была произойти около полуночи. На мостик поднялся старшина радист Козловский и доложил, что недалеко от лодки слышны переговоры на ультратонких волнах. Командир приказал акустику внимательно прослушивать горизонт. Через несколько минут акустик доложил, что слышит шум винтов. Через 10—15 мин. сигнальщик матрос Гусаров обнаружил транспорт, идущий в охранении сторожевых кораблей. Сблизившись на дистанцию стрельбы, произвели трехторпедный залп из носовых торпедных аппаратов. Через минуту наблюдали попадание торпеды в транспорт и взрыв на сторожевом корабле. Находившиеся на мостике наблюдали, как тонули транспорт и сторожевой корабль противника. Произвели срочное погружение. Преследование началось через 15 мин. после погружения. Меняя курс и глубину, Травкин оторвался от преследования противника. Потопленный транспорт был «Эрика Францен» вместимостью более 4000 брт²⁷.

1 марта по данным акустика обнаружили транспорт в охранении сторожевых кораблей противника. Произвели по транспорту залп из трех торпед и слышали взрыв. Через несколько минут, всплыв под перископ, транспорта не обнаружили, а сторожевые корабли маневрировали переменными курсами.

3 марта получили радиограмму, в которой сообщалось о движении конвоя. Легли на курс для выхода в место встречи с конвоем, но встреча не состоялась. Был обнаружен сторожевой корабль, следующий на восток. Ввиду его малой осадки от атаки отказались. 4 марта в 22 часа сигнальщик старший матрос Шведенко по открытой двери освещенного помещения обнаружил транспорт противника. Тут же вахтенный офицер обнаружил второй транспорт. Легли на боевой курс и по приходе транспорта на визир прицела произвели трехторпедный залп. Через минуту наблюдали сильный взрыв у борта транспорта. Срочно погрузились, легли на контркурс для отрыва от противника. Сторожевой корабль лодку не преследовал. 7 марта ночью обнаружили шедший в кильватере лодки миноносец противника.

²⁷ «Морской сборник», 1967, № 11, стр. 50.

Легли на курс атаки его из кормовых торпедных аппаратов. Когда миноносец пришел на визир прицела, командир лодки подал команду «пли» из кормовых торпедных аппаратов. Стоявший в центральном посту на связи военфельдшер переупутал команду и передал «пли» из носовых торпедных аппаратов. После выхода торпед Травкин убедился в ошибке и дал команду на кормовой торпедный залп. В момент погружения Травкин видел взрыв торпеды, а акустик слышал взрыв двух торпед. Лодка с дифферентом на нос быстро ушла на глубину. За кормой подводной лодки стали рваться глубинные бомбы.

8 марта 1945 г. около часа ночи обнаружили силуэты кораблей противника. Завяли позицию в темной части горизонта. Конвой шел в составе трех тяжело груженных транспортов в охранении четырех сторожевых кораблей. Двигаясь параллельно конвою, определили его курс и скорость, произвели залп из носовых торпедных аппаратов. Через 1 мин. 20 сек. в ночной тьме полыхнуло огненное зарево и послышался взрыв торпеды. На полной скорости в надводном положении оторвались от противника. По приказанию командования возвратились в базу. Командующим флотом адмиралом В. Ф. Трибуцем было засчитано потопление четырех транспортов и одного сторожевого корабля.

Второй поход К-52 в 1945 г. продолжался с 17 по 30 апреля в южной части Балтийского моря. За поход было потоплено три транспорта противника²⁸. Подводная лодка была награждена орденом Красного Знамени, командиру лодки капитану III ранга Ивану Васильевичу Травкину было присвоено звание Героя Советского Союза.

Подводная лодка К-51 совершила два боевых похода. Командовал лодкой капитан III ранга В. А. Дроздов, прибывший в 1943 г. с Тихоокеанского флота. Во время первого похода в конце 1944 г. в районе западнее Борнхольма лодка потопила артиллерийским огнем два транспорта противника. В 1945 г. К-51 вышла в боевой поход 20 января и пробыла в море до 21 февраля. Действуя в районе Померанской бухты, 28 января обнаружили транспорт противника, стоящий на якоре на рейде Рюгенвальде. Командир подводной лодки принял решение атаковать его в надводном положении, для чего начал маневрировать для выхода на позицию. Сблизившись с целью на дальность торпедной стрельбы, лодка произвела залп четырьмя торпедами из носовых торпедных аппаратов. Две торпеды попали в цель, столб дыма и воды был виден в носовой и средней части транспорта, который стал быстро валиться на левый борт и через две с половиной минуты скрылся под водой. Потопленный транспорт назывался «Выборг», вместимостью 2028 брт²⁹. Израсхо-

²⁸ Там же.

²⁹ Там же.

довав запасы топлива, подводная лодка К-51 возвратилась в базу.

В 1945 г. подводная лодка Щ-407 под командованием капитана III ранга П. И. Бочарова действовала в районе Данцигской бухты. У входа в Путцигский залив обнаружили плавучий маяк и миноносец противника, а в заливе — стоящий на якоре крупный транспорт. Считая миноносец второстепенной целью, командир отказался от его атаки и принял решение проникнуть в Путцигский залив для атаки транспорта. Когда лодка вошла в залив, видимость резко уменьшилась, до 2—3 кабельтовых, и транспорта в перископ не было видно. Для того чтобы дождаться лучшей видимости, Бочаров принял решение лечь на грунт. Через полчаса лодка всплыла, в перископ увидели на расстоянии 15 кабельтовых стоящий на двух якорях транспорт. Заняв позицию, Бочаров с дистанции 7 кабельтовых произвел стрельбу по транспорту двумя торпедами из кормовых аппаратов. В лодке все ясно слышали взрывы торпеды. Через 5 мин. после взрыва командир наблюдал в перископ, как транспорт тонет, погружаясь кормой, и лег на курс для выхода из Путцигского залива. Потопленный транспорт был «Зеебург» вместимостью более 12 тыс. брт³⁰. Во время следования на глубине 35—40 м акустик докладывал, что слышит шум работы винтов двух кораблей. Вскоре противником были сброшены пять глубинных бомб, но лодка от них повреждений не имела. Однако лодка левым винтом задела за металлический предмет. Предполагали, что она ударилась о затопленный в этом месте корпус транспорта. При осмотре левой линии вала установили, что она повреждена. По приказанию командования Щ-407 возвратилась в базу. В третьем походе подводной лодкой Щ-407 был потоплен транспорт противника среднего водоизмещения.

Подводная лодка «Лембит» совершила два боевых похода в 1945 г. зимой и весной. Зимний поход длился 20 суток. Лодка действовала в юго-восточной части Балтийского моря. В назначенном районе обнаружили выставленное противником навигационное ограждение, что указывало на наличие здесь огражденного фарватера. На третий день заметили идущий по фарватеру тральщик. На этом фарватере командир лодки капитан III ранга А. М. Матияевич выставил банками минное ограждение. Через сутки слышали сильный взрыв в районе постановки мин, но видимость была плохая, и в перископ рассмотреть ничего не удалось. В последующие дни катерные тральщики противника ежедневно тралили фарватер, а севернее наблюдались корабли дозора противника. Штормило, корпус лодки покрывался льдом, и, для того чтобы лед оттаял, периодически погружались. Через неделю ветер стих, но видимость резко ухудшилась, море накрыл туман. Через день обнаружили конвой

³⁰ I. Meister. Op. cit., S. 46.

в составе трех транспортов в охранении сторожевых кораблей и катеров. Матиясевиц вышел в атаку и произвел с дистанции 2—3 кабельтовых двухторпедный залп по самому крупному концевому транспорту, на палубе которого находились автомашины и орудия. Через полминуты услышали двойной взрыв, а 3 мин. спустя — еще взрыв. В промежутке между взрывами акустик М. Н. Николаев слышал сильный свист: видимо, спускался пар из котлов. Через 14 мин. всплыли под перископ и увидели, что в направлении лодки идут два тральщика, а на горизонте видны два удаляющихся транспорта. На месте потопления транспорта ходил катер и подбирал с поверхности воды людей. Уклоняясь от приближающихся тральщиков, нырнули на глубину 30 м. Но бомбежки не последовало. Один тральщик в течение 6 час. следовал параллельно курсу лодки и периодически передавал сигналы по акустике. С наступлением темноты тральщик удалился в южном направлении. По-видимому, тральщик противника принял подводную лодку «Лембит» за свою. По уточненным данным, был потоплен транспорт «Диршау» водоизмещением около 5 тыс. т³¹. На минах, выставленных подводной лодкой «Лембит», подорвались и затонули 22 декабря 1944 г. транспорт «Эберхард» (749 т), 4 января 1945 г. транспорт «Лютьехарн» (1953 т) и тральщик М-421³².

Последний поход подводной лодки «Лембит» длился с 23 марта по 14 апреля 1945 г. «Лембит» выставила минные банки, по 3—4 мины в каждой, в районе Рпксхефта. Находясь в 7—8 милях от района минной постановки, слышали три сильных взрыва. По данным историка Майстера, на минах в этом районе подорвались и затонули три сторожевых корабля, VS-301, VS-1014, VS-343, и противолодочный корабль UI-1108³³. Торпедами лодки «Лембит» были также потоплены транспорт и сторожевой корабль противника.

Успешным был поход гвардейской подводной лодки Ш-309 под командованием капитана III ранга П. П. Ветчинкина в район Либавы. 23 февраля около 6 час. утра вахтенный офицер Е. И. Медведев обнаружил транспорт противника в охранении двух сторожевых кораблей. Командир поднялся на мостик. На сторожевике выстрелили осветительным снарядом и осветили подводную лодку. Транспорт выпустил белую и красную ракеты. Но все это не смутило П. П. Ветчинкина. Транспорт в этот момент пришел на линию прицела, и Ветчинкин произвел залп тремя торпедами. Через 1 мин. 20 сек. раздался сильный взрыв в носовой части транспорта в районе мостика. Транспорт накренился и стал погружаться в воду. Наблюдали результат атаки командир лодки, помощник командира Е. И. Медведев и нахо-

³¹ Отделение ЦВМА, ф. 101, л. 16129, л. 23.

³² «Морской сборник», 1967. № 11, стр. 49.

³³ Там же.

дившийся в этом походе на лодке командир бригады контр-адмирал С. Б. Верховский. Потоплен был транспорт «Геттинген» вместимостью 6207 брт³⁴. Головной сторожевой корабль направился к подводной лодке и открыл по ней артиллерийский огонь. Ветчинкин срочно погрузился. Когда лодка была на глубине 25 м, вблизи стали рваться глубинные бомбы. Противник преследовал подводную лодку в течение нескольких часов. В результате близких взрывов вышли из строя указатель вертикального руля и командирский перископ, разбилось несколько плафонов. По приказанию командования Щ-309 благополучно возвратилась в базу.

Представляет интерес боевой поход подводной лодки Щ-318 под командованием капитана III ранга Л. А. Лопкарева. В феврале, когда она действовала на подходах к Либаве, ночью был обнаружен вражеский конвой в составе двух транспортов в охранении сторожевых кораблей. Командир выбрал для атаки транспорт, произвел трехторпедный залп. Через минуту раздался оглушительный взрыв. Над морем взметнулось пламя высотой около 150 м, стало светло как днем. По силе взрыва командир понял: торпедирован транспорт с боеприпасами. Корабли охранения открыли по лодке огонь из пушек и автоматов. Щ-318 произвела срочное погружение. Корабли охранения начали бомбить подводную лодку. Глубинные бомбы рвались совсем рядом. Упругие взрывные волны бросали подводный корабль из стороны в сторону. В отсеках погас свет, с подволока посыпалась пробка. Командир приказал ложиться на курс отхода. То и дело меняя курс и глубину, капитан III ранга Л. А. Лопкарев сумел оторваться от сторожевиков противника. Постепенно взрывы глубинных бомб затихли. Потопленный транспорт был «Гидензее»³⁵. На следующий день немцы объявили, что советская подводная лодка потоплена. Прошло несколько дней. В 3 часа ночи 10 февраля, когда лодка находилась в надводном положении, вахтенный офицер обнаружил силуэт корабля, идущего на подводную лодку, и скомандовал срочное погружение. Лодка стала стремительно уходить на глубину, но вдруг раздался сильный удар в корму. Лодка оказалась таранена надводным кораблем. Подводный корабль с креном на правый борт начал быстро погружаться. Создалось катастрофическое положение. Однако командир не растерялся. Он приказал продуть часть главного балласта. В результате лодку удалось задержать на глубине 65 м. Гитлеровцы не сбрасывали глубинных бомб. Оказалось, что подводную лодку таранил транспорт «Аммерланд» водоизмещением 2452 т, который сам получил повреждение в подводной части и затонул³⁶. Положение лодки было нелегким. Боецман с большим

³⁴ «Морской сборник». 1967, № 11, стр. 49.

³⁵ Там же, стр. 50.

³⁶ Там же.

трусом удерживал глубину носовыми горизонтальными рулями. Через три часа акустик доложил, что на поверхности моря ничего нет. Всплыли в надводное положение и осмотрели лодку. Оказалось, что тананным ударом разрезало палубу кормовой надстройки, снесены кормовые устройства вертикального и горизонтального рулей, повреждены кормовые торпедные аппараты и концевая цистерна главного балласта. Лодка потеряла возможность управляться в подводном положении и с трудом могла идти в надводном положении. Л. А. Лошкарев обсудил положение дел с помощником командира Ососковым и инженер-механиком Горбуновым. Было решено воспользоваться темным временем суток и оторваться от берега. Затем днем отлежаться на грунте, а ночью в надводном положении продвигаться к базе. Спустя несколько суток подводная лодка благополучно возвратилась в базу.

За этот боевой поход Л. А. Лошкарев был награжден орденом Ушакова 2-й степени. Удостоился высоких правительственных наград и весь экипаж подводной лодки.

Подводная лодка Щ-310 в 1945 г. совершила два боевых похода. Действуя в южной части Балтийского моря на подходах к Клайпеде, ночью обнаружили транспорт в охранении сторожевых кораблей противника. Командир лодки С. Н. Богорад вышел в атаку и произвел двухторпедный залп. Торпеда попала в транспорт между грот-мачтой и машинным отделением. На мостике командир и вахтенный офицер наблюдали, как транспорт, опрокинувшись на борт, затонул. В течение 5 час. сторожевые корабли преследовали подводную лодку, сбросив по ней несколько десятков глубинных бомб, но Богорад умело вывел лодку из-под удара противника. 2 января лодка дважды выходила в атаку по конвою. Первая атака была неудачной, торпеды прошли мимо, повторная атака тоже не удалась вследствие большой скорости конвоя.

Через некоторое время снова обнаружили конвой в составе двух транспортов в охранении миноносцев. При выходе в атаку лодка была обнаружена миноносцами, которые атаковали лодку. Пришлось произвести срочное погружение и уклониться от преследования. Атака была сорвана.

7 января заметили конвой в составе трех транспортов в охранении сторожевых кораблей и катеров противолодочной обороны. Атаковали тремя торпедами, две из них попали в транспорт водоизмещением около 2500 т, который в течение минуты затонул. Потопление транспорта наблюдали с мостика.

Пробыв в боевом походе 52 суток, потопив три транспорта, подводная лодка возвратилась в базу. С. Н. Богораду было досрочно присвоено звание капитана III ранга.

За последний боевой поход, длившийся 32 суток, с 23 марта по 24 апреля 1945 г., подводная лодка Щ-310 увеличила свой боевой счет на два транспорта. Таким образом, счет транспортов

и боевых кораблей противника, потопленных Щ-310, увеличился до 10, и из них Богорадом потоплено девять. Указом Президиума Верховного Совета СССР подводная лодка Щ-310 награждена орденом Красного Знамени, командиру подводной лодки капитану III ранга С. Н. Богораду присвоено звание Героя Советского Союза, а весь личный состав подводной лодки награжден орденами СССР.

Необходимо сказать также о действиях малых подводных лодок типа М. Эти лодки, обладающие малой дальностью плавания и автономностью, несли дозорную службу в устье Финского залива. Трудно было «малюткам» нести службу в условиях зимних штормов, но они с честью выполняли свой долг, находясь в дозоре по 10—12 суток. Особенно отличились подводные лодки под командованием капитан-лейтенанта Г. М. Егорова и капитана III ранга Н. С. Лескового.

В марте и особенно в апреле 1945 г. немецко-фашистское командование на Балтике в связи с весьма ощутимыми ударами наших подводников на морских коммуникациях усилило систему противолодочных дозоров и организацию охранения транспортов. Это потребовало от наших подводников проявления большого героизма, упорства и настойчивости в поиске, совершенствовании тактики при атаках вражеских кораблей и судов.

Балтийское море являлось самым сложным морским театром военных действий для использования подводных лодок. Ни на одном морском театре не было такой сильно развитой системы противолодочной обороны, состоявшей из позиционных средств и маневренных сил. Малые глубины, многочисленные отмели, банки, острова, шхеры и заливы значительно стесняли действия наших подводных лодок в течение всей войны. Командиры подводных лодок, офицеры и личный состав лодок сумели преодолеть стоявшие перед ними трудности и выйти победителями в борьбе с врагом. Подводники, матросы и старшины, имели хорошую теоретическую и практическую подготовку. Они отлично обеспечивали уход за сложной боевой техникой, своевременно и умело устраняли повреждения в любых условиях погоды и боевой обстановки. Командиры и штурманы обладали высокой морской культурой. Несмотря на сложные гидрометеорологические условия, зимние штормы, плохую видимость, недостаточное навигационное оборудование, они обеспечивали плавание кораблей в сложнейшей навигационной обстановке и минной опасности. Большое испытание выдержала и материальная часть подводных лодок отечественной постройки, хотя лодки типа Щ и Л вступили в строй в 1932—1935 гг.

Балтийские подводники нанесли значительные потери немецко-фашистскому транспортному и военно-морскому флоту. На завершающем периоде Великой Отечественной войны они совершили свыше 50 боевых походов и уничтожили торпедами, минами и артиллерией свыше 60 транспортов и более десятка

боевых кораблей противника, а около 10 транспортов получили значительные повреждения. На потопленных транспортах враг потерял много боевой техники, боеприпасов, вооружения и десятки тысяч солдат, матросов и офицеров, предназначенных для усиления группировок на главном, берлинском, направлении.

Личный пример командиров подводных лодок, офицерского состава играл важную роль в сплочении личного состава подводных лодок. Большую работу по воспитанию смелости, героизма и мужества подводников провели партийные и комсомольские организации подводных лодок, руководимые политотделом бригады подводных лодок во главе с начальником политотдела капитаном I ранга С. С. Жамкочьяном, капитанами III ранга Н. Н. Собкаловым, М. С. Коцегубом и др.

Большая роль в организации, подготовке и проведении боевых действий подводных лодок на коммуникациях противника принадлежит командованию и штабу соединения подводных лодок: контр-адмиралам С. Б. Верховскому и Л. А. Курникову, офицерам штаба — капитану I ранга П. А. Сидоренко, инженер-капитанам II ранга Е. Веселовскому, А. К. Васильеву, капитанам III ранга Солдатову, И. А. Краснову; командирам дивизионов — капитану I ранга А. Е. Орлу, капитанам II ранга Е. Г. Шулакову, Г. А. Гольдбергу, Д. Д. Грищенко. Отличная подготовка офицеров и высокая выучка личного состава — все это определяло успех боевых действий подводников Балтики.

Ни на одном морском театре военных действий мира подводникам не пришлось действовать в таких тяжелых условиях, какие выпали на долю балтийцев. Родина высоко оценила их ратный труд. Восемь подводных лодок были награждены орденом Красного Знамени: Щ-307, Щ-310, Щ-320, Щ-323, Щ-406, С-13, «Лембит» и К-52. Экипажам трех подводных лодок было присвоено звание гвардейских: Щ-305, Щ-309 и Л-3.

Шесть командиров подводных лодок — Самуил Нахманович Богорад, Михаил Степанович Калинин, Владимир Константинович Коновалов, Сергей Прокофьевич Лисин, Евгений Яковлевич Осипов и Иван Васильевич Травкин были удостоены звания Героя Советского Союза.

За успехи в боевой деятельности в Великую Отечественную войну 8 июля 1945 г. Президиум Верховного Совета СССР награждал бригаду подводных лодок орденом Красного Знамени. В Кронштадте, в сквере им. Мартынова, в день двадцатилетия победы над фашистской Германией, 9 мая 1965 г., был открыт памятник героям-подводникам.

БОРЬБА ПРОТИВОЛОДОЧНЫХ СИЛ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА С ПОДВОДНЫМИ ЛОДКАМИ ПРОТИВНИКА В 1944—1945 ГГ.

Кандидат военно-морских наук,
капитан I ранга

А. В. БАСОВ

В результате разгрома немецко-фашистских войск зимой 1944 г. под Ленинградом условия базирования Краснознаменного Балтийского флота улучшились, но его оперативно-стратегическое положение оставалось невыгодным: он был блокирован в восточной части залива. Даже подводные лодки, обладавшие наибольшей автономностью, не могли выйти из Финского залива, так как не могли преодолеть мощный противолодочный рубеж (из двух укрепленных позиций) в средней части залива. Обстановка настоятельно требовала расширения операционной зоны флота — выхода его в Балтийское море для решения наступательных задач.

Расширить операционную зону для нашего флота означало прежде всего прорвать гогландскую минно-артиллерийскую противолодочную позицию.

Немецкое командование стремилось во что бы то ни стало закрыть выход советскому флоту, и особенно подводным лодкам, в Балтийское море. Для этого оно усилило гогландскую позицию новыми заграждениями, продолжив ее правый фланг от о-ва Большой Тютерс до южного побережья. Линия сухопутного фронта, проходившая по р. Нарва, являлась как бы продолжением этой позиции. Оборонительные рубежи противника на суше и море смыкались, взаимно усиливая и прикрывая один другой. Особенно тщательно противник укреплял найссар-порккалаудскую позицию, на которой поперек залива были поставлены два ряда противолодочных сетей и большое количество антенных и неконтактных мин.

Успешное наступление советских войск на Карельском перешейке и в южной части Карелии поставило Финляндию перед военным поражением. Стремясь поддержать боевой дух финнов и воспрепятствовать выходу Финляндии из войны, гитлеровцы значительно увеличили число кораблей в портах Финляндии. Если в 1942—1943 гг. в Финском заливе немецких подводных лодок не было, то в 1944 г. они там появились. Через 12 дней после

начала наступления советских войск — 22 июня — три первые немецкие подводные лодки прибыли в Таллин. 26 июня подводная лодка U-481 уже вышла в восточную часть залива на разведку. К августу в финских шхерах было 8—10 немецких лодок и, кроме этого, 2—4 лодки базировались в Таллине и действовали в Нарвском заливе, т. е. на правом фланге гогландской позиции¹. Таким образом, в небольшом и стесненном районе восточной части Финского залива действовало 10—12 немецких и 5 финских подводных лодок.

Учитывая, что неприятельские лодки затрачивали незначительное время на переход от мест базирования в район позиций, они могли создать большую опасность для нашего флота и, в частности, затруднить действия крупных кораблей и морские перевозки.

Подводные лодки противника должны были охранять свои морские сообщения и противодействовать высадке десантов Краснознаменного Балтийского флота. Лодки должны были уничтожать советские корабли вне зависимости от тоннажа; вести борьбу с морскими перевозками и не допускать высадки десанта². В целом они должны были помочь блокировать Краснознаменный Балтийский флот в восточной части залива и обезопасить фланги сухопутных войск.

В 1944 г. Краснознаменный Балтийский флот, готовясь к наступательным действиям, не ставил оборонительных минно-сетевых заграждений. Только севернее о-ва Лавенсаари были поставлены две линии противолодочных позиционных сетей общей протяженностью 37 кабельтовых. В активных минных заграждениях на шхерных фарватерах и на подходах к базам противника торпедные катера поставили 712 мин и минных защитников и авиация около 250 донных мин³⁻⁴.

К началу навигации все противолодочные силы флота были сосредоточены в одном соединении — ОВРе главной базы, которым командовал капитан I ранга Е. В. Гуськов. 90 противолодочных и сторожевых катеров, из которых 48 имели гидролокаторы, должны были затруднить действия подводных лодок противника и создать благоприятные условия для ведения боевых действий КБФ в восточной, а затем и в западной части Финского залива.

17 мая катера МО-124 и МО-203 под командованием командира звена капитан-лейтенанта А. З. Патокина, находясь в до-

¹ В июле 1944 г. в Балтийском море у гитлеровцев было около 70 подводных лодок, которые обрабатывали боевую подготовку и были готовы к боевым действиям.

² Финское командование предусматривало, что в случае прорыва кораблей из Кронштадта в Балтийское море две подводные лодки будут действовать из Хельсинки и три — из Барзунда (Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 25109, л. 117).

³⁻⁴ Отделение ЦВМА, ф. 3, д. 33113, л. 210.

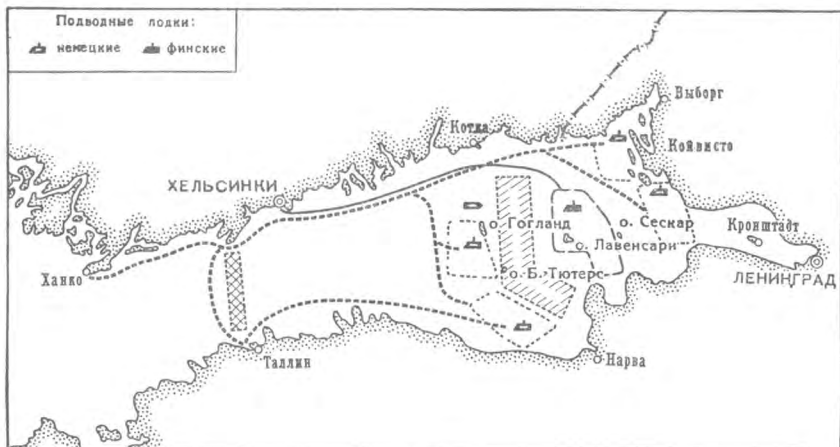


Схема районов действия немецко-фашистских подводных лодок с июня по сентябрь 1944 г.

зоре северо-восточнее о-ва Сескар, получили сведения об обнаружении радиоразведкой подводной лодки. Трудно было поверить, что после двухлетнего перерыва они снова начали действовать в наших водах. Переместившись на вероятный путь отхода противника, катера в 2 часа 10 мин. в туманной мгле обнаружили подводную лодку в позиционном положении, которая отвернула на север и быстро погрузилась. Ориентируясь по следу на поверхности заштилевшего моря, катера сбросили по три большие и по шесть малых бомб.

Окончив бомбометание, катера поставили вешку в месте обнаружения лодки, легли в дрейф и начали прослушивать район гидроакустическими станциями. Через час катер МО-203 обнаружил слабый шум винтов подводной лодки. Катера, построившись в строй фронта, произвели повторное бомбометание. С рассветом на поверхности воды было обнаружено большое масляное пятно. 21 мая катер МО-302 под командованием старшего лейтенанта И. Ф. Сидоренко, произведя поиск подводной лодки металлоискателем, обнаружил металлическую массу и выловил из воды флаanelевую рубашку со штатом минера на рукаве. Командование считало, что подводная лодка была потоплена. В действительности подводная лодка была лишь повреждена и смогла уйти в шхеры⁵.

С начала наступления войск Ленинградского фронта на Ка-

⁵ МО-302 оставался в районе, ожидая прибытия водолазного бота. Ночью внезапно он был атакован четырьмя сторожевыми катерами. Не исключено, что это нападение было предпринято, чтобы облегчить положение поврежденной подводной лодки.

рельском перешейке подводные лодки противника резко увеличили свою активность. Немецкие подводные лодки уходили из Хельсинки на 7—10 дней. Боясь ударов советской авиации, они не заходили в порты Хамина, Ловиса, Котка, а базировались на плавучие базы, которые стояли в шхерах⁶.

Сначала финские и немецкие подводные лодки действовали в одних и тех же районах, а затем с 11 июля 1944 г. произошло разделение зон — немецкие лодки стали действовать к востоку от линии островов Нерва-Сескар, а финские — к западу от этой линии. Одновременно в море находились две-три немецкие подводные лодки и одна-две финские.

Советское командование стремилось помешать выходу подводных лодок из шхер. 20 июня десант занял о-в Нерва, лежавший на их пути из шхер, что заставило лодки противника погружаться еще в шхерах. Кроме того, торпедные катера и авиация систематически производили поиск вдоль опушки шхер.

9 июля рано утром наблюдательный пост о-ва Руонти (Выборгский залив) обнаружил подводную лодку в надводном положении на выходе из шхер у м. Ристиниеми. Это донесение поставило под сомнение, так как не предполагали, чтобы противник мог послать лодки в мелководный стесненный залив. Не придали значения и донесению дозорного катера СК-73 об обнаружении подводной лодки у северного входа в пролив Бьёркезунд. У борта лежащего в дрейфе катера (без хода) в 10 час. 15 мин. показался перископ. Большинство личного состава, находившегося на верхней палубе, отчетливо наблюдало вращение его головки. СК-73, которым командовал старший лейтенант И. К. Виноградов, атаковал подводную лодку малыми глубинными бомбами, но результатов бомбометания не наблюдал (большинство бомб не имел, так как использовался в качестве дымзавесчика).

Этот случай показывает, что командование не считало возможным появление подводных лодок противника в таком стесненном районе, как Выборгский залив. Поэтому в дозор направило катер без гидроакустики, основной задачей которого было предупреждение командования о движении надводных кораблей противника к Выборгу, где советские войска вели ожесточенные бои. По этой же причине прошла незамеченной постановка здесь финской подводной лодкой «Ветехинен» минной банки из 17 мин, которые были впоследствии вытралены нашими катерными тральщиками⁷.

Появление подводных лодок в Выборгском заливе хотя и явилось неожиданным, но было своевременно обнаружено береговыми наблюдательными постами и дозорными катерами. Командующий

⁶ Финская плавучая база «Сису» стояла в шхерах в районе Сур-Пеллинки, а плавучая база немецких лодок «Сампо» — у о-ва Сурриуэта. В Котке находился штаб немецких подводных лодок.

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 280, д. 13766, л. 17.

Кронштадтским морским оборонительным районом вице-адмирал Ю. Ф. Ралль решил устроить засаду у о-ва Руонти из малых охотников и торпедных катеров с целью атаковать и уничтожить подводные лодки противника при выходе их из шхер.

В ночь с 13 на 14 июля малые охотники МО-104, МО-105 и торпедные катера ТКА-47 и ТКА-57 под командованием капитан-лейтенанта А. Г. Симоненко скрытно перешли из Койвисто к о-ву Руонти. В полночь 14 июля наблюдательный пост обнаружил на дистанции 60 кабельтовых выходящую из шхер подводную лодку. Катера снялись с якоря и поплыли на сближение. Но лодка, по-видимому, тоже обнаружила катера и погрузилась. Командир не счит возможным производить поиск в шхерах противника, и катера возвратились к о-ву Руонти.

Через сутки та же группа, имея в голове торпедные катера, пошла на сближение с подводной лодкой, обнаруженной на шхерном фарватере. Ночью торпедный катер ТКА-57 (командир — лейтенант А. А. Машаров), сблизившись на дистанцию 4—5 кабельтовых, атаковал ее одной торпедой, которая прошла по носу подводной лодки. Противник, не имея возможности погрузиться на мелководном фарватере, открыл огонь по катерам из 20-мм автоматов, затем лег на обратный курс, увеличив ход до 16—18 узлов. Малые охотники МО-104 и МО-105 (командиры — старшие лейтенанты Н. М. Васильев и Г. А. Швалюк) с дистанции 20—25 кабельтовых открыли артиллерийский огонь. Как выяснилось после войны, один снаряд попал в рубку немецкой подводной лодки U-679, причинив ей повреждения. Три члена экипажа были убиты. Через пять минут ТКА-57 вторично атаковал подводную лодку, но она снова уклонилась от торпеды. В это время береговая батарея противника с м. Ристиниеми открыла огонь по катерам, вынудив их отойти⁸.

После этого противник стал выводить свои подводные лодки в Выборгский залив в охранении катеров и самоходных артиллерийских барж. При хорошей видимости выход из шхер маскировался дымовыми завесами.

Командование считало, что поскольку наши большие корабли и транспорты не плавают в Выборгском заливе, то действия подводных лодок противника ограничиваются разведкой. Но это предположение оказалось ошибочным. 18 июля в дозоре у северного выхода из пролива Бьёркезунд находился малый охотник МО-304 под командованием старшего лейтенанта А. В. Аникина. Около 2 час. катер обнаружил шум подводной лодки и произвел поиск, но, ничего не обнаружив, возвратился на линию дозора. В 4 час. 36 мин. раздался взрыв. В то время как катер находился в дрейфе, его атаковали двумя торпедами с подводной лодки. Одна прошла мимо цели и взорвалась у берега, вторая попала в катер. В результате взрыва носовая часть катера по рубку была

⁸ Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 22407, л. 278.

оторвана. Значительная живучесть малого охотника позволила ему задним ходом дойти до Койвисто.

Вначале причина взрыва была неизвестной, так как никто не предполагал, что подводные лодки будут атаковать торпедами противолодочные катера водоизмещением 60 т. Но через 10 суток у южного входа в Бьёркезунд был торпедирован дозорный МО-107 (командир — старший лейтенант Е. П. Курочкин). 28 июля около 3 час. акустик доложил командиру об обнаруженном шуме от подводной лодки. Командир катера посчитал этот доклад ошибочным. Был аналогичный случай, происшедший двумя днями раньше, когда акустик также обнаружил подводную лодку, и МО-107 атаковал и преследовал ее до острова противника. Не видя на поверхности результатов бомбометания, командир посчитал показания акустики ошибочными, так как полагал, что лодка не будет отходить к самому берегу, рискуя наскочить на подводные скалы. В действительности это была немецкая подводная лодка U-348, получившая повреждения от глубинных бомб⁹. На этот раз МО-107 продолжал лежать в дрейфе. Через 1 час. 12 мин. взрывом торпеды у него была оторвана носовая часть до бензоотсека (по 32-й шпангоут). Катер остался на плаву и сначала шел сам задним ходом, а затем на буксире был приведен в Койвисто.

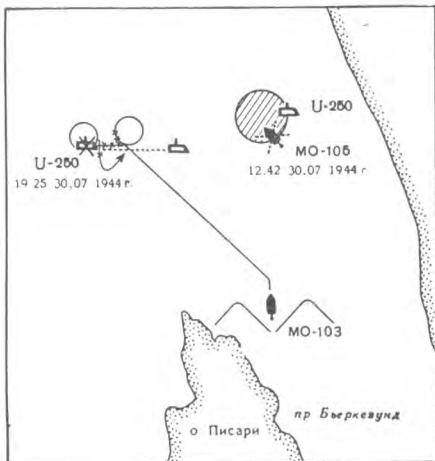
После этого стало ясно, что подводные лодки противника нападают на одиночные катера. У поднятого на стенку для ремонта малого охотника МО-304 в разорванной взрывом носовой части нашли кусок от торпеды. Однако экипажи противолодочных катеров опасность для себя в полной мере осознали не сразу.

30 июля 1944 г. катер МО-105 вышел из Койвисто в дозор к северному выходу из пролива Бьёркезунд. Придя на линию дозора, катер лег в дрейф и открыл гидроакустическую вахту. В 12 час. команде был роздан обед. На верхней палубе находилось вместе с помощником командира шесть человек; остальной личный состав находился в кубриках и рубке, т. е. наблюдение было несколько ослаблено. В 12 час. 42 мин. в средней части катера произошел сильный взрыв, в результате которого катер переломился, кормовая часть затонула, а его носовая часть перевернулась и находилась некоторое время на плаву. Оставшиеся в живых семь человек были подобраны из воды и доставлены в госпиталь.

Подшедший через некоторое время к месту гибели катер МО-103 под командованием старшего лейтенанта А. П. Коленко произвел поиск и, ничего не обнаружив, остался на линии дозора. В 19 час. 06 мин. наблюдатель малого охотника заметил сигналы ракетами и услышал гудки сиреной с катера-дымзавесчика

⁹ Немецко-фашистское командование рекомендовало своим лодкам в случае их преследования отходить переменными курсами в шхеры. Отделение ЦВМА, ф. 7, д. 33113, л. 225.

ДЗ-910, который обеспечивал тральщики, производившие в этом районе траление. МО-103 подошел к дымзавесчику, командир которого старшина Б. П. Павлов доложил, что обнаружил подводную лодку, шедшую курсом на северо-запад. Интересно отметить, что перископ и рубку подводной лодки они увидели не над поверхностью воды, а под водой на небольшом углублении. Малый охотник лег на курс по указанному дымзавесчиком направлению и начал поиск. Через несколько минут акустик Ю. Певцов доложил:



Потопление немецкой подводной лодки «U-250» малым охотником МО-103 30 июля 1944 г.

за борт. Взрывы следовали один за другим¹⁰.

Вскоре сигнальщик старшина 1-й статьи В. Вяткин доложил:

— Вижу пузырчатый след по ходу лодки!

Катер лег на курс (с кормы по движению лодки) и сбросил четыре большие и пять малых бомб. После их взрыва подводная лодка потеряла ход и на поверхности воды стали появляться большие воздушные пузыри. В 19 час. 25 мин. в месте наиболее интенсивного выделения пузырей катер сбросил еще малую серию бомб. Началось усиленное выделение воздуха и соляра, на поверхности воды появились шесть человек из экипажа, в том числе штурман и командир лодки¹¹.

¹⁰ А. П. Коленко. Удар у острова Руонти. М., 1965, стр. 28—30.

¹¹ От первой разорвавшейся глубинной бомбы подводная лодка получила контузию: потеряла управление, выключилось освещение отсеков и др. Взрывом одной из последующих глубинных бомб лодка получила по правому борту в районе дизельного отсека пробойну прочного корпуса размером около 3×2,5 м.

— Слева пятнадцать, контакт с подводной лодкой, дистанция семь кабельтовых.

— Влево пятнадцать! — скомандовал Коленко. — Атака подводной лодки. Бомбы окончательно приготовить!

Проходит минута. Установив сторону движения лодки, катер увеличивает ход и ложится на боевой курс. Команда

— Бомбы товсь!

И затем, когда акустик доложил о прохождении катера над лодкой, последовали команды:

— Первая! Вторая! Третья!

Минеры А. В. Куприянов и Горский сбросили бомбы

Впоследствии выяснилось, что командир немецкой подводной лодки U-250 капитан-лейтенант Вернер Шмидт заботился лишь о собственном спасении. Перепустив воздух высокого давления в рубку и сравняв давление с забортым, они (несколько человек) открыли люк, и сжатый воздух выбросил их на поверхность. О спасении остальных членов экипажа командир не заботился¹².

Советское командование решило поднять подводную лодку, потопленную на глубине 33 м. Береговая артиллерия противника всякий раз открывала огонь по любому судну, приближавшемуся к месту гибели подводной лодки. Гитлеровцы приказали своей 5-й флотилии торпедных катеров сбросить на лодку 30 глубинных бомб и поставить вокруг нее 12 мин. Дважды немецкие катера пытались прорваться в район потопления лодки, но каждый раз советские катера встречали их огнем и отгоняли в шхеры. При этом один немецкий торпедный катер наскочил на мину и затонул¹³.

Водолазы Петренко, Пискунов, Федорченко, Разуваев, Сироткин и другие во главе с командиром роты подводно-технических работ капитаном III ранга И. В. Прохвятиловым работали только ночью. Они извлекли важные судовые документы, из которых стало известно, что потопленный лодкой малый охотник MO-105 Шмидт возвысил в ранг сторожевого корабля. Он отправил донесение главнокомандующему военно-морскими силами Германии Деницу: «30 июля, 12 час. 40 мин. Широта ... Долгота ... Потопил русский сторожевой корабль»¹⁴.

Среди документов оказались фотографии Шмидта, на которых он изображен в форме военно-морского летчика. Оказалось, что до службы на подводных лодках он находился в частях бомбардировочной авиации и принимал участие в бомбардировках Лондона, Белграда, Москвы. Он был награжден «железными крестами» первой и второй степени, один из которых ему вручил сам Гитлер. На флот он перешел якобы потому, что морякам больше платили, о них лучше заботились и чаще награждали¹⁵. В действительности фашистское командование испытывало острую нужду в подводниках для укомплектования вступавших в строй новых лодок¹⁶.

¹² *И. Бызовский, Д. Войнолович.* Короткая память Вернера Шмидта. — «Звезда», 1965, № 10, стр. 170.

¹³ *I. Meister.* Der Seekrieg in den Osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 91.

¹⁴ *И. Бызовский, Д. Войнолович.* Короткая память Вернера Шмидта. — «Звезда», 1965, № 10, стр. 170.

¹⁵ Там же, стр. 171.

¹⁶ По данным верховного главнокомандования ВМФ Германии, изданным ОКМ, подводные лодки в немецкий флот поступали в следующем количестве: в 1935 г. — 14, в 1936 г. — 21, в 1937 г. — 1, в 1938 г. — 9, в 1939 г. — 18, в 1940 г. — 50, в 1941 г. — 193, в 1942 г. — 236, в 1943 г. — 286, за первые три месяца 1944 г. — 61.

В сентябре 1944 г. подводную лодку U-250 подняли, привели в Кронштадт и поставили в док. В носу и корме корпуса зияли две большие пробоины. Поскольку на лодке находились новейшие торпеды, опасались «сюрпризов» — взрывных самоликвидационных устройств. Вместе с советскими специалистами в лодку вошел и ее бывший командир Шмидт. Он собственными руками отдраил люки, горловины, открыл торпедные аппараты. Из лодки извлекли секретные шифры, коды, инструкции, шифровальную машинку «Энигма». Но важнейшее значение имело извлечение и раскрытие всех данных о новейшей самонаводящейся акустической торпедой Т-5.

Премьер-министр Великобритании У. Черчилль в письме 30 ноября 1944 г. настоятельно просил И. В. Сталина дать им одну из двух акустических торпед для выработки против нее защитных мер.

«... Хотя эта торпеда еще не применяется в широком масштабе, при помощи ее было потоплено и повреждено 24 британских эскортных судна, в том числе 5 судов из состава конвоев, направляемых в Северную Россию... Мы считаем получение одной торпеды Т-5 настолько срочным делом, что мы были бы готовы направить за торпедой британский самолет в любое удобное место, назначенное Вами.

Поэтому я прошу Вас обратить Ваше благосклонное внимание на это дело, которое становится еще более важным ввиду того, что немцы, возможно, передали чертежи этой торпеды японскому военно-морскому флоту. Адмиралтейство будет радо предоставить советскому военно-морскому флоту все результаты своих исследований и экспериментов с этой торпедой, а также любую новую защитную аппаратуру, сконструированную впоследствии»¹⁷.

Советское командование, верное союзническому долгу, предоставило англичанам две возможности, изложенные в письме Сталина: либо получаемые по мере изучения торпеды чертежи и описания будут немедленно передаваться британской военной миссии, а по окончании изучения и испытаний торпеда будет передана в распоряжение Британского адмиралтейства, либо немедленно выехать в Советский Союз британским специалистам и на месте изучить в деталях торпеду и снять с нее чертежи. Английское командование воспользовалось второй возможностью. Раскрытие секрета акустической торпеды спасло много английских кораблей и моряков.

События в Выборгском заливе и активность немецких подводных лодок в других районах потребовали активизировать всю систему противолодочной обороны.

¹⁷ «Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министром Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг.», т. 1. М., 1957, стр. 279.

Противолодочные силы флота перешли к активным действиям против вражеских подводных лодок. Военный совет флота принял ряд мер по перераспределению противолодочных сил и средств по военно-морским базам и по привлечению авиации для борьбы с подводными лодками. Кронштадтская база отвечала за борьбу с подводными лодками восточнее о-ва Сескар и в Выборгском заливе, Островная база — к северу от островов Сескар, Лавенсари, и Лужская база — в Лужской губе и Нарвском заливе. Взаимодействие между военно-морскими базами начиналось со взаимного оповещения об обнаруженных лодках. Были случаи, когда неприятельские подводные лодки обнаруживались на границе баз и на поиск их высылались поисковые группы из обеих баз. Взаимодействием руководил старший из командиров поисковых групп. Если в ходе преследования подводной лодки поисковые группы оказывались в зоне одной какой-либо базы, то общее руководство оставалось за командиром этой военно-морской базы.

На выходе из шхер в Выборгском заливе были поставлены минные заграждения. Всего в июле и августе специально против подводных лодок было поставлено 582 мины. Так как инструкция командирам немецких подводных лодок рекомендовала «атаковать торпедами все без исключения одиночные советские корабли с дистанции 2—3 каб.», то в дозор стали посылать по два катера, которым предписывалось находиться только на ходу¹⁸. В случае обнаружения подводных лодок самолетами или другими средствами катера ближайшего дозора использовались как поисково-ударная группа, что во много раз сокращало время от момента обнаружения до начала поиска.

Решением Военного совета флота была сформирована специальная (29-я) противолодочная авиаэскадрилья. Кроме того, на поиск подводных лодок систематически привлекались самолеты 15-го отдельного разведывательного авиаполка и 9-й штурмовой авиадивизии.

Поиск подводных лодок вели все корабли, выходившие в море. 4 июня семь тральщиков Лужской военно-морской базы производили контрольное траление фарватера юго-восточнее о-ва Пенисари. В 11 час. 40 мин. тральщик «Молотов» обнаружил с дистанции 1,5—2 кабельтовых перископ подводной лодки и, открыв по нему огонь из 37-мм автомата, выпустил восемь снарядов. После этого тральщики сбросили на подводную лодку 18 малых глубинных бомб, а затем протралили район, но мин не обнаружили. Это была финская подводная лодка «Весихийси». Одна малая глубинная бомба разорвалась вблизи подводной лодки, но лодка значительных повреждений не получила.

В то время как группа катеров шла в район обнаружения, финская подводная лодка поставила мины к юго-востоку от о-ва Пе-

¹⁸ Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 25109, л. 118. В этом случае, атаковав один из катеров, подводная лодка сама подвергалась атакам другого.

нисари, на нашем южном фарватере. Прибывшие катера обследовали район возможного нахождения подводной лодки и затем блокировали проходы. Решение командира 2-го дивизиона сторожевых катеров капитана III ранга Я. Т. Резниченко было правильным, но финская подводная лодка к этому времени уже вышла из района¹⁹.

В связи с неоднократным обнаружением подводных лодок между островами Пенисари и Сескар командование Островной военно-морской базы пришло к выводу, что противник пользуется этим проходом для выхода на южный фарватер, и перекрыло его сетями. После этого подводные лодки противника на южном фарватере не появлялись.

8 июля наблюдательный пост о-ва Лавенсари обнаружил четыре всплывшие мины. Посланные для обследования катера расстреляли их. Однако обнаружить поставившую их подводную лодку не удалось. Как следует из финских документов, «Весихиси» пыталась скрытно поставить мины севернее Лавенсари, но, опасаясь маневрировавших поблизости дозорных катеров, освободилась от мин в стороне от фарватера на меньшей глубине и поспешно отошла.

Минные постановки с подводных лодок не были неожиданными и скрытными, но они создали большое напряжение для тральных сил. Конвой и корабли в пределах Островной военно-морской базы стали проводить только за тралом. Продолжительное нахождение в море больших групп тральщиков благоприятствовало попутному решению задач ПЛЮ. Все катера-тральщики получили глубинные бомбы. Те, которые шли с тралом, имели по две бомбы, без тралов — по шесть бомб. Для противолодочного обеспечения траления стали выделять по два малых охотника на каждую тральную группу.

Если финские подводные лодки избегали риска и действовали осторожно, то немецкие подводники действовали более настойчиво. 25 июля к востоку от маяка Нерва в дозоре находились катера БМО-507, БМО-508 и сторожевой катер СКА-172. Экономя топливо, они лежали в дрейфе, когда в 3 час. 45 мин. гидроакустик катера БМО-508 старшина 2-й статьи Патрушев услышал неопределенный кратковременный шум. Катера завели моторы, усилили наблюдение и через 4—5 мин. в направлении ранее запеленгованного шпера обнаружили след двух торпед. БМО-507 успел дать ход вперед, БМО-508 — назад, и торпеды прошли между ними на расстоянии 1—3 м, причем вторая торпеда прошла с отставанием от первой в 30—40 м²⁰. Катера легли на курс, обратный направлению следа торпед, и произвели бомбометание. На поверхности появились масляные пятна, по которым катера произвели повторное бомбометание. Через четыре часа гидроакустик катера

¹⁹ Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 13766, л. 9.

²⁰ По немецким данным, это могла быть U-348 или U-479.

БМО-507 опять услышал шум винтов, и почти одновременно увидели перископ. Ориентируясь по нему, командир катера атаковал лодку бомбами. Катера сбросили на подводного противника 33 глубоких бомбы, но этого оказалось недостаточно для его поражения. Разыгравшийся к вечеру шторм вынудил прекратить преследование. Немецкая подводная лодка была повреждена, но дошла до базы²¹.

Несмотря на то что самолеты и корабли по-прежнему не имели радиолокаторов и хорошей гидроакустики, редкая подводная лодка, выходящая в море, оставалась не обнаруженной и не атакованной противолодочными силами. От воздействия катеров и авиации больше половины подводных лодок противника имели повреждения²².

28 августа финская подводная лодка «Ику-Турсо» вышла на позицию севернее о-ва Лавенсари. Перед выходом командир получил сведения о «большом транспорте», стоявшем у острова на рейде. 24 августа «Ику-Турсо» полтора часа маневрировала, чтобы занять позицию залпа, но в это время транспорт ушел. На курсе отхода она попала в противолодочную сеть. В 10 час. 34 мин. в средней части лодки произошел взрыв. В рубке и центральном посту разбились и вышли из строя все приборы, погас свет, оба перископа были заклинены. Освободиться от сети лодке удалось через 12—13 мин. после того, как она увеличила ход до полного. «Ику-Турсо» из-за своих малых размеров вырвала полотнище сети, по-видимому, у нижнего основания, и взрыв патрона произошел не у корпуса, а выше²³.

Убедившись в активности советских противолодочных сил, финское командование решило ограничить дневное использование подводных лодок. В приказе командиру флотилии подводных лодок было сказано, что «если командир подводной лодки откажется от атаки из-за сильного охранения, то это не будет поставлено ему в вину», и дальше рекомендовалось «принимать в расчет немецкую долю в деятельности подводных лодок»²⁴.

Основной задачей Краснознаменного Балтийского флота в Нарвском заливе в 1944 г. было траление мин с целью обеспечить выход кораблей в Балтийское море, прикрыть правый фланг войск Ленинградского фронта и содействовать его наступлению. Немцы охраняли свои заграждения надводными кораблями и авиацией, но к концу июля господство советской авиации вынудило противника заменить дозоры из надводных кораблей подводными лодками. Их позиции были расположены с западной стороны минного за-

²¹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 19143, л. 37; д. 12183, л. 117.

²² *I. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945.* München, 1958, S. 90, 91.

²³ В этот день из-за отсутствия топлива дозор у противолодочной сети не ставился, и поэтому вражеская лодка не подверглась преследованию. Отделение ЦВМА, ф. 260, д. 13766, л. 199.

²⁴ Там же, ф. 3, д. 33113, л. 232.

граждения к югу от о-ва Большой Тютерс. Сначала в дозоре находились две подводные лодки, затем с выходом Финляндии из войны еще две (севернее и южнее о-ва Гогланд). Этим подводным лодкам было приказано наблюдать и доносить о тралении советскими кораблями минных заграждений и атаковать их торпедами в случае прохода через заграждения.

5 августа в Нарвском заливе дивизион катеров-тральщиков производил траление. В его обеспечении для обороны и расстрела плавающих мин находился малый охотник МО-522. В 9 час. 20 мин. в 3 милях на запад от тральщиков всплыла подводная лодка и открыла по ним артиллерийский огонь. После того как малый охотник открыл ответный артиллерийский огонь из 45-мм пушек, подводная лодка погрузилась. Катер не мог атаковать ее глубинными бомбами, так как она находилась за опасным, непротраленным районом. Через 28 мин. лодка снова всплыла и опять открыла артиллерийский огонь. Малый охотник и на этот раз, открыв огонь, заставил лодку погрузиться²⁵. Примерно через два часа малый охотник снова обнаружил в 40—50 кабельтовых подводную лодку противника в надводном положении. Через маневренную базу Гакково он вызвал авиацию и, обойдя заминированный район, пошел на сближение с противником. В то же время, по-видимому, обнаружив советские самолеты, лодка погрузилась. Два самолета-штурмовика Ил-2, сделав несколько кругов над местом погружения лодки, произвели бомбометание.

В 11 час. 36 мин. малый охотник подошел к месту погружения подводной лодки и сбросил серию глубинных бомб. Взрыв одной из бомб сопровождался выделением воздушных пузырей, а затем и масляных пятен. После того как самолеты улетели, катер лег в дрейф и стал прослушивать район гидроакустическим прибором, при этом акустик слышал звуки, не похожие на работу винтов²⁶. В то же время береговая батарея противника открыла огонь по катеру, который, закрыв себя дымзавесой, продолжал прослушивание. Через 10 мин. прилетели еще два самолета и сообщили, что подводная лодка лежит на грунте (глубина около 30 м). Они ее сфотографировали и, предложив катеру отойти, сбросили на лодку бомбы. В 12 час. 30 мин. малый охотник, обследовав место бомбометания, увидел масляное пятно и сбросил по нему вторую серию глубинных бомб. Подводная лодка — предположительно — была повреждена.

26 августа две немецкие подводные лодки открыли огонь из орудий по дивизиону катеров-тральщиков. Из-за большой дистанции и плохой видимости советские моряки полагали, что их об-

²⁵ Из немецких документов следует, что это была подводная лодка U-679.

²⁶ Катер имел акустическую станцию «Тамир-7», но почему-то поиск в режиме эхо не производил. Отделение ЦВМА, ф. 2, д. 12184, л. 22, 23.

стреляли миноносцы противника, и для поддержки вызвали авиацию и торпедные катера. Группа штурмовиков (10 Ил-2) атаковала подводные лодки U-348 и U-370, которые погрузились, очевидно, не получив значительных повреждений.

Демонстративные действия подводных лодок в Нарвском заливе заставили командование посылать в дозор по два малых охотника, каждый из которых имел на буксире торпедные катера. В светлое время суток дозорные катера вели поиск подводных лодок, а в темное время из-за опасности выйти из протраленной полосы оставались на месте. Однако катерам больше не представилось возможности атаковать всплывшие подводные лодки.

Основную угрозу подводным лодкам в Нарвском заливе создали наши самолеты, которые систематическими поисками удерживали их в подводном положении. За июль—сентябрь было произведено 494 самолето-вылета специально на поиск подводных лодок противника, что составило 16% всех вылетов авиации флота с целью разведки. В это же время для охранения поисковых самолетов было произведено 543 самолето-вылета истребительной авиации. Таким образом, одна треть всех самолето-вылетов авиации флота была совершена для разведки.

Вначале полеты производились в часы вечерних и утренних сумерек. Это привело к тому, что в некоторых районах, например в Нарвском заливе, подводные лодки для радиосвязи и зарядки батарей стали всплывать днем, около 14 час. В связи с этим начальник штаба флота контр-адмирал А. Н. Петров предложил изменить часы поиска с утренних на дневные²⁷.

Самолеты 40 раз обнаруживали подводные лодки противника в надводном положении. Как правило, они успевали уйти под воду до подхода самолета в точку бомбометания. Был случай, когда подводная лодка 30 июля некоторое время отражала атаку двух штурмовиков Ил-2 зенитным огнем. В 21 час. 25 мин. в 7 милях северо-восточнее Валасте (Нарвский залив) самолеты обнаружили подводную лодку в позиционном положении и атаковали ее, сбросив на лодку восемь ФАБ-100 и обстреляв ее пушечно-пулеметным огнем, выпустив при этом восемь снарядов РС-82. Прямых попаданий не было. Лодка, маневрируя, открыла по самолетам артиллерийский огонь и, отбив атаку, погрузилась. Ведущий самолет был подбит зенитным огнем и при посадке на воду затонул. Экипаж самолета позже был подобран нашими катерами.

С июня по сентябрь 1944 г. противолодочные силы флота отразили натиск 15—17 вражеских подводных лодок, сохранив безопасность плавания в восточной части Финского залива. Противник не смог помешать кораблям КБФ оказывать содействие сухопутным войскам в Выборгской наступательной операции.

²⁷ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 19105, л. 165.

Десантными действиями были заняты все острова Выборгского залива и Бьёркского архипелага. Не удалось вражеским подводным лодкам помешать нашим кораблям тралить в Нарвском заливе. К началу наступления по освобождению Советской Эстонии тральщики КБФ проделали проходы через южный фланг голландской укрепленной позиции. Катера и корабли пошли на запад, оказывая содействие сухопутным войскам и не позволяя противнику закрепиться на оборонительных позициях в Финском заливе.

Выход Финляндии из войны лишил противника баз и опорных пунктов по северному побережью залива. Но, несмотря на это, немецкое командование ставило себе задачу не дать возможности кораблям Краснознаменного Балтийского флота выйти в Балтийское море. На совещании у Гитлера главнокомандующий военноморскими силами Германии Дениц заявил, что прорыв советских кораблей в Балтийское море может прервать импорт руды из Швеции, имевший решающее значение для строительства новых подводных лодок и всей военной экономики Германии. Он считал, что для блокады Краснознаменного Балтийского флота необходимо удерживать найссар-порккалауддскую позицию и Моонзундские острова. Он считал, что в случае создания советских военноморских баз, расположенных на Балтийском море, будут прерваны перевозки руды из Швеции, а также будут поставлены под угрозу районы боевой подготовки подводных лодок²⁸.

На пятый день наступления войска Ленинградского фронта заняли Таллин. Перед уходом из этой военно-морской базы немцы успели поставить мины с надводных кораблей с западной стороны сетевого заграждения найссар-порккалауддской позиции, засорить минами шхерный фарватер севернее сети у Порккалан-Каллбода. Суурупский проход, а также проход в сетях между островами Найссар и Аэгна они оставили свободными для выхода находившихся на востоке своих подводных лодок.

В октябре подводные лодки противника действовали в западной части Финского залива, на выходе из Або-Аландских шхер, в Рижском заливе, у Ирбенского пролива и Соэла-Вяйна, т. е. блокировали все выходы в Балтийское море. Кроме того, к середине октября противник развернул свои подводные лодки на вероятных путях движения и в районах действия наших подводных лодок (в 30 милях западнее м. Ристна, в 30 милях западнее маяка Овизи, в 10 милях северо-западнее маяка Акменрагс и в 40 милях севернее Данцигской бухты).

Чтобы воспрепятствовать выходу советских кораблей в Балтийское море, немцы в конце сентября и в октябре минировали с подводных лодок шхеры в районе Порккала-Удд—о-в Рэншер (в глубине финских шхер) и выходные фарватеры из финских шхер у Ханко, Юссарэ, Утё. Для этой цели были использованы

²⁸ «Brassey's Naval Annual», 1948, p. 401.

восемь подводных лодок, которые не встретили противодействия со стороны финского флота²⁹.

Противолодочные силы КБФ пытались вытеснить лодки противника из новых водных районов, обеспечивая развертывание своих кораблей и подводных лодок. На другой день после освобождения в Таллин пришел 2-й дивизион сторожевых катеров и с 24 сентября развернул дозорную службу, чтобы не допустить проникновения подводных лодок к востоку от найссар-порккалауддской позиции и на таллинский рейд. При этом командование КБФ решило использовать немецкие противолодочные минно-сетевые заграждения, которые они не успели разрушить.

С 15 по 31 октября подводные лодки противника были обнаружены 24 раза в западной части Финского залива и 7 раз в северной части Балтийского моря. Они атаковали корабли КБФ 11 раз, в то время как сами подверглись воздействию со стороны наших сил только 6 раз. Командование флота приняло срочные меры к организации действенной обороны коммуникаций Таллин—Моонзунд—Рига и Хельсинки—Ханко—Турку, а также для обеспечения безопасности выхода наших кораблей в Балтийское море из шхер и через Ирбенский пролив. К этому времени были приняты от промышленности 14 малых охотников типа Д-3 и четыре типа БМО с гидроакустическими станциями «Тамир-9». С Черноморского флота были перевезены на Балтику 18 малых охотников типа ОД-200, которые имели гидроакустические станции «Тамир-8». Противолодочные силы, таким образом, росли не только в количественном отношении, но изменялись и качественно. На малом охотнике МО-108 была установлена радиолокационная станция. Сторожевой корабль «Туча» и эскадренный тральщик «Громов» также имели радиолокационные станции и могли быть использованы для борьбы с подводными лодками, особенно для ночных поисков лодок в местах зарядок батарей. 29-я противолодочная авиаэскадрилья пополнилась самолетами и имела в своем составе семь штурмовиков, девять самолетов Б-4 и шесть летающих лодок типа «Каталина». Для целей ПЛЮ была использована 13-я корректировочная авиаэскадрилья.

Неожиданным для нашего командования было появление подводной лодки противника в восточной части Финского залива. 28 октября ее обнаружили в 5 милях севернее Валасте (Нарвский залив); 29 октября лодку обнаружили в Лужской губе; 30 октября в 16 час. 22 мин. сигнально-наблюдательный пост маяка Шепелевский заметил в 15—17 кабельтовых подозрительный след и принял его за след от перископа. В тот же день береговая гидроакустическая станция в этом же районе несколько раз отмечала подводную лодку. Через два дня подводную лодку обнаружили радиоразведкой севернее Кунда, по-видимому, на отходе из восточной части. Это был единственный прорыв неприятель-

²⁹ Отделение ЦВМА, ф. 125, д. 20, стр. 21—23.

ской подводной лодки в восточную часть Финского залива с целью разведки, так как предположение о постановке мин контрольным тралением не подтвердилось. Возможно, это была немецкая лодка U-479, которая при возвращении из восточной части залива подорвалась на минах и погибла. Чтобы не допустить проникновения лодок к востоку от противолодочного рубежа, в декабре 1944 г. поперек Суурупского прохода было поставлено заграждение из немецких трофейных сетей.

Исследователь боевой деятельности немецкого флота против Советских Вооруженных Сил Ю. Майстер пишет: «Столь же безуспешными были операции немецких подводных лодок. После капитуляции Финляндии было невозможно использовать немецкие подводные лодки восточнее заграждений»³⁰.

Для затруднения действий подводных лодок противника в западной части залива (к западу от о-ва Осмуссар) 10-м дивизионом тральщиков под командованием капитана III ранга Ф. Е. Пахольчука было поставлено на вражеских фарватерах семь линий минных заграждений (594 мины)³¹. На этих минах в январе и феврале 1945 г. подорвались и погибли немецкие подводные лодки U-676 и U-745.

В конце 1944 г. перед Краснознаменным Балтийским флотом встала задача обеспечения перевозки грузов из Швеции в Ленинград. С целью противолодочной обороны шхерной коммуникации Стокгольм—Ленинград по всему северному побережью Финского залива были развернуты силы. На Або-Аландские острова была перебазирована бригада шхерных кораблей (командир — контр-адмирал Н. Э. Фельдман) и 6-й Краснознаменный дивизион малых охотников под командованием капитана III ранга П. С. Колесника. Противолодочные силы базировались также на Ханко (12-й дивизион БМО под командованием капитана III ранга С. И. Кведло) и в Порккала-Удде. При решении этой задачи было достигнуто наиболее полное взаимодействие с военно-морскими силами Финляндии. Чтобы не пропустить подводные лодки в Ботнический залив, совместными усилиями был образован противолодочный рубеж в проливе Сэдра-Кваркен, а также охранялись открытые участки шхерного фарватера. По предложению советского командования финский флот заминировал фарватеры, ведущие в шхеры (у островов Эрё, Утё, Стургадден, вход в пролив Барэзунд). В районе Ханко—Утё финские самолеты систематически производили поиск подводных лодок. Шведские военно-морские силы приложили также усилия, чтобы не пропустить через свои воды немецкие подводные лодки в Ботнический залив. В результате принятых мер из 160 транспортов, проведенных из Шве-

³⁰ *J. Meister. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 112.*

³¹ 125 мин против подводных лодок поставили самолеты в Ирбенском проливе.

ции и Финляндии в Ленинград, погиб только один от подрыва на mine, поставленной немецкой подводной лодкой в районе Порккала-Удд. В Ботническом заливе осуществлялось свободное судоходство.

В конце войны флот быстро оснащался противолодочными техническими средствами. К началу 1945 г. из 138 малых охотников и сторожевых катеров 90 уже имели гидроакустические станции. Резко возросло количество обнаружений подводных лодок в подводном положении. 9 января 1945 г. шесть тральщиков в охране трех малых охотников вышли из Таллина на постановку мин в устье Финского залива. На переходе МО-124 под командованием старшего лейтенанта Н. Д. Дежкина установил гидроакустический контакт с подводной лодкой и в 18 час. 24 мин. произвел бомбометание. Повернув на обратный курс, малый охотник снова установил контакт с лодкой и произвел вторичное бомбометание. После этого катер опять установил контакт и, предполагая, что лодка легла на грунт, сбросил еще две серии бомб (всего восемь больших и 20 малых). Ночь была очень темная, и МО-124 на поверхности воды ничего не наблюдал, но известно, что подводная лодка U-679 погибла³².

Раньше после бомбометания в большинстве случаев катера теряли контакт с подводной лодкой, и наступали самые напряженные минуты. Каждый из экипажа думал: «Удастся ли восстановить контакт и снова атаковать лодку или она первой выпустит самонаводящиеся торпеды?» Приведенный выше пример показывает, что новая техника создала возможность не терять противника в ходе атак. Теперь уже нарастание шумов от приближающихся надводных кораблей заставляло сжиматься сердце немецких подводников.

Примерно через месяц после того, как блокированный до этого КБФ вышел из восточной части Финского залива к Балтийскому морю, в новом районе была создана надежная противолодочная оборона. Используя оборудованную немцами найссар-порккалауддскую противолодочную позицию и усилив ее новыми заграждениями, флот закрыл немецким лодкам доступ в Финский залив восточнее Таллина. Противолодочные силы, перебазированные в Порккала-Удд, на Ханко, в Турку и на Або-Аландские острова, обеспечили плавание транспортов по шхерному фарватеру Хельсинки, Ханко, Турку и далее через южную часть Ботнического залива в Стокгольм.

Наиболее активно неприятельские подводные лодки действовали на фарватерах Ханко—Моонзунд и Таллин—Моонзунд. На этих маршрутах корабли ходили только в охранении и, как правило, в темное время суток. Немецкие подводные лодки имели

³² U-679 под командованием обер-лейтенанта Динста вышла на «операцию» из Ливавы 4.11 44 г. Немецкое командование предполагало, что она погибла от подрыва на минах в ночь с 9 на 10 января 1945 г.

успех при нападении на тихоходные корабли со слабым охранением. Им удалось потопить три небольших судна. В то же время две немецкие лодки погибли от подрыва на минах, и одна была потоплена малым охотником.

В условиях регулярного поиска противолодочными силами немецкие подводные лодки не могли блокировать многочисленные выходы из шхер. Советские подводные лодки шли в Балтийское море шхерным фарватером до Ханко и затем выходили в северную часть моря. Особое значение для безопасности имел выбор места и времени выхода лодок из шхер в точку погружения. Таких точек было намечено несколько. К ним подводные лодки подходили с наступлением темноты в охранении тральщиков и малых охотников. Погрузившись, лодки отрывались от берега расходящимися курсами. В периоды между движениями наших лодок самолеты и корабли систематически контролировали эти районы.

Действия авиации и подводных лодок КБФ в средней и южной частях Балтийского моря не были специально нацелены против подводных лодок противника, но они сыграли определенную роль в борьбе с ними. В октябре—декабре 1944 г. наши подводные лодки поставили 80 мин у Кольберга, Засниц, м. Брюстерорт и о-ва Борнхольм против транспортных судов и надводных кораблей. В то же время они стеснили действия подводных лодок и явились причинами их потерь³³.

С началом действий нашей авиации в южной части Балтийского моря самолеты неоднократно обнаруживали и атаковывали немецкие подводные лодки. 21 августа два бомбардировщика и один торпедоносец (ведущий — капитан Пресняков) под прикрытием шести истребителей в 40 милях северо-западнее Клайпеды атаковали подводную лодку, шедшую в охранении надводного корабля. Бомбы накрыли лодку в момент погружения, и она, наверное, получила повреждение, так как потопление лодки немецкими источниками не подтверждается³⁴.

Через несколько дней примерно в том же районе самолеты атаковали конвой в составе двух транспортов, двух надводных кораблей и трех подводных лодок. По наблюдению экипажей самолетов, в одну подводную лодку было достигнуто прямое попадание (командир экипажа — лейтенант Корабасов), хотя по немецким данным потеря подводных лодок в Балтийском море в августе не числится³⁵.

Во время крейсерских полетов самолеты пять раз обнаруживали подводные лодки. В трех случаях лодки успели уйти под воду; в двух случаях самолеты сбросили торпеды, из которых одна (14 сентября), по донесению экипажа, попала в лодку.

³³ В конце 1944 и начале 1945 г. подорвались на минах и погибли три немецкие подводные лодки (U-547, U-2342 и U-367).

³⁴ Отделение ЦВМА, ф. 46, д. 19105, л. 269.

³⁵ Там же, л. 270.

Военно-воздушные силы флота в сентябре—поябре нанесли по Лиенае восемь бомбоштурмовых ударов (около 350 самолето-вылетов бомбардировщиков и штурмовиков). Основной целью ударов были транспортные средства, но несколько подводных лодок также получили повреждения³⁶. Немецко-фашистское командование было вынуждено 4 октября перебазировать флотилию подводных лодок из Лиенаи в Данцигскую бухту.

Буржуазный историк Ю. Майстер в книге «Война на море в восточноевропейских водах в 1941—1945 гг.» так оправдывает низкую эффективность действий немецких подводных лодок: «Из-за отсутствия выгодных целей немецко-финская подводная война в 1944 г. большого успеха не имела и едва ли могла повлиять на общую обстановку. Русская противолодочная оборона была агрессивной, но не очень искусной»³⁷. Мы присоединяемся к первому выводу. Действительно, немецкие подводные лодки на обстановку в Финском заливе, а затем и в Балтийском море не оказали существенного влияния. Однако не из-за «отсутствия выгодных целей», так как в 1941, 1944 и 1945 гг. по Финскому заливу плавали сотни транспортов. Причины кроются в другом. Во-первых, немцы в разработке теории и предвоенной подготовке не обращали должного внимания на применение подводных лодок в стесненных мелководных районах. Противник использовал свои лодки главным образом для обороны, пассивно. Во-вторых, противолодочная оборона КБФ была не только агрессивной, но и достаточно искусной. И прежде всего искусной в массировании противолодочных сил на решающих направлениях.

КБФ выполнил задачи по обеспечению морских перевозок и выводу в море подводных лодок. За время Великой Отечественной войны он потерял от вражеских подводных лодок 22 единицы, в том числе 16 боевых кораблей и катеров и шесть транспортных судов и плавсредств.

В зоне действий КБФ (восточнее о-ва Рюген) немецкий флот потерял от воздействия боевых средств 16 подводных лодок, и 31 лодка получила различные повреждения. Из 16 потопленных подводных лодок 10 было уничтожено за пределами зон военно-морских баз. Это говорит о том, что противолодочная оборона флота, имеющая целью обеспечить безопасность кораблей, транспортов и береговых объектов от воздействия подводных лодок, может быть решена наиболее полно только активными действиями на всю глубину театра.

Наибольшее число подводных лодок погибло в результате подрыва на минах — 11 единиц (69%). Причем три подводные лодки погибли на наших оборонительных заграждениях, и восемь ло-

³⁶ Подводная лодка U-717 в результате бомбового удара была выведена из строя.

³⁷ *J. Meister*. Der Seekrieg in den osteuropäischen Gewässern 1941—1945. München, 1958, S. 91.

док — на минах, поставленных нашими самолетами и подводными лодками в водах противника. Три лодки, погибшие у Свине-мюнде, по-видимому, подорвались на минах, поставленных английской авиацией. Глубинными бомбами было потоплено две (13%) и повреждено 19 (62%) подводных лодок. Авиационными бомбами была потоплена одна подводная лодка (U-763) в Кенигсберге и повреждено 11 (35%). Одну подводную лодку (U-78) потопила береговая артиллерия во время зарядки аккумуляторных батарей в военно-морской базе Пиллау (16%) и одну (U-144) — торпеда с советской подводной лодки.

Таким образом, в Великую Отечественную войну наиболее эффективным средством против немецких подводных лодок на Балтийском море были мины, а наиболее часто применяемым — глубинные и авиационные бомбы. Очень эффективными оказались тяжелые противолодочные сети, применяемые в системе нарген-порккалаудской позиции в комбинации с минными заграждениями.

Обращают внимание большие потери новых подводных лодок германского флота при практическом обучении экипажей перед отправкой их на боевые задания (22 единицы). Это объясняется тем, что при массовом вводе в строй подводных лодок для их отработки фашистский флот имел в качестве полигона район, находящийся в зоне воздействия советского флота и авиации союзников.

Борьба с вражескими подводными лодками занимала важное место в боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота. Против них были использованы большие силы и средства. Технические средства обнаружения и уничтожения подводных лодок были в таком состоянии, что успех противолодочной обороне приносило массовое применение противолодочных кораблей и самолетов. Флот начал войну, имея в своем составе 17 малых охотников и сторожевых катеров, а к концу войны их было 138. Массовое использование катеров, самолетов, мин и береговых средств позволило Краснознаменному Балтийскому флоту организовать в своей операционной зоне действенную борьбу с подводными лодками противника.

БЕРЕГОВАЯ АРТИЛЛЕРИЯ В НАСТУПАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ 1944 Г.

Доцент, кандидат исторических наук
полковник

Ю. Г. ПЕРЕЧНЕВ

Генерал-майор в отставке

С. Т. ШЕВЧЕНКО¹

В ходе Великой Отечественной войны силы и средства КБФ участвовали во всех наступательных операциях, проводимых сухопутными войсками на побережье Финского залива и юго-восточной части Балтийского моря. С января 1944 г. участие флота в наступательных операциях сухопутных войск явилось главным содержанием его боевой деятельности. Это вытекало из обстановки, которая благоприятствовала организации тесного взаимодействия сил флота с приморским флангом армий.

На побережье, особенно в районах военно-морских баз и портов, находились, как правило, крупные группировки врага. Их разгром позволял решать оперативные, а в некоторых случаях и стратегические задачи. В более короткие сроки этого можно было достичь путем привлечения сил и средств КБФ. За 1941—1943 гг. они накопили большой опыт организации тесного взаимодействия с фронтами и армиями, что способствовало развитию способов и методов проведения эпизодической и систематической поддержки сухопутных войск. Этот опыт был использован в совместных боевых действиях в 1944—1945 гг. Значительная роль в них принадлежит морской артиллерии (береговой и корабельной), привлекавшейся для артиллерийской подготовки, поддержки и сопровождения сухопутных войск в наступлении, для обеспечения высадки десантов и обороны со стороны моря наступающего приморского фланга армий.

Общий количественный рост артиллерии в составе наших сухопутных войск позволял создавать на главных направлениях достаточную оперативную плотность. Но командование Советской Армией ясно понимало необходимость привлечения и морской артиллерии, которая могла значительно усилить войска дальнебойными орудиями крупного и среднего калибра. Особенно большую помощь в артиллерии флот мог оказать армиям, находившимся в районе Ленинграда. Здесь, у города, на небольшом сра-

¹ В 1944—1945 гг. работник штаба береговой обороны КБФ.

нительно плацдарме было сосредоточено большое количество кораблей и береговых батарей².

В январе 1944 г. исполнилось два года со дня создания 101-й бригады железнодорожной артиллерии. По количеству орудий она являлась самым мощным артиллерийским соединением на КБФ. В ее состав входило 63 орудия (180—130-мм калибра)³, сведенных в семь дивизионов, и отдельная батарея № 11 (три орудия 356-мм калибра). Одновременный залп всех ее батарей обрушивал на врага 4850 кг металла, а с учетом скорострельности она в минуту выпускала свыше 23 тыс. кг. В составе бригады служили офицеры, комендоры, связисты и другие специалисты как с частей береговой обороны, так и с кораблей флота. Так, личным составом с лидера «Минск» была укомплектована батарея из 130-мм орудий, которая в числе первых была построена в августе 1941 г. рабочими завода «Большевик». Другая 130-мм батарея состояла из личного состава с линейного корабля «Марат». В октябре 1941 г. в бригаду пришла служить большая группа рабочих с завода «Большевик», строивших железнодорожные артиллерийские установки. В составе бригады воевали также прибывшие с Ханко комендоры, разведчики, электрики и другие специалисты рядового и младшего командного состава. Всего в бригаде числилось свыше 3 тыс. бойцов и командиров, в том числе 146 девушек-краснофлотцев⁴. Это были представители почти всех национальностей Советского Союза. Все они были спаяны единой волей, одним стремлением к победе.

Высокое мастерство артиллеристов железнодорожных батарей, их героизм, мужество и доблесть, проявленные при разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом, были высоко оценены. В ознаменование боевых заслуг приказом главнокомандующего ВМФ от 21 января 1944 г. 101-й морской железнодорожной артиллерийской бригаде было присвоено наименование Красносельской. Кроме того, его же приказом № 29 от 22 января 1944 г. 101-я морская железнодорожная артиллерийская бригада была преобразована в 1-ю гвардейскую, Указом Президиума Верховного Совета СССР 22 марта 1944 г. была награждена орденом Красного Знамени⁵. С этого момента она стала называться 1-я гвардейская морская железнодорожная артиллерийская Красносельская Краснознаменная бригада (1-я гвардейская МЖД АКБ).

С наступлением навигации в Финском заливе артиллерия Ижорского (южный берег Финского залива) и Кронштадтского

² Для обеспечения наступательных операций флот мог выделить 360 орудий калибром 406—100 мм, в том числе 153 корабельных и 207 береговых. Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 109, л. 161—163.

³ К началу операции на Карельском перешейке бригада железнодорожной артиллерии имела 53 артиллерийские установки: три 356-мм, семь 180-мм, семь 152-мм и 36 130-мм орудий.

⁴ ЦВМА, ф. 151, оп. 1, д. 1, л. 375.

⁵ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 36546, л. 45.

секторов береговой обороны особое внимание уделяла обеспечению боевых действий кораблей флота, прикрытию тральных работ и морских коммуникаций на участке Кронштадт—острова Финского залива, занятом нашими войсками. Главная задача состояла в подавлении артиллерийских батарей противника, расположенных на северном берегу Финского залива, чтобы не допустить обстрела ими наших кораблей.

Вот как описывает боевые действия этого периода бывший командир 305-мм башенной батареи № 311 форта «Красная Горка» П. Е. Мельников: «Два дня у нас было «выходных». А с 5 по 8 мая форт ежедневно вел огонь по батареям на Карельском перешейке. Утро 9 мая также началось боевой стрельбой — мы вновь обеспечивали переход большого конвоя. На рассвете по конвою ударили орудия из района Вахнола. Наша флагманская ответила немедленно. Заговорили вражеские пушки из другого места. На них обрушились снаряды 312-й батареи. И снова мы не дали противнику повредить ни одного корабля»⁶.

На Выборгском направлении

На Карельском перешейке от Финского залива до Ладожского озера оборонялись войска 23-й армии Ленинградского фронта. Огневую поддержку этой армии в марте—мае 1944 г. оказывали в районе оз. Лубенское—станция Пери 403-й отдельный железнодорожный артиллерийский дивизион 130-мм калибра (командир дивизиона — гвардии майор Н. З. Волновский), 12-я отдельная железнодорожная батарея 180-мм калибра (командир батареи — гвардии майор Г. И. Барбакадзе), 405-й отдельный железнодорожный артиллерийский дивизион 130-мм калибра с огневых позиций в районе Черная речка (командир дивизиона — гвардии майор Д. И. Видяев, затем гвардии майор Н. Ф. Будков).

В результате разгрома немецко-фашистских войск под Ленинградом в январе—феврале 1944 г. была создана благоприятная обстановка для нанесения удара по финским войскам.

Операция по разгрому финских войск осуществлялась совместными усилиями частей Ленинградского и Карельского фронтов при активном содействии Краснознаменного Балтийского флота. Части Ленинградского фронта наносили удар на левом фланге вдоль Выборгского шоссе и железной дороги Белоостров—Выборг. Это направление являлось кратчайшим путем к основной базе противника на Карельском перешейке — г. Выборгу и вместе с тем обеспечивало выгодные условия для организации взаимодействия между наступающими войсками и флотом, его береговой и корабельной артиллерией.

К участию в операции Ленинградского фронта привлекалась морская артиллерия калибром 100—406 мм.

⁶ П. Е. Мельников. Залпы с берега. М., 1971.

Перед началом операции на Карельском перешейке было произведено перераспределение подвижной береговой артиллерии.

Часть артиллерии железнодорожной бригады (407-й дивизион, отдельные батареи № 11 и 12 и два транспортера батареи № 19) была передана на усиление артиллерии, предназначавшейся для артиллерийской поддержки частей 23-й армии, которые должны были наступать вдоль северного побережья Финского залива. Расположение артиллерии Ижорского сектора и значительные дальности ее стрельбы позволяли воздействовать по флангу финских войск, занимавших оборону на северном побережье Финского залива вплоть до третьей оборонительной полосы.

На Красную Горку Ижорского сектора батарея была перебазируется и 343-я Краснознаменная батарея (командир — старший лейтенант Н. Новицкий) Кронштадтского сектора, ранее занимавшая огневую позицию на Лисьем Носу, откуда она успешно действовала по прикрытию перевозок в восточной части Финского залива (Ленинград—Кронштадт—Ораниенбаум). Два 130-мм орудия этой батареи были в порядке эксперимента установлены на опытных образцах подвижных транспортеров береговой артиллерии (ПТБАР). Конструкция этого транспортера представляла собой возимое основание, укрепленное на переднем и заднем мостах автомобильного типа. Установленное на ПТБАР орудие транспортировалось трактором до огневой позиции, где передний и задний мосты выкатывались, а основание вместе с орудием опускалось в специально вырытый котлован. Опытные образцы этих ПТБАР испытывались в конце февраля 1944 г. и дали положительные результаты.

Введение в строй 130-мм батареи на ПТБАР явилось результатом усилий по созданию береговой артиллерии на механической тяге. В первые месяцы обороны г. Ленинграда и особенно в период наступательных операций частей Ленинградского фронта в 1942—1943 гг. выявилась крайняя необходимость в таком виде артиллерии. Орудия на механической тяге можно было использовать в тех районах, где была мало развита сеть железных дорог, а строительство железнодорожных веток и тупиков затруднялось наличием болот и было связано с затратой значительного времени, сил и средств.

Еще более острая нужда в береговой артиллерии на механической тяге возникала в связи с подготовкой флота к решению задач по прикрытию приморского фланга войск, готовившихся к наступлению вдоль морского побережья и к обороне вновь создаваемых военно-морских баз.

Одновременно с созданием 130-мм батареи на ПТБАР шло формирование на флоте полевых 122-мм орудий на механической тяге.

В июне 1944 г. артиллерия КБФ участвовала в Выборгской операции (10—20 июня), в которой большую роль сыграла железнодорожная артиллерия.

В период подготовки Выборгской операции части 1-й гвардейской Краснознаменной морской железнодорожной артиллерийской Красносельской бригады были сосредоточены на Карельском перешейке (командир бригады — гвардии полковник С. С. Кобец, начальник политотдела — гвардии полковник Г. И. Яичников, начальник штаба бригады гвардии полковник П. П. Колтыпин).

В операции на Карельском перешейке береговая и корабельная артиллерия должна была разрушать оборонительные сооружения тяжелого типа, бороться с артиллерией противника, нарушать его боевое управление, нанося огневые удары по штабам, командным и наблюдательным пунктам, узлам связи, а также по железнодорожным станциям, узлам дорог и другим объектам⁷.

Кроме того, артиллерия флота в этой операции должна была не допустить обстрела кораблями противника наших частей, наступавших вдоль побережья Финского залива, и высадки его десанта во фланг нашим войскам.

Для выполнения поставленных задач артиллерия флота в соответствии со своим расположением и предназначением на операцию была разделена на группы.

Первая артиллерийская группа состояла полностью из артиллерии железнодорожной бригады (командир группы — командир бригады С. С. Кобец, начальник группы — начальник штаба бригады полковник П. П. Колтыпин). Эта артгруппа предназначалась для артиллерийской поддержки 23-й армии.

Перед началом операции железнодорожные батареи 1-й артгруппы были переброшены на новые огневые позиции, которые были построены еще в мае⁸. Эти позиции находились недалеко от линии фронта, на железнодорожных станциях Грузино, Сортавала, Пери и в шести тупиках, построенных в районе Левашево-Дибунь, Черная речка и Сортавала.

Батареи 403-го дивизиона (девять 130-мм орудий), предназначавшиеся для поддержки 142-й стрелковой дивизии, оборудовали позиции на линии Грузино—Горбалово. 405-й дивизион (девять 130-мм орудий) занял позиции на участке Сортавала—Черная речка. Его батареи обеспечивали действия 10-й стрелковой дивизии. 406-й дивизион (девять 130-мм орудий) и отдельная батарея № 18 (три 180-мм орудия) заняли позиции на участке Левашево—Дибунь⁹. Они должны были поддерживать 92-ю стрелковую дивизию. Во вторую артиллерийскую группу (командир — вице-адмирал Ю. Ф. Ралль) была включена береговая артилле-

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 9, л. 34149, л. 59.

⁸ Там же, д. 19067, л. 31—33. К этому времени все батареи среднего калибра были переформированы из двухорудийных в трехорудийные. Это переформирование шло частью за счет сокращения количества батарей в дивизионах (с четырех до трех батарей) и частью за счет расформирования 402-го дивизиона, материальная часть которого была передана на пополнение других батарей.

⁹ Отделение ЦВМА, ф. 28, д. 40041, л. 244.

рия Кронштадтского сектора (комендант сектора — полковник Д. И. Терещенко, начальник штаба — подполковник И. Н. Федьков) и Ижорского сектора береговой обороны (комендант сектора — генерал-майор В. Т. Румянцев, начальник штаба — подполковник Г. П. Забаринский) с приданными этой группе кораблями и батареями железнодорожной артиллерии. Третья артиллерийская группа (командир — инженер-капитан I ранга И. Д. Снитко) состояла из орудий Научно-испытательного морского артиллерийского полигона (одно 356-мм и одно 406-мм).

В четвертую артиллерийскую группу вошла эскадра флота (21 орудие 305—180-мм калибра).

Для управления всей артиллерией флота, привлекаемой для содействия наступлению войск Ленинградского фронта на Карельском перешейке, был назначен командующий артиллерией флота, функции которого были возложены на начальника береговой обороны генерал-майора артиллерии И. В. Арсеньева с его штабом (начальник штаба — полковник Т. М. Зубов). На время боевых действий на Карельском перешейке оперативно он был подчинен командующему артиллерией Ленинградского фронта.

Для более гибкого управления значительным числом береговых батарей и кораблей, лучшей организации взаимодействия с сухопутными войсками был развернут в Осиновой Роще выносной пост управления (ВПУ) командующего артиллерией флота, возглавляемый начальником оперативного отдела штаба береговой обороны флота. ВПУ имел прямую и обходную связь с командующим Ленинградского фронта и с взаимодействующими армиями, а также с командирами артиллерийских групп. В своем составе ВПУ имел оперативное отделение (шесть человек), разведотделение (четыре человека), отделение связи (три человека) и обслуживающий личный состав в количестве 13 человек (шифровальщик, машинистка, телефонисты, телеграфисты)¹⁰.

В соответствии с поставленными задачами штабом командующего артиллерией флота были разработаны боевой приказ, план разрушения целей артиллерией флота в подготовительный период, план артиллерийского обеспечения при прорыве обороны противника, составлена карта с координатами целей и рассчитан расход боеприпасов по калибрам и дням.

План огня морской артиллерии был согласован с командующим артиллерией Ленинградского фронта. При этом группам артиллерии флота впервые были поставлены задачи в самом общем виде в отличие от прежних операций, когда планы огня разрабатывались до батарей включительно. Такое планирование стало возможным вследствие возросшей культуры в работе штабов, повышения мастерства офицеров-артиллеристов.

¹⁰ Отделение ЦВМА, ф. 28, д. 49044, л. 246.

Ввиду того что расположение целей и удаление их от боевых порядков артиллерии флота не позволяли разрушать все цели одновременно, был разработан специальный график, предусматривавший последовательное разрушение целей артиллерией различных калибров. Одновременно был составлен и график пристрелки, которую предполагалось провести за день до начала артиллерийской подготовки. Он предусматривал пристрелку реперов¹¹, расположенных по отношению к целям таким образом, чтобы от пристрелянного репера можно было перенести огонь на несколько целей. Это позволяло скрыть огневую систему нашей артиллерии и добиться внезапности в нанесении огневого удара.

Железнодорожная артиллерия пристрелку вела со специально выбранных временных позиций.

Стрельба по таким целям, как железобетонные доты, прочные блиндажи и огневые точки, требовала большой точности. Мало было получить накрытие, надо было добиться возможно большего числа попаданий в оборонительные сооружения. Для этого требовалась прежде всего тщательная предварительная разведка целей, включающая аэрофотосъемку неприятельских объектов и изучение их с аэростатов наблюдения. Это дало возможность наиболее рационально распределить цели между соединениями флота, спланировать массированный огонь и организовать широкую сеть наблюдательно-корректировочных постов.

Массированный огонь был спланирован следующим образом: несколько близко расположенных целей (в 100—200 м одна от другой) выделялись одному соединению, которое на каждую цель закрепляло одну батарею. Таким образом, на малой площади создавалась большая плотность огня. Задача подавления батарей противника решалась двояким образом. На участке, где у морской артиллерии было достаточное количество стволов для контрбатареинной борьбы, она брала под обстрел группировку артиллерии противника целиком. На участке же, где решение других задач не позволяло выделить достаточного количества стволов, назначались ответственные полосы, в которых находилось определенное количество стабильных вражеских батарей. Для выполнения задачи воздействия по наблюдаемым районам скопления живой силы и техники они были заранее занумерованы и распределены между группами артиллерии. Это значительно облегчало задачу целеуказания наземной и воздушной разведке.

Цели, выделенные артиллерии, в большинстве своем не просматривались с наземных наблюдательных пунктов. Это заставило провести переразвертывание средств разведки, чтобы получить возможность изучить цели, наблюдать за ними и корректировать огонь. Но и после этого наземные наблюдательные пункты не могли корректировать огонь по значительной части целей. Потре-

¹¹ Репер — вспомогательная точка, пристреливаемая для последующего переноса огня на цель.

бывалось провести большую работу по организации корректировки огня средствами 45-го отдельного разведывательного артиллерийского дивизиона с самолетов и аэростатов наблюдения. Некоторые части береговой артиллерии организовали новые посты наблюдения и развернули их в наиболее выгодных местах. Передовые посты наблюдения располагались в боевых порядках нашей пехоты, на переднем крае. В результате своевременного развертывания средств разведки и приближения их к линии фронта, а также широкого привлечения авиации личный состав артиллерии хорошо изучил оборону противника. На основе этого были созданы довольно полные панорамы целей и местности, что дало возможность точно знать расположение целей и характер их укрытия.

Развертывание средств артиллерии, привлечение новых, не действовавших на этом направлении частей и соединений, сложность боевого управления настоятельно требовали проведения специальной боевой подготовки. Главные усилия были направлены на отработку вопросов взаимодействия артиллерии флота с сухопутными войсками и авиацией. Для этого проводились командирские тренировки, тактические учения и игры. Были проведены совместные рекогносцировки, во время которых подробно изучался район действий и отрабатывались вопросы организации взаимодействия на местности. На учениях по связи и боевому управлению был отработан план огня артиллерии в предстоящей операции. На командных пунктах дивизионов были проведены внутриштабные игры. Они помогли уточнить расстановку личного состава на командных пунктах, отработать обязанности каждого специалиста и лучше организовать управление. Своевременное проведение учений и других видов специальной боевой подготовки позволило к началу операции устранить многие недостатки. Появилась полная уверенность в том, что артиллерия флота со своими задачами справится.

Операция наших войск на Карельском перешейке началась несколько необычно.

Первый день операции с 8 до 21 часа 9 июня являлся периодом разрушения долговременных оборонительных сооружений противника на всю глубину его первой полосы обороны. Для этого были выделены специальные артиллерийские группы от армии и флота. Около 77% средних и тяжелых орудий этих групп составили орудия флота. При этом 60% были орудия береговой артиллерии и 40% — корабельных. Там, где это было возможно, пристрелка проводилась прямо по цели. Если она была не наблюдаема, но координаты ее известны, проводилась пристрелка действительных и фиктивных реперов с последующим переносом огня на цель. Поражение велось короткими огневыми налетами по 2—3 снаряда на орудие с тщательной наводкой после каждого выстрела, для чего скорострельность была снижена до двух выстрелов в минуту.

Противник оказал решительное противодействие нашей артиллерии и подверг обстрелу наблюдательные и командные пункты, а также огневые позиции наших батарей. Поэтому с самого начала боевых действий пришлось не только решать задачу разрушения оборонительных сооружений, но и вести контрбатарейную борьбу на всем участке предполагавшегося прорыва. В подавлении огня вражеских батарей принимали участие шесть батарей Кронштадта и 13 батарей железнодорожной артиллерии, которые в течение дня 149 раз открывали огонь на подавление батарей противника. Несмотря на сильное противодействие артиллерии врага и плохую видимость в районе действий, решение задачи разрушения оборонительных сооружений проходило успешно, что обуславливалось хорошей организацией и практической отработкой корректировки огня с самолетов. В ходе стрельбы на разрушение наблюдатели отмечали значительное число прямых попаданий в доты и дзоты, взрывы, пожары и полное разрушение некоторых целей. Из 189 запланированных целей в полосе нанесения главного удара фронта нашей авиацией и артиллерией было полностью разрушено 176 важнейших оборонительных сооружений противника. С целью помешать противнику производить восстановительные работы на переднем крае его обороны по окончании периода разрушения ряд наших артиллерийских батарей продолжал вести методический огонь.

10 июня в 6 час. утра артиллерия и авиация Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота начали артиллерийскую и авиационную подготовку наступления войск фронта. От КБФ в артиллерийской подготовке участвовали двадцать 130-мм орудий корабельной артиллерии (три эскадренных миноносца, четыре канонерские лодки) и 40 батарей береговой артиллерии (21 батарея Кронштадтского сектора и четыре батареи Ижорского сектора, 15 батарей железнодорожной артиллерии).

Только в районе Белоострова огнем артиллерии флота было уничтожено 130 дзотов и других оборонительных сооружений.

С окончанием артиллерийской подготовки артиллерия флота начала поддержку наступающих войск.

Балтийские летчики-корректировщики, возглавляемые капитаном Шуликом, успешно справились с задачей корректировки огня батарей береговой артиллерии. А она была нелегкой, так как одновременно вело огонь огромное количество орудий разных калибров, и летчику надо было очень быстро и точно различить в массе разрывов огонь «своей» батареи. Тесное взаимодействие артиллеристов с летчиками-корректировщиками было достигнуто прежде всего благодаря тщательной предварительной подготовке. Летчики капитана Шулика ездили на батареи, где знакомились с организацией огня, особенностями артиллерийских систем и боеприпасов. Были проведены тренировочные игры. Летчики наблюдали стрельбы, которые проводили батареи береговой артиллерии 9 июня. Артиллеристы в свою очередь полностью договорились

лись с летчиками о методах корректировки, средствах и способах связи. Вся эта предварительная работа сторницей окупилась в бою. Летчики и штурманы — капитан Шулик, гвардии лейтенант Жаров, лейтенанты Л. Т. Семечкин, Н. Ф. Королев, П. Д. Кириченко и другие, корректируя огонь береговых батарей, работали с большим напряжением, под неприятельским обстрелом и обеспечили наших артиллеристов необходимыми данными для стрельбы. Точность огня береговых батарей при корректировке его с самолетов была очень высокой. 11 июня батарея № 12 открыла огонь по станции Тюрасово. Огонь корректировал летчик Жаров. После третьего залпа в районе цели произошел сильный взрыв, вслед за которым возник большой пожар, продолжавшийся 8 час. Отлично обеспечил связь батареи с самолетом-корректировщиком гвардии сержант Жарков.

Когда после артиллерийской и авиационной подготовки наши войска, прорвав линию вражеской обороны, двинулись вперед, перед артиллеристами флота встала задача умело и быстро переносить огонь, всемерно содействовать развитию успеха наступающих частей, не давать врагу возможности подбросить резервы и организовать сопротивление. Теперь успех во многом зависел от самой тесной связи между артиллеристами и армейскими частями, от точной и своевременной информации о продвижении наших войск. Большую роль в этом сыграли флотские офицеры связи, которые помогали армейскому командованию эффективно использовать преимущества и особенности морской артиллерии. Во время боев на красносельско-рошшинском направлении в январе—феврале 1944 г. офицеры связи высылались в крупные соединения, до корпусов включительно. При планировании боевых действий на Карельском перешейке было решено выслать офицеров связи к командирам дивизий, а в некоторых случаях и к командирам полков, наступавших в первом эшелоне. Перед офицерами связи ставились следующие задачи: установление связи (телефон и радио) с соответствующими штабами, получение сведений о противнике и положении своих войск, периодическая информация об обстановке и вызов огня по собственной инициативе¹². Это обеспечивало непрерывное получение достоверной информации и позволяло своевременно вызывать огонь по целям, расположенным в 3—5 км от передовых частей дивизии. Так, например, на одном из участков фронта войсковая разведка обнаружила колонну автомашин противника, проходящую по прибрежной дороге. Ввиду большой дальности полевая артиллерия не могла поразить врага. Офицеры связи быстро вызвали огонь железнодорожных батарей из дивизиона гвардии майора Н. З. Волновского. Колонна автомашин была рассеяна и частично уничтожена, движение по дороге прервано.

¹² Отделение ЦВМА, ф. 418, оп. 0011884, д. 1, л. 122.

Оценивая работу офицеров связи, газета «Красный флот» писала: «Большую работу провели наши офицеры связи, которые находились в штабах наступающих частей, вплоть до дивизии и полков. Связываясь по радио, они в каждую минуту обеспечивали командование точное знание обстановки. Офицеры связи точно нацеливали балтийскую корабельную береговую и железнодорожную артиллерию на вражеские военные объекты»¹³.

Утром 14 июня началась артиллерийская подготовка атаки с целью прорыва второй линии обороны противника на рубеже Мятсякюля—Кивеннапа. В этой артиллерийской подготовке приняли участие три канонерские лодки (шесть 130-мм орудий), пять стационарных батарей и батарея № 1117 406-го дивизиона железнодорожной артиллерии, занявшая огневую позицию на станции Райвола. В артиллерийской подготовке должны были участвовать еще пять батарей железнодорожной артиллерии, но из-за неисправности пути они смогли подойти на станцию Райвола только к концу артиллерийской подготовки и приняли участие в артиллерийском обеспечении продвижения наших войск.

15 июня пал мощный узел сопротивления и форт береговой обороны противника Ино; таким образом, была прорвана вторая полоса обороны противника от побережья до Каннельярви. В этот день только береговые батареи Ижорского сектора провели 74 стрельбы, израсходовав 1326 снарядов. В 30 случаях был подавлен огонь вражеских батарей и вызваны сильные взрывы и пожары в районах Иорола и Анттонала¹⁴.

Местность на протяжении 20—30 км между второй и третьей оборонительными полосами представляла собой сплошную зону заграждения. Крупные железнодорожные станции и населенные пункты на шоссейных дорогах и дефиле между болотами и озерами были превращены в мощные узлы сопротивления. В этих условиях, чтобы не дать противнику возможности подбросить резервы и усилить обескровленные войска, отступавшие в глубь Карельского перешейка, наше наступление велось подвижными отрядами. Эти отряды, состоявшие из автоматчиков, были посажены на танки, быстро продвигались вперед и, обходя узлы сопротивления и опорные пункты, выходили в тыл противника.

Батареи железнодорожной артиллерии 405-го, 406-го дивизионов и 19-я отдельная батарея после прорыва второй полосы продолжали двигаться за наступающими войсками 21-й армии и развернулись на новых огневых позициях на станциях Сяйние и Перки-Ярви. Выносной пост управления артиллерийской группы был развернут на станции Сяйние и имел прямую линейную и радиосвязь с частями 21-й армии.

В связи со стремительностью продвижения наших войск фронтальная артиллерия не всегда поспевала за подвижными отрядами

¹³ «Красный флот», 23 июня 1944 г.

¹⁴ Отделение ЦВМА, ф. 418, оп. 0011584, д. 1, л. 101.

и пехотными частями. На помощь им приходила артиллерия кораблей и морских железнодорожных батарей. Для обеспечения транспортировки орудий по железнодорожному пути была выделена восстановительная железнодорожная бригада, которая быстро исправляла повреждения, разминировала полотно железной дороги.

Железнодорожная артиллерия осуществляла движение по двум направлениям. По железной дороге на Выборг шла артиллерийская группа бригады в составе 405-го и 406-го дивизионов и 19-й отдельной батареи. Эту группу возглавлял гвардии подполковник В. В. Орловский. Командование бригады, 403-й, 404-й, 407-й дивизионы и отдельные батареи № 12 и 18 следовали по приморской железной дороге через Койвисто. Направляясь за продвигавшимися войсками по вновь восстановленным путям, железнодорожные батареи с 10 по 15 июня сменили 25 огневых позиций. Маневр железнодорожных батарей позволил распространить действия артиллерии флота на весь район операции. Основные ее усилия были направлены на борьбу с артиллерией противника, мешавшей продвижению наших войск. Наряду с этим батареями железнодорожной артиллерии вели огонь по узлам сопротивления, скоплениям живой силы и по узлам дорог.

В условиях быстрого перемещения войск фронта возникла необходимость сосредоточить управление всеми корректировочными постами в руках офицеров связи, выделенных в начале операции в передовые полки и части сухопутных войск. Имея в своем распоряжении наблюдательные пункты и получая заявки войсковых командиров, офицер связи вызывал огонь батарей и организовывал его корректировку.

Большую роль в организации четкого взаимодействия с наступающими войсками сыграл подвижной выносной пункт управления (ВПУ) командующего артиллерией флота, находившийся при командующем артиллерии армии генерал-лейтенанте Михалкине. Пост располагал средствами связи как с частями береговой артиллерии, так и с офицерами связи, выделенными от штаба командующего артиллерией флота¹⁵.

18 июня части наших войск при поддержке сухопутной, железнодорожной и корабельной артиллерии прорвали третью полосу обороны противника на приморском направлении, овладели Койвисто и вышли к заливу Макслахти. С этого дня стационарные батареи Кронштадтского и Ижорского секторов береговой обороны из-за больших расстояний не могли вести огонь по целям. Поэтому особо важное значение приобрели действия железнодорожной артиллерии флота.

Для содействия войскам 21-й армии на подступах к Выборгу железнодорожные батареи заняли огневые позиции в районе стан-

¹⁵ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 35160, л. 14.

ции Перки-Ярви (405-й дивизион и батарея № 19) и Мустимяки (батарея № 18).

Вечером 18 июня 180-мм железнодорожные батареи первыми из всей артиллерии Ленинградского фронта открыли огонь по скоплению живой силы и боевой техники в Выборге. Честь нанести первый огневой удар по цитадели врага выпала транспортеру 19-й батареи под командованием лейтенанта Иванова. Его орудие в 23 часа 30 мин. с расстояния свыше 30 км обрушило свой огонь на вражеский гарнизон.

С утра 19 июня железнодорожные 180-мм батареи № 18 и 19 и 130-мм батареи 405-го и 406-го дивизионов содействовали прорыву обороны врага в центре «новой линии Маннергейма», совместно нанося удары по укреплениям противника в районе Выборга, железнодорожной станции Кямьяра и сильнейшим узлам обороны финнов — Лейпясу и Хумала.

К вечеру 20 июня наши части полностью овладели городом и крепостью Выборг.

Таким образом, береговая артиллерия флота своим мощным огнем содействовала нашим войскам на всем протяжении Выборгской операции, начиная с периода разрушения вплоть до овладения г. Выборг. Стационарная артиллерия Кронштадтского и Ижорского секторов береговой обороны действовала на приморском направлении до третьей оборонительной полосы противника. Железнодорожная артиллерия оказывала содействие сухопутным войскам на всю глубину операции.

Подвижность железнодорожных установок позволила вести непрерывную артиллерийскую поддержку наступающим частям Советской Армии. Около 18 тыс. тяжелых снарядов выпустили гвардейцы за 11 дней наступления наших войск по укреплениям, батареям и живой силе врага.

Среди отличившихся соединений и частей в боях по прорыву сильно укрепленной, развитой в глубину долговременной обороны финнов на Карельском перешейке в приказе Верховного Главнокомандующего от 21 июня 1944 г. была отмечена и бригада железнодорожной артиллерии. Форт «Красная Горка» был награжден орденом Красного Знамени.

В десантных операциях

20 июня, когда наши войска взяли Выборг, финские части удерживались еще на островах Бьёркского архипелага и Выборгского залива.

Береговые батареи, расположенные на островах Бьёркского архипелага, мешали продвижению наших войск на приморском направлении, препятствовали действиям легких сил флота на подходах к Выборгскому заливу, тральным работам кораблей и пытались уничтожить наши легкие силы в местах их нового базирования на рейдах Алгелахти и Хумалиоки.

Командующий КБФ принял решение захватить Бьёркский архипелаг силами морской бригады под командованием генерал-майора И. Н. Кузьмичева. С этой целью в ночь на 21 июня на северную часть о-ва Пийсари был высажен разведотряд, который захватил плацдарм.

Местность создавала благоприятные условия для привлечения к обеспечению десантной операции береговой артиллерии. Но железнодорожная артиллерия не могла быть использована, так как еще шел ремонт железнодорожных путей и мостов, взорванных противником на пути к полуострову Койвисто. Опытная 130-мм батарея на ПТВАР находилась на южном берегу Финского залива. Можно было использовать только одну вновь сформированную 122-мм батарею на механической тяге, укомплектованную специалистами береговой артиллерии. Но и она в это время находилась еще в Ленинграде.

Для закрепления и расширения плацдарма была переброшена к месту высадки стрелковая рота с 45-мм противотанковой пушкой. В это время на материковом берегу в районе сосредоточения батальона морской пехоты были установлены две противотанковые пушки. Через 10 мин. после их развертывания в пролив Бьёркезунд с севера вошли шесть кораблей противника, прикрывающих дымзавесой с трех торпедных катеров, и открыли сильный артиллерийский огонь по месту высадки. В бой с кораблями противника вступили бронекатер и три 45-мм противотанковые пушки.

После 40-минутного обстрела корабли противника вышли из пролива. Затем они снова развернулись на обратный курс, вошли в пролив и открыли огонь по нашему плацдарму. К этому времени на материковом берегу было развернуто уже 10 орудий 45-мм калибра и 85-мм зенитная батарея. Совместно с бронекатером они открыли огонь по вражеским кораблям. Получив несколько попаданий, корабли закрылись дымзавесой и ушли в Выборгский залив.

Атака кораблей противника на наш плацдарм была отражена, но в результате огня их артиллерии три наших тендера из четырех, использовавшихся для подвоза подкреплений, боезапаса и вывоза раненых, вышли из строя.

Только к вечеру подошла 122-мм батарея на механической тяге, которая была установлена на позиции в районе м. Пуллипеми для прикрытия входа в пролив Бьёркезунд с севера. Когда на следующий день с северо-запада к м. Альватинниemi подошли две канонерские лодки противника и открыли огонь по району высадки десанта, в бой с ними вступили два морских бронекатера, поддержанных 122-мм батареями. Корабли вынуждены были прекратить огонь и выйти из зоны обстрела береговой батареи.

Однако отсутствие необходимого количества береговой артиллерии в районе высадки десанта, способной бороться с береговыми батареями, расположенными на островах Бьёркского архипелага,

продолжало сказываться. Батареи противника вели огонь по району посадки наших десантных войск, по кораблям на переходе морем и по району высадки.

Утром 22 июня к месту высадки через пролив Бьёркезунд прорвалось два бронекатера и 16 тендеров с катерами-дымзавесчиками. Эти силы под ожесточенным огнем противника немедленно приступили к переброске подразделений морской стрелковой бригады с материка на о-в Пийсари.

Попытки кораблей противника помешать переправе бригады были сорваны нашей авиацией, кораблями и 122-мм батареями. К утру 23 июня остров был полностью занят нашими войсками. Днем 23 июня части 260-й бригады заняли и другие острова архипелага, поспешно оставленные противником. Таким образом, в короткие сроки незначительными силами и с минимальными потерями была преодолена сильная противодесантная оборона противника.

После занятия Выборга войска Ленинградского фронта начали подготовку к десантной операции на острова Выборгского залива, что диктовалось обстановкой, которая сложилась к концу июня в этом районе. Удерживая острова, противник тем самым серьезно затруднял действия кораблей нашего флота в Выборгском заливе. Кроме того, с островов противник систематически обстреливал шоссе и железные дороги Карельского перешейка, связывавшие г. Выборг с тыловыми районами страны. Занятие островов Выборгского залива давало возможность нашим кораблям проникнуть в шхеры для прикрытия приморского фланга своих войск от воздействия противника с моря. Кроме того, корабли флота приобретали базу для развертывания боевых действий.

В связи с этим было решено осуществить высадку частей 59-й армии во взаимодействии с кораблями и частями флота на острова Выборгского залива.

29 июня 1-я бригада железнодорожной артиллерии была оперативно переподчинена командующему 59-й армией. К исходу дня батареи гвардейской бригады заняли огневые позиции в районе приморских железнодорожных станций Кайслаhti и Иоханнес. В этом же районе была развернута на побережье артиллерия 224-й дивизии, которую предполагалось использовать как противокатерную. Ответственность за организацию совместных действий железнодорожной артиллерии и 224-й стрелковой дивизии возлагалась на командующего артиллерией флота генерал-майора Н. В. Арсеньева, командный пункт которого был развернут вблизи командного пункта 59-й армии.

Одновременно железнодорожная артиллерия должна была взаимодействовать с артиллерией вновь созданного на полуострове Койвисто сектора береговой обороны, состоявшего из стационарных батарей, установленных на временных основаниях, и береговых батарей на механической тяге (122-мм батарея, участвовавшая в десантной операции флота на острова Бьёрского архипелага).

лага и передислоцированная с форта «Красная Горка» 343-я батарея на ПТБАР).

Дальнобойные орудия береговой артиллерии должны были подавлять оборонительные укрепления и огневые точки врага на островах, вести борьбу с артиллерией, расположенной на северном берегу Выборгского залива, и не допускать движения кораблей противника в Выборгском заливе.

Таким образом, задачи береговой артиллерии в этой операции приобрели новое содержание. Помимо стрельбы по наземным целям на них возлагалось уничтожение кораблей противника, о чем мечтали береговые артиллеристы во время обороны Ленинграда.

На подготовительном этапе десантной операции береговая артиллерия прикрывала сосредоточение сил флота и армии, предназначенных для высадки десанта. Так, в течение 3 июля батареи 403-го, 404-го, 405-го, 406-го дивизионов железнодорожной артиллерии, обеспечивая переход наших катеров и тендеров из Койвисто в залив Макслаhti, вели борьбу с батареями противника, пытавшимися уничтожить наши корабли на переходе. За этот день было израсходовано 1498 снарядов¹⁶. На следующий день железнодорожная артиллерия, обеспечивая высадку десантов частей 59-й армии на острова Тейкарсари и Суонисари, провела 199 стрельб по батареям противника¹⁷. В результате обстрела были вызваны 12 взрывов, в 89 случаях подавлен огонь батарей противника. В этот день было израсходовано 4954 снаряда. В течение дня пять самолетов Ил-2 провели девять самолето-вылетов для корректировки огня железнодорожной артиллерии. Успешно действовали в составе десантных войск корректировочные посты. Особенно отличилась радистка одного из корректировочных постов батареи № 1120 комсомолка Маргарита Лучинина. Находясь в составе десантных войск, она держала связь со своей батареей, быстро и точно передавала на батарею данные для ведения огня по вражеским войскам, расположенным на островах. Корректировочный пост, в составе которого находилась Лучинина, обнаружил вражеские катера, на которых финны пытались уйти с острова. Лучинина быстро передала сведения об этом командованию. Орудийные расчеты Архипова и Волкова открыли огонь. На третьем залпе комендоры добились прямого попадания в один из катеров. Он тут же затонул. Следующий снаряд разорвался возле второго катера, который перевернулся и через несколько минут пошел ко дну. Орудийный расчет сержанта Власова по данным, переданным Лучининой, потопил самоходную баржу, на которой находилась вражеская военная техника. Финны долго охотились за нашими корректировщиками. Их артиллерия и авиация неоднократно наносили удары по месту расположения наблюдательного пункта. Осколками снарядов и бомб несколько раз повреждало

¹⁶ Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 11242, л. 38,

¹⁷ Там же, ф. 28, д. 40040, л. 204,

антенну. Лучинина быстро исправляла повреждения и продолжала работать, не обращая внимания на рвущиеся снаряды и пронзительный визг осколков. Одним из снарядов был разрушен дом, где помещался наш наблюдательный пункт, была выведена из строя рация. Выбравшись из-под обломков, Лучинина исправила рацию и продолжала передавать данные. Два дня беспрерывно она несла вахту, выполняя задание командования. За проявленную стойкость и отвагу бесстрашная радистка была награждена орденом Красной Звезды¹⁸.

В бою за овладение о-вом Тейкарсари смертью героя погиб начальник артиллерийской разведки 407-го артиллерийского дивизиона гвардии старший лейтенант Николай Гаврилович Ризун. Выполняя боевую задачу в качестве офицера связи, Ризун с двумя радистами высадился на остров. Ему пришлось корректировать огонь двух железнодорожных батарей. Финны засекли наблюдательный пункт, где находился старший лейтенант Ризун и радист старший матрос В. Д. Петров. Вражеская мина, разорвавшаяся в нескольких метрах от наблюдательного пункта, смертельно ранила Ризуна. Превозмогая боль, слабея от потери крови, он продолжал выполнять задание. Через несколько минут он скончался. Вскоре был убит и радист В. Д. Петров. Старший лейтенант Ризун и старший матрос Петров до конца выполнили свой воинский долг¹⁹.

Большую инициативу, смекалку и расторопность проявили связисты под командованием инженер-капитана Шидловского во время прокладки телефонного кабеля с материка на о-в Тейкарсари. Двигаясь на катере в зоне интенсивного обстрела вражеских огневых средств, Шидловский со своей группой в течение двух суток проложил кабель в воде и тем обеспечил так необходимую всем связь материка с островом.

Успешному проведению высадки десантов на острова Выборгского залива способствовала и боевая деятельность двух батарей на механической тяге, установленных на м. Пулиниemi. Так, например, 16 июля 1944 г. катера противника пытались прорваться в Выборгский залив. На дистанции 118 кабельтовых батареи № 343 открыла огонь. Стрельба велась с помощью дальномера при одновременном контроле с пунктов сопряженного наблюдения. На восьмом батарейном залпе наблюдалось прямое попадание в один из катеров, катер взорвался и затонул. Остальные катера, закрывшись дымовой завесой, вышли из сектора стрельбы. В тот же день 130-мм батарея подавила батарею противника, начавшую обстрел наших катеров, идущих в Выборгский залив, и в течение 17 мин. держала ее под огнем, обеспечив выход катеров из опасной зоны. 25 июля в 23 часа 30 мин. для обеспечения действий наших кораблей в Финском заливе на батареях была установлена готов-

¹⁸ «Зали за Родину», 18 мая 1944 г.

¹⁹ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 36547, л. 67.

ность № 1. К исходу дня наблюдательные посты батареи № 343 обнаружили быстроходные баржи противника, идущие курсом на наши корабли. На дистанции 126 кабельтовых батарея открыла огонь по головной барже, подожгла, а затем и потопила ее.

В ходе операции по овладению островами Выборгского залива и в дальнейшем при выполнении задач артиллерийского прикрытия наших войск и кораблей батареям бригады пришлось неоднократно менять огневые позиции, подходы к которым просматривались противником. Стоило появиться эшелону или паровозу на открытом месте, как они немедленно подвергались артиллерийскому обстрелу. Поэтому выход орудий на огневые позиции и возвращение с них маскировались дымовыми завесами.

Большой эффект дала постановка дымзавес 7 июля 1944 г. В этот день батарее должны были произвести маневр на станции Урас. Район станции просматривался противником и простреливался его артиллерией и минометами. Скрытность маневрирования эшелонов обеспечивала поставленная дымзавеса. С целью экономии шашек дымзавеса ставилась в продолжение только того времени, когда эшелонам необходимо было выходить на открытое место²⁰.

Большую опасность для железнодорожной артиллерии представляла вражеская авиация. Она систематически охотилась за батареями и отдельными транспортами, которые легко просматривались с воздуха, так как не было возможности замаскировать полотно железной дороги. 27 июля финским самолетам удалось нанести удар по боевым порядкам 403-го дивизиона, расположенного в районе станции Сомме. При налете вражеской авиации был убит командир батареи № 1105 капитан И. А. Кобец, смертельно ранен командир дивизиона гвардии майор Н. З. Волновский; погибли несколько сержантов и матросов. (Позднее в честь погибших воинов бригады железнодорожная станция Сомме была названа Матросово, а на могиле моряков сооружен обелиск.)

Успешные десантные действия по овладению островами Выборгского залива значительно расширили на северо-запад операционную зону Краснознаменного Балтийского флота.

В результате победы наших войск в Карелии и на Карельском перешейке северные подступы к Ленинграду были надежно обеспечены, расширялись оперативные возможности Балтийского флота по надежному прикрытию правого фланга наступающих в Прибалтике советских войск.

На южном берегу Финского залива

В ходе январского наступления наших войск под Ленинградом было освобождено южное побережье Финского залива до устья р. Нарва, что позволило вновь создать маневренную базу флота

²⁰ Отделение ЦВМА, ф. 85, д. 11242, л. 62.

в Усть-Луге и Ручьях. Для прикрытия этой базы от ударов кораблей противника с моря и для обеспечения боевых действий наших кораблей в операционной зоне были устанавлены стационарные батареи на временных основаниях, объединенные в дивизион береговой артиллерии.

После освобождения островов Выборгского залива береговые батареи на механической тяге были переброшены на побережье Нарвского залива. Здесь в короткие сроки необходимо было создать артиллерийскую оборону побережья, так как противник активизировал действия своего флота. Для прикрытия фланга армии от артиллерийского воздействия и десантов с моря, обеспечения действий наших кораблей, производивших тральные работы, и, наконец, для артиллерийского сопровождения приморского фланга армии совместно с отрядом корабельной поддержки приказом командующего КБФ создается 18-й артиллерийский дивизион береговой обороны на механической тяге. В состав дивизиона вошли вновь сформированная полевая 122-мм батарея № 272, ранее созданная 122-мм полевая батарея № 273 и 130-мм батарея на ПТБАР № 343. С того момента, как батареи заняли назначенные им позиции, корабли противника в пределе дальности артиллерийского огня батарей не появлялись.

Деятельность дивизиона сводилась к помощи разведывательным действиям сухопутных войск и к борьбе с батареями противника, пытавшимися сорвать тральные работы.

Когда под натиском Советской Армии противник начал отходить на запад, подвижному артиллерийскому дивизиону была поставлена задача следовать вдоль побережья и при занятии частями армии приморских пунктов прикрыть подходы к ним и стоянку кораблей на рейдах.

Вслед за дивизионом береговой артиллерии на механической тяге шло развертывание береговой стационарной артиллерии на временных основаниях с аналогичными же задачами по прикрытию подходов к портам и стоянкам кораблей на освобожденной от противника территории. Так, например, стационарная батарея на временных основаниях, принимавшая участие в артиллерийском обеспечении десантной операции на острова Выборгского залива, была передислоцирована под Нарву для обеспечения тральных работ наших кораблей.

В июле 1944 г. на базе Ижорского сектора начал формироваться Таллинский укрепленный сектор береговой обороны в составе трех артиллерийских дивизионов.

В этот период очень пригодился опыт широкого и быстрого строительства береговых батарей на временных основаниях, полученный в предвоенные годы при развертывании базирования флота в Прибалтике и на полуострове Ханко.

Таким образом, по мере освобождения побережья Финского залива в 1944 г. выявилась необходимость создания в кратчайшие сроки артиллерийской обороны военно-морских баз, куда

происходило переразвертывание сил и средств КБФ. Береговая артиллерия на механической тяге, малочисленная по своему составу, не могла одна обеспечить оборону военно-морских баз и прибрежных участков в освобожденных районах. Поэтому решено было начать строительство береговых стационарных батарей. Так, в начале октября 1944 г. были установлены три 45-мм батареи на острове Аэгна, на м. Роогэ и полуострове Пакри (район Таллина).

В середине ноября в район Таллина были передислоцированы 313-й и 314-й артиллерийские дивизионы и 38-я отдельная 130-мм береговая батарея. 20 сентября началось формирование военно-морской базы Порккала-Удд (территория, арендованная у Финляндии), в которую вошли два артиллерийских дивизиона: две батареи среднего калибра и четыре батареи 45-мм орудий.

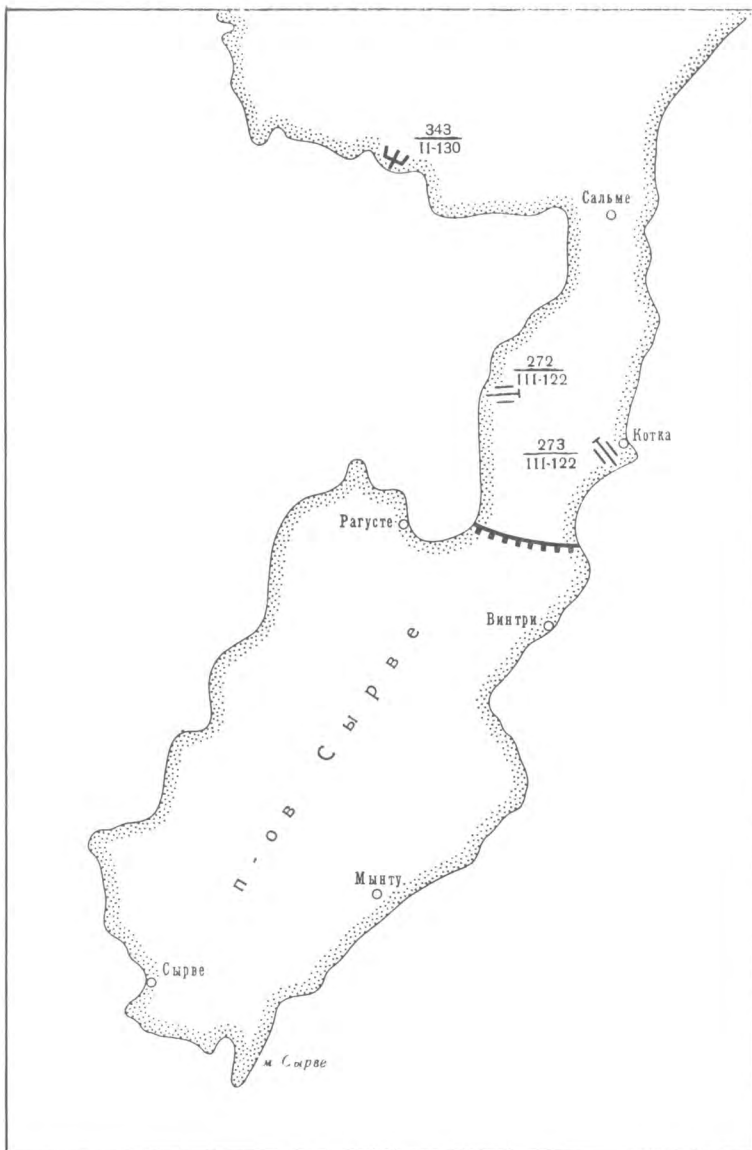
За 1944 г. на освобожденных территориях Эстонии и Латвии было вновь сформировано 10 отдельных береговых батарей. Кроме того, во вновь созданные части и соединения береговой артиллерии было передано из других морских оборонительных районов 23 батареи среднего калибра и 17 батарей малого калибра. Всего же в освобожденные районы Советской Прибалтики в 1944 г. было передислоцировано 50 береговых батарей, 11 штабов артиллерийских дивизионов и два управления секторов береговой обороны²¹.

По мере освобождения советскими войсками Прибалтики Краснознаменный Балтийский флот создавал Таллинский морской оборонительный район (ТМОР), Островной морской оборонительный район (ОМОР) и Юго-Западный морской оборонительный район (ЮЗМОР), основой которых являлась береговая артиллерия — стационарная, железнодорожная и на механической тяге.

К концу Великой Отечественной войны береговая артиллерия в Советской Прибалтике состояла из 212 орудий калибром 356—45 мм, сведенных в 66 батарей. Состав береговой артиллерии КБФ в Советской Прибалтике к концу войны приведен в таблице.

Калибр орудий, мм	Количество орудий		Калибр орудий, мм	Количество орудий	
	начало войны	конец войны		начало войны	конец войны
356	3	3	122	—	6
305	4	5	120	8	3
180	24	19	105	—	4
152	35	24	100	3	3
130	62	74	76	18	—
127	—	27	45	20	44
			Всего	177	212

²¹ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 19499, л. 78—86.



Расположение береговой артиллерии при освобождении полуострова Сырве к 19 ноября 1944 г.

Из таблицы видно, что к концу Великой Отечественной войны количество орудий береговой артиллерии в Советской Прибалтике значительно возросло. К этому надо добавить и качественный рост береговой артиллерии. Благодаря самоотверженным усилиям советского народа на вооружение береговых батарей поступали современные дальнобойные орудия с новейшими приборами управления стрельбой. Если к началу войны в Советской Прибалтике имелось всего семь железнодорожных батарей (22 орудия калибром 356—77 мм), то к концу войны их насчитывалось уже 23 батареи (72 орудия калибром 356—130 мм). К тому же береговая артиллерия располагала артиллерийским дивизионом на механической тяге (восемь орудий калибром 130—122 мм). Имея такую мощную подвижную артиллерию, можно было на любом участке побережья Прибалтики сосредоточить необходимое количество батарей для нанесения массированного удара по противнику.

Состав и организация береговой артиллерии Краснознаменного Балтийского флота в Советской Прибалтике к концу Великой Отечественной войны показаны на схеме (стр. 301).

Быстрое создание береговой обороны в Советской Прибалтике способствовало успешному действию сил флота на Балтийском море по ликвидации мемельской, курляндской и кенигсбергско-земландской группировок противника.

На о-ве Эзель (Сарема)

После занятия островов Моон (Мухума), Даго (Хийума) и Вормси Моонзундского архипелага наши войска высадились на о-ве Эзель. Отступая под ударами наших войск, противник стягивал свои силы на полуостров Сырве, где занял оборону, укрепившись в самой узкой части полуострова — в районе перешейка.

8 октября наши наступающие части подошли к полуострову Сырве. На узком перешейке (3—3,5 км) в условиях лесисто-болотистой местности противник создал глубоко эшелонированную оборону, применив разнообразные средства современной инженерной техники.

На линии фронта было установлено более 20 артиллерийских и минометных батарей.

Для содействия своим обороняющимся войскам со стороны Балтийского моря и Рижского залива противник начал привлекать крейсера и эскадренные миноносцы. Деятельность нашего флота проходила в крайне неблагоприятной обстановке. Минные заграждения, поставленные противником в Финском заливе, препятствовали плаванию крупных кораблей, поэтому при освобождении полуострова Сырве нашим войскам могли содействовать со стороны Рижского залива только морские бронекатера, канонерские лодки и торпедные катера. Правый же фланг наших войск оказался под ударом кораблей противника, так как он совершенно не прикрывался нашими кораблями. Сложившаяся обстановка

определяла большую значимость береговой артиллерии по механической тяге, которая могла явиться основным средством борьбы с кораблями противника.

Согласно плану мероприятий по обеспечению приморского фланга сухопутных войск из состава береговой артиллерии Краснознаменного Балтийского флота был выделен 18-й отдельный подвижной артиллерийский дивизион в составе трех батарей, которые заняли огневые позиции в следующих пунктах: батарея № 273 на м. Питти-Нина, батарея № 272 на м. Летси-Нина и батарея № 343 в районе м. Лымла. Развернувшись на огневых позициях, батареи приступили к их инженерному оборудованию и начали усиленную боевую подготовку. Береговым батареям были поставлены следующие задачи: обеспечение флангов наших войск от артиллерийских обстрелов с моря; обеспечение боевой деятельности наших кораблей в зоне огня береговых батарей; содействие артиллерийским огнем наступлению сухопутных частей путем подавления огневых точек и батарей противника.

Боевые действия за овладение полуостровом Сырве начались 18 ноября 1944 г. К исходу дня 18 ноября командующий флотом приказал передислоцировать артиллерийский дивизион на механической тяге на новые огневые позиции с тем, чтобы он, продвигаясь в дальнейшем непосредственно за наступающими частями, обеспечивал их фланги от обстрела кораблями противника.

На следующий день 130-мм двухорудийная батарея заняла огневую позицию в районе Варетси, 122-мм трехорудийная батарея — на м. Лыу и вторая 122-мм трехорудийная батарея — в районе Котка.

Расположение береговых батарей на полуострове Сырве при такой схеме дислокации обеспечивало прикрытие флангов наших войск от обстрела кораблями противника со стороны Рижского залива и Балтийского моря. В ходе боев батареи подвижного дивизиона успешно взаимодействовали с сухопутными войсками и кораблями флота. По мере продвижения сухопутных войск батареи, следуя за армейскими частями, меняли свои огневые позиции. В штормовую и нелетную погоду, когда наша авиация и торпедные катера не могли действовать, подвижная береговая артиллерия была единственным средством защиты войск от огня вражеских кораблей. Так, например, 20 и 21 ноября, когда ввиду сильного шторма катера и авиация флота не могли вести боевые действия, подвижные батареи дивизиона береговой артиллерии 11 раз отражали попытки миноносцев противника обстрелять фланги наших войск.

Какое значение придавалось передвижному артиллерийскому дивизиону в боевых действиях на полуострове Сырве, видно хотя бы из того, что командующий артиллерией Ленинградского фронта лично контролировал передвижение батарей дивизиона, занимался организацией его взаимодействия с частями Советской Армии и обеспечением боеприпасами.

Активные действия кораблей противника в боях за полуостров потребовали от береговой артиллерии значительного напряжения. Только за период наступления наших войск с 19 по 24 ноября батареи дивизиона провели 21 стрельбу. В наиболее напряженные дни батареи проводили до пяти стрельб в морском секторе. В этих боях батареи дивизиона трижды меняли огневые позиции.

При этом, как показал опыт, особенно важное значение для батарей на механической тяге приобрели вопросы инженерного оборудования.

Так, например, 22 ноября 1944 г. орудия батареи № 273 были установлены на новой огневой позиции. По приказанию командира батареи личный состав спешно приступил к оборудованию орудийных двориков и строительству укрытий для орудийной прислуги. Во второй половине дня наблюдательный пост батареи на дистанции 70 кабельтовых обнаружил тяжелый крейсер в сопровождении трех эскадренных миноносцев и двух гидросамолетов. Батарея немедленно открыла огонь по крейсеру. Бой продолжался 12 мин. Наблюдались несколько попаданий в крейсер. Из 88 снарядов, выпущенных неприятелем по батарее, несколько упало недолетом, а остальные — в 15—20 м от орудий. Несмотря на это, личный состав батареи потерь не имел, так как наличие специально созданных брустверов обеспечило безопасность орудийных расчетов. На следующее утро батарея выдержала еще один бой с крейсером противника, который получил три попадания.

Наши бронекатера и торпедные катера во всех случаях вели с вражескими кораблями бой под прикрытием огня береговых батарей. Так, например, утром 19 ноября отряд наших бронекатеров был атакован двумя миноносцами противника. 122-мм подвижная батарея № 272 открыла огонь и заставила миноносцы уйти за пределы дальности ее стрельбы. В этот же день отряд бронекатеров вторично вел бой с миноносцами. Бронекатера преследовались миноносцами до тех пор, пока сами не оказались под огнем нашей батареи. Таким образом, всякий раз с появлением неприятельских кораблей в прибрежной зоне наши батареи связывали их боем, заставляли отказаться от выполнения своих задач.

При попытке кораблей противника обстрелять наши войска на побережье батарей вынуждали их держаться на предельных дистанциях, лишая возможности стрелять прямой наводкой.

Продолжительный опыт применения батарей, состоящих из полевых орудий, выявил малую пригодность их для стрельбы по морским целям, о чем свидетельствуют следующие неутешительные примеры.

20 ноября батарея № 272 вела огонь по четырем эскадренным миноносцам. После первых батарейных залпов эскадренные миноносцы стали резко маневрировать. Это привело к тому, что наводчики наводили по разным целям.

В силу конструктивных особенностей полевых орудий стрельба из них не могла вестись в пределах 360° без перемещения станин. Это, естественно, затрудняло ведение огня по быстродействующим целям с большим боковым перемещением. Например, 14 ноября командир батареи со своего командного пункта обнаружил на дистанции 70 кабельтовых четыре силуэта (как потом выяснилось, торпедные катера), шедшие к нашему дозорному катеру. При постановке батареи на огневую позицию предполагалось, что противник появится с южного направления, поэтому орудия были установлены с направлением на юго-восток. Поскольку противник появился с востока, потребовалось развернуть батарею в новом направлении. Только через 7 мин. одно орудие батареи смогло открыть огонь, а остальные два вступили в бой, когда торпедные катера противника под прикрытием дымовой завесы уже начали отходить в море.

Опыт боевых действий за полуостров Сырве показал, что для обеспечения приморского фланга наших войск при наступлении вдоль побережья наиболее существенную помощь в борьбе с кораблями противника может оказать только специальная береговая артиллерия на механической тяге. Благодаря особой конструкции материальной части она позволяет вести круговой обстрел, а наличие приборов управления стрельбой значительно повышает точность стрельбы. Обладая подвижностью, она может следовать непосредственно за наступающими войсками и защищать их фланги от артиллерийского обстрела кораблями противника с моря.

Мощное вооружение и подвижность обеспечили большую эффективность действий и живучесть батареи № 343. Это выдвинуло ее на одно из первых мест при ведении боевых действий на полуострове Сырве. Орудия батареи № 343 оказались наиболее приспособленными к решению задач как в морском, так и сухопутном направлении. Главным недостатком батареи № 343 являлось отсутствие на ней приборов управления стрельбой. Кроме того, орудия этой батареи были установлены на транспортерах, которые не обеспечивали достаточной устойчивости. Это вызывало повышенный расход боеприпасов. Так, 20 ноября, ведя огонь на дистанции 70 кабельтовых по двум миноносцам, батарея израсходовала 110 снарядов, добившись только одного попадания.

С начала организации дивизиона и до окончания боевых действий на полуострове Сырве батареи прошли около 1200 км, не имея ни одной поломки и повреждения материальной части.

Несколько раз батарея № 343 перебрасывалась к району боевых действий железнодорожным путем. Первая погрузка на станции Лисий Нос по неопытности личного состава заняла 16 час. В дальнейшем, по мере накопления опыта, погрузка и разгрузка осуществлялись в течение трех с половиной часов.

Сопровождая приморский фланг армии, 18-й артиллерийский дивизион все время двигался за наступающими частями по осво-

божденной от противника территории. Батарей дивизиона часто приходилось развертываться на огневых позициях прямо с ходу. Это предъявляло особенно большие требования к своевременной разведке пути и выбору огневых позиций; как правило, они производились начальником штаба дивизиона, в распоряжении которого имелось 2—3 разведчика, несколько саперов и радиостанция. Обследовав участок пути, разведчики доносили по радио результаты разведки в штаб дивизии.

Для топографической привязки боевого порядка батарей использовались специалисты военно-морской базы, в районе которой действовал дивизион, что ни в какой мере не обеспечивало своевременности топопривязки.

Разведка и выбор наблюдательных пунктов производились после прибытия в район огневой позиции. Развертывание сопряженного наблюдения происходило медленно. Поэтому первое время после постановки на огневые позиции батареи открывали огонь, пользуясь глазомерной подготовкой данных для стрельбы или на основании данных, полученных с помощью секундомера (если корабль противника вел артиллерийский огонь). Стрельба же по невидимой цели производилась обстрелом площади. Батареи 122-мм калибра имели свое сопряженное наблюдение (СНБ), состоявшее из двух наблюдательных пунктов, связанных с командным пунктом батареи. Отсчеты, полученные с наблюдательных пунктов, обрабатывала планшетная группа (пункт обработки), находившаяся на командном пункте батареи.

Штаб дивизиона не имел сопряженного наблюдения и поэтому не мог наблюдать за всей водной акваторией в районе дивизиона и своевременно реагировать на обстановку. Средства звуковой разведки, чрезвычайно необходимые для борьбы с батареями противника, обстреливающими наши корабли, в дивизионе отсутствовали.

Организация материально-технического обеспечения боевой деятельности 18-го артиллерийского дивизиона не была достаточно хорошо налажена. Особенно остро ощущался недостаток автомашин и тракторов. Вследствие этого переброска батарей дивизиона производилась поочередно, несколькими рейсами. Иногда обстановка требовала быстрой одновременной переброски всего дивизиона. В этих случаях автомашины делали по одному рейсу только за орудиями. Такое положение приводило к тому, что на старых огневых позициях оставались почти все боеприпасы, телефонная связь, батарейное имущество. А на новых позициях боеприпасы или совсем отсутствовали, или их было чрезвычайно мало (30—40 выстрелов на орудие). Так, например, днем 28 ноября 1944 г. батарея № 272 пришлось вести бой с крейсером и двумя эскадренными миноносцами. За 12 мин. боя батарея израсходовала все снаряды (87), находившиеся на батарее, и вынуждена была прекратить огонь, так как остальные снаряды находились на старой огневой позиции.

Снабжение боеприпасами 122-мм батарей частично осуществлялось с армейских складов. Значительно сложнее обстояло дело с боеприпасами для морской 130-мм батареи № 343. На о-ве Эзель батарея снабжалась боеприпасами с канонерских лодок.

Важной проблемой для дивизиона являлось обеспечение горючим (при ограниченном наличии машин автотракторного парка). Недостаточно организованное снабжение и отсутствие бензозаправщиков приводило к тому, что батареи иногда вынуждены были простаивать в пути, ожидая подвоза горючего.

Большие переходы батарей при недостатке автотранспорта приводили к его быстрому износу. Это являлось причиной частого ремонта автомашин и тракторов, т. е. временно выводило из строя и без того малочисленный автотракторный парк.

Несмотря на перечисленные недостатки, в целом боевая деятельность 18-го дивизиона показала, насколько важны в системе береговой обороны батареи на механической тяге. Главное преимущество этого вида береговой артиллерии заключалось в подвижности, в меньшей зависимости от дорог по сравнению с железнодорожной артиллерией и в связи с этим в возможности быстрее других видов береговой артиллерии создавать артиллерийскую оборону освобожденных от противника военно-морских баз и участков побережья, а также быстро усиливать другие виды береговой артиллерии на угрожаемых участках. Важное преимущество батарей на механической тяге заключалось и в том, что позиции для них создавались в короткие сроки с минимальным объемом работ.

Таким образом, опыт боевых действий показал, что береговая артиллерия на механической тяге совершенно необходима для ведения боевых действий в прибрежном районе. Своевременное и эффективное прикрытие приморского фланга армии при временной стабилизации фронта и тем более в наступлении невозможно без наличия морской артиллерии на механической тяге. Она необходима также и для обеспечения боевых действий кораблей в прибрежном районе.

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ БЕРЕГОВОЙ АРТИЛЛЕРИИ В 1945 г.

Доцент,
кандидат исторических наук,
полковник

Ю. Г. ПЕРЕЧНЕВ.

генерал-майор в отставке

С. Т. ШЕВЧЕНКО

В боях у Мемеля и Либавы

В ходе освобождения Прибалтики от врага наши войска в июле 1944 г. вышли на побережье Балтийского моря между Либавой и Клайпедой и к середине октября очистили от немецко-фашистских захватчиков почти всю Прибалтику. Крупная группировка противника в количестве около 33 дивизий была прижата к морю на Курляндском полуострове между Тукумсом и Либавой. Три дивизии врага были блокированы в Клайпеде.

Между портами Виндава, Либава, Клайпеда и базами Данцигской бухты противник осуществлял крупные морские перевозки, имевшие целью усиление и смену частей, доставку боеприпасов, вывоз материальных ценностей. Эпизодически корабли противника (миноносцы, сторожевые корабли и катера) обстреливали наше побережье в Рижском заливе. С освобождением значительной части Прибалтики надводные и подводные силы нашего флота получили возможность выйти в Балтийское море. Переразвертывание сил фронта на вновь создаваемые военно-морские базы оказывало содействие частям Советской Армии.

В июле 1944 г. железнодорожная артиллерия флота начала подготовку к перебазированию в Прибалтику. Предстояло провести большой объем работ, чтобы отремонтировать материальную часть артиллерийских орудий, подвижной состав и подготовиться к длительным маршам на большие расстояния.

Готовясь к передислокации, командование бригады развернуло интенсивную работу. На занятиях с офицерами и сержантским составом подводились итоги боевой деятельности за период героической обороны Ленинграда, изучался и анализировался опыт лучших артиллеристов соединения. С офицерским составом было проведено несколько занятий по изучению прибалтийского театра, где предстояло действовать гвардейцам. Большую помощь командованию в изучении и обобщении опыта войны оказывали комсомольские и партийные организации, многотиражная газета

«Залп за Родину». Наряду с освещением самых разнообразных вопросов из жизни артиллеристов в газете помещались статьи, в которых обобщался боевой опыт лучших комендоров, корректировщиков, связистов, командиров орудий и командиров батарей.

Всю партийно-политическую работу накануне перебазирования политотдел организовывал, исходя из того, что переход батарей будет связан с большими трудностями. Необходимо было считаться и с тем, что завершающие бои по разгрому немецко-фашистских войск в Прибалтике предстояло вести в условиях ожесточенного сопротивления противника, яростно цеплявшегося за каждый рубеж и бросавшего все силы и средства, чтобы отсрочить час своей гибели.

Политотдел проводил совещания командиров дивизионов, батарей и их заместителей по политической части о задачах, формах и методах партийно-политического обеспечения перехода батарей. На партийных и комсомольских собраниях обсуждались задачи коммунистов и комсомольцев по выполнению приказа командования флотом. Были организованы сборы агитаторов с целью обобщения опыта агитационно-пропагандистской работы в предыдущих боях и постановки задач на предстоящие боевые действия. Работники политотдела проводили инструктаж партработников и комсоргов батарей и дивизионов. Основными формами политической подготовки матросов и сержантов являлись политинформации, митинги и беседы агитаторов. Особое внимание уделялось раскрытию роли русского народа в освобождении Прибалтийских стран от иноземных захватчиков в прошлом, борьбе народов Прибалтики с немецко-фашистскими оккупантами, освободительной миссии Советской Армии. Личному составу рассказывалось о национальных традициях народов Прибалтики, о значении высокой дисциплины воинов армии-освободительницы.

В середине ноября 1944 г. в Ригу первым эшелоном прибыл 45-й отдельный разведывательный артиллерийский дивизион (командир — гвардии капитан Л. Проурзин) и представитель командования 1-й гвардейской морской артиллерийской железнодорожной Красносельской Краснознаменной бригады подполковник В. В. Орловский. На него были возложены следующие задачи: установление контактов и связи с действующими сухопутными войсками в Прибалтике; выбор и подготовка огневых позиций; развертывание подразделений 45-го дивизиона на местности. По прибытии в Ригу Орловский вместе с флагманским артиллеристом Рижского морского оборонительного района капитаном II ранга Г. Н. Слезким встретились с начальником штаба 2-го Прибалтийского фронта. Были решены все вопросы боевого использования железнодорожной артиллерии, намечены пункты развертывания батарей и дивизионов. Армейским командованием были тут же даны указания о подготовке, а там, где необходимо, и о постройке веток и усов для огневых позиций батарей. Их развертывание намечалось в районе Рижского побережья от устья

Западной Двины до Кемери, а также на железнодорожных станциях Ауце, Вайноде, Добеле и Прискуле. Командир бригады со своим штабом должен был оборудовать командный пункт в Риге.

Во второй половине ноября 1944 г. в район г. Клайпеды прибыли 130-мм батареи 406-го дивизиона бригады (командир — майор Б. М. Гранин, заместитель по политической части — майор Тетерин) и 152-мм батареи 407-го дивизиона (командир — майор Г. И. Барбакадзе, заместитель по политической части — Жирнов).

Батареи обоих дивизионов развернулись на участке железной дороги, идущей от Клайпеды на север вдоль моря, и оборудовали свои огневые позиции в районе станции Кретинга и Свента (Швентой). Перед батареями были поставлены задачи вести борьбу с артиллерией врага, оказывать огневую поддержку сухопутным войскам и совместно с авиацией и торпедными катерами блокировать Клайпеду с моря.

В конце ноября в район Риги прибыли другие дивизионы железнодорожной артиллерийской бригады. Командирам дивизионов были назначены следующие огневые позиции вокруг города: 403-й дивизион — г. Кемери, 404-й — г. Болдарая, 405-й — г. Слока. Им были поставлены задачи по артиллерийской обороне побережья Рижского залива и прикрытие базирования кораблей в районе Риги. Задачу по противодесантной обороне дивизионы должны были выполнять во взаимодействии с частями 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов.

Боевую деятельность железнодорожной артиллерии на клайпедском направлении начала 152-мм батарея № 1120 (командир — капитан В. В. Лачин) огневым ударом по причалам порта Клайпеда, по батареям противника и скоплениям его живой силы. 8 декабря эта батарея обеспечивала выполнение боевой задачи армейской группы и получила высокую оценку своих действий от командира 92-го стрелкового корпуса. Так же успешно вела боевые действия и батарея № 1118 (командир — старший лейтенант В. А. Дегтярь). 13 декабря она оказывала поддержку своим огнем частям 179-й стрелковой дивизии, проводившим разведку боем. Командир дивизии объявил благодарность всему личному составу батареи № 1118 за отличное выполнение боевой задачи при поддержке частей дивизии. В этот же день она подавила две батареи противника, обстреливавшие наш аэродром в районе Паланги¹.

У Клайпеды, как и в боях под Ленинградом, боевые действия железнодорожной артиллерии осуществлялись в тесном взаимодействии с авиацией флота как на сухопутном, так и на морском направлениях. Так, например, утром 20 ноября транспорт «Фюзелир» водоизмещением около 6 тыс. т на переходе из Пиллау в Мемель вошел в сектор огня батареи № 1118. Батарея открыла

¹ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 27978, л. 24.

по нему огонь и вскоре добилась прямого попадания в машинное отделение, вызвав пожар в кормовой части, в результате чего транспорт потерял ход. Вслед за этим транспорт подвергся удару с воздуха нашими самолетами и осел кормовой частью на грунт.

Боевая деятельность железнодорожной артиллерии на клайпедском направлении проходила в условиях ожесточенной контрбатарейной борьбы и авиационных ударов противника. Вражеская артиллерия систематически подвергала ударам огневые позиции, наблюдательные пункты, базы железнодорожной артиллерии.

Утром 29 декабря батарея старшего лейтенанта В. К. Проскурова вела огонь по транспорту противника, пытавшемуся прорваться в Клайпеду. Вражеская батарея открыла огонь по нашей огневой позиции с помощью поднятого в воздух аэростата. Старший лейтенант В. К. Проскуров решил уничтожить прежде всего аэростат противника и открыл по нему огонь. Тогда враг усилил огонь по нашей батарее, введя в бой еще одну батарею. В этом бою смертью храбрых погибла мужественная девушка-связистка Воронцова. Она несла вахту по связи, и когда разрывом вражеского снаряда связь была прервана, Воронцова побежала на линию исправить повреждение. По пути Воронцова увидела раненого старшего краснофлотца Шиловского. Под огнем противника она втащила его в блиндаж, сделала перевязку и с помощью краснофлотцев, находившихся в блиндаже, эвакуировала с огневой позиции. Вернувшись на огневую позицию исправить связь, Воронцова услышала крики в землянке, вбежала туда и увидела раненого старшину 2-й статьи Графского и краснофлотца Петрова. Она кинулась к ним на помощь, но в это время сама была смертельно ранена осколком вражеского снаряда. Графский тоже вскоре умер от полученных ран. Личный состав батареи Проскурова похоронил своих товарищей, старшину 2-й статьи Графского и краснофлотца Воронцова, со всеми воинскими почестями вблизи огневой позиции батареи, в местечке Дойч-Кретинга².

В районе Клайпеды противник не только оборонялся, но и неоднократно предпринимал яростные атаки в целях улучшения занимаемых им позиций. Для отражения этих атак привлекались батареи 406-го и 407-го дивизионов железнодорожной артиллерии.

10 января 1945 г. противник внезапно начал сильную артиллерийскую подготовку по нашему переднему краю из большого количества орудий различного калибра и шестиствольных минометов. Артиллерийская подготовка длилась свыше часа, после чего противник силой до трех полков пехоты при поддержке 120 танков и самоходных орудий перешел в наступление. Ему удалось прорвать нашу оборону на переднем крае и выйти на шоссе Мемель—Кретинга. Отдельные танки и самоходные орудия в сопровождении автоматчиков вырвались вперед и дошли до огневых позиций батарей 406-го дивизиона. Создалось критическое поло-

² Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 36462, л. 24.

жение, так как наши стрелковые части временно отошли и батареи дивизиона остались без прикрытия.

В этих условиях смело и решительно действовали командиры батарей старшие лейтенанты В. А. Дегтярь и В. К. Проскуров. Они оставили на орудиях сокращенные расчеты и перебросили всех остальных бойцов под руководством офицеров Родионова и К. Н. Исяловича на оборону батарей с суши. Артиллеристы под руководством старшего лейтенанта Г. Г. Тромбицкого и парторга дивизиона капитана В. В. Котова личным оружием отражали яростные атаки вражеской пехоты.

Когда противник приблизился на 800 м, в борьбу с ним вступили орудия с сокращенными артиллерийскими расчетами. Каждому бойцу приходилось работать за троих, но орудия стреляли с полной скорострельностью. После первых же залпов загорелось несколько «тигров» и «фердинандов». Отлично действовал орудийный расчет коммуниста Грищенко. Его орудие подбило два танка врага. Слаженно работали в бою расчеты командиров орудий П. Ф. Шитихина, И. С. Бабьяка, которые прямой наводкой стреляли по танкам и пехоте врага. На батарее № 1116 был убит старший лейтенант Мамаев, тяжело ранен матрос Гусько, но оставшиеся в строю продолжали вести огонь.

Мужественно выполняла свой воинский долг телефонистка Дора Очагова. Три снаряда попали в землянку, где она находилась у телефона, поддерживая связь с командованием дивизиона. Кругом все рушилось, падали бревна, осыпалась земля. Но бесстрашная девушка ни на минуту не покидала своего поста.

В течение полутора суток отражали артиллеристы атаки превосходящих сил противника. Благодаря стойкости и мужеству гвардейцев враг был остановлен. Вечером 11 января подошедшие из глубины нашей обороны танки и стрелковые части, поддерживаемые огнем батарей железнодорожной артиллерии, отбросили противника на исходные позиции³.

Представитель Ставки Верховного Главнокомандования Маршал Советского Союза А. М. Василевский и командующий 1-м Прибалтийским фронтом генерал армии И. Х. Баграмян объявили благодарность личному составу 406-го и 407-го дивизионов. «Прижатый к морю противник, — пишет в своих воспоминаниях Маршал Советского Союза И. Х. Баграмян, — предпринимал наступление в направлении станции Кретинга своими отборными частями, в том числе танковой дивизией «Великая Германия». . . В отражении контрударов гитлеровцев большую помощь оказала береговая артиллерия флота. Моряки-артиллеристы под командованием офицеров Б. М. Гранина и Г. И. Барбакадзе метким огнем уничтожили десятки минометных и артиллерийских батарей, танков и другой техники врага»⁴.

³ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 27807, л. 87.

⁴ «Советский моряк», 1958, № 8, стр. 4.

В приказе № 012 от 12 января 1945 г. командующего 43-й армией говорилось: «За отличные боевые действия по разгрому врага объявляю благодарность офицерскому и всему личному составу действующих частей 1-й гвардейской железнодорожной Краснознаменной Красносельской бригады»⁵.

Приказом командира 92-го стрелкового корпуса 33 артиллериста бригады были награждены орденами и медалями⁶.

Поддерживая огнем контратаки наших войск, батареи железнодорожной артиллерии одновременно бдительно следили за морскими подступами к Клайпеде. Они находились в постоянной готовности нанести огневые удары по кораблям противника, чтобы лишить их возможности снабжать морским путем свою окруженную группировку. Так, 12 января батареи № 1118 под командованием старшего лейтенанта В. А. Дегтяря потопила вражеский транспорт водоизмещением 6 тыс. т, а 14 января совместно с авиацией потопила второй транспорт, сторожевой корабль и одному транспорту нанесла серьезные повреждения. На морском направлении обстановка осложнялась тем, что движение кораблей между портами Данцигской бухты и Клайпедой осуществлялось вдоль высокой косы Курише-Нерунг, которая укрывала их от наблюдения с наземных наблюдательных постов. К тому же наши наблюдательные посты имели на побережье (в 9—16 км севернее Клайпеды) неудобное створное расположение. Находившаяся севернее Клайпеды высота, покрытая лесом, полностью укрывала порт от наблюдения. Как правило, в порт корабли заходили ночью и в условиях плохой видимости, днем оставались в порту. Днем и в лунные ночи корабли противника становились видимыми на развороте при входе в канал в течение 3—4 мин., а затем скрывались за высотой. В этих условиях единственным надежным средством разведки и корректировки огня являлась авиация. В январе 1945 г. в оперативное подчинение артиллеристов была передана 13-я отдельная авиационная Краснознаменная эскадрилья береговой обороны флота. Самолетам-корректировщикам ставилась задача обеспечить корректировку огня железнодорожных батарей по кораблям в порту Клайпеда и на подходах к нему, а также по наземным целям. Одновременно они должны были вести визуальную и фотографическую разведку кораблей и сухопутных целей в районе Клайпеды⁷.

Работа корректировщика по обеспечению стрельбы батарей начиналась с доразведки. Он выбирал наиболее важную цель, уточнял по фотоплану порта Клайпеда, на котором была нанесена километровая сетка, снимал координаты и передавал их по радио на стреляющую батарею.

⁵ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 36463, л. 32.

⁶ Там же, л. 33.

⁷ ЦВМА, ф. 19, оп. 267, д. 3, л. 69.

Корректировка огня	Количество вылетов		
	успешных	неуспешных	всего
По кораблям	10	5	15
По артиллерийским батареям	2	1	3
По причалам	1	—	1
Всего	13	6	19

Количество вылетов самолетов на корректировку огня с 12 по 28 января 1945 г. видно из приводимых ниже данных⁸.

Таким образом, 34% всех вылетов самолетов на корректировку огня батарей железнодорожной артиллерии оказались неудачными. Причинами являлись отказ в работе радиостанций самолетов (три случая), ухудшение видимости в районе цели (один случай), неслаженность в работе управляющего огнем и штурмана (1 случай) и быстрое маневрирование цели (один случай). В целом же опыт применения авиации для корректировки огня надо считать успешным.

О дружной и согласованной работе гвардейцев-артиллеристов и летчиков-корректировщиков свидетельствуют такие примеры. 16 января наши наблюдательные посты обнаружили входивший в бухту немецкий транспорт. Он стал на якорь в таком месте, которое не просматривалось нашими наземными постами. Тогда в воздух поднялся самолет старшего лейтенанта Артеменко. Артиллеристы гвардии старшего лейтенанта В. К. Проскурова открыли огонь по переданным Артеменко координатам. Первые же снаряды легли в нескольких метрах от транспорта. Летчик по радио передал поправку, и следующий залп накрыл цель. Немецкое судно стало уходить. Вражеские зенитчики обстреливали самолет. Плохая видимость заставляла летчика ходить на малой высоте, чтобы точнее корректировать огонь. Несмотря на противодействие неприятеля, офицер Артеменко довел корректировку до конца. Вражеский транспорт был потоплен.

18 января большую помощь артиллеристам оказал летчик старший лейтенант Жаров. Он обнаружил немецкий транспорт водоизмещением 4 тыс. т. По судну немедленно открыла огонь батарея гвардии капитана М. Е. Шпилева. Прямым попаданием транспорт был серьезно поврежден.

Немецкие боевые корабли неоднократно пытались нанести артиллерийский огонь по нашим войскам. Темной ночью 20 января группа миноносцев вошла в порт с тем, чтобы вести оттуда огонь. Однако наши артиллеристы предупредили врага. С помощью воздушных корректировщиков они совершили массированный огневой налет, и миноносцы, не приняв боя, ушли. Утром следующего дня два миноносца вновь приблизились к берегу и

⁸ Отделение ЦВМА, д. 21720, л. 47, 48.

открыли огонь по нашим частям. В бой немедленно вступили гвардейские батареи. Для корректировки в воздух поднялся Герой Советского Союза Н. В. Шапкин. Благодаря его помощи батарея гвардии капитана В. И. Лачина быстро пристрелялась по одному из миноносцев, добила прямого попадания, корабль заволокло дымом. Вскоре второе прямое попадание вызвало на миноносце взрыв. Наши радисты перехватили сообщение о том, что из-за серьезного повреждения корабль вести боя не может. Миноносец лег на курс отхода. Второй поврежденный корабль также покинул свою позицию.

Значительных успехов достигла железнодорожная артиллерия при воздействии по порту Клайпеда в дни с 26 по 28 января 1945 г., когда части Советской Армии проводили операцию по ликвидации окруженной группировки. Корректировка артиллерийского огня во всех случаях осуществлялась самолетами. Так, днем 27 января двумя нашими самолетами было совершено четыре боевых вылета на корректировку огня и три вылета на разведку переправ и кораблей. В этот день батареи 406-го и 407-го дивизионов израсходовали свыше 280 снарядов при стрельбе по причалам и кораблям и 150 снарядов по оборонительным сооружениям. Так же активно действовала железнодорожная артиллерия и 28 января. В результате огня батареями противнику за 26—28 января были нанесены весьма значительные потери: потоплены транспорт и буксир, повреждены три транспорта, подавлен огонь нескольких вражеских батарей, нанесены серьезные разрушения причалам порта Клайпеда⁹.

28 января 1944 г. части Советской Армии освободили город от немецко-фашистских захватчиков.

Высокие результаты стрельб железнодорожной артиллерии в боях у г. Клайпеды являлись результатом воинского мастерства, мужества и отваги гвардейцев. Высокую артиллерийскую культуру показал орудийный расчет под командованием сержанта М. И. Баранова. Командир орудия батареи № 1117 406-го дивизиона гвардии сержант Михаил Иванович Баранов зарекомендовал себя снайпером артиллерийского огня в боях под Ленинградом. Это высокое звание его орудийный расчет подтвердил и в боях у г. Клайпеды. За 10—12 января орудие Баранова уничтожило до взвода пехоты, повредило два транспортера и подбил три танка врага. С 26 по 28 января артиллеристы Баранова в составе батареи участвовали в нанесении огневого удара по порту Клайпеда. В результате был потоплен буксир, вызвано два больших взрыва в районе причалов, уничтожено шесть огневых точек. Четкая и слаженная работа орудийного расчета была отмечена в приказе командира 406-го дивизиона, а командир орудия был награжден орденом Красной Звезды¹⁰.

⁹ ЦВМА, ф. 19, оп. 1433, д. 9, л. 97.

¹⁰ Там же, ф. 3, оп. 1, д. 1414, л. 10.

Во время огневой поддержки 92-го стрелкового корпуса самоотверженно работал на линиях связи гвардии старший матрос 406-го дивизиона Алексей Петрович Воротилов. Двое суток находился он на передовой, исправляя часто выходившие из строя линии связи, которые соединяли командира дивизиона с командирами батарей и наблюдательными пунктами. 28 января при исправлении линии связи он попал в зону артиллерийского обстрела и был контужен. Осколками был разбит телефонный аппарат. Невзирая на опасность, Воротилов быстро устранил повреждения. Благодаря мужеству связиста командир дивизиона держал непрерывную связь с подчиненными подразделениями¹¹.

Успешная боевая деятельность батарей железнодорожной артиллерии у г. Клайпеды была отмечена в приказе Верховного Главнокомандующего. Среди отличившихся частей и подразделений были названы батареи под командованием В. А. Дегтяря, В. К. Проскурова и В. В. Лачина. Это было высшей оценкой для артиллеристов. Боевое мастерство личного состава батарей железнодорожной артиллерии было отмечено и командованием 92-го стрелкового корпуса. Начальник артиллерии этого корпуса подполковник Ручьев лично приезжал в 406-й и 407-й дивизионы, чтобы выразить благодарность за отличную артиллерийскую поддержку стрелковых частей.

После ликвидации мемельской группировки врага все батареи бригады, находившиеся в Прибалтике, были переброшены на направление действий войск 2-го Прибалтийского фронта, сражавшихся против курляндской группировки противника. Из батарей железнодорожной артиллерии были сформированы две артиллерийские группы.

На либавском направлении были сосредоточены батареи 406-го (девять 130-мм орудий) и 407-го (12 152-мм орудий) артиллерийских дивизионов и отдельные батареи № 12, 18 и 19 (десять 180-мм орудий). В Тукумскую группу вошли батареи 403-го и 404-го артиллерийских дивизионов (17 130-мм орудий)¹².

Как на либавском, так и на тукумском участках фронта железнодорожная артиллерия по заданию армейского командования вела стрельбы по целям, расположенным вне зоны досягаемости армейской артиллерии, осуществляла контрбатарейную борьбу, наносила удары по узлам сопротивления, опорным пунктам, наблюдательным постам и штабам противника, по сухопутным коммуникациям вражеских войск.

На Либавскую артиллерийскую группу возлагалась, кроме того, задача огневого воздействия по причалам порта Либавы, через который осуществлялись снабжение войск, вывоз техники

¹¹ ЦВМА, ф. 3, оп. 1, д. 1414, л. 32, 33.

¹² Там же, ф. 18, оп. 372, д. 1, л. 7.

и материальных ценностей. Через порт Либава ежедневно проходило в среднем 6—10 транспортов. Одновременно на Либаву базировались боевые корабли из состава легких сил немецкого флота. Для создания огневых позиций, с которых можно было бы обстреливать порт Либава, части Прибалтийского фронта построили железнодорожную ветку протяженностью 29 км от порта Швентой (Свента) до станции Ципиус¹³.

8 февраля батареи железнодорожной бригады приступили к обстрелу вражеских объектов в порту Либава. Однако использование береговой артиллерии на этом участке осложнялось большими дальностями стрельбы, достигавшими 30—32 км. Кроме того, Либава не просматривалась с наших наблюдательных постов. Корабли противника входили в порт, как правило, на рассвете и выходили с наступлением сумерек, а днем отставались в нем. При хорошей видимости с наблюдательных постов рано утром наблюдали вход кораблей в Либаву, а вечером — выход из него, но в самом порту корабли не просматривались. В этих условиях единственным надежным средством разведки целей и корректировки огня снова стала авиация. Однако условия для ее использования были гораздо сложнее, чем у Клайпеды. Здесь время пребывания самолета-корректировщика в районе цели значительно уменьшилось из-за большого удаления аэродрома корректировочной авиации от места боевых действий. В свою очередь вследствие большого рассеивания снарядов при стрельбе на предельных дальностях 180-мм орудий (32 км) была необходима тщательная корректировка, а это требовало более длительного пребывания самолета в воздухе.

Значительно усилилось и противодействие истребительной авиации противника. Часто вблизи самолета, корректировавшего огонь, разгорались ожесточенные воздушные бои. В связи с этим для обеспечения работы самолета-корректировщика приходилось выделять от 16 до 30 истребителей.

Артиллерийские обстрелы железнодорожными батареями порта Либава значительно затруднили базирование кораблей противника. Однако полностью сорвать перевозки не удалось из-за большого удаления целей от наших батарей. Противник, как потом удалось установить, с помощью радиостанций подслушивания, работающих на волне самолета-корректировщика, почти всегда узнавал о предполагаемом обстреле порта и поднимал в воздух свои истребители.

Несмотря на все эти трудности, с помощью самолетов-корректировщиков в течение февраля—марта железнодорожная артиллерия уничтожила в либавском порту четыре транспорта, катер, два вагона с боевой техникой, повредила пять транспортов среднего тоннажа (из них два полностью были выведены из строя). Одновременно железнодорожная артиллерия вела огонь

¹³ ЦВМА, ф. 19, оп. 267, д. 3, л. 56.

на разрушение причалов и других портовых сооружений, что серьезно затрудняло погрузочные и разгрузочные работы. Наряду с этим в пределах дальности своего огня она поддерживала действия торпедных катеров, базировавшихся на Свенту. Батареи прикрывали выход и вход в базу торпедных катеров и поддерживали их в бою, если он происходил в зоне досягаемости их огня.

Чтобы снизить эффективность железнодорожной артиллерии, противник наносил ожесточенные авиационные и артиллерийские удары по нашим батареям. Так, например, днем 21 февраля 24 самолета противника нанесли бомбовый удар по огневой позиции 180-мм батареи № 19 (командир — майор А. К. Дробязко), обстреливавшей порт Либава, и по базам батарей № 1116 и 1118 406-го дивизиона, прикрывавшего 180-мм батарею от огневого воздействия вражеской артиллерии.

Пулеметчики батарей № 1116 Богдашкин, Калинин, И. Вовченко и Тихонов метким огнем зенитного автомата сбили вражеский самолет «фокке-вульф».

В результате бомбового удара было убито и ранено 24 гвардейца и сгорело четыре вагона. Среди погибших смертью храбрых в этот день оказался капитан Палепа и отважная связистка комсомолка Дарья Очагова¹⁴.

Обязанности выбывших из строя на 19-й батарее взяли на себя парторг Юдин, комсорг Богданов, коммунисты Кравченко, Дузенко, Васильев, Егоров и другие, каждый из которых стал обслуживать механизмы за два-три номера. Уже на другой день 19-я батарея снова вела огонь по транспортам, обнаруженным нашей воздушной разведкой в порту Либава. С помощью самолета-корректировщика она быстро добилась прямого попадания в один из вражеских транспортов. На транспорте произошел взрыв и начался пожар. Пытаясь спасти свои корабли, четыре вражеские батареи открыли ураганный огонь по огневой позиции 19-й батареи. Снаряды рвались на расстоянии 1—2 м от транспортов, их осколки с глухим звоном били по металлу, рвали связь и кабели приборов управления огнем. Однако гвардейцы продолжали выполнять свою задачу, показывая новые образцы бесстрашия и непоколебимой стойкости. На помощь 19-й батарее пришел 406-й дивизион. Он заставил батареи противника прекратить артиллерийский обстрел. Артиллерийская дуэль происходила почти каждый день.

Только в феврале 1945 г. артиллерия противника выпустила по боевым порядкам 406-го дивизиона и отдельной 19-й батарее 5 тыс. снарядов.

В период боев на либавском направлении железнодорожная артиллерия систематически привлекалась для артиллерийской поддержки частей Советской Армии. В феврале 1945 г. по личной

¹⁴ ЦВМА. ф. 3. оп. 1, д. 4415, л. 77.

просьбе командующего войсками 2-го Прибалтийского фронта Маршала Советского Союза Л. А. Говорова 180-мм батарея № 18 и 130-мм батареи 403-го, 404-го и 405-го дивизионов были передислоцированы на станции Добеле и Вайнводе для содействия войскам фронта.

Действия железнодорожной артиллерии в этот период характеризуются такими примерами. 18 февраля 1945 г. немцы, готовясь к нанесению удара по нашим войскам, начали сосредоточивать в своем тылу крупные силы танков и пехоты. Это ускользнуло от внимания артиллерийского разведчика 404-го дивизиона старшины 1-й статьи Александра Ворожейкина. По его поручению батареи под командованием гвардии капитанов А. М. Кубенина и Ю. М. Курскова открыли огонь. Вражеская атака была сорвана.

21 февраля только батареи 405-го дивизиона (командир — майор Н. Ф. Будков) провели девять стрельб, из которых четыре стрельбы с корректировкой аэростатом наблюдения. При этом в шести случаях был подавлен огонь батарей противника, разбит один железнодорожный эшелон и вызван пожар.

Особенно часто привлекались железнодорожные батареи для артиллерийской поддержки наших войск в период марта—апреля 1945 г. В период с 31 марта по 2 апреля батареи 403-го дивизиона участвовали в операции, проводимой 22-й армией. Огневые позиции батарей дивизиона были выбраны в районе станции Ауце. В это же время батареи 405-го дивизиона привлекались на операцию, проводимую 6-й гвардейской и 51-й армиями, и входили в состав сил, выделенных для контрбатареиной борьбы. Огневые позиции батарей дивизиона находились в районе железнодорожной станции Прискуле. 23 марта батареи 404-го дивизиона привлекались для обеспечения действий 1-й ударной армии, 403-й дивизион — для поддержки действий 23-й армии и 405-й дивизион — 6-й гвардейской армии.

Показательным в этот период является отзыв о боевой деятельности 403-го дивизиона с 21 по 25 марта 1945 г., данный командиром группы артиллерии дальнего действия 119-го стрелкового корпуса гвардии полковником Пешковым и начальником штаба майором Шестаковым. В отзыве говорилось: «Действуя в составе группы артиллерии дальнего действия 119-го стрелкового корпуса, за этот период огнем дивизиона надежно подавлено 7 артиллерийских батарей противника, из них 3 батареи 150-мм калибра и 4 батареи 105-мм; приведено к молчанию 8 артиллерийских батарей противника, из них 3 батареи — 150-мм, 4 — 105-мм и 1 — 88-мм калибра; разрушено 6 сильно укрепленных узлов сопротивления противника и четыре командных пункта; рассеяно и частично уничтожено до 200 солдат и офицеров. Связь командира группы благодаря умелой организации работала бесперебойно. Органы разведки дивизиона с поставленными перед ними задачами справились хорошо. Вывод: личный состав с по-

ставленными задачами справился хорошо; в наступательных боях показал образцы выучки, организованности, храбрости и умения бить врага»¹⁵.

В конце апреля 1945 г. начались частные боевые действия против окруженной курляндской группировки противника. Дивизионы железнодорожной артиллерии были переданы в оперативное подчинение командования 51-й и 67-й армий, в составе которых они и действовали вплоть до капитуляции вражеских дивизий на Курляндском полуострове. Только за 7 и 8 мая батареи провели 173 стрельбы с расходом 2234 снарядов.

Всего с ноября 1944 г. по май 1945 г. батареи железнодорожной артиллерии на курляндском направлении (Тукумс—Либава) провели 321 стрельбу, израсходовав 9166 снарядов калибром 130—180 мм.

Следует отметить, что частое переразвертывание батарей железнодорожной артиллерии на новые огневые позиции не всегда должным образом обеспечивалось своими силами и средствами противовоздушной обороны. В связи с этим противник часто получал возможность беспрепятственно наносить удары своей авиацией по нашим батареям. Это заставило командование 1-й гвардейской Краснознаменной Красносельской морской бригады железнодорожной артиллерии просить командующего Прибалтийским фронтом о своевременном выделении средств противовоздушной обороны при перемене батареями позиций. Выход батарей близко к линии фронта также вызвал необходимость прикрывать дивизионы железнодорожной артиллерии общевойсковыми подразделениями. С этой целью 24 февраля в районе огневых позиций батарей 406-го дивизиона была развернута танковая рота.

В Восточно-Прусской операции

В то время, когда велись бои за уничтожение мемельской и курляндской группировок врага, войска 2-го и 3-го Белорусских фронтов продолжали наступление на запад, прорвали оборону противника на границе с Восточной Пруссией и вторглись на вражескую территорию. В феврале 1945 г. наши войска окружили в районе Кенигсберга крупную группировку войск противника. На подступах к городу противник создал четыре оборонительных рубежа, основой которых являлись 24 форта, железнодорожные доты и другие долговременные сооружения, в которых были установлены крепостные и полевые орудия и автоматическое оружие. Для разрушения долговременных оборонительных сооружений и уничтожения объектов, расположенных за пределами дальности стрельбы полевых орудий, командующий

¹⁵ Отделение ЦВМА. ф. 330. д. 27079. л. 265.

3-м Белорусским фронтом решил привлечь железнодорожную артиллерию¹⁶.

С этой целью из нее была сформирована артиллерийская группа в составе батарей 403-го и 404-го артиллерийских дивизионов (17—130 мм орудия), батареи № 1110 (3—130-мм орудия) и № 18 (4—180-мм орудия). Руководство группой возлагалось на командира 404-го дивизиона подполковника И. Е. Калашникова. Для оказания помощи в организации партийно-политического обеспечения боевых действий группы командование бригады выделило заместителя начальника политического отдела бригады майора И. Г. Ульянова, секретаря партийной комиссии капитана III ранга Измайлова и старшего инструктора по комсомольской работе капитана Н. Г. Смирнова.

30 марта 1945 г. группа прибыла к Кенигсбергу, где поступила в оперативное подчинение командующего 11-й гвардейской армией¹⁷. Ей были поставлены следующие задачи: воспрепятствовать движению кораблей и плавсредств противника по Кенигсбергскому каналу; воздействовать огнем по причалам, портовым сооружениям, аэродрому, железнодорожному узлу и порту Кенигсберг; огневое наблюдение за мостами через р. Прегель; нанесение массированных ударов по скоплениям живой силы и техники; контрбатареинная борьба с батареями 105-мм и более калибра.

При этом предусматривался ряд мероприятий, обеспечивающих выполнение поставленных задач. Армейские инженерные части построили железнодорожные тупики в районе станций Гутельфельд и Левенхольм, а саперная рота армии приняла участие в оборудовании огневых позиций: в строительстве брустверов для защиты орудийной прислуги от пуль и осколков, щелей, покрытых бревнами, для размещения снарядов и зарядов. Для прикрытия боевых порядков артиллерийской группы командующий 11-й гвардейской армией выделил зенитный артиллерийский полк¹⁸. Для разведки целей и корректировки огня выделялась разведывательно-корректировочная авиация флота, имевшая большой опыт совместных боевых действий с артиллеристами железнодорожной бригады под Ленинградом, на Карельском перешейке, под Либавой и Клайпедой.

Штурму Кенигсберга предшествовал четырехдневный артиллерийский обстрел немецкой обороны с целью разрушения ее наиболее важных фортификационных сооружений. В этот период батареи железнодорожной артиллерии наносили удары по военным заводам (танковому и пороховому), мостам, причалам и фортам, которые находились вне досягаемости полевой артиллерии. В первый же день гвардейцы вызвали в стане врага шесть

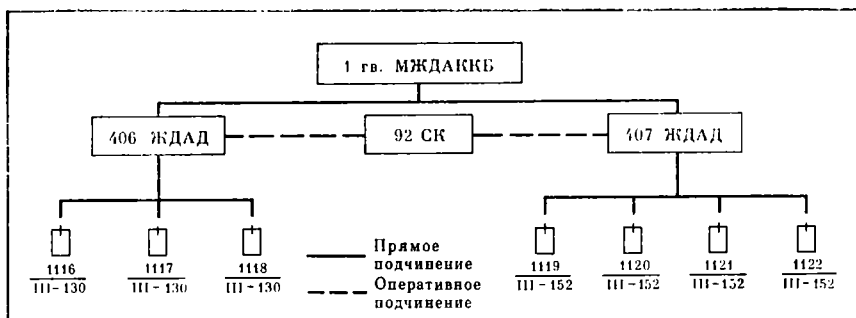
¹⁶ Там же, ф. 96, д. 20924, л. 146.

¹⁷ Там же, л. 184.

¹⁸ Там же, л. 82.

пожаров и четыре взрыва. Были зафиксированы прямые попадания по мостам и другим военным объектам. 6 апреля после полуторачасовой артиллерийской подготовки советские войска двинулись на штурм крепости.

9 апреля кенигсбергская группировка была разгромлена и г. Кенигсберг взят. В период с 4 по 9 апреля железнодорожная артиллерия провела 117 стрельб с расходом 1519 снарядов. В результате артиллерийского огня в 35 случаях были вызваны взрывы и пожары на военных объектах города, уничтожено



Боевое управление железнодорожной артиллерией в декабре 1944 г. под Клайпедой (Мемелем)

15 самоходных орудий и автомашин, в 24 случаях подавлен огонь артиллерийских батарей, в 26 рассеяно скопление живой силы и техники, уничтожено до двух рот пехоты. Огнем батареи № 18 были нанесены значительные разрушения танковому заводу и в девяти случаях нарушена погрузка барж и транспортов в порту¹⁹.

После занятия нашими войсками Кенигсберга 403-й, 404-й артиллерийские дивизионы и батарея № 18 были переброшены на подступы к Пиллау, где они поступили в оперативное подчинение командующего 39-й армией. Здесь железнодорожная артиллерия своим огнем непрерывно поддерживала действия частей армии по уничтожению земландской группировки противника. Батареи 403-го и 404-го дивизионов, введенные в группу артиллерии дальнего действия 39-й армии, выполняли задачу контрбатареинной борьбы и артиллерийским огнем поддерживали стрелковые части. Отдельная батарея № 18, оставленная в резерве командующего артиллерией 39-й армии, наносила артиллерийские удары по железнодорожной станции Пиллау, порту и находившимся здесь плавучим средствам. Она потопила подводную лодку, тральщик и четыре вспомогательных судна. С 13 по

¹⁹ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 20921, л. 101—104, 105.

15 апреля железнодорожная артиллерия провела 75 стрельб, израсходовав свыше 1500 снарядов. Всего в период проведения Восточно-Прусской операции железнодорожная артиллерия провела 212 стрельб, из них 130-мм калибра — 156 и 180-мм калибра — 56 стрельб. За это время было израсходовано 3219 снарядов (130-мм — 2635 и 180-мм — 684 снаряда)²⁰. С падением Пиллау и уничтожением земландской группировки врага закончилась боевая деятельность береговой артиллерии Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне.

* * *

В наступательных операциях 1944—1945 гг. под Ленинградом и в прибрежных районах Прибалтики получили успешное применение все виды береговой артиллерии Краснознаменного Балтийского флота. Исходя из ее тактических свойств перед ней ставили задачи: разрушение узлов сопротивления и наиболее мощных долговременных оборонительных сооружений; ведение контрбатарейной борьбы; разрушение командных пунктов и наблюдательных постов и нарушение работы вражеских штабов и узлов связи; нанесение ударов по железнодорожным станциям, узлам шоссеиных дорог и местам сосредоточения резервов в тылу противника.

Во всех операциях береговая артиллерия использовалась в тесном взаимодействии с полевой и корабельной артиллерией. Огневое взаимодействие выражалось в усилении береговой артиллерией артиллерии сухопутных войск; в выполнении береговой артиллерией самостоятельных задач, когда в силу сложившейся обстановки было более целесообразно применить именно дальнобойные орудия с большой разрушительной силой снарядов, способных поражать наиболее важные объекты.

В основу организации береговой артиллерии при выполнении задач поддержки сухопутных войск в наступлении было положено разделение ее на тактические группы. Каждая артиллерийская группа имела свой штаб и командира. При создании групп учитывались тактико-технические данные орудий, характер поставленных группе задач, расположение стационарных батарей на местности и возможности передислокации орудий железнодорожной артиллерии на новые огневые позиции. Для участия в операции по прорыву блокады Ленинграда в 1943 г. было создано три артиллерийские группы флота²¹, в январской и июньской 1944 г. — соответственно пять и четыре²². Все тактические группы возглавлял начальник артиллерии флота, который оперативно подчинялся командующему артиллерией фронта. В отдельных случаях по мере надобности некоторые группы при-

²⁰ Там же, д. 20921, л. 110.

²¹ Там же, ф. 28, д. 40041, л. 8.

²² Там же, л. 237.

давались в оперативное подчинение командующим артиллерией армий.

Огневые задачи береговой артиллерии ставились командованием флота только через начальника артиллерии флота. Подобная централизация в управлении обеспечивала возможность согласовывать действия береговой артиллерии с общевойсковыми начальниками в соответствии с общим планом операции; строго распределять задачи между береговой и армейской артиллерией; маневрировать средствами в ходе операции; в любое время массированно использовать их на наиболее важных направлениях. Командирам групп давалось право самостоятельно открывать огонь в своих полосах и секторах для контрбатарейной борьбы и выполнения огневых заявок наступающих войск.

Планы боевого использования артиллерии в операции разрабатывались штабами командующего артиллерией фронта и начальника артиллерии флота совместно. Они же согласовывали вопросы оперативного и тактического взаимодействия. Основным документом, отражавшим взаимодействие, являлась плановая таблица огня. В ней указывались цель артиллерийской поддержки, состав сил, огневые задачи, порядок их решения, организация связи с войсками, с корректировочными постами и самолетами, порядок оповещения и информации.

Планы огня артиллерии составлялись на первые один-два дня операции. В конце первого дня на основе обстановки корректировался план второго дня. В последующем огневые задачи обычно ставились и выполнялись распорядительным порядком. Штаб начальника артиллерии флота планировал задачи для артиллерийских групп до дивизионов, отдельного корабля, отдельной батареи включительно.

Перед операциями производилась перегруппировка артиллерии. Железнодорожная артиллерия занимала новые огневые позиции, расположенные ближе к линии фронта. Для корректировки огня и наблюдения результатов стрельбы осуществлялось перераспределение средств артиллерийской разведки с второстепенных участков на главные. Большую помощь средствами артиллерийской инструментальной разведки оказывали морякам-артиллеристам артиллеристы армий, так как в составе КБФ имелся только один отдельный разведывательный артиллерийский дивизион (№ 225) и две отдельные батареи звуковой разведки (№ 14 и 30). К началу операций все части и соединения артиллерии информировались о войсковых и артиллерийских группировках противника, их деятельности, а также о характере его инженерной обороны. Составлялись таблицы координат целей с указанием их номеров и характера деятельности, которые за несколько дней до начала операций вручались командирам групп и частей.

В подготовительный период организовывалось систематическое общение офицеров-артиллеристов с представителями обще-

войсковых соединений, что способствовало полному взаимопониманию и договоренности по вопросам планирования огня.

Береговая артиллерия привлекалась, как правило, на все периоды артиллерийского наступления, в том числе и на период разрушения долговременной обороны. В ходе разгрома противника на Карельском перешейке утром 9 июня 1944 г. артиллерия флота и крупнокалиберная артиллерия Ленинградского фронта методически в течение 12 час. разрушала узлы сопротивления и опорные пункты в первой полосе обороны, а также вела контрбатарейную борьбу.

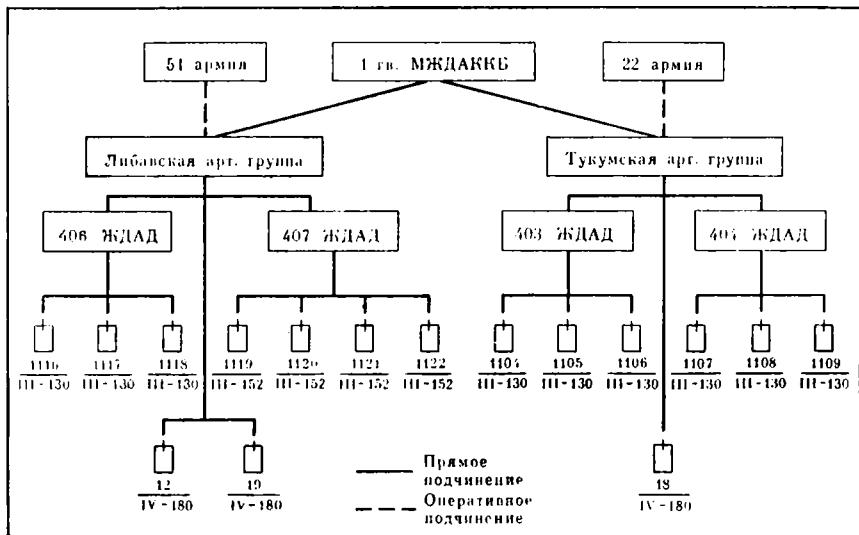
Продолжительность артиллерийской подготовки почти во всех операциях была около 2—2,5 час. В ходе сопровождения наступавших вдоль побережья войск активность деятельности стационарных батарей и крупных надводных кораблей снижалась, так как противник выходил за пределы дальности их огня. Поэтому дальнейшую огневую поддержку осуществляли в основном каповерские лодки, бронекатера и батареи железнодорожной артиллерии. Так, в артиллерийском сопровождении наступавших войск 21-й армии Ленинградского фронта в Выборгской операции от флота участвовало: 10 июня 117 орудий; 14 июня — 89; 16 июня — 55; а с 17 по 21 июня — 30—40²³. Взаимодействие морской артиллерии с армейской осуществлялось штабом начальника артиллерии флота, для чего в штабы взаимодействующих частей высылались офицеры связи, которые находились на командных пунктах командующих артиллерией армий.

В ходе операций значительное место в боевой деятельности морской артиллерии занимала контрбатарейная борьба. В период прорыва блокады Ленинграда в январе 1943 г. морская артиллерия из 1205 стрельб по батареям противника провела 929 стрельб, по узлам сопротивления — 164, по скоплениям живой силы и техники — 69, по командным и наблюдательным пунктам, складам, коммуникациям — 43²⁴. В ходе Выборгской операции (июнь 1944 г.) 644 стрельбы из 946 относятся к контрбатарейной борьбе²⁵. В этой операции впервые для обнаружения артиллерийских батарей противника широко были применены авиационные и звукометрические средства. При разгроме противника под Ленинградом в январе—феврале 1944 г. артиллерией флота было проведено 1005 стрельб и израсходовано более 23,5 тыс. снарядов калибром 406—100 мм, из них: на подавление и приведение к молчанию артиллерии противника — 625 стрельб; на разрушение опорных пунктов и долговременных огневых сооружений — 113; на разрушение узлов коммуникаций, железнодорожных станций и нарушение их работы — 134; на уничтожение живой силы и техники в глубине обороны — 111; на нейтра-

²³ Отделение ЦВМА, ф. 243, д. 23973, л. 3—5.

²⁴ Там же, ф. 28, д. 40041, л. 13—15.

²⁵ Там же, л. 296.



Боевое управление железнодорожной артиллерией в боях против курляндской группировки к 15 февраля 1945 г.

лизацию командных пунктов и узлов связи противника — 22 стрельбы²⁶.

Наступательные операции под Ленинградом в 1943—1944 гг. — первый случай в истории, когда в таких масштабах использовалась береговая и корабельная артиллерия для содействия сухопутным войскам при прорыве глубоко эшелонированной обороны противника. Успешным действиям морской артиллерии предшествовала специальная боевая подготовка, которая обеспечила четкость боевого управления, непрерывность корректировки огня и безотказность связи. Вследствие умелой организации взаимодействия, которая в ходе операций непрерывно совершенствовалась, четкой постановки задач, планирования огня и обеспечения его корректировкой береговая и корабельная артиллерия нанесла противнику большие потери в живой силе и технике.

В январской операции 1943 г. было израсходовано свыше 29 тыс. снарядов калибром 406—100 мм. В результате в 759 случаях был подавлен огонь батарей противника, уничтожено восемь батарей и два отдельных орудия, разрушено 14 узлов сопротивления, в том числе наиболее мощные в районах Шлиссельбурга и на горе Преображенской. Кроме того, было уничтожено два склада с боеприпасами, взорван железнодорожный эшелон

²⁶ А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне. М., 1952, стр. 113.

с боевой техникой и снарядами. Были нанесены серьезные потери живой силе и технике врага. Эффективность огня морской артиллерии флота подтверждена личным осмотром начальника артиллерии флота вице-адмирала И. И. Грена районов, по которым вели огонь береговые батареи и корабли²⁷. В Выборгской операции морская артиллерия провела 946 боевых стрельб с расходом около 20 тыс. снарядов. Только за первый день операции ею было уничтожено 17 целей из запланированных 26 и частично разрушено восемь²⁸. По данным корректировочных постов, за первые четыре дня операции огнем морской артиллерии было разрушено 34 узла обороны врага и 24 отдельных дота и дзота, уничтожено 15 артиллерийских орудий, вызвано 88 взрывов, в 294 случаях подавлен огонь вражеских батарей, 67 раз рассеивались и частично уничтожались большие скопления живой силы и техники противника на железнодорожных станциях, узлах дорог и в населенных пунктах²⁹.

Боевая деятельность артиллерии флота в операциях под Ленинградом была высоко оценена командующим артиллерией Ленинградского фронта генерал-лейтенантом артиллерии Г. Ф. Одинцовым, который писал: «В военной истории едва ли повторится такой пример классического использования морской артиллерии для нужд наземных войск, как беспримерная боевая работа КБФ в Великую Отечественную войну»³⁰.

Сложная минная обстановка в Финском заливе в конце 1944 и начале 1945 г. не позволяла перебазировать крупные корабли флота на освобожденные в Прибалтике военно-морские базы. В связи с этим артиллерийское содействие войскам в наступательных операциях могли оказывать только батареи железнодорожной артиллерии и морские бронекатера.

Наличие в составе Краснознаменного Балтийского флота мощного маневренного соединения, 1-й гвардейской морской железнодорожной Красносельской Краснознаменной артиллерийской бригады, позволяло широко использовать его в интересах сухопутных войск³¹.

Используя большую подвижность железнодорожной артиллерии, командование Краснознаменного Балтийского флота сосредоточивало в предстоящих операциях необходимое количество батарей, чем существенно усиливало войсковую артиллерию. Разновременно они участвовали в наступательных операциях в районе Мемеля (Клайпеда), Либавы и Тукумса, Кенигсберга и на Земландском полуострове (Пиллау). Из батарей железнодорож-

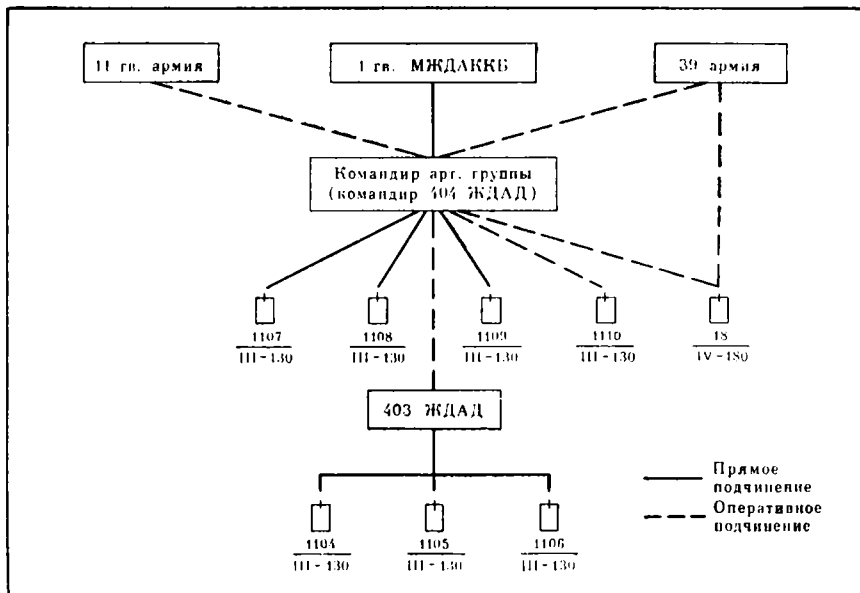
²⁷ Отделение ЦВМА, ф. 28, д. 40041, л. 15.

²⁸ Там же, ф. 25, д. 11866, л. 66.

²⁹ А. Н. Мушников. В боях за Выборг и Петрозаводск. М., 1957, стр. 31.

³⁰ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 21534, л. 75.

³¹ В своем составе бригада имела 58 орудий (356-мм — три, 180-мм — восемь, 152-мм — 10, 130-мм — 37). Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 19046, л. 23.



Боевое управление железнодорожной артиллерией при ликвидации кенигсбергской и земландской группировок

ной артиллерии создавались артиллерийские группы, которые передавались в оперативное подчинение армиям.

В конце января 1945 г. батареи железнодорожной артиллерии были передислоцированы на либавское и тукумское направления, где из них сформировали две артиллерийские группы. Оперативно либавская группа была подчинена 51-й, а тукумская — 22-й армии. В ходе наступательных операций дивизионы и отдельные батареи передавались в оперативное подчинение другим армиям. Вот некоторые данные только за март 1945 г. С 3 по 6 марта 403-й дивизион участвовал в операции, проводимой 22-й армией, а 407-й — в операциях 6-й гвардейской и 51-й армий; 23 марта 404-й дивизион привлекался для обеспечения действий 1-й ударной армии³²⁻³³. В конце марта 1945 г. часть батарей железнодорожной артиллерии была сосредоточена под Кенигсбергом и на подступах к военно-морской базе Пиллау. Кенигсбергская группа была оперативно подчинена 11-й гвардейской армии³⁴, а пиллауская — 39-й армии.

В ходе наступательных операций в Прибалтике артиллерийские группы из железнодорожной артиллерии, будучи оперативно переданы армиям, выполняли задачи артиллерии дальнего дей-

³²⁻³³ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 20921, л. 58—60.

³⁴ ЦВМА, ф. 151, оп. 1, д. 146, л. 6, 7.

ствия (артиллерия калибром 130—152-мм) или функции артиллерийского резерва армий (180-мм орудия). Им ставились задачи по поражению наиболее важных объектов, находившихся вне пределов досягаемости полевой артиллерии.

Необходимость ведения артиллерийского огня на большие дальности (Кенигсберг — свыше 25 км, Либава — до 32 км) требовала организации надежной корректировки каждого выстрела. Сравнительно широкое распространение получило применение авиации для корректировки огня по закрытым, невидимым целям — 10,8% от всех проведенных стрельб³⁵. В январе 1945 г. в оперативное подчинение бригады была передана 13-я отдельная авиационная эскадрилья флота, которая осуществляла корректировку огня. За все время боевой деятельности морской артиллерии Краснознаменного Балтийского флота, с сентября 1941 г. по апрель 1945 г., наиболее высокий процент стрельб с корректировкой был получен под Кенигсбергом: для 130-мм батарей — 90%, 180-мм — 54%³⁶ (в 1941—1942 гг. — 25—50%, в 1943 г. — до 65%, 1944 г. — 70—83%)³⁷.

Большое место занимала контрбатареинная борьба (57,8% от всех проведенных стрельб). Под Мемелем, Либавой и Кенигсбергом она получила дальнейшее развитие. Дивизионы железнодорожной артиллерии от армейского командования получали определенные полосы для контрбатареинной борьбы, которые в свою очередь делились между батареями. Каждая батарея пристреливала в своем секторе 2—3 репера на различных дистанциях, что во многом облегчало своевременное открытие огня по батареям противника. Лучшие результаты наблюдались при массированном ударе нескольких батарей или всего дивизиона. В таких случаях батареи врага подавлялись надолго.

Личный состав железнодорожной артиллерии действовал в Прибалтике с большим напряжением сил. Приходилось часто переходить из одного района в другой, строить огневые позиции, оборудовать укрытия для орудий и убежища для расчетов. Всего было произведено 37 передислокаций с полным свертыванием и развертыванием всех средств. Только связистами батарей было наведено 3548 км полевых линий связи и снято 3115 км³⁸.

Строительство новых огневых позиций, как правило, осуществлялось с помощью частей Советской Армии. Под Кенигсбергом все железнодорожные тупики для батарей были построены армейскими инженерными частями, а в оборудовании огневых позиций приняла участие саперная рота 11-й гвардейской армии. Ввиду того что все огневые позиции, как правило, находились вблизи линии фронта, строились различные инженерные соору-

³⁵ ЦВМА, ф. 96, оп. 1, д. 33328, л. 65.

³⁶ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 20921, л. 97.

³⁷ А. Сагоян. Корабельная артиллерия в Великой Отечественной войне. М., 1952, стр. 101.

³⁸ ЦВМА, ф. 96, оп. 1, д. 33328, л. 61.

жения для защиты личного состава и материальной части. Брустверы для защиты орудийной прислуги от пуль и осколков сооружались из шпал, которые укладывались вокруг орудий в два ряда. Пространство между шпалами засыпалось землей. Подобные брустверы надежно защищали от пуль и осколков. Для хранения боеприпасов в районе огневых позиций отрывались щели, которые покрывались бревнами из расчета размещения в каждой щели 10—15 снарядов. Заряды размещались отдельно от снарядов в специально вырытых щелях. Под наблюдательные и командные пункты в основном приспособлялись каменные дома, водонапорные башни, различного рода вышки. Из-за недостатка времени и средств полного инженерного оборудования боевых порядков батарей создавать не удавалось.

Большие требования предъявлялись к организации надежной противовоздушной обороны отдельных транспортеров и батарей в целом.

В 1944—1945 гг. был достигнут широкий маневр батареями железнодорожной артиллерии. В течение 1944 г. части бригады в процессе передислокации проделали путь в 8374 км, в январе—апреле 1945 г. — 10 184 км. Отдельные батареи преодолели 800—1300 км. Так, 18-я батарея (180-мм калибра) прошла 1360 км³⁹. За 1945 г. бригада провела 1133 стрельбы и израсходовала около 20 тыс. снарядов⁴⁰.

Участие береговой и корабельной артиллерии в наступательных операциях дало возможность значительно повысить огневую мощь сухопутных войск, что способствовало быстрому разгрому приморских группировок врага. В подавляющем большинстве случаев содействие морской артиллерии сухопутным войскам продолжалось в течение 7—10 суток, пока они находились в пределах дальности огня стационарных береговых батарей и кораблей, ведущих огонь с постоянных позиций.

Наличие в составе Краснознаменного Балтийского флота железнодорожной артиллерии позволило значительно увеличить сроки содействия. Так, в январской операции 1944 г. сухопутные войска на 11-е сутки (24 января) вышли за пределы дальности огня кораблей и стационарных батарей. Железнодорожная артиллерия продолжала оказывать огневую поддержку до середины февраля 1944 г. В июне 1944 г. она оказывала содействие вплоть до занятия Выборга. В Прибалтике батареи железнодорожной артиллерии действовали от начала операций до их окончательного завершения, т. е. участвовали в артиллерийской поддержке на всех этапах наступательных операций.

Особенностями использования морской артиллерии в наступательных операциях являлись: строгая централизация командования; создание тактических групп; достижение полного взаимопо-

³⁹ Отделение ЦВМА, ф. 96, д. 20921, л. 79.

⁴⁰ Там же, л. 82.

Морская артиллерия КБФ в некоторых наступательных операциях 1943—1945 гг.

Артиллерийские группы	Артиллерия кораблей	Береговая артиллерия	Всего орудий в группе	Задачи артиллерийской группы	Командир группы
<i>Прорыв блокады Ленинграда (12—30 января 1943 г.)¹</i>					
1-я группа Стационарная береговая артиллерия Ленинградской и Осиновецкой ВМБ	—	1 406-мм, 4 480-мм, 8 130-мм, 15 120-мм, 3 102-мм, 3 100-мм орудий	34 орудия калибра 406—100 мм	В период артиллерийской подготовки подвезти 11 батарей в районах Келлово, восточнее Отрадное, восточнее и севернее Муста-лово, северозападнее Ра-бочего поселка № 6, за-паднее Рабочих поселков № 5 и 2. В ходе наступле-ния — огневые налеты по командным пунктам в рай-онах Келлово, Мги, Си-нявино, разрушить круп-ные узлы сопротивления	Начальник артиллерии фло-та вице-адмирал И. И. Грен
2-я группа Железнодорожная артил-лерия (16 батарей)	—	1 356-мм, 5 480-мм, 4 452-мм, 16 130-мм, 6 100-мм орудий	32 орудия калибра 356—100 мм		Командир 101-й морской железнодорожной артилле-рийской бригады генерал-майор И. Н. Дмитриев
3-я группа Артиллерия кораблей, стоя-щих на Неве: три аскапен-ных миноносца, три кано-нерские лодки	22 130-мм орудия	—	22 орудия калибра 130 мм	в районах 8-й ГЭС, горы Преображенской и Шли-сельбурга подвезать актив-но действующие батареи	Командир дивизиона аскап-енных миноносцев капитан I ранга М. Г. Иванов
<i>Разгром немецко-фашистских войск под Ленинградом (14—25 января 1944 г.)²</i>					
1-я группа Псковский и Кронштадтский секторы БО: линкор, два эсминца, каполюда, два бро-неносца	9 305-мм, 40 130-мм орудий. В резерве — корабли, бази- рующиеся на Кронштадт (9 130-мм орудий)	7 305-мм, 2 254-мм, 2 180-мм, 4 152-мм, 20 130-мм, 4 120-мм, 15 100-мм, 7 76,2-мм орудий. Из армии перелано 6 152-мм, и 5 120-мм орудий	16 305-мм, 2 254-мм, 2 180-мм, 10 152-мм, 30 130-мм, 5 120-мм, 4 102-мм, 15 100-мм, 7 76,2-мм орудий. Всего 91 орудие	Содействие 2-й ударной армии в прорыве обороны и в наступлении	Командант Кронштадтского сектора береговой обороны подполковник Е. А. Про-скурин

Продолжение

Артиллерийские группы	Артиллерия кораблей	Береговая артиллерия	Всего орудий в группе	Задачи артиллерийской группы	Командир группы
<p>2-я группа Линкор, три крейсера, лидер, четыре эсминца</p>	<p>12 305-мм, 3 203-мм, 18 180-мм, 9 130-мм орудий</p>	<p>—</p>	<p>42 орудия калибра 305—130 мм</p>	<p>Разрушать узлы обороны, командные пункты, узлы связи; подавлять огонь батарей при артиллерийской поддержке 42-й армии, наступавшей из района Пушского на красносельском направлении</p>	<p>Командующий Кронштадтским морским оборонительным районом вице-адмирал Ю. Ф. Ралль</p>
<p>3-я группа Три эсминца, три мачлодки</p>	<p>22 130-мм орудия</p>	<p>—</p>	<p>22 орудия калибра 130 мм</p>	<p>Разрушать опорные командные пункты; подавлять огонь батарей на пушкинско-слущком направлении</p>	<p>Капитан I ранга М. Г. Иванов</p>
<p>4-я группа Орудия Научно-испытательного морского артиллерийского полигона (НИМАИ)</p>	<p>—</p>	<p>1 406-мм, 1 356-мм, 5 180-мм орудий</p>	<p>7 орудий калибра 406—180 мм</p>	<p>Разрушать узлы обороны и опорные пункты в районах Красного Села, Пушкена, Павловска</p>	<p>Начальник НИМАИ — инженер-капитан I ранга П. Д. Снитко</p>
<p>5-я группа Батарея 101-й морской железнодорожной артиллерийской бригады</p>	<p>—</p>	<p>3 356-мм, 8 180-мм, 8 152-мм, 32 130-мм орудия</p>	<p>51 орудие калибра 356—130 мм</p>	<p>Подавлять дальнобойную артиллерию в районе Беззаботный, Настолово, разрушать узлы обороны, командные пункты и нарушать коммуникации в районе Ропши, Красного Села, Гатчины, Пушкина</p>	<p>Командир бригады генерал-майор береговой службы Д. С. Смирнов</p>
Выборгская операция (10—20 июля 1944 г.) *					
<p>1-я группа железнодорожная морская артиллерийская Красносельская Краснознаменная бригада</p>	<p>—</p>	<p>4 180-мм, 3 152-мм, 35 130-мм орудий</p>	<p>42 орудия калибра 180—130 мм</p>	<p>Накануне наступления во взаимодействии с артиллерией фронта разрушить вражеские узлы сопротивления и оборонительные сооружения на белоостровском направлении; уча-</p>	<p>Командир бригады полковник С. С. Кообяк</p>

Артиллерийские группы	Артиллерия кораблей	Береговая артиллерия	Всего орудий в группе	Задачи артиллерийской группы	Командир группы
<p>2-я группа Кронштадтский и Имгорский секторы БО (с оперативным подчинением 407-го дивизиона железнодорожной артиллерии в отдельных бригадах № 11 и № 12); бригада шхерных кораблей (5 канлодок), 4 эсминца</p> <p>3-я группа Артиллерия НИМАП</p> <p>4-я группа Линкор, два крейсера</p>	<p>2 305-мм, 24 130-мм, 2 100-мм, орудия</p> <p>—</p> <p>9 305-мм, 12 130-мм орудий</p>	<p>3 356-мм, 7 305-мм, 5 254-мм, 7 203-мм, 5 180-мм, 27 152-мм, 12 130-мм, 4 120-мм, 3 102-мм, 8 100-мм орудий</p> <p>1 406-мм, 1 356-мм, орудия</p> <p>—</p>	<p>109 орудий: 3 356-мм, 9 305-мм, 5 254-мм, 7 203-мм, 5 180-мм, 27 152-мм, 36 130-мм, 4 102-мм, 10 100-мм орудий</p> <p>2 орудия калибра 406—356 мм 21 орудие калибра 303—180 мм</p>	<p>ствоять в прорыве трех полос обороны; нейтрализовать и подавить наиболее активные батареи и артиллерийские группировки; ударами по штабам, узлам связи, командным пунктам дезорганизовать управление; ударами по железнодорожным станциям и узлам шоссе; ударом в тылу фронта — Терьокки, Райвола и Тюрюксева — воспрепятствовать маневру сил и подхода резервов из глубины по приморским дорогам</p>	<p>Вице-адмирал Ю. Ф. Ралль</p> <p>Инженер-капитан I ранга Н. Д. Снегко</p> <p>Командующий эскадрой контр-адмирал Л. А. Владимирский</p>
<p>Мемельская* (Клайпедская) группа (декабрь 1944 г. — январь 1945 г.)</p>	<p>—</p>	<p>9 130-мм, 3 152-мм орудия</p>	<p>Всего 12 орудий калибра 152—130 мм</p>	<p>Подавлять артиллерийские батареи противника; наносить удары по причалам порта, кораблям и судам; препятствовать движению по переправе Мемель—Коса Курише-Неру</p>	<p>Оперативно подчинилась командующему артиллерией 4-й ударной армии,</p>

Наступательные операции в Прибалтике (декабрь 1944 — апрель 1945 гг.) *

Продолжение

Артиллерийские группы	Артиллерия кораблей	Береговая артиллерия	Всего орудий в группе	Задачи артиллерийской группы	Командир группы
Либавская ^а группа (декабрь 1944 г.—апрель 1945 г.)	—	10 180-мм, 12 152-мм, 9 130 мм орудий	Всего 31 орудие калибра 180—130 мм	Подавлять артиллерийские батареи противника; уничтожать цели, расположенные вне зоны досягаемости артиллерийской артиллерии (узлы сопротивления, опорные наблюдательные и командные пункты); наносить удары по причалам порта, морским и сухопутным коммуникациям	Оперативно подчинилась командующему артиллерией 4-й ударной армии
Тункумская ^в группа (февраль—март 1945 г.)	—	17 130-мм орудий	Всего 17 орудий калибра 130 мм	Подавлять артиллерийские батареи противника; наносить удары по командным и наблюдательным пунктам, находящимся за пределами дальности огня артиллерийской артиллерии; нарушать сухопутные коммуникации	Оперативно подчинилась командующему артиллерией 1-й ударной армии
Кенигсбергская ^б группа (30 марта—9 апреля 1945 г.) С 13 до 26 апреля 1945 г.— Пиллауская группа	—	4 180-мм, орудий 20 130-мм орудий	Всего 24 орудия калибра 180—130 мм	В предварительный период (4 дня) разрушить важные фортификационные сооружения (форты, жосты, танковий и порховой заводы). В ходе наступления вести контрбатарейную борьбу, наносить удары по живой силе и технике	Оперативно подчинилась командующему артиллерией 11-й гвардейской армии

¹ Отделение ЦВМА, л. 8780, л. 46; л. 10821, л. 124; л. 40041, л. 13.

² Отделение ЦВМА, л. 42679, л. 22; л. 40041, л. 57.

³ ЦВМА, ф. 418, оп. 0011884, л. 1, л. 36; л. 40041, л. 161—163.

⁴ Состав артиллерийских групп не оставался постоянным. Например, из Либавской и Тункумской групп часть батарей была пере-

брошена под Кенигсберг. Под Мемелем в декабре 1944 г. было дрендцать 152 мм орудий, а затем три.

^а ЦВМА, ф. 19, оп. 1433, л. 9, л. 23.

^б ЦВМА, ф. 18, оп. 372, л. 1, л. 8.

^в ЦВМА, ф. 18, оп. 372, л. 1, л. 10—11.

^г Отделение ЦВМА, л. 20921, л. 26—30.

нимания между командованием морской артиллерии и командованием сухопутных войск, где важную роль играла правильная оценка возможностей морской артиллерии и в соответствии с этим постановка огневых задач; широкое использование с помощью армейских артиллеристов различных средств корректировки артиллерийского огня; тесное взаимодействие разведки морской артиллерии с разведкой частей сухопутных войск; массированным использованием морской артиллерии и выделением ей целей за пределами дальности огня полевой артиллерии.

Во всех операциях была достигнута высокая эффективность огня морской артиллерии, что явилось результатом четкого планирования, высокой артиллерийской культуры ее командиров и большого опыта, накопленного в оборонительных боях. Однако в 1943—1945 гг. были случаи слабого использования в интересах морской артиллерии авиации и аэростатов как для разведки целей, так и корректировки огня, хотя процент стрельб с их использованием и возрос по сравнению с 1941—1942 гг.

Положительную роль в наступательных операциях сыграло то, что взаимодействие береговой артиллерии со стрелковыми частями обеспечивалось расположением наблюдательно-корректировочных постов в боевых порядках пехоты, а также пребыванием в штабах стрелковых соединений представителей от артиллерийских частей и личное общение артиллерийских командиров с соответствующими командирами и их штабами.

В боях 1944—1945 гг. высокое мастерство и артиллерийскую культуру показали офицеры береговой артиллерии В. Т. Румянцев, П. Е. Мельников, Б. М. Гранин, Г. И. Барбакадзе, С. С. Кобец, Л. М. Тудер, С. Ф. Крайнюков, В. В. Лачин, В. К. Проскуров, И. Е. Калашников, И. Д. Снитко и др.

**ПРОТИВОМИННОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ
БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ
КРАСНОЗНАМЕННОГО
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА
В 1944—1945 ГГ.**

Кандидат технических наук,
капитан I ранга в отставке

П. Я. ВОЛЬСКИЙ¹

**Некоторые общие вопросы минной обстановки
и борьбы с минной опасностью**

Минное оружие (особенно неконтактные мины) во время второй мировой войны показало высокую эффективность. Всего в период 1939—1945 гг. было поставлено около миллиона мин (в три раза больше, чем в первую мировую войну), и в результате подрыва на них затонуло примерно 8 тыс. кораблей и судов разного водоизмещения. Кроме того, тысячи кораблей получили тяжелые повреждения и были выведены из строя на длительное время. На балтийском театре из общего числа затонувших кораблей КБФ 50% погибло от мин.

При определении роли различных родов сил флота, как указывает С. Г. Горшков в своей работе «Военно-морские флоты в войнах и в мирное время»², недостаточно исходить лишь из показателей числа или процента потопленных кораблей. Это замечание мы считаем особенно важным применительно к определению роли минного оружия, эффективность которого определяется не только числом погибших на минах кораблей. Еще более значителен косвенный эффект от необходимости затрат крупных сил на противоминное обеспечение плавания судов всех типов, ограничение скорости их плавания при проводке за тралами, закрытие для плавания целых районов моря и т. д. Здесь сказывается главное свойство мины как боевого средства длительного и непрерывного действия в отличие от бомб, торпед или артиллерийских снарядов. До тех пор, пока мина не обнаружена, не нейтрализована или не уничтожена, она постоянно воздействует своей угрозой наносить потери. Несмотря на траление, за период 1945—1954 гг. в европейских водах подорвалось на минах свыше 450 судов, особенно много в Северном и Балтийском морях.

¹ Флагманский минер ряда корабельных соединений КБФ в годы Великой Отечественной войны.

² «Морской сборник», 1972, № 11, стр. 25.

Тактико-технические данные немецких мин.*

Наименование мины	Вес заряда, кг	Вес агрегата в сборе, кг	Диаметр корпуса, мм	Максимальная глубина постановки, м	Способ действия	Кратность
<i>EMC</i>	300	1100	1120	590	Гальваноударная	1
<i>EMO</i>	150	845	1000	590	То же	1
<i>EMB</i> (<i>EMB-35</i>)	13—20	267	650	35+углубление	» »	1
<i>FMC</i>	40	420	750	150	» »	1
<i>UMA</i>	30	480	800	200	Гальваноударная и ударно-электрическая	1
<i>UMB</i>	40	—	—	—	То же	1
<i>EMA EMB</i>	150/220**	862	860	200	Гальваноударная	1
<i>EMK (0)</i>	350	—	1200	400	Неконтактная	15
<i>P</i>	300	—	650	200	То же	15
<i>S</i>	550	700	533	50/90 **	» »	12
Ящичная	700—800	—	1 м ³	—	» »	1
<i>C</i>	700	1000	660	50/75 **	» »	15
<i>D</i>	300	400	660	50/75 **	» »	15
<i>G</i>	730	1000	660	50/120	» »	10

* «Морской сборник», 1971, № 6.

** В числителе указан радиус действия неконтактного взрывателя, в знаменателе — предел прочности корпуса по глубине.

Как первая, так и вторая мировые войны показали, что большинство стран, в том числе крупных морских держав, оказались в начале войны не подготовленными к борьбе с минной опасностью. Недооценка минной опасности перед Великой Отечественной войной существовала и у нас, несмотря на уже известные тяжелые уроки, которые получили англичане в начале второй мировой войны (за первые два месяца Великобритания потеряла 79 транспортов общим водоизмещением более четверти миллиона тонн; в ноябре 1939 г. потери от мин вдвое превысили потери от торпедных атак подводных лодок).

Немецко-фашистское морское командование, сосредоточившее все внимание на использовании мин против Великобритании и Советского Союза, само оказалось плохо подготовленным к борьбе с минной опасностью. В результате Германия понесла от минного оружия существенные потери. Только на английских минах подорвалось и погибло 250 кораблей и 800 судов, немецких и их союзников. От советских мин погибло 19% всех потонувших кораблей противника, на Балтийском море немцы потеряли от мин 177 620 брт общего тоннажа торгового флота (приблизительно 20%).

Известно, что нехватка тральщиков и тральных средств отрицательно сказалась на наших флотах, особенно Балтийском, воевавшем на мелководном театре, где минная опасность была

особенно велика (из 108 442 мип, поставленных противником и нами за время войны на всех наших морских театрах, более 70% поставлено на балтийском театре). Если же учесть большое число применявшихся противником типов мип и взрывателей для них (см. таблицу), технические данные которых к тому же систематически изменялись, то станет очевидным, какое огромное напряжение требовалось от нашей противоминной обороны.

Обстановка на балтийском морском театре в кампании 1944 г.

В течение всей Великой Отечественной войны на наших морских театрах действовала организация противоминной обороны (ПМО), обеспечивающая (насколько было возможно) безопасность плавания кораблей и судов по системам фарватеров и рекомендуемых курсов. В соответствии с изменениями обстановки менялись и общее расположение, и протяженность сети фарватеров.

Положение на приморских флангах советско-германского фронта в районах балтийского театра изменилось довольно резко. В период обороны Советской Армии общая протяженность сети фарватеров в операционной зоне КБФ постепенно сократилась до нескольких десятков миль, а в период завершающих побед Советской Армии и Флота возросла до нескольких сот миль.

Задачи развертывания сил КБФ в последний период войны и развития системы морских коммуникаций диктовались обстановкой, сложившейся в результате успешных операций, проведенных в 1944 г. (январь—сентябрь) силами Ленинградского, Карельского, 1-го, 2-го, 3-го Прибалтийских, 3-го Белорусского фронтов и Краснознаменного Балтийского флота. В этот период создались благоприятные условия для дальнейшего нашего наступления в направлении Восточной Пруссии и Польши, что способствовало расширению операционной зоны Краснознаменного Балтийского флота и вместе с тем требовало спешного развития в этой зоне системы морских коммуникаций, необходимых для обеспечения приморских группировок сухопутных войск, сил КБФ, находившихся в передовых базах и опорных пунктах, и осуществления народнохозяйственных перевозок из портов Швеции и Финляндии, потребность в которых появилась с осени 1944 г.

В январе—феврале 1944 г., после трехлетнего стабильного положения фронта, началось наступление Советской Армии при поддержке КБФ, и противник был отброшен на южном берегу Финского залива до Нарвы. В июне 1944 г. на Карельском перешейке враг отступил до Выборга и силы Балтийского флота с боями заняли острова Выборгского залива. Расширилась операционная зона флота, и была получена возможность проложить менее уязвимые для наблюдения и воздействия противника фарватеры в восточной части Финского залива.

Весной и в начале лета 1944 г. тральщики и силы боевого обеспечения — торпедные катера, большие охотники (БМО), малые охотники (МО), катера-дымзавесчики (КМ), катера типа ЗИС, авиация, силы береговой обороны и служба наблюдения и связи — были перебазированы в Лужскую губу и в Нарвский залив. Тем самым силы ПМО и их боевого обеспечения (силы охраны водного района — силы ОВРа) были приближены к районам траления, а торпедные катера — к коммуникациям противника и к районам боевого обеспечения действий сил ПМО.

Противник в этот период стремился уничтожить тральщики в новых базах с воздуха (воздушные налеты на Ручьи, Усть-Лугу и Гакково). Одновременно немцы дооборудовали гогландский минный рубеж, прикрыв минными заграждениями морской фланг своей армии и свои прибрежные коммуникации от наших торпедных катеров.

До 1944 г., когда противник удерживал оба берега Финского залива, его морские коммуникации проходили на севере по шхерным, а на юге по прибрежным фарватерам. Теперь сама обстановка подсказывала, что этими фарватерами следует воспользоваться нам для развертывания легких сил на запад для поддержки наступления Советской Армии с морского направления. Противник стремился не дать нашим морским силам прорваться на запад, а в случае наступательных действий советских войск максимально задержать развертывание сил Краснознаменного Балтийского флота.

Вот почему гитлеровцы еще осенью 1943 г. и особенно зимой (после изгнания с Кургальского полуострова и выхода наших частей на побережье Нарвского залива) и ранней весной 1944 г., пользуясь отсутствием советских морских сил, задержавшихся в Кронштадте из-за льда, приступили к массовой постановке мин и дооборудовали свою гогландскую морскую оборонительную минную позицию нарвским рубежом, создав мощное минное заграждение на рубеже Нарвский залив—Большой Тютерс—Гогланд. Для создания нарвского рубежа противник использовал главным образом быстроходные десантные баржи, сторожевые корабли, тральщики и миноносцы. Пунктом развертывания этих постановок был Таллин. На гогландской позиции в Нарвском заливе с февраля до сентября 1944 г. противник поставил 13 873 мины и минных защитника. Кроме того, в прибрежной части Нарвского залива и островов в целях противодесантной обороны было поставлено свыше 3 тыс. фугасов³.

Созданное минное заграждение противник защищал береговой артиллерией с южного берега Финского залива и островов и прикрывал корабельными дозорами, специальным отрядом корабельной поддержки, а также авиацией. Эти минные заграждения на-

³ Архив ИО ВМФ, д. 18862, л. 37—57.

считывали более десяти линий, в два—три ряда каждая. Глубина заграждения достигала 6—8 миль. Мины стояли с интервалами 30—35 м. Специально против мелкосидящих кораблей было поставлено большое число малых мин по фронту заграждения на углубление до 50 см. Каждая линия или ряд мин были прикрыты минными защитниками разных типов — с цепными буйрепами, с резаками на буйрепе. Кроме того, мелко поставленные мины имели на мипрепе цепь и резаки — так называемую индивидуальную защиту в дополнение к групповой.

Стремясь воспрепятствовать проходу торпедных катеров и катеров-тральщиков через заграждения, особенно при ночных действиях и ночном тралении, противник уже в 1943 г., а еще более широко в 1944 г. стал применять мелко поставленные мины, оборудованные специальными минными ловушками в виде плавающего на поверхности пенькового троса (с пробковыми плавучестями), соединенного с пружинными замыкателями мины (свинцовые рожки в нижней части корпуса мины). Кроме многочисленных образцов малых и больших контактных мин были поставлены донные и якорные неконтактные мины.

Следует также отметить, что в кампании 1944 г. противник после создания указанного выше рубежа лихорадочно подновлял свои минные заграждения в Нарвском заливе, ставил специальные авиационные минные защитники и новые минные заграждения с применением различных противотральных устройств, ловушек и методов имитации постановки мин с самолетов (сбрасывали болванки — мин явно не хватало). Возможно, что именно при попытке подновить свои минные заграждения в Нарвском заливе в июне 1944 г. подорвались на собственных минах и погибли три немецких миноносца, пришедших из финской базы Котка на ночную минную постановку. Личный состав этих миноносцев частью погиб, а частью (127 человек во главе с командиром этого отряда миноносцев корветтен-капитаном Копенгагеном) был подобран нашими катерами и пленен. Характерно, что немецко-фашистские самолеты расстреливали тонущих немцев и атаковали наши катера, противодействуя спасению утопавших.

Таким образом, враг, не считаясь с потерями, бросал значительные силы флота и авиации на борьбу за поддержание и сохранение своих минных позиций. Все боевые столкновения этого периода в восточной части Финского залива были так или иначе связаны с использованием сил и средств противоминной обороны, с борьбой за коммуникации, за создание системы фарватеров для развертывания сил КБФ на запад.

Всего за время оборудования минно-заградительных позиций (с 1942 по 1944 г.) в Нарвском заливе и на Гогландском плесе противник использовал около 24 тыс. мин и минных защитников, в том числе более 600 неконтактных мин. Кроме того, противник ставил отдельные минные банки на наших коммуникациях

Кропштадт—о-в Лавенсари. В проливе Бьёркезунд и в Выборгском заливе были поставлены минные заграждения для противодействия нашим десантным операциям во время наступления частей Советской Армии на Карельском перешейке.

Противоминные действия в сложной минной обстановке кампании 1944 г.

Борьба с минной угрозой в районе Лужской военно-морской базы (Лужская губа, Нарвский залив и подходы к ним) зимой, весной и летом 1944 г. явилась хорошей школой противоминной обороны, опыт которой заслуживает специального исследования. Его значение для всего Балтийского флота и других наших флотов и флотилий трудно переоценить. Этот опыт и разработанные на его основе организация и методы ПМО позволили разрушить планы противника и не дать ему своими минными заграждениями сковать свободу действий нашего флота в условиях последнего периода войны, когда силы КБФ развертывались для обеспечения приморского фланга Советской Армии, ее наступательных действий.

Тральные работы в районе Лужской военно-морской базы и Таллинского морского оборонительного района, особенно в Нарвском заливе, где противодействие противника было особенно активным, наиболее характерны в отношении применения новых методов.

Например, здесь впервые начали уничтожать с малых катеров типа ЗИС визуально обнаруживаемые мелко поставленные мины с применением подрывного патрона, который специальной петлей навешивался на колпак мины, а также уничтожать мины с ловушками путем буксирования за конец ловушки (при натяжении ловушки, представляющей собой плавающий на поверхности пеньковый трос с пробковыми поплавками, мина взрывалась). Также впервые были разоружены несколько затральных мелко поставленных мин и изучены их устройство и система индивидуальной противотральной защиты. Прошли испытания при боевом тралении в сложных условиях новые образцы тралов, применены новые специально разработанные сложные тральные ордера для траления плотных минных полей в условиях противодействия противника в дневное и ночное время. В этих ордерах использовались тральщики с тралами различных типов и силы боевого обеспечения.

С началом траления плотных минных заграждений по-новому встал вопрос о ночном тралении. Наличие мелко поставленных мин и мин с ловушками приводило к необходимости перейти к дневному тралению во избежание потерь, но зато в ущерб элементу скрытности.

Дневное траление относилось уже к разряду сложных боевых действий, в которых принимали участие кроме тральщиков тор-

педные катера, большие и малые охотники, катера-дымзавесчики, сторожевые катера и авиация. Были случаи и ночного противодействия тралению. Например, в ночь на 5 июня 1944 г. четыре сторожевых корабля противника сначала осветили, а затем обстреляли наш 11-й дивизион катерных тральщиков (командир дивизиона Ф. Е. Пахольчук), шедший с тралами и находившийся на плотном минном поле в Нарвском заливе. Наши торпедные катера, шедшие в хвосте трального ордера, вступили в бой с кораблями противника и не допустили срыва траления. Более того, они нанесли противнику существенный урон, потопив торпедами два его корабля. С нашей стороны был потерян один катер, команда которого была спасена⁴.

Днем противник, наблюдая за ходом траления, обстреливал тральщики своей артиллерией с берега, а в отдельных случаях высылал сторожевые корабли для противодействия, как было отмечено выше. Были случаи всплытия вражеских подводных лодок, которые в надводном положении вели артиллерийский огонь по катерам-тральщикам. Однажды два катера-тральщика типа Р были торпедированы подводной лодкой в Нарвском заливе.

Из приведенных примеров отчетливо видно, что необходимо было выделять специальные средства для боевого обеспечения траления.

Кроме активного противодействия противника тральщики должны были преодолеть еще противодействие в виде мелко поставленных мин и мин с ловушками. Для этого проводилась предварительная подготовка района к тралению (обзор района, уничтожение мин с ловушками и мелко поставленных мин с катеров типа ЗИС, гидрографическое обеспечение, разведывательное траление, аэрофотосъемка с целью определения границ минных полей и т. д.). Для этого в тральных ордерах предусматривалось специальное тральное прикрытие ведущего тральщика тралом мелкосядящего катерного тральщика. Например, ведущий МБТЩ прикрывался тралом катерного тральщика типа КМ. Остальные тральщики прикрывались тралом впередиидущего, что приводило к замедлению траления из-за свернутого строя.

Таким образом, отработка боевого обеспечения и трального прикрытия тральных ордера являлась тем основным вопросом, который каждый раз надо было решать в зависимости от складывающейся обстановки.

Задачами ПМО в условиях развертывания сил КБФ в последний период войны были: траление неконтактных мин и их обезвреживание, навигационно-гидрографическое обеспечение всех видов тральных работ и штурманская подготовка; массовое применение бомбометания для уничтожения неконтактных мин; служба размагничивания кораблей; противоминное наблюдение

⁴ Автор участвовал в этой тральной операции, находясь на головном тральщике в качестве флагманского минера Лужской ВМБ.

(использование для этого всей системы обороны); обследование гаваней (в том числе подводное) с помощью водолазов с целью обнаружения мин; применение подвижных постов службы воздушного наблюдения, оповещения и связи (ВНОС) на самой тральной группе для наведения и связи с самолетами воздушного прикрытия тральных работ; привлечение авиации для аэрофото-съемки районов с целью обнаружения минных полей и определения их границ; создание и испытание новых тралов; изучение, освоение и использование зарубежного опыта; необходимость проводки за тралами подводных лодок и т. д.

Несмотря на сложность созданной противником минной позиции, наши силы ПМО на протяжении лета 1944 г. упорно пробивали и пробивали в Нарвском заливе фарватеры для выхода на южные прибрежные коммуникации. Траление проводилось на глазах у противника с преодолением его противодействия.

В Нарвском заливе действовали около десятка дивизионов тральщиков КБФ. Всего в течение мая—сентября 1944 г. тральщиками было уничтожено более 1300 мип и минных защитников разных типов. В составе Лужской военно-морской базы в ходе пробивки фарватеров в плотных минных полях действовали 1-я бригада траления КБФ (командир бригады — Ф. Л. Юрковский, флагманский минер бригады — старший лейтенант В. Т. Машинский) и силы ОВРа (командир — А. М. Богданович, флагманский минер — А. Н. Барабанов).

В результате стремительного наступления войск Ленинградского фронта с сентября и до конца 1944 г. вышла из войны Финляндия, в Прибалтике были заняты Таллин, Рига, острова Моонзундского архипелага, и Советская Армия вышла на побережье Балтийского моря.

Краснознаменный Балтийский флот вновь получил базы в Финском и Рижском заливах. Восточная часть Финского залива до нарген-порккалауддского противолодочного рубежа стала внутренним районом, а нарген-порккалауддский рубеж обернулся против немцев.

Наши подводные лодки, базировавшиеся на Хельсинки, начали действовать в Балтийском море на коммуникациях противника. Сюда же, в среднюю и южную части Балтийского моря, были перенесены действия авиации Балтийского флота.

Ввиду резкого изменения обстановки потребовалась реорганизация системы ПМО в связи с расширением операционной зоны КБФ, удлинением сети фарватеров, подлежащих тралению.

К этому времени КБФ уже накопил значительный опыт в организации ПМО. Неустанная работа по изучению немецких мин и методов их использования, а также изыскание наиболее эффективных методов борьбы с ними, непрерывное совершенствование системы ПМО, и в частности организации траления, и совершенствование тральных средств значительно снизили эффект всех усилий противника.

Однако в кампанию 1944 г. минная опасность на балтийском театре, и особенно в Финском заливе, продолжала оставаться главной. Противника не было, а мины остались.

При отступлении из Прибалтики противник заминировал контактными и неконтактными минами Ручьи, Усть-Лугу, таллинскую бухту, рейд и гавани, также гавани и подходы к Палдиски, поставил минные заграждения западнее Таллина (преимущественно антенные мины), заминировал подходы к полуострову Сырве, Западную Двину, подходы к Усть-Двинску (Даугавгрива), Видаве (Вентспилсу), Пярну, Либаве (Лиепаве).

Минная обстановка в указанных районах и условия, в которых пришлось обеспечивать развертывание сил КБФ в последний период войны, могут быть ярко проиллюстрированы на примере обстановки в районе главной базы КБФ — Таллина в момент его освобождения.

Еще до прибытия в Таллин решением Военного совета КБФ штаб Лужской военно-морской базы в марте 1944 г. был преобразован в штаб Таллинского морского оборонительного района (ТМОР). 30 сентября 1944 г. штаб ТМОР был уже в Таллине (командующий ТМОР — контр-адмирал И. Д. Кулешов, флагманский минер ТМОР — автор настоящей статьи).

Противник, оставляя Таллин, выполнил широко задуманный план — сделать Таллин на длительное время недоступным для нашего флота. Для этого кроме разрушения причалов противник, как сказано выше, плотно минировал таллинский рейд и все гавани Таллина и Палдиски неконтактными минами.

При плавании наших кораблей, начиная от торпедных катеров, во внутреннем таллинском бассейне минная опасность была для них большей, чем при действиях на коммуникациях. Эта сложная минная обстановка остро давала о себе знать и в октябре, и в ноябре. Все гавани, за исключением Петровской и Рыбацкой, были закрыты для плавания и стоянок. Петровская гавань была открыта для катеров после произведенного там бомбометания, в результате которого две неконтактные мины взорвались в гавани и одна на рейде (на подходе к гавани). Остальные мины, если они там были, видимо, были нейтрализованы.

К этому времени энергично развертывалась операция по освобождению островов Моонзундского архипелага. В Таллине скопилось большое число катеров, которые надо было отремонтировать и немедленно ввести в строй для отправки в район боевых действий. Для этого необходимо было открыть доступ в Минную гавань для разгрузки торпед с торпедных катеров и подъема катеров, используя стоявший здесь единственный в то время исправный кран. Причем нельзя было допускать риска потерять этот кран при попытке перевести его в другое место или в другую гавань.

Так как работы предстояли неотложные, то фактически заход в гавань катеров, мелких буксиров и других плавсредств начался

раньше, чем гавани были официально объявлены открытыми. В результате были случаи подрыва на минах: 10 октября буксир Т-1 с баржей подорвался в западных воротах Минной гавани; 11 октября буксир «Вейско» — во втором бассейне Купеческой гавани, и 10 ноября торпедный катер № 104 — на подходе к воротам Петровской гавани (уклонился с курса, на котором до этого было произведено бомбометание).

Большое число конвоев, переходивших из Кронштадта в Таллин, Рохукюла и Виртсу и обратно, создавали у единственного пирса Рахуниemi на подходе к Таллину с севера большую сучность кораблей. Большинство из них стояли на якоре на рейде Рахуниemi. Это затрудняло разгрузку и погрузку (к тому же пирс не был оборудован погрузочными средствами), приводило к большим простоям кораблей, затрудняло их заправку топливом и различное снабжение, усложняло связь с кораблями и в целом формирование конвоев.

Но и этот единственный рейд, которым мы широко пользовались в октябре—ноябре 1944 г., как потом выяснилось, оказался небезопасным от неконтактных мин. Был случай взрыва донной мины в 50 м и за кормой плавбазы «Абрука» (стояла на якоре, повреждений не было). А 10 ноября в 18 час. при стоянке на якоре на рейде Рахуниemi подорвалась на донной мине и затонула канонерская лодка «Амгунь». 20 ноября в 23 часа при следовании группы кораблей из Таллина на подходе к Рахуниemi подорвался буксир Т-2, который буксировал К-40. Пострадал также следовавший вблизи катер МО-410. Все они затонули от взрыва донной мины. И, наконец, при тралении этого района трал-баржей № 46, которую буксировал магнитный катер-тральщик № 611, 13 декабря была взорвана одна неконтактная мина. Лишь в декабре после завершения траления была ликвидирована минная угроза в этом районе.

В гаванях Палдиски противником были поставлены неконтактные мины в виде противотанковой мины с подрывными патронами и вставленными в них запалами с длинным огнепроводным шнуром, которые взрывались даже от брошенных со стенки фугасов. Во время одного такого взрыва взорвалась якорная мина, поставленная во внешней части гавани. Этим методом траления было уничтожено более десятка мин в гаванях Палдиски.

В таллинских гаванях наблюдалось большое число самовзрываний неконтактных мин в первые дни после изгнания из города противника.

Всего при тралении гаваней и рейдов в Таллине и Палдиски осенью 1944 г. береговым электромагнитным тралом (БЭМТ), катерным электромагнитным тралом (КЭМТ), трал-баржами совместно с буксирным акустическим тралом (БАТ) и методом бомбометания были уничтожены 62 неконтактные мины противника. Кроме того, в течение осени 1944 г. контактными тралами было вытралено в районе Таллина 186 якорных мин и 39 минных

защитников. Всего за 1944 г. только в Нарвском заливе и в районе Таллина было вытралено более 1500 мин и 520 минных защитников.

Минная обстановка в районе Таллина характеризовалась еще наличием здесь сетевых заграждений между островами Найссар (Нарген) и Аэгна (Вульф) и нарген-порккалауддского рубежа с минными заграждениями из контактных мин на подходе к ним. Средства позиции кроме сетей включали минные заграждения из 10 885 мин, из которых 7665 контактных, 3220 неконтактных и 254 минных защитника. Минные заграждения состояли из нескольких ярусов (рядов мин), установленных на различные углубления.

Противоминная и противолодочная защита таллинской бухты осенью 1944 г.

В связи с активными действиями немецких подводных лодок в западной части Финского залива осенью 1944 г., когда развертывалась операция по очистке от противника Моонзунда, встал вопрос о защите таллинской бухты с запада от проникновения в нее подводных лодок. К западу от Таллина, в районе о-ва Осмуссар (Оденсхольм), нами было поставлено силами дивизиона МБТЩ, которым командовал Герой Советского Союза капитан-лейтенант Ф. Е. Пахольчук, минное заграждение из 400 мин за несколько выходов. Выходы дивизиона на минные постановки проводились в условиях обледенения кораблей, во время ночных заморозков (переходы и постановка проводились ночью)⁵.

Кроме того, в Сууруиском проходе (ведущем в Таллин с запада) нами было выставлено сетевое заграждение из немецких трофейных тяжелых сетей — тех, которые применялись противником с нарген-порккалауддской позиции. Постановка сетевого заграждения была выполнена в начале декабря 1944 г. Сети доставлялись из Палдиски и готовились к постановке на стенке Купеческой гавани, после чего секции сетей с подвязанными полотнищами и прикрепленными к ним буями спускались на воду и методом буксировки доставлялись катерными тральщиками в район постановки (каждая секция длиной 750 м), где крепились к предварительно установленным большим буям, после чего подвязанные секции полотнищ распускались и сеть перекрывала всю толщу воды, от поверхности до дна.

Постановка сетей была выполнена в недельный срок, и избранный способ постановки (при участии известного балтийского

⁵ Автор участвовал в этой операции, находясь на головном тральщике — минном заградителе в качестве флагманского минера ОБРа Главной базы КБФ.

сетевика А. А. Малкина, специально прибывшего из Кронштадта) оказался самым эффективным в данной обстановке. Если бы мы стали ставить сетевое заграждение, используя для этого сетевые заградители, то даже в таком ближнем районе, как Суурупский проход, потребовалось бы больше 20 выходов таких заградителей, как «Онега» или «Вятка», причем можно было бы выходить только при состоянии моря до двух баллов. А это означало, что постановка сетевого заграждения в условиях поздней осени и начала зимы затянулась бы надолго.

Таким образом, задача, поставленная командованием, была выполнена своевременно, несмотря на трудности — отсутствие оборудованных плавсредств, штормовая погода и обледенение.

Таких примеров, когда в труднейших условиях выполнялись весьма сложные задачи, было много. Это говорит о высокой ответственности командования и личного состава частей и соединений КБФ, их настойчивости, самоотверженности и беспредельной преданности делу нашей партии, Родине.

Противоминное обеспечение развертывания КБФ в кампании 1945 г.

Организационная структура КБФ подверглась в 1945 г. существенным изменениям. Был создан ряд новых военно-морских баз в системе действующих (КМОР, ТМОР) и новых оборонительных морских районов, таких, как Рижский, позже переименованный в Островной морской оборонительный район (ОМОР), и Юго-Западный (ЮЗМОР). В каждом из этих районов минная опасность была главной.

Задачи, поставленные перед командованием морских оборонительных районов и их военно-морских баз (Ленинград, Кронштадт, Ручьи, Кунда, Выборг, Порккала-Удд, Таллин, Рига, Ханко, Балтийск, Либава, Свинемюнде и др.), были следующими: организация ПМО и противолодочной обороны (ПЛО) кораблей и тральщиков на переходах; обеспечение безопасности плавания тральщиков в пределах данного морского оборонительного района; обеспечение безопасности кораблей (ПМО, ПЛО) при прохождении боевой подготовки на полигонах.

Были еще и специфические задачи, вытекавшие из особенностей обстановки в той или иной военно-морской базе или морском районе в целом. В этом отношении стоит более подробно осветить обстановку в районе Кронштадтского морского оборонительного района (КМОР).

Этот район характеризовался наличием больших минных полей и отдельно выставленных неконтактных (магнитных) мин, границы и координаты которых были недостаточно точно известны, и наличием большого количества плавающих мин, особенно в первое время после очищения залива от льда.

Навигационное ограждение района вначале не обеспечивало безопасного плавания, особенно в Нарвском заливе. В дальнейшем были приняты все необходимые меры для полного обеспечения безопасности плавания в районе КМОР при хорошей и средней видимости. Большая продолжительность светлого времени суток в течение первых месяцев кампании и малое количество штормовых дней позволили повысить напряженность работы кораблей и тральщиков.

С началом кампании 1945 г. в Ленинграде и Кронштадте находилось большое количество кораблей и катеров различных дивизионов, предназначенных для перебазирования в западные базы: Таллин, Либаву, Пиллау, Кольберг и др. Кроме того, корабли КМОР обеспечивали большой поток движения транспортов с репарационными и другими грузами в Ленинград из Финляндии, Швеции, Германии.

Из-за серьезной минной опасности плавание проводилось строго по осевым линиям действовавших фарватеров, что требовало улучшенного гидрографического и гидроакустического обеспечения, а также обеспечения военными лодчманами.

Коммуникации по Финскому заливу из Кронштадта пролегали по трем направлениям:

а) Кронштадт—Хайлода—Нарвский залив, Юминдапина, м. Ихяслау—Ноем—Аэгна—Таллин для прохода катеров и тральщиков;

б) Кронштадт—Лавенсаря—Улькотамио—финские шхеры для прохода кораблей и транспортов;

в) Кронштадт—Койвисто—Пуккино и далее по финским шхерам для прохода кораблей и транспортов.

Только во втором квартале 1945 г. в западные базы и порты Финляндии из Кронштадта было отправлено 46 конвоев⁶, в состав которых входило 266 кораблей (катеров), тральщиков, барж. Принято в Кронштадте из западных баз и портов 86 транспортов и буксиров с грузом 92 131 т.

Противоминная оборона в районе КМОР осуществлялась разведывательным тралением по плану; проводкой кораблей за тралами; наблюдением за водной поверхностью катерами дозоров, береговыми постами береговой обороны (БО), ПВО, СНИС, ОХР, пограничной охраны, а также наблюдением с кораблей и катеров, находящихся в море; оповещением об обнаружении и об уничтожении плавающих мин и минных защитников; уничтожением обнаруженных плавающих мин и минных защитников; размагничиванием кораблей и катеров перед выходом в море.

Важнейшая проблема размагничивания кораблей решалась специально оборудованной в Кронштадте замерной минной станцией охраны водного района КМОР. Замерная минная станция

⁶ Отделение ЦВМА, ф. 45, д. 25133, л. 38.

ОВР была оборудована двумя минными постами: в Южных воротах Купеческой и в Лесных воротах Средней гавани.

Все корабли, проходящие через Лесные ворота Средней гавани или Южные ворота Купеческой гавани, подвергались замеру магнитного поля. На каждом минном посту были заведены вахтенные журналы, в которые заносились результаты всех замеров.

Ежедневно к 12 час. оперативный дежурный штаба ОВР оформлял сводку о произведенных замерах кораблей за истекшие сутки, которая затем препровождалась флагманскому минеру штаба КМОР. Последний принимал меры и устанавливал очередность постановки на размагничивание тех кораблей, магнитные данные которых превышали норму.

Корабли, выходящие в море, за два часа до выхода производили специальный замер.

Замерная минная станция охраны водного района КМОР обеспечивала, таким образом, наблюдение за магнитными полями кораблей, что являлось очень важным для противоминной обороны кораблей КБФ. Всего на минных постах только за период с 7 мая по 30 июня 1945 г. было произведено 582 замера.

Такой же характер носила деятельность в области противоминной обороны во всех оборонительных районах с учетом некоторых свойственных данному району особенностей.

К сказанному следует добавить, что важным фактором боевой подготовки сил ПМО, и особенно руководителей минной боевой части, были периодические сборы флагманских и дивизионных минеров, которые проводились в масштабе флота, морских оборонительных районов. Это обеспечивало взаимодействие и оперативный обмен опытом, а также его последующее обобщение в руководящих документах по флоту и по морским оборонительным районам.

Остановимся кратко на вопросах ПМО в кампании 1945 г. в других морских оборонительных районах.

Силами ЮЗМОР (командующий — контр-адмирал Н. И. Виноградов, флагманский минер — капитан III ранга К. Н. Копытов) в результате проведенного траления было обеспечено безопасное плавание на подходах и в портах Мемель (Клайпеда), Пиллау, Данциг (Гданьск), Гдыня. Эти районы были протралены от якорных и неконтактных мин и открыты для плавания различных кораблей с осадкой 5—6 м. Основными тралами при тралении контактных мин были тралы МТ-3 (двусторонний) и КТ, а неконтактных — КЭМТ-2.

Всего за кампанию в этом районе было пройдено с различными тралами 84 135 миль, затралено 119 мин (контактных 81, неконтактных 38), в том числе взорвано в трале восемь контактных мин⁷.

⁷ Отделение ЦВМА, ф. 9, д. 34168,

В ЮЗМОР действовали шесть дивизионов тральщиков плюс отдельные тральщики, которые прикомандировывались из других дивизионов. Здесь действовали 2-й, 12-й, 14-й и 15-й дивизионы катерных тральщиков, 9-й дивизион малых катерных тральщиков и 7-й дивизион тральщиков. Использовались 10 типов тральных средств: тралы МТ-3, КТ, ОПТ, КЭМТ-2, БЭМТ, БМТ, ЛЛ, ПЭМТ, ПЭМТ-3, глубинные бомбы. Траление в ЮЗМОР в кампанию 1945 г. проходило с полным напряжением сил личного состава. Траление было окончено в срок, в результате чего все государственные перевозки были выполнены.

Перед военно-морской базой Свинемюнде стояла задача протральить подходы к Штеттину, порту Засниц, к портам Росток и Варнемюнде, а также подход к Кольбергу, на котором подорвался датский пароход.

Флагманским минером этой базы был капитан-лейтенант В. Т. Машинский — бывший флагманский минер бригады траления Лужской военно-морской базы, имевший большой опыт траления в кампанию 1944 г. в таких трудных районах, как Нарвский залив и район главной базы КБФ — Таллин. Это было важным фактором успеха в использовании сил и средств ПМО в базе.

Тральных сил в базе не было. На первый случай удалось вооружить пять мотоботов трофейными тралами (петлевой, соленоидный). Кроме того, приступили к намагничиванию железных барж. Вскоре прибыли 8-й и 9-й дивизионы тральщиков, 3-й дивизион катерных тральщиков и 9-й дивизион малых катерных тральщиков. Использовались наш трал КЭМТ-2 и немецкие акустические тралы (гидродинамический и электрический). Некоторые фарватеры и каналы тралились так называемым береговым тралом с использованием немецких петлевого и акустического тралов. Позже, в конце июня, прибыли тральщики 15-го дивизиона электромагнитных тральщиков. Они использовались для повторного траления фарватеров.

В период 5—15 июня в Штеттине были подорваны три неконтактные мины (две соленоидным тралом и одна тралом КЭМТ-2). До этого в районе базы разными средствами было взорвано 20 мин. Кроме того, в районе Кольберга было взорвано 14 неконтактных мин, две вытралены баржевым тралом БТ-33 и 11 мин — тралом ЛЛ⁸.

В районе ОМОР (флагманский минер — капитан II ранга Кузнецов) к моменту траления в 1945 г. часть мин и минных защитников из выставленного здесь между м. Кюбассаре и банкой Ларина минного заграждения (состоявшего из 434 мин и 198 минных защитников) была уничтожена в результате штормовой погоды и ледохода. Мелкопоставленные мины в большинстве случаев были сорваны. В результате траления на указанном

⁸ Там же, д. 44168, л. 32, 33,

минном поле было вытралено 23 мины (5,52% от общего числа поставленных) и 87 минных защитников (44% от общего числа поставленных).

Уничтожение этого минного заграждения производилось вначале катерным тралом (КТ), а затем облегченным парным тралом (ОПТ). Траление производилось силами 3-го и 5-го дивизионов катерных тральщиков.

Траление неконтактных мин в 1945 г. в зоне ОМОР производилось в самых разнообразных условиях: на реках Западная Двина, Вента, в открытом море, в районе Либавы и на подходах к Вишдаве, в узкостях пролива Виери-Курк, гаванях и акваториях военно-морской базы Усть-Двинск как в летних, так и в зимних условиях.

Опыт организации противоминной обороны на КБФ

В заключение необходимо кратко остановиться на некоторых организационных вопросах противоминной обороны КБФ в годы Великой Отечественной войны.

Исходя из положения на сухопутном фронте, минной обстановки, с целью наиболее эффективного использования имевшихся сил и средств ПМО (а их всегда не хватало) в начале каждой кампании определялись районы траления соответственно операционным зонам баз. За каждым районом были закреплены определенные тральные силы и средства. Такая организация оформилась по мере формирования новых тральных соединений и с расширением операционной зоны флота.

Если проследить условия использования тральных сил и средств на протяжении всей войны, то можно видеть, что сама обстановка диктовала те или иные формы организации траления и организации сил ПМО. Траление и организацию противоминной обороны на театре осуществляли: ОВР Главной базы и ОВР Кронштадтской базы, штаб Минной обороны, затем ОВР военно-морской базы и входящий в него отряд траления, позже бригада траления, которая сохранила свою организацию до конца войны, то входя непосредственно в состав данной военно-морской базы или оборонительного района, то в состав ОВР данной ВМБ или морского оборонительного района.

В ходе войны вносились изменения в состав дивизионов тралющих кораблей и в их вооружение тральными, противоминными средствами.

Важным организационным формированием была минно-испытательная партия (МИП) минно-торпедного отдела (МТО) управления тыла КБФ. МИП при активном участии специалистов-ученых обеспечивал научно-техническую и методическую помощь корабельным соединениям в обобщении опыта ПМО, в изучении мино-трального оружия противника и внедрении

новой техники и приемов ее использования, был связующим звеном между МТО тыла (начальником МТО всю войну был капитан I ранга П. А. Попик, а начальником МИП МТО в последний период войны был мипер-ветеран, участник первой мировой войны на Балтике капитан II ранга И. И. Никольский) и силами ПМО.

В целом следует отметить, что успешные противоминные действия корабельных соединений стали возможны благодаря их тесному взаимодействию с работниками тыла (начальник тыла КБФ — генерал-майор М. И. Москаленко).

На ПМО в последний период войны ложились следующие задачи: систематическое траление фарватеров и маневренных районов; очередность тральных работ (порядок производства контрольного траления); организация (в районе фарватеров и рейдов) противоминного наблюдения за самолетами, подводными лодками и катерами противника; прикрытие тральщиков во время тральных работ в районах базы; обеспечение резервов тральщиков и тральных средств; организация бесперебойного обслуживания всех кораблей контрольно-измерительными станциями, контроль за магнитным состоянием всех выходящих в море кораблей и организация их размагничивания.

В зависимости от условий противоминная оборона подразделялась на следующие разновидности: ПМО базового района, являющаяся постоянной и непрерывной задачей ВМБ или морского оборонительного района и выполняемая под прикрытием сил и средств базы; ПМО удаленного от базы района, организуемая как постояннодействующая система как для обеспечения безопасности повседневного плавания кораблей и транспортов в районе, так и для обеспечения проводимых в районе боевых действий кораблей и соединений; прорыв минного заграждения с целью обеспечения возможности прохода кораблей и транспортов через минное заграждение, имеющее характер позиционного заграждения.

Противоминная оборона базового района возлагалась на ОВР ВМБ. Такая организация показала себя вполне действенной на флотах и достаточно проверена на опыте Великой Отечественной войны.

Силы противоминного обеспечения развертывания КБФ решали задачи создания необходимого оперативного режима на театре. Задачи эти, если их обобщить, сводились к следующему: тральное обеспечение проводимых операций; траление фарватеров и проводка кораблей и караванов за тралами; пробивка подходов к рейдам и базам; траление рейдов, гаваней освобожденных баз; траление полигонов для отработки боевой подготовки кораблей.

Траление заключалось в контрольном тралении действующих фарватеров; в проводке кораблей, подводных лодок и караванов за тралами; в пробивке и протраливании новых фарватеров и расширении существующих; в разведывательном тралении новых фарватеров при продвижении сил КБФ на западе; в тралении

районов маневрирования кораблей поддержки фланга сухопутных войск и в пробивке фарватеров, соединяющих наши действующие фарватеры с финскими и других прибалтийских стран.

С целью повышения эффективности траления и сокращения времени перехода без тралов тральные силы и средства ПМО были закреплены в последний период войны за морскими оборонительными районами.

Таких морских оборонительных районов было четыре: Кронштадтский (КМОР), Таллинский (ТМОР), Рижский (РМОР) и созданный в конце марта 1945 г. Юго-Западный (ЮЗМОР). В каждом из этих районов был проведен ряд противоминных операций в 1944—1945 гг. и в первые послевоенные годы.

* * *

Борьба с минной опасностью на балтийском театре в Великую Отечественную войну, и особенно в последний ее период (1944—1945 гг.), дает ряд примеров крупных тральных работ, проведенных у берегов противника, для обеспечения боевых действий флота. Без проведения таких тральных работ и преодоления мощных минных заграждений, упорно охраняемых противником, невозможно было расширение операционной зоны КБФ, поддержка приморских флангов Советской Армии и выход наших легких сил на коммуникации противника.

Пионерами крупных тральных работ, из опыта проведения которых выработались основы тактики траления комбинированных минных заграждений противника, были силы ПМО КБФ, действовавшие зимой, весной и летом 1944 г. в Нарвском заливе и осенью 1944 г. в районе Таллина.

К этому следует добавить, что в основном те же силы и кадры, которые прошли здесь определенную школу ПМО, использовали свой опыт на западе, в новых оборонительных районах и военноморских базах КБФ в кампанию 1945 г. Это же относится и к тем, кто действовал в пределах КМОР и всего Финского залива.

Подвиги военных моряков-балтийцев — командиров, минеров, штурманов, гидрографов, связистов, механиков и артиллеристов — на фронте борьбы с минной опасностью в ходе противоминного обеспечения развертывания сил КБФ в последний период войны заслуживают того, чтобы о них были написаны книги и специальные исследования.

Мы считаем необходимым назвать хотя бы некоторые имена тех, кто, участвуя в труднейших кампаниях 1944 и 1945 гг., внес немалый вклад в приближение победы над немецко-фашистскими захватчиками, над злейшим врагом нашей Родины и всего человечества. Среди офицеров сил ПМО КБФ особенно заслуживают быть отмеченными товарищи: Ф. Л. Юрковский, М. Т. Радкевич, Васильев, Г. Д. Гадяцкий, П. Г. Иванушкин, П. Т. Резванцев, М. П. Рупышев, В. Т. Машинский, Д. В. Саранюк, Н. П. Степа-

нов, А. Н. Барабанов, Л. В. Белов, Ф. Б. Мудрак, Ф. Е. Пахольчук, Г. Я. Оводовский, И. И. Никольский, К. Н. Копытов, В. К. Климаев, А. М. Савлевич, Кузнецов, А. Ф. Гончаренко, А. Носков, А. В. Дудин, Б. К. Алексютрович, В. П. Большаков, А. Г. Иванов, М. Г. Лифшиц, Куриловский, В. Е. Санников, Н. А. Мамонтов, В. П. Лихолетов, Н. П. Визиров, М. А. Опарин, А. В. Халатов, М. Ровенский, Калмыков, И. И. Мешко, И. И. Василега, В. А. Нечаев, М. Д. Зотов, Г. И. Чеботарев, С. М. Выползов, В. Н. Сафронov, К. В. Тыщук, Л. Вайсман, Я. С. Большов, А. М. Богданович, В. Поплавский, Б. Г. Чернышев, Г. А. Жукович, Овсянников и многие другие.

Изучение собственного и зарубежного опыта противоминной обороны остается весьма актуальной и практически важной задачей. В этом отношении опыт КБФ дает наиболее богатый и поучительный материал, и он несомненно займет должное место в военно-исторических исследованиях.

СЛУЖБА НАБЛЮДЕНИЯ И СВЯЗИ

Капитан I ранга

Н. С. СЕРЕБРЯНЫЙ

При написании этой статьи использовались не только официальные источники, но и ранее не опубликованные записки бесшумного начальника связи КБФ в годы Великой Отечественной войны генерал-майора М. А. Зернова и начальника связи Ладжской военной флотилии, а затем флагманского связиста Отряда легких сил КБФ капитана I ранга П. Ф. Крысина. Этой публикацией автор отдает должное памяти ветеранов-связистов Краснознаменного Балтийского флота, внесших свой достойный вклад в дело нашей Великой Победы над гитлеровскими захватчиками.

Система наблюдения и связи в предвоенный период

Становление и развитие системы наблюдения и связи на Балтийском театре, основу которой составляли береговые части связи — районы (участки) службы наблюдения и связи (СНиС) и стационарные узлы связи, — до 1939 г. осуществлялось в операционной зоне флота того периода, в восточной части Финского залива. Эта система представляла собой довольно-таки внушительный комплекс средств наблюдения, радио- и проводной связи, в полной мере отвечающий требованиям обеспечения управления силами довоенного флота.

Значительное расширение в 1939—1940 гг. операционной зоны Балтийского флота, вытекавшее из условий договоров о взаимной помощи между буржуазными Прибалтийскими республиками и Советским Союзом, а также из итогов советско-финляндского конфликта, требовало больших ассигнований и большого напряжения сил связистов-балтийцев всех степеней для практического решения задачи оборудования нового театра средствами наблюдения и связи.

Одновременно с развертыванием новых постов СНИС, узлов (станций) связи, их оборудованием и монтажом приходилось решать не менее сложную задачу боевого слаживания вновь создан-

ных формирований с имевшимися, с подключением их в четко работающий механизм системы наблюдения и связи Балтийского флота.

В обстановке надвигавшейся опасности нападения гитлеровской Германии на СССР связисты КБФ сделали все возможное для того, чтобы в предельно сжатые сроки принять вновь строящиеся на театре объекты наблюдения и связи и обеспечить бесперебойность боевого управления быстро растущего флота.

К началу Великой Отечественной войны система наблюдения и связи КБФ имела в своем составе три района СНиС (Кронштадтский, Таллинский и Прибалтийский), узел связи флота, отдельный линейно-эксплуатационный батальон связи, несколько военно-морских почтовых станций, два кабельных и три посыльных судна.

Районы СНиС по своей оснащенности, составу сил и средств наблюдения и связи были неравноценными. Кронштадтский район СНиС, в задачу которого входило обеспечение наблюдения и связи в восточной части Финского залива, связи с подводными лодками, связи тыла флота, связи для взаимодействия с соседними военными округами и их отдельными соединениями, а также связи командования с Главным морским штабом, был наиболее полно вооружен совершенными средствами связи и наблюдения и представлял наиболее слаженный военный организм по сравнению с Таллинским и особенно Прибалтийским районами СНиС.

В состав Кронштадтского района СНиС входили узел связи, а также Котлинский, Ленинградский, Ручьевский и Выборгский участки СНиС со своими радио- и телефонно-телеграфными станциями, линейно-эксплуатационными подразделениями связи и 30 сигнально-наблюдательными постами, 27 из которых были вооружены УКВ и КВ радиостанциями. Узел связи Кронштадтского района СНиС состоял из телефонно-телеграфного центра, подвижной группы связи, приемного и передающего радиопостов.

Таллинский район СНиС имел самую большую передовую зону прикрытия средствами наблюдения и связи, от Таллина до Моонзундского архипелага, Риги и до полуострова Ханко. В его состав вошли участки СНиС: Таллин, Кердя, Курессаре, Рига и Ханко, имевшие свои радиостанции, телефонно-телеграфные станции и 34 сигнально-наблюдательных поста, вооруженных средствами радиосвязи УКВ и КВ диапазонов. Узел связи Таллинского района СНиС, хотя строительство его не было завершено к началу войны, уже с марта 1941 г. начал функционировать. Его приемный радиопост обеспечивал 20 приемных вахт, а передающий радиопост располагал шестью передатчиками средней мощности. В таком оснащении названный узел связи обеспечивал надежную радиосвязь с основными плавающими соединениями и частями флота.

Прибалтийский район СНиС по своим возможностям был менее мощным, чем Кронштадтский и Таллинский, и располагал в своих

Либавском и Виндавском участках соответственно четырьмя и тремя сигнально-наблюдательными постами, двумя телефонно-телеграфными центрами и двумя радиостанциями.

Вся информация о морской и воздушной обстановке на театре концентрировалась в управлениях районов СНиС, куда она поступала от подчиненных им сигнально-наблюдательных постов непосредственно или через соответствующие участки СНиС в открытом виде по каналам телефонной (селекторной), телеграфной связи или обработанная документами кодированной связи — по радио. Осуществляя сбор и обработку информации, районы СНиС репетовали ее в штабы военно-морских баз и флота, как правило, по каналам проводной связи, при этом радиосвязь использовалась в качестве резервного средства.

Слабым местом в системе связи КБФ была проводная связь, которая базировалась главным образом на общегосударственную сеть постоянных воздушных линий связи Прибалтийских республик, мало приспособленную не только для нужд военных, но даже и для управления народным хозяйством. Слабая живучесть воздушных линий связи, особенно магистральных направлений, функционирующих на территориях Прибалтийских республик, объяснялась не столько специфическими особенностями, характерными для этих линий связи вообще, сколько неудовлетворительным планированием их строительства и эксплуатационного прикрытия, унаследованными от стиля хозяйствования ведомств связи буржуазных Эстонии, Латвии и Литвы.

С установлением в Прибалтийских республиках народной власти и их вступлением в состав СССР органам общегосударственной связи предстояло провести неотложные меры на их территориях по реконструкции и развитию связи. Однако нараставшая угроза военного нападения на СССР не позволила решить эти важные задачи полностью. В то же время управление силами флота в условиях его боевой повседневной деятельности требовало привлечения линейно-эксплуатационных подразделений службы наблюдения и связи для осуществления эксплуатационного прикрытия и ремонтно-восстановительных работ постоянных воздушных линий связи, арендованных Балтийским флотом у гражданских ведомств связи. И надо сказать, слабые стороны состояния проводной связи в общевысшей системе связи в значительной степени компенсировались самоотверженным трудом личного состава электриков-связистов и линейных надсмотрщиков линейно-эксплуатационных подразделений связи, а также четким и оперативным руководством органов СНиС флота, военно-морских баз, на которые замыкались эти подразделения.

Прежде чем перейти к освещению вопроса о роли и месте радиосвязи в системе связи КБФ, следует сделать небольшой экскурс в историю развития радио в Советском Военно-Морском Флоте. Известно, что новая техника связи, поступающая на вооружение флота, придает его кораблям и частям новые тактиче-

ские свойства, расширяет возможности штабов по управлению силами и, следовательно, способствует более рациональному и успешному решению флотом своих тактических и оперативно-стратегических задач.

Радио, появившееся на Балтийском флоте в конце прошлого века, только после Октябрьской революции получило свое полное признание и развитие, оказавшее революционизирующее влияние на все стороны экономической и общественной жизни нашей страны, в том числе и в области военного дела. Созданный в 1927 г. Научно-испытательный полигон связи морских сил (с 1932 г. Научно-исследовательский морской институт связи) стал центром развития военно-морской связи, ее теории и практики.

Разработанная Научно-испытательным полигоном связи совместно с секцией связи Научно-технического комитета морского ведомства и освоенная промышленностью в 1927—1934 гг. первая комплексная система радиовооружения ВМФ «Блокада-I» характеризовалась широким использованием средневолнового диапазона, обеспечивавшего дальность связи в пределах основных в то время черноморского и балтийского морских театров. Система вооружения «Блокада-I» включала в себя семь типов средневолновых и два типа коротковолновых радиостанций, один тип ультракоротковолновой радиостанции и четыре типа радиоприемников.

Диапазоны и мощности радиоаппаратуры системы «Блокада-I» приводятся в табл. 1 и 2.

Вторая система радиовооружения «Блокада-II» была разработана НИМИСом в 1934—1940 гг., когда потребности в дальней и надежной связи особенно возросли ввиду необходимости освоения новых морских театров: северного, тихоокеанского, а также балтийского. В системе радиовооружения «Блокада-II» была заложена

Т а б л и ц а 1
Длинноволновые радиостанции

Наименование	Мощность, квт	Волны, м	Объект установки
«Ураган»	7,5	900—1900	Линкоры, крейсера, береговые узлы связи
«Шторм-А»	1,5	250—650	Линкоры, крейсера, лидеры, эсминцы, сторожевые корабли, большие подводные лодки и базы подводных лодок
«Шторм-Б, В, Г»	1,5	400—1100	
«Шквал-А»	0,375	250—650	Подводные лодки, эсминцы, вспомогательные суда, части береговой обороны, посты СНиС
«Шквал-Б»	0,375	400—1100	
«Бриз»	0,075	250—1100	Все надводные корабли
«Штиль»	0,015	150—300	Торпедные катера

Т а б л и ц а 2

Коротковолновые и ультракоротковолновые радиостанции

Наименование	Мощность, кВт	Волны, м	Объект установки
«Большой мираж»	375	20—80	Большие корабли, береговые узлы связи
«Бухта»	50	30—120	Все надводные корабли, подводные лодки, посты СНИС
«Рейд»	5	4—5	Все надводные корабли, посты СНИС

Радиоприемники

Наименование	Диапазон, м	Наименование	Диапазон, м
«Ветер»	200—3000	«Дозор»	200—2500
«Якорь»	30—130	«Куб-4 м»	10—120

Т а б л и ц а 3

Радиопередатчики

Наименование	Мощность, кВт	Волны, м	Объект установки
«Ураган-МК»	10	20—120	Линкоры, крейсера, береговые узлы связи
«Шторм-М»	2	35—120	Линкоры, лидеры, эсминцы, посты СНИС
«Шквал-М»	0,5	35—120	Крейсера, малые подводные лодки, сторожевые корабли, посты СНИС
«Скат»	2	400—2400	Крейсера, большие подводные лодки, посты СНИС
«Шука»	0,5	20—120	Средние подводные лодки
«Бриз-МК»	0,2	20—200	Малые подводные лодки, надводные корабли
«Ожунь»	0,1	200—1200	Большие и средние подводные лодки
«Ерш»	0,05	25—200	Торпедные катера

жена идея широкого использования коротковолнового диапазона, а также улучшения основных параметров и качественных показателей аппаратуры за счет применения высококачественных радиодеталей и оригинальных технических решений. Всего по системе «Блокада-II» было разработано восемь типов радиопередатчиков (табл. 3).

В связи с возросшими мощностями передающих устройств и большой насыщенностью кораблей и береговых радиопередатчиков радиосредствами, а в условиях корабля, кроме того, и в интересах защиты радиоприема от работы многочисленных электроустройств

Т а б л и ц а 4
Радиоприемники

Наименование	Волны, м	Объект установки
«Пурга»	15—220	Надводные корабли, подводные лодки, радиоцентры
«Вихрь»	20—10000	Надводные корабли, подводные лодки, объекты береговой обороны, радиоцентры
«Гроза-М»	200—25000	Линкоры, крейсера, большие подводные лодки, радиоцентры
«Ерш»	25—600	Торпедные катера
«Метель»	15—200	Вспомогательные суда
«Вьюга»	20—10000	Вспомогательные суда

различного назначения актуальнейшей проблемой стал вопрос об одновременности работы радиосредств корабля (берегового узла связи) как одного из важных путей повышения дальности, а значит, и надежности связи. Одним из важных практических шагов на пути решения этой проблемы было территориальное разнесение работы передающих и приемных радиосредств корабля, берегового узла связи. Практическая реализация этого новшества осуществлялась в 1937—1941 гг. На крупных кораблях и береговых узлах стали раздельно компоновать передающие и приемные средства. Появились термины «передающий радиоцентр», «приемный радиоцентр». Функционирование такого узла осуществлялось по системе дистанционного управления передатчиками из приемного радиоцентра.

Эти принципы повышения дальности и надежности радиосвязи нашли практическое отражение на всех крупных надводных кораблях, а также на строящихся и реконструируемых береговых радиостанциях, узлах связи КБФ.

В условиях освоения нового балтийского морского театра вплоть до начала Великой Отечественной войны функции обеспечения связи с основными соединениями надводных кораблей, подводными лодками и военно-морскими базами осуществляли узлы связи Таллинского и Кронштадтского районов СНиС.

Организация радиосвязи КБФ предусматривала связь штаба флота с соединениями надводных кораблей в соответствующих радиосетях: с подводными лодками в направлениях «берег—ПЛ» и «ПЛ—берег»; с военно-морскими базами и отдельными гарнизонами флота в соответствующих радионаправлениях; с постами СНиС — в радиосетях районов СНиС.

Оповещение соединений и частей флота о морском противнике, воздушной обстановке, минной опасности и данные нашей разведывательной авиации передавались в отдельных радиосетях по флоту. Такая организация радиосвязи вполне обеспечивала управ-

ление силами флота в условиях его боевой повседневной деятельности. Однако она имела и свои негативные стороны, которые в ходе Великой Отечественной войны заметно корректировались и устранялись.

Наиболее слабым звеном довоенной организации радиосвязи была связь с подводными лодками. Для передачи информации в направлении «берег—ПЛ» использовались средневолновые передатчики «Ураган» и «Шторм», мощности которых не обеспечивали больших дальностей связи в пределах балтийского морского театра. Поэтому уже во время начавшейся блокады Ленинграда узел связи Кронштадтского района СНиС для связи с подводными лодками использовал по манипуляционному каналу радиопередатчик широкополосной станции РВ-53, обладавший значительной мощностью и благодаря этому в определенной степени разрешивший проблему связи в направлении «берег—ПЛ».

Отсутствие перископных антенн на подводных лодках не позволяло обеспечивать с ними связь при их нахождении в подводном положении. Подводные лодки могли вести прием информации в направлении «берег—ПЛ», всплывая специально для этого или для зарядки своих аккумуляторных батарей (в то время наши подводные лодки не имели устройства РДП), для чего они вынуждены были уходить со своих позиций в более безопасный район.

Основным методом обмена в регламенте радиосвязи КБФ был установлен «квитанционный способ», предусматривающий обязательную дачу квитанции надводным кораблем, подводной лодкой на принятую радиограмму, чем демаскировалось их местоположение. Поэтому в первые же недели войны «квитанционный способ» для надводных кораблей и подводных лодок был заменен на «бесквитанционный», а в направлениях связи с военно-морскими базами и гарнизонами флота для сокращения объема принимаемой и передаваемой информации стал применяться метод циркулярных передач.

Таким образом, система наблюдения и связи КБФ со всеми своими недостатками, определяемыми главным образом незавершенностью освоения нового морского театра за нехваткой времени, встретила войну достаточно активным комплексом сил и средств, в основе своей обеспечивающим нужды боевого управления силами флота. Тот факт, что оповещение о приведении Балтийского флота в боевую готовность накануне войны было произведено за две минуты, говорит о высокой готовности системы связи флота. Вот что по этому поводу в своих воспоминаниях пишет Н. Г. Кузнецов: «Мой телефонный разговор с В. Ф. Трибуцем закончился в 23 часа 35 минут. В журнале боевых действий Балтийского флота записано: «23 часа 37 минут. Объявлена оперативная готовность № 1». Люди были на месте: флот находился в повышенной готовности с 19 июня. Понадобилось две минуты, чтобы началась фактическая подготовка к отражению удара врага... Прошло лишь двадцать минут после моего разговора

с вице-адмиралом Трибуцем — телеграмма еще не дошла до Таллина, — а оперативная готовность № 1 была объявлена уже на Ханко, в Прибалтийской базе и других местах... В 02 часа 40 минут все корабли и части флота уже были фактически в полной боевой готовности. Никто не оказался застигнутым врасплох»¹.

Большую организаторскую работу по созданию на Балтийском флоте системы связи, отвечающей требованиям управления силами флота того времени, проводил дружный коллектив отдела связи КБФ во главе с полковником М. А. Зерновым, о котором адмирал Ю. А. Пантелеев говорил: «...начальник связи флота полковник М. А. Зернов... всегда невозмутимый человек, что хорошо помогало в его беспокойной работе. Знающий специалист, он пользовался на флоте заслуженным авторитетом. Зернов любил своих связистов и говорил о них как о родных сыновьях. Он был хорошим воспитателем. Не случайно после войны М. А. Зернов стал начальником Военно-морского училища связи и оставил там о себе добрую память»².

Первые месяцы войны

С объявлением флоту оперативной готовности № 1 части и подразделения службы наблюдения и связи поднялись по боевой тревоге. На сигнально-наблюдательных постах было усилено наблюдение. На узлах, станциях и центрах открыты направления и сети связи по действующей схеме полной боевой готовности. Личный состав дежурной и вахтенной службы был переведен на две боевые смены. Началось развертывание сил и средств связи на береговом флагманском командном пункте (БФКП) КБФ (приспособленном в сводчатом помещении железобетонного каземата береговой батареи еще времен первой мировой войны, что в пригороде Таллина), куда прибыла оперативная группа штаба флота во главе с командующим КБФ вице-адмиралом В. Ф. Трибуцем и начальником штаба флота контр-адмиралом Ю. А. Пантелеевым. К двум часам ночи 22 июня 1941 г. завершилось развертывание средств связи на БФКП, и он с этого момента, выражаясь фигурально, держал на пульсе весь Краснознаменный Балтийский флот, готовый к отражению вражеского нападения.

В 3 часа 34 мин. 22 июня 1941 г. сигнальщик рейдового поста «Кронштадт» матрос Повзин первым обнаружил четыре самолета «Хейнкель-111», сбросивших мины на Большой Кронштадтский рейд. Около 4 час. утра этого же дня начальник приграничного поста СНИС «Паланга» донес: «Ведется обстрел границы. Унич-

¹ Н. Г. Кузнецов. Накануне. М., стр. 359, 360.

² Ю. А. Пантелеев. Полвека на флоте. М., 1974, стр. 177.

тожаю материальную часть, документы, отхожу с пограничниками».

4 часа 50 мин. Командующий КБФ подписывает телеграмму: «Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать противника». «Через секунду провода и эфир понесли на Ханко и в Ригу, на о-в Эзель и в Кронштадт, соединениям, частям и кораблям эти первые слова о начавшейся войне»³.

В катастрофическом положении оказалась Либавская база, окруженная противником уже на четвертый день войны. Проводная связь с главной базой флота и взаимодействующими соединениями прекратилась. Управление силами базы осуществлялось по радио. Мужество и героизм, проявленные защитниками гарнизона, среди которых был и весь личный состав Либавского участка СНИС, не могли спасти положения. 27 июня по приказу командования герои-моряки прорвали вражеское кольцо и ушли из Либавы, а ее радиостанция, перегруженная передачей последних донесений, еще действовала до утра следующего дня. Последним сообщением сражающейся Либавы была радиограмма начальника радиостанции Либавского участка СНИС лейтенанта Левина: «Долг перед Родиной выполнил».

В этой тяжелой для флота, нашей армии и всей страны обстановке связисты береговых частей и подразделений связи, не прекращая выполнять свойственные им боевые задачи, с оружием в руках бок о бок с бойцами Красной Армии участвовали в боях по отражению вражеского нашествия. Яростно обороняясь и отходя вместе с нашими частями сухопутных войск, моряки-связисты эвакуировали средства связи, а при невозможности сделать это уничтожали их.

Беспримерный героизм и отвагу проявили в борьбе с врагом матросы поста СНИС на о-ве Вормси. С целью захвата острова, географическое положение которого позволяло контролировать проход кораблей через Моонзунд (Муху-Вяйн), противник высадил две роты автоматчиков. Команда поста в составе восьми человек, укрывшись в здании маяка, встретила фашистов дружными залпами. Двое суток моряки-связисты вели неравный бой, истребили около 150 солдат противника, неся в то же время боевые вахты наблюдения и связи. Все восемь героев самоотверженно сражались до конца и погибли смертью храбрых, но, пока они были живы, враг не прошел на пост.

По мере продвижения немецких войск в глубь территории Прибалтийских республик усилились налеты авиации противника на главную базу Балтийского флота и пути сообщения на восток от Таллина. Объектом активного воздействия вражеской авиации оказалась и воздушная магистраль связи Таллин—Ленинград. Для обеспечения ее бесперебойной работы по решению Военного

³ Ю. А. Паутелеев. Полвека на флоте, стр. 143.

совета КБФ создается отдельная моторизованная рота связи, которая успешно справляется со своей боевой задачей вплоть до выхода гитлеровских войск к побережью Финского залива восточнее Таллина.

С падением 30 июня Риги обозначилось направление наступления немцев на Ленинград. В эти дни началось формирование штаба морской обороны Ленинграда и Озерного района с подчинением ему Ленинградского участка СНИС.

В первых числах июля немецкая авиация, базирующаяся на аэродромы Финляндии, активизировала свои действия на наших коммуникациях. Четко и своевременно работала по радио система оповещения флота о воздушной обстановке. Особое значение в названной системе оповещения имел пост СНИС «Вайндло», расположенный на маленьком о-ве Стеншер в центре Финского залива, который возглавлял старшина 2-й статьи Гуцанинов. Гитлеровцы, оценив значение поста в этой обстановке, дважды пытались высадить на остров морской десант, несколько раз его бомбили и обстреливали с воздуха. Однако все попытки противника уничтожить пост были безрезультатны, смельчаки Гуцанинова стойко держались.

После отпора, который войска Красной Армии дали врагу на лужском направлении, фашисты, оставив здесь боевой заслон, устремили свои крупные силы к побережью Финского залива и, прорвав 7 августа оборону 8-й армии Ленинградского фронта в районе Юмinda-Кунда, перерезали дорогу Таллин—Ленинград. Расчлененная 8-я армия частью сил (11-й стрелковый корпус) отошла на Копорье, а другой частью (10-й стрелковый корпус), заняв оборонительные позиции под Таллином, установила связь с соединениями морской пехоты и перешла в подчинение командующего КБФ, возглавившего оборону главной базы Балтийского флота.

В этих условиях основная нагрузка по обеспечению управления силами активно действующего флота, тесно взаимодействующего с соединениями сухопутных войск, легла на узел связи Таллинского района СНИС. Напряженная работа его сил и средств характеризовалась чрезмерно большим количеством передаваемых и принимаемых радиogramм (телеграмм), что приводило к снижению их достоверности (вследствие больших искажений) и большому времени прохождения. Своевременно принятыми мерами эти недостатки были устранены. Для этого наряду с повышением боевой готовности узла связи за счет подключения к его боевой работе подвижных средств связи были впервые использованы новые способы организации радиосвязи, обеспечивающие непосредственный прием кораблями и частями флота на соответствующих частотах циркулярных оповещений и данных разведывательной авиации.

Связисты-балтийцы в неблагоприятных для Балтийского флота условиях развития боевых действий продолжали творчески и опе-

ративно решать задачи по обеспечению системы управления силами.

С началом обороны главной базы флота передающий радиодетр узла связи Таллинского района СНИС оказался в опасной зоне. Его аппаратуру по этой причине своевременно демонтировали и эвакуировали в Таллин. Функции демонтированного радиодетра стали выполнять радиостанция бывшего эстонского флота и группа подвижных радиостанций. Однако мощности этих радиостанций не обеспечивали надежной связи с кораблями и Главным морским штабом. Поэтому коротковолновая связь с надводными кораблями и с Главным морским штабом была возложена на узел связи Кронштадтского района СНИС.

По предложению офицеров-связистов А. В. Лисичкина, К. А. Белоногова, Ю. Н. Заколпского, С. В. Фабричнова для обеспечения управления огня корабельной и береговой артиллерии по защите главной базы флота создается соответствующая радиосеть, в состав которой вошли 15 подвижных корректировочных постов и один стационарный, развернутый на башне «Длинный Герман» в Вышгороде, откуда хорошо просматривался весь Таллин, его окрестности и рейд со стоящими на нем кораблями. Работу этого поста обеспечивали пять телефонистов и четыре радиста, располагавшие одной корабельной УКВ радиостанцией «Рейд» и двумя переносными радиостанциями армейского типа (6 ПК и РБ). Корректировочный пост «Длинный Герман» кроме своих непосредственных задач по обеспечению успешности артиллерийского огня наших кораблей и батарей выполнял задачу поста наблюдения за сухопутной, воздушной и морской обстановкой на ближних подступах обороны главной базы.

Организация проводной связи обороны Таллина предусматривала использование сети общегосударственной связи города и его пригородов. Эксплуатационное прикрытие ее линий связи, находившихся под постоянным воздействием авиации, артиллерийского огня противника и его диверсионных групп, успешно осуществлялось работниками управления связи Эстонской ССР, проявившими подлинный героизм при обеспечении флота связью.

В силу складывавшихся условий боевой обстановки флагманский командный пункт обороны главной базы флота многократно менял свое местоположение. А для связистов это означало перевод средств связи на новый пункт управления. Процесс перевода средств связи на необорудованный командный пункт под непосредственным боевым воздействием противника — очень сложный комплекс мероприятий, требующих от связистов всех степеней мобилизации всех моральных и физических сил, самоотверженного труда, смекалки, находчивости и, конечно, высокой профессиональной и боевой выучки. И всякий раз эту боевую задачу связисты выполняли блестяще — перевод средств связи на новый пункт управления осуществлялся без потери связи с основными силами обороны.

Кольцо обороны сужалось, под минометным огнем находился приемный радиопункт. Большая часть вахт, радиосетей и радионаправлений была передана на Кронштадтский узел связи. Началась эвакуация. В Минной и Беккеровской гаванях шла организованная погрузка войск и техники на транспорты.

В 16 час. 28 августа крейсер «Киров» под флагом командующего флотом снялся с якоря. Снимались со швартов и якорей сформированные группы кораблей и судов. В 17 час. вышел с рейда отряд прикрытия во главе с лидером «Минск» под флагом начальника штаба флота. Эвакуация Таллина и переход кораблей основного ядра КБФ в Кронштадт, известный в истории минувшей войны под названием «Таллинский переход», по своей общегосударственной значимости, самоотверженности и героизму, проявленным советскими людьми, не уступает, если не превосходит, «Ледовый поход» кораблей Балтийского флота молодой Советской республики в 1918 г. Одной из причин успешного проведения этой по существу стратегической операции явились правильно спланированные связь и наблюдение, организация которых сводилась к обеспечению:

а) коротковолновой радиосвязи флагманского корабля перехода с Главным морским штабом через узел связи Кронштадтского района СНиС; с военно-морскими базами Ханко, Моонзунд, Кронштадт; с флагманским кораблем отряда прикрытия; с отрядами кораблей и судов перехода;

б) ультракоротковолновой радиосвязи и связи зрительными средствами внутри ордеров и походных порядков кораблей, а также внешней связи кораблей и судов перехода названными средствами с островными постами СНиС центральной и восточной части Финского залива;

в) усиленного наблюдения (с привлечением личного состава верхнепалубных боевых постов и всех свободных от несения вахт) в системе противовоздушной, противоминной, противокатерной обороны.

Введенная в действие с началом Великой Отечественной войны военно-морская почтовая служба сыграла свою неоценимую роль в деле поддержания и развития морально-боевых качеств личного состава кораблей и частей действующего Балтийского флота. На военно-морскую почтовую службу возлагались функции доставки личному составу кораблей и частей всех видов корреспонденции.

Организация военно-морской почтовой службы предусматривала приписку каждого корабля и каждой части к соответствующей военно-морской почтовой станции, через которую их войсковые почтальоны доставляли личному составу письма, газеты и другие почтовые отправления, которые по своему значению являлись средствами боевого обеспечения наравне со своевременно поданными на поле сражения боеприпасами и продовольствием.

Связь и наблюдение в обороне Ленинграда

С перемещением главной базы флота из Таллина в Кронштадт и блокированием Ленинграда служба наблюдения и связь КБФ, руководящий орган которой с сентября 1941 г. находился в Кронштадте, претерпела некоторую организационную перестройку. Продолжали свою боевую деятельность участок СНИС в военноморской базе Ханко, Прибалтийский район СНИС на островах Моонзундского архипелага, Островной участок СНИС на островах центральной и восточной части Финского залива. Выборгский участок СНИС передислоцировался на о-в Бьёрке для обеспечения Выборгского укрепленного сектора. На юго-восточном побережье Финского залива от устья р. Воронка (Копорский залив) до Ораниенбаума развернул свои силы и средства Южный участок СНИС, имевший в своем составе 11 сигнально-наблюдательных постов, радиостанцию, телефонно-телеграфную станцию и береговую шумопеленгаторную станцию. Котлинский участок СНИС был переименован в Северный с оставлением в его подчинении пяти сигнально-наблюдательных постов. Ленинградский участок СНИС выделился из состава Кронштадтского района СНИС, и на его базе был создан Ленинградский район СНИС. Ладожский участок СНИС перешел в состав Ладожской военной флотилии. Таким образом, Кронштадтский район СНИС (всегда являвшийся базой для формирования вновь создаваемых частей и подразделений связи Балтийского флота) вместе со своим узлом связи (самым мощным на Балтике), Северным, Южным и Островным участками СНИС составлял основу службы наблюдения и связи Краснознаменного Балтийского флота с сентября 1941 г. до прорыва блокады Ленинграда.

Опыт боевой деятельности Балтийского флота первых месяцев войны подтвердил необходимость создания системы защищенных командных пунктов, узлов, центров и сооружений связи. Для решения этой задачи связисты флота не имели какой-либо материально-технической базы и на помощь в этом отношении извне рассчитывать не могли. Выход из создавшегося положения был один — использование внутренних ресурсов. Этот путь нужно было использовать и для восполнения утраченной и выведенной из строя в ходе боевых действий техники связи.

Подвальные помещения крупных зданий приспособлялись для размещения командных пунктов различного назначения, а для их оборудования широко использовались действовавшие средства связи городской телефонно-телеграфной сети. При создании системы защищенных командных пунктов соблюдался принцип возможности быстрой передачи управления силами с одного командного пункта на другой. Для этого все создаваемые командные пункты закольцовывались между собой соединительными линиями и каналами связи. В качестве резервного средства

связи с командными пунктами, а также с силами, ими управляемыми, использовалась ультракоротковолновая радиосвязь по направлениям и сетям.

На всех узлах связи для эксплуатационного прикрытия линий связи создавались аварийно-восстановительные группы (партии), которым предписывалось после каждого налета авиации, артиллерийского обстрела производить надсмотр, проверку и восстановление линий связи на закрепленных участках.

С оборудованием защищенного берегового флагманского командного пункта (в подвале здания Военно-морской академии) Военный совет, штаб и отдел связи КБФ в октябре 1942 г. передислоцировались в Ленинград. Защищенный БФКП флота был оборудован базовой телефонной станцией, обеспечивавшей связь со штабами Ленинградского фронта, Кронштадтской, Ленинградской и Осиновецкой военно-морских баз, а также со штабом ВВС КБФ, управлением тыла КБФ и узлом связи Кронштадтского района СНИС; оперативной телефонной станцией, в которую были включены штабы соединений, корабли и посты СНИС; телеграфной станцией, направления которой обеспечивали связь со штабами Ленинградского фронта, военно-морских баз, ВВС КБФ, основных соединений, частей, учреждений флота.

Обеспечение управления силами флота с БФКП радиосредствами осуществлял узел связи КБФ, имевший в своем составе главную радиостанцию «Кронштадт» с территориально разнесенными приемным и передающим радиоцентрами; защищенный передающий радиоцентр, созданный на базе радиолaborатории ВВМУ им. М. В. Фрунзе; ширококвещательную радиостанцию «Ленинград» (РВ-53); подвижную группу связи.

Управление радиопередающими средствами, расположенными в Ленинграде, производилось с приемным радиоцентра радиостанции «Кронштадт» по каналам манипуляции.

Весь период блокады Ленинграда немцы создавали преднамеренные помехи на частотах связи с нашими подводными лодками, активно действующими на коммуникациях противника. В качестве контрмеры с нашей стороны была применена система территориально разнесенного приема донесений от подводных лодок, которая даже в условиях заблокированного города дала свои положительные результаты.

На производственной базе мастерских связи Кронштадтского и Ленинградского районов СНИС из деталей неисправной техники связи армейского и флотского образцов, а также ширококвещательных радиоприемников наладили производство переносных радиостанций, необходимых для вооружения и оборудования корректировочных постов, постов СНИС, катеров частей охраны водного района и батарей береговой обороны. Моряки-связисты совместно с рабочими ленинградских предприятий успешно освоили технологию работ по монтажу приемопередающей радиоаппаратуры на автомобильных шасси. Впоследствии эти подвижные

радиостанции выпускались бронированными, что в значительной степени повышало их живучесть и надежность связи.

Для повышения живучести корректировочных постов, действующих в районе переднего края обороны города (их телефонная связь со своими кораблями, батареями часто нарушалась, а мощность переносной радиостанции не всегда была достаточной), к ним придавались автомобильные радиостанции, которые развертывались на оборудованных позициях, обеспеченных средствами маскировки, и, имея надежную радиосвязь и с корректировочным постом, и с кораблем (батареей), репетовали данные корректировки артиллерийского огня. Высокие боевые качества подвижных радиостанций (их мобильность, оснащенность аппаратурой с высокими тактико-техническими данными и относительно малая уязвимость от минометно-артиллерийского огня благодаря броневой защите автомобиля и возможности применения средств и способов маскировки на местности) предопределили их дальнейшее более широкое боевое использование, в частности для обеспечения управления силами с запасных командных пунктов и вспомогательных пунктов управления, а также для замены вышедших из строя стационарных радиостанций и усиления подразделений строя береговой (железнодорожной) артиллерии.

Положительный опыт использования единичных подвижных радиостанций при обороне Ленинграда указал на необходимость при проведении наступательных боев (операций) иметь маневренные узлы связи, в которых наряду с подвижными радиосредствами должны быть и подвижные средства проводной связи (телефонные и телеграфные станции). Решением Военного совета флота была создана самостоятельная воинская часть — группа подвижных радиостанций КБФ, которая в конце 1944 г. переросла в отряд подвижных станций КБФ с непосредственным подчинением начальнику связи флота. На базе этой крупной части автомобильных станций связи, значительно превосходящей по качеству и количеству вооружение армейского полка связи того времени, создавались подвижные узлы связи, способные обеспечивать командные пункты крупных соединений флота и решать другие многоцелевые задачи по связи. В последующем, в период наступательных операций наших войск под Ленинградом и в Прибалтийских республиках, число подвижных станций связи на флоте выросло до ста шестидесяти.

Возвращаясь к событиям осени 1941 г., следует остановиться на эпизоде, имевшем важное стратегическое значение в обороне города Ленина. С выходом немецко-фашистских войск к Ладожскому озеру проводная связь города со страной прекратилась. Здесь уместно обратиться к воспоминаниям адмирала Ю. Н. Пантелеева об истории проявления инициативы моряков-связистов о прокладке подводного кабеля через Ладожское озеро для восстановления связи с Москвой. «В конце сентября в самый разгар боев под Ленинградом ко мне на КП флота прибыл начальник связи

полковник М. А. Зернов. Он был обеспокоен. В торговом порту, чуть ли не на самой линии флота, лежат 42 барабана дорогого импортного кабеля. Москва опасается, как бы кабель не попал в руки немцев, и приказывает потопить его в самом глубоком месте Невы... «Этот вопрос вы сами можете решить, — сказал я. — Отдайте необходимые распоряжения». Так начальник связи морской обороны Ленинграда и Озерного района инженер-капитан II ранга Р. Б. Шварцберг получил приказ потопить кабель. Для через два он прибыл ко мне и доложил:

— Считаю нецелесообразным топить триста тонн драгоценного кабеля.

— А что с ним делать? — возразил я. — Он погибнет под бомбежками и снарядами. Пусть до лучших времен полежит на дне реки.

— Уж если решено его потопить, так это надо сделать на Ладоге и с пользой: ведь этого кабеля хватит от одного берега до другого...

Я задумался. Мы так мучились со связью. С Большой землей теперь мы переговаривались только по радио. Но это сложно и малонадежно. Прокладка подводного кабеля сразу и кардинально решила бы проблему.

— Вы кому-нибудь уже докладывали свое предложение?

— Был разговор с членом Военного совета фронта адмиралом Исаковым. Я просил у него большую баржу для перевозки кабеля. Отказал...

— Давайте двигать выше.

Настойчивым оказался Шварцберг. Добился своего. Получил баржу»⁴.

А «3 октября 1941 года Военный совет Ленинградского фронта принял постановление о прокладке подводного кабеля через Ладожское озеро на участке Осиновец—Белозерка»⁵.

Доставить кабель водным путем на Ладогу в сложившейся обстановке не представлялось возможным, поэтому было решено уложить его на восемь больших железнодорожных платформ и везти к месту прокладки.

Для сокращения времени (продолжительности) работ по прокладке кабеля непосредственно на трассе его сращивали перед погрузкой на платформы. Через 5 дней работа по сращиванию и погрузке кабеля была закончена, и спецпоездом он был доставлен на берег озера, где к месту погрузки кабеля на баржу была построена железнодорожная ветка. С погрузкой кабеля на баржу началась его прокладка из района Ваганово (западный берег озера) к м. Черный (на южном берегу) близ Кобоны. 29 октября 1941 г. работы по прокладке кабеля были завершены

⁴ Ю. А. Пантелеев. Полвека на флоте, стр. 193, 194.

⁵ И. Т. Пересыпкин. Связь в Великой Отечественной войне. М., 1973, стр. 94.

и связь Ленинграда с «Большой землей» восстановлена. В этой операции, проведенной под постоянным боевым воздействием авиации противника, принимали участие моряки Ладожской военной флотилии, офицеры-связисты Ленинградского фронта, рабочие завода «Севкабель», сотрудники Научно-исследовательского морского института связи и подразделения войск НКВД под общим руководством начальника отдела НИМИСа инженер-подполковника П. А. Анисимова.

Сформированная летом 1941 г. на базе учебного отряда, мобилизованных судов речного флота и кораблей, получаемых от промышленности, Ладожская военная флотилия вступила в боевые действия, организационно не завершив еще объединения. Особенно слабым звеном на флотилии была организация управления и службы наблюдения и связи. Отдела связи (аппарата начальника связи флотилии) до октября 1941 г. не было. Почти отсутствовала береговая сеть каналов и линий связи. В начале своего существования флотилия не имела никакой связи со штабом морской обороны Ленинграда и Озерного района. Радиосредства мобилизованных кораблей были неоднотипными, в большинстве своем устаревших образцов, с низкими тактико-техническими характеристиками. Сложное положение с радиовооружением кораблей делало организацию радиосвязи громоздкой и в то же время примитивной, предполагавшей использование одной рабочей и одной запасной частот, что не могло не сказаться на скрытности связи, на оперативности обмена и в целом на качестве боевого управления. В таком состоянии принял службу наблюдения и связи Ладожской военной флотилии (ЛВФ) ее первый начальник старший лейтенант П. Ф. Крысин, ставший мозгом, душой организации наблюдения и связи на флотилии. К октябрю 1941 г. была создана соразмерно масштабам флотилии система связи и наблюдения, обеспечивавшая с достаточной надежностью управление силами Ладожской военной флотилии вплоть до ее расформирования в 1944 г.

Хочется сказать несколько теплых слов о Павле Федоровиче Крысине. По свидетельству его однополчан, это был офицер большой морской и профессиональной культуры, талантливый организатор связи, человек разносторонних знаний, дарований и увлечений в самом разумном и добром понимании этого слова и в то же время человек редкого обаяния. Воспитанник Военно-морского училища связи, активный участник Великой Отечественной войны, он 35 лет жизни отдал службе на Военно-Морском Флоте.

Связь и наблюдение флота в разгроме гитлеровцев под Ленинградом

В подготовке операции по снятию блокады Ленинграда флоту предстояло скрытно (для обеспечения внезапности наступления наших войск) произвести перевозку войск 2-й ударной армии в Ораниенбаум. Пункты погрузки войск на транспорты были оборудованы местной телефонной связью. Выход конвоев производился в темное время суток. Внутриэскадренная связь на переходе морем осуществлялась средствами световой связи (фонарями направленного действия) и только «по линии». Использование радиосвязи исключалось. Наблюдение за движением судов вели посты СНиС, к которым были предъявлены повышенные требования, не допускающие попыток вызова и вступления в связь с названными судами любыми средствами связи и сигнализации. На протяжении двух месяцев проведения этой операции установленный режим скрытности связи и сигнализации выдерживался неукоснительно и явился залогом успешного наступления 2-й ударной армии с ораниенбаумского плацдарма.

Готовился к этой операции и Балтийский флот, который должен был силами корабельной, береговой, железнодорожной артиллерии обеспечить наступательный порыв войск 2-й ударной и 42-й армий Ленинградского фронта на Ропшу. Для этого было выделено пять артиллерийских групп кораблей и частей флота, каждая из которых имела конкретную задачу. В соответствии с задачами, поставленными артиллерийским группам, связистами флота была проделана большая подготовительная работа, сводившаяся к тому, чтобы обеспечить прямую телефонную связь БФКП флота (КП командующего артиллерией КБФ) с флагманскими командными пунктами командиров артиллерийских групп. В свою очередь последние имели прямые телефонные связи с подчиненными кораблями, батареями и приданными им корректировочными постами. Кроме того, командующий артиллерией КБФ имел прямую телефонную связь со всеми корректировочными постами артиллерийских групп, а также с командными пунктами армий и корпусов Ленинградского фронта (участвующими в операции), на которых находились офицеры-артиллеристы флота со своими подвижными радиостанциями. С целью повышения живучести линий прямой телефонной связи к каждому из направлений предусматривался дублирующий или обходной канал. Основные и дублирующие (обходные) направления прямой телефонной связи эксплуатационно прикрывались специально для этого выделенными ремонтно-восстановительными подразделениями. Насколько велик был объем выполненных работ по созданию системы прямой телефонной связи в операции, можно судить по тому, что только в 1-й группе связистами было построено 14 км постоянных воздушных линий связи и наведено 198 км линий полевым кабелем.

Радиосвязи в этой операции отводилась роль резервного средства на случай выхода из строя проводной связи. Особое внимание при этом отводилось работе подвижных радиостанций, их развертыванию, вступлению при необходимости в связь с назначенными командными пунктами.

В результате успешно проведенной Ропшинской операции войска Ленинградского фронта и моряки Краснознаменного Балтийского флота отбросили немцев от Ленинграда. В успехе этой операции была немалая доля самоотверженного профессионального труда связистов-балтийцев. 900-дневная блокада была снята.

Советские войска гнали фашистские орды на запад. Началось развертывание Балтийского флота и его службы наблюдения и связи. На запад по побережью вместе с войсками шли связисты Кронштадтского района СНИС. Они на прежних (довоенных) местах развертывали сигнально-наблюдательные посты, ремонтировали и восстанавливали постовые сооружения, а где их не было, в мерзлом грунте строили землянки, подавали временные линии связи. Восстанавливать магистральные направления постоянных воздушных линий связи шли ремонтные колонны 385-го отдельного линейно-эксплуатационного батальона связи.

Вскоре были задействованы сигнально-наблюдательные посты Ручьевского участка СНИС, вошедшего в состав вновь организованной Лужской военно-морской базы, которой был, кроме того, временно придан подвижный узел связи, развернутый для стационарного функционирования.

Войска Ленинградского фронта, очищая Ленинградскую область от врагов, к весне 1944 г. вышли на рубеж Нарва—Тарту и начали подготовку к следующей наступательной операции. Флот противника для поддержки приморского фланга своих войск активизировал деятельность в Нарвском заливе. Для наблюдения за побережьем Кургальского полуострова в северо-восточной части Нарвского залива в феврале 1944 г. выставляется сигнально-наблюдательный пост на банке Вигрунд во главе с главным старшиной Мотовым. Банка Вигрунд — небольшая выступающая из воды гряда голых камней.

Поставленную задачу — вести наблюдение за действиями противника и своих сил — пост выполнил с честью. Радиостанция поста имела уверенную регулярную связь с узлом связи Островной военно-морской базы. Решая свою боевую задачу, личный состав скрытно нес службу вблизи расположения противника, так и не обнаружившего действующего на протяжении 80 дней советского поста СНИС.

В начале марта 1944 г. началась подготовка к Выборгской операции, в которой Балтийский флот активным десантированием подразделений морской пехоты и мощной артиллерийской поддержкой должен был способствовать наступлению войск Ленинградского фронта на Карельском перешейке с целью осво-

бождения Выборга. По аналогии с подготовкой КБФ к Ропшинской операции создаются четыре группы корабельной, береговой и железнодорожной артиллерии. Организация связи при управлении огнем названных артиллерийских групп предусматривала связь вспомогательного (выносного) пункта управления (ВПУ) командующего артиллерией КБФ и БФКП флота с командными пунктами артиллерийских групп, со штабом Ленинградского фронта, командными пунктами его фланговых армий и дивизий, а также связь командных пунктов артиллерийских групп со своими кораблями и батареями — по линиям прямой телефонной связи, с соответствующим обеспечением надежности их работы дублирующими (обходными) линиями, обеспеченными эксплуатационным прикрытием. Кроме того, ВПУ командующего артиллерией и КП командиров артиллерийских групп имели связь с корректировочными постами, развернутыми на северном берегу Финского залива, в морских фортах, на посту СНИС «Толбухин» и при частях сухопутных войск.

Утром 10 июня 1944 г. гром орудий Балтийского флота возвестил о начале наступления наших войск на Карельском перешейке. За огневым валом пошла вперед пехота и вместе с ней моряки-корректировщики со своими радиостанциями.

В ночь с 17 на 18 июня 1944 г. из бухты Батарейная вышел десантный отряд в 50 единиц (тендеры, катерные тральщики, буксиры, морские бронекатера и катера МО) с батальоном и разведывательной ротой 260-й отдельной бригады морской пехоты. Десант, высадившись в бухте Оллалаhti, развернул свои боевые порядки и двинулся в наступление. Организация связи десанта на переходе морем предусматривала связь командира десанта с КП Кронштадтского морского оборонительного района и фортом «Красная Горка» по радио в отдельных направлениях, с кораблями десантного отряда по радио в сети и судами десантного отряда зрительными средствами.

На переходе морем вплоть до непосредственного соприкосновения с противником работать по радио запрещалось.

Вечером 19 июня 1944 г. с о-ва Лавенсари вышел десант с целью захвата о-ва Нерва для обеспечения наблюдением наших кораблей и частей, действующих в районе Выборгского залива.

В 01 час 44 мин. 20 июня десант высадился, завязав на острове бой с противником. Вместе с десантом высадился сигнально-наблюдательный пост во главе со старшиной 2-й статьи Федосеевым. К 10 час. утра этих же суток пост развернулся и приступил к своему функционированию, а подразделение обороны острова заняло свои рубежи. Пост СНИС на о-ве Нерва держал коротковолновую радиосвязь с радиостанцией на о-ве Лавенсари, на которую передавал информацию о результатах наблюдения в секторах видимости. Противник не мог смириться с потерей о-ва Нерва и сделал попытку его захвата. В пределах видимости

поста появился отряд кораблей и катеров противника, открывших прицельный огонь по острову. Защитники острова, ведя заградительный огонь, не давали возможности вражеским катерам подойти к берегу. Пост СНИС на о-ве Нерва продолжал выполнять свою задачу под массированным огнем корабельной артиллерии противника. Вышка поста и радиостанция были выведены из строя, сигнальщики матросы Тренев и Журавлев убиты, Симанов тяжело ранен. Начальник поста Федосеев передал о случившемся семафором на Лавенсари, перекрыл тринадцатимильное расстояние, используя направленность луча фонаря СП-95 на облако в сторону адресата.

На помощь с о-ва Лавенсари вышли торпедные катера, которые на пути следования к о-ву Нерва получили от старшины 2-й статьи Федосеева донесение, уточняющее места и элементы движения миноносцев и сторожевых катеров противника, изменили курс на сближение с врагом. Два вражеских корабля были торпедированы, остальные ретировались. Впоследствии старшина 2-й статьи Федосеев за героизм, мужество и образцовое руководство действиями поста был награжден орденом Красного Знамени. Активно действовали в этой операции и другие маневренные посты Выборгского участка СНИС, своевременно и полно обеспечивая подразделения десантов, кораблей и вспомогательный пункт управления руководителя морской части операции данными об обстановке в районе боевых действий.

Со взятием нашими войсками Выборга десантируемыми подразделениями 260-й бригады морской пехоты были очищены от врага и острова в восточной части Выборгского залива. Организация связи в бригаде морской пехоты при взятии названных островов была своеобразной. Действия морской пехоты проходили на островах, разделенных небольшими проливами, преодолеваемыми десантниками на катерах относительно быстро, поэтому связь внутри батальонов осуществлялась посыльными и установленными сигналами флажковой и пиротехнической сигнализации. При оказании противником серьезного сопротивления (задержке наступательных действий наших подразделений) организовывалась телефонная связь с использованием коммутационных устройств полевого типа (номерники) и линий полевого кабеля. Штаб бригады морской пехоты имел связь с батальонами по радио и посыльными катерами. При взятии о-ва Пийсари, где противник оказал особенно упорное сопротивление, связь морской пехоты с кораблями артиллерийской поддержки осуществлялась зрительными средствами связи и сигнализацией.

Организация управления силами с ВПУ руководителя морской части операции, развернутого в районе Койвисто, обеспечивалась силами и средствами подвижной группы связи по радио с БФКП флота в Кронштадте, штабом 260-й бригады морской пехоты в отдельных направлениях и с дивизионами морских бронекатеров, канлодок, катеров-дымзавесчиков, а также

с постами Выборгского участка СНиС — в радиосетях. Места положения ВПУ в ходе боевых действий непредвиденно менялись пять раз, что приводило к необходимости многократно переразвертывать средства связи, его обеспечивающие. К чести руководителей-связистов организация связи при этом оказалась гибкой, а личный состав проявил высокую боевую выучку; не допустили ни одного случая потери связи.

В ходе Выборгской операции маневренные посты Выборгского участка СНиС перешли на стационарный режим функционирования; в управлении участка создается узел связи (телефонно-телеграфная станция и группа подвижных радиостанций), обеспечивающий телеграфную связь с БФКП флота в Кронштадте; телефонную связь со штабами бригады шхерных кораблей, бригады морской пехоты, а также с батареями железнодорожной артиллерии; радиосвязь с постами Выборгского участка СНиС.

В самый напряженный и ответственный период проведения операции особое значение приобретало дежурство по связи Выборгского участка СНиС как пункта сбора и обработки информации, освещающей оперативную обстановку в Выборгском заливе. По донесениям постов дежурный по связи вел очень подробную карту обстановки. В любую минуту можно было видеть, где находится тот или иной корабль, катер, когда, откуда и куда он вышел или прибыл. Карта обстановки располагала сведениями о появлении кораблей и самолетов противника. Сюда же поступала по телеграфу информация из Кронштадта о событиях и обстановке в других районах балтийского морского театра. Обстановка в Выборгском заливе была очень сложной. Не случайно командующий флотом В. Ф. Трибуц неоднократно прибывал на участок для заслушивания доклада дежурного по связи, где он получал самые подробные и достоверные данные о текущей обстановке, вплоть до сиюминутных ее деталей.

На завершающем этапе операции по высадке десантов в западной части Выборгского залива высадочные средства, корабли и катера артиллерийской поддержки впервые на Балтике использовали радиостанцию УКВ А-7-А, сразу завоевавшую себе популярность своей устойчивостью в работе и возможностью ее использовать командирами кораблей, частей и подразделений без посредства радиотелеграфистов. Кроме того, при работе в радиосети на одной частоте с использованием радиостанций А-7-А имелась возможность командирам дивизионов и комбригу шхерных кораблей путем прослушивания радиопереговоров детально знать обстановку, выполнение подчиненными силами своих боевых задач, а значит, и своевременно реагировать на ее изменения.

Связь и наблюдение флота в боях за освобождение Прибалтики

4 сентября 1944 г. в соответствии с требованиями Советского Союза финское правительство заявило о разрыве отношений с Германией и приняло условия о прекращении военных действий против СССР. 17 сентября войска 2-й ударной армии при взаимодействии с КБФ сломали сопротивление немцев, форсировали Чудское озеро и, продвигаясь с ожесточенными боями в юго-западном направлении, вошли на территорию Эстонии и Латвии.

В период этого наступления батальоны 260-й бригады морской пехоты, десантируясь на южном побережье Финского залива, к 24 сентября заняли бухты Кунда, Локса, острова таллинской бухты и освободили Таллин и Палдиски. В это же время активными действиями морской пехоты и кораблей флота были захвачены острова Большой Тютерс и Гогланд, на которых были развернуты сигнально-наблюдательные посты «Большой Тютерс», «Южный Гогланд» и «Северный Гогланд», вооруженные коротковолновыми радиостанциями, выполнившими кроме своих прямых функций по передаче донесений об обстановке в своих секторах наблюдения и роль посредников при обеспечении радиосвязи узла связи флота с кораблями и частями, участвующими в операциях по овладению островами Моонзундского архипелага.

Организация связи торпедных катеров на переходе морем и при высадке десантов предусматривала полное радиомолчание. При соприкосновении с противником разрешалось использовать радиосвязь без ограничений в открытом режиме.

По соглашению с Финляндией в конце сентября на ее территории началось формирование военно-морской базы Порккала-Удд и ее службы наблюдения и связи.

23 сентября в Таллине развернулся ВПУ флота, обслуживаемый подвижным узлом связи. Началось оборудование БФКП командующего КБФ с активным участием моряков-связистов. Разрушенные здания и помещения восстанавливались с одновременным в них оборудованием средств связи. К 1 октября узел связи флота окончательно развернулся в Таллине и приступил к обеспечению управления силами флота с БФКП.

К этому времени сухопутные войска при взаимодействии с Балтийским флотом очистили от врага западное побережье Прибалтики от Палдиски до Риги и высадились на островах Моонзундского архипелага. Противник, отступая, успел создать на узком перешейке полуострова Сырве мощный оборонительный рубеж. В связи с этим соединения 8-й армии, корабли, авиация и береговая артиллерия КБФ произвели перегруппировку сил и в операции на полуострове Сырве сбросили упорно сопротивлявшегося врага в море.

С точки зрения организации управления и связи эта операция представляет значительный интерес. Она проводилась в три этапа: сначала морские перевозки войск, вооружения и средств боевого, материально-технического обеспечения с 10 октября по 18 ноября; затем высадка десантов на острова Моон (Мухума), Вормси, Даго (Хиума) и Эзель (Сарема), бои с противником и его преследование до оборонительного рубежа на полуострове Сырве, где фронт стабилизировался к 18 ноября, и наступление соединений 18-й армии на полуострове Сырве при поддержке кораблей, авиации и береговой артиллерии флота в период с 18 по 24 ноября.

Управление морской частью операции было поручено штабу эскадры во главе с контр-адмиралом Святовым, располагавшему подвижной группой связи в составе трех автомобильных и одной переносной радиостанций.

Своеобразие всякой нашей десантной операции в Великой Отечественной войне состояло в том, что первая ее часть — переброска и высадка войск — выполнялась и полностью обеспечивалась флотом, а вторая — действия десантируемых войск на берегу — осуществлялась армией с ее системой управления силами.

Из этого положения и проистекали задачи флотской связи на предстоящую операцию: обеспечение связью боевого управления надводными кораблями на переходе и в первые этапы боя за высадку десанта и его средств связи до закрепления плацдарма на берегу; обеспечение связью взаимодействия соединений и кораблей флота с войсками 8-й армии.

Радиосвязь с кораблями на переходе к месту высадки полностью запрещалась, а в боях при высадке использовалась без ограничений и, как правило, непосредственно командирами кораблей, как и в Выборгской операции. Несмотря на то что радиобмен велся кораблями на одной волне, дисциплина связи не нарушалась, так как в указаниях по связи на операцию предусматривался режим использования радиосвязи, при котором радиостанция флагманского корабля являлась главной и всем другим кораблям надлежало ее внимательно слушать, на вызовы отвечать немедленно. Кроме этого канала связи флагманский корабль осуществлял непосредственный прием данных от самолетов воздушной разведки.

Связь командира отряда высадки со своими кораблями обеспечивалась зрительными средствами, а связь с кораблями и судами, занятыми перевозками, — средствами зрительной связи и сигнализации через рейдовый пост Виртсу.

В ходе подготовки к наступлению на полуострове Сырве командные пункты 8-й армии и командующего морской частью операции с приданными ему вспомогательными пунктами ВВС и ПВО флота были развернуты поблизости друг от друга, что способствовало успешному обеспечению связи взаимодействия.

Посланные в боевые порядки наступающих войск корректировочные посты корабельной и береговой артиллерии на подвижных радиостанциях, помимо своих прямых задач по корректировке артиллерийского огня, выполняли функцию канала связи между силами флота и войсками. В свою очередь офицер связи одной из дивизий со своей радиостанцией находился на канлодке «Зея», которая в составе своего соединения поддерживала приморский фланг наших войск.

При проведении этой операции впервые для корректировки огня корабельной артиллерии успешно использовались самолеты-истребители.

С освобождением Риги и Паланги началось формирование отделения связи и района СНиС вновь созданного Рижского морского оборонительного района на базе органов и подразделений связи Ладожской военной флотилии, к этому времени расформированной. Узел связи Рижского морского оборонительного района состоял из нескольких автомобильных радиостанций, обеспечивавших связь его штаба с главной базой флота, военно-морской базой Либава и подчиненными соединениями.

Нарастающий темп наступления наших сухопутных войск и возросшая активность взаимодействия с ними Балтийского флота предопределили широкое использование подвижных средств связи для нужд управления силами флота. В боях по освобождению Риги, Либавы, Виндавы, Паланги, в том числе и в операциях по захвату Пиллау и Кенигсберга, при командных пунктах и вспомогательных пунктах управления флота, командных пунктах морских оборонительных районов, военно-морских баз и соединений создавались подвижные узлы и группы станций, обеспечившие боевое управление на уровне требований заключительного этапа Великой Отечественной войны.

С полным освобождением Советской Прибалтики от немецко-фашистских захватчиков создались благоприятные условия для планомерного восстановления и дальнейшего развития системы связи Краснознаменного Балтийского флота с учетом опыта Великой Отечественной войны.

ТЫЛ КБФ В ПОСЛЕДНИЙ ПЕРИОД ВОЙНЫ

Доктор военно-морских наук,
профессор, капитан I ранга

В. С. ШЛОМИН,

кандидат
военно-морских наук,
капитан II ранга

В. М. БАСОК

Тыл КБФ в период войны, как и на других флотах, представлял собой совокупность органов, осуществлявших материально-техническое обеспечение боевой и повседневной деятельности сил флота. Он состоял из общефлотских органов тыла с их складами и производственными предприятиями, тылов военно-морских баз и тыла авиации. К общефлотским органам тыла относились артиллерийский, минно-торпедный, химический, технический и автотракторный отделы, отдел вспомогательных судов и гаваней, отдел труда и кадров и главный военный порт, состоявший из отделов топливного, шкиперского, продовольственного и обозно-вещевого. Кроме того, в состав тыла флота входили квартирно-эксплуатационный отдел и инспекции — противопожарная и котлонадзора. В последние годы войны в тылу флота были созданы заготовительный и трофейный отделы и был подчинен ему ветеринарный отдел. В состав тыла не входили, сохраняли самостоятельное существование на правах служб (отделов) медицинская, инженерная и аварийно-спасательная службы, органы военных сообщений и некоторые специальные органы снабжения (радиосвязи, навигационного, политпросветимущества). Аналогичная организационная структура была принята и для тыла военно-морской базы. Тыл морской авиации был представлен в основном специальными авиационно-технической и аэродромной службами. По общим видам обеспечения авиация находилась на довольствии у соответствующих общефлотских органов.

Общее руководство деятельностью тыла флота Военный совет осуществлял через его начальника, у которого имелось три заместителя — начальник управления тыла, начальник главного военного порта и заместитель по вооружению и судоремонту. Начальником тыла КБФ в течение всей войны был генерал-лейтенант береговой службы М. И. Москаленко.

Все довольствующие отделы флота имели общефлотские склады, на которых хранились запасы тыла флота и с которых осуществлялась подача материальных средств непосредственно на

корабли и в части, в главной базе, а также в других базах флота. Отделы тыла флота, имевшие в своем распоряжении вооружение или технику, располагали производственными предприятиями — заводами, мастерскими, осуществлявшими ремонт материальной части, сборку и изготовление боеприпасов и ряд других специальных функций. Тылы военно-морских баз также имели склады и небольшие производственные предприятия (мастерские).

Основу тыла КБФ к началу 1944 г. составляла система стационарных военно-морских баз. Сам тыл флота со своими отделами, складами и предприятиями находился в это время в Ленинграде. В 1943 г. для руководства всеми силами флота в восточной части Финского залива был создан Кронштадтский морской оборонительный район (КМОР) со своим тылом. Последний имел ту же организацию, что и тыл военно-морской базы, но должен был обеспечивать другие военно-морские базы, входившие в его состав, а именно отделы тыла в Ораниенбауме и на о-ве Лавенсаари.

Тыл КБФ в период 1944—1945 гг. имел свои особенности. Наиболее важными факторами, оказывавшими влияние на его работу в этот период, являлись большая глубина операций и высокие темпы наступления советских войск на побережье, требовавшие соответствующих, а иногда опережающих темпов продвижения передовых сил флота, обеспечивавших приморские фланги фронта. КБФ участвовал в шести наступательных операциях Советских Вооруженных Сил, глубина каждой из которых составляла от 130 до 500 км. Наступление советских войск сопровождалось освобождением побережья и расширением операционной зоны флота. Для тыла флота это означало необходимость развертывания соответствующих органов в освобожденных районах и непрерывное удлинение коммуникаций в звене тыл флота — передовые силы (передовые базы).

При отступлении немецко-фашистские войска в широких размерах разрушали и минировали железные дороги, узлы коммуникаций, мосты, порты, гавани. Это определяло потребность в больших восстановительных работах, тралении, разминировании, вызывая задержки с развертыванием тыла, в использовании коммуникаций, баз и портов как для базирования сил флота, так и для подвоза. Только в Финском заливе за время войны было поставлено около 66 тыс. мин, что серьезно и на длительное время нарушило все судоходство.

Советская промышленность непрерывно наращивала темпы производства разнообразной военной техники и вооружения для Советской Армии и Военно-Морского Флота. Постепенно набирали силу и ленинградские заводы. Но несмотря на огромный рост промышленного производства, потребности Военно-Морского Флота в отдельных видах вооружения и техники удовлетворялись все же не полностью. В частности, КБФ испытывал недостаток в торпедах, неконтактных минах, новых неконтактных тралах,

средствах радиолокации и гидроакустики, автомашинах, моторах для катеров, запчастях к ним. Судостроительные заводы поставляли флоту значительное количество боевых и вспомогательных катеров. Но флот испытывал недостаток в мощных мореходных тральщиках, противолодочных кораблях, десантных судах, недостаточным было пополнение флота подводными лодками. Все это ограничивало рост оперативно-тактических возможностей флота и создавало трудности в работе тыла.

Ленинградская промышленность постепенно перешла на выполнение общегосударственных планов, что также сказалось на возможностях выполнения заказов флота и получения имущества, техники и материалов из заводских запасов. Тыл флота испытывал недостаток подвижных сил и средств: автотранспорта, специальных автомашин, современных вспомогательных судов, столь необходимых в условиях маневренной войны и быстрого продвижения войск по побережью.

В сложившейся обстановке основными силами, которые привлекались для содействия приморскому флангу фронта, являлись боевые катера всех классов, морская авиация, морская пехота и подвижные части береговой артиллерии, а для действий на коммуникациях противника, кроме того, подводные лодки. И только в операции по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом и в Выборгской операции участвовали все силы флота в пределах действия их оружия.

Все эти обстоятельства предъявляли особые требования к организации тыла флота и развертыванию базирования в наступательных операциях на приморских направлениях. Продвижение передовых сил флота за приморскими флангами фронта, потребность в непрерывных, ежедневных систематических действиях, а также ограниченный радиус действия боевых катеров, штурмовой и истребительной авиации вызывали необходимость переразвертывания сил флота в ходе операций в новые (освобожденные) базы, пункты маневренного базирования и аэродромы. Такое переразвертывание в отдельных операциях осуществлялось до 2—4 раз. Соответственно и тыл флота должен был развертывать свои силы и средства в новых базах.

Подготовка флота и его тыла к наступательным операциям началась еще в середине 1943 г. В конце 1943 г. Военный совет флота на основании директивных указаний наркома ВМФ и Главного морского штаба разработал план восстановления и развертывания военно-морских баз в освобожденных районах Прибалтики. Развертывание сил флота и новых баз намечалось осуществить в три этапа, соответствовавшие выходу советских войск на рубежи рек Нарва, Западная Двина и государственной границы¹. Учитывая положительный опыт организации и деятельности КМОР, командование флота предусматривало формирование мор-

¹ ЦВМА, ф. 203, оп. 1, д. 102, л. 8—10.

ских оборонительных районов (МОРа), каждый из которых должен был объединять две-три военно-морские базы в определенной части морского театра: западная часть Финского залива, Рижский залив с островами, центральная часть Балтийского моря. В состав каждого МОРа кроме военно-морских баз включались соединения надводных кораблей, морской авиации, части береговой обороны, ПВО и морской пехоты. МОР представлял собой оперативное объединение сил флота и был способен решать определенные задачи в своей операционной зоне.

Формирование новых МОРа, военно-морских баз и их тылов производилось заранее в Ленинграде и Кронштадте, для чего использовались освободившиеся силы, части, подразделения, средства, материальные запасы Онежской и Ладожской военных флотилий, Ленинградской военно-морской базы и КМОР. Для новых формирований тыл флота накапливал запасы материальных средств, производил перераспределение имевшихся в его распоряжении сил и средств, готовил транспортные средства. Вновь формируемые учреждения, части и подразделения тыла укомплектовывались личным составом, получали штатные и табельные средства, запасы материальных средств, тщательно готовились к перебазированию на новые места.

В подготовке тыла КБФ к наступательным операциям следует отметить большое внимание к накоплению запасов материальных средств. В этом направлении многое было сделано уже в навигацию 1942 г. и особенно в 1943 г., после прорыва блокады Ленинграда. Большую работу по приемке и отправке грузов в Ленинград проделало управление заместителя начальника тыла КБФ по перевозкам на Ладожском озере, которое возглавлял полковник Яковлев. В 1943 г. было восстановлено производство ряда видов вооружения и техники на ленинградских заводах по заказам довольствующих отделов тыла флота. Постепенно увеличивалась подача средств из центра.

Все это позволило к началу 1944 г. накопить значительные запасы артиллерийских боеприпасов (от двух до девяти боекомплектов), корабельного топлива (на 3—7 месяцев), продовольствия (в размере трехмесячной потребности), технического, шкиперского, автотракторного и вещевого имущества². Рассредоточенное размещение запасов материальных средств, их укрытие и маскировка, общее усиление противовоздушной обороны обеспечивали безопасность хранения.

В то же время размещение складов в полевых условиях, в оборудованных помещениях остро ставило вопрос о сохранности средств. Увеличился объем работы по поддержанию техники и боеприпасов в исправном состоянии.

В связи с расширением операционной зоны и повышением роли КБФ в операциях последнего периода войны потребовалось

² ЦВМА, ф. 10, оп. 1, л. 260, л. 195; ф. 203, оп. 1, л. 16, л. 2.

значительное усиление сил флота, происходившее главным образом за счет соединений противолодочных и противоминных кораблей, торпедных катеров, морской авиации, ПВО, береговой обороны и морской пехоты. Численность личного состава флота с января 1944 г. по январь 1945 г. увеличилась на 20%³. Соответственно рос и тыл флота. Формирование многих новых тыловых органов, частей и подразделений вызывало большую потребность в специалистах по всем службам тыла. Нередко вместо специалистов приходилось использовать людей, не знакомых с характером служебной деятельности. Большие трудности с набором рабочих и служащих встретились на территории освобожденной Польши, а затем в Германии.

Весь расчет тылового обеспечения сил флота в наступательных операциях на приморских направлениях, как это видно из анализа плана «Запад» и подготовки тыла флота, строился на развертывании новых тыловых органов в освобожденных военно-морских базах и пунктах маневренного базирования⁴. Иными словами, основу по-прежнему должен был составлять стационарный неподвижный тыл. При этом намечались ускоренные темпы развертывания новых баз и их тылов в надежде на быстрое восстановление железных дорог. Однако эти надежды не оправдались и расчеты оказались неверными.

К этому времени уже имелся опыт тылового обеспечения сил флота в наступательных операциях на побережье Черного моря, на Таманском полуострове. Этот опыт показал, что в обстановке разрушенных дорог и портов и минирования противником морских коммуникаций развертывание баз и их тылов в освобожденных районах происходит медленно и они не в состоянии обеспечить потребности сил флота в ходе данной операции. Для успешного тылового обеспечения сил флота, быстро продвигавшихся за приморским флангом, необходимы подвижные группировки тыла, состоящие из подвижных сил и средств и способные быстро перемещаться и развертываться в необорудованных или слабооборудованных пунктах. Тыл флота, все его отделы и службы испытывали большой недостаток в подвижных силах и средствах. Автотранспорт тыла флота в составе одного автотранспортного батальона и базовых гаражей являлся в основном внутрибазовым средством, хотя и имел богатый опыт перевозок по ледовой «Дороге жизни». За годы войны флот понес значительные потери вспомогательных судов, а возможности пополнения путем мобилизации торговых судов были исчерпаны. Постройка новых судов, кроме катеров, в условиях блокады не производилась. Часть вспомогательных судов находилась в длительном ремонте в результате полученных повреждений и износа корпуса и механизмов. Кроме того, использование вспомогательных судов было

³ ЦВМА, ф. 864, оп. 5234, д. 5, л. 289—293; оп. 6116, д. 8, л. 2—13.

⁴ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 21574, л. 24, 25.

ограничено большой минной опасностью. Поэтому возможности подвоза морем и развертывания пунктов маневренного базирования с помощью вспомогательных судов были малы.

Некоторые отделы и службы тыла имели в ограниченном количестве подвижные (на автомашинах) ремонтные мастерские — артиллерийские (ДАРМ), авторемонтные (АРМ) и авиаремонтные (ПАРМ). Технический отдел имел две плавмастерские и несколько плавдоков⁵. Артиллерийский отдел еще в период блокады создал подвижные (в железнодорожных вагонах) мастерские по заливке снарядов и сборке артбоеприпасов. Но некоторые отделы и службы почти не имели подвижных средств. Медико-санитарная служба ограничивалась для внутрибазовых перевозок санитарными автобусами, а эвакуация раненых с островов производилась санитарными транспортом и катерами. Из соединений флота только бригада подводных лодок располагала тремя плавучими базами, способными обеспечить подводные лодки в пунктах маневренного базирования. Береговые базы соединений катеров и авиационно-технические базы морской авиации не были подготовлены к быстрому перемещению в новые районы базирования и специальных транспортных средств для этой цели не имели.

В подготовке тыла флота к наступательным операциям, помимо недостатка подвижных сил и средств, сказывались продолжительные блокадные условия и привязанность к старым способам работы в стационарных условиях. Поэтому все внимание было обращено на формирование и подготовку новых баз и их тылов, а на создание подвижных частей тыла не хватало средств и штатов.

Тыловое обеспечение сил флота в операциях 1944—1945 гг. В течение 1944—1945 гг. по мере освобождения побережья и расширения операционной зоны на КБФ было создано три морских оборонительных района — Таллинский, Рижский (позже Островной) и Юго-Западный, шесть военно-морских баз, семь секторов береговой обороны. Соответственно формировались тылы МОРов, военно-морских баз, отделы тыла. За это время для базирования сил флота было освоено 26 портов и гаваней. Это позволило развернуть силы флота во всех районах Финского и Рижского заливов, в центральной и южной частях Балтийского моря, организовать оборону этих районов и вести активные боевые действия на коммуникациях противника и по содействию приморским флангам фронта. Тыловые органы после их развертывания в новых МОРах и базах успешно решали задачи обеспечения сил флота при ведении ими боевой деятельности на коммуникациях противника, по поддержанию благоприятного оперативного режима в своих зонах и некоторых других действиях⁶.

⁵ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 12847, л. 60.

⁶ Там же, д. 21574, л. 2.

Однако развертывание военно-морских баз и их тылов в освобожденных районах проходило медленно по указанным выше причинам, и результаты их работы могли проявиться только в последующих операциях. А потребности в тыловом обеспечении в передовых базах возникали уже в ходе данной операции. Широкое использование боевых катеров с ограниченным радиусом действия требовало развертывания пунктов маневренного базирования. Частые перемещения на новые аэродромы производила морская авиация. Все это вызывало необходимость в новых способах тылового обеспечения, в чем штаб и тыл флота убедились при проведении первой же операции на приморском направлении.

Операция по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом (январь—февраль 1944 г.) началась для КБФ в трудных условиях — ограниченная операционная зона и ледовые условия стесняли маневр сил флота. На первых двух этапах операции надводные корабли, железнодорожная артиллерия и морская авиация, участвовавшие в прорыве обороны противника, действовали со своих постоянных позиций и аэродромов. К началу операции тыл флота обеспечил все соединения и части флота необходимыми материальными средствами и заранее произвел ремонт всей материальной части. В ходе операции пополнились израсходованные запасы и производился аварийно-боевой ремонт, особенно артиллерии и самолетов. Подача материальных средств в соединения, части и на корабли производилась автотранспортом и вспомогательными судами. Для ремонта материальной части артиллерии на позициях широко использовались бригады рабочих ленинградских заводов и предприятий тыла.

Все эти задачи решались тылом флота успешно до тех пор, пока не началась передислокация части сил флота на запад. Расчет на быстрое развертывание Лужской военно-морской базы не оправдался. Вместо 7—10 дней на восстановление железной дороги ушло около месяца⁷, а в море был еще лед. Располагая ограниченным автотранспортом, тыл КБФ не смог своевременно развернуть свои части и подразделения во вновь создаваемой базе. В результате восстановление аэродромов и развертывание военно-морской базы в Лужской губе задержалось, а это привело к неполному использованию передовых сил флота и отдельным срывам в их тыловом обеспечении. Части флота, развертывавшиеся в этом районе, испытывали недостатки в материальном, техническом и бытовом обеспечении. Заранее не были подготовлены средства для размещения частей и тыла в полевых условиях: утепленные палатки, походные кухни, постельные принадлежности, сборные хранилища.

Опыт этой первой операции КБФ настоятельно потребовал от командования, штаба и тыла флота решения проблемы подвижности тыла, без чего немыслимо было полноценное и своевременное

⁷ Там же, л. 25.

обеспечение передовых сил флота, быстро продвигавшихся за приморским флангом фронта. В сложившейся на КБФ обстановке в 1944—1945 гг. основным направлением в повышении подвижности отдельных элементов тыла флота и основным средством подвоза материальных средств в передовые базы и соединения оказались специализированные автомашины и грузовой автотранспорт. При большой минной опасности и недостатке вспомогательных судов это было правильным решением проблемы подвижности тыла. В зависимости от условий использовались также вспомогательные суда и железнодорожный транспорт.

Увеличение поступления автомашин позволило сформировать на КБФ еще три автотранспортных батальона, повысивших транспортные возможности тыла флота. Все отдели тыла и службы пошли по пути оборудования и приспособления грузовых автомашин под различные подвижные средства тылового обеспечения: грузовые автомашины специализированного назначения (торпедовозы, бензовозы), бензо-, масло-, водозаправщики, различные ремонтные мастерские на автомашинах, мастерские по изготовлению некоторых видов вооружения, банно-прачечные, душевые и дезинфекционные установки и др. Все это расширило возможности тыла флота в обеспечении наступательных операций на приморских направлениях.

При планировании Выборгской операции (июнь 1944 г.) намечалось развернуть в Выборгском заливе сектор береговой обороны и отдел тыла, но в ходе операции пришлось принять дополнительные меры. Для руководства тыловым обеспечением сил флота в этом районе была выделена оперативная группа во главе с помощником начальника тыла по перевозкам. В Койвисто этой группе были приданы топливный, продовольственный склады и склад боеприпасов, автоколонна, рабочие партии, перевалочный пункт. Кроме того, были созданы маневренные базы снабжения и ремонта катеров в бухтах Макслаhti, Томиnко, Юханес и порту Транзунд⁸.

Эта группа сил и средств обладала элементами подвижности. В пунктах маневренного базирования был организован ремонт катеров силами ремонтных бригад из Ленинграда и Кронштадта. В начале операции подвоз материальных средств в маневренные базы осуществлялся исключительно автотранспортом по линии Ленинград—Койвисто—Выборг, а затем по мере траления фарватеров — морем, вспомогательными судами из Кронштадта. Меры, принятые тылом флота, позволили, хотя и с большими трудностями, обеспечить силы флота всем необходимым.

Определенный опыт организации тылового обеспечения в пунктах маневренного базирования был получен на Чудском озере, куда для содействия сухопутным войскам КБФ выделил бригаду речных кораблей, насчитывавшую до 80 различных бое-

⁸ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 21574, л. 26.

вых и вспомогательных катеров. Для обеспечения бригады в Гдове была развернута маневренная база и создавались временные пункты базирования. Маневренная база имела полевые склады, заправочную станцию катеров, передвижную (на автомашинах) судоремонтную мастерскую, маневренно-хирургическую группу. Подача материальных средств во временные пункты базирования в ходе боевых действий производилась на автомашинах.

В Таллинской операции ввиду большой минной опасности в Финском заливе участвовали только боевые катера, морская авиация и морская пехота. К началу операции боевые катера КБФ, в том числе торпедные, базировались во временных пунктах Гакково, Усть-Луга и на о-ве Лавенсари. В ходе операции они перебазировались на о-в Гогланд, в Таллин и Палдиски. Для их обеспечения была выделена подвижная группа береговой базы бригады. Но она оказалась маломощной, и ее потребовалось усилить. Так, минно-торпедный отдел оборудовал для хранения и приготовления торпед специальную баржу КП-9, которая обеспечивала катера торпедами на Лавенсари, а затем на Гогланде. Такая же мастерская по приготовлению и проверке приборов торпед была оборудована на автомашинах; она вошла в состав подвижной группы береговой базы торпедных катеров. Для обеспечения торпедных и других катеров решением Военного совета флота в маневренных базах были созданы подвижные станции заправки катеров, укомплектованные бензовозами, бензо- и маслозаправщиками (по типу авиационных баз).

В особых условиях проходила работа тыла в Моонзундской десантной операции. В результате Таллинской и первого этапа Рижской операции советские войска на широком фронте вышли на побережье Рижского залива и Моонзунда. На подготовку десантной операции было отведено всего несколько дней, чтобы не дать противнику возможности перегруппировать силы и укрепить оборону островов. Поэтому операцию приходилось начинать с только что освобожденного и необорудованного побережья, когда базы и тыл еще не были развернуты в этом районе.

К началу операции (высадка десанта на о-в Мухума 29 сентября 1944 г.) никаких тыловых органов флота в районе Моонзунда (Муху-Вяйна) еще не было. Катера, участвовавшие в высадке первого десанта, приняли в Таллине и Палдиски полные запасы, что обеспечило переход в район Моонзунда и высадку десанта. Затем в район Рохукюла и Виртсу прибыли подвижные группы береговых баз бригады торпедных катеров и ОВРа Таллинского МОРа. Запасов материальных средств не было, их подачу осуществлял тыл МОРа автотранспортом. Только в середине операции при командующем морской частью операции была учреждена внештатная должность начальника тыла операции с наибольшим штатом. Маневренные группы береговых баз были усилены, сюда же были переведены береговые базы бригады шхерных кораблей и отряда тендеров. Для материального обеспечения

сил флота в Рохукюла и Виртсу были созданы объединенные склады, позже реорганизованные в транспортно-перевалочные базы. К концу операции начали действовать штатные органы тыла — отделы тыла на островах Сарема и Хиума и в Пярну.

Таким образом, в Моонзундской операции пришлось заниматься импровизацией до развертывания штатных органов тыла. Организационные неполадки дополнялись недостатком подвижных сил и средств тылового обеспечения, маломощностью подвижных групп береговых баз соединений и трудностями с подвозом материальных средств в район Моонзунда. В начале операции подвоз из Таллина был возможен только автотранспортом, которого в тылу ТМОРа не хватало. Медленно налаживался железнодорожный транспорт (узкая колея) и подвоз морем на вспомогательных судах. Отсутствие ответственного тылового начальника в новом районе ограничивало возможности установления взаимодействия с тылом 8-й армии, располагавшим в этом районе необходимыми средствами и автотранспортом.

Недостатки в организации и подготовке тыла неблагоприятно отражались на ходе операции. Снабжение сил флота, особенно топливом, проходило с перебоями, что ограничивало использование катеров и даже вело к срыву запланированных действий. Напряженное положение с бензином для торпедных катеров сохранялось при высадке десантов, что ограничивало темпы наращивания сил на плацдарме. К началу высадки десанта на о-в Сарема часть катеров осталась без бензина, и из-за этого была отменена высадка десантов в тылу обороны противника — в районе Кейгусте.

Ограниченный срок подготовки операции не дал возможности своевременно организовать и другие виды обеспечения. Уже в ходе операции в район Рохукюла — Виртсу были доставлены две подвижные (на автомашинах) судоремонтные мастерские, подвижная артмеханическая мастерская, отделение подвижной авторемонтной мастерской, подвижная мастерская по проверке и приготовлению торпед. Медицинские подразделения флота в районе операции не развертывались. Медицинское обеспечение десантов осуществляла медико-санитарная служба 8-й армии.

Опыт этой операции еще раз показал необходимость создания подвижных тыловых баз, способных к быстрому развертыванию в новых районах для обеспечения передовых сил флота, а также общего увеличения в тылу подвижных сил и средств. Нет сомнения, что своевременное и полное тыловое обеспечение сил флота в этой операции могло бы в значительной степени повысить темпы боевых действий и предотвратить неблагоприятные последствия, вызванные задержкой наступления войск на полуострове Сырве.

В конце 1944 г. (с октября) и в 1945 г. главной задачей КБФ являлось нарушение морских коммуникаций противника, в частности морская блокада изолированных и прижатых к морю

группировок немецко-фашистских войск. Значительное усиление мощи Советской Армии и общее сужение линии фронта уменьшили потребности войск в поддержке со стороны моря. Для действий на коммуникациях использовались в основном подводные лодки, морская авиация и торпедные катера. Развертывание подводных лодок производилось из постоянных пунктов базирования. Наилучшие возможности для этого представляли финские базы. По условиям перемирия Финляндия предоставила в распоряжение советского командования свои военно-морские базы. Для этой цели в октябре 1944 г. в Хельсинки, Турку и на Ханко была переведена бригада подводных лодок и находившиеся в ее составе три плавбазы: «Полярная звезда», «Иртыш» и «Смольный». Плавбазы имели трехмесячные запасы основных материальных средств, которые пополнялись затем из Ленинграда и Кронштадта, а частично — за счет репарационных поставок Финляндии.

Для обеспечения торпедных катеров по-прежнему практиковалось развертывание пунктов маневренного базирования. В конце 1944 г. торпедные катера базировались в Таллине, Моонзунде, Кихелькопне (о-в Сарема), Швентой. В 1945 г. они последовательно перебазировались в Клайпеду, бухту Куранца, Нойфарвассер и Кольберг (Колобжег). Подвижные отделения береговых баз были несколько усилены. Пришлись меры к ускорению развертывания и самих береговых баз в новых пунктах базирования.

Наиболее подвижным родом сил флота в этот период была авиация. В конце 1944 г. она базировалась на аэродромы Таллинского узла, Южной Финляндии, о-ва Сарема и Паневежиса, в 1945 г. часть сил авиации переместилась в Восточную Пруссию, а к концу войны — в район Кольберга. Это потребовало специальных мер для ее обеспечения. Главным являлась быстрота передислокации авиационно-технических баз и подвоз материальных средств в новые районы. Возникла проблема взаимоотношений между тылом авиации и тылом флота. Недостаточная подготовленность тыла флота к своевременному и полному обеспечению сил авиации в новых районах породила тенденцию к более полной самостоятельности тыла авиации, особенно в вопросах снабжения топливом. Тыл военно-воздушных сил ВМФ пытался организовать свою службу снабжения топливом, но полностью также не смог решить эту задачу. Основная трудность состояла в подвозе авиационного горючего в новые районы базирования авиации флота. Выявилась необходимость усиления авиационно-технических баз автотранспортом, подвижными средствами, создания частей транспортной авиации.

В 1944—1945 гг. развернулись большие тральные работы в Финском и Рижском заливах. Действия тральных сил флота развертывались из постоянных и маневренных пунктов базирования и обеспечивались штатными береговыми базами соединений, а также тылом военно-морских баз или отделами тыла. Аналогичным образом обеспечивались силы ОВРов, осуществлявшие дозор

ную службу, борьбу с подводными лодками противника и другие действия в районах своих военно-морских баз.

Развертывание сил флота на территории Польши, а затем Германии сопровождалось формированием военно-морских баз с использованием базовых сооружений, складов и предприятий бывших немецких баз. Возникли трудности в перевалке грузов с союзной колеи на западноевропейскую. Для накопления запасов и подачи материальных средств для различных сил флота в Кольберг, Свинемюнде и Штральзунд был развернут в Дейч-Эйлау головной военно-хозяйственный склад.

По опыту первого периода войны организовывалось взаимодействие между тылом флота и тылом приморских фронтов (Ленинградского, 2-го и 3-го Прибалтийских, 2-го Белорусского). Но если в первый период войны тыл флота оказывал большую помощь тылу фронта, то теперь в наступательных операциях тыл фронтов выделял материальные средства и помогал автотранспортом передовым соединениям флота при отрыве их от своих баз. Стремительные темпы наступления войск в ряде случаев не давали противнику возможности произвести эвакуацию или уничтожить тыловые объекты. Это создавало благоприятные условия для широкого использования трофеев. В первую очередь это относилось к продовольствию, отдельным видам топлива и технического имущества. Иногда появлялась возможность немедленного использования различных предприятий (судоремонтные заводы в Таллине), складов, вспомогательных судов, тралов и некоторых других видов техники и вооружения.

Материальное обеспечение. Материальное обеспечение сил флота в 1944—1945 гг. осуществлялось тылом флота, тылами МОРов и военно-морских баз. Тыл КБФ в основном располагал достаточными запасами материальных средств для обеспечения сил флота, которые пополнялись из центра, местными ресурсами и заготовками тыла флота, частично за счет репарационных поставок из Финляндии и трофеями. Но по отдельным видам обеспеченность была неполной.

В разгроме немецко-фашистских войск под Ленинградом и в Выборгской операции характерным было широкое использование морской артиллерии, что вызвало большой объем работы артиллерийского отдела, его предприятий и складов⁹. В 1943 г. артотдел получил 1935 вагонов боеприпасов, что значительно пополнило запасы. Общий расход артиллерийских боеприпасов в каждой из этих операций достигал 20—25 тыс. снарядов калибром свыше 100 мм. В ходе операции под Ленинградом на корабли и батареи было подано 17 тыс. снарядов калибром свыше 100 мм. В последующих операциях использование морской артиллерии уменьшилось.

⁹ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 21574, л. 22.

Действия КБФ на морских коммуникациях противника в 1945 г. сопровождалось большим расходом торпед. Это грозное оружие флота использовали подводные лодки, торпедные катера и самолеты-торпедоносцы. В 1945 г. было израсходовано 482 торпеды. Запасы торпедного оружия были ограниченными, а их поступления от промышленности не удовлетворяли потребностей ВМФ: не хватало 53-см торпед, а также авиационных низкого торпедометания. В связи с этим на некоторых лодках и катерах пришлось использовать устаревшие торпеды образца 1927 г., приспособлять аппараты под 45-см торпеды, одни и те же торпеды в зависимости от потребности переделывались по несколько раз для различных носителей. Наркомат ВМФ для пополнения запасов тыла КБФ перебрал часть торпед из запасов Тихоокеанского флота.

Большой объем работы выпал на долю работников тральных складов тыла. За время войны значительную работу по обеспечению сил флота тралами выполнил тральный склад минно-торпедного отдела № 189. В суровую блокадную зиму 1942 г. он первый на флоте наладил производство неконтактных тралов. В течение всей войны склад являлся основной базой снабжения флота тралами. Производственными мастерскими склада было изготовлено 5305 комплектов тралов и 37 тыс. запасных узлов к ним, отремонтировано 14815 комплектов и 62 тыс. узлов к ним. Только в 1944 г. склад отправил в западные базы 3117 комплектов тралов и непосредственно выдал на корабли 9217 комплектов. Личный состав минно-торпедного отдела и склада выполнил большую и важную работу по созданию новых образцов тралов, их установке на кораблях и обучению экипажей их эксплуатации.

Однако полностью решить проблему обеспечения флота тралами, особенно неконтактными, тыл флота собственными силами не мог. Промышленность медленно осваивала производство новейших образцов тралов и постройку мощных тральщиков, что сдерживало выполнение тральных работ, особенно в открытом море. Если в прибрежных районах эту работу успешно выполняли катера-тральщики, то в открытом море действия были менее эффективными. Флот нуждался в специальных тралерах для траления мин в гаванях. Наличие одного комплекта берегового электромагнитного трала позволило значительно ускорить траление таллинских гаваней.

Масштабы минных постановок еще не отвечали требованиям оперативной обстановки. В 1945 г. подводными лодками, катерами и авиацией было выставлено всего 747 мин. К числу причин ограниченного применения минного оружия, показавшего свою эффективность в условиях Балтийского моря, следует отнести недостаточность производства мин, недостаток подводных лодок-заградителей и самолетов для постановок мин.

Несмотря на увеличение добычи нефти и производства нефтепродуктов в стране, тыл флота испытывал затруднения в снаб-

жении топливом, горючими и смазочными материалами¹⁰. Наибольшие затруднения имелись в авиа- и автобензине и некоторых других видах жидкого топлива. Из-за перегруженности в работе транспорта происходили нарушения сроков подачи топлива из центра. Недостаток транспортных средств и емкостей в освобожденных базах вызывал перебои в снабжении топливом передовых сил флота.

Тыл флота принимал усиленные меры для налаживания снабжения топливом, особенно передовых сил. Везде, где только возможно, переходили на дровяное отопление. В 1944 г. силами флота было заготовлено 251 тыс. куб. м дров. С разрешения наркома ВМФ во второй половине 1944 г. было разбронировано из мобрезерва 1114 т автобензина и 315 т авиабензина.

Опыт войны показал необходимость значительного увеличения в составе флота количества танкеров, нефтеналивных барж, плавемкостей, подвижных складов, полевых трубопроводов. Выявилась также необходимость подготовки специалистов топливной службы всех категорий старшинского и офицерского состава.

В области технического и автотракторного снабжения основную трудность составляла нехватка запасных агрегатов, узлов, частей, инструмента и материалов. В связи с этим технический и автотракторный отделы тыла флота организовали на своих предприятиях изготовление в большом количестве новых и восстановление изношенных запасных частей. Эта работа хотя и отвлекала ремонтные предприятия от выполнения своих прямых задач, сыграла важную роль в поддержании механизмов кораблей и автомашин в исправном техническом состоянии.

После прорыва блокады и установления железнодорожного сообщения налажился подвоз продовольствия в Ленинград, и флот перешел на нормы снабжения, установленные для ВМФ. В мае 1944 г. в Ленинграде было произведено разделение фондов продовольствия между тремя потребителями — фронтом, городом и флотом. КБФ перешел на продовольственное снабжение через Наркомат ВМФ. За ним были оставлены все запасы, которые имелись на складах тыла флота в объеме трехмесячной потребности. В целом продовольственное снабжение в 1944—1945 гг. было нормальным, но имелись отдельные трудности по ассортименту, а главное — в подаче продовольствия в новые базы и передовым силам. Удаленность новых районов базирования и перебои в подвозе вынуждали создавать в базах переходящие оборотные запасы в размере месячной потребности. В пунктах маневренного базирования особой заботой продовольственников являлась организация питания, приготовление горячей пищи, хлебопечение. Важную роль играли подсобные хозяйства, лов рыбы, сбор ягод и грибов. Так, в 1944 г. подсобные хозяйства собрали 7028 т картофеля и овощей.

¹⁰ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 27621, л. 31.

К 1944 г. предвоенные запасы вещевого имущества (готового обмундирования и материалов) были исчерпаны, а текстильная и легкая промышленность вследствие трудностей военного времени недостаточно полно удовлетворяла потребности ВМФ. Несмотря на это, личный состав флота получал обмундирование по существовавшим нормам. Обувно-вещевой отдел флота широко использовал возможности промышленности Ленинграда, организовал пошив и ремонт обмундирования. Обычно организовывался массовый ремонт обмундирования после смены зимнего или летнего комплектов. Только во втором полугодии 1944 г. предприятиями флота и Ленинграда было отремонтировано 120 тыс. предметов зимней одежды (телогрейки, шинели, шаровары, полушубки, теплое белье) и 205 тыс. пар обуви¹¹.

В целом материальное обеспечение сил флота было удовлетворительным. Несмотря на некоторые трудности и недостаток отдельных видов материальных средств, тыл флота располагал необходимыми ресурсами. Недостаточное поступление отдельных видов материальных средств компенсировалось маневром запасов внутри флота (между базами), развертыванием в широких масштабах производства и ремонта на своих предприятиях, использовались помощь тыла фронтов, трофеи и репарационные поставки из Финляндии. По многим видам снабжения уже не стояла проблема нехватки, зато более остро стояли задачи хранения запасов в новых базах и подача их в звене тыл флота—тыл военно-морских баз.

Узким участком материального обеспечения в условиях быстрого удлинения коммуникаций являлся подвоз материальных средств, особенно в передовые базы. Необходима была оперативность планирования перевозок тылом флота и органами военных сообщений, умелое сочетание различных транспортных средств в зависимости от обстановки. По отмеченным выше причинам использование морского транспорта было ограниченным. Кроме того, суда морского пароходства были заняты важными государственными перевозками между портами Швеции и СССР. Наиболее короткий путь между Ленинградом и Таллином не использовался из-за большой минной опасности. Транспорты и вспомогательные суда с грузами тыла КБФ направлялись из Ленинграда северным финским фарватером до Хельсинки и далее в Таллин. Переход занимал 7—8 дней вместо обычных 1,5—2 суток. Из Таллина на мелких вспомогательных судах грузы доставлялись на Моонзундские острова. Кроме того, существовала постоянно действующая переправа через Муху-Вяйн на о-в Муху. Морской подвоз в базы южной части Балтийского моря был невозможен, так как противник удерживал курляндский плацдарм и порты Либавы и Виндава. Первый танкер с топливом прибыл в Свинемюнде только в июле 1945 г.

¹¹ ЦВМА, ф. 203, оп. 1, д. 111, л. 15.

По мере восстановления железных дорог они становились основным видом транспорта в межбазовых перевозках, кроме островных районов. Однако здесь существовали свои трудности. Первоочередным правом пользовались массовые грузы для фронтов. Заявку на перевозку грузов можно было сделать только на следующий (за текущим) месяц. Ощущалась нехватка подвижного состава. На отдельных направлениях требовалась перевалка с союзной колеи на западноевропейскую, а тыл флота не имел своих перевалочных станций. В марте 1945 г. отдел топлива тыла КБФ построил полевой перевалочный склад топлива в Яблоново, на стыке советской и западной колеи, и организовал на территории Германии две «вертушки» по 20 вагонов для подвоза горючих и смазочных материалов в новые базы.

В отдельные периоды и особенно в передовые базы основным средством подвоза оставался автотранспорт. Наличие в тылу флота четырех автотранспортных батальонов позволяло осуществлять перевозки в значительном объеме. Автотранспорт работал на линиях Ленинград—Таллин, Таллин—Рига—Паневежис—Клайпеда—Кенигсберг (600—900 км), а в конце войны совершались рейсы даже в Эльбинг, Данциг, Кольберг, Свинемюнде, Штральзунд (1000—1600 км). В ходе операций автотранспорт являлся наиболее маневренным и надежным средством подвоза материальных средств передовым силам флота. Воздушный транспорт использовался ограниченно, главным образом для срочной доставки грузов и при перебазировании авиационно-технических баз.

В течение пяти месяцев 1945 г. автотранспорт КБФ перевез 902 тыс. т различных грузов, а вспомогательный флот только 108 тыс. т. В 1945 г. в западные базы было подано 250 торпед, 1476 мин, 2274 трала, 15 400 глубинных бомб и другое боевое имущество и снаряжение.

Техническое обеспечение. Особую важность для ВМФ имеет судоремонт и ремонт различных видов вооружения. Судоремонт, кроме того, представляет собой наиболее сложный и объемный вид технического обеспечения. В годы войны ремонт выполняли главным образом судоремонтные заводы и мастерские Технического отдела флота, судостроительные заводы в Ленинграде и судоремонтные предприятия в других городах. В 1944—1945 гг. собственная судоремонтная база КБФ расширилась за счет предприятий в освобожденных базах, особенно в Таллине, Риге, а в конце войны — и в Кенигсберге. К началу 1944 г. Технический отдел флота имел четыре судоремонтных предприятия, валовая продукция которых в денежном выражении составляла 29,5 млн. руб. К концу войны количество таких предприятий увеличилось до семи, а их валовая продукция — до 81,8 млн. руб.¹² В отдельных случаях Техническому отделу удавалось добиться быстрого ввода в строй предприятий в осво-

¹² Отделению ЦВМА, ф. 92, д. 40287, л. 25, 26.

божденных базах. Так, Таллинский судоремонтный завод в момент освобождения являлся действующим предприятием и мог сразу приступить к ремонту кораблей.

Основным центром судоремонта КБФ оставались Кронштадт и Ленинград, располагавшие мощными судоремонтными предприятиями, сухими и плавучими доками. В течение 1944 г. судоремонтными предприятиями флота и разных наркоматов было отремонтировано 848 кораблей и катеров, докование прошли 285 кораблей и судов¹³. С октября 1944 г. ремонт подводных лодок был организован на предприятиях Финляндии. До конца войны здесь было отремонтировано 16 подводных лодок.

В течение кампании 1944 г. все боевые катера использовались с большим напряжением, с перерасходом моторесурсов. Сложная мшная обстановка и участие в многочисленных десантах, требовавшие плавания в мелководных и опасных в навигационном отношении районах, определили значительное количество боевых и навигационных повреждений. К концу навигации вопрос с ремонтом боевых катеров стоял очень остро.

Зимний судоремонт 1944/45 г. был организован по военно-морским базам. Уже осенью 1944 г. в Таллине ремонтировались тральщики, катера и вспомогательные суда. Зимой здесь был развернут средний ремонт тральщиков и капитальный ремонт катеров. Быстрыми темпами был оборудован цех для ремонта моторов катеров. Значительная часть катеров ремонтировалась в Ленинграде и Кронштадте. За пять месяцев 1945 г. судоремонтными предприятиями флота было отремонтировано 516 боевых катеров. Известным тормозом в ремонте являлся недостаток запасных частей к моторам (отечественным и импортным).

Несмотря на расширение судоремонтной базы, она еще не обеспечивала всех потребностей флота, а судоремонтные предприятия Наркомата морского флота к этому времени уже были заняты ремонтом своих транспортов, необходимых для государственных перевозок. Судоремонтники справлялись с задачей ремонта боевых кораблей, но часть вспомогательных судов флота осталась в ремонте и не смогла вступить в кампанию до окончания войны.

Ремонт артиллерийского вооружения осуществлялся в базовых ремонтных мастерских, а также на заводах Ленинграда. Ремонтные предприятия артиллерийского отдела успешно справлялись с ремонтом артвооружения. К началу операции по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом вся артиллерийская и электромеханическая часть вооружения была отремонтирована. В ходе операции аварийно-боевой ремонт производился на месте специальными бригадами рабочих с привлечением личного состава кораблей и батарей. В течение 1944 г. ремонт артвооружения производился по базам.

¹³ ЦВМА, ф. 203, оп. 1, д. 110, л. 4; д. 111, л. 6.

В 1944 г. предприятия Минно-торпедного отдела отремонтировали торпедное вооружение и приборы управления торпедной стрельбой на 15 надводных кораблях, 33 подводных лодках и 53 торпедных катерах, а также 2110 торпед и переделали для различных носителей 847 торпед¹⁴. Совместно с судоремонтниками Минно-торпедный отдел провел большую работу по переоборудованию тральщиков под новые тралы. Большое напряжение в тральных действиях вызвал и большой объем ремонта трального вооружения.

Много пришлось потрудиться ремонтным предприятиям Автотракторного отдела. За два последние года войны на флоте было капитально отремонтировано 1839 автомашин и тракторов, прошли средний ремонт 2121 единица автотракторной техники, 2514 моторов. Ремонтные предприятия тыла организовали также сборку импортных автомашин, ремонт трофейных машин и изготовление и восстановление запасных частей. Авиаремонтные предприятия тыла авиации флота регулярно осуществляли ремонт самолетов, авиационного вооружения и имущества. Отдел топлива организовал ремонт и восстановление на освобожденной территории емкостей и хранилищ жидкого топлива.

Большой объем ремонтных работ вызвал необходимость создавать различные подвижные ремонтные мастерские, которые предназначались для технического обеспечения передовых сил флота, в пунктах маневренного базирования, но часто выполняли роль базовых мастерских (до оборудования стационарных предприятий).

Технический отдел в 1944 г. развернул в освобожденных базах три подвижные мастерские (одна в железнодорожных вагонах, две на автомашинах) и две плавучие мастерские. Они действовали в Пярну, Виртсу, Рохукюла, Курессаре, Риге и других пунктах. Навигационный ремонт подводных лодок в базах Финляндии производился мастерскими плавбаз.

К началу наступательных операций Артиллерийский отдел имел две подвижные артиллерийские ремонтные мастерские (в железнодорожных вагонах и на автомашинах). В 1944 г. он получил четыре дивизионные артиллерийские ремонтные мастерские. Они действовали в районах Таллина, Моонзунда, Риги, на о-ве Сарема, а в 1945 г. — в Восточной Пруссии. Подвижные ремонтные мастерские имели и другие отделы тыла флота: автотракторный, минно-торпедный, топливный. Все авиационно-технические базы были обеспечены полевыми авиаремонтными мастерскими.

Подвижные ремонтные мастерские сыграли важную роль в обеспечении передовых сил флота в ходе операций и в промежутках между ними. Они обладали достаточной маневренностью и могли быстро перемещаться в новые пункты базирования.

¹⁴ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 21575, л. 8.

В техническом обеспечении сил флота важную роль играли специальные подразделения (ремонтные) из военнослужащих-специалистов. Они восполняли недостаток рабочей силы, их можно было переводить в освобожденные базы, в том числе на территорию других государств. Значительную часть всех видов ремонта выполнял личный состав кораблей и частей флота. Это давало возможность поддерживать корабли в исправном технико-состоянии, что явилось важным условием успехов КБФ в наступательных операциях 1944—1945 гг.

Инженерное обеспечение. В первый период войны сократился общий объем капитального строительства в ВМФ. В 1944—1945 гг. ассигнования и фактические расходы на капитальное строительство значительно увеличились. Начиная с 1944 г. происходил рост количества рабочей силы в строительных организациях ВМФ. Строительные работы на КБФ в 1944—1945 гг. были направлены на более полное обеспечение боевой деятельности сил флота, усиление инженерного оборудования театра, развертывание восстановительных работ в освобожденных базах, на усиление складского строительства, восстановление и новое строительство батарей береговой и противовоздушной обороны. В этот период Государственный Комитет Обороны принял ряд важных постановлений о строительстве и восстановлении военноморских баз, в том числе и на КБФ (Кронштадт, Таллин, Порккала-Удд). В наступательных операциях 1944—1945 гг. основные усилия инженерной службы КБФ были направлены на восстановление освобожденных баз и аэродромов, оборудование маневренных пунктов базирования, а также обеспечение десантных действий.

Немецко-фашистские войска при отступлении разрушали базовые и портовые сооружения (гидротехнические, сооружения водо-, паро- и энергохозяйств, мастерских, железнодорожных путей, жилого и служебного фонда), минировали акватории и территории. В первую очередь восстанавливались базовые сооружения и объекты, необходимые для базирования действующих сил флота. Многие виды работ выполнялись хозяйственным способом, т. е. силами личного состава тыла и частей. Выявилась необходимость специализированных частей для восстановления баз, наподобие военно-восстановительных управлений НКМФ, а также специальных подразделений и средств для траления морских мин в гаванях и их расчистки от топливок и завалов. Для оборудования пунктов маневренного базирования потребовались подвижные средства инженерного обеспечения — плавпричалы, автономные энергетические установки, подвижные средства водо- и пароснабжения, суда-отопители, дебаркадеры, рейдовое имущество.

Новое аэродромное строительство велось в ограниченных масштабах. В основном усилия направлялись на восстановление старых или брошенных противником аэродромов. Часть аэродромов морская авиация получила от авиации приморских фронтов при

продвижении последних на запад. Увеличение числа аэродромов, эксплуатировавшихся авиацией КБФ, потребовало усиления инженерно-аэродромной службы.

Важной задачей Инженерного отдела флота в этот период являлось строительство объектов береговой обороны в освобожденных районах и инженерное обеспечение боевых действий железнодорожной артиллерии. Уже в операциях под Ленинградом и Выборгом было демонтировано и установлено в новых районах 13 береговых батарей. Инженерный отдел флота провел большую подготовительную работу к развертыванию КБФ по плану «Запад». Был заготовлен 161 комплект закладных частей для орудий и сборные фундаменты. Во всех работах по монтажу и установке батарей на новых местах активное участие принимал их личный состав. Части береговой обороны флота совместно с инженерными частями создавали также противодесантную оборону своих объектов. Большие работы по строительству противодесантной обороны в Выборгском заливе были выполнены 260-й бригадой морской пехоты, а в Порккала-Удд — 1-й дивизией морской пехоты. В связи с перебазируванием сил флота на запад часть объектов береговой, противовоздушной и противодесантной обороны была законсервирована.

Аварийно-спасательное обеспечение. Аварийно-спасательная служба (АСС) КБФ осуществляла аварийно-спасательное обеспечение корабельных сил флота, транспортных, промысловых и технических судов других наркоматов. Кроме этого, на аварийно-спасательную службу возлагались задачи судоподъема затонувших кораблей и судов, а также выполнение различных подводно-технических работ при строительстве и ремонте гидротехнических сооружений, мостов, трубопроводов.

Основной задачей аварийно-спасательной службы при подготовке и в ходе операций являлось спасение и оказание помощи аварийным кораблям и судам, получившим повреждения в результате боевого воздействия противника или вследствие аварий. В связи с созданием новых МОРов на флоте был организован ряд новых аварийно-спасательных отрядов, которые постепенно перемещались на запад. К концу войны аварийно-спасательные отряды имелись в Пиллау и Данциге. В 1944—1945 гг. аварийно-спасательная служба КБФ спасла 28 кораблей, сняла с мели 31 судно, была оказана водолазная помощь 445 судам.

Наибольший удельный вес в деятельности АСС флота занимали судоподъемные работы. Судоподъем затонувших кораблей и судов и их последующее восстановление в условиях ограниченного нового судостроения являлись важным источником сохранения корабельного состава и транспортных средств. В наступательных операциях 1944—1945 гг. судоподъем был необходим и в интересах расчистки освобожденных портов и фарватеров. Всего за войну АСС флота подняла 613 кораблей, судов и катеров (общим водоизмещением 254 тыс. т). В конце войны АСС при-

ступила к подъему некоторых больших кораблей и судов, потопленных в портах и базах противника.

Важное значение имели также подводно-технические работы. Эти работы планировались постановлениями Государственного Комитета Обороны, Совета Народных Комиссаров и по заявкам различных организаций. Удельный вес подводно-технических работ в общем объеме работ АСС флота в 1945 г. увеличился в 2 раза по сравнению с 1942 г. Это увеличение произошло в связи с важными работами по очистке акваторий портов, восстановлению мостов, гидротехнических сооружений в освобожденных базах. Напряженный труд водолазов являлся значительным вкладом в восстановление народного хозяйства освобожденных районов нашей страны.

* * *

Тыл КБФ успешно решил задачи по обеспечению сил флота в операциях 1944—1945 гг. Личный состав тыла КБФ показал в годы Великой Отечественной войны массовые примеры героического труда и беззаветного служения Родине, проявил много энергии и труда.

В сложной боевой обстановке, в тяжелых климатических условиях, не считаясь со здоровьем и нередко с жизнью, рабочие судоремонтных и других предприятий, снабженцы, строители, спасатели, медики, личный состав вспомогательных судов и транспортники обеспечивали силы флота всем необходимым для успешного ведения операций против фашистских захватчиков. Многие офицеры, политработники, старшины, сержанты, красноармейцы и краснофлотцы тыловых органов, частей и подразделений были удостоены правительственных наград. Только в 1945 г. более 700 работников тыла флота, баз и авиации были награждены орденами и медалями. Начальник тыла КБФ генерал-лейтенант М. И. Москаленко был награжден орденом Нахимова I степени.

Ряд предприятий и учреждений тыла КБФ был награжден орденами. Орден Ленина украсил знамя Кронштадтского морского завода, орденом Красной Звезды были награждены 11-я авиационная база и 10-й инженерный аэродромный батальон. Предприятия и склады, выходявшие победителями во всесоюзных и общеклассовых соревнованиях, награждались премиями и почетными знаменами. В боевых заслугах Краснознаменного Балтийского флота есть большой вклад его тыла, военно-морских и авиационных баз, войсковых тылов.

ИНЖЕНЕРНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В 1944—1945 ГГ.

Доцент, кандидат военных наук,
полковник-инженер в отставке

А. Н. КУЗЬМИН¹

Победоносный 1944 год поставил перед командованием Краснознаменного Балтийского флота ряд сложных проблем. Освобожденные от врага огромные прибрежные территории во многих местах были засорены минами. В возвращенных базах флота все основные сооружения были разрушены или заминированы. Отсутствовало энергоснабжение, водоснабжение и все другие необходимые для берегового питания кораблей ресурсы. Требовалась тщательная проверка на минированность уцелевших служебных зданий и других сооружений. На всех дорогах мосты были разрушены.

Осмотр разрушенных врагом портовых сооружений в Таллине, Палдиски, Риге и других пунктах показал, что в короткое время всего не восстановить. Для полного восстановления необходимы специальные организационные меры и обеспечение работ людскими и материальными ресурсами.

Инженерные органы флота, возглавлявшиеся инженер-полковником Т. Т. Коноваловым, предвидели такую трудность. Несмотря на существенную нехватку в силах и средствах, обусловленную длительным нахождением в блокаде, подразделения Инженерного отдела КБФ участвовали во всех наступательных операциях флота. В них действовали специальные оперативные группы из специалистов — военных инженеров с приданными подразделениями саперов. Там, где не хватало флотских инженерных частей, по договоренности с командованием взаимодействующих фронтов использовались их инженерные части, а в другом случае и части резерва Верховного Главнокомандования.

Основными задачами по обеспечению боевых действий флота являлись: разминирование побережья, восстановление береговых путей сообщения, обеспечение базирования кораблей и деятельности береговой артиллерии, а также инженерное оборудование позиций войск в обороне островов и военно-морских баз.

¹ Заместитель начальника Инженерного отдела КБФ в период Великой Отечественной войны.

К началу 1944 г. в составе флота имелись следующие инженерные части: один отдельный инженерный батальон (176-й ОИБ), один отдельный железнодорожный восстановительный батальон (186-й ОЖВБ), два отдельных строительных батальона (52-й и 377-й ОСБ), четыре отдельные инженерные роты (466-я, 686-я, 687-я и 688-я ОИР) и четыре специальных взвода. В 260-й отдельной бригаде морской пехоты имелась своя саперная рота².

Личный состав в инженерных частях едва насчитывал 2200 человек (8% от общей численности инженерных частей флота перед началом войны).

В 1942—1943 гг. штаты инженерных частей были приведены в соответствие с фактическим личным составом (например, для инженерного батальона был утвержден штат в 380 человек вместо прежнего в 1200 человек). Но и по этим новым урезанным штатам имелся некомплект, достигавший 1400 человек. В конце 1943 г. в состав флота был включен еще один инженерный батальон (127-й ОИБ) и две инженерные роты (299-я и 850-я ОИР), но тогда же 377-й ОСБ был переведен на другой флот. Поэтому увеличения численного состава инженерных частей КБФ фактически не произошло.

Инженерные части находились в подчинении инженерных служб морских оборонительных районов и военно-морских баз. Начальники инженерных служб совместно со специалистами Инженерного отдела флота разрабатывали все вопросы инженерного оборудования баз и районов. Они же осуществляли техническое руководство всеми инженерными работами в частях. В составе Инженерного отдела КБФ имелось несколько строительных, которыми руководили опытные военные инженеры. Строительства выполняли работы силами как строительных, так и инженерных частей.

Бсю зиму 1943/44 г. лед прочно сковывал Финский залив. Сообщение с Кронштадтом и островами Сескар, Пенисари и Лавенсари было возможно только по льду. В январе—марте и частично в апреле 1944 г. инженерные части флота содержали в исправном состоянии дороги: Лисий Нос—Кронштадт, Кронштадт—Ораниенбаум, Кронштадт—морские форты, Шепелев маяк—Сескар и о-в Сескар—о-в Лавенсари³. На дорогах устраивались спуски на лед, были положены щиты на трещины во льду и наводились переносные мосты для автотранспорта через фарватер Кронштадт—Ленинград. На определенных расстояниях устанавливались (кроме дорог на Сескар и Лавенсари) утепленные будки. Все дороги были обвехованы, на въездах поставлены шлагбаумы, в нужных местах вморожены дорожные знаки. Конечные пункты связывались телефонной связью⁴.

² Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 21597, л. 88.

³ Там же, л. 89.

⁴ Там же, д. 21593, л. 56, 57.

Как только войска Приморской оперативной группы Ленинградского фронта прорвали фронт в районе д. Керново на берегу Копорной губы Финского залива, 686-я отдельная инженерная рота под командованием старшего лейтенанта А. Е. Малькова приступила к разминированию береговых дорог от форта «Краснофлотский» («Красная Горка») до устья р. Луги. Разминирование затруднялось из-за снежного покрова, но и в этих условиях было снято около 11 тыс. фугасов и мин. Особенно много мин было на участке фронта, обороняемом 5-й бригадой морской пехоты, в устье р. Воронка, впадающей в Копорскую губу у д. Керново. Передний край с обеих сторон был настолько насыщен минами, что минная опасность здесь существовала в течение 20 послевоенных лет.

С началом таяния снега минная угроза резко возросла. Инженерным отделом все береговые части были оповещены об этом. Во всех частях в 1944 г. проводились сборы, на которых обучали элементарным приемам обезвреживания и уничтожения мин, снарядов и авиабомб противника. В первом полугодии 1944 г. было проведено 47 таких сборов с общим охватом 1119 человек, офицеров, матросов и солдат, а всего в 1944 г. было проведено 73 сбора с общим охватом около 1700 человек. Только в дивизии ПВО флота было подготовлено 540 саперов и 150 маскировщиков⁵. Такая подготовка почти исключила случаи подрыва на минах в береговых (не инженерных) частях флота, несмотря на большую насыщенность ими побережья.

В апреле 1944 г. Военный совет Ленинградского фронта возложил на Краснознаменный Балтийский флот задачу по сплошному разминированию береговой полосы и прилегающего водного пространства Финского залива от Ленинградского торгового порта до г. Ораниенбаума (ныне Ломоносов)⁶. Протяженность береговой линии здесь достигала 45 км.

Может показаться, что мероприятие по разминированию прибрежной полосы не оказывало непосредственного влияния на обеспечение боевых действий флота. Однако это не так. Здесь, в прибрежной полосе, располагались основные сухопутные коммуникации, по которым шло снабжение флота. На этом участке имелись два бывших передних края: у Лигово (42-я армия) и в Петродворце (Приморская оперативная группа).

Плотность минирования с обеих сторон была очень большой, так как войска противостояли здесь друг другу все 900 дней блокады Ленинграда, да и сами позиции находились на флангах и поэтому усиленно минировались.

Наиболее насыщены минами были нейтральные полосы между нашими и гитлеровскими траншеями. Установить какую-либо систему минирования здесь было невозможно, так как минные поля

⁵ Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 21593, л. 90, 91.

⁶ Там же, д. 21597, л. 30.

в течение трех лет наслаивались одно на другое. У немецких траншей в большом количестве стояли выпрыгивающие мины, каждая из которых при взрыве разбрасывала 380 металлических шариков. Перед нашими траншеями и перед отдельными огневыми сооружениями местность была усеяна полусгнившими, но еще опасными мелкими минами. Мины разных назначений лежали на дне почти всех прудов и каналов и на дне залива вблизи от берега. Эти мины устанавливались зимой на льду, а весной, когда таял лед, опускались на дно. И здесь они не потеряли своих коварных свойств.

Хаотичность в расположении минных полей и отдельных мин усложнялась самой местностью, изрытой воронками от снарядов.

В Петродворце, опасаясь прорыва наших танков вдоль берега через Нижний парк, немцы устроили противотанковые минные поля на аллеях парка и на побережье. Завалы из вековых деревьев на аллеях также были заминированы. Очень сильно был заминирован район завода точных технических камней. Большие фугасы весом в 40 кг были обнаружены в бывшем дворце в Стрельне и в зданиях Петродворца.

Тяжелейшее впечатление осталось от осмотра Верхнего и Нижнего парков Петродворца с их уникальными зданиями Большого дворца, Монплезира, Марли и др. Варварские разрушения здесь были настолько большими, что возможность восстановления всего разрушенного трудно было себе тогда даже представить. Мы, саперы, и не догадывались, что делаем первые шаги в оказании помощи зодчим, художникам и музейным работникам, взявшимся через несколько лет за воссоздание этого удивительного дворцового комплекса. С большой теплотой об этом написала в своей интересной книге «Памятники, люди, события» музейный работник М. А. Тихомирова: «В этот период мы работали бок о бок с саперами. Значение их в деле восстановления трудно переоценить... По существу, мы все там ходили рядом со смертью. И даже саперы подрывались на сложных и трудных для прочтения минных полях наших парков. Но нас они оберегали самым тщательным образом»⁷.

Разминирование этой полосы решено было использовать в учебных целях, превратив ее как бы в учебный полигон для всех инженерных, строительных и береговых частей флота, которым предстояли большие работы на освобождаемой территории.

Вся местность, включая прибрежные мелководные участки залива, была разделена на пять участков, начальниками которых были назначены офицеры Р. Г. Рейзман, П. В. Ельшин, В. Д. Власов, Л. И. Кавырев и Б. П. Курапов (он же руководил и разграждением всей акватории). Начальником всей полосы был назначен инженер-майор Г. А. Иванов, прибывший незадолго до этого в Инженерный отдел с должности начальника инженерной службы

⁷ М. А. Тихомирова. Памятники, люди, события. Л., 1970, стр. 65, 66.

73-й бригады морской пехоты. Его боевой опыт был эффективно использован под Ленинградом. Для изучения опыта и консультаций на месте были привлечены опытные специалисты подрывного дела майор Н. Е. Арзиманов и инженер-капитан П. А. Раппопорт.

К разминированию привлекались полностью 176-й ОИБ, подразделения 377-го ОСБ и 52-го ОСБ, 466-я ОИР, 686-я ОИР, саперные подразделения 260-й бригады морской пехоты, минеры 1-й гвардейской морской железнодорожной артиллерийской бригады и нештатные саперные части дивизии ПВО.

К практическим работам по разграждению было приступлено 25 апреля 1944 г., так как до этого земля была еще промерзшей, а в низинах лежал снег. Как только подсохла прошлогодняя трава, ее подожгли. Лежавшие на поверхности мины взорвались, облегчив работу саперов.

Был установлен следующий порядок разминирования: инженерная разведка; сплошное разминирование с предварительным обозначением границ полей; основной контрольный поиск; повторный контрольный поиск саперами другой части; проверка с использованием обученных собак миннорозысской службы; сдача полюсы местным властям.

Одним из самых тяжелых участков был ров в Петродворце, что отходит вправо от шоссе к морю (если ехать из Ленинграда). Он находился в нейтральной зоне и с обеих сторон буквально был завален минами. С нашей стороны на откосе были сотни мелких пироксилиновых мин. Весь ров зарос густой травой и бурьяном. Весной пустили по оврагу пал. Взорвалось множество мин, но далеко не все. На удобренной пеплом земле быстро поднялась густая трава и бурьян, опутавшие корнями и стеблями мелкие мины. Уничтожить эти мины взрывами было невозможно, так как площадь рва была слишком велика. К тому же взрывами могли быть разрушены оба откоса рва. Никаких тяжелых катков не было, да и работать с ними на откосах, изрытых воронками от снарядов и мин, было нельзя. Пришлось обратиться к саперам и вести разминирование вручную.

Стоя на коленях, на безопасном расстоянии друг от друга, саперы проверяли руками каждый квадратный дециметр откосов. Неудобно. Плохо видно. Все на ощупь и очень опасно. Но спокойствие и рассудительность брали верх над страхом. Много дней было потрачено на этот участок, но он был очищен без потерь.

Предвидя большие работы по разминированию, Инженерный отдел флота сформировал в составе 176-го ОИБ подразделение собаководов с собаками миннорозысской службы. Им командовал лейтенант Ю. А. Вьюров. Этот опыт был заимствован у инженерных войск Ленинградского фронта, где существовал 34-й инженерный батальон миннорозысской службы, на «вооружении» которого состояли собаки, отловленные на восточном берегу Ладож-

ского озера и привезенные с «Большой земли», так как в зоне блокады Ленинграда собак не осталось. Часть собак поступила из специального питомника.

Обучение, тренировка собак производились на основе учения академика Павлова об условных рефлексах. В определенных местах на поле раскладывались головые пашки. За каждую найденную по запаху пашку собака получала вознаграждение — кусок мяса. У находки она садилась, имея ее сбоку, чтобы в будущем, отыскав мину, она и сапер на ней не подорвались. Постепенно поиск усложнялся. Собаки по запаху взрывчатого вещества отыскивали зарытые в землю на 0,4—0,5 м артиллерийские снаряды. Несколько собак были обучены поиску мин внутри зданий с приставных лестниц. Опыт показал, что лучше всего использовать собак в последнем, контрольном поиске.

Разминирование не обходилось, конечно, без жертв. Вот один из трагических случаев, происшедших в 176-м ОИБ. В этот день большая часть саперов работала на бывшей первой позиции немцев. Вся местность была изрыта воронками от снарядов, бомб и минометных мин. Сапер Глазунов из отделения сержанта Сиверского шел со щупом по брустверу первой траншеи, который был заминирован выпрыгивающими минами. Осторожно, проверяя щупом каждый квадратный дециметр бруствера, заросшего травой, сапер медленно продвигался вперед. Было обнаружено и обезврежено уже несколько выпрыгивающих мин.

Вдруг под ногой что-то щелкнуло и зашипело. «Мина, — пронеслось в его сознании. — Скорее вниз, в траншею!» И Глазунов бросился вниз головой на дно траншеи, предварительно крикнув остальным саперам «Ложись!» Он знал, что пока горит пороховой вышибной заряд, выбрасывающий стакан с шариками, можно успеть спасти хотя бы голову. Мина взорвалась, изранив ноги и живот сапера. Он упал на дно траншеи и застонал. Командир отделения сержант Сиверский спрыгнул в траншею и подбежал к упавшему.

Командир батальона капитан А. П. Шабалин стоял метрах в ста пятидесяти и наблюдал за действиями саперов. Как только раздался взрыв, он дал свисток, чтобы все прекратили работы. Рядом с ним находилась девушка-санитарка с носилками. Схватив носилки после сигнала командира батальона, санитарка бросилась по проходу к месту происшествия. Подбежав к траншее, она, разбежавшись, прыгнула на бруствер и попала прямо на еще не снятую другую мину. Раздался новый взрыв, санитарка погибла. Сержант Сиверский находился около Глазунова, когда раздался этот второй взрыв. Смертельно раненный, он скончался тут же на руках у командира батальона. Глазунов был отправлен в госпиталь.

Все работы по разграждению береговой полосы и прилегающего к ней мелководного пространства Финского залива были выполнены за 41 день. В среднем в день, не считая обслуживаю-

щего состава и охраны мест работ, от всех частей на минные поля выходило 260 человек. На площади около 50 кв. км было обезврежено и уничтожено 71 190 различных мин, в том числе 16 260 мин противника, 54 930 мин отечественного производства. Было собрано и сдано на склады Ленинградского фронта годного к дальнейшему использованию артиллерийского боезапаса около 400 тыс. единиц, более 60 тыс. единиц⁸ неразорвавшихся снарядов и минометных мин уничтожено на месте. Саперы Балтики при этом потеряли убитыми семь человек и ранеными 28 человек, из которых 19 вернулись в строй.

По окончании всех работ районный комитет партии и районный исполнительный комитет г. Петродворца на городской площади перед Большим дворцом организовали митинг. От имени населения города зачитали обращение к тем, кто своими самоотверженными делами обеспечил свободу передвижения в городе, парках и во дворце, кто открыл возможность восстановления ценнейших памятников зодчества. Трогательные, по-матерински теплые слова обращения проникали в душу каждого. В городе был установлен обелиск из гранитной серой глыбы с барельефом, изображающим сапера с миноискателем. Позднее на этом же месте воздвигли памятник солдату-воину и разбили сквер.

Военный совет Краснознаменного Балтийского флота высоко оценил работу саперов: 142 человека было награждено орденами и медалями.

Несколько раньше окончания работ по разминированию этой полосы 186-й ОЖВБ под командованием майора И. П. Кваши восстановил мосты на прибрежной дороге Ораниенбаум—Усть-Луга, один из них через р. Систу пролетом 70 м, а другой пролетом 30 м через р. Воронку. В устье р. Луги этим же батальоном был наведен понтонный мост из массивных деревянных плашкоутов. Так в короткий срок была обеспечена сквозная транспортная связь по всему берегу от Ленинграда до Нарвского залива. Тыл флота получил возможность быстрого снабжения береговых частей и пунктов базирования кораблей всем необходимым, минуя Финский залив с его минной опасностью.

Особые усилия инженерных войск флота в 1944 г. были направлены на обеспечение маневренного базирования кораблей. Объектами работ были судоремонтные заводы, общефлотские топливные склады и другие капитальные комплексы.

В Кронштадтском морском оборонительном районе в 1944 г. велись восстановительные работы на общефлотских артиллерийских и минных складах, в семи цехах Морского завода, на гранитных и железобетонных причалах гаваней. Огромные общефлотские склады жидкого топлива на южном берегу Финского залива, оказавшиеся в 1941 г. на переднем крае обороны, начали теперь принимать железнодорожные составы с цистернами.

⁸ Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 21597, л. 30.

Саперы восстановили восточный мол в ораниенбаумском порту, у которого в течение всей блокады отстаивался притопленным на дне гавани легендарный крейсер «Аврора» (стрелять по врагу он не мог, так как его орудия еще в 1941 г. были сняты и установлены под Пулковской обсерваторией). Была восстановлена и включена в Ленинградскую сеть высоковольтная линия южного берега.

Летом 1944 г. перед Инженерным отделом флота была поставлена, казалось бы, не относящаяся к его деятельности задача: восстановление на одном из заводов слипа с четырнадцатью мощными электрическими лебедками для установки на ремонт эскадренного миноносца «Стерегущий», поднятого ЭПРОНОм со дна Финского залива⁹. Сам завод этого сделать не мог — ни рабочих, ни инженеров на нем еще не было. Среди военных инженеров и саперов нашлись специалисты и в этой области. Эсминец был поднят на слип и поставлен на ремонт, который выполнялся в основном силами личного состава корабля.

В мелководном Финском заливе было так много мин всех типов, что он получил образное название «суп с клецками». Нечего было и думать о выходе в Балтийское море крупных кораблей до полного разминирования. Поэтому фланг наступающих сухопутных войск поддерживали торпедные катера, малые охотники, сторожевые катера и тральщики. Они нуждались в оборудованных пунктах базирования. Обеспечение их базирования входило в задачу морских инженерных частей.

За период Великой Отечественной войны численность малотоннажных кораблей на Краснознаменном Балтийском флоте резко возросла. Если в 1942 г. кораблей этого типа насчитывалось всего около 100, то к началу 1945 г. их было 550 (без тендеров)¹⁰. Все они в той или иной мере требовали привлечения инженерных войск не только для постройки причалов в пунктах базирования, но и в связи с широким развитием перевозок этих кораблей по железным дорогам, для работ в пунктах их погрузки и разгрузки (устройство платформ, спусков, подъемников, кильблоков и т. п.).

Предварительные решения о первоочередных работах принимались на месте начальником Инженерного отдела КБФ инженер-полковником Т. Т. Коноваловым совместно с командованием Морского оборонительного района или базы. Детальная разработка всего комплекса мероприятий по базам производилась в очень короткие сроки в результате рекогносцировок ведущих специалистов — военных инженеров Л. П. Васильева, В. Г. Гречаного, Е. Г. Дружинина, А. И. Калмыкова, Ю. А. Каменцева, С. С. Кушнера, В. Д. Ласси, С. Я. Маречкина, Г. С. Станкевича и др. Конструктивные решения оформлялись в проектах опытных веду-

⁹ Там же, д. 21593, л. 24.

¹⁰ «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 5. М., 1963, стр. 227.

щих инженеров: П. А. Шмыкова, С. И. Коваленко, В. Т. Мышкова и др. Нередко рекогносцировки возглавлялись одним из заместителей начальника Инженерного отдела П. А. Балуковым или автором настоящей статьи. Кто-либо из них иногда оставался на месте для руководства работами. Сами работы выполнялись инженерными службами баз или районов и строительствами КБФ, а для береговой артиллерии — силами личного состава батарей.

В феврале 1944 г. была создана Лужская военно-морская база. Начальником инженерной службы этой базы был назначен военный инженер И. М. Воронцов. В строившемся здесь до войны порту и в казарменном городке все было взорвано, входы в гавань заминированы, здания и мол разрушены. На восстановительные работы и разминирование были направлены 377-й ОСБ под командованием майора Д. Т. Матвеева и 688-я ОИР под командованием старшего лейтенанта В. С. Мартыненко. Вскоре возникла необходимость создания на берегу Нарвского залива маневренной базы для торпедных катеров у д. Гакково. Здесь этими же частями был возведен пирс ряжевой конструкции длиной 250 м с разворотной площадкой в голове для бензовозов и автокранов. На берегу были оборудованы хранилища для торпед и построена лежневая дорога из бревен. Старый рыбацкий пирс, расположенный рядом, переоборудован в ложный с макетами кораблей у него¹¹. Проектирование всех сооружений этой базы производилось группой инженеров под руководством В. Д. Ласси.

В районе д. Гакково и южнее, в районе д. Вьяке-Ропса, за четыре дня были построены три 130-мм временные береговые батареи, которые охраняли подступы к пункту базирования и устью р. Нарвы (Нарвы-Йыги) с моря. Проектирование и техническое руководство строительством осуществляли военные инженеры С. С. Кушнер и Б. И. Рябов. Батареи своим огнем препятствовали действиям эсминцев противника в Нарвском заливе и поддерживали действия войск на нарвском направлении.

Западнее, в устье р. Нарвы, был создан еще один пункт базирования. Здесь долгое время проходил передний край немцев, все было заминировано. При разминировании саперы понесли потери убитыми и ранеными.

Летом 1944 г. инженерные организации флота активно действовали также на финском участке Ленинградского фронта и на Карельском фронте.

Непосредственное участие в боях за Карельский перешеек и в морских десантах в Финском заливе принимала саперная рота 260-й бригады морской пехоты под командованием старшего лейтенанта Я. Г. Бургарова. В ходе захвата островов Бьёркского архипелага (Койвисто, Пийсари и Тиуринсари) рота обезвреживала минные поля, проделывала в них проходы, а иногда вступала

¹¹ Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 21597, л. 8.

в бой с противником как стрелковая часть. За время боев в архипелаге рота понесла ощутимые потери в личном составе.

Еще до завершения Выборгской операции начальник Инженерного отдела с группой военных инженеров вылетел на самолете в г. Новую Ладогу, где шла подготовка к высадке десанта в устье р. Тулоксы в составе двух бригад морской пехоты. Общее руководство инженерными мероприятиями по подготовке этой операции командующий флотом возложил на начальника Инженерного отдела. Непосредственное руководство осуществлял начальник инженерной службы Ладожской военной флотилии подполковник Н. С. Котов. Все инженерные работы выполнялись саперными ротами бригад морской пехоты и морскими пехотинцами. Основное внимание обращалось на изготовление деревянных элементов сборных пристаней в пунктах высадки, которые должны транспортироваться на плаву и на палубах судов по озеру. Все элементы сборных причалов общей длиной 220 м были в ходе операции доставлены в пункты высадки, и на них в тяжелых боевых условиях собрано шесть пристаней под руководством начальника инженерной службы базы высадки инженер-капитана Б. А. Власова¹².

В день прибытия в Новую Ладогу трем офицерам Инженерного отдела во главе с инженер-полковником А. Н. Кузьминым была поставлена другая задача: обеспечить спуск в р. Свирь в ходе ее форсирования войсками 7-й армии Карельского фронта десяти тендеров, которые должны были прибыть в Лодейное Поле по железной дороге до начала операции. Однако прибытие тендеров задержалось до конца дня 20 июня. Оставалось менее одного дня до начала форсирования, и тендеры, естественно, не могли быть включены в график. Командир же корпуса требовал, чтобы тендеры начали переброску войск сразу после начала наступления¹³.

Высота берега р. Свирь в районе, где намечался спуск тендеров, достигает 25—30 м, поэтому вначале предполагалось тендеры сгружать с железнодорожной платформы (вес тендеров 13 и 18 т) на специальные большие сани и транспортировать их танком по одной из наклонных дорог к воде. К началу артиллерийской подготовки, т. е. к 7 час. 30 мин. 21 июня, армейским саперным батальоном было изготовлено семь таких саней. Сани не были окованы и не имели дышловых тяг. Поэтому пришлось воспользоваться железнодорожной веткой, которая шла от станции вниз к бывшим пристаням. Путь был сильно разрушен снарядами, но его удалось быстро восстановить уже в ходе артиллерийской подготовки. Внизу, там, где железнодорожная ветка ближе всего подходила к воде, к исходу первого дня форсирования был построен склиз, который представлял собой широкий

¹² Там же, ф. 13, д. 40212, л. 127.

¹³ Там же, ф. 227, д. 24597, л. 43—47.

На этом пути работал мощный 75-тонный кран, который брал катер с платформы и опускал его на воду. От магистральной железнодорожной линии к склизам и к причальной стенке была подведена специальная ветка.

С построенных склизов и причальной стенки спущено 12 бронекатеров, шесть катеров типа КМ, пять саперных катеров типа БМК-70, 21 тендер и несколько других мелких судов.

15 августа бригадой была произведена высадка десанта на западный берег Чудского озера в районе Ланге—Михикорма и на о-в Пирисаре в составе двух стрелковых дивизий с частями усиления.

С 5 по 20 сентября корабли Чудской бригады перевозили большую группировку войск Ленинградского фронта для нанесения удара из Тарту во фланг немецкой оперативной группы «Нарва». Эта перевозка войск являлась настолько важной, что комендантом ее был начальник инженерных войск Ленинградского фронта генерал-лейтенант инженерных войск Б. В. Бычевский. Здесь широко применялись спаренные тендеры. После прорыва фронта под Нарвой, занятия Таллина и Риги корабли Чудской бригады вновь по железной дороге перебросили к Балтийскому морю.

Во второй половине 1944 г. операционная зона флота значительно расширилась (в западном направлении). В сентябре 1944 г. была освобождена Кунда — небольшой порт на южном берегу Финского залива, где саперами флота был восстановлен пирс и оборудован склад жидкого топлива. 22 сентября был освобожден Таллин. Здесь противником были педантично, через каждые 10 м, разрушены причальные стенки в Минной и Купеческой гаванях, сами гавани завалены подорванными судами и обвалившимися конструкциями причалов и подъемных кранов; взорваны все навигационные знаки и маяки; уничтожены водопроводные сооружения, нефтехранилища и все, что связано с питанием кораблей с берега. В сооружениях порта и в городе поставлено много мин и фугасов.

Для разминирования в Таллин был переведен 176-й ОИБ под командованием капитана А. П. Шабалина, а в октябре — также 688-я ОИР под командованием старшего лейтенанта В. С. Мартыненко. Всего в Таллине было обследовано 76 зданий, в том числе правительственные и предназначенные для штаба флота, а в порту — шесть сильно разрушенных причалов. Обнаружено и обезврежено 93 крупных фугаса весом до 50 кг и 105 мин-сюрпризов¹⁵. При этом потерь среди саперов не было, сказывались высокая выучка и внимательность, особенно при обезвреживании коварных мин-сюрпризов. Совместно с ЭПРОНОм и тральными силами флота была начата расчистка порта от затонувших судов.

¹⁵ Там же, л. 88.

Одновременно производилось подробное обследование всего побережья на протяжении около 500 км от Нарвы до Палдиски. Минные поля ограждены и обозначены предупредительными табличками.

Приближалась зима 1944/45 г. Малые корабли, особенно с деревянным корпусом, оставлять в воде было нельзя. Их надо было поднять на стенки и для ремонта, и для того, чтобы спасти от повреждения льдом. Повсеместно были начаты большие работы по строительству специальных подъемных сооружений силами инженерных и строительных частей.

В Минной гавани г. Таллина и в других местах порта срочно были построены два судоподъемника для катеров весом до 40—60 т и слип со склизом для подъема и спуска катеров на 25 единиц. Предстояло приступить к восстановительным работам, восстановлению складских и топливных объектов, но сил инженерных войск флота для этого не хватало. На эти работы был привлечен Главпромстрой НКВД СССР. Начальником строительной организации этого главка в Таллин был назначен видный инженер И. В. Комзип (в будущем начальник строительства Куйбышевской ГЭС на Волге).

Как только войска 2-го и 3-го Прибалтийских фронтов освободили 13 октября Ригу, туда была направлена 687-я ОИР под командованием старшего лейтенанта Г. С. Бойко с задачей обеспечения базирования в Усть-Двинске малых кораблей, прибывающих с Ладожского озера. Здесь был построен подъемник на 60 т с площадкой для хранения зимой 70 катеров, в Пярну — судоподъемник, а на о-ве Сарема, в бухте Кихельконна, восстановлен пирс длиной 65 м¹⁶.

10 октября 1944 г. войска 1-го Прибалтийского фронта вышли на побережье Балтийского моря у м. Паланга. Немецко-фашистские войска 16-й и 18-й армий, блокировавших в свое время Ленинград, оказались в окружении. Встал вопрос о нарушении морских коммуникаций этой группы, для чего необходимо было построить в небольшом порту Швентой пункт базирования для торпедных катеров.

Попытки осуществить строительство пункта базирования личными небольшими силами с незначительным количеством техники ни к чему не привели. К тому же осенние балтийские штормы дважды начисто сносили все, что не успевали довести до мощности морских конструкций. Строительство базы затягивалось. В этих условиях по договоренности командования флота с командованием 1-го Прибалтийского фронта выполнение работ было возложено на инженерные части фронта.

Начальник инженерных войск 1-го Прибалтийского фронта генерал-лейтенант инженерных войск В. В. Косарев (до войны

¹⁶ Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 21593, л. 32.

он некоторое время был начальником Инженерного отдела КБФ) лично руководил постройкой базы и обеспечением быстрого выполнения работ. От Инженерного отдела флота консультантами по морским конструкциям сооружений были направлены военные инженеры В. С. Мельницкий и Г. А. Иванов. Проект пирса разработали инженеры С. И. Коваленко, Д. Ф. Злотников и В. Н. Вагнер.

В гавани Швентой был построен пирс с «глаголем», т. е. морское гидротехническое причальное и оградительное от волн сооружение, напоминающее в плане букву «Г». Длина всего сооружения составляла 105 м при ширине 4 м. Вдоль пирса была проложена узкоколейная железная дорога для подвоза торпед на катера, а в конце стоял край грузоподъемностью 2 т. На подходах к пирсу со стороны моря был прорыт землечерпательным снарядом канал шириной 14 м и глубиной 2 м, а на берегу построен склад торпед. Сюда 6 февраля 1945 г. в штормовую погоду с о-ва Сарема, из бухты Кихельконна, перебазировался дивизион торпедных катеров.

В начале февраля 1945 г. войска 1-го Прибалтийского фронта очистили от врага небольшой порт Кранц (ныне Зеленоградск) на Земландском полуострове. По договоренности командования флота с командованием фронта работы по строительству базы для торпедных катеров в порту Кранц были возложены на инженерные части фронта.

Для работ был выделен личный состав 21-го Управления оборонительного строительства РК в количестве 2 тыс. человек с необходимым количеством автомашин и механизмов. От Инженерного отдела флота наблюдающим за строительством был назначен инженер-майор Г. А. Амханицкий. В кратчайший срок был построен пункт базирования на 12 катеров с уникальным по своей конструкции для того времени пирсом. Этот пирс являлся не только причалом для катеров, но и защищающим их от волн молом. Внутри он был загружен камнем. Длина головной части пирса (так называемого «глаголя») составляла 72 м и подходной части 110 м, с шириной по верху 4 м. Глубина у «глаголя» — 2,9 м. По пирсу был уложен узкоколейный путь, установлен подъемник для ремонта кормы катеров и автокран для погрузки торпед.

Командующий флотом наградил более 100 человек военных строителей орденами и медалями, в том числе и Г. А. Амханицкого.

Еще не были полностью закончены работы на базе в Кранце, когда в ходе подготовки к штурму крепости Кенигсберг потребовалось спустить с железной дороги в р. Прегель дивизион бронекатеров. Для работ были выделены инженерные части фронта. От Инженерного отдела флота организации работ и спуска катеров был назначен Г. А. Амханицкий. Недалеко от г. Таппау (ныне Гвардейск), в том месте, где железная дорога

близко подходит к реке, был построен склиз, по которому все катера в короткий срок были спущены на воду и приняли активное участие в штурме Кенигсберга.

Громоздкость конструкций морских причалов, сложность грузовых операций в начальных и конечных пунктах железной дороги и необходимость зимнего ремонта кораблей — все это сковывало темпы развертывания торпедных катеров для действий на коммуникациях окруженной курляндской группировки войск. «Так в период самых интенсивных морских перевозок противника в начале апреля 1945 г. к боевым действиям были готовы всего лишь 14 катеров. Остальные находились или в ремонте, или следовали по железной дороге в пункты нового базирования»¹⁷.

Стационарная береговая артиллерия была главным оружием береговой обороны в то время. Основным типом стационарной береговой артиллерии, создававшейся в ходе войны, являлись временные батареи, т. е. такие, у которых орудийные основания, брустверы, убежища, командные пункты и т. п. возводились из местных, подручных материалов. Долговременные береговые батареи, возводимые из железобетона, в течение войны не строились (кроме некоторых орудийных оснований).

Береговая стационарная артиллерия флота требовала постоянного внимания к себе со стороны инженерных органов и инженерных войск. Еще в 1940 г. в штатах Управления береговой обороны и в секторах были введены должности начальников инженерных служб, а в состав некоторых секторов — инженерные части.

Наибольший объем инженерных работ на временных береговых батареях падал на периоды их строительства или передислокации, когда все сооружения создавались заново. Опыт войны подтвердил положение, что все инженерные работы на батареях должны выполняться личным составом батарей под квалифицированным наблюдением специалистов инженерных служб. Личному составу должны быть предоставлены лишь сборно-разборные орудийные основания, закладные части и средства подъема артиллерийских систем. Вся береговая артиллерия на Балтике пережила в течение войны два периода: свертывание или уничтожение батарей в 1941 г. и обратную передислокацию на те же позиции в 1944—1945 гг.

Несмотря на потери в материальной части в 1941 г., общее число только временных береговых батарей в зоне блокады Ленинграда на 1 января 1942 г. достигало 86 при 259 орудиях (без 45-мм калибра)¹⁸. В 1944 г. началось перемещение почти всей этой артиллерии на запад. В передислокации береговой артиллерии участвовало несколько управлений флота.

¹⁷ «История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941—1945», т. 5, стр. 234.

¹⁸ Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 12276, л. 42.

На батарею доставлялись средства для снятия и подъема орудий (обычно специальные кóзлы) и тракторные сани. Орудие весом 10—13 т или целиком устанавливалось на эти сани и транспортировалось для погрузки на железнодорожную платформу, или разбиралось на части, которые грузились прямо на большегрузную автомашину (обычный вес наиболее тяжелой неразъемной детали — 6 т). После этого разбирались брусчатое деревянное основание и из него извлекались анкерные болты (сечением 40—50 мм) и плиты. Если батарея не получала нового комплекта закладных частей — надлежало выправить все погнутые от стрельбы болты и плиты, чтобы использовать их на новой позиции.

В Лужской губе, в Ручьях, в 1944 г. был создан головной склад, где сосредоточивались резервные заготовки закладных частей и брусчатые деревянные основания. В механических мастерских Инженерного отдела в районе Ленинграда был организован ремонт и изготовление новых закладных частей для орудийных оснований. В различное время 688-я ОИР, 176-й ОИБ, 377-й ОСБ, 52-й ОСБ и механические мастерские в Ленинграде и Ручьях укомплектовали закладные части (плиты, болты, скобы и т. п.), подъемные кóзлы, подъемные стрелы и сани для 160 орудий береговой артиллерии. Было срублено 30 деревянных фундаментов из брусев. Однако опыт показал, что их транспортировка на большие расстояния нецелесообразна. Поэтому брусчатые фундаменты стали заготавливать в районах огневых позиций. К концу 1944 г. в Ручьях на головном складе оставалось 56 комплектов закладных частей¹⁹.

Невозможно определить объем труда, вложенного инженерными частями флота в передислокацию береговых батарей, так как их переброска осуществлялась при тесном взаимодействии артиллеристов и саперов, а иногда и только артиллеристами. Наибольший объем работ, связанных с заготовками различных деталей для временных береговых батарей, приходится на личный состав 52-го ОСБ под командованием майора Г. М. Юдина.

Благодаря энергичным мерам, принятым командованием Береговой обороны и инженерными органами, к концу 1944 г. в Таллинском морском оборонительном районе было введено в строй семь береговых батарей (и строилось пять), в Порккала-Удд — пять, в Моонзундском архипелаге — шесть и несколько батарей в других местах.

В последние месяцы войны продолжалась установка временных береговых батарей в Таллинском морском оборонительном районе. Всего за 1944—1945 гг. здесь было введено в строй 15 батарей. В Островном морском оборонительном районе, главным образом на островах Сарема и Хиума, инженерные войска

¹⁹ Там же, д. 21593, л. 6—9.

участвовали в строительстве 30 береговых батарей. В Порккала-Удд было построено семь батарей, из них две в 1945 г.

Чтобы облегчить передислокацию береговой артиллерии, создать условия для быстрого маневра на запасные позиции, необходимо было решить вопрос об установке берегового орудия на колеса. Несмотря на несвойственную его профилю деятельность, Инженерный отдел разрешил эту задачу.

По чертежам, разработанным инженерами В. В. Ярыгиным, В. А. Агроновым, Ю. А. Линковым и С. С. Кушнером, была создана платформа-лафет, проведены все необходимые полигонные испытания, а потом на базе 130-мм стационарной береговой батареи № 343 построена подвижная. Нужно иметь в виду, что при весе 13 т 130-мм орудия с броневым щитом стрелять с пневматических колес оно не могло, поэтому на позиции платформа опускалась на грунт, а колеса выкатывались.

Эта батарея успешно действовала в 1944 г., ведя огонь с позиций из Сертолово (район Белоострова), Дибунь, Тарховка, а позже, на южном берегу Финского залива, стреляла через весь залив из района Шепелева маяка²⁰. Конец войны батарея встретила на позиции в самой южной оконечности о-ва Сарема, на полуострове Сырве, там, где в 1941 г. героический гарнизон острова отбивал последние атаки фашистов. Ее позиция была расположена недалеко от маяка, указывавшего путь кораблям, идущим Ирбенским проливом.

До выхода Финляндии из войны обстановка на островах Финского залива оставалась напряженной, в Бьёркском архипелаге части 260-й бригады морской пехоты вынуждены были укреплять занятые позиции с одновременным производством инженерных работ в ротных и взводных районах обороны. Продолжали нести боевую службу подразделения 6-го отдельного полка морской пехоты на о-ве Лавенсари, совершенствуя инженерное оборудование позиций под руководством энергичного начальника инженерной службы инженер-майора Г. А. Амханицкого, а на о-ве Сескар — подразделения 136-го отдельного пулеметно-артиллерийского батальона. Многие сделали здесь инженеры В. С. Зарубин, В. С. Вовк и А. М. Ярускин. Саперный взвод полка морской пехоты и 687-я ОИР под командованием старшего лейтенанта Г. С. Бойко поддерживал в боевой готовности минные поля на островах.

В сентябре 1944 г. Финляндия вышла из войны. Гитлеровские войска, занимавшие острова Большой и Малый Тютерс, вынуждены были оставить их настолько поспешно, что не успели снять у минных полей таблички с надписями «мины». Но в сохранившихся зданиях были оставлены мины-сюрпризы, на минных полях отдельные мины стояли одна над другой взаимно связанными и при попытке снять верхнюю сразу взрывались обе.

²⁰ Отделение ЦВМА, ф. 227, д. 21597, л. 20, 21.

С переходом в арендное пользование района военно-морской базы Порккала-Удд и прибытием туда для ее обороны 1-й Мозырской Краснознаменной дивизии морской пехоты начались инженерные работы на позициях этой дивизии. Строились дзоты, траншеи и проволочные заграждения, создавались узлы обороны. Саперные части дивизии минировали подходы к позициям. Начальником инженерной службы базы был назначен подполковник С. С. Навагин. Для оборудования пунктов базирования кораблей ему была придана 686-я ОИР под командованием старшего лейтенанта Н. Г. Громова.

Зимой 1944/45 г. весь малотоннажный флот, успевший осенью 1944 г. выйти на просторы Балтийского моря или доставленный в порты по железной дороге, ремонтировался на стенках скованных льдом гаваней. На востоке ремонтировались крупные подводные корабли. У инженерных органов и инженерных войск Краснознаменного Балтийского флота в ту зиму был непочтатый край работы. Отовсюду поступали заявки и требования: «Восстановите... Отремонтируйте... Введите в строй... Разминируйте...» Но сил инженерных войск флота не хватало.

В различных пунктах побережья, на островах Сарема, Хиума и Осмуссар, в портах Таллина, Риги и Палдиски всю зиму продолжали работать несколько рекогносцировочных инженерных групп, в задачу которых входило выявление общих объемов восстановительных работ и работ первой очереди. Каждой группе придавались саперы, так как почти всюду стояли мины-сюрпризы и фугасы. Были осмотрены взорвавшие в 1941 г. при отходе наших войск бронебашенные батареи на островах Моонзундского архипелага и на о-ве Осмуссар²¹.

Все острее вставал вопрос о том, какими силами продолжать в дальнейшем строительство пунктов базирования к югу от окруженной курляндской группировки немцев. Инженерные части флота все еще были «прикованы» к работам в Ленинграде, Кронштадте, Порккала-Удд и Таллине.

В январе 1945 г. Ставка Верховного Главнокомандования на основании ходатайства народного комиссара ВМФ дала указание о формировании для флота 13 строительных и трех монтажно-технических батальонов общей численностью 18 тыс. человек. Из этого числа восемь отдельных строительных батальонов передавались Инженерному отделу флота, а восемь, в том числе три монтажных батальона, — подрядной организации — Главпромстрою НКВД СССР. Формирование частей проходило быстро.

Так еще до окончания войны оперативно и быстро начались восстановительные работы на флоте, потребовавшие на свое выполнение нескольких послевоенных лет.

²¹ ЦВМА, ф. 3510, д. 024050, л. 143, стр. 1—93.

В связи с формированием новых строительных частей флот получил возможность оборудовать новые пункты базирования своими силами. Ранней весной в Клайпеду (она была освобождена 28 января 1945 г.) прибыл вновь сформированный 879-й отдельный строительный батальон. В Рыбной гавани началось строительство склиза свайно-рамной конструкции для прибывающих по железной дороге тяжелых катеров (до 60 т). Рядом было построено сооружение для ремонта кормовой части судов и винтов.

В апреле 1945 г. закончились бои на Земландском полуострове, была очищена от противника крупная военно-морская база Пиллау (ныне Балтийск). На всем полуострове инженерным органом флота предостояло провести огромный объем работ. Сюда была направлена оперативная группа, возглавлявшаяся В. Г. Гречаниным, в составе Н. Д. Белоусова, Ф. С. Зверева, А. П. Иванова, С. С. Кушнера, В. Д. Ласси, Г. С. Станкевича и И. К. Сулима. Необходимо было решить задачу, связанную с обеспечением базирования основных сил флота, определить, что в первую очередь восстановить и что строить заново. Вслед за инженерами появились строители, на плечи которых легла основная тяжесть работ.

Прибыли новые батальоны в Рохукюла, Курессаре и на полуостров Сырве. Начались работы по восстановлению причалов в Виртсу. В то же время оставшиеся в тылу районы побережья требовали к себе неустанного внимания начальников инженерных служб Кронштадтского и Таллинского морских оборонительных районов.

Инженерные части продолжали после таяния снега работы по разминированию и контрольные весенние проверки разминированных уже участков на островах Койвисто, Большой и Малый Тюттерс, Осмуссар, Найссар, Аэгна и др. Было разминировано побережье в районе Сестрорецка и Терийоки, все побережье от Нарвы до Таллина, порты Пиллау, Кольберг и Свинемюнде, а после капитуляции курляндской группировки — Виндава и Либава. Всего за четыре с небольшим месяца 1945 г. подверглось сплошному разминированию несколько сот квадратных километров местности.

Часть минных полей была выявлена и ограждена предупредительными знаками с тем расчетом, чтобы на них вернуться позже. К ним относились главным образом минные поля первого года войны. Никаких документов на них не сохранилось, поэтому саперы много времени тратили на выявление контуров и границ этих полей. Несмотря на давний срок, все они стояли в полной боевой готовности.

Большие хлопоты доставляли подводные фугасы. Они легко уничтожались лишь там, где к ним шли с берега провода. В порту Виндава был обнаружен пульт управления подводными минами, расположенными при входе в бухту.

Всего за полгода инженерными войсками флота было снято 43 тыс. различных мин и фугасов. Только в Юго-Западном морском оборонительном районе (Кольберг, Свиномюнде и другие порты) было снято 500 мощных фугасов. Но наибольшее количество противотанковых и противопехотных мин, снятых саперами, падает на Кронштадтский морской оборонительный район и район Таллин—Палдиски. По-прежнему саперами в огромных количествах обнаруживались и собирались артиллерийские снаряды (1,5 млн. шт.), минометные мины, ручные гранаты и авиабомбы (460 тыс. шт.). На контрольных поисках с успехом работали саперы-собаководы с собаками миннорозыскной службы. Количество собранных и уничтоженных «взрыв-единиц» неуклонно росло. Служба разграждения не прекратила своей работы не только в ближайшие год-два, но и в течение 15, а в некоторых районах и более лет. То тут, то там подрывались автомашины, гибли люди, домашний скот.

И в районе Петродворца тоже были случаи подрыва на минах. Снова здесь, осторожно ступая в густой траве, ходили саперы с миноискателями и собаководы с собаками. И снова находили мины.

Не дожили до Дня Победы командир 186-го ОВЖБ майор Иван Петрович Кваша и инженер батальона инженер-капитан Иван Афанасьевич Вахринев, большие специалисты железнодорожного дела. Объезжая разрушенный противником мост, их машина наехала на противотанковую мину, и они оба погибли при взрыве. Шофер и еще два офицера батальона были тяжело ранены. Не удалось осуществить свои замыслы о работах на Земландском полуострове инженер-подполковнику В. Г. Гречанову, погибшему в автомобильной катастрофе через несколько дней после Победы. На второй день после окончания войны, 11 мая 1945 г., погиб от взрыва противотанковой мины инженер-капитан Н. И. Лебедев.

Война для саперов долго еще не кончалась. В связи с расширением операционной зоны на Балтике был увеличен и состав инженерных служб.

Великая Отечественная война явилась генеральной проверкой всех теоретических положений и практических мер по инженерному обеспечению боевых действий флота в ходе наступательных операций. Проверялось все, что было сделано за два десятилетия до войны и в ходе самой войны. Здесь, на Балтике, военно-инженерное искусство получило свое дальнейшее развитие. Многогранная деятельность инженерных органов и инженерных войск при обеспечении заданий командования флота подняла этот вид обеспечения на значительную высоту. Общий комплекс мероприятий был значительно расширен и дополнен по сравнению с уставным довоенным. Большинство их в дальнейшем утвердилось как обязательные при подготовке и проведении операций.

Всему этому способствовала высокая квалификация инженер-

ного состава частей, получившего образование в высших военно-инженерных учебных заведениях и в гражданских институтах. Инженерные части как специальный род войск стали ведущим звеном при обеспечении маневренного базирования, при ликвидации разрушений в постоянных базах, в борьбе с минной опасностью на берегу и при закреплении позиций войск силами и средствами береговой обороны.

Численный состав инженерных частей флота не соответствовал задачам инженерного обеспечения боевых операций. Изъятые с флота в первый год войны более 20 тыс. саперов не были ему возвращены к началу наступательных действий. В ходе наступления в Прибалтике пришлось прибегать к помощи взаимодействующих фронтов, так как малочисленные флотские инженерные части были заняты первоочередными работами в восточной части театра.

На интенсивности деятельности инженерных организаций флота сказалось резкое увеличение числа малотоннажных кораблей. Для своего базирования, перевозки по железным дорогам и зимовки на стенках гаваней они потребовали привлечения почти всего палочного состава инженерных войск.

Крупные корабли (сторожевики, эскадренные миноносцы, подводные лодки, крейсера), находясь в Кронштадте, не требовали применения усилий инженерных войск по строительству каких-либо сооружений. Да и гавани Кронштадта не были столь сильно разрушены, как, например, в Таллине, чтобы исключалась возможность базирования в них.

В целом инженерные мероприятия, связанные с обеспечением боевых действий флота в ходе наступательных операций, могут быть обобщены и сформулированы в виде следующих основных задач: оборудование и содержание в зимнее время в исправном состоянии ледовых дорог и восстановление разрушенных противником береговых путей сообщения; разминирование всего побережья, военно-морских баз и отдельных пунктов базирования после освобождения их от временной оккупации врагом; поддержание в исправном состоянии действующих минных полей на берегу и инженерных оборонительных сооружений; обеспечение боевой деятельности стационарной и подвижной береговой артиллерии; обеспечение базирования кораблей с постройкой новых пунктов базирования и восстановление первоочередных объектов в постоянных базах; оборудование специальными сооружениями начальных и конечных пунктов погрузки и выгрузки малых кораблей при перевозке их по железным дорогам; участие в морских десантных операциях; боевая подготовка инженерных частей и инженерная подготовка береговых частей и снабжение их табельной техникой и средствами инженерного вооружения.

ГИДРОМЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ СЛУЖБА КБФ

Доцент,
кандидат физико-математических наук,
полковник-инженер запаса

М. М. КАЗАНСКИЙ

«Погода — союзник, когда ее учитывают, и враг, когда ею пренебрегают», — говорилось в одном из приказов Верховного Главнокомандующего. Гидрометеорологическая обстановка во время битвы за Ленинград была специфичной — все три зимы были различны по степени суровости. Зима 1941/42 г. оказалась холодной и затяжной для всей европейской территории Советского Союза, число градусо-дней мороза (сумма холода)¹ составило 1830°. Зима 1942/43 г. (сумма холода 633°) была близка к умеренным зимам. Что касается зимы 1943/44 г., то она была очень теплой (сумма холода 359°) и отличалась неустойчивым температурным режимом.

Другой особенностью гидрометеорологической обстановки являлось непрерывное начиная с 1941 г. повышение уровня Ладожского озера, которое вступило тогда в фазу наполнения. Многоводность озера послужила, помимо всего прочего, причиной образования на Неве катастрофических зажорных (заторных) наводнений в декабре 1943 и апреле 1944 г.

Командование КБФ придавало большое значение гидрометеорологическому обеспечению боевой и повседневной деятельности флота. К началу Великой Отечественной войны гидрометеорологическая служба КБФ² (начальник службы — Г. Д. Селезнев) была полностью укомплектована квалифицированными кадрами специалистов, которые быстро приобрели необходимый опыт работы в военных условиях.

Гидрометеорологическое обеспечение коммуникаций, а также повседневной и боевой деятельности флота в Финском заливе и Ладожском озере осуществлялось Морской обсерваторией КБФ, в составе которой имелись службы погоды, ледовая служба и

¹ Вычислена нами по данным наблюдений гидрометеостанции «Кронштадт».

² После выхода осенью 1941 г. из состава Гидрографии ВМФ Гидрометслужба КБФ не вошла сразу в систему Гидрометслужбы при НКО СССР и до 1 января 1944 г. существовала самостоятельно на правах отдела Штаба КБФ.

служба уровня. Она располагала данными о фактической и ожидаемой гидрометеорологической обстановке, краткосрочными и долгосрочными прогнозами погоды, данными о состоянии моря, колебаниях уровня и ледовых явлениях, путях дрейфа сорванных мин и местах их вероятного скопления, предупреждения об опасных гидрометеословиях, баллистическими метеоданными, расчетом грузоподъемности ледовых переправ и другими справочными материалами по гидрометеорежиму театра. Аналогичные подразделения были созданы при базовых гидрометеостанциях Кронштадт (начальник — К. П. Кулаков), Лавенсари (начальник — И. П. Языченко), Новая Ладога (начальник — К. М. Тихонов), Осиновец (начальник — Г. И. Бобров) и Леднево (начальник — В. И. Недбайло).

Служба погоды. Запросы к службе погоды с конца 1941 г. и до снятия блокады Ленинграда сводились главным образом к получению информации о благоприятной для движения конвоев погоды, характеризующейся слабыми ветрами и пониженной видимостью. Поскольку конвои проходили мимо побережья, занятого противником, прикрытие их от береговых батарей осуществлялось катерами-дымзавесчиками, от которых требовалась постановка завес либо заблаговременно, либо немедленно по открытии огня противником. Учитывая, что графическое нахождение курса и позиции постановки отнимает несколько минут, офицеры-гидрометеорологи Г. Д. Селезнев и Л. Г. Соболев составили специальные таблицы, позволявшие значительно быстрее определять курс завесчика.

В период наиболее интенсивных перевозок перед службами погоды стояли две задачи: 1) не допускать аварий и потерь за счет штормовых погод и 2) безошибочно прогнозировать периоды кратковременного ослабления ветра, чтобы максимально использовать даже малые периоды хорошей погоды. Эти задачи требовали особенно четкой и оперативной службы штормовых предупреждений. Создать ее было очень сложно, поскольку вся Западная Европа с точки зрения сведений о фактической погоде была «белым пятном» и в распоряжении гидрометеорологов были лишь метеосводки Англии, да и то только с конца лета 1942 г.

Прекращение движения по трассам и возобновление его после шторма происходило только с ведома дежурного синоптика, передававшего штормовое предупреждение и его отмену главному диспетчеру соответствующего порта. Так как вначале было несколько случаев пренебрежения к штормовым предупреждениям со стороны командиров плавсредств и диспетчеров, командующий Ладожской военной флотилией издал приказ, лимитирующий действия всех командиров кораблей, обслуживающего персонала пирсов и т. д. по получении штормовых предупреждений, что дало положительные результаты — количество аварий из-за штормовой погоды было сведено до минимума. Отличными синоптиками зарекомендовали себя офицеры Л. Г. Соболев, Б. И. Аленич, Дудник,

Г. И. Ионов, И. П. Языченко, К. П. Кулаков и инженеры П. Петрова и Л. А. Дыдина.

В тех случаях, когда перевозки были особо ответственны, перед начальником гидрометслужбы флота или начальником соответствующей базовой гидрометстанции (БГМС) ставилась задача «подобрать» подходящую погоду (пасмурную, с пониженной видимостью, слабым ветром и близким к ординару или высоким уровнем воды), что и осуществлялось путем усиления наблюдения за погодой в интересующем районе. Когда синоптическая обстановка благоприятствовала выходу судов, об этом немедленно докладывалось командованию.

Для перехода большого конвоя в июне 1943 г. из Кронштадта на острова Финского залива было предложено «подобрать» маловетреную, с плохой видимостью погоду. Днем 24 июня начальник БГМС Кронштадта доложил, что в ночь с 24 на 25 июня ожидается ветер не более четырех баллов, сплошная низкая облачность, дождь и плохая видимость. Командование КМОР выпустило конвой, и он благополучно дошел до островов. Метеорологические условия позволили провести переход настолько хорошо, скрытно, что конвой даже не обстреливался береговой артиллерией противника.

С 21 по 23 сентября и с 5 по 9 октября 1943 г. исключительно по докладу начальника БГМС Кронштадта об ожидаемой штормовой погоде откладывались переходы конвоев на о-в Лавенсари, несмотря на то, что корабли, сосредоточенные в гаванях Кронштадта, периодически обстреливались противником.

Подобных примеров успешного обеспечения операций множество. Однако, к сожалению, имели место случаи частичного срыва операций и аварий кораблей из-за неучета гидрометеорологической обстановки. 22 ноября 1943 г., несмотря на доклад гидрометеоролога об ожидаемом усилении ветра до 6—7 баллов, из Кронштадта вышел караван судов. Когда он уже находился в море, произошло предсказанное усиление ветра, в результате чего один катер был выброшен на мель у о-ва Сескар, два катера столкнулись и получили повреждения, а баржу нанесло на боны в районе о-ва Лавенсари.

Центром синоптической службы являлась служба погоды Морской обсерватории. В течение всей войны службой руководила Е. А. Корнилова — крупный исследователь, автор ряда известных работ, посвященных прогнозированию опасных для флота явлений (штормы, туманы и т. п.). Будучи прекрасным специалистом и талантливым педагогом, Евдокия Александровна умело применяла на практике свои глубокие знания и опыт оперативной работы. Ее знали и уважали на флоте. Ближайшим помощником Е. А. Корниловой была старший техник-лейтенант В. К. Калинин — энергичный и знающий свое дело молодой специалист. «Мадам Погода» и «мадемуазель Погода» — так шутливо-ласково называли этих женщин-офицеров в штабе флота.

Наряду с повседневным обслуживанием соединений, частей и кораблей гидрометеорологической службы привлекались к непосредственному обеспечению боевых действий и морских операций. В ряде случаев для этой цели создавались временные маневренные гидрометеорологические группы, в задачу которых входило проведение гидрометразведки и организация походных служб погоды. Одно из таких маневренных подразделений, которым мне как заместителю начальника Управления гидрометеорологической службы КБФ и Эстонской ССР пришлось руководить, принимало участие в десантных операциях на островах Моонзундского архипелага осенью 1944 г. Походная служба погоды тогда была организована сначала при штабе командующего десантными операциями контр-адмирала И. Г. Святова, а затем в 1-й Краснознаменной бригаде торпедных катеров капитана 1 ранга Г. Г. Олейника в Ромассари на о-ве Сарема. Одновременно были развернуты гидрометеорологические наблюдательные станции в пунктах Виртсу, Курессаре, на о-ве Вилсанди.

Перед нашей маневренной группой в середине ноября 1944 г. была поставлена исключительно ответственная задача — «подобрать» погоду, благоприятную для уничтожения вражеской группировки на полуострове Сырве. Как всегда, когда метеорологам приходилось выполнять важные задания, к нам прибыл начальник Управления гидрометслужбы КБФ и Эстонской ССР Г. Д. Селезнев — военно-морской метеоролог. Он в 1940 г. с отличием окончил Военно-морскую академию и за блестящие успехи в учебе был награжден наркомом обороны именным ценным подарком. Глубокие знания специальности и требований флота к гидрометобеспечению сочетались у него с исключительной энергией и решительностью. Вместе с ним мы несколько дней «колдовали» над синоптическими картами, не зная сна и покоя. И наконец Г. Д. Селезнев уверенно доложил командующему 8-й армией и командующему флотом долгожданный прогноз погоды, расписав его буквально по часам. Прогноз оправдался. За это Селезнев был представлен к правительственной награде.

Служба уровня. Другой важной стороной деятельности Морской обсерватории КБФ и базовых гидрометстанций являлась работа службы уровня. К организации служб уровня Морская обсерватория приступила весной 1943 г., когда появилась необходимость разработки методики краткосрочных (на 12 час.) прогнозов колебаний уровня в Невской губе. От заблаговременного знания высоты уровня зависела успешность перевозок, осуществлявшихся флотом, так как при спадах воды корабли не могли пройти мелководными фарватерами, а при нагонах — под мостами через реки и каналы Ленинграда. Немаловажное значение имел тогда выбор кратчайшего пути плавания, что было связано с необходимостью максимально экономить крайне дефицитные в условиях блокады горючие и смазочные материалы. Флагманским штурма-

ном ОВРа Ленинградской военно-морской базы была составлена таблица допустимых уровней для прохода катеров под отдельными мостами.

До 1943 г. Морской обсерваторией штормовые предупреждения о больших нагонах воды в Ленинграде давались исключительно на основе «Наводненческого атласа» Турыгина. Атлас содержал анализ синоптических положений, при которых наблюдались наводнения в Ленинграде за 50 лет. Пользуясь этим атласом, обсерватория в 1941 и 1942 гг. успешно обеспечила ряд операций, требовавших нагонных уровней: проводку в Ленинград линкора «Октябрьская революция», аварийных кораблей — лидера «Минск» и эсминца «Стерегущий», перемены дислокации на Неве кораблей эскадры с большой осадкой, снятие с мели судов и барж. Некоторый опыт прогнозирования уровня был у нас и по другим районам театра, в частности при выводе из Рижского залива через Моонзунд летом 1941 г. крейсера «Киров» по сравнительно неглубокому корабельному фарватеру, углубленному для этой цели. Однако методики прогнозирования непрерывного хода уровней у обсерватории в 1941—1942 гг. не было. Она была отработана только летом 1943 г. В создании методики принимали участие гидрометеорологи Н. Н. Лазаренко, Б. А. Филиппов и автор настоящей статьи.

Морская обсерватория совместно со штабом Охраны водного района Ленинградской военно-морской базы организовала в многочисленных рукавах дельты Невы футштоковую сеть и наладила информацию кораблей о фактическом состоянии уровня перед выходом в море по телефону, а при возвращении в базу — специальной сигнализацией на брацтвахтах у боновых заграждений. Наблюдения за уровнем велись ежечасно, а при резких его колебаниях интервалы между наблюдениями сокращались до 15 мин.

Организация службы уровня в Невской губе и на Ладоге во многом способствовала бесперебойному обеспечению коммуникаций и выгрузке грузов на осыхающие при спадах воды песчаные отмели Ладожского озера. В ходе войны обнаружилась необходимость в информации об уровнях и по другим мелководным участкам театра. Так, например, она регулярно осуществлялась в маневренных базах катеров в Гакково, Лужской губе и бухте Батарейной.

Для нормального и безаварийного движения автотранспорта по ледовым трассам особенно важны предупреждения командования перевозками о нагонах и спадах воды. Резкие подъемы уровня сопровождаются разломом ледяного покрова и затапливанием обширных ледяных пространств, а сгоны воды влекут за собой ослабление прочности ледяного покрова и, следовательно, ухудшение грузопроходимости льда. Своевременная информация о фактической отметке уровня и тенденции его изменения дала возможность провести ледоводорожные кампании с минимальными потерями людей и автотранспорта.

Непосредственно прогнозами уровня воды на Финском заливе и обеспечением заинтересованных частей и соединений флота и армии информацией о фактической отметке высоты стояния воды занимались лучшие специалисты — гидрометеорологи А. А. Иванова, Е. М. Воробьева, Н. Г. Беляковская, которые несли круглосуточное дежурство.

Оправдываемость прогнозов уровня была достаточно высокой. Для Невской губы колебания уровня с точностью до 10 см прогнозировались в среднем с удачностью 90%. С выходом флота в западную часть Финского залива и в воды Балтийского моря информация об уровне в значительной мере утратила свое значение, поскольку флот стал базироваться в глубоководных бухтах. Исключение представлял район Балтийск (Пиллау) — Калининград (Кенигсберг), в расположении которого находился мелководный канал.

Отдельно велись работы по предупреждению зимних наводнений на Неве, вызванных зажорами в декабре 1943 и апреле 1944 г. Проведенные гидрологами службы уровня и ледовой службы мероприятия по искусственному вскрытию реки, в процессе которых использовались ледокольные средства и команды подрывников, предотвратили угрозу аварии кораблей, оказавшихся в плену тяжелых торосистых льдов, и свели на нет опасность подрыва на минах, пускаемых противником вместе со льдом из истоков Невы.

Наряду с прогнозированием колебаний уровня моря гидрологи вели разработку методов прогнозирования течений, путей дрейфа сорванных мин и мест их вероятных скоплений.

В четвертом квартале 1943 г. резко увеличилась опасность подрыва на плавающих минах. Увеличение минной опасности произошло за счет срыва якорных мин в период осенних штормов и использования противником плохой видимости для постановки новых минных заграждений на коммуникациях КБФ. Даваемые гидрологами прогнозы дрейфа мин спасли немало человеческих жизней и предотвратили возможную гибель большого количества плавсредств.

Круг вопросов, решаемых гидрологами обсерватории, был значительно шире, чем здесь указано. К числу больших работ, выполненных ими по заданию штаба КБФ, следует отнести составление различных справочных пособий для целей оперативного планирования. Так, например, еще в период блокады Ленинграда командующий флотом потребовал от работников обсерватории составить для подводников карты гидрологических характеристик южной части Балтийского моря, портов и военно-морских баз Германии. К зиме 1944 г. удалось впервые составить и издать «Атлас льдов Рижского залива и Моонзунда», а спустя год — обширный «Атлас льдов Балтийского моря», получившие популярность на флоте и в штабе армии. В работе по составлению этих пособий мне много помогли инженеры А. А. Иванова и Г. Н. Смелова.

Ледовая служба. Бесперебойное поддержание коммуникаций Ленинграда через Ладогу с «Большой землей» и через Финский залив с Приморской оперативной группой войск (Ораниенбаумский плацдарм), а также с Кронштадтом и островами Лавенсари и Сескар оставалось одной из главных задач флота и в зимнее время. Командование стремилось свести к нулю периоды предзимней «беспутицы». Плавание с ледокольным обеспечением продолжалось до образования толстого льда, по которому допускался проход груженных автомашин. С наступлением весны переправа грузов по льду без перерыва во времени сменялась перевозками по воде, для чего заблаговременно во льду пробивались фарватеры.

В чрезвычайных условиях, в которых оказались Ленинград, Краснознаменный Балтийский флот и Ленинградский фронт, ледовая обстановка всемерно использовалась в целях активной обороны. Достаточно вспомнить захват частями КБФ со льда Финского залива о-ва Большой Тютерс 31 декабря 1941 г. и о-ва Гогланд 1 января 1942 г.

Части Ленинградского фронта и КБФ при проведении боевых действий зимой нуждались в специальном обеспечении, в задачу которого, в частности, входило определение грузопроходимости ледяного покрова и сохранение заданного направления движения при марше на большие расстояния. Командование флотом придавало большое значение этому обеспечению. Оно было возложено на гидрографическую и гидрометеорологическую службы КБФ.

Ледовая эпопея, связанная с легендарной «Дорогой жизни», началась задолго до того, как озеро сковали морозы. 8 сентября 1941 г. начальника гидрометеорологической службы КБФ Г. Д. Селезнева вызвали в Смольный. Мне пришлось его сопровождать. Секретарь обкома партии А. А. Жданов задал нам совсем неожиданные вопросы: «Что вы знаете о Ладожском озере? Когда оно покрывается льдом? Какая толщина льда ожидается в предстоящую зиму? В каком месте лед наиболее прочен и дольше всего сохраняется?» В тот момент на эти и подобные им вопросы мы не смогли дать точного и вразумительного ответа, поскольку изучением Ладожского озера Морская обсерватория флота раньше не занималась.

— Через две недели жду от вас подробный доклад, — сказал А. А. Жданов. — Дело вам поручается очень ответственное. Постарайтесь собрать как можно больше необходимых материалов.

Задача была не из легких, если учесть, что учреждения, где могли находиться интересующие данные, либо уже эвакуировались, либо подготовили к отправке свои архивы.

Военинженер III ранга Г. Д. Селезнев привлек к выполнению задания лучших специалистов Морской обсерватории. Кропотливо собирая и сопоставляя отдельные разрозненные сведения и данные, они ходили по всему городу в поисках той или иной нужной

книги, просматривали подготовленные к отправке архивные материалы. Вместе с сотрудниками Государственной Публичной библиотеки и Библиотеки АН СССР вскрывали ящики, в которых могла находиться требующаяся литература. Немало полезных советов дали сотрудники Государственного гидрологического института профессора И. В. Молчанов, С. И. Руденко, а также известный гидротехник Ф. И. Быдин. Однако этого было недостаточно. Тогда пришлось обратиться к рыбакам, старожилам Ладоги — И. К. Лопареву, В. И. Ехрытову, Д. А. Крелитову, И. А. Попову и др. Они сообщили много ценного о ходе замерзания и вскрытия озера, рассказали, где и когда из года в год появляются опасные трещины и торосы, в каких местах течения сильно размывают лед.

«24 сентября 1941 г. А. А. Жданову и начальнику Главного морского штаба ВМФ адмиралу И. С. Исакову при планировании ими операций по перевозкам были представлены справочные материалы по Ладожскому озеру в виде карт и текста на 34 листах... Этот день фактически является датой рождения первого проекта Ладожской трассы...»³

В конце сентября штаб КБФ нацелил руководство Морской обсерватории на решение вопросов гидрологического обеспечения действий на льду и разработку методов расчета прочности льда, которые бы отвечали запросам и потребностям флота.

В специфических условиях блокады Ленинграда вопрос об использовании ледяного покрова Ладожского озера, р. Невы и Финского залива для транспортных и боевых операций стал исключительно важным. До начала ледостава нужно было подготовить по возможности надежные рекомендации для определения несущей способности ледяного покрова и обучить расчету грузоподъемности льда работников переправ, а также представителей частей армии и флота, связанных с использованием ледяного покрова для строительства различных фортификационных сооружений, минных постановок, установки огневых точек и т. п. Эту работу возглавили офицеры Морской обсерватории М. М. Кузьмин и Б. А. Филиппов. Итогом проделанной работы явились «Указания работникам ледовых трасс», которыми к началу зимы 1941/42 г. были снабжены все заинтересованные подразделения.

1 ноября 1941 г. была сформирована ледовая служба Морской обсерватории флота как оперативный орган, обслуживающий КБФ и Ленинградский фронт информацией о фактической ледовой обстановке на театре, наглядными справочными пособиями о ледовом режиме Ладожского озера, Финского и Рижского заливов, Моонзундского архипелага и Балтийского моря, краткосрочными и долгосрочными прогнозами ледовых явлений. Кроме

³ Г. Д. Селезнев, М. М. Казанский. Гидрометеорологическое обеспечение коммуникаций на Финском заливе и Ладожском озере в 1941—1945 гг. Таллин, 1947.

того, в ее задачу входило гидрологическое обеспечение ледовых трасс, расчет несущей способности ледяного покрова, проведение ледовых авиаразведок и специальных исследований по изучению поведения ледового покрова под различными динамическими, статическими и ударными нагрузками.

В ноябре 1941 г. на Ладожскую трассу был направлен военный инженер III ранга Б. А. Филиппов с задачей обучить работников переправы производству ледовых разрезов и определению грузоподъемности льда.

Наряду с подготовкой на месте специальных кадров ледовиков Б. А. Филиппов по указанию командования зимних перевозок принимал непосредственное участие в работах и действиях на льду. В январе 1942 г. его сменил старший инженер Морской обсерватории Н. Н. Лазаренко, который работал на ладожской трассе до начала марта. Поскольку зима 1941/42 г. была исключительно суровой, пробел в изученности ледяного покрова особенно не сказался, лед был большой толщины, с достаточным запасом прочности.

Повседневная информационная работа ледовой службы в блокадный период заключалась в составлении подробных карт и обзоров ледовой обстановки на Ладожском озере, р. Неве и Финском заливе. Они составлялись с начала льдообразования и до полного очищения от льда. Эта информация требовалась Главному морскому штабу, штабу Ленинградского фронта, штабу КБФ, штабам военно-морских баз и соединений, отдельным кораблям, частям и учреждениям КБФ и Ленинградского фронта. Информация ледовой службы учитывалась командованием флота, которое вносило соответствующие изменения в разработанные планы операций. Примером может служить операция по овладению о-вом Гогланд. Предполагалось, что путь от Шепелевского маяка до этого острова отряд моряков совершит по льду. Однако данные, полученные от ледовой службы, свидетельствовали о том, что в районе предполагаемой переправы устойчивый ледовый покров еще не образовался. Исходя из этого, командующий флотом принял решение перебросить войска на ледоколе «Ермак» до о-ва Лавенсари, откуда они должны были двинуться в пешем строю в сопровождении гидрографов на о-в Большой Тютерс, а затем уже на о-в Гогланд.

Авиаразведки льда велись как специальные, так и попутные. В наиболее ответственных случаях (перед операциями или в период значительных изменений в ледовой обстановке) на авиаразведку по заданиям начальника штаба КБФ вылетал начальник ледовой службы. Начальник штаба КБФ контр-адмирал А. Н. Петров дотошно расспрашивал меня о результатах каждого полета, о работе ледовиков на трассах, о ходе исследований, посвященных поведению ледяного покрова под различными нагрузками. При этом он нередко ставил меня в тупик, учиняя придирчивый экзамен по отдельным разделам инженерной ледотех-

ники. Как-то в шутку Анатолий Николаевич назвал меня «Ледовым дедом», хотя мне тогда едва перевалило за 25 лет, и это шутливое прозвище так и осталось за мной. Спустя много лет, в 1969 г., я получил от него очень теплое письмо, в котором дается весьма лестная оценка деятельности ледовиков в годы войны: «Уважаемый Михаил Михайлович! А попросту «Ледовый дед». Очень рад был прочитать в газете очерк⁴, посвященный Вашей боевой деятельности во время войны и плодотворной работе в последующие годы. Вас не зря похвалили — работа, которую делали гидрологи во главе с Вами по ледовым трассам и вообще ледовым делам, была сложная и опасная, т. е. то, что можно назвать боевым обеспечением. Мне было очень приятно и легко работать в штабе, имея таких отличных помощников и к тому же настоящих энтузиастов своего дела...»

На эту газетную заметку откликнулся и адмирал В. Ф. Трибуц. В полученном от него письме есть такая фраза: «...Когда читал статью «Ледовый дед», почему-то подумал, что Вы действительно «дед»... А когда увидел Вашу фотографию, тогда вспомнил молодого, румяного, подтянутого, небольшого роста хорошего офицера...»

К началу первой блокадной зимы ледовая служба не могла самостоятельно составлять прогнозы ледовой обстановки и получала их от центральных органов Главного управления гидрометслужбы Красной Армии. Эти прогнозы имели весьма существенные недостатки, а именно — были слишком общи и не давали ответа на специфические запросы командования, подвергались многократным изменениям. Причины этого заключались в оторванности прогнозистов от флота. Свои прогнозы ледового режима мы начали давать с осени 1943 г. Они имели целью ориентировать командование в сроках (по отдельным районам театра) вывода из действия катеров с деревянным и тонким металлическим корпусом, снятия навигационного и бонового ограждения, прекращения и возобновления безледокольного плавания кораблей, выноса на лед зимней обороны, начала и прекращения действия ледовых дорог для различного рода транспорта и грузов, ледохода и ледостава на р. Неве.

Наряду с этим командование требовало прогнозов пространственного распространения неподвижного и плавучего льда на полмесяца или месяц. Помимо двухнедельных и месячных прогнозов нами практиковался выпуск прогнозов резких изменений ледовой обстановки (появление форм льда, опасных для катеров, подвижки льда и т. п.). С октября 1943 по январь 1946 г. ледовая служба выпустила 24 долгосрочных прогноза. Из них 13 оправдались на «отлично», девять — на «хорошо», два — на «удовлетворительно»⁵.

⁴ «Вечерний Ленинград», 22 января 1969 г.

⁵ Г. Селезнев, М. Казанский. Ледовая служба (из опыта Великой Отечественной войны). — «Советский флот», 16 апреля 1947 г.

Ежегодно для траления фарватеров со льда начальник штаба флота ставил задачу выбрать время начала работ так, чтобы окончание траления совпадало с вскрытием восточной части Финского залива и противник не мог произвести минные постановки на фарватере со льда. Для этого надо было предупредить командование о моменте вскрытия не раньше и не позже, чем за 3—5 дней. С этой целью для непосредственного наблюдения за состоянием льда и процессом его разрушения в район траления направлялся наблюдатель Л. Ф. Вержбицкий, который отлично справлялся с этим делом. Присылаемая им ежедневно информация служила достаточным основанием к выпуску своевременных прогнозов.

Еще во время блокады Ленинграда начальник штаба КБФ контр-адмирал А. Н. Петров поставил задачу создать атласы льдов Рижского залива и Моонзунда, а также всего Балтийского моря, которые могли бы быть использованы для оперативного планирования. Следует указать, что к началу войны на КБФ имелся только атлас ледового режима Финского залива, изданный в 1937 г. и не совсем полный.

Гидрологи-ледовики принимали непосредственное участие в операциях флота в зимних условиях. Примерами обеспечения ледовой службой зимних операций флота являются обеспечение перевозок 2-й ударной армии в Ораниенбаум (ныне Ломоносов) и предотвращение аварии кораблей, базирующихся на р. Неве в период заторо-зажорных явлений в зиму 1943/44 г.

8 октября 1943 г. Военному совету КБФ был доложен прогноз развития ледового покрова в осенне-зимний период 1943 г. по восточной части Финского залива. В нем указывалось на раннее появление льда, на растянутый и вялый характер ледостава. Ожидалось, что кромка неподвижного льда в течение декабря не продвинется западнее о-ва Котлин. Действительно, в течение второй и третьей декад декабря кромка льда прошла по линии Терийоки—Петергоф. Пространство между о-вом Котлин и кромкой было забито тяжелыми плавучими льдами; у Ораниенбаума образовался ледяной припай. Толщина льда в Невской губе достигала 8—12 см, у северного берега — 20 см.

22 декабря командование Ленинградским фронтом поставило перед КБФ задачу перевезти морем в Ораниенбаум дополнительно личный состав и технику 2-й ударной армии. Командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц приказал срочно дать прогноз ледовой обстановки на месяц вперед. «Ну, смотри, «Ледовый дед», не подкачай, — сказал начальник штаба КБФ, — твоя наука воюет. И на тебя, и на нее теперь возлагаются большие надежды».

В ту же ночь Военному совету КБФ был доложен прогноз ледовой обстановки на конец декабря и первую половину января, в котором указывалось, что безледокольное плавание кораблей с металлическим корпусом станет невозможным к 3—

5 января, пешеходное сообщение между Кронштадтом и северным берегом залива откроется около 12 января, полутоннажные автомашины в январе по льду ходить не смогут. Прогноз оправдался полностью. Фактически безледокольное плавание стало невозможным 3 января, а пешеходное сообщение открылось 11 января.

Ледовая обстановка крайне затрудняла выполнение поставленной перед флотом задачи. Период наиболее интенсивных и ответственных перевозок между Ленинградом и Ораниенбаумом, Лисьим Носом и Ораниенбаумом (последняя декада декабря 1943 г.) совпал со временем особого ухудшения условий ледового плавания. С 26 декабря по 3 января преобладала теплая штормовая погода, вызвавшая резкие колебания уровня воды и непрерывные подвижки льда. О поддержании ледовых фарватеров, допуская спокойное плавание по ним, не могло быть и речи. Караваны барж, ведомые тральщиками, неоднократно застревали из-за невозможности форсировать набивной лед Невской губы. Выходившие из Ленинграда 27 и 31 декабря караваны были вынуждены возвращаться.

В этих условиях офицеры Морской обсерватории по приказанию начальника штаба КБФ сосредоточивали свое внимание на непрерывной информации командования об изменении ледовой обстановки. С 27 декабря на головные корабли караванов направлялись гидрологи. Кроме того, при незначительных улучшениях погоды, допуская полет самолетов, мне приходилось днем вылетать на авиаразведку района, а ночью участвовать в проводке судов и освобождении из «ледового плена» застрявших барж.

Проведенные гидрометеорологами мероприятия способствовали успешности плавания во льдах, поскольку появилась возможность более полно использовать разводья и полыньи, а также учитывать их расположение в связи с быстро изменяющимися метеоусловиями и особенностями ледово-гидрологического режима района плавания.

К 7 января 1944 г. в районе Кронштадта образовался достаточно устойчивый ледяной покров, а спустя четыре дня между Кронштадтом и Горской открылось пешеходное и аэросанное сообщение при толщине льда на лимитирующих участках 5—6 см.

В это же время вызванный к командующему КБФ начальник гидрометслужбы флота вновь подтвердил наш прогноз о том, что в течение января грузового сообщения на автомашинах между Кронштадтом и северным берегом быть не может (в действительности первые «полутонки» с неполной нагрузкой прошли только 8 февраля). Тогда было принято решение о значительном удлинении пирса Лисьий Нос. Необходимость в этом вызывалась наличием в районе старого пирса больших нагромождений льда, которые препятствовали проходу кораблей. Ледоколом же пробить эти нагромождения было невозможно из-за малых глубин у пирса.

Наши «ледовики» участвовали и в обеспечении ледовых трасс. В состав ледово-дорожных отрядов Ладожского озера и Финского залива входили гидрологи Б. А. Филиппов, К. К. Дерюгин, С. Г. Бурцев, Л. Т. Дюков, И. З. Ледер, В. Матвеев, Типисев, Н. Н. Лазаренко. В течение двух первых зимних кампаний мне пришлось принимать самое непосредственное участие в гидрологическом обеспечении, исполняя обязанности заместителя командира кронштадтского ледово-дорожного отряда. С командиром отряда И. Л. Бегуном служить было легко и приятно. Участник советско-финляндского конфликта, награжденный в 1940 г. боевым орденом, он имел опыт обеспечения действий в ледовых условиях.

Ежегодно к ледовым разведкам мы приступали с момента ледостава. Молодой лед на отдельных участках будущих трасс зачастую не выдерживал тяжести человека. Много усилий и времени требовали замеры толщины льда. В среднем за месяц на каждой трассе прорубалось около 600—1000 промерных лунок. Это нелегко пешней ежедневно долбить лед в десятках мест, если толщина его, как, например, в памятную зиму 1941/42 г., доходила до 132 см в районе Кронштадта и 116 см в островном районе Финского залива и на Ладожском озере.

В течение первых двух лет войны на КБФ действовали следующие ледовые коммуникации, являвшиеся единственными источниками сообщения блокированного Ленинграда с остальными районами страны и островов восточной части Финского залива с материком: ладожская «Дорога жизни», трассы, связывавшие Кронштадт с северным и южным берегами Финского залива (Кронштадт—Горская, Кронштадт—Александровская, Кронштадт—Лисий Нос, Кронштадт—Ораниенбаум, Кронштадт—Б. Ижора, Кронштадт—М. Ижора).

По трассе с. Шепелево—о-в Сескар—о-в Лавенсари протяжением 71 км от конца марта 1942 г. проходил только санно-гужевой транспорт. В конце месяца в связи с активизацией военных действий в островном районе Финского залива потребовалось специальное оборудование трассы для организации по ней автотранспортного движения. Для наблюдения за техническим состоянием дороги и ее пропускной способностью к коменданту дороги вместе со мной был прикомандирован гидрограф старший лейтенант Е. И. Лелеко. В период со 2 по 12 апреля началось наиболее интенсивное движение по трассе. 2 апреля на острова отправилась группа танков Т-26. 3 апреля вышел стрелковый полк в сопровождении танков и тракторов с прицепами, а также отдельный артиллерийский дивизион на тракторах с прицепами и буксируемыми орудиями. 3 апреля по трассе началось движение тракторов с прицепами и колонн автомашин с грузом продовольствия, горючего и боезапасов. В последующие дни количество отправляемых машин непрерывно возрастало. Они передвигались по трассе только ночью вследствие постоянной угрозы со стороны авиации противника, охотившейся за каждым

человеком, появившимся на льду. Выход транспортов обычно назначался на 21 час. Если же колонна выходила раньше, то ее движение по льду до наступления темноты обычно прикрывалось нашей авиацией, которая барражировала в воздухе. Но все же ни один день не обходился без того, чтобы самолеты противника не обстреливали автотранспорт на льду и не выводили из строя личный состав.

Зима 1942/43 г. относилась к числу мягких и отличалась неустойчивым ледоставом, непрекращавшимися подвижками льда (отсюда изобилие трещин и торосов) и сильными стонно-нагонными колебаниями уровня воды, в результате чего затапливались прибрежные участки трасс до 0,5 км. Работа по обеспечению ледовых трасс была чрезвычайно напряженной, но, несмотря на частые снежные заносы, дороги работали бесперебойно. Ледовики «прописались» на трассах, обеспечивая нормальное и безаварийное движение по льду. На Ладоге К. К. Дерюгин и другие гидрологи даже поселились в палатке «Полюс» посреди трассы Кокорево—Кабона с целью непрерывного наблюдения за состоянием льда на лимитирующих участках дорог.

Ремонт пути, усиление льда верхним строением, устройство спусков на лед и т. п. обеспечивались соответствующими инженерными подразделениями. Ладожскую трассу обслуживали отдельные дорожно-эксплуатационные батальоны и автобазы. Благодаря тесной взаимосвязи между дорожно-эксплуатационными батальонами и ледово-дорожным отрядом удалось наладить образцовый порядок на трассе.

Ночью в метель и днем в плохую видимость во главе каждой колонны находился офицер ледово-дорожного отряда. В ту исключительно неблагоприятную зиму по льду было переправлено огромное количество грузов. Только по кронштадтским трассам прошло свыше 112 тыс. автомашин.

Проводка транспорта через водные препятствия у берегов осуществлялась с помощью гусеничного трактора. Застывшие в воде автомашины прицеплялись к тягачу и буксировались на берег. В течение февраля на северный берег Финского залива таким образом было переправлено свыше 8 тыс. груженых машин. За этими цифрами скрывается самоотверженный и тяжелый труд ледовиков. Об их будничных делах хорошо написала народная артистка СССР Т. М. Вячеслова в своей книге «Я — балерина». Ей вместе с фронтовой бригадой артистов пришлось в конце февраля 1943 г. переправляться по льду из Кронштадта на Лисий Нос. Трасса была залита водой, а ледяное поле из-за обилия воронок от авиабомб и артснарядов напоминало пчелиные соты. Сопроводять артистов, а точнее, обеспечить безопасную их переправу, командир Кронштадтской военно-морской базы контр-адмирал Г. И. Левченко поручил капитан-лейтенанту Бегуну, мне и старшему лейтенанту Попову (это те «моряки» и «кранснотцы», о которых говорится в книге).

«В грузовик вместе с нами сели матросы, — вспоминает Татьяна Михайловна... Под колесами машины клокотала вода... заливало нос машины, лед скрипел... Вдруг что-то затрещало, машина накренилась, и ее застопорило. Шофер выругался, свирепо закрутил баранкой... Мы замерли...»

— Спокойно, — раздался голос одного из моряков. Секунды казались вечностью. Я посмотрела на краснофлотца: он был бледен, зоркие глаза сосредоточенно устремлены вперед, в воду. Меня словно сковало, я стояла, боясь шевельнуться, боясь вздохнуть... Подъезжая к берегу, мы увидели человека в резиновой робе по грудь в воде, который багром проверял лед.

— Какие люди, — думала я...»

То, о чем пишет Т. М. Вячеслова, только мелкий штрих, отдельный эпизод из полной опасностями жизни ледовиков. Офицеров ледово-дорожных отрядов знало множество людей. Их уважали за трудолюбие и скромность, мужество и смелость моряки, воины-фронтовики, жители Ленинграда и его пригородов — словом все, кому приходилось действовать на льду или переправляться по зимним дорогам.

Спрос на гидрографов был велик. Мы привыкли к экстренным вызовам в любое время суток. Наденет товарищ маскировочный халат, молча пожмет руки остающимся и, взяв автомат, исчезнет на неопределенный срок. Бывало, что с одного задания он сразу попадает на другое, а затем на третье.

Зимняя кампания 1944/45 г. потребовала организации трасс в Моонзундском архипелаге, которые обеспечивались только ледовой службой ГМС КБФ. Главными ледовыми дорогами являлись Виртсу — Куйвасту, соединявшая острова Сарема и Мухума с материком; Хальгерма — Рохукюла, связывавшая о-в Хиума с материком; дорога между островами Сарема и Хиума; Хапсалу — о-в Вормси; Курессаре (о-в Сарема) — о-в Абрука; о-в Вилсанди — Кихельконна, проложенная между островами Вилсанди и Сарема. Кроме того, эпизодически функционировали дороги местного значения между о-вом Вормси и о-вом Хиума, Хапсалу и о-вом Хабулайд, Виртсу и о-вом Кессулайд.

Основными руководящими документами и материалами, определявшими функционирование дорог, являлись циркуляр начальника штаба КБФ о ледовом обеспечении и расчетные формулы и таблицы грузоподъемности ледяного покрова автора настоящей статьи и А. Р. Шульмана.

Своевременная подготовка ледовых трасс значительно уменьшала трудности освоения нового района. Руководство переправами по льду было поставлено четко и организованно. О качестве подготовки работников трасс и их роли в обеспечении перевозок лучше всего свидетельствуют отзывы, полученные от соответствующих начальников. Так, о трассе Виртсу — Куйвасту старший морской начальник капитан II ранга Котельников отзывался так: «...техническое руководство дорогой полностью справилось

с возложенными на него задачами. По льду было переправлено максимально возможное количество грузов на пределе прочности ледяного покрова. Работу по гидрологическому обеспечению перевозок следует считать отличной».

В течение кампании ледовая служба поддерживала непосредственную связь с командованием 8-й армии, обеспечивала безаварийную переброску по льду тяжелой техники и грузов. В своем отношении на имя начальника штаба КБФ начальник инженерных войск 8-й армии указывал: «Ледовая служба КБФ в лице инженер-майора Селезнева, инженер-капитанов Казанского и Шульмана, гидрологов Ледера, Аксеновского, Голубева и Апенко провела большую работу по обеспечению нормальной информации о ледовой обстановке и нормальной работы ледовых трасс между материком и островами Моонзундского архипелага... Отличная работа указанных товарищей, полностью обеспечивших выполнение важнейших оперативных армейских перевозок по ледовым трассам, заслуживает представления к правительственным наградам».

Среди тех, кто руководил поисками и обобщением материалов, кто в течение всей войны отдавал себя важной и ответственной работе по обеспечению командования Ленинградского фронта, Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской военной флотилии ледовой информацией и прогнозами, следует отметить офицеров Б. А. Филиппова, А. Р. Шульмана (впоследствии профессор, доктор физико-математических наук), П. Л. Медреса, П. Н. Адамова, старших инженеров Н. Н. Лазаренко и А. А. Иванову, инженеров Е. М. Воробьева и Е. П. Чибисову.

Прикрытие коммуникаций в зимних условиях предусматривало вынос на лед минных заграждений и средств зенитной обороны, действия аэросанных и лыжных дозоров, а также строительство фортификационных сооружений по обороне Кронштадта и Ленинграда. Однако состояние наших знаний о свойствах и поведении ледового покрова не позволяло иногда ответить на многие практические запросы. Это заставляло заниматься научно-исследовательской работой. В решении этой задачи участвовали кроме гидрографической и гидрометеорологической служб КБФ инженерные подразделения штаба войск Ленинградского фронта, Ленинградский физико-технический институт АН СССР (ЛФТИ), Управление военно-восстановительных работ и Государственный гидрологический институт.

Эксперименты по изучению ледяного покрова в естественных условиях в южной части Шлиссельбургской губы и в истоке р. Невы начались в первый год блокады. Они осуществлялись ведущими специалистами Государственного гидрологического института Б. В. Проскуряковым, К. Е. Ивановым (сейчас оба профессора, доктора наук), Н. Н. Петруничевым, Ю. Н. Нероновым и др. Группе Б. В. Проскурякова приходилось работать под артиллерийским и минометным огнем противника, выводившим из

стройка опытовые стенды, приборы и обслуживающий их личный состав.

Ледовой службой совместно с ЛФТИ АН СССР были поставлены экспериментальные работы, которые дали возможность в значительной мере выяснить ряд важных вопросов: зависимость деформации ледового покрова под статической нагрузкой различной величины от времени — вплоть до пролома; упругие деформации льда при взлете и посадке самолетов; распространение взрывной волны во льду; колебания ледового покрова в широких проливах под влиянием сгонно-нагонных явлений и ветра; износ льда на трассах.

Ледовую группу ЛФТИ АН СССР возглавляли член-корреспондент АН СССР П. П. Кобеко и Н. И. Шишкин (ныне профессор, доктор). «Пал Палыч» (так все звали Кобеко) был заместителем и ближайшим помощником академика А. Ф. Иоффе. Физик, химик, техник, создатель научной школы полимеров и высокомолекулярных соединений, Кобеко делился своими поистине энциклопедическими знаниями и не чурался никакой работы. Когда зимой 1942 г. в Ленинграде свирепствовали морозы и пожары, а водопровод вышел из строя, ему пришлось заниматься устройством незамерзающих пожарных водоемов, создавать из подручных материалов антиобледенительные смеси для морской авиации, участвовать в специальных работах на льду. Командование флотом высоко оценило заслуги П. П. Кобеко, наградив его орденом Отечественной войны I степени.

Начальник Главного управления гидрометслужбы Красной Армии, выдающийся полярник, Герой Советского Союза генерал-лейтенант Е. К. Федоров был в курсе наших дел и забот. Он находил время, чтобы побывать и на трассах Финского залива, и в отделении ледовой службы на о-ве Лавенсари. Ему мы обязаны получением самолета По-2, который в течение последней зимней кампании широко использовался нашим гидрологом Б. Я. Томашунасом для проведения ледовых авиаразведок.

Гидрологам ледовой службы часто приходилось давать консультации по вопросам, связанным с постановкой на льду минных заграждений, установкой орудий и т. п. Как известно, лед под статической нагрузкой ведет себя как пластическое тело, дающее деформации тем большие, чем выше температура воздуха и дольше действие нагрузки на лед. Работники ледовых трасс знают много случаев, когда лед выдерживал прохождение груза, но при остановке его через некоторое время проламывался. Поэтому вынос на лед артиллерии требовал от гидрологов не только тщательных рекогносцировок и расчетов, но и составления подробных инструкций орудийным расчетам в части подготовки ледяного покрова, устройства искусственных сооружений, соблюдения интервалов между орудиями, контроля за деформациями льда, сроков перемещения орудий на другие участки ледового поля и т. д. Работы штаба войск внутренней обороны г. Ленин-

града по организации обороны на льду были увязаны с ледовой службой.

В отзыве, полученном ледовой службой от управления 6-го сектора внутренней обороны Ленинграда, говорится: «Ваши данные результатов исследования ледяного покрова Финского залива на линии боевого охранения использованы полностью и дали возможность дать исчерпывающие указания подчиненным частям, высылаемым в боевое охранение на лед, по вопросам: возможности переброски личного состава и материальной части на лед; установки материальной части, в особенности орудий и боекомплектов; устройств защиты личного состава от возможного обстрела противником.

В результате Ваших указаний отказались от постройки тяжелых срубов для обогрева личного состава и заменили их подвижными будками весом до 1 тонны».

Подобного рода указания целиком вытекали из практического опыта и данных экспериментальных исследований, так как теория пластической деформации ледового покрова под длительной нагрузкой не была разработана. «В результате всех этих исследований, — пишет академик А. Ф. Иоффе, — установлены новые представления, разработаны хорошо обоснованные методы расчета проходимости и грузоподъемности ледового покрова. Данные результаты прочно вошли в практику ледовых трасс и приняты к руководству на КБФ»⁶.

За годы Отечественной войны ледовой службой было выполнено более 30 и опубликовано 19 крупных научно-исследовательских работ по изучению физико-механических свойств льда и по определению держащей силы ледового покрова и возникающих в нем деформаций под действием статической и динамической нагрузок. Отличительной особенностью экспериментальных работ являлось то, что они были проведены в естественных условиях на действующих переправах, а не на лабораторных, искусственных образцах льда, как это делается обычно. По оценке члена Президиума АН СССР академика А. Ф. Иоффе, «Указанные работы позволили повысить продолжительность действия ледовых коммуникаций, увеличить число пропускаемых грузов при одновременном уменьшении аварийности»⁷.

Создание зимних и летних коммуникаций на Балтийском море и Ладожском озере — это ратный и трудовой подвиг доблестных защитников Ленинграда, совершенный во имя жизни на Земле, во имя свободы и независимости нашей Родины.

⁶ А. Ф. Иоффе. Предисловие к сборнику аннотаций научно-исследовательских работ по изучению переправ и свойств льда. Л., 1946.

⁷ «Красный Балтийский флот», 13 апреля 1946 г.

ТЕХНИЧЕСКИЙ ОТДЕЛ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВОЙНЫ

Контр-адмирал-инженер в отставке

Н. Е. ГОНЧАРОВ ¹

Перед Техническим отделом как перед Великой Отечественной войной, так и во время войны стояла одна главная задача — поддерживать необходимую боевую готовность флота и содержать в исправном состоянии корабли и ремонтные базы флота. С этой целью Технический отдел флота обязан был организовать правильную техническую эксплуатацию кораблей, производить их ремонт и обеспечивать всеми видами технического имущества как корабли, так и все организации флота.

Как выполнялась эта задача с начала войны?

Организация технического обслуживания и технического состояния кораблей КБФ перед войной.

К началу войны КБФ полностью был переведен по директиве Технического управления ВМФ на новую систему эксплуатации кораблей флота — систему плано-предупредительного осмотра и плано-предупредительного ремонта. К этому времени у нас на флоте была надежная судоремонтная база. Имелся Кронштадтский морской завод. В мастерских вспомогательного флота насчитывалось несколько сотен рабочих. В Ленинграде находились судоремонтные мастерские со слипом, а в Таллине — Таллинский судоремонтный завод. Под Ригой имелась судоремонтная мастерская с мортоновым эллингом на 600 т, в Ханко — плавучая мастерская «Серп и молот».

Таким образом, на флоте с помощью Военного совета флота и руководства тылом флота была создана собственная значительная судоремонтная база. 85% кораблей мы ремонтировали своими силами.

Еще до войны командование КБФ большое внимание уделяло вопросам снабжения.

Из технического склада Кронштадтской военно-морской базы (бывшего флотского) 50% технического имущества было перебро-

¹ Во время войны заместитель начальника Технического отдела КБФ.

шено в Таллин во вновь сформированный Центральный технический склад флота, куда уже в течение шести месяцев поставлялось техническое имущество по плану 1941 г. На сформированные склады техимущества в военно-морских базах также было завезено техимущество в соответствии с планом поставок. В результате на складах были созданы 4—5-месячные запасы материалов текущего расходования и годовые запасы судового оборудования и запасных частей. В соответствии с планами были созданы снижаемые запасы технического имущества, которые к началу войны находились в основном в Кронштадте. Их было такое количество, что в период блокады в течение двух лет без завоза извне удовлетворяли потребности флота в техническом имуществе.

Базовые запасы судового оборудования новых кораблей также были поданы на флот и находились в Кронштадте, кроме аккумуляторных батарей, склад которых находился в Таллине.

На всех соединениях боевых кораблей были созданы мастерские (в корпусах старых кораблей или береговые) для обеспечения выполнения планово-предупредительного осмотра и ремонта на кораблях. Бригады подводных лодок имели береговую мастерскую на своей базе в Кронштадте, а также мастерские на плавбазах «Смольный», «Кронштадт» и «Полярная звезда».

Такая судоремонтная и техническая база обеспечивала выполнение текущего и среднего ремонта кораблей.

В течение первого полугодия 1941 г. судоремонтные предприятия были перегружены ремонтом кораблей, но это позволило к началу войны привести корабельный состав флота в удовлетворительное техническое состояние и поддерживать его боевую готовность на высоком уровне.

Ремонт кораблей производился только на судоремонтных предприятиях флота, за исключением восстановительного ремонта подводной лодки М-90.

К началу войны почти на всех кораблях, находившихся в текущем ремонте, работы были закончены и корабли приступили к отработке задач боевой подготовки. На судоремонтных заводах продолжалась работа по среднему и капитальному ремонту кораблей и подводных лодок и окончанию текущего ремонта нескольких кораблей и судов.

Деятельность Технического отдела КБФ с начала войны по декабрь 1941 г.

С началом военных действий командованием Технического отдела было принято решение форсировать работы на кораблях, находящихся в текущем и среднем ремонте, за счет введения двух рабочих смен и сверхурочных работ; до наступления зимы в текущий ремонт корабли не ставить, а для поддержания их в удовлетворительном состоянии предоставлять им навигационные ремонты. Капитальный ремонт кораблей с оставшимся большим объемом работ производить по мере возможности и при на-

личии рабочей силы; в передовых базах в Ханко и Риге обеспечивать выполнение отдельных работ на кораблях, а также устранять малые боевые повреждения. В Таллине, на судоремонтном заводе, наряду с отдельными работами производить работы по поддержанию кораблей на плаву². В случае получения кораблями больших боевых повреждений, требующих длительного восстановительного ремонта, выполнить такие работы, которые обеспечили бы переход корабля в Кронштадт. Восстановительный ремонт предполагалось выполнять на судостроительных заводах. Но это сделать не удалось, так как судостроительные заводы с первых дней войны были заняты выполнением срочных заказов для Ленинградского фронта.

Фактически во время войны силами судостроительных заводов удалось произвести лишь восстановительные ремонты на линкоре «Октябрьская революция», крейсерах «Максим Горький» и «Киров», а силами Кронштадтского морского завода — на канонерских лодках «Красное знамя» и «Кама», т/к «Леваневский», ледоколе «Тазуе», двух базовых тральщиках, эсминце «Карл Маркс».

В соответствии с принятой схемой на судоремонтных предприятиях КБФ плановый ремонт кораблей был почти прекращен, а производился аварийно-восстановительный и межоперационный (навигационный) ремонт. До конца 1941 г. судоремонтными предприятиями был выполнен межоперационный ремонт на 500 кораблях и аварийно-восстановительный ремонт на 230 кораблях.

Наиболее важными работами, выполненными судоремонтными предприятиями в 1941 г., были форсированный ремонт эсминцев «Володарский» и «Карл Маркс», сторожевых кораблей «Туча» и «Снег», четырех подводных лодок, монтаж размагничивающей обмотки (ЛИФТИ) на линейном корабле «Марат» (на первом корабле на флоте)³. Кроме того, был выполнен большой ремонт мобилизованных судов речного флота (особенно котлов на паровых тральщиках); произведены трудоемкие работы по устранению боевых повреждений на кораблях эскадры: крейсере «Максим Горький», эсминцах «Сторожевой», «Страшный», «Гордый», «Грозный», «Сильный», «Карл Маркс», линейных кораблях «Октябрьская революция» и «Марат»⁴, подводной лодке Щ-405 и других кораблях, работы по приспособлению затопленного линкора «Марат» под плавучую батарею.

Были переоборудованы четыре рыболовных траулера в электромагнитные тральщики, пять катеров — в катерные электромагнитные тральщики; силами Таллинского судоремонтного за-

² Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 614, л. 27.

³ Там же, л. 27, 28.

⁴ Там же, д. 6687, л. 123.

вода и Кронштадтского морзавода были оборудованы размагничивающими устройствами эскадренные миноносцы.

Производился ремонт кораблей, предназначенных для перевозки боевой техники, боеприпасов, продовольствия и эвакуирующихся с полуострова Ханко в Кронштадт. Систематически велось устранение боевых повреждений на ледоколах, доставлявших под артобстрелом продовольствие из Кронштадта в Ленинград.

Героическую работу выполнил экипаж линкора «Марат» совместно с Кронштадтским морским заводом по введению в строй артиллерии линкора. Хотя линкор не был поднят, но из его затопленных помещений была откачана вода, а все технические средства и артиллерия были введены в строй, и в декабре 1941 г. линкор вел артиллерийский огонь по противнику. В этой работе особенно отличился инженер-капитан II ранга Н. Н. Кудинов.

Много сил и энергии по обеспечению ремонта и снабжения кораблей техническим имуществом отдали инженер-капитаны II ранга Н. Н. Кудинов, С. П. Беликов, И. И. Кетов, инженер-капитаны III ранга И. С. Липатов, А. Г. Орлов, Е. И. Бравин, А. Тюкин, И. Б. Певзнер, Ф. И. Кочнов, инженер-лейтенант С. П. Лакунин, старший техник-лейтенант Н. Г. Доброчаев, полковник К. Т. Гордеев, техник-лейтенант В. И. Новиков, старшины 2-й статьи Я. А. Касатонов, В. А. Балмин. Самоотверженно и образцово выполняли свой долг работники снабжения: заведующие складами техимущества И. Московский, В. Белоусов, И. Ласкорунский.

Отлично (за 15—20 суток) была произведена эвакуация Центрального технического склада из Таллина в Ленинград под руководством полковника Гордеева и техника-лейтенанта Новикова. Было вывезено около 15 тыс. т технического имущества.

После оставления Либавы, Риги и Таллина Техотдел КБФ на 35% потерял производственные мощности судоремонтных предприятий, два крупных сухих и четыре плавучих дока. Судоремонтные мастерские в Ораниенбауме были остановлены, так как находились под прямым артиллерийским и минометным огнем противника, и стоянка кораблей и судов в гавани была невозможна.

Для ремонта и докования кораблей использовались Кронштадтский морской завод и мастерские вспомогательного флота, систематически обстреливавшиеся артиллерийским огнем.

Техническое обеспечение кораблей флота с декабря 1941 по январь 1944 г.

Со стабилизацией положения на фронте под Ленинградом в середине ноября 1941 г. остро встал вопрос об организации ремонта кораблей и судов КБФ и их подготовке к ведению боевых действий на море в 1942 г.

С выходом противника на побережье между Старым Петергофом и Урицком основные силы флота, будучи сосредоточены в Кронштадте, оказались под прямым артиллерийским огнем и

ударами авиации противника и могли нести неоправданные потери. Поэтому они были перебазированы в Ленинград и рассредоточены в дельте р. Невы, а корабли эскадры встали на артиллерийские позиции по обороне Ленинграда, где они простояли до конца блокады города.

Кронштадтский морской завод, располагая мощной производственной базой и сухими доками, использовался во время блокады Ленинграда в основном для ремонта канонерских лодок, тральщиков, большого количества разного типа боевых катеров, оборудования тралбарж и СБР. Завод, находившийся на южной оконечности о-ва Котлин, подвергался систематическим артиллерийским обстрелам и налетам авиации противника. На территорию Кронштадтского морского завода с сентября 1941 по январь 1944 г. упало 2727 снарядов и 115 авиабомб разных калибров, но завод исправлял повреждения и продолжал работать. С целью уменьшения потерь и создания возможности непрерывной работы завод рассредоточил токарный участок механического цеха в 3-й Северной казарме и дизельный цех — в 5-й Оборонительной казарме.

Вновь созданная Ладожская флотилия КБФ, имевшая важнейшую задачу по поддержанию и обороне коммуникаций блокированного города со страной, не располагала требовавшимися средствами ремонта для своих боевых кораблей, которые необходимо было подготовить к новым боевым действиям и перевозкам грузов для Ленинграда.

После участия в боевых действиях в кампании 1941 г. корабли и вспомогательные суда нуждались в текущем ремонте, а часть кораблей и судов, получивших крупные боевые повреждения, требовала восстановительного ремонта⁵.

Предстояло организовать ремонт кораблей эскадры и подводных лодок в Ленинграде, где к концу ноября 1941 г. значительная часть предприятий, в том числе судостроительные заводы, остановилась из-за гибели людей от голода, ухода рабочих в армию, а также из-за отсутствия электроэнергии и топлива. В этих условиях ремонт боевых кораблей и судов КБФ в Ленинграде в период блокады производили судостроительные заводы. Ремонт вспомогательных судов и кораблей, переоборудованных в военные корабли, производился на предприятиях пароходств, в ведении которых ранее находились эти суда, были привлечены также машиностроительные предприятия, ранее изготавливавшие для кораблей этого типа судовое оборудование и механизмы.

Для исправления боевых повреждений были использованы вывезенные при отходе из Таллина запасы материалов, механизмов, судового оборудования и запчастей Центрального склада техникумства Техотдела КБФ, который удалось разместить на всей территории Елагина острова и частично в Торговом порту.

⁵ Отделение ЦВМА, ф. 92, л. 614, л. 62, 63.

Ремонт кораблей производился также в местах их стоянок и на артиллерийских позициях. Командование тылом флота обеспечило автотранспортом перевозки механизмов, запасных частей и материалов к пунктам стоянки кораблей, несмотря на острую нехватку бензина.

С предприятий и строительных организаций города были взяты передвижные энергетические средства: электростанции ЖЭС-30, сварочные агрегаты САГ-2, автокомпрессоры, дизель-генераторы небольшой мощности, чтобы обеспечить энергией ремонт кораблей в пунктах их рассредоточенной стоянки. Здесь производились корпусные и монтажные работы; механизмы, требовавшие большого ремонта, отвозили на завод. При наличии запасных агрегатов производилась агрегатная замена механизмов, блоков и отдельных узлов.

В качестве основной рабочей силы использовался личный состав и вспомогательных судов, с предприятий привлекалась очень незначительная часть высококвалифицированных рабочих и инженерно-технических работников для консультации и руководства работами.

В Ленинграде боевые корабли ремонтировали судостроительные заводы: Балтийский, Адмиралтейский, им. Жданова, Петрозавод, а боевые корабли, переоборудованные по мобилизации, — Канонерский завод. Ремонт отдельных механизмов, электрооборудования и приборов кораблей выполняли предприятия: «Экономайзер», «Водтрансприбор», «Электросила», «Большевик», Металлический завод и другие предприятия города.

Флотские предприятия — Кронштадтский морской завод, Мастерские вспомогательного флота, ряд мастерских, сохранивших часть квалифицированных кадров рабочих и ИТР, выполняли большие работы по ремонту кораблей легких сил флота (первой очереди): канонерских лодок, тральщиков, торпедных и сторожевых катеров, бронекатеров, катерных тральщиков, вспомогательных судов, а также работы по созданию средств борьбы с магнитными минами, чем в особенности отличился Кронштадтский морской завод⁶.

В целях маскировки во время блокады все доковые операции в Ленинграде и Кронштадте производились ночью в условиях полного затемнения (кроме баржевых доков). Систематический обстрел противником кронштадтских доков не давал возможности использовать их для докования подводных лодок и больших кораблей.

Нужно было организовать докование кораблей и подводных лодок в Ленинграде. Судостроительные заводы доков не имели. Для этой цели могли быть использованы плавучий док № 508 грузоподъемностью 2100 т, железобетонные доки грузоподъемностью 6000 и 4000 т Капонерского завода, но все они были повреждены

⁶ Отделение ЦВМА, ф. 92, д. 6687, л. 97.

артиллерийским огнем противпика, а на железобетонных доках к тому же часть механизмов и арматуры была разморожена. Впоследствии железобетонные доки были переданы в пользование Техотделу КБФ. Ценой больших усилий док № 508 к июню 1942 г., а канонерские доки к августу 1942 г. были введены в строй. Они использовались для докования эсминцев, больших подводных лодок и вспомогательных судов.

Но нужно было доковать перед автономными походами большое количество подводных лодок типов Щ и С. Для этой цели Техотделом флота было организовано их докование в двух деревянных доках баржевого типа (грузоподъемностью 1050 и 950 т), ранее принадлежавших Северо-Западному речному пароходству и Свирьстрою. Для откачки воды из этих доков были применены мощные водоотливные насосы, а для баллаستировки наряду с водяным использовался твердый балласт из железобетона⁷.

Много инициативы и труда в дооборудование и использование деревянных доков вложили работники Технического отдела инженер Круглов, бывший начальником доков, и офицер Техотдела старший инженер-лейтенант С. П. Жакунин. Проблема докования кораблей в Ленинграде была решена.

С помощью Технического отдела были обеспечены производственным оборудованием, инструментом и материалами вновь сформированные мастерские Ладужской военной флотилии в Новой Ладобе, Морье, Осиновце, Кобоне. Мастерские были укомплектованы квалифицированными рабочими и инженерно-техническими работниками сначала Кронштадтского морского завода, а затем заводов Ленинграда.

Для докования кораблей, кроме того, был использован Ровский композитный (транспортный) док грузоподъемностью 1500 т, а также п्लюз старого Петровского канала Мариинской системы в Новой Ладобе, в других базах использовались судоподъемники. В Кобоне судоремонтные мастерские были размещены в землянках, но это не препятствовало их успешной работе.

На Ладужской военной флотилии в кратчайший срок была создана судоремонтная база. Непосредственным организатором ремонта кораблей был начальник техотделения инженер-капитан I ранга А. М. Прокопенко, приложивший много сил и энергии для создания производственной базы и поддержания в хорошем состоянии кораблей флотилии. Большую и плодотворную помощь флотилии в создании судоремонтной базы оказали офицеры Техотдела КБФ инженер-капитаны II ранга Лобановский и М. С. Споршев.

На кораблях, подводных лодках и катерах всех типов в период блокады Ленинграда в 1942—1943 гг. производился большой объем межпоходных (навигационных) ремонтных работ. В первом квартале 1943 г. было сформировано два судоремонтных ба-

⁷ Там же, д. 6552, л. 8, 12.

тальяна в Кропштадте и Ленинграде и судоремонтный взвод на Ладужской флотилии. Эти судоремонтные части (около 2 тыс. человек) позволили восполнить недостаток рабочей силы. На о-ве Лавенсари в 1942 г. в землянках была оборудована судоремонтная мастерская с судоподъемником, в 1943 г. она была расширена за счет увеличения количества оборудования и постройки продольного слипа подъемной силой 75 т.

В ходе подготовки к предстоящему продвижению на запад были оборудованы сконструированные Техническим отделом две автомастерские (№ 1275, 1276) и железнодорожная мастерская № 1277 с энерговагоном. В декабре 1943 и в начале января 1944 г. Кропштадтским морским заводом и мастерскими вспомогательного флота по заданию Техотдела выполнялись большие работы по подготовке плавсредств для перевозки войск из Ленинграда в Ораниенбаум. Техническое обеспечение судов, осуществлявших перевозки войск на ораниенбаумский плацдарм, было успешно осуществлено.

Техническое обеспечение флота во время наступления Советской Армии вдоль Балтийского побережья (с января 1944 по май 1945 г.).

По мере продвижения наших войск вдоль побережья в Усть-Луге и Ручьях были организованы судоремонтные мастерские, обеспечивавшие навигационный ремонт тральщиков, катерных тральщиков, сторожевых и торпедных катеров. Зимой 1944/45 г. наряду с ремонтом кораблей на всех флотских предприятиях было развернуто изготовление запчастей к моторам и дизелям, большого количества гребных винтов, валов, а также их кронштейнов и других деталей, в которых стал ощущаться острый недостаток. На предприятиях осваивался поточный метод ремонта новых марок дизелей и моторов для тральщиков и катерных тральщиков. К этому времени был освоен ремонт моторов «Паккард», а также изготовление вкладышей подшипников к ним на серебряной основе (большое участие в этом приняли инженер-капитан III ранга И. Т. Барышевский и майор-инженер В. М. Заворожников).

С освобождением в сентябре 1944 г. Таллина в ведение Техотдела КБФ поступил Таллинский судоремонтный завод (в Купеческой гавани), частично восстановленный гитлеровцами во время оккупации для ремонта кораблей своего флота. Он был укомплектован рабочей силой и инженерно-техническими работниками и после ряда организационных мероприятий возобновил свою работу, так как городская электростанция сохранилась⁸⁻⁹. На Таллинском судоремонтном заводе гитлеровцами был построен слип и восстановлен затопленный нами при отступлении плавучий док подъемной силой в 1500 т. На этом заводе был немедленно развернут ремонт кораблей, перебазируемых в Таллин, а также организовано изготовление запчастей для дизелей и моторов разных

⁸⁻⁹ Отделение ЦВМА. ф. 92, д. 16505, л. 25.

типов. Межпоходовый ремонт подводных лодок успешно производился на финских заводах «Вулкан» в Турку, на судоремонтном подземном заводе около Турку и на заводе фирмы «Балтион-металл-тейкала» в Хельсинки. Докование лодок производилось в доках Хельсинки, Суоменлинна (Свеаборг) и Турку.

Созданные в 1943 г. мастерские развернули работы. Автомастерская № 1275 совместно со станцией подводного судоремонта успешно выполнила зимой 1944/45 г. текущий ремонт и доковые работы дивизиона тральщиков (12 кораблей) в г. Пярну. Автомастерская № 1276 в апреле 1945 г. успешно осуществляла ремонт бронекатеров на р. Прегель в Таппау (ныне г. Гвардейск) и другие виды ремонта. Железнодорожная мастерская № 1277 с энерговагоном вела ремонт сторожевых и торпедных катеров и катерных тральщиков в г. Клайпеда и помогла пустить здесь в ход судоремонтный завод. Использовалась подвижная бригада по ремонту моторов «Паккард» под руководством инженер-капитана III ранга Н. А. Чарторижского.

В ходе войны производились большие работы по переоборудованию и модернизации кораблей, организованные Техническим отделом флота и выполненные в большинстве случаев предприятиями флота (кроме установки зенитной артиллерии на крейсерах). К таким работам относилось оборудование кораблей обмотками размагничивающего устройства, оборудование СБР из деревянных шхун, тралбарж, электромагнитных тральщиков, катерных тральщиков и дымзавесчиков; переоборудование минных труб на двух подводных лодках, а также установка новой зенитной артиллерии на крейсерах «Киров» и «Максим Горький», противопожарной системы Шатерникова и большого количества импортных моторов на катерах.

* * *

В деятельности Технического отдела КБФ в период Великой Отечественной войны имелись отдельные недостатки, но в целом он, безусловно, справился с возложенной на него задачей по техническому обеспечению флота. В Великую Отечественную войну под его руководством было отремонтировано 4537 боевых кораблей, катеров и вспомогательных судов.

Личный состав кораблей и предприятий флота в тяжелых условиях блокады самоотверженно выполнял напряженную работу по поддержанию кораблей в надлежащей боевой готовности.

Опыт Великой Отечественной войны показал, что принятая система эксплуатации кораблей на основе планово-предупредительного осмотра и ремонта правильна и она обеспечила высокую боевую готовность кораблей КБФ.

Создание неснижаемых запасов технического имущества (материалов, запчастей, судового оборудования) позволило обеспечить нужды кораблей, производственных предприятий и других

служб флота в первые месяцы войны. Надлежит и впредь создавать неспигаемые запасы как на технических складах, так и на предприятиях (учитывая их специализацию). Опыт войны показал, что необходимо создавать резерв моторов и дизелей, гребных валов, винтов и рулей для агрегатной замены и сокращения сроков ремонта кораблей и катеров всех типов по расчетам в соответствии с нормами эксплуатации.

Принятое на флоте направление по созданию собственных судоремонтных предприятий, судоремонтных заводов и судоремонтных мастерских (как плавучих, так и береговых в местах постоянного базирования) в соединениях было правильным.

ВКЛАД КРОНШТАДТСКОГО МОРСКОГО ЗАВОДА В ВОССТАНОВЛЕНИЕ КОРАБЕЛЬНЫХ СИЛ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

Контр-адмирал в отставке

Б. М. ВОЛОСАТОВ¹

Кронштадтский морской завод внес значительный вклад в дело технического обеспечения и ремонта кораблей Краснознаменного Балтийского флота. Он был крупным предприятием, имел все необходимые цехи, все виды производства, кроме стального литья. Завод мог выполнять капитальный ремонт миноносцев и малых кораблей всех классов. С некоторой помощью ленинградских заводов здесь осуществлялся текущий и доковый ремонт кораблей всех классов. Уникальные кронштадтские доки обслуживали не только силы флота, но и строящиеся корабли и суда ряда других ведомств, в частности ледоколы.

Кронштадтский морской завод не был новым (к началу войны ему было около 80 лет). Тем не менее состояние технического уровня завода позволяло решать ответственные задачи. Это объясняется тем, что и командование Балтийского флота, и центральные управления уделяли заводу большое внимание и он обновлялся вслед за обновлением самого флота. Но, пожалуй, самым решающим фактором в этом были люди, опытные кадровые работники. Условия Кронштадта способствовали устойчивости основного ядра специалистов всех судоремонтных профилей. Среди рабочих завода были люди, прослужившие на флоте десятки лет и здесь досконально освоившие специальность судоремонтников. Многие из них — участники первой мировой войны и Октябрьской революции. Это был костяк, вокруг которого сплачивались молодые рабочие. В результате был создан спаянный коллектив, один из лучших в системе Наркомата военно-морского флота.

На заводе была сильная партийная организация, а также комсомольская и профсоюзная организации. Широко развернутая партийно-политическая работа обеспечивала успешное проведение социалистического соревнования. Завод систематически

¹ В начале Великой Отечественной войны начальник Кронштадтского морского завода.

досрочно выполнял планы, задания командования и правительства.

Руководящий состав был из числа военнослужащих, имевших большой опыт работы, работали высококвалифицированные инженеры. В то время у нас имелось свыше 20 инженеров-матросов, заканчивавших свою двухлетнюю срочную службу (о них более подробно будет сказано несколько ниже). Коллектив завода имел некоторый опыт организации ремонта в боевых условиях, приобретенный в советско-финляндском конфликте. Этот опыт, несомненно, пригодился и сыграл свою роль. К началу войны зимний судоремонт 1940/41 г. был закончен. На заводе оставалось лишь незначительное количество боевых кораблей и вспомогательных судов.

С началом Великой Отечественной войны нам было ясно, что надо делать в первую очередь. Все знали, основная задача — ускорить выход кораблей из ремонта, и соответствующие энергичные меры были приняты уже в первые часы войны, в то же воскресенье. Завод был переведен на двухсменную работу с 12-часовым рабочим днем, установлено дежурство, приступили к формированию местной противовоздушной обороны и проведению других мероприятий.

Надо сказать, что ответом на вероломное нападение фашистской Германии на нашу Родину был огромный подъем, патриотизм советских людей. Многие работники завода просили отправить их на фронт. Все работали самоотверженно. Уже в первые дни войны от причальной стенки завода отошли в полной боевой готовности сторожевые корабли «Туча» и «Снег», судно «Пионер» и др. В июле и августе 1941 г. из 26 кораблей, находившихся в ремонте, 14 были введены в строй.

С первых дней войны начали поступать оперативные задания, в основном по переоборудованию и вооружению мобилизованных судов, а также по довооружению зенитными средствами боевых кораблей. Сроки определялись днями и часами, и до конца года 75 кораблей и судов, в том числе 4 подводные лодки, 32 тральщика, 14 катерных тральщиков, прошли заводской ремонт и были дооборудованы.

Трудоемкие работы были проведены по разработке и изготовлению закладных частей для морской артиллерии, которая устанавливалась на сухопутных оборонительных позициях. Далее последовали заказы на изготовление запасных частей к пулеметам, минометам, корпусов мин и ручных гранат и многое другое. Хорошие кадры инженеров, техников, конструкторов, технологов, рабочих очень быстро дали высококачественную продукцию, за которую мы неоднократно получали благодарности от командования и в письмах с фронта.

Первые большие работы по ликвидации боевого повреждения завод провел на крейсере «Максим Горький». Эти работы проводились нами совместно с Балтийским заводом и были закон-

чены в полтора месяца. Трудно было ставить в док две отдельные части корабля и стыковать их, но благодаря работе таких квалифицированных специалистов, как Яковлев, Чайников, Кацман, работа была выполнена безупречно.

Затем последовали другие большие работы, в частности ремонт эсминца «Карл Маркс», у которого была очень сильно повреждена корма. При этом проводились большие корпусные работы, а также работы по механической и электрической частям. Меньше чем за месяц этот корабль был восстановлен и вошел в строй. Большой объем сложных и новых для завода работ вызвала установка противоминных обмоток на большом количестве кораблей.

В июле завод проводил на фронт около 300 человек из своего состава — добровольцев народного ополчения. До этого больше 300 человек ушли с завода по призыву. Уход большого числа опытных специалистов вызывал дополнительные трудности при решении важных задач по ремонту кораблей, с которыми, однако, коллектив завода успешно справлялся.

Напряженной дружной работе коллектива завода способствовало то обстоятельство, что условия были достаточно благоприятными, поскольку противник вначале практически не оказывал нам помех, а режим затемнения не был сколько-нибудь обременительным, так как почти были светлыми. Сказывалась только нехватка людей, но это восполнялось участием в работах личного состава кораблей.

Наряду с производственными работами осуществлялись меры по повышению готовности формирований МПВО. На территории завода в большом количестве были вырыты щели для укрытия людей, оборудованы подвалы для убежищ. На палубу батопорта дока им. Велешинского были уложены броневые крейсерские плиты, а также приняты меры по установке автономных источников питания электроэнергией, снабжения водой и т. д. Эти работы проводились очень умело, оперативно. Руководили ими опытные инженеры Гушлевский, Афанасьев, Бойнович, Бурлаков, Прокопенко, Мамушкин, Лапин.

В конце сентября начались налеты авиации противника на корабли, стоявшие в Кронштадте. Завод оказался в зоне бомбежки и с 21 сентября в течение примерно декады пережил особенно тяжелые дни. Только за первые два дня на территорию завода упало около 40 бомб. Появились первые разрушения. Была повреждена часть механического цеха, завалило убежище, появились первые жертвы, раненые и убитые. На территории возникало много пожаров — в доках, цехах и на кораблях. Погибли инженер Конышев, мастер Мельников, электромонтер Иванов, воздушник Трунов и др.

Разрушения в некоторых цехах были очень большими, особенно в электротехническом, на который была сброшена не бомба, а мина. Был поврежден деревообделочный цех и ряд других

помещений. Но положение обострилось, когда с южного берега залива немецкая артиллерия начала обстреливать завод. Эти обстрелы были особенно изнурительны и опасны. При воздушных налетах основная масса рабочих могла укрыться на время налета, а артиллерийские обстрелы обычно представляли собой не огневые налеты, а методический огонь по нескольку часов в сутки, с большими интервалами между выстрелами, что изнуряло людей и зачастую ставило в тупик: или рисковать и продолжать работы, или их прекращать. Обычно продолжали работать, несмотря на риск и неизбежные жертвы.

Я упоминал о тех матросах-инженерах, которые были на заводе к началу войны. Это оказалось очень большим подспорьем. Молодые, энергичные, уже набравшиеся опыта, смелые товарищи, в большинстве своем коммунисты, они были буквально незаменимы в любом деле, будь то производственное, партийное или какое-либо другое. Трудно кого-то особо выделить и назвать по фамилии, потому что все они достойны быть названными.

Завод, несмотря на разрушения, продолжал работать. Цеха своими силами восстанавливали корпуса зданий, где это было возможно, устраняли повреждения, но появлялись новые. Производственная мощность завода снижалась и снижалась. В это время в доках велись работы на эсминце «Грозный» и сторожевом корабле «Вихрь». Эти восстановительные работы были большого объема и требовали значительного напряжения. Большую роль в их выполнении сыграли наши строители, в том числе Волков, Кузнецов, Ермилов, Мазаева, начальники цехов Шахов, Архипов, Бучкин, Яковлев, Шубин, Коваль и многие другие.

С ноября трудности возросли во много раз. Наступил самый тяжелый период за все военные годы: голод, холод, болезни, потери людей. Эти потери в январе и особенно в феврале были очень значительными. Ударили морозы, доходившие до 35—40°. В цехах было очень холодно. Мы начали изобретать всякие способы обогрева, делали печки в бытовых помещениях цехов, утепляли деревянными казематами рабочие места у станков, но продолжали работать и днем и ночью. Без всякого преувеличения можно сказать, что в моральном отношении весь коллектив был очень стойким. Никаких жалоб, никакого уныния, всегда только стремление выполнить свой долг до конца.

В это время завод получил новое ответственное задание. На нас было возложено изготовление оборудования и устройств для позиций зимней обороны на льду. Специалисты у нас были хорошие, и задание было быстро выполнено. Появились плавучие доты, сани и волокуши для пулеметов и орудий. Работать было исключительно трудно, так как люди были на пределе своих сил, страдали дистрофией. Значительную помощь в работе оказывал личный состав воинских частей.

На заводе делалось все, что возможно, для поддержания сил рабочих. В заводских столовых организовали питание из скудных

пайков, боролись с цингой, снабжая цехи хвойным настоем, пытались всеми мерами поднять работоспособность людей.

Заканчивался 1941 год. С начала войны было выполнено свыше 1800 оперативных заданий. К этому времени было зафиксировано 31 прямое попадание в заводские здания и сооружения и 1241 снаряд разорвался на территории завода. Впереди нас ждали новые трудности: начинался зимний судоремонт. Условия были совершенно необычными. Работники завода превратились в инструкторов, организующих работы, обеспечивающих материалами, но физически сами работать почти не могли. Только станочники, которых мы всячески поддерживали, выполняли свою работу сами. Из-за отсутствия электроэнергии фильтрующая вода в доках не откачивалась, ледяной покров поднялся до днищ судов, и приходилось прорубать ходы и штольни во льду, чтобы добраться до обшивки корабля. Многие работы проводились вручную, энергии было исключительно мало, только от своих движков. Но благодаря дружной работе вместе с экипажами кораблей к весне и началу кампании 1942 г. мы выполнили задание командования, за что большая группа нашего коллектива была удостоена правительственных наград.

Летом положение стало улучшаться, повысились нормы снабжения. Военный совет принял решение военнослужащих завода перевести на фронтной паек. В распоряжение завода было выделено 100 матросских пайков для организации дополнительного питания на особо тяжелых работах. В это время существовала такая система: рабочие сдавали карточки в столовую, где под строгим контролем общественности они реализовывались в виде двухразового горячего питания с очень мизерной добавкой за счет вылова рыбы и других скудных возможностей подсобного хозяйства.

Часть людей была в таком тяжелом состоянии, что их нужно было госпитализировать, и на заводе был организован стационар, где усиленным питанием и лечением удалось поднять значительную группу людей, сильно пострадавших от дистрофии.

Задания следовали одно за другим. Большая работа была проведена по подготовке к выходу подводных лодок, их оборудованию устройствами против антенных мин. Выполнялось много других работ, которые нет возможности все перечислить.

Начиная с 1943 г. завод значительно усилился и неоднократно был инициатором социалистического соревнования в масштабе Наркомата ВМФ. Со второго квартала 1943 г. завод по результатам социалистического соревнования четырежды получал переходящие Красные Знамена и соответствующие денежные вознаграждения, восемь раз его работа отмечалась по квартальным результатам.

После снятия блокады темпы наращивания мощностей завода стали возрастать, ремонт стал более серьезным и включал не только восстановление кораблей после повреждений, но приобре-

тал все больше плано-предупредительный характер. Так, постепенно дошли до ремонта крупных кораблей и восстановления судов, потерянных во время войны в Финском заливе и поднятых с морского дна.

В 1944 г. за успешное выполнение заданий командования Указом Верховного Совета СССР завод был награжден высшей правительственной наградой — орденом Ленина.

Можно ли, исходя из опыта завода, сделать практические выводы на будущее? Конечно, героическая история завода за годы Великой Отечественной войны определялась специфической тяжелой обстановкой, которая вряд ли повторится. Почти за три истекших десятилетия произошли коренные изменения в военном деле и тыловом обеспечении. Технический прогресс идет в направлении индустриализации судоремонта, механизации и автоматизации производственных процессов. Поэтому в настоящее время воспроизводить и использовать технический опыт тридцатилетней давности, видимо, нет необходимости и целесообразности. И тем не менее, мне кажется, этот опыт имеет прежде всего воспитательное значение. Он поучителен, так как показывает новым поколениям советских людей еще один пример самоотверженного труда и стойкости нашего народа в годы войны.

**АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ
ОБЕСПЕЧЕНИЕ
БОЕВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
КРАСНОЗНАМЕННОГО
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА
В ВЕЛИКОЙ
ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ
1941—1945 ГГ.**

Лауреат Государственной премии,
контр-адмирал-инженер запаса

Н. П. ЧИКЕР

Аварийно-спасательное обеспечение боевой деятельности флота, являющееся одним из видов тылового обеспечения, в изданной военно-исторической и мемуарной литературе о Великой Отечественной войне отражено мало. Редко где можно встретить упоминание названий отдельных спасательных судов, да и то в связи с какими-либо боевыми эпизодами. А вместе с тем аварийно-спасательной службой (АСС) ВМФ в период Великой Отечественной войны и в послевоенное время проделан колоссальный объем работ по подъему затонувших кораблей, спасению кораблей, получивших боевые повреждения, восстановлению разрушенных и строительству новых гидротехнических сооружений, разминированию акваторий, подъему из-под воды боевой и прочей техники, оружия, боеприпасов, различных грузов и т. д. За период 1941—1945 гг. аварийно-спасательной службой ВМФ были¹ подняты на всех морских театрах 1921 затонувший корабль и судно водоизмещением 1 199 600 т (не считая кораблей водоизмещением менее 50 т); сняты с мели и камней 841 корабль и судно общим водоизмещением 694 214 т; оказана аварийная помощь 745 кораблям и судам общим водоизмещением 1 344 851 т.

Спасение кораблей, получивших боевые повреждения, подъем затонувших кораблей и выполнение подводно-технических работ при постоянном воздействии противника требовали от спасателей не только отличного знания морской практики и своей специальности, но и большого личного мужества, отваги, воли к победе, а подчас массового героизма и даже самопожертвования.

22 июня 1941 г. в соответствии с приказом народных комиссаров Военно-Морского и Морского торгового флотов ЭПРОН

¹ ЦВМА, ф. 436, оп. 05778, д. 25.

перешел в состав Военно-Морского Флота. Все подразделения ЭПРОНа, дислоцировавшиеся в операционной зоне КБФ, были включены в аварийно-спасательную службу КБФ, а Главное управление ЭПРОНа, находившееся в Ленинграде, вошло в число центральных управлений НКВМФ. В состав подразделений КБФ входили: Балтийская экспедиция ЭПРОНа (Таллин); экспедиция ЭПРОНа Северо-Западного района, в последующем 27-й отряд подводно-технических работ (Ленинград); Центральные мастерские водолазного снаряжения ЭПРОНа (Ленинград); Ленинградский аварийно-спасательный отряд.

В начале войны в АСС КБФ вместе с подразделениями и судами ЭПРОН пришло около 600 военнослужащих, в том числе 75 водолазов, и более 600 рабочих и служащих.

До войны Балтийская экспедиция ЭПРОНа из своего состава ежедневно формировала спасательный отряд, находившийся в дежурстве и дислоцировавшийся в пунктах, установленных штабом КБФ, и оперативно ему подчиненный. Спасательное судно «Коммуна», несколько водолазных ботов и флотские водолазы входили в штаты соединений и выполняли текущие работы, поступая при необходимости на усиление ЭПРОНа. Довольствие кораблей аварийно-спасательным имуществом осуществлял Технический отдел флота, а общее наблюдение за АСС флота было возложено на флагманского инженер-механика штаба флота.

Периодический осмотр аварийно-спасательных устройств подводных лодок и контроль за их состоянием осуществляла Балтийская экспедиция ЭПРОНа. Аварийно-спасательное обеспечение проводок кораблей по внутренним водным путям с Балтики на Север и обратно также выполнял ЭПРОН.

Справедливость требует отметить, что уровень специальной подготовки водолазов ЭПРОНа был значительно выше, чем у флотских водолазов. Большой опыт в проведении аварийно-спасательных, судоподъемных работ и обеспечении проводки кораблей имели и офицеры ЭПРОНа. Это объясняется тем, что личный состав ЭПРОНа непрерывно занимался аварийно-спасательными и судоподъемными работами, а личный состав АСС КБФ выполнял только типовые упражнения по заделке пробоев в ходе боевой подготовки, не имел опыта крупных и сложных работ.

На счету Балтийской экспедиции были такие крупные работы, как подъем подводных лодок Л-55 в 1928 г., № 9 в 1933 г., Б-3 в 1936 г., М-90 в 1939 г.; снятие с камней эсминцев «Карл Маркс» в 1938 г. и «Володарский» в 1939 г.; подъем гидрографического судна «Азимут» в 1939 г. и остатков крейсера «Олег» в 1938 г.; спасение океанского теплохода «Челюскинец» в 1939 г.; подъем пароходов «Колывань», «Аамот» и землечерпалки И-2 в 1936 г.; подъем вверх килем на Ладожском озере танкера «Коминтерн» в 1933 г. и многих других. ЭПРОН имел большой опыт по проводке боевых надводных кораблей из Ленинграда на

Северный флот по Беломорско-Балтийскому каналу на понтонах, в доках на кронштейнах, в баржах и т. д.

Высокому уровню специальной подготовки эпроновцев способствовало и то, что основной костяк (до 85—90%) водолазов, такелажников и боцманов Балтийской экспедиции и в целом в ЭПРОНе состоял из людей, служивших в ЭПРОНе десятки лет, аккумулировавших в себе огромный опыт и умело передававших его краснофлотцам срочной службы. Состав сверхсрочников ежегодно пополнялся из матросов, заканчивавших срочную службу. Многие водолазы, такелажники и боцманы, сверхсрочники, в годы войны стали офицерами и умело руководили спасательными и судоподъемными работами в ходе боевых действий.

Аварийно-спасательная служба КБФ по своему составу была самой сильной в Военно-Морском Флоте. Она имела четыре морских спасательных судна специальной постройки («Нептун», «Сатурн», «Колывань», «Сигнал»), спасательное судно подводных лодок («Коммуна»), четыре спасательных буксира («Метеор», «Сирена», «Водолаз», «Сталинец»), семь рейдовых и речных буксиров («Котлин», «Сильный», «Типисев», «Цецилия», «Штаг», «Верп», «Гудок»), 12 морских и рейдовых водолазных ботов с компрессорами, судоподъемную плавучую базу «Трефолев»². Главное управление ЭПРОНа планировало в 1941 г. перевести на Северный флот спасательное судно «Сигнал», а на Тихоокеанский флот — «Колывань». Однако с началом войны эти планы были отменены, и суда остались на Балтике.

Корабельный состав АСС КБФ по своим качествам был в ту пору уникальным в масштабе всего ВМФ, поэтому на его характеристике целесообразно кратко остановиться. Спасательные суда «Нептун» и «Сатурн» были новыми судами, построенными в Ленинграде. Они вступили в эксплуатацию в 1940 г. Это были вполне современные спасатели, не уступавшие по своим данным лучшим заграничным судам аналогичного назначения. Их водоизмещение 1680 т, скорость хода 13,7 узла, мощность главных дизелей 2×918 л. с. Они имели по два стационарных водоотливных насоса производительностью по 100 т/ч каждый, переносных средств на 1500 т/ч, мощные дизель-генераторы, сварочное и водолазное оборудование. В носу располагался кранборт грузоподъемностью 50 т для затопления понтонов и других целей. Дальность плавания судов позволяла использовать их во всех районах Балтики и Северного моря.

Спасательное судно «Сигнал» было построено в Голландии в 1939 г. по заказу ЭПРОНа. Судно одновинтовое, водоизмещением 1400 т, с паровой трехцилиндровой главной машиной мощностью 1300 л. с., скоростью хода 12,3 узла. На нем установлено три дизель-генератора по 220 л. с., один стационарный водоотливной насос 1000 т/ч, переносные мото- и электронасосы суммарной

² ЦВМА, ф. 436, оп. 2369, д. 4.

производительностью до 1000 т/ч, необходимое водолазное оборудование и снаряжение и мощное буксирное устройство. Судно «Колывань» было переделано в спасательное из поднятого ЭПРОном в 1936 г. рыболовного траулера постройки 1912 г. Судно вступило в строй в 1939 г. Водоизмещение «Колывани» 950 т, скорость хода 8 узлов, мощность (одна паровая машина) 550 л. с. Стационарные водоотливные средства состояли из одного парового насоса 700 т/ч и до 1000 т/ч переносных средств. Впервые в отечественной практике для спуска водолазов в свежую погоду на судне по диаметральной плоскости была создана шахта, через которую водолаз спускался под киль спасателя и далее на грунт. Следует заметить, что желание иметь на судне большое количество новинок привело к тому, что оно оказалось перегруженным, имело совершенно ничтожный (менее 0,5 м) надводный борт, поэтому мореходность была ограниченной, а остойчивость неудовлетворительной.

Спасательное судно подводных лодок «Коммуна» (бывший «Волхов») постройки Путиловского завода 1915 г. по типу немецкого судна «Вулкан». Судно находилось в составе соединения подводных лодок флота. На его счету были поднятые в 1928—1936 гг. три подводные лодки, гидрографическое судно «Азимут» и ряд других кораблей и мелких судов. «Коммуна» имела четыре пары гиней по 250 т каждая. Таким образом, его суммарная грузоподъемность составляла 1000 т, а глубина опускания гиней до 30 м. Как известно, «Коммуна» до последнего времени была единственным отечественным судном катамаранного типа. Расстояние между кораблями (ширина просвета) было рассчитано на подводные лодки старого типа, поэтому новые подводные лодки большей ширины в просвет не входили и могли подниматься только под киль. Водоизмещение «Коммуны» 2400 т, скорость хода 10 узлов, мореходность неограниченная, но из-за колоссальной парусности управляемость при свежем ветре и волнении низкая. Из-за большой высоты ферм судно являлось хорошей целью, и поэтому во время войны его приходилось всячески укрывать.

Спасательное судно «Метеор», построенное в 1877 г., водоизмещением 1000 т с паровой машиной мощностью 740 л. с., имело один стационарный насос производительностью 1500 т/ч, несколько переносных водоотливных насосов и буксирное устройство. Судно до революции принадлежало Балтийскому спасательному обществу, а затем Ревельскому порту и к началу войны было достаточно изношенным, но все же вполне работоспособным.

Спасательные буксиры «Водолаз» и «Сталинец» — отечественной постройки 1937 г., водоизмещением 465 т, две паровые машины по 200 л. с., скорость хода 11 узлов. Это плоскодонные озерные буксиры с недостаточной мореходностью. Под спасательные буксиры были приспособлены.

Плавучая судоподъемная база «Трефолев» постройки 1893 г.,

водоизмещением 1285 т — бывшее парусное учебное судно «Воин». Имело одну паровую машину 400 л. с. и скорость хода до 6 узлов. Из-за большой парусности судно плохо управлялось, и при сильном ветре скорость его падала до 1 узла. Как плавбаза вполне себя оправдала и использовалась на всех судоподъемных работах ЭПРОНа начиная с 1930 г.

Остальные буксиры мощностью от 60 до 200 л. с. являлись рейдовыми, а частью речными судами и предназначались для различных внутрибазовых буксировок и перевозок.

Понтонный парк АСС состоял из новых стальных судоподъемных понтонов грузоподъемностью от 40 до 200 т. Понтоны грузоподъемностью 80 и 40 т предназначались главным образом для проводок подводных лодок по Беломорско-Балтийскому каналу и другим внутренним водным путям.

Водоотливные переносные средства включали в себя мото-насосы и электронасосы, стационарные и переносные. Мотонасосы, созданные ЭПРОном, изготовлялись в его центральных мастерских в Ленинграде, а электронасосы — заводами. Погружных электронасосов в те годы еще не было. Компрессоры, сварочные агрегаты и другая судоподъемная и аварийная техника в большинстве своем изготавливалась также в центральных мастерских ЭПРОНа в Ленинграде.

Дислокация спасательных судов, буксиров и понтонов позволила с самого начала военных действий немедленно подключить их к оказанию помощи кораблям и судам, получившим боевые повреждения. Таким образом, к началу войны аварийно-спасательная служба КБФ имела вполне достаточное количество современных спасательных судов и техники и была укомплектована опытным личным составом, подготовленным для решения задач аварийно-спасательного обеспечения боевых действий КБФ.

Деятельность АСС КБФ началась в ночь с 21 на 22 июня 1941 г. в связи с диверсией в Морском канале. На траверзе Петергофа был подорван изнутри и затоплен транспорт «Рухну» водоизмещением 1200 т. В результате канал был закрыт для крупных кораблей и судов. Военный совет флота приказал ЭПРОНу немедленно убрать затопленное судно с фарватера и открыть движение. С этой задачей спасатели справились за семь суток напряженной работы. Судно было поднято четырьмя 200-тонными понтонами и отбуксировано в Барочный бассейн.

24 июня в устье Финского залива подорвался на немецких минах крейсер «Максим Горький»³. Для оказания ему помощи из Таллина вышел спасатель «Нептун» (командир — капитан-лейтенант Ю. А. Могула). Крейсер был быстро снят с мели, водотечность ликвидирована, и он своим ходом в сопровождении эсминцев и спасателя пришел в Таллин.

³ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10.

Военная обстановка на театре быстро изменялась и усложнялась. Спасательные суда и буксиры АСС КБФ непрерывно оказывали помощь кораблям и судам КБФ и гражданским судам, получившим боевые повреждения. Эсминец «Сторожевой» был торпедирован в Ирбенском проливе и получил большие повреждения. Спасательные работы начало спасательное судно «Колывань», а вскоре ему на помощь пришли спасательный буксир «Метеор» и спасательное судно «Нептун». Совместными усилиями трех спасателей и личного состава аварийного корабля «Сторожевой» был удержан на плаву, отбуксирован в Кронштадт и поставлен на ремонт. Транспорт «Минна» с полного хода выскочил на каменную грядку у м. Ристна на о-ве Хиума. Нос проскочил банку и повис, а корма плотно села на гряде. Спасатели сняли с судна 550 т груза, заделали пробоины, откачали воду из трюмов, а из междудонного пространства воду отжали сжатым воздухом. Судно было снято с камней и своим ходом пришло в Кронштадт.

К концу августа 1941 г. АСС КБФ перешла на новую организацию и штаты военного времени. При новой организации АСС КБФ состояла из управления АСС (ЭПРОНа) КБФ; Балтийской экспедиции с дислокацией в Таллине, а с конца августа в Кронштадте; Ленинградского аварийно-спасательного отряда (позже Невско-Ладожского отряда и Ладожского отделения АСС КБФ); Ленинградского отряда подводно-технических работ (позже 27-й ОПТР).

Начальником АСС (ЭПРОН) КБФ до сентября 1941 г. являлся капитан II ранга П. Д. Фадеев, а затем и инженер-капитан II ранга М. Н. Чарнецкий.

Летом и осенью 1941 г. АСС КБФ в непосредственной близости от противника подняла значительное количество затопленных кораблей и судов, не ослабляя при этом аварийно-спасательного обеспечения боевой деятельности кораблей флота в Финском заливе и на Ладожском озере. Личному составу АСС КБФ памятли периоды обороны и эвакуации островов Моонзундского архипелага, Таллина, полуострова Ханко и о-ва Гогланд. Во всех этих операциях спасатели принимали самое активное участие.

Всем хорошо известны условия таллинского перехода. Аварийно-спасательное обеспечение кораблей на переходе осуществляли спасательные суда «Сатурн», «Нептун», «Колывань», «Метеор», морские и рейдовые водолазные боты. К сожалению, спасательные суда к этому времени еще не имели положенного им артиллерийского вооружения и даже пулеметов. Во время этого тяжелейшего перехода спасательные суда и водолазные боты спасли тысячи тонущих людей и несколько кораблей и судов. Так, например, «Метеор» снял с камней и увел на буксире от преследующих самолетов теплоход «Казахстан», спас у о-ва Гогланд транспорт «Шяуляй», предварительно частично его раз-

грузив. Однако в ходе спасательных работ два спасательных судна — «Сатурн» (командир — Е. С. Субботин) и «Колывань» (командир — Я. С. Плеханов) получили тяжелые боевые повреждения и погибли⁴. «Метеор» пришел в Кронштадт с большими повреждениями и был вынужден стать на ремонт. Из пяти спасателей только «Нептун» (командир — Ю. А. Могула) и «Сигнал» (командир — М. И. Сергеев) не имели серьезных повреждений. На счету «Нептуна» спасение личного состава эсминца «Карл Маркс», потопленного 7 августа 1941 г. авиацией противника в бухте Хара-Лахт. Это же спасательное судно в тяжелых ледовых условиях в ноябре—декабре 1941 г. принимало участие в эвакуации гарнизонов полуострова Ханко и о-ва Гогланд.

С 22 июня по 31 декабря 1941 г. АСС флота было поднято 18 затопленных кораблей и судов общим водоизмещением 10 471 т, снято с мели 12 судов водоизмещением 22 640 т, спасено 13 судов водоизмещением 3390 т и оказана водолазная помощь 54 кораблям и судам⁵.

К концу 1941 г. район деятельности для спасателей значительно сузился, но объем спасательных работ не уменьшился. Количество аварий, преимущественно от боевого воздействия противника, по-прежнему было весьма велико, что видно из таблицы 1, характеризующей итоги деятельности АСС за годы войны на Краснознаменном Балтийском флоте (включая Ладогу и Онегу)⁶.

Наибольшее число случаев снятия с мели и спасения кораблей, получивших боевые повреждения, имело место в 1942 г. Средний тоннаж аварийных кораблей в 1941 г. составлял 2450 т, в 1942 г. лишь 560. Это объясняется тем, что большие корабли и суда в 1942 г. стояли в базах, а боевые действия и транспортные перевозки осуществлялись малыми кораблями и судами.

Для приближения сил и средств АСС к районам боевых действий кораблей в конце 1941 и в первой половине 1942 г. были созданы нештатные аварийно-спасательные группы в островном районе главной базы (о-в Лавенсари) и аварийно-спасательное отделение на Ладоге с несколькими группами и постами, которые действовали в Осиновце, бухте Гольсмана, бухте Морье, Коккарево, Кобоне, Новой Ладоге, на р. Волхов и на Ледовой дороге⁷. Во главе групп и постов АСС были поставлены опытные офицеры, старшины и гражданские специалисты: военинженер III ранга Д. М. Парамонков, младший лейтенант Т. В. Королев,

⁴ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10.

⁵ Там же.

⁶ Там же.

⁷ Там же, оп. 04282, д. 3, л. 10—14.

Т а б л и ц а 1

Объем работ АСС КБФ в Великой Отечественной войне

Характер спасательных работ	Всего за 1941—1945 гг.		В том числе				
	количество кораблей	суммарный тоннаж	1941 г. с 22 июня	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г., до 9 мая
Снятие с мели	99	89 800	$\frac{12}{22640}$	$\frac{42}{24152}$	$\frac{14}{16799}$	$\frac{25}{21181}$	$\frac{6}{5140}$
Спасение кораблей и судов, получивших боевые повреждения	150	169 000	$\frac{13}{33900}$	$\frac{84}{46530}$	$\frac{25}{26824}$	$\frac{11}{26047}$	$\frac{17}{6427}$
Оказание различной водолазной помощи кораблям и судам	702		54	128	77	320	125

интендант I ранга И. А. Загвоздкин, главстаршина П. Н. Никольский, старшина 1-й статьи инженер Д. С. Рожкин, прораб А. А. Михеев и др.⁸

На Ладожское озеро для аварийно-спасательного обеспечения боевых действий вскоре после начала войны были направлены спасательные буксиры «Водолаз»⁹ (командир — лейтенант В. С. Зенин) и «Сталинец» (командир — старший лейтенант Н. Д. Родионов). Оба спасательных буксира имели небольшую осадку и хорошо подходили для мелководных районов Ладоги.

Общее руководство аварийно-спасательными силами и средствами на Ладоге было возложено на командира Невско-Ладожского АСО (отделения АСС на Ладоге) капитана II ранга П. Г. Серебрякова.

В 1942 г. были сняты с мели и камней канлодки «Бира» (1200 т) и «Буря» (1200 т), тральщик «Стензо» (210 т), госпитальное судно «Сатурн»; снято вооружение с затопленных канлодки «Олекма» и сторожевого корабля «Пурга»; отрезана под водой разрушенная носовая часть сторожевого корабля «Конструктор». В последующем «Олекма», «Пурга» и «Конструктор» были подняты. Всего на Ладоге за 1942 г. поднято и спасено: 8 мотоботов, 72 разные баржи, 127 автомашин, 13 тракторов, 2 танка, 16 орудий, 1807 т различного продовольствия, боезапасов и технического имущества¹⁰.

⁸ ЦВМА, ф. 436, оп. 02556, д. 5.

⁹ Потоплен 4 октября 1941 г. прямым попаданием авиабомбы.

¹⁰ ЦВМА, ф. 436, оп. 04282, д. 3, стр. 10—14.

1 ноября 1942 г. десять «юнкерсов» атаковали спасатель, сбросив на него около 30 авиабомб. Атаки повторялись 4 раза, но были отбиты. Фашистам так и не удалось потопить единственный спасатель на Ладоге, и «Сталинец» до конца войны уверенно выполнял свои функции.

Напряженными для спасателей на Ладоге были 1943 год и первая половина 1944 года. За это время, помимо аварийно-спасательного обеспечения кораблей флотилии и транспортных перевозок по воде и Ледовой дороге, подразделения АСС осуществили подъем затопленных канлодки «Олекма» (1200 т), земснарядов «Волго-Дон» (1600 т), «Чагода» (2000 т) и «Псков» (1020 т), плавдока (1600 т) и большого количества мелких кораблей и судов, техники, оружия и различных грузов¹¹.

Большой объем аварийно-спасательных работ был выполнен АСС КБФ в 1942—1943 гг. в островном районе Финского залива, в Кронштадте и Ленинграде. Тральщик № 210 подорвался на mine около о-ва Лавенсари и получил большие повреждения корпуса. В течение суток спасательные работы были завершены. Эсминцы «Отважный», «Отличный» и «Образцовый» получили пробоины от артобстрела с затоплением части отсеков, пробоины были заделаны, отсеки осушены. Подводная лодка Щ-408 в Ленинграде получила попадание снаряда при артобстреле, пробоины были заделаны, отсеки осушены. Подводная лодка Л-21 имела повреждения от артснарядов более значительные, чем на Щ-408. Ликвидация их потребовала 14 суток¹².

С начала 1944 г. в деятельности АСС на первое место вновь встала задача аварийно-спасательного обеспечения продвигающихся с боями на запад кораблей флота. Спасательные суда «Нептун», «Сигнал» и «Метеор» следовали вместе с кораблями флота, выполняя задания командования. В районе Бьёркезунд от близкого взрыва мины был серьезно поврежден транспорт «Казахстан». После заделки повреждений он был отбуксирован в Кронштадт. Финский транспорт «Иммо Рагнер» в районе Лавенсари сел на мель. Снятие его проводили «Нептун», «Метеор» и несколько мелких буксиров. От прямого попадания артснаряда в машинное отделение терпел бедствие тральщик № 34. Пробоины были заделаны, корабль отбуксирован в док.

С января 1944 г. стали формироваться новые аварийно-спасательные отряды для действий в районах освобождаемых портов. К концу войны на Балтике активно действовали аварийно-спасательные отряды в Таллине, Риге, Пиллау, Петрозаводске (затем в Варнемюнде), Либаве, Свинемюнде¹³. Главной задачей этих отрядов помимо спасения кораблей, получивших боевые

¹¹ Там же, д. 3.

¹² Там же, оп. 010531, д. 10.

¹³ Там же, оп. 05772, д. 3; оп. 05774, д. 11; оп. 05776, д. 18; оп. 06778, д. 25.

повреждения, была организация подъема затопленных кораблей и судов на фарватерах и у причалов и участие в разминировании акваторий портов и фарватеров. Техническое оснащение созданных отрядов понтонами, водоотливными средствами, сварочной техникой, различным судоподъемным имуществом и оборудованием было произведено АСС ВМФ с других флотов. Комплектование отрядов офицерами, старшинами и рядовым составом также производилось решениями Центра. Много специалистов, в том числе водолазов, было подготовлено непосредственно на КБФ.

Особая роль в аварийно-спасательном обеспечении кораблей флота и судоподъема принадлежала спасательным судам «Нептун», «Сигнал», «Метеор» и «Сталинец», которые на протяжении всей войны действовали в сложнейших боевых и гидрометеорологических условиях. Свободу их маневрирования сковывала минная опасность, проведение аварийно-спасательных работ осложнялось воздействием авиации, артиллерии, подводных лодок и катеров противника. Несмотря на это, спасатели не имели крупных потерь в личном составе и не получали серьезных боевых повреждений. В этом прежде всего большая заслуга их командиров — Ю. А. Могула («Нептун»), М. И. Сергеева и В. С. Субботина («Сигнал»), Титова и И. И. Демидова («Метеор»), Н. Д. Родионова («Сталинец»). В любой обстановке они действовали умело, решительно и вместе с тем осторожно, не подвергая экипаж и судно неоправданному риску. Личный состав этих судов показал образцы мужества и отваги.

Подъем затонувших кораблей и судов, вызванный необходимостью их последующего восстановления и введения в строй или очистки фарватеров и акваторий портов, первоначально осуществлялся АСС по заданиям Военного совета флота. Начиная с 1944 г. объем работ по судоподъему определялся Государственным Комитетом Обороны. Флоту задавался конкретный перечень затопленных кораблей и судов, подлежащих подъему, и устанавливались сроки их подъема. Общее руководство и контроль за выполнением этих постановлений осуществлял Военный совет флота. Руководство и контроль за судоподъемом в специальном отношении и обеспечение флота судоподъемной техникой и подготовленными кадрами выполняло Управление АСС ВМФ.

О масштабах судоподъемных работ можно судить по следующим цифрам. Если с 22 июня до 31 декабря 1941 г., как выше указывалось, было поднято 18 кораблей и судов общим водоизмещением 10 471 т, то за 1942 г. их количество возросло до 147 единиц водоизмещением 72 258 т. В 1943 г. число поднятых единиц снизилось до 123 водоизмещением 33 585 т, а в 1944 г., после полного снятия с Ленинграда блокады, вновь возросло до 272 кораблей и судов общим водоизмещением 122 539 т. До 9 мая 1945 г. было поднято 53 единицы водоизмещением 8076 т, а до конца 1945 г. — 235 единиц общим водоизмещением 304 733 т.

Всего за 1941—1945 гг. (до 9 мая) аварийно-спасательной службой КБФ поднято 613 кораблей и судов общим водоизмещением 253 929 т, что значительно превысило число и суммарное водоизмещение кораблей и судов, поднятых ЭПРОНом на всех морских и речных театрах страны с 1923 г. до начала Великой Отечественной войны¹⁴.

Условия выполнения судоподъемных работ на Балтике в годы войны были чрезвычайно сложными. Они проводились под постоянным боевым воздействием артиллерии, авиации, а на Ладоге и боевых катеров противника, что вынуждало спасателей работать в основном ночью, без всякого освещения. Водолазам приходилось производить под водой на ощупь такие сложные работы, как сварка и резка корпусов, заделка боевых повреждений, промывка туннелей, остропка понтонов и т. д. На подъеме участвовало несколько сот водолазов, такелажников, боцманов, мотористов, электриков и других специалистов. При выполнении работ все они проявляли большое упорство, находчивость, умение и мужество. Особо следует отметить отличную работу А. Д. Разуваева, Т. В. Королева, И. В. Прохвятилова, П. Н. Никольского, С. Е. Буленкова, Ф. К. Кузениного, П. М. Осипова, С. К. Исакова, Б. С. Казина и др.

Разработку проектов и техническое руководство подъемом кораблей осуществлял инженерный состав АСС флота. Много новых, смелых и оригинальных технических решений при разработке проектов подъема кораблей в годы войны было выполнено офицерами-инженерами А. Н. Шмыревым (ныне полковник-инженер, доктор технических наук), А. Г. Константиновым, Б. Н. Четвериковым, Л. А. Дроздецким, К. Г. Гурвичем, Е. А. Чередниченко, И. В. Косматовым, Д. М. Парамонковым и др.

Наиболее интересным в техническом отношении, трудоемким и поучительным является отрезание под водой носовой части линкора «Марат», подъем лидера «Минск», крейсера «Петропавловск» (бывший «Лютцов»), канлодок «Красное Знамя», «Кама». «Пионер», сторожевого корабля «Вихрь», эсминца «Стерегущий», корпуса линкора «Полтава», учебного корабля «Свирь» и ряда кораблей и судов на Ладожском озере, а также подводной лодки противника U-250 в Выборгском заливе.

23 сентября 1941 г. фашисты совершили самый большой налет авиации на Кронштадт. Главной целью их атаки был линкор «Марат», досаждавший им огнем своей артиллерии. Один за другим пикировали вражеские самолеты. Попадание тонной бомбы вызвало детонацию части боезапаса. Раздался взрыв страшной силы, и носовая часть корабля с первой башней главного калибра села носом на грунт¹⁵.

¹⁴ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10, л. 208—491.

¹⁵ «Корабли-герои». М., 1970, стр. 162.

Перед АСС была поставлена задача — отрезать под водой носовую часть линкора, с тем чтобы корабль мог продолжать использовать свою артиллерию и при необходимости его можно было переводить на другое место. Водолазы с помощью подводной электрорезки и взрывов зарядов, работая на ощупь в абсолютно непрозрачной воде, успешно отделили подводную часть бортов корабля, конструкций противоминной защиты и днищевых, оставшихся целыми после взрыва. Линкор продолжал громить врага своей артиллерией. В последующие годы отрезанная носовая часть линкора была поднята и разделана на металл.

Во время того же налета лидер «Минск», находившийся на Большом Кронштадтском рейде, получил прямые попадания авиабомб¹⁶. Несколько отсеков было затоплено. Образовался крен. Корабль ввели в гавань и поставили у стенки, продолжая борьбу за его живучесть. Однако в 1 час ночи 24 сентября волной от разорвавшейся авиабомбы «Минск» захлестнуло водой, крен стал быстро нарастать, и корабль затонул на расстоянии 5 м от южной стенки Военной гавани с креном 40° на левый борт на глубине 8,5 м. Предстояла тяжелая инженерная задача подъема корабля для его восстановления. Частые налеты авиации сильно осложнили работы. Каждый спуск водолазов под воду в случае взрыва бомбы грозил им гибелью. Тем не менее люди смело шли под воду.

Проектом было предусмотрено повернуть корабль под водой на ровный киль, а затем, после заделки пробоин, откачкой воды поднять на поверхность. Работы по подготовке к повороту корабля были начаты 18 октября и продолжались до 1 декабря 1941 г. Зимой завод изготовил нужные приспособления, и 28 июня 1942 г. работы были продолжены. 25 августа лидер был поднят и поставлен в док на ремонт. Вся работа была выполнена за 60 рабочих суток. Наиболее сложная часть работ — выкренывание корабля — была проделана с помощью шести пар гиней, остропленных за кронштейны, приваренные к борту лидера. Ходовой конец гиней выбирался с помощью лебедок на берегу. В помощь гиням были использованы два 80-тонных и 40-тонный понтоны.

Недостроенный крейсер «Петропавловск», купленный до войны у Германии, использовался как плавбатарей; он стоял в Угольной гавани торгового порта и сильно досаждал немцам своим огнем. Фашисты долго к нему пристреливались, и 7 сентября 1941 г. он получил 12 больших пробоин общей площадью 103 м², на корабле возникли пожары, произошли взрывы, после чего образовался крен. Для предупреждения более серьезных последствий были открыты кингстои и корабль был потоплен на глубине 8 м.

Подъем проводился на виду у противника, в 2—3 км от линии фронта, под огнем артиллерии. Работы, начатые 20 ноября 1941 г.,

¹⁶ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10, л. 208—492.

с перерывом на зиму длились до 17 сентября 1942 г. На подъем было затрачено всего 180 рабочих суток. Первоначально предполагалось главные пробоины закрыть кессонами, но изготовление их затянулось, и было решено заделать пластирами. Работы проводились только ночами, с полным внешним затемнением, скрытно от противника.

Водолазы, такелажники, мотористы АСС в течение этого длительного периода заделывали пробоины, ликвидировали неплотности в переборках и поочередно откачивали один отсек за другим. В ночь на 17 сентября 1942 г. была произведена генеральная откачка корабля. Для этого были сконцентрированы водоотливные средства суммарной производительностью 3500 т/ч, у борта корабля находились спасательное судно «Нептун» и спасательный буксир «Метеор». Корабль всплыл, в полной темноте был отбуксирован к Масляному буяну у Балтийского завода и поставлен у стенки. Для противника эта акция спасателей была совершенно неожиданной, и никакого противодействия ее выполнению он не оказал. Руководство работами осуществлял инженер-капитан-лейтенант А. П. Цехмистро.

18 сентября 1942 г. находившаяся у о-ва Лавенсари канлодка «Красное Знамя» была атакована торпедными катерами противника и, получив прямое попадание торпеды в левый борт, быстро затонула на глубине 18 м и легла на каменный грунт с креном 93° на левый борт¹⁷. Подъем ее был возможен только понтонами. Промывка туннелей под кораблем для протаскивания стропов была сильно осложнена. Вызывала опасение и общая прочность корабля из-за больших разрушений корпуса. Опыт и смекалка инженеров и водолазов позволили найти оптимальный способ поворота и подъема корабля с помощью только судоподъемных понтонов. После выкренивания под корабль протащили 8 стропов, и у его бортов стропились восемь 200-тонных понтонов. После их найтовки и продувания корабль всплыл, был отбуксирован в Кронштадт и поставлен в док.

Работы по подъему канлодки были начаты 25 декабря 1942 г., но из-за сложной ледовой обстановки и штормов перенесены на весну 1943 г. Выкренивание и подъем корабля были завершены 5 ноября 1943 г., а 11 ноября он уже стоял в доке.

Канлодка «Кама» была потоплена 22 июня 1943 г. авиацией противника на рейде Лавенсари на глубине 19 м. Корабль лег на грунт днищем вверх с креном 135°, имея много пробоин, максимальная из которых была площадью 30 м. Подъем, начатый 25 июня 1943 г., окончился 27 сентября 1943 г. и проводился в три этапа: поворот на ровный киль, подъем на первую ступень и затем на поверхность воды, перевод в Кронштадт и постановка в док.

¹⁷ Там же.

Эсминец «Стерегущий», находившийся 21 сентября 1941 г. на Восточном кронштадтском рейде, был атакован авиацией противника¹⁸. В результате прямых попаданий авиабомб корабль получил большие повреждения и затонул на глубине 5,5 м с креном 72° на правый борт, глубоко погрузившись в ил. Левый борт корабля возвышался над уровнем моря. По расчетам, для отрыва корабля от грунта к нему необходимо было приложить усилие в 1750 т. Подъем эсминца на виду у противника до ликвидации блокады Ленинграда был невозможен. Работы были начаты 16 мая 1944 г., а 1 июля 1944 г. корабль подняли, отбуксировали в Кронштадт и поставили в док на ремонт.

Специалисты АСС уже приобрели большой опыт выкренивания и подъема кораблей, тем не менее на подъеме «Стерегущего» появились ранее не встречавшиеся трудности. В торпедном аппарате обнаружили торпеду, наполовину вышедшую из аппарата. С большими предосторожностями специалисты ее извлекли; у борта корабля в иле оказалось большое количество артснарядов, которые могли быть засосаны в трубу рефулера и взорваться в его турбине. Поэтому на приемной части трубы рефулера пришлось приварить мелкоячеистую предохранительную сетку.

Котлован для облегчения выкренивания промыли так близко к днищу, что эсминец без приложения запроектированных поворотных усилий стал сам в него сползать, уменьшив свой крен с 72 до 55°. С приложением усилий крана и понтонов крен был доведен до 15°. С этим креном корабль и поднимался с помощью понтонов. Эсминец всплыл, но осадка была столь велика, что вывести его из котлована удалось, только добавив еще два 200-тонных понтона и создав плавучесть за счет частичной откачки котельных отделений. После достижения осадки 5,6 м корабль отбуксировали в гавань и поставили в док. Общее руководство работами осуществлял старший техник-лейтенант А. Н. Шмырев.

Незадолго до войны была начата разделка корпуса старого линкора «Полтава» на металл¹⁹. Демонтировали надстройки, трубопроводы, оборудование. Война приостановила эти работы. Осенью 1941 г., во время буксировки Морским каналом, линкор «Полтава» был обстрелян артиллерией противника, получил несколько пробоин в левый борт и затонул у левой бровки канала с креном 15° на правый борт на глубине от 3,5 до 13 м. Палуба судна в носу была над водой, а в корме под водой.

Проектом было предусмотрено подъем корабля осуществить откачкой воды из отсеков с предварительной заделкой пробоин. Для подъема кормовой оконечности использовались шесть 200-тонных понтонов. Особое внимание было уделено остойчивости корабля при всплытии. Ее удалось добиться за счет последовательного полного осушения отсеков корабля. Работы по заделке

¹⁸ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10, л. 208—492.

¹⁹ Там же.

Т а б л и ц а 2

Удельный вес различных видов работ АСС КБФ в Великой Отечественной войне

Вид работ	1942 г.	1943 г.	1944 г.	1945 г.
Строительство новых гидротехнических сооружений	3,8	7,6	0,5	14,9
Восстановление и ремонт гидротехнических сооружений	—	7,5	3,1	6,0
Строительство мостов	4,1	5,9	3,0	0,7
Восстановление и ремонт мостов	1,0	10,2	7,0	3,9
Прокладка новых подводных кабельных магистралей на Ладого	30,0	—	—	—
Ремонт подводных кабельных магистралей	0,1	18,6	5,5	0,2
Прокладка новых подводных трубопроводов на Ладого	35,2	3,3	—	2,2
Ремонт подводных трубопроводов	2,1	8,4	3,8	0,6
Углубление судоходных каналов	2,0	6,1	0,2	0,8
Подъем затопленной боевой техники и оборудования (в основном на Ладого)	18,3	0,7	0,6	1,9
Очистка русел рек	—	—	37,1	13,0
Дежурство водолазных станций	2,0	10,2	1,7	—
Прочие подводно-технические работы	1,4	21,5	9,6	1,8
	100%	100%	100%	100%

Примечание. В 1941 г. выполнялись срочные оперативные задачи флота и фронта, учет их в денежном выражении не велся.

повреждений и откачке воды были выполнены в период с 21 января по 31 мая 1944 г.

Учебный корабль «Свирь» (бывший голландский лайнер «Патрия») затонул в апреле 1942 г. на р. Неве, у набережной Васильевского острова, в результате попадания авиабомбы, пробившей корабль насквозь и разорвавшейся под днищем²⁰. Глубина в месте затопления составляла 10—12 м. Корабль лежал на грунте с креном 17° на правый борт. Большая пробоина в днище находилась в корме корабля между гребными валами. Подобраться к ней снаружи из-за заглубления кормы в грунт водолазам было невозможно, а изнутри подход к ней был прегражден заклиненными переборочными дверьми.

Подъем был произведен в период с 24 июня по 3 декабря 1944 г. путем последовательной герметизации и откачки досуха всех отсеков корабля, кроме поврежденных.

²⁰ Там же.

Подводно-технические работы по строительству новых гидротехнических сооружений, восстановлению и ремонту сооружений, разрушенных в ходе войны, прокладке трубопроводов и кабелей, очистке русел рек, подъему боевой техники были важным направлением в деятельности АСС. В районе Ленинграда, Кронштадта и Ладожского озера эти работы выполнял 27-й отряд подводно-технических работ (27-й ОПТР). В конце войны были сформированы еще два отряда подводно-технических работ в Кронштадте и Риге (30-й и 143-й ОПТР).

Первые подводно-технические работы были начаты в сентябре 1941 г. на строительстве порта в Осиновце на Ладожском озере. В ходе войны число объектов подводно-технических работ все возрастало. Личный состав отряда работал на Волхове, в Кобоне, в Коккареве, Морье, на р. Неве, на Ледовой дороге и в других местах. О характере работ, выполненных в годы Великой Отечественной войны, можно судить по приведенным данным²¹.

Из табл. 2 видно, что основными работами в 1942 г. являлись прокладка кабельных линий и трубопроводов через Ладожское озеро, а также подъем боевой и транспортной техники и грузов, провалившихся под лед на Ледовой дороге, и с затопленных барж и судов.

В 1942 г. группы 27-го ОПТР проводили подводно-технические работы на 127 объектах и совместно с группами АСО подняли 3585 т различных затопленных грузов, 171 автомашину, танк и самолет, 215 т боеприпасов и 125 орудий, пулеметов и минометов²².

В 1943 г. много усилий было направлено на ремонт подводных кабельных магистралей, мостов и гидротехнических сооружений. В том же году водолазы 27-го отряда и Ладожского АСС подняли 4856 т ценных грузов, 303 единицы боевой техники и вооружения (танки, орудия, автомашины, тракторы), демонтировали артиллерийское вооружение с двух затопленных кораблей. Группы отряда в 1943 г. выполняли подводные работы при строительстве железнодорожного моста через р. Неву у Шлиссельбурга, расчищали фарватер на р. Волхов, пробивали фарватер через рязи в Финском заливе с северной стороны о-ва Котлин и т. д.²³

С 1944 г. главным в деятельности отрядов ПТР являлись восстановление и ремонт разрушенных противником гидротехнических сооружений, очистка русел рек от мин, металлических и бетонных конструкций обрушенных мостов и т. д.

Всего за период Великой Отечественной войны при участии отрядов подводно-технических работ АСС КБФ, выполнявших все работы под водой, построено и восстановлено: 5477 пог. м причального фронта, 750 пог. м молв, дамб и волноломов, 21 судоре-

²¹ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10, л. 332.

²² Там же, оп. 05772, д. 3.

²³ Там же, оп. 05775, д. 11.

монтажное сооружение (сухих доков, слипов, эллингов), 18 водоразборных устройств, шесть гидроэлектростанций, 50 шоссежных и железнодорожных мостов; проложено под водой и отремонтировано 31 610 пог. м подводных трубопроводов, 344 120 пог. м подводных кабелей разных назначений; расчищены фарватеры 15 рек от пролетных строений, разрушенных мостов, при этом извлечено 18 100 т металла²⁴.

Наиболее трудоемкими и сложными подводно-техническими работами, выполненными 27-м отрядом ПТР АСС КБФ, явились: прокладка через Ладожское озеро бензопровода, подводных высоковольтных электрических кабелей, создание судового хода в ряжах корабельного фарватера, расчистка судового хода на р. Свирь от обрушенных ферм железнодорожного моста и восстановление нескольких железнодорожных мостов. Работа выполнялась по постановлению Государственного Комитета Обороны от 25 апреля 1942 г.²⁵

Стальной трубопровод диаметром 100 мм прокладывался по дну озера от м. Кереджи на его восточном берегу до д. Коккарево на западном берегу, общая протяженность трассы 19 км. Глубина озера на этой трассе составляла до 12,2 м. Общая длина трубопровода 21,5 км. Подготовительные работы были начаты 1 мая 1942 г. Укладка и испытания завершены 18 июня, а 20 июня, т. е. через 50 дней после начала подготовительных работ, трубопровод уже был введен в эксплуатацию, и по нему ежедневно перекачивалось по 300 т топлива. Работы по укладке трубопровода под водой были выполнены в рекордно короткий срок — за 14 рабочих суток, остальные 36 суток заняла подготовка и испытания.

Трубы длиной 6,65 м сваривались в секции по 200 м, производилась их изоляция и опрессовка. Затем секции укладывались на три спусковые дорожки с рольгангами и сваривались в плети длиной от 800 до 2000 м. Спуск плетей осуществлялся по рольгангам. Для придания плетям плавучести при буксировке к месту укладки к ним подвязывались бревна. На стягивание прибрежного участка трубопровода длиной 1975 м ушло 30 час. непрерывной работы буксира и лебедки. Последующие плети стягивались быстрее.

Прокладка трубопровода через водные преграды большой протяженности — работа технически сложная даже для условий мирного времени. В данном же случае она проводилась в районе боевых действий при постоянном воздействии авиации противника. Это требовало особой скрытности проведения работ, чего достигнуть было очень трудно, особенно при сварочных работах. Тем не менее строители и монтажники бензопровода преодолели эти

²⁴ Там же, оп. 010531, д. 10, л. 355.

²⁵ Там же, оп. 05774, д. 9, л. 17; «Ленинградская правда», 20 июня 1972 г.; «Бюллетень АСС ВМФ», 1944, № 6, стр. 69.

трудности, и авиация противника большого ущерба нанести не смогла.

После укладки бензопровода на дно озера водолазы АСС КБФ прошли под водой по всей его 19-километровой трассе, проверив буквально каждый стык трубы. Общее руководство подводными работами осуществлял начальник АСС КБФ инженер-капитан I ранга М. Н. Чарнецкий, а непосредственным техническим руководителем всех подводных работ являлся инженер-капитан В. К. Карпов. При прокладке трубопровода подлинными мастерами своего дела проявили себя водолазы Т. М. Борисов, М. В. Киндинов, В. Ф. Осмолков, М. С. Усанов, С. К. Булаев, И. И. Вербицкий, Л. Г. Молчанов, В. Г. Баранов, Б. Н. Соколов и многие другие²⁶.

По решению Военного совета Ленинградского фронта в период с 1 сентября по 31 декабря 1942 г. по дну Шлиссельбургской губы Ладожского озера было проложено пять фидеров высоковольтного кабеля общей протяженностью 102,5 км (по 20,5 км каждый)²⁷. Из-за близости противника работы по прокладке кабелей проводились только в темное, преимущественно ночное время, с полной светомаскировкой.

Трасса кабельного перехода была выбрана минимальной протяженности с прокладкой кабелей в обход двух каменных банок, каждая шириной 0,5 км. Максимальная глубина на трассе 13 м, средние глубины 6—8 м, а в районе банок 4—5 м. Каждый из пяти фидеров прокладывался самостоятельно. Расстояние между кабелями в прибрежном участке составляло 50 м, а по трассе перехода — до 200 м. Кабель для прокладки под водой изготавливался специально. Его наружный диаметр 64 мм, вес 1 пог. м 16 кг, строительная длина на одном барабане — до 500 м, допустимый радиус изгиба 1,2 м. Концы кабелей соединялись специальными герметическими муфтами весом 187 кг каждая. Прибрежные участки кабеля длиной по 600—700 м укладывались с берега до глубины 2,0—2,2 м с подачей кабеля длиной до 350 м на барабан, подвешенный в кормовом трюме плашкоута. От плашкоута по курсу прокладки кабеля протягивался трос к отданному якорю. Одновременно выбирался трос и травился на грунт кабель. Конец его, заделанный свинцовой напайкой, отдавался на грунт с буйком. Далее в работу включалась баржа, в трюме которой в 23 яруса укладывался кабель (эллиптической бухтой).

Соединение концов кабеля герметическими муфтами производилось в очень стесненных условиях на барже. Затем, начиная от конца кабеля прибрежного участка, баржа буксировалась по обвехованной трассе тральщиком со скоростью до двух с небольшим узлов, а кабель травился в воду. Для соединения его конца с концом кабеля прибрежного участка на стыке ставился несамоход-

²⁶ «Бюллетень АСУ ВМФ», 1947, № 4 (20), стр. 60—63.

²⁷ ЦВМА, ф. 436, оп. 05775, д. 9, л. 17. «Сборник АСС ВМФ», 1944, № 6 (34), стр. 93—96.

ный плашкоут, на который поднимались оба конца и соединялись муфтой. Это позволяло экономить время, что было очень важно. Прокладка кабеля на противоположном прибрежном участке проводилась после завершения прокладки в средней части. Оставшийся на барже последний конец кабеля длиной до 200 м подавался на берег вручную. После прокладки каждого фидера прибрежные их участки заглублялись на 0,5 м в грунт струей воды, подаваемой от гидромонитора. Длина участков, требующих заглубления, составляла от 150 до 400 м от берегового уреза воды. Прокладка каждой линии кабеля длиной по 20,5 км осуществлялась за 14—16 час. Всего на прокладку пяти фидеров общей длиной 102,5 км и суммарным весом 1640 т (без учета веса соединяющих муфт) ушло около 80 рабочих часов, все остальное время — на подготовительные работы²⁸.

По решению Военного совета КБФ АСС флота в 1943 г. было поручено создать судоходный проход шириной 100 м в ряжевой Милютинской дамбе, закрывавшей старый стратегический фарватер Финского залива²⁹. При этом надо было обеспечить глубину, позволяющую плавание кораблей с осадкой 6 м. Близость противника исключала возможность использования для этих целей землечерпательных машин или кранов. Это вынудило специалистов АСС принять единственно возможное в тех условиях решение: для удаления дамбы на заданном участке применить ее подводный взрыв. При этом было решено одним взрывом образовать судовой ход глубиной 6, шириной 100 м. Размеры ряжевой дамбы: высота 7—10 м, ширина по верху 12, длина 400 м. Коробки ряжа были заполнены булыжным камнем весом 4—40 кг каждый, материал стен ряжа — бревна диаметром 26 см.

Согласно расчетным данным, для образования заданного судового хода необходимо было одновременно взорвать 14 зарядов взрывчатых веществ общим весом 37 т, заложенных в восемь колодцев (глубиной 2,5, сечением 1,8×1,8 м), которые располагались по оси дамбы, и в шесть — по краям дамбы с глубиной 5,5 м. Создание колодцев было поручено водолазам 27-го ОПТР АСС КБФ и выполнялось вручную, так как никакой механизации в тех условиях применить было нельзя. Это был тяжелейший труд. Водолазы работали на ощупь, в абсолютно непрозрачной воде, при угрозе обвала камня, что неоднократно и случалось. Налеты авиации противника также осложняли работу и делали труд водолазов очень опасным. В качестве зарядов использовались снятые с вооружения мины, наполненные различными смесями взрывчатых веществ. Иницирующие заряды были изготовлены из толовых шашек весом по 30 кг каждый, из расчета один заряд на каждый колодец. После закладки всех зарядов и принятия должных мер предосторожности был произведен одновременный

²⁸ В. К. Карпов. Ладога родная. Л., 1969, стр. 301, 309.

²⁹ «Бюллетень АСС ВМФ», № 6, стр. 67—70.

взрыв зарядов во всех 14 колодцах. Взрывом был удален участок ряжевой дамбы длиной 100—120 м, объемом около 13 000 м³ и обрван судовой ход заданной глубины.

Однопролетный железнодорожный мост через р. Свирь у ст. Погра, в 284 км от Ленинграда, был разрушен противником у правобережной опоры сосредоточенным зарядом весом до 10 т³⁰. В результате взрыва ферма моста расчетным пролетом 109,2 м, опертая на две подъемные башни-пилоны высотой 42 м и весом 600 т каждая, обрушилась в реку и деформировалась. Вес металла фермы 750 т, максимальная высота фермы 17 м, ширина проезжей части 6,4 м. Течением реки к ферме нанесло много леса — топляков. В результате ферма превратилась в плотину, уровень воды в реке поднялся на 1,5 м, русло реки было закрыто на $\frac{3}{4}$ ширины.

Удаление фермы было поручено 27-му ОПТР АСС КБФ, который выделил из отряда группу в 26 человек. Работа началась в августе 1944 г. и была закончена за 3,5 месяца. Запрещение подрывать конструкцию фермы взрывзарядами весом более 50 кг из-за опасности повредить береговые опоры осложнило работу водолазов. Ферму пришлось резать на куски весом по 70—90 т с помощью подводной электрорезки и вытаскивать куски на берег. Наиболее сложные для резки узлы подрывались зарядами до 50 кг весом. Очень осложняло работу сильное течение, совладать с которым и дойти до грунта смог лишь один наиболее физически сильный водолаз — краснофлотец Ф. К. Кузенный. В результате его работы удалось расчленить ферму и развернуть гинями вдоль берега, а потом уже резать на куски.

Безоговорочная капитуляция фашистской Германии и окончание Великой Отечественной войны не уменьшило объема работ для АСС КБФ.

Резко вырос объем судоподъемных работ. Во всех освобожденных портах, военно-морских базах, на подходных фарватерах и в море были затоплены сотни боевых кораблей, вспомогательных и торговых судов. Только небольшая часть кораблей была затоплена в результате боевого воздействия. Основная же масса была подорвана и затоплена фашистами при их отступлении. Корабли подрывались по заранее разработанному плану с таким расчетом, чтобы максимально осложнить их последующий подъем и восстановление. Фашисты их минировали с тем, чтобы при подъеме в мирных условиях от взрывов гибли советские спасатели. Обнаружить и обезвредить заложенные и хорошо замаскированные «сюрпризы» не всегда удавалось, особенно в первые месяцы после войны.

Государственным Комитетом Обороны был установлен план подъема затопленных на балтийском театре кораблей и судов. Массовый подъем был закончен к 1956 г.

³⁰ ЦВМА, ф. 436, оп. 010531, д. 10, л. 208—492.

БАЛТИЙСКИЕ МЕДИКИ В НАСТУПАТЕЛЬНЫХ БОЯХ ПОД ЛЕНИНГРАДОМ И В ПРИБАЛТИКЕ (1944—1945 ГГ.)

Заслуженный врач РСФСР,
кандидат медицинских наук,
генерал-майор медицинской службы

Е. М. ИВАНОВ

Заслуженный врач РСФСР,
кандидат медицинских наук,
полковник медицинской службы запаса

А. С. КРУПИН

В сражениях под Ленинградом в январе 1944 г. и в последующих победоносных боях в Прибалтике плечом к плечу с солдатами и матросами шли советские медики. Они сражались с врагом по-своему, своим «оружием», возвращавшим к жизни тысячи раненых воинов. Их гуманный труд, высокое профессиональное мастерство возвращали бойцов в строй, восполняли боевые потери, поддерживали на высоком уровне здоровье и боеспособность личного состава в войсках и на флоте. Все это служило залогом боевого успеха, помогало громить врага и ковать победу.

Медицинская служба КБФ заблаговременно получила задание спланировать организацию медицинского обеспечения операции по разгрому противника под Ленинградом. Одновременно она принимала активное участие в подготовительных мероприятиях, проводившихся Санитарным управлением Ленинградского фронта. Все морские госпитали приготoвились к массовому приему раненых. На общefлотской конференции, проходившей под руководством главного хирурга КБФ профессора М. С. Лисицына, медики обсудили все детали предстоящих действий. В работе этой конференции приняли участие также начальник Санитарного управления генерал Д. Н. Верховский и главный хирург Ленинградского фронта профессор П. А. Куприянов.

На медицинскую службу КБФ среди многих других задач было возложено в первую очередь обеспечение эвакуации раненых с ораниенбаумского плацдарма на Ленинград через Кронштадт—Лисий Нос. Выполнить эту задачу было далеко не просто. Сухопутных дорог не было. В Петергофе находились фашисты. Лед в заливе был слаб, он не мог выдержать тяжелые автомашины с ранеными и в то же время был труднопроходим для судов.

Возникла и другая, не менее сложная проблема. В военно-морские госпитали Ижорского укрепленного сектора, Кронштадта и Ленинграда предстояло принять кроме моряков тысячи раненых

и больных солдат, доставляемых на флотских эвакуосредствах с плацдарма. Это требовало дополнительного привлечения сил и средств, мобилизации всех имеющихся резервов. Необходимо было в крайне короткие сроки подготовить медицинский персонал и сами госпитали к выполнению этой важной задачи. Для небольших флотских госпиталей она была весьма трудоемкой. Достаточно сказать, что весь коечный фонд КБФ составлял в то время немногим более 5 тыс. коек¹, полностью занятых ранеными и больными. А предстояло принять новые тысячи раненых.

На собраниях партийных организаций медицинских учреждений и заседаниях партийных бюро обсуждались вопросы, связанные с предстоящим обеспечением боевых действий. Была проделана большая работа по боевой подготовке медицинской службы флота, по расширению коечной сети в военно-морских госпиталях, базовых лазаретах, на кораблях и в береговых частях. Военно-морские госпитали в Ленинграде, Кронштадте, Малых Ижорах почти в 2 раза увеличили число коек за счет уплотнения помещений и использования резервных площадей. Большую роль в проведении всей этой работы сыграла активная организаторская деятельность аппарата Медико-санитарного отдела флота, его партийной организации.

В целях высвобождения коечного фонда 75% раненых и больных, находившихся на лечении во флотских госпиталях, были выписаны в команды выздоравливающих, в дома отдыха, на корабли и в части. Госпитали флота, в которые предполагалось наибольшее поступление раненых и где была значительно расширена коечная сеть, получили пополнение врачебного состава.

Сложно было со снабжением госпиталей консервированной кровью. Жесткие условия блокады заметно отразились на запасах этих медикаментозных средств. И тем не менее нужные запасы крови и ее заменителей были созданы. Во многом помог делу начальник Ижорского военно-морского госпиталя (ВМГ-37) А. И. Гербут, заблаговременно организовавший у себя в госпитале пункт переливания крови. Созданные этим пунктом запасы крови обеспечили во время операции не только потребности самого госпиталя, но также частей Ижорского укрепленного сектора и расположенных рядом с ним медико-санитарных батальонов сухопутных войск.

Была отработан подробный план взаимодействия с подразделениями и учреждениями медицинской службы сухопутных войск. В начале января 1944 г. медицинская служба КБФ закончила подготовительные мероприятия к операции и была готова к медицинскому обеспечению штурма укреплений противника и последующих наступательных действий сил флота.

Утром 14 января открыла огонь дальнобойная морская артиллерия главного калибра фортов Кронштадта, линкора «Марат» и

¹ Архив МО СССР, ф. 5691, оп. 4089, д. 2.

других кораблей флота. Взламывая оборону противника, флотская артиллерия открывала путь наступающим сухопутным войскам. 2-я ударная армия перешла в наступление. Бой, начавшийся под стенами Ленинграда и продвигавшийся все дальше и дальше, носил крайне ожесточенный характер. Операция по деблокаде города и разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом, начавшаяся залпами морской артиллерии, прошла блестяще и закончилась выходом советских войск 27 января 1944 г. на рубеж Новоржев—Остров—Псков—Нарва.

Медицинской службе флота наибольшие трудности пришлось испытать в самые первые дни боев. Госпитальная база армии оказалась перегруженной. На ораниенбаумском «пяточке» и вблизи него скопилось несколько тысяч раненых, их эвакуацию на участке от Ломоносова до Кронштадта и Лисьего Носа можно было проводить только кораблями или по льду на санях.

Командующий Кронштадтским морским оборонительным районом вице-адмирал Г. И. Левченко выделил для эвакуации раненых сетевые заградители «Вятка» и «Онега», несколько тральщиков и баржу. По ледовому покрову залива шли санные обозы. Там, где позволяла ледовая обстановка, осторожно двигались санитарные и грузовые автомашины. С началом летней погоды подключилась к эвакуации и санитарная авиация КБФ.

Вначале предполагалось, что удастся широко использовать для целей эвакуации корабли и вспомогательные суда. Однако их движение по стесненному ледовому фарватеру оказалось крайне затруднено и занимало много времени. Командиры сетевых заградителей «Вятка» и «Онега», базовых тральщиков и буксируемой санитарной баржи делали все зависящее от них, чтобы максимально повысить объем перевозок, и в конечном итоге справились с этой задачей.

Большую помощь оказали специально созданные из моряков выгрузочные команды, обеспечивавшие высокий темп разгрузки судов. В целях маскировки корабли и суда, перевозившие войска и грузы, разгружались ночью, а затем, приняв раненых, спешили до рассвета выйти из порта. Каждый рейс этих героических кораблей, вывезших в Ленинград тысячи раненых и доставивших на ораниенбаумский плацдарм десятки тысяч войск, около 2300 автомашин и тракторов, 214 танков и бронемашин, около 700 орудий и минометов, 5800 т боеприпасов, около 4 тыс. лошадей и 14 тыс. т воинских грузов², был подвигом. Особенно отличился командир «Онеги», ныне капитан I ранга запаса Ф. Д. Рудковский. Не меньшее мужество проявил и медицинский состав, сопровождавший корабли с ранеными, в их числе военные фельдшера Ф. И. Дородных и Л. Б. Кудельский.

Всего по Финскому заливу было эвакуировано медицинской

² Н. Гречанюк, В. Дмитриев, Ф. Креницин, Ю. Чернов. Балтийский флот. М., 1960, стр. 279.

службой КБФ за время операции более 10 тыс. раненых. Тяжелораненые доставлялись в Ораниенбаум и размещались в ВМГ-37, легкораненые эвакуировались прямым путем на Лисий Нос, а оттуда санитарными поездами в Ленинград. Корабли, перевозившие раненых, всегда были, как правило, перегружены. До предела был загружен и конно-санный транспорт, доставлявший раненых с южного берега в Кронштадт. Этот вид переправы обеспечивал конно-санный взвод, полученный от Санитарного управления Ленинградского фронта. Для вывоза раненых использовались также автомашины, подвозившие в Ораниенбаум снаряды.

Большое значение в правильной организации медицинской эвакуации имела умелая сортировка раненых. В ВМГ-6 она проводилась под руководством проф. М. С. Лисицына, в ВМГ-37 ее осуществлял хирург А. А. Маланьин. В военно-морских госпиталях Ленинграда и Кронштадта раненых, доставленных с ораниенбаумского плацдарма, встречали как героев, относились к ним с особой теплотой и вниманием, делалось все для их быстрейшего выздоровления.

Тем временем бои по разгрому врага продолжались, его теснили все дальше и дальше, но враг был еще силен, чтобы добить его окончательно, требовались солдаты. И эти новые пополнения рядов наступающих армий могли дать в то время из Ленинграда в основном только госпитали. Если представить себе то огромное число раненых и больных, которые были возвращены госпиталями в строй, станет очевидным, что завершающие бои с врагом в Прибалтике провели в основном те бойцы, кому военными медиками были возвращены здоровье и боеспособность. Из госпиталей возвращались на фронт обстрелянные солдаты, многие из них не раз чередовали свою службу в войсках и на кораблях с лечением в госпиталях.

В ряду ветеранов войны было немало медиков. Они участвовали в боях, и среди них тоже были такие, кто не раз лежал на лечении в госпиталях. Они снова возвращались в строй и шли вперед до самой Победы. Об одном из таких медиков — ветеранов войны, прошедших со своей частью боевой путь от стен Ленинграда до Кенигсберга, — о флотском фельдшере из 101-й гвардейской Краснознаменной морской бригады железнодорожной артиллерии КБФ К. Н. Костуре, ныне враче, полковнике медицинской службы, в день его 50-летия корреспондент газеты «Советский моряк» недавно писал:

«Долог ли путь в Калининград? В нынешних условиях — сухой пустырь, каких-нибудь три часа лета в удобном лайнере. Я же знаю человека, для которого этот путь в годы войны от окопов под Ленинградом до стен Кенигсберга был не только тяжел и мучительно долг, но и стал для него жизнеопределяющим. Путь этот закалил, сформировал человека, осенил его еще юное в то время мировоззрение светлой целью, ставшей для него единственно важной в жизни.

— Высшее счастье, — сказал тогда себе этот человек, — служить людям, облегчать их страдания, возвращать в строй.

Говорил это не пустой мечтатель, расчувствовавшийся и умиленный чем-то, а отведавший лиха войсковой фельдшер, не раз смотревший в глаза смерти. Он понял подлинную цену человеческой жизни и стал за нее бороться.

Эти же слова повторил теперь уже врач К. Н. Костур через 27 лет, в день своего 50-летнего юбилея. Он сказал: «Я и теперь счастлив тем, что могу оказывать помощь людям, что нужен им»³.

Медицинское обеспечение боевых действий в 1944 г. осуществлялось на более высоком уровне, нежели в начале войны, в 1941 г., когда медицинская служба КБФ не имела еще боевого опыта. В вопросах оперативного планирования, выбора форм и методов медицинского обеспечения боя, наиболее отвечавших требованиям обстановки, по четкости организации медицинского обеспечения операция по снятию ленинградской блокады была проведена образцово. Среди медиков-руководителей в соединениях, на кораблях, в частях и в госпиталях флота особенно отличились: начальник медицинской службы Кронштадтской военно-морской базы П. Е. Калинин, начальник ЭГ-2016 в Кронштадте Н. Г. Мерцалов, начальник Кронштадтского эвакуотряда А. Г. Гофман, начальник ВМГ-35 Ш. Н. Ермаков, старший хирург госпиталя А. П. Никитин, терапевт С. Г. Сукорский, хирурги маневренно-хирургической группы А. И. Зорич, Е. М. Николаев и многие другие. Их учителя и руководители — главный хирург КБФ профессор М. С. Лисицын, главный терапевт КБФ профессор Г. А. Смагин, главный эпидемиолог КБФ профессор В. И. Иоффе — в ответственные моменты операции находились в самых трудных местах, где особенно были нужны их знания, опыт, организаторские способности.

В ленинградских военно-морских госпиталях раненых оперировали опытные, пережившие тяжелую блокаду хирурги Ф. М. Давнович, В. И. Ишханов, Н. В. Петров, С. А. Коровин. Коллективами военно-морских госпиталей руководили опытные военно-морские врачи, отличные организаторы и администраторы Г. Е. Гонтарев, В. Д. Васильев, И. Ф. Клепиков и др. Они сумели подготовить и воспитать надежные кадры медиков, обеспечивших высокое качество лечебно-диагностического процесса, внимательное обслуживание и уход за ранеными. За четкую постановку лечебной работы особых похвал удостоились коллективы орденосных Ленинградского и Кронштадтского военно-морских госпиталей.

Самоотверженной и трудной была деятельность медиков, служивших в морской авиации. В связи с напряженной боевой деятельностью штурмовой и истребительной авиации врачам авиационных полков приходилось не только организовывать помощь по-

³ «Советский моряк», 20 июня 1971 г.

страдавшим в бою и их эвакуацию в госпитали, но также уделять внимание профилактике утомления летного состава, организации для них межполетного отдыха.

После победы Советских Вооруженных Сил под Ленинградом и Новгородом следующий удар был нанесен на Карельском перешейке. Почти одновременно с ним была прорвана оборона противника на рубеже р. Свирь. Наступление началось 10 июня 1944 г., а уже 20 июня был освобожден Выборг, 28 июня — Петрозаводск, враг был вытеснен с островов Бьёркского архипелага и Выборгского залива.

В этих боях войска Советской Армии вновь взаимодействовали с Краснознаменным Балтийским флотом, и опять согласованно, вместе работали медицинские службы армии и флота. Непосредственное содействие Карельскому фронту по прорыву обороны противника на рубеже р. Свирь и разгрому олонечкой группировки оказала Ладожская военная флотилия. В ходе медицинского обеспечения боевых действий сил КБФ и Ладожской флотилии медицинская служба КБФ вновь показала зрелость и высокий уровень подготовки.

Медицинская служба Выборгского сектора береговой обороны четко осуществляла медицинское обеспечение десантных операций по захвату островов Бьёркского архипелага и Выборгского залива. В Койвисто был развернут военно-морской госпиталь. Его усиливали две маневренно-хирургические группы, прибывшие из Ленинграда и Кронштадта, и подвижной пункт переливания крови, возглавляемый А. Б. Зандановым. Хирургическую службу снова возглавлял проф. М. С. Лисицын — отважный, неутомимый человек и блестящий полевой хирург. В пос. Пенин находился пункт медицинской помощи во главе с хирургом Гринько и прибывшая из Кронштадта медико-санитарная рота.

Медицинской службой двух батальонов 260-й бригады морской пехоты, высадившихся на острова Бьёркского архипелага, руководили молодые врачи Н. В. Саватеев и А. В. Коньков. Умело используя условия местности, они развернули в укрытиях пункты медицинской помощи и своевременно организовали их работу. Большие трудности вызвал вынос раненых с поля боя, который приходилось производить под обстрелом скрывавшихся в густой кроне сосен финских снайперов. Не менее сложной оказалась эвакуация раненых с островов, которая осуществлялась на тендерах под руководством энергичного и смелого флагманского врача соединения шхерных кораблей А. Н. Скороходова, погибшего в этих боях. Погиб в боях за Выборгский архипелаг и врач дивизиона бронекатеров Н. П. Свистунов.

Руководство медицинским обеспечением Тулоксинской десантной операции, проводившейся Ладожской военной флотилией 23—27 июня 1944 г., осуществлял флагманский врач флотилии И. Н. Томилин, который заблаговременно был поставлен в известность о предстоящей операции. Это дало возможность тща-

тельно подготовить медицинскую службу, составить план лечебно-эвакуационного обеспечения, разработать наставление по медицинскому обеспечению десанта на переходе морем, схему эвакуации раненых, провести тренировки с отобранным для участия в операции медицинским составом. На транспорты, предназначенные для эвакуации раненых из района боевых действий, были выделены две корабельные хирургические группы.

Медико-санитарная рота и морской медицинский эвакуотряд, возглавляемый Г. П. Пеговым, высадились с первым броском десанта и сразу же развернули работу: организовали самооборону, рытье щелей, оказание помощи раненым и их эвакуацию. С берега на катера силами эвакуотряда было переправлено 672 раненых. Хирург З. Е. Балыкин со своими помощниками эвакуировал еще 450 раненых, 45 из них была оказана первая медицинская помощь на поле боя. Большую работу на санитарных транспортах вели корабельные хирургические группы, возглавляемые хирургами В. М. Шаповаловым и А. К. Матвеевым. Самоотверженно оказывала помощь бойцам морской пехоты на поле боя санитарка Саша Гранкина, спасшая жизнь многим десантникам.

27 июня части морского десанта соединились с войсками 7-й армии и начали совместное наступление на Видлицу.

Обслуживавшие десант транспорты «Чапаев» и «Ханси» за время операции сделали 33 рейса и эвакуировали (в том числе в Новую Ладугу, где находился военно-морской госпиталь флотилии) 4464 раненых, из них 1832 посилочных⁴.

Медики — участники Тулоксинской десантной операции проявили высокое мужество и героизм; бесстрашно выполняя свой воинский долг, они показали отличную организованность и зрелое профессиональное мастерство. Во всем сказывался накопленный с годами войны боевой опыт. Своевременное оперативное информирование начальников медицинских служб о предстоящем десанте, заблаговременно составленный план медицинского обеспечения и проведенные тренировки, умелая организация действий на берегу, четко организованная работа по оказанию помощи раненым на поле боя и своевременная, плановая эвакуация — все это пришло с опытом и помноженное на массовый героизм, проявленный медиками всех степеней, привело к заслуженному успеху.

38 медиков, участвовавших в Тулоксинской десантной операции, были награждены орденами. Особенно отличились в бою флагманский врач высадки Мохов, начальник морского медицинского эвакуотряда Пегов, хирург корабельной медицинской группы на транспорте «Чапаев» Шаповалов, фельдшер Косяков, санитар-носильщик Бурдасов и многие другие.

О работе медиков во время Тулоксинского десанта газета «За Родину» 23 июля 1944 г. писала: «Оказание медицинской помощи и эвакуация раненых проводились под сильным артиллерийским

⁴ Архив МО СССР, ф. 5693, оп. 47821, д. 2.

огнем противника. От врачей и санитаров требовались большая сила воли и мужество, чтобы не только самим соблюдать спокойствие, но и передать его раненым. К чести наших медицинских работников, они блестяще справились со своими задачами.

Вот санитары-краснофлотцы Соловьев и Вортюшкин заметили, что разрывы мин приближаются к тому месту, где лежит раненый капитан Гаврилов. Они не думают о себе, о грозящей опасности, а бесстрашно пробираются к раненому и уносят его в более безопасное место. Едва они уходят метров на тридцать, как там, где лежал раненый, разрывается мина.

Большую заботу о раненых проявили санитары-краснофлотцы Бабич, Бурдасов, старший краснофлотец Маценко. Под частыми разрывами снарядов и мин они оказывали раненым помощь, уносили их в укрытия.

Неутомимо, быстро и исключительно добросовестно работал лейтенант медицинской службы Стельмах. Видя, что раненые начинают скапливаться, он, не дожидаясь указания, вызвал катер и мобилизовал свободных бойцов в помощь санитарам для переноски раненых к месту посадки. В сильный шторм, когда оказалось невозможным отправить раненых на корабле, Стельмах принял за сооружение для них укрытия от холода и дождя. Он развешивал шинели, чтобы все раненые были тепло укрыты.

В первый день на берегу не было удобных причалов, и санитарам порой приходилось по грудь залезать в воду, чтобы подавать раненых на катера. У санитаря Бурдасова долгое время не заживали на спине большие ссадины, которые остались у него от раненых, становившихся в сапогах к нему на плечи, чтобы взобраться на катер. Краснофлотец Бурдасов четыре часа работал в воде раздетым. Бывший авроровец В. И. Бурдасов был награжден орденом Красной Звезды.

Санитары вместе с другими бойцами построили специальный пирс для эвакуации раненых.

Медицинские работники в десантной операции проявили образцы беспредельного мужества и честного выполнения воинского долга. Врачи Пегов и Балыкин показали себя хорошими организаторами и неутомимыми работниками в новой для них обстановке»⁵.

Успешно содействовала наступлению советских войск и Онежская военная флотилия. В ночь на 28 июня был высажен десант вначале вблизи, а затем и в самом Петрозаводске. Через два дня в Петрозаводск вошли передовые части Советской Армии. Медики флотилии в ходе этой операции своевременно и высокопрофессионально выполнили свои задачи.

Осенью 1944 г. развернулись решающие бои за Советскую Прибалтику, которая была освобождена от немецко-фашистских

⁵ «Ладога родная». Воспоминания ветеранов Краснознаменной Ладожской флотилии. Л., 1969, стр. 341, 342.

захватчиков в результате Таллинской, Рижской, Мемельской и Моонзундской наступательных операций. В двух из них — в Таллинской и Моонзундской — активное участие принял Краснознаменный Балтийский флот.

Обеспечивая наступательные действия сил флота, медицинская служба КБФ развертывала на освобожденных от врага территориях, на побережье и в военно-морских базах сеть медико-санитарных учреждений. Стационарным военно-морским госпиталям, санитарно-эпидемиологическим лабораториям, поликлиникам, санитарным складам приходилось неоднократно сниматься с насиженных мест и передислоцироваться, но теперь уже с востока на запад и не так, как в 1941 г., — поспешно, бросая все на ходу, — а планомерно и организованно, со знанием дела.

Медицинские учреждения обзавелись недостававшим им в прошлом транспортом, была освоена их переброска и по суше, и на судах. В госпиталях появились «движки» и палатки, полевые кухни и перевозные колодцы. Разрозненный ассортимент медикаментозного, перевязочного и санитарно-технического имущества заменили комплектные укладки, легко разбираемые, собираемые и перевозимые. Госпитали научились двигаться пошелонно, представляя даже в каждой своей отдельной части, выдвинутой вперед или оставшейся позади, какую-то определенную функциональную целостность. Научились зарываться в землю, организовывать круговую оборону, как это делали медсанроты в десантных операциях, оседать на голом месте или в разрушенных городах. Маневр госпиталями становился привычным, освоенным делом.

Все это казалось естественным и очевидным тогда, но это не значит, конечно, что всем флотским госпиталям следует превратиться в полевые, подвижные. Специфика сохраняется. И в освоенных, очищенных от врага базах стационарные флотские госпитали пускали свои корни все глубже и глубже в землю. Все это требовало тогда и теперь еще требует многих раздумий, и, видимо, одним каким-то вариантом этой проблемы не разрешить. Что-то должно быть стационарным (без этого нельзя на флоте), а что-то — мобильным, подвижным. В ходе войны флотские госпитали научились передвигаться, нормально жить и бесперебойно работать на переходах и в огневой полосе, накопили немалый полезный опыт.

Организованно работала в боевых действиях 1943 г. и в период развернутых наступательных операций в 1944 г. медицинская служба Островной военно-морской базы, возглавляемая Е. П. Халибоковым и его помощниками: по лечебной работе — В. А. Филипповым, по санитарно-эпидемиологическим вопросам — Г. А. Бухтиным. Ею были развернуты медицинские учреждения на островах Лавенсари и Сескар. На первом функционировал врывшийся в землю ВМГ-36, где начальником был И. И. Полежаев, а ведущим хирургом — А. А. Шкоков. Госпиталь усиливала

хирургическая группа в составе хирургов Кожевникова и Лерит, фельдшера Смердинского и медицинской сестры Ани Дроздовой. На о-ве Сескар функционировала 2-я маневренно-хирургическая группа (МХГ-2), возглавляемая хирургом Зорич, с фельдшером Кожемякиным и двумя медицинскими сестрами.

Фашисты всеми средствами стремились изолировать острова, не допускать подвоза на них продовольствия и боезапаса, совершали нападения с моря и с воздуха. В сложной обстановке медицинской службой базы составлялись планы лечебно-эвакуационного обеспечения боевых операций, проводилась эвакуация раненых в Кронштадт, хотя ни о чем плановом, в прямом понимании слова, и речи быть не могло, поскольку вывоз раненых осуществлялся от случая к случаю, на любых плавсредствах, в том числе на буксирах и ледоколах, на катерах и боевых самолетах.

Медики Островной военно-морской базы удачно решили вопросы защиты медицинских учреждений, их автономного обслуживания, успешно справились с задачами санитарно-гигиенического и противоэпидемического обеспечения. Собственными силами были построены подземные и полуподземные укрытия для госпиталя и лазарета МХГ-2, проведен водопровод на пирс, с помощью которого катера заправлялись хлорированной пресной водой, сооружены бани. На всех причалах выставлялись санитарные заслоны — пункты медицинской помощи во главе с фельдшерами, обследовавшими санитарное состояние пополнения, поступавшего на острова. Умелое проведение всех этих и других мер обеспечило на островах устойчивое санитарно-эпидемическое благополучие, надежную защиту медицинских учреждений и их автономное обслуживание.

Эти маленькие острова Лавенсари и Сескар не раз посетили ведущие специалисты медицинской службы КБФ, в том числе профессор М. С. Лисицын, выполнивший в госпитальной землянке не одну сложную хирургическую операцию. И этот пример приближения к передовой линии обороны, к действующим в операционной зоне кораблям и частям флота средств высококвалифицированной и специализированной медицинской помощи не был единственным.

На островах имелись и свои опытные медики: Шкоков, Кожевников, Левит, рентгенолог Перц. Когда же не хватало собственных сил, к медицинскому обслуживанию раненых привлекались врачи из частей Островной базы — А. И. Хмаладзе, А. П. Вьюшкин, Н. А. Голубев, В. И. Гуць, А. И. Юрковский, Б. И. Духович. Иногда одновременно работало по пять хирургических бригад.

Во время боевых действий хирурги базы оказали на островах квалифицированную медицинскую помощь сотням раненых. Они произвели 20 лапортомий, 12 трепанаций черепа, 35 ампутаций и вычленений, 18 перевязок сосудов в ране, более 400 иммобилизаций.

Без участия медиков не проходила ни одна боевая операция. Так, например, 13 мая 1944 г. в боевом тралении в районе Нарвского залива участвовало более 40 различных единиц, непрерывно подвергавшихся налетам с воздуха. 46 матросам, получившим ранения в этой операции, хирурги базы своевременно оказали квалифицированную медицинскую помощь. 24 мая 1944 г. в боевых действиях в районе банки Намси участвовало 23 катера. При атаках вражеских самолетов было ранено 22 человека. Все они также были обеспечены медицинской помощью.

В госпиталь и лазарет Островной базы поступали раненые и из частей, дислоцированных на островах. Врачи и фельдшера усиленно занимались подготовкой боевых санитаров. В полках, где служили врачи Иноземцев, Голубев, Николаев, Калитенко и другие, каждый боец знал приемы и правила оказания первой помощи, а знания боевых санитаров были близки к знаниям штатных санитаров.

Следует упомянуть о медицинском обеспечении небольшого тактического десанта морской пехоты, проведенного в феврале 1944 г. в Нарвском заливе. Руководство медицинским обеспечением было возложено на врача дивизиона канонерских лодок Злотина. Оказание медицинской помощи раненым обеспечивали маневренно-хирургическая группа, возглавляемая хирургом Левит, находившаяся на одной из канонерских лодок, а также фельдшера ОВРа Островной военно-морской базы, сопровождавшие десант на кораблях. После высадки десанта раненые на катерах и канонерской лодке были доставлены на о-в Лавенсари в военно-морской госпиталь, а на другой день — на ледоколе и буксире в Кронштадт.

Примечателен боевой путь военно-морского госпиталя № 6, в память о котором создан музей в одной из школ Ленинграда. Пример этого госпиталя показывает, как в сложной, непрерывно меняющейся боевой обстановке приближались к передовой силы и средства квалифицированной медицинской помощи, как умело боролись медики с лишениями и трудностями.

Военно-морской госпиталь КБФ № 6 был создан 26 февраля 1939 г. в Новом Петергофе. Возглавляемый Ф. И. Сиенко, он принял и обслужил во время советско-финляндского конфликта несколько сот раненых. В период Великой Отечественной войны госпиталь возглавлял И. Ф. Клепиков. Учреждение открыло свой «боевой счет» 13 июля 1941 г., когда из Котлов и Копорья в него доставили первых 48 раненых. Быстро и умело оказывали помощь раненым врачи Терещенко, Турченко, Анципаловский, Калиновский, медицинские сестры Горбушина, Рубцова, Павлова, Кац, Бусарова, Недошевская, Шлехова, Смурова и др.

Линия фронта быстро приближалась к Ленинграду. Раненые стали поступать в госпиталь ежедневно по 60—100 человек. Многих транзитом эвакуировали в Ленинград. Всего до начала сентября госпиталь обслужил тысячи раненых.

Затем Стрельня и Урицк оказались в зоне переднего края. Госпиталь свернулся и срочно передислоцировался в Ленинград. 18 сентября он развернул свою деятельность в помещении школы, находившейся на 14-й линии Васильевского острова, в доме № 77/79. В непригодных помещениях школы медики оборудовали три хирургических отделения, в подвале — бомбоубежище для раненых. 8 сентября кольцо блокады сомкнулось. 15 сентября после сильного артобстрела все стекла в окнах по фасаду здания были выбиты. Зияющие проемы залатали фанерой.

Зима 1941/42 г. была особенно тяжелой. Когда город сковали голод и холод, остро встала проблема автономного обслуживания. Медики вместе с хозяйственниками наладили доставку воды из Невы, установили свою электростанцию, соорудили железные печурки, стирали белье в кубовой, собирали топливо, готовили витамин «С» из хвои, обшивали выздоравливающих перед отправкой в части.

Не замирала и культурная жизнь — проводились концерты художественной самодеятельности, выпускали стенные газеты и боевые листки.

Огромную организаторскую работу проводили партийная организация госпиталя, комсомольцы, военком госпиталя М. К. Иванов. В самое трудное время ленинградской блокады, в 1941—1942 гг., 36 лучших людей госпиталя были приняты в партию.

За образцовую постановку лечебной работы в тяжелых условиях блокады Военный совет КБФ по представлению Медико-санитарного отдела флота присудил коллективу госпиталя переходящее Красное Знамя. Из десяти флотских госпиталей, размещавшихся в Ленинграде, ВМГ-6 оказался лучшим.

Весной 1942 г. в целях обеспечения раненых свежими овощами было создано свое подсобное хозяйство. Первая зелень к столу со своего огорода была подана 14 июня. Огромную работу по питанию, уходу, обслуживанию раненых и больных провели интенданты Еремина и Веденский, фельдшера Ляндзберг и Иванов, врач Турченко, рентгенотехник Турченко, медицинские сестры Горбушина, Корниенко, Федорова, Шলেখова, Никифорова, санитарка Крылова, краснофлотцы Семенов и Федоров. Осенью был организован сбор ягод для раненых. Краснофлотцы Исаева, Бубович, Майгельдинова, Осипова и другие за 20 дней собрали 490 кг брусники и клюквы.

В работах по восстановлению водопровода, освещения, отопления, изготовления котлов, поливочных агрегатов, переносных печей и других огромную помощь госпиталю оказали шефы — рабочие Балтийского завода, директор завода Боженко, секретарь партийной организации Тянкин, энергетик Тишуров, парторг Левыкин, инженер Макаров, мотористы Петров, Сидоров и др.

8 января 1943 г. госпиталь передислоцировался в район поселка Мяглово-Карьер и развернулся в лесу, в палаточном го-

родке, обеспечивая боевые действия сил флота по прорыву кольца блокады. Первые раненые начали поступать в госпиталь 13 января. За время боев, длившихся вплоть до 6 марта, их было принято около тысячи.

6 марта 1943 г. госпиталь возвратился в Ленинград, а летом 1944 г. снова «встал на колеса». На этот раз он обеспечивал в районе Койвисто боевые операции по занятию островов Бьёркского архипелага. И это боевое задание он выполнил также с честью. Медики оказали своевременную медицинскую помощь сотням раненых.

31 октября 1944 г., по окончании боевой операции, госпиталь вновь был переведен в Ленинград, а в конце 1944 г. перебазировался в Порккала-Удд, во вновь созданную там военно-морскую базу.

В блиндажах и палатках, в разрушенных зданиях и на переходах — всюду, в любых условиях научила война работать личный состав госпиталя, придала его организации ту необходимую гибкость и оперативность, каких требовала непрерывно менявшаяся боевая обстановка. Глубочайшая вера в победу, мужество и инициатива, беспредельная преданность долгу руководили действиями каждого в этом медицинском учреждении — от матроса до командира, от санитарки до главного врача. Боевой путь военно-морского госпиталя № 6 — одна из ярких страниц в истории медицинской службы Краснознаменного Балтийского флота.

Еще более маневренно и оперативно несли свою боевую службу подвижные средства медицинского усиления на КБФ. Десятки маневренно-хирургических групп, подвижные рентгеновские станции, пункты переливания крови, санитарно-эпидемиологические группы, подвижные зубоврачебные лаборатории рассыпались по побережью Финского залива и островам, обслуживая морские части и гарнизоны, усиливая боевые корабли и военно-морские госпитали, приближая квалифицированную медицинскую помощь к пунктам временного базирования соединений торпедных катеров, тральщиков и подводных лодок.

Медицинское обеспечение наступательных действий сил флота в Прибалтике, связанных с проведением непрерывных морских боев, несением боевой службы на путях сообщений противника, повсеместным и непрерывным боевым тралением, частой сменой пунктов базирования на необорудованных участках побережья, обогатило медицинскую службу разносторонним боевым опытом. Особое место в нем занимают вопросы медицинского обеспечения боевой деятельности малых кораблей — катеров различного типа и назначения и подводных лодок, бесстрашно действовавших в «нафаршированных» минами водах Финского залива и Балтийского моря.

В наступательных операциях катера отрывались на длительное время от своих стационарных баз, где имелись хорошо оборудованные пункты медицинской помощи. Им часто приходилось

базироваться на временные необорудованные базы на побережье. Именно в эти места и направлялись чаще всего подвижные медицинские формирования типа маневренно-хирургических групп. Их возглавляли отважные и опытные флотские хирурги — Николаев, Козырев, Кузьминых, Кривоненко, Осипов, Михайлов, Зорич и др.

Использование подвижных средств было самым радикальным решением вопроса. Однако только одним этим невозможно было решить задачу в целом. На борту катеров, не имевших штатного медицинского состава, раненые оставались на весь период выполнения боевой задачи на попечении команды. И только в том случае, если команды катеров были подготовлены в вопросах оказания первой медицинской помощи, если среди них имелись боевые санитары, обученные до уровня знаний штатных санитаров, надежная помощь раненым на борту катеров могла считаться обеспеченной. Оставалось лишь быстро доставить раненых на временные базы, где находились маневренно-хирургические группы, а если находились невдалеке, то в ближайший госпиталь.

В 1942—1943 гг. торпедные катера базировались на о-в Лавенсари и бухту Батарейную. Поблизости находился военно-морской госпиталь № 36. В 1944 г. зона действий катеров расширилась и маневренных баз стало больше, они потянулись на запад. В этих условиях проблему сближения двух основных звеньев — первой помощи, оказываемой на борту катеров, и работы в медицинских учреждениях на берегу — решать стало намного сложнее. Но именно на этом сближении и строились все расчеты.

Благодаря повседневной подготовке боевых санитаров, чему уделялось большое внимание, раненые на катерах своевременно получали первую помощь, а затем в короткие сроки, обычно в течение 3—6 час., доставлялись на берег, причем не обязательно на свою базу или в маневренно-хирургическую группу, разместившуюся во временном пункте базирования, а нередко и в медсанбат или полевой госпиталь сухопутных войск, действовавших вдоль побережья. Такое взаимодействие не обижало флотских медиков и с готовностью воспринималось армейцами — ведь дело помощи раненым было их общим делом. Задержка раненых на борту катеров свыше 6 час. наблюдалась редко, лишь в 14% случаев. И все же даже при таком благоприятном режиме спасение жизни сотен матросов и офицеров зависело прежде всего от самой команды. И личный состав катеров всегда быстро оказывал первую медицинскую помощь своим боевым товарищам, тем самым помогая медикам в спасении людей.

Многие подтверждения этому можно найти в отчете врача соединения торпедных катеров А. А. Шапошникова:

«... 2 сентября 1943 г. во время боя с кораблями противника торпедные катера № 146 и 106 были подбиты и погибли. 17 раненых были подобраны другими катерами и доставлены на береговую базу.

... В ночь с 30 на 1 июля 1944 г. во время поиска и последующего выхода в атаку на корабли противника торпедные катера № 43, 63, 161 получили прямые попадания снарядов и затонули. Личный состав выбросился в спасательных поясах в воду, где находился 2,5 часа. Здоровые матросы удерживали на плаву раненых. Всем пострадавшим была оказана помощь на подоспевшем спасательном катере, после чего, минуя ПМП базы, они были доставлены в близко расположенный ВМГ-36».

Наблюдались случаи, когда катер, имея на борту раненых из своей команды, одновременно принимал раненых с других катеров и им тоже оказывалась первая помощь.

Так, 13 мая 1944 г. при обеспечении траления в Нарвском заливе торпедные катера № 17 и 60, имея на борту раненых, оказали помощь личному составу с затонувших тральщиков, подвергшихся налету авиации противника. Торпедный катер № 17 спас из воды и принял на борт 30 пострадавших, многие из которых имели открытые переломы конечностей, отрывы конечностей, ожоги. Все они держались на воде благодаря капковым бушлатам, в которые были одеты. Для наложения повязок, ввиду того что на всех перевязочного материала не хватало, личный состав катера использовал все, что было под рукой, — простыни, рубашки, полотенца. Пострадавших разместили на верхней палубе и через 3 часа доставили на ПМП бригады торпедных катеров в Лавенсари и в ВМГ-36.

20 ноября 1944 г. при освобождении полуострова Сырве звено торпедных катеров возвращалось на свою базу после нанесения торпедного удара по миноносцам противника. На борту катеров было шесть раненых. Из-за шторма катера не могли подойти к пирсу. Раненые были переданы на стоявшую на рейде канонерскую лодку «Кама», где находилась корабельная маневренно-хирургическая группа. Здесь всем раненым была оказана квалифицированная медицинская помощь, а утром 21 ноября они были переданы в ближайший армейский хирургический полевой госпиталь.

Опыт войны в целом подтвердил целесообразность приближения к береговым базам катеров маневренных средств медицинского усиления, а в вопросах организации помощи пострадавшим в море — необходимость наличия в составе соединений торпедных катеров специальных медицинских катеров спасательного назначения, действующих в районе проведения боев.

Изнурительная, невероятно трудная боевая служба выпала на долю тральщиков, непрерывно, и ночью и днем, «утюживших» море, очищая фарватеры от выставленных противником мин. Медицинское обеспечение тральщиков мало чем отличалось от обеспечения торпедных катеров. На большинстве из них, исключая эскадренные и базовые тральщики, где имелись штатные фельдшера, не было медицинского персонала, и вся работа по оказанию помощи раненым ложилась на плечи боевых сани-

таров. Медицинская помощь пострадавшим в бою оказывалась на передовых медицинских пунктах береговых баз. Такое же положение было на буксирах, малых катерах, на всех остальных малых кораблях, так много сделавших на завершающем этапе войны.

В отчете врача Г. Д. Давилова приводятся эпизоды, характеризующие боевую деятельность медиков на соединениях тральщиков: «... 10 июля 1943 г. в районе Шепелевского маяка вследствие прямого попадания 150-килограммовой авиабомбы базовый тральщик № 218 имел 13 раненых и 22 контуженных. После оказания им доврачебной (фельдшерской) помощи все пострадавшие были перенесены на верхнюю палубу, а затем были сняты сторожевым катером и доставлены через 1 час 30 мин. в Кронштадтский морской госпиталь.

... 30 мая 1944 г. в 14 час. 30 мин. во время траления в Нарвском заливе катер-тральщик № 319 получил значительные повреждения при атаке самолетов противника. Шесть человек было ранено, в том числе двое — тяжело. После боя катер направился в Усть-Лугу, куда прибыл в 19 часов. На переходе, длившемся около 4 часов, боевой санитар Жуков оказал пострадавшим первую помощь. По прибытии в базу все они были эвакуированы на берег».

Время доставки раненых с действующих в море тральщиков в береговые лечебные учреждения обычно также не превышало 3—6 час. Длительная задержка раненых на борту тральщиков произошла лишь однажды — во время эвакуации гарнизона Ханко — в декабре 1941 г. Корабли на пути в Ленинград неожиданно попали в сложную ледовую обстановку и продолжительное время (около суток) не могли сдвинуться с места.

Оказание медицинской помощи раненым на борту тральщиков затрудняла сложность доставки их на берег из-за узости проходов и крутизны трапов. Feldшера обычно оказывали помощь раненым непосредственно на боевых постах, пользуясь при этом носимым медицинским оснащением, уложенным в санитарную сумку и скомплектованным по собственному усмотрению. Табельных комплектов (укладок) медицинского имущества, крайне нужных в этих условиях, к сожалению, не было. Передача раненых с корабля на корабль в море для оказания медицинской помощи (например, на тот катер или тральщик, где имелся врач или фельдшер) не практиковалась. Раненые передавались на другие корабли лишь в аварийных случаях.

В организации медицинского обеспечения боевой деятельности тральщиков главенствующее значение приобретали вопросы своевременной эвакуации раненых в береговые лечебные учреждения, для чего (в идеальном варианте решения) были необходимы даже на относительно небольшом балтийском театре специальные корабли медицинского назначения, способные выполнять также и спасательные функции.

Главную ударную силу наряду с авиацией на Балтийском море составляли подводные лодки, которые выполнили огромную боевую работу в период решительного наступления советских войск и флота в Прибалтике. Медицинское обеспечение подводных лодок в море строилось также на автономном принципе и полностью возлагалось на фельдшеров лодок. До возвращения в базу, где раненых можно было сдать на береговой пункт медицинской помощи и в морской госпиталь, судьба их во многом зависела от качества и своевременности оказания первой доврачебной помощи, но главным образом от сроков пребывания кораблей в море. Труд медиков в этих условиях был поистине героическим. Медики-подводники блестяще справились со своими задачами. За всю войну на Балтике не было случая, когда бы раненые на лодке в походе не получили первой и доврачебной помощи. Приведем всего лишь один из многих подобных примеров.

Трое суток на подводной лодке Щ-405 находились двое тяжелораненых — лейтенант Шебенко и командир Титов. Лишь к началу третьих суток раненых удалось эвакуировать в госпиталь. Все это время самоотверженно спасал жизнь раненым фельдшер лодки Котов. Он остановил кровотечение, боролся с шоком, обеспечил раненым возможные покой и удобства.

Большая заслуга в организации медицинского обеспечения боевой деятельности катеров, тральщиков, подводных лодок в наступательных операциях 1944—1945 гг. принадлежит флагманским врачам соединений этих кораблей на Балтике — заслуженному врачу РСФСР Т. А. Кузьмину, Б. Н. Шипкину, Г. И. Зепковичу, В. М. Медвенскому, С. Г. Цаллагову и др.

Среди фельдшеров, обслуживавших малые корабли, особенно отличились в боях П. В. Кожемякин с тральщика № 45, погибший в феврале 1944 г., фельдшер базового тральщика № 210 Соколов, фельдшера на дивизионах катеров-тральщиков И. Н. Иванов, Г. З. Шавыркин, А. Ф. Резпиченко.

Не перечить героических подвигов боевых санитаров, умело и самоотверженно оказывавших помощь пострадавшим в бою. Они делали свое доброе дело в любой боевой обстановке, в любой ситуации так же старательно и самоотверженно, как санитар Микушевич, который, будучи сам ранен, продолжал оказывать помощь товарищам. И это считалось нормой — обычным выполнением обязанностей на боевом посту.

Богатый опыт медицинского обеспечения военно-воздушных сил получили на войне врачи авиационных соединений флота. Медицинская служба частей ВВС и авиабаз располагалась вблизи аэродромов. Лазареты, обычно оборудованные в укрытиях и расположенные далеко от аэродромов, обеспечивали стационарное лечение легкораненых. Тяжелораненые летчики эвакуировались в госпитали. На аэродромных пунктах медицинской помощи раненым оказывалась первая медицинская, реже доврачебная помощь.

Врачи, служившие в ВВС, так же как медики, обслуживавшие судоподъем, аварийно-спасательные работы и водолазные спуски, имели специальную подготовку. Для отработки частных задач, тренировок и повседневного обучения, медицинского обследования летно-подъемного состава создавались лаборатории авиамедицины. В целях скорейшего возвращения в строй легкокораненых летчиков для летного состава в Бернгардовке под Ленинградом был создан лечебно-профилактический пансионат. Тут же, среди деревьев тенистого парка, размещалась лаборатория авиационной медицины, возглавляемая А. Г. Пановым.

В распоряжении главного врача ВВС КБФ В. Н. Корнева имелось пять санитарных самолетов ПОС-2 и один МП-1 (морской пассажирский самолет, приспособленный под санитарный). На этих самолетах эвакуировали раненых с оперативных аэродромов и с островов, проводили розыск потерпевших аварию летчиков. На них же доставлялась в отдаленные базы консервированная кровь; на них же вылетали хирурги в отдаленные гарнизоны.

В период боевых операций ВВС в южных районах Балтийского моря были созданы специальные спасательные авиагруппы, состоящие из летающих лодок «ППБ» и гидросамолетов «КОР-1», позднее для спасательных и поисковых работ использовались самолеты типа «Каталина».

Развертывание сил флота на огромной территории, отвоеванной у противника, потребовало восстановления старых и освоения новых военно-морских баз. Разбитые наголову фашистские войска и их флот удирали, оставляя за собой разрушения, пожарища и болезни. Города и селения на пути наступающих советских войск, прибалтийские базы и порты были в руинах. Население в них уже давно не получало элементарной медицинской помощи. Больницы и бани были разрушены. Не произошло никаких противоэпидемических мероприятий. Особую опасность в этих условиях представляли для наших войск и флота сыпной тиф, кишечные заболевания, чесотка.

Огромное значение в этой тяжелой обстановке приобрела профилактическая санитарно-эпидемиологическая работа, и прежде всего тщательное эпидемиологическое изучение и оздоровление новых районов базирования, проведение экстренных восстановительных работ самого различного характера. Специальные бригады, состоявшие из флотских эпидемиологов, гигиенистов, бактериологов, инфекционистов, проводили тщательную санитарно-эпидемиологическую разведку, своевременно разрабатывали и представляли на утверждение командования планы проведения оздоровительных мероприятий. Тщательно организованная и оперативно проводимая работа по санитарно-эпидемиологическому обеспечению сил флота в местах нового базирования увенчалась полным успехом. В течение всей войны Краснознаменный Балтийский флот не знал вспышек инфекционных заболеваний.

На Большом проспекте Васильевского острова в Ленинграде стоял в первые годы войны заброшенный дом, поврежденный снарядами. Днем и ночью подходили к нему раскрашенные в пестрые цвета санитарные машины с узкими светомаскировочными щелями на фарах. На разные лады будили тишину телефонные аппараты, связывавшие дом с внешним миром. В доме, не зная отдыха, работали люди в военно-морской форме. Тут был «штаб» — Медико-санитарный отдел Краснознаменного Балтийского флота.

Здесь планировалось медицинское обеспечение операций кораблей и частей КБФ, отсюда шло управление многогранной деятельностью медицинской службы флота, осуществлялось руководство работой флотских госпиталей, санитарно-эпидемиологических лабораторий и маневренно-хирургических групп, организовывался нелегкий, но почетный труд тысяч флотских медиков, спасавших жизнь доблестным защитникам Родины. Благодаря усилиям этих людей, их высоким профессиональным знаниям и организаторскому таланту, на Краснознаменном Балтийском флоте не было эпидемий, здоровье матросов не ухудшалось с войной, а крепло, всем раненым на кораблях и в частях своевременно оказывалась первая медицинская помощь, за годы войны было возвращено в строй из числа лечившихся в госпиталях КБФ более 80% раненых и свыше 90% больных.

Исключительная заслуга во всей этой огромной работе, проведенной балтийскими медиками, принадлежит коллективу отдела, его партийной и комсомольской организациям, опытным офицерам-руководителям. Особое место среди них занимал Владимир Робертович Баудер, руководивший медицинской службой КБФ в самые тяжелые и напряженные 1941—1943 гг. Многие сделали для успешной работы его преемник А. В. Смольников, заместитель начальника отдела В. Д. Васильев, руководящие офицеры отдела, среди них — главный эпидемиолог флота, профессор, ныне академик Владимир Ильич Иоффе, главные хирурги флота Б. В. Пунин, М. С. Лисицын, Н. В. Петров, главный терапевт Г. А. Смагин. Большую работу в области лечебно-эвакуационного обеспечения провели М. А. Беляев и В. И. Егоров, боевой подготовки — Е. М. Иванов, противоэпидемического обеспечения — М. Б. Орлов, А. А. Куклинов, Н. И. Славнин, Г. И. Лебедько, медицинского снабжения — А. И. Агафонов и И. М. Шляго, парторг отдела П. Н. Сафронов.

В память о ратном труде балтийских медиков в годы Великой Отечественной войны на доме № 71 по Большому проспекту Васильевского острова, где находился МСО КБФ и где теперь вновь размещается школа, установлена мемориальная доска, а пионерской дружине, создавшей в школе музей боевой славы балтийских медиков, присвоено имя героев-медиков дважды Краснознаменного Балтийского флота.

САНИТАРНО-ГИГИЕНИЧЕСКОЕ И ПРОТИВОЭПИДЕМИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ФЛОТА

Заслуженный врач РСФСР,
кандидат медицинских наук,
генерал-майор медицинской службы

Е. М. ИВАНОВ

Заслуженный врач РСФСР,
генерал-майор медицинской службы

Н. И. СЛАВНИН

Эпидемическая обстановка на балтийском театре военных действий уже с первых дней войны стала осложняться. Развернувшиеся военные действия повлекли за собой временное оставление части территории нашими войсками, налеты вражеской авиации производили разрушение жилого фонда городов и населенных пунктов, повреждения водопроводов, канализационной сети, коммунально-бытовых объектов, и одновременно с этим происходило передвижение огромных масс войск и гражданского населения.

Следует, однако, отметить, что даже в самые тяжелые периоды войны заболеваемость инфекционными болезнями, увеличившаяся по сравнению с мирным, довоенным, периодом, никогда не достигала такого уровня, когда эпидемическая обстановка могла бы оказать неблагоприятное влияние или сорвала выполнение боевой операции.

В первых числах сентября 1941 г. началась блокада Ленинграда, и уже в октябре флот оказался сосредоточенным в Ленинграде, Кронштадте и Ораниенбауме (ныне г. Ломоносов).

Медицинские противоэпидемические учреждения сконцентрировались также в этих районах. Санитарно-эпидемиологическая лаборатория флота была переведена в Ленинград. Санитарно-эпидемиологические лаборатории некоторых военно-морских баз, как, например, Либавской, были расформированы и в то же время созданы новые. В сентябре 1941 г. была создана лаборатория Ладожской военной флотилии в Осиновце, в августе 1942 г. — в Новой Ладоге.

Наиболее тяжелая эпидемическая обстановка была в блокированном Ленинграде, в особенности в середине декабря 1941 г. В это время наряду с некоторым увеличением заболеваемости кишечными инфекциями стали появляться больные алиментарной дистрофией. Трудность разграничения этих двух форм заболеваний создала впечатление резкого увеличения числа желу-

дочно-кишечных инфекций. Угроза подъема инфекционной заболеваемости возрастала. При этом следует заметить, что санитарные условия на кораблях и в береговых частях резко ухудшились. Снабжение доброкачественной питьевой водой затруднялось вследствие многочисленных повреждений водопровода. Ограничения в снабжении продовольствием достигли своего предела. Большие и малые корабли стояли на Неве, скованной льдом. Имели место постоянные перебои в снабжении электроэнергией, топливом, водой.

В этих тяжелых условиях блокадной зимы Медицинская служба флота и ее противоэпидемические учреждения проводили большую работу по предупреждению возникновения очагов инфекционных болезней, по раннему выявлению больных и лабораторной диагностике инфекционных заболеваний.

Офицеры Медицинской службы М. Б. Орлов, Я. А. Комаров, П. И. Стрелов, Г. И. Лебедько, Н. И. Славнин, А. Ф. Александрова, А. А. Басюк, А. Д. Шайков, М. И. Нахопетов и другие, несмотря на усталость, недостаточность питания, большие трудности с транспортными средствами, постоянные налеты авиации врага, артиллерийские обстрелы, мужественно выполняли свой долг по противоэпидемическому обеспечению кораблей Балтийского флота и частей.

Уже в первые месяцы 1942 г. возникла необходимость в увеличении числа коек для госпитализации больных заразными болезнями. Поэтому в начале 1942 г. были сформированы инфекционные госпитали. Они сыграли огромную роль в предотвращении рассеивания инфекции и скорейшей ликвидации очагов.

С организацией госпиталей для инфекционных больных появилась возможность маневра коечным фондом.

Как уже сказано выше, несмотря на тяжелейшие условия работы, санитарно-эпидемиологические лаборатории флота и военно-морских баз не прекращали ни на минуту своей деятельности.

Военные врачи-эпидемиологи и гигиенисты санитарно-эпидемиологической лаборатории флота удачно сочетали свою работу с работой врачей кораблей и частей, помогая медицинской службе кораблей, частей и подразделений флота проводить противоэпидемические и санитарно-гигиенические мероприятия, систематически проводили медицинские освидетельствования, лабораторный контроль качества пищевых продуктов и исследование питьевой воды на доброкачественность, а в необходимых случаях проверяли правильность ее хлорирования.

Необычные условия, возникшие во время блокады в Ленинграде, по-видимому, способствовали размножению крыс, которые являлись источником распространения ряда заболеваний. Борьба с ними велась вначале крайне недостаточно, и вскоре стали появляться заболевания лептоспирозом сначала среди гражданского населения города, а затем и среди моряков.

Был проведен ряд мероприятий по улучшению санитарного состояния жилых и служебных помещений, территорий воинских частей. Проводилась большая работа по истреблению крыс, по организации противокрысиных мер на кораблях и складах.

Своевременно выявлялись заболевшие лептоспирозом с последующей их госпитализацией. Личный состав был ознакомлен с мерами личной и общественной профилактики и мерами борьбы с лептоспирозом.

Проведенный комплекс мероприятий позволил относительно быстро ликвидировать угрозу распространения этого заболевания.

Следует отметить большую организующую роль и практическую помощь кораблям и береговым частям в проведении борьбы с крысами специалистов дезинфекционных отделений санитарно-эпидемиологических лабораторий и в первую очередь М. Н. Федорова, М. И. Воробьева.

В целях обеспечения научного и оперативного руководства противоэпидемической борьбой в период Великой Отечественной войны на флотах были введены должности главных эпидемиологов. На Краснознаменном Балтийском флоте главным эпидемиологом был назначен профессор В. И. Иоффе, ныне академик АМН СССР. Крупнейший ученый, бывая часто на кораблях и в подразделениях флота, на основе анализа инфекционной заболеваемости делал прогноз на ближайшее время и давал рекомендации к проведению целенаправленных мероприятий. В. И. Иоффе с большой любовью передавал свой богатый опыт специалистам-эпидемиологам, а также врачам кораблей и подразделений флота.

Неоценимую помощь медицинской службе оказал начальник кафедры военной эпидемиологии Военно-морской медицинской академии профессор, член-корреспондент АМН СССР А. Я. Алымов, впоследствии главный эпидемиолог Вооруженных Сил СССР.

Во второй половине блокады Ленинграда стало улучшаться санитарное состояние города. Начали постепенно увеличиваться нормы питания гражданам и личному составу СА и ВМФ, более регулярно работали учреждения коммунального и бытового обслуживания, легче стало выполнять личную гигиену.

Медицинская служба Краснознаменного Балтийского флота, предвидя в недалеком будущем наступательные действия Советской Армии и Военно-Морского Флота, организовала несколько подвижных санитарно-эпидемиологических групп, оснастив их всем необходимым для выполнения санитарно-гигиенических и бактериологических исследований. Эти группы при организации и освоении новых военно-морских баз на освобожденных от врага территориях, а также при выполнении отдельных боевых операций кораблями, морской пехотой и другими частями флота сыграли большую роль в противоэпидемическом обеспечении.

Военно-морские врачи профилактического направления помимо своей непосредственной работы в наиболее напряженный первый период войны принимали участие в подготовке и оборудо-

вании транспортов для эвакуации и сопровождения раненых с передовых военно-морских баз.

Так, в первые месяцы войны эвакуацию раненых морским путем из Таллинской военно-морской базы в Ленинград и Кронштадт под руководством начальника медицинской службы флота М. Я. Кривошеина и его заместителя В. Р. Баудера обеспечивали М. А. Беляев, Ф. Т. Коровин и Г. И. Лебедько. Последние за самоотверженный труд и героизм во время эвакуации были награждены высокими правительственными наградами. Раненые эвакуировались на транспортах «Луга», «Казахстан» и др.

В эвакуации и сопровождении раненых из военно-морской базы Ханко в г. Ленинград самое активное участие принимал бактериолог санитарно-эпидемиологической лаборатории А. А. Басюк.

Чтобы лучше представить многогранную работу специалистов санитарно-эпидемиологических лабораторий, и в частности лаборатории флота, нужно коснуться еще некоторых сторон их деятельности.

Уже с первых дней блокады (середина сентября—первые числа октября) начали ощущаться затруднения в снабжении населения города продуктами питания. Доставка продовольствия в блокированный город встречала все большие трудности. Запасы его резко снижались, и уменьшались нормы продовольственного пайка, выдаваемого военнослужащим, в том числе и личному составу береговых частей флота. В особенности стал ощущаться недостаток в витаминах и в первую очередь в витамине «С». Он почти полностью отсутствовал в выдаваемых продуктах. Восполнить недостаток витамина «С» за счет витаминных препаратов, изготавливаемых промышленностью, в условиях военного времени, да еще в блокированном городе — дело крайне трудное. В связи с этим перед медицинской службой КБФ, перед гигиенистами и эпидемиологами флота встала задача найти источники витамина «С» в окружающей природе.

Поисками ресурсов витамина «С» занялись гигиенисты санитарно-эпидемиологической лаборатории КБФ и военно-морских баз. Науче были известны растения, содержащие этот витамин. Но приближалась зима, и, естественно, на зеленые витаминносители рассчитывать не приходилось. Внимание было обращено на хвойные деревья. Хвоя различных пород деревьев подверглась лабораторному исследованию. Ставилась первоначальная задача — определить количественное содержание витамина «С» в хвое различных деревьев. Это задание было выполнено. Гигиенисты военно-морские врачи Г. И. Лебедько, И. Г. Федоров, А. Н. Шиврина и другие разработали наставление по приготовлению и употреблению хвойных настоев. Вначале лаборатории приходилось готовить эти настои и снабжать ими личный состав кораблей и частей. Вскоре же, убедившись в полезности этих настоев и необходимости их использования в качестве противогрибкового средства, продовольственная служба под руковод-

ством врачей стала готовить эти настои непосредственно в подразделениях флота. В свою очередь военно-морские госпитали приготавливали хвойные настои для лечившихся в госпиталях раненых и больных.

С приближением весенних месяцев 1942 г. внимание было обращено на зеленые растения, за счет которых можно было бы восполнить недостающее количество витамина «С» в пище и, кроме того, иметь еще дополнительные средства питания. Биохимик лаборатории А. Н. Шиврина совместно с биологом Ленинградского университета С. А. Гудевич написала брошюру «Съедобные дикорастущие травы». Эта небольшая книга содержала краткое описание трав и способы их обработки при употреблении в пищу.

В предисловии к брошюре указывалось, что она составлена с целью ознакомить бойцов и командиров Красной Армии и Военно-Морского Флота с малоизвестными дикорастущими травами в районе Ленинграда и его окрестностей, которые могли служить дополнительным хорошим пищевым продуктом. Эта книга стала также полезной партизанам и бойцам, оказавшимся в отрыве от своей части при выполнении боевого задания. Книга была хорошо иллюстрирована и, руководствуясь ею, любой военнослужащий мог быстро определить, какие растения среди окружающей его природы могут употребляться в пищу, а какие нет. Авторы в своей брошюре подчеркивали, что описываемые растения имеют высокое содержание витамина «С».

Эти и ряд других мероприятий способствовали повышению витаминной насыщенности пищи и предотвратили появление заболеваний цингой среди защитников города Ленина, а также повысили сопротивляемость организма к инфекционным заболеваниям.

В санитарно-эпидемиологической лаборатории флота в наиболее тяжелые дни блокады Ленинграда была предпринята попытка найти заменитель пищевых продуктов. Врачи-гигиенисты Г. И. Лебедько и И. Г. Федоров при консультации начальника кафедры общей и социальной гигиены Военно-морской медицинской академии профессора К. Н. Шалшева приготовили студень, состоящий из казеина (примерно 5—10 г на литр воды), сельдерея и нескольких граммов масла с добавлением агар-агара. Приготовленный по разработанному рецепту студень врачи вначале проверили на безвредность и, убедившись в ней, отметили одновременно, что употребление студня создает на некоторое время ощущение сытости. Специалисты медицинской и продовольственной служб, проводившие апробирование «заменителя» пищевых продуктов, единодушно дали высокую оценку вкусовых качеств наполнителя (он чуть-чуть напоминал по вкусу мясной студень) и рекомендовали разнообразить ингредиенты, входящие в его состав, с целью придания различных «вкусовых» качествготавливаемых блюд. Нужно, конечно, принять во внимание,

Что все это происходило в тяжелейшее для Ленинграда время, когда население города получало только по 150 г, а инженерно-технический персонал — 300 г хлеба в сутки и больше ничего.

По решению партии, правительства и Государственного Комитета Оборона была организована через Ладожское озеро доставка продовольствия в Ленинград. По этой «Дороге жизни» во все возрастающем количестве доставлялись продукты питания, и благодаря этому улучшалось снабжение населения, армии и флота.

Работа по поиску заполнителя сыграла известную положительную роль. Однако дальнейшие исследования в этом направлении были приостановлены.

Хотя бы кратко, но следует упомянуть еще об одной стороне деятельности медицинской службы.

В результате упорного труда военно-морских врачей — специалистов санитарно-эпидемиологической лаборатории КБФ Н. И. Славина, Я. А. Комарова и лаборантки А. Ф. Александровой при консультативной помощи профессора А. Я. Адымова был приготовлен препарат для лечения загноившихся ран, так называемый полимикробный аутолизат. Мысль о приготовлении этого препарата возникла, когда лечащие врачи-хирурги отметили, что у больных с пониженной сопротивляемостью к инфекции раны долго не заживают. Хирурги, применявшие указанный препарат, дали высокую оценку его действия. Долго не заживающие раны очищались от гнойного содержимого, и быстро наступало их заживление. Об этом в свое время писала газета «Красный Балтийский флот» (№ 35 от 8 февраля 1942 г.) в статье «Неутомимый боевой коллектив».

После освобождения войсками Ленинградского фронта и моряками Краснознаменного Балтийского флота Ленинграда от вражеской блокады началось продвижение наших войск на запад и освобождение городов и областей нашей Родины от временной оккупации немецко-фашистскими захватчиками.

На освобожденных территориях противозидемической службе предстояло выполнить огромную по своим масштабам работу. Возникла угроза занесения инфекционных болезней как в наши продвигающиеся части, так и в тыл.

Среди освобожденного населения были довольно значительно распространены заразные болезни. Наибольшую опасность представлял сыпной тиф, очаги которого встречались почти на всем пути продвижения наших войск. Наиболее вероятным путем проникновения инфекции в подразделения и части флота являлось пополнение, частично формировавшееся из населения освобожденных областей. Надо отметить, что медицинская служба Краснознаменного Балтийского флота, предвидя эту угрозу, своевременно принимала необходимые меры и оградила наш личный состав от проникновения инфекции.

Кроме сыпного тифа имели распространение острые кишечные заболевания — брюшной тиф и дизентерия.

Корабли и подразделения КБФ с каждым днем продвигались вперед и занимали новые рубежи. Возникла необходимость в организации новых военно-морских баз, развертывании в них медицинских, в том числе и противэпидемических, учреждений: санитарно-эпидемиологической лаборатории, инфекционных госпиталей, санитарно-пропускных пунктов и маневренных эпидемиологических групп.

Тяжелая картина представилась нашим воинам на освобожденных от врага землях. Всюду в городах и селах торчали остовы служебных зданий и жилых домов, сожженных врагом при отступлении. Были разрушены водопроводы и канализационные сети. Чтобы создать наибольшие затруднения с водоснабжением для населения и наступающих частей Советской Армии и Военно-Морского Флота, враг разрушал водокачки и даже обычные срубовые колодцы. Последние засыпались мусором, загрязнялись и даже минировались. Пользоваться водой из таких колодцев, естественно, было нельзя. Необходимо было провести большую работу по очистке и дезинфекции колодцев. Большинство объектов коммунально-бытового назначения были разрушены или выведены из строя.

Восстановительные работы требовали огромных усилий. Не хватало рабочих. Часть населения была угнана оккупантами в Германию; другая же, более значительная часть ушла в леса и только через несколько дней после освобождения населенных пунктов возвращалась в свои родные места.

Из опросов местных жителей и отдельных медицинских работников удалось выяснить эпидемическую обстановку освобожденных населенных пунктов. Несмотря на значительное распространение острых кишечных заболеваний и сыпного тифа, медицинская помощь населению практически не оказывалась, и медицинской службе флота пришлось срочно проводить противоэпидемические мероприятия, чтобы оградить личный состав наших войск от инфекционных заболеваний.

Медицинской службе флота приходилось оказывать помощь и гражданскому населению. Проводя профилактические и противоэпидемические мероприятия и среди населения, оказывая помощь в ликвидации очагов инфекционных болезней, медики флота способствовали созданию удовлетворительной эпидемической обстановки.

Такое или близкое к описанному положение встречалось почти во всех пунктах, в которых приходилось вновь формировать временные военно-морские базы. Большие разрушения и плохое санитарное состояние были и в освобожденных базах флота.

В отдельных военно-морских базах, как, например, в Лужской ВМБ, в первые дни личный состав находился в тяжелых условиях.

Для обеспечения водой были использованы обычные срубные колодцы после их очистки, ремонта и хлорирования воды, в то же время принимались меры к быстрейшему восстановлению водопроводной системы, проводился строгий контроль за организацией питания, хранением продуктов и приготовлением пищи. Складские помещения, как правило, отсутствовали, оборудование продовольственных объектов (кухонь, столовых) было вначале примитивным. Холодильные установки практически отсутствовали.

Одной из главных забот медицинской службы было оказание помощи в налаживании мытья и санитарной обработки личного состава. Много инициативы проявили офицеры тыла и медицинской службы. Приходилось «хозяйственным способом» строить санпропускники, примитивные бани, использовать подвижные дезинфекционные камеры и душевые установки на автотяге. Необходимо было бани оборудовать парилками и обеспечить горячей и холодной водой в достаточном количестве.

Чтобы уберечь личный состав подразделений флота от вшивости, проводилась достаточно интенсивная профилактическая дезинфекция.

Тяжелые последствия войны и оккупации в освобожденных районах создали напряженную эпидемическую обстановку. Медицинской службе флота, противоэпидемическим учреждениям приходилось принимать энергичные меры, чтобы воспрепятствовать возникновению очагов инфекционных болезней и их распространению. И нужно отметить, что эта задача была успешно выполнена.

В конце сентября 1944 г. была освобождена столица Эстонской Советской Социалистической Республики — г. Таллин. Город в первые часы после освобождения был почти безлюден. В Купеческой и Минной гаванях груды металла, камня и другого различного хлама — результат взрывов причалов, зданий и других портовых сооружений, произведенных немецкими войсками при отступлении. Усилиями личного состава приводились в порядок подходы к гаваням и водоразборным кранам. Водопроводные сооружения пострадали незначительно, и вскоре водопровод был введен в действие.

Противоэпидемические учреждения начали прибывать в освобожденный Таллин спустя несколько дней и сразу же приступали к работе по противоэпидемическому обеспечению личного состава кораблей и частей флота. В Таллине быстро был восстановлен городской транспорт, налажено хлебопечение для города и войск гарнизона, начали работать бани и санитарные пропускники.

В январе 1945 г. в связи с формированием строительных частей медицинской службе флота пришлось провести большую работу. Строительные части укомплектовывались контингентами старших возрастов из населения Советских Прибалтийских рес-

публик (Латвийской, Литовской и Эстонской). Находившееся довольно длительное время в оккупации население жило в тяжелых условиях. Было известно, что в населенных пунктах Литовской ССР было много больных брюшным тифом и дизентерией. Сыпной тиф свирепствовал в лагерях, созданных гитлеровцами для военнопленных.

Медицинская служба флота приняла все необходимые меры, чтобы предотвратить распространение вшивости и инфекционных болезней, и в первую очередь сыпного тифа. Для обслуживания призывников и проведения противоэпидемических мероприятий была перебазирована в пункты комплектования лаборатория и дезинфекционное отделение Медико-санитарного отдела Таллинского морского оборонительного района.

Сложная обстановка создалась после разгрома немецко-фашистских войск в районе Кенигсберга и Пиллау. Попав в безвыходное положение, фашисты расстреляли несколько тысяч лошадей. С наступлением весенних дней трупы лошадей, частью находившиеся на поверхности земли, частью едва присыпанные землей, начали разлагаться. Размножилось огромное количество мух. Нужно было срочно устранить источник заразы. Была проделана огромная работа по захоронению трупов лошадей. Вся работа была проделана под руководством группы специалистов-гигиенистов, возглавляемой А. А. Бойко.

В каждом освобождаемом порту — Либаве, Вентспилсе, Клайпеде и других — имелись свои особенности, и противоэпидемической службе приходилось подчас решать очень сложные вопросы.

Большую инициативу в проведении всех необходимых профилактических и противоэпидемических мероприятий во вновь организованных и восстановленных ВМБ проявили офицеры Медико-санитарного отдела КБФ, руководимого А. В. Смольниковым, А. А. Куклинов, П. Д. Кузнециков, В. А. Веселов, П. Н. Сафронов, Л. М. Заборский и другие, а также врачи санитарно-эпидемиологических лабораторий — эпидемиологи, гигиенисты и инфекционисты.

Оценивая работу противоэпидемической службы в целом, следует подчеркнуть, что система противоэпидемических мероприятий в Советской Армии и Военно-Морском Флоте, разработанная еще в довоенное время, подверглась суровым испытаниям в различные периоды Великой Отечественной войны и подтвердила правильность принципов, положенных в ее основу.

За все время войны среди личного состава КБФ не было сколько-нибудь выраженных вспышек инфекционных заболеваний.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Кандидат военно-морских наук,
капитан I ранга

А. В. БАСОВ

Неустанное внимание Коммунистической партии к росту и укреплению Краснознаменного Балтийского флота позволило ему в ходе войны решать важнейшие оперативно-стратегические задачи. КБФ в Великой Отечественной войне являлся важной составной частью Советских Вооруженных Сил, предназначенной для обороны северо-запада нашей Родины. По этапам войны военно-политические цели на северо-западном стратегическом направлении достигались, как правило, совместными усилиями всех видов сил: сухопутных фронтов (Северо-Западного, Северного, Ленинградского, Волховского, Карельского), Краснознаменного Балтийского флота и выделенных из его состава военных флотилий на Ладожском, Онежском и Чудском озерах, авиации (в том числе дальнего действия) и войск ПВО страны. На завершающем этапе войны, когда решалась задача окончательного разгрома вооруженных сил фашистской Германии на ее собственной территории и принуждения ее правителей к полной и безоговорочной капитуляции, КБФ взаимодействовал с войсками Прибалтийских и Белорусских фронтов, уничтожавших группировки вермахта в Прибалтике, Восточной Пруссии и Померании.

В то же время ряд стратегических задач КБФ решал самостоятельно. Они возникали в ходе войны в зависимости от обстановки, складывавшейся на Балтийском море. В целом их можно характеризовать как стремление, во-первых, обеспечить собственные традиционные морские коммуникации и нарушить коммуникации противника; во-вторых, препятствовать Германии увеличить свой военно-экономический потенциал за счет сырьевых и промышленных ресурсов других балтийских государств; в-третьих, использовать море для создания стратегических группировок сухопутных войск на отдельных направлениях, снабжать их и в случае необходимости эвакуировать и в то же время препятствовать в этом противнику. Выполнению этих задач способствовал пересеченный характер театра с глубоко вдающимися в материк заливами Ботническим, Финским, Рижским, а также Дан-

цигской бухтой и закрытым проливным районом, связывающим порты Германии, Дании, Швеции, Норвегии и Финляндии.

Финляндия как союзник гитлеровской Германии могла продолжить время нахождения в состоянии войны на стороне фашистского блока благодаря надежной морской коммуникации с Германией. Мощная группировка вермахта в Северной Норвегии в составе Лапландской (20-й горной) армии, 5-го воздушного флота, эскадры надводных кораблей и флотилии подводных лодок снабжалась морским путем, проходившим через проливную зону и норвежские шхеры и частично через Ботнический залив.

Снабжение войск группы армий «Север» в значительной мере шло морским путем через Лиенау, Ригу, Таллин. В последний период войны в связи с изоляцией на приморских плацдармах сухопутных войск противника возникали задачи по их блокаде с моря (нарушение снабжения и эвакуации.) Наконец, гитлеровцы использовали Балтийское море как полигон для подготовки вновь вступающих в строй подводных лодок перед их посылкой в Атлантику.

Краснознаменный Балтийский флот к началу войны представлял силу, которую нельзя было не учитывать. Немецко-фашистское командование в плане «Барбаросса» уничтожение Балтийского флота рассматривало как одну из первоочередных задач. Группа армий «Север» конечной целью имела захват Ленинграда и Кронштадта, который должен был привести к уничтожению КБФ. Только после этого противник рассчитывал обеспечить себе свободу судоходства по Балтийскому морю.

Однако активные действия КБФ вынудили немецко-фашистское командование в ходе наступления на Ленинград выделять силы для борьбы с ним. Прежде всего оно попыталось стеснить действия кораблей с помощью минных заграждений, которые корабли и самолеты ставили от Лиенау до Кронштадта. В то же время противник стремился не допустить советские корабли в Балтийское море блокадными действиями подводных лодок и авиации в устье Финского залива. Больших усилий и времени потребовало уничтожение передовых пунктов базирования советского флота в Лиенау, Таллине, Моонзунде и на Ханко. Противник предпринял попытку ослабить КБФ потоплением основных кораблей во время его передислокации в конце августа из Таллина в Кронштадт. Наконец, испытав огневую силу артиллерии флота на ближних подступах к Ленинграду, он предпринял в конце сентября 1941 г. воздушную операцию с целью уничтожения кораблей в Кронштадте.

Как известно, гитлеровские планы по захвату Ленинграда и уничтожению КБФ были сорваны в 1941 г. Флот хотя и понес потери, но сохранил основные силы и высокую их боеспособность. Поэтому на всех последующих этапах борьбы верховному командованию Германии приходилось учитывать КБФ как реальный фактор и для борьбы с ним выделять значительные силы.

В общем плане сокрушения СССР летом и осенью 1942 г. (директива ОКВ № 41 от 5 апреля 1942 г.) наряду с наступлением на южном крыле фронта и прорывом в Закавказье было предусмотрено «на севере взять Ленинград и установить связь на суше с финнами». В порядке подготовки к штурму города в период с 4 по 30 апреля немецкий 1-й воздушный флот осуществил операцию силами 162 пикирующих бомбардировщиков и 434 бомбардировщиков-истребителей с целью уничтожения крупных надводных кораблей, закованных льдом на Неве. Шесть массированных ударов были отражены и не принесли противнику успеха. Крупные надводные корабли вместе с артиллерией кронштадтских фортов и батареи оставались мощным огненным щитом в обороне Ленинграда.

В течение 1942—1945 гг. противник пытался блокировать КБФ в восточной части Финского залива, с тем чтобы не выпустить его в Балтийское море. Для этого он создал специальное соединение кораблей «Восток» и использовал финский флот, оборудовал две минно-сетевые артиллерийские позиции на рубежах Нарвский залив—о-в Гогланд и о-в Найссар—Порккала-Удд. С конца 1944 г. гитлеровцы в Балтийском море использовали против советского флота основные силы своего флота, продолжая в то же время блокадные действия подводными лодками на выходе из Финского залива.

На завершающем этапе войны гитлеровское командование стремилось как можно дольше удерживать приморские плацдармы, чтобы затруднить выход советского флота в Балтийское море и тем самым сохранить за собой свободу действий. При достижении этой цели сухопутные войска вермахта попадали в окружение в прибрежных районах и несли большие потери.

Таким образом, на всех этапах войны КБФ был существенным фактором в обороне и наступлении Советских Вооруженных Сил на северо-западном направлении.

В ходе Великой Отечественной войны Краснознаменный Балтийский флот провел ряд совместных и самостоятельных операций, а также повседневных систематических боевых действий, приведших к осуществлению оперативно-стратегических целей. В начале войны, когда в ходе приграничного сражения в Прибалтике советские сухопутные войска пытались задержать противника, КБФ создал передовую оборонительную минно-артиллерийскую позицию по линии Ханко—устье Финского залива—Моонзундские острова—Ирбенский пролив. Она сыграла важнейшую роль в недопущении сил противника в Финский и Рижский заливы, в обороне Эстонии. В то же время героическая оборона военно-морской базы Лиепая (22—27 июня) дала пример борьбы за опорные пункты в случае изоляции их сухопутными войсками противника. Большое значение имела эвакуация Прибалтийской ВМБ из Риги в Моонзунд 27—28 июня. С этого времени Моонзундский архипелаг превратился в передовой опорный пункт

флота, в его передовую базу. В течение двух следующих месяцев (июль—август) все активные действия флота начинались из Моонзунда (вывод подводных лодок в Балтийское море, блокада Ирбенского пролива, палеты авиации на Берлин). В ответ враг сосредоточил усилия своей авиации и подводных лодок по району Моонзунда.

В начальный период войны авиация флота приняла участие в двух значительных операциях. С 25 по 30 июня совместно с ВВС Северного фронта она участвовала в воздушной операции по уничтожению аэродромов и военно-морских баз Финляндии. 30 июня более 120 бомбардировщиков флота бомбили вражеские войска на подходе к Западной Двине, чтобы помочь частям Северо-Западного фронта занять оборону по ее правому берегу.

Самыми напряженными для КБФ были июль, август и сентябрь 1941 г., когда в ходе Ленинградской оборонительной операции решалась задача задержать врага и не допустить его к Ленинграду. КБФ не должен был допустить прорыва немецких морских сил в Финский залив и одновременного давления на Ленинград с суши и моря. С этой целью он оборудовал еще две оборонительные минно-артиллерийские позиции: восточную — в средней части Финского залива, включив в нее укрепленные острова Гогланд и Большой Тютерс, и тыловую — у входа в Невскую губу, включив в нее кронштадтские форты. Но оборонительные позиции выполняют свое предназначение, если на них развернуты силы. Поэтому было решено удерживать базы и опорные пункты флота в западной части залива.

Для суждения о характере и напряженности боевой деятельности КБФ в 1941 г. достаточно перечислить основное. Операция на коммуникациях в Ирбенском проливе и Рижском заливе (6 июля—27 августа), в результате которой противник не смог использовать Ригу в качестве порта снабжения и оказать давление на советские сухопутные войска в Эстонии; оборона Таллина (5—28 августа), оборона Ханко (22 июня—2 декабря), оборона Моонзундских островов (7 сентября—22 октября). Они приковали к себе значительные силы врага, чем способствовали обороне Ленинграда. В то же время флот непосредственно содействовал сухопутным войскам в удержании оборонительных позиций в районе Острова, Порхова, Волосова ударами авиации (10—15 июля); войскам 23-й армии на Карельском перешейке — силами Кронштадтской ВМБ и Ладожской военной флотилии (29 июня—1 ноября); войскам Ленинградского фронта на ближних подступах к Ленинграду — морской пехотой, авиацией, огнем кораблей и фортов (8 августа—28 сентября). Флот осуществил операции по эвакуации оставшихся в тылу врага гарнизонов по истечении целесообразности их обороны и явился, таким образом, собирателем сил для непосредственной обороны Ленинграда. Были эвакуированы гарнизоны: Таллипа (вместе с 10-м ск) (28—30 августа), Ханко (вместе с 8-й осбр) (26 октября—2 декабря);

части 50-го ск из Койвисто (1—4 сентября), части 19-го ск из Лахденпохья (14—28 августа). С помощью флота была осуществлена рокировка войск 8-й армии с ораниенбаумского плацдарма в Ленинград и затем из Ленинграда через Ладожское озеро на Волховский участок фронта.

Таким образом, непосредственная помощь сухопутным войскам была оказана с целью занять позицию по р. Западная Двина, закрепиться на Псковско-Островском и Лужском рубежах и на ближних подступах к Ленинграду.

Большую роль в создании обороны Ленинграда сыграло соединение, сформированное 30 июня и названное Морская оборона Ленинграда и Озерного района (МОЛ и ОР). Оно формировало части морской пехоты, артиллерийские батареи, бронепоезда, использовало запасы морского оружия и техники для возведения оборонительных сооружений.

Противнику не удалось с ходу ворваться в Ленинград и захватить его. К концу сентября фронт стабилизировался на подступах к городу. Вермахт не смог преодолеть оборону и вынужден был остановиться. В этом была большая заслуга и Краснознаменного Балтийского флота.

В летне-осенней кампании 1941 г. КБФ осуществил еще две наступательные и одну оборонительную акции, оказавшие влияние на последующий ход боевых действий. Подводные лодки, с 22 июня развернувшие действия на коммуникациях в Балтийском море, вынудили врага ограничить судоходство, ввести систему конвоев, организовать оборонительные действия на всем театре. Приобретенный подводниками опыт способствовал их успеху летом и осенью 1942 г.

Налеты авиации КБФ на Берлин (7 августа—4 сентября), совершенные с о-ва Эзел, имели большое моральное значение. Все увидели в этом предзнаменование неминуемого возмездия врагу за вероломство, жестокость и варварство.

8 сентября, с занятием противником Шлиссельбурга, Ленинград оказался блокированным с суши. Но уже 3 сентября Военный совет Ленинградского фронта на основании указаний ГКО возложил на Ладожскую военную флотилию ответственность за перевозки через озеро в блокированный город. Этим было положено начало легендарной «Дороге жизни».

В обороне Ленинграда Краснознаменный Балтийский флот был использован с учетом предшествующего опыта совместных действий армии и флота. Боевые возможности сухопутных войск, береговых частей и кораблей флота были согласованы и сведены в единую огневую систему. Прежде всего была использована огневая мощь фортов, береговых батарей и кораблей, которые были сведены в группы с целью массирования артиллерии. На некоторых участках линия фронта определялась дальностью и мощностью морской артиллерии. Так, морская артиллерия сыграла решающую роль в удержании ораниенбаумского плацдарма.

Командующий артиллерией Ленинградского фронта Г. Ф. Одинцов писал: «В героических боях за город Ленина артиллеристы Краснознаменного Балтийского флота показали мастерство, героизм, продемонстрировали блестящее качество отечественной материальной части, в особенности пушек 130- и 180-мм калибра и их боеприпасов... По расходу боеприпасов 130- и 180-мм калибров нужны были бы сотни морских боев, чтобы сравняться с интенсивностью стрельбы артиллерии КБФ»¹.

В трудное время 1941—1942 гг. флот послал на сухопутный фронт свыше 110 тыс. человек. КБФ сформировал 11 бригад, 2 полка, 38 батальонов и несколько отрядов морской пехоты, а также маршевые подразделения. Под Ленинградом не было дивизии, в которой не было бы балтийских моряков. В составе Ленинградской и Кронштадтской военно-морских баз и баз Ладужской военной флотилии также были части морской пехоты, на которые в зимнее время совместно с береговой артиллерией была возложена оборона ледовых участков фронта.

Авиация флота и фронта действовала как единый боевой организм, а ПВО флота — с Ленинградской армией ПВО (до июля 1942 г. — корпус ПВО). Они совместно охраняли блокированный район от воздушных ударов. ПВО западного сектора Ленинграда была возложена на КБФ. Зенитные части и «Кронштадтский патруль» истребителей надежно прикрывали город от воздушного нападения. ПВО «Дороги жизни» также была возложена на балтийских истребителей. В начале блокадного периода силы и средства ПВО флота составляли большую часть этого рода сил. Помощник командующего КБФ по БО, ПВО и сухопутным войскам генерал-майор Г. С. Зашихин был назначен командующим Ленинградской армией ПВО.

Авиация КБФ, которой до конца войны командовал генерал-полковник М. И. Самохин, являлась важной ударной силой командования фронта в оборонительных и наступательных операциях. С 1943 г. она все больше перенацеливается на решение задач на море.

В истории второй мировой войны трудно найти более сложную линию фронта, чем под Ленинградом. На узком участке в районе Петергофа (между Ораниенбаумом и Стрельной) противник вышел к южному берегу Финского залива. Ему удалось выйти также к берегу Ладужского озера восточнее Шлиссельбурга.

В результате западнее Ленинграда, в Невской губе, и восточнее его, в южной части Ладужского озера, линия сухопутного фронта по четыре раза выходила к побережью и обрывалась у уреза воды. КБФ и Ладужская военная флотилия, удерживая господство в восточной части Финского залива и на Ладужском озере, прикрывали фланг и тыл своих сухопутных войск и соз-

¹ Цит. по: Ю. Перечнев, Ю. Виноградов. На страже морских горизонтов. М., 1967, стр. 236, 237.

давали угрозу войскам противника. Ленинградская и Кронштадтская военно-морские базы взаимодействовали с войсками 23-й, 42-й армий и Приморской оперативной группой; Ладожская флотилия взаимодействовала с войсками 23-й, 67-й, 8-й и 7-й отдельных армий. Четкость взаимодействия способствовала успеху обороны.

В то же время КБФ имел силы и для действий в Балтийском море. С мая по ноябрь 1942 г. три эшелона подводных лодок один за одним прорвались через заграждения в Финском заливе и нарушили свободное судоходство во всем Балтийском море. Операция имела стратегическое значение не только вследствие потопления 60 вражеских судов, но и потому, что вынудила противника принять на всем театре широкие оборонительные меры и перейти к системе конвоев. Операция имела еще и важное морально-политическое значение, так как в то время, когда солдаты фюрера стояли у Ленинграда и вели бои на улицах Сталинграда, у их собственных портов в Данцигской и Померанской бухтах советские подводники топили одно судно за другим.

Ставка Верховного Главнокомандования, учитывая, что исход борьбы за Ленинград определяет обстановку на северо-западном стратегическом направлении и в Балтийском море, неоднократно предпринимала попытки деблокировать Ленинград. Все они (начиная с октября 1941 г. по сентябрь 1942 г.) не имели успеха главным образом вследствие того, что встречный удар из Ленинграда был очень слабым. А чтобы усилить войска и их боеспособность внутри блокированной зоны, нужно было наладить надежное снабжение Ленинграда. Исключительная роль в этом принадлежала Ладожской военной флотилии.

Советскому командованию удалось эффективно использовать водный путь через Ладожское озеро и в течение лета и осени 1942 г. оживить Ленинград, нормализовать трудовую деятельность населения, усилить боеспособность войск фронта и флота. К моменту перехода советских войск в стратегическое наступление в ноябре 1942 г. Ленинград из ослабшего, уязвимого пункта был превращен в оплот всего северо-западного направления. Войска фронта и флот были способны к нанесению мощных ударов изнутри блокированной зоны. На повестку дня встал вопрос о проведении наступательных операций с целью снятия блокады и очищения от войск противника всех подступов к Ленинграду. Артиллерия и авиация КБФ, а также морские стрелковые бригады приняли участие в операции «Искра» (12—30 января 1943 г.) по прорыву блокады.

Прорыв блокады создал хорошие условия для дальнейшего накопления и роста сил в районе Ленинграда. Этот процесс продолжался целый год. Несмотря на восстановление железнодорожной и автомобильной связи с Ленинградом, большой объем перевозок был выполнен водным транспортом через Ладожское озеро. В то же время противник усилил блокадные действия

в Финском заливе. На морских сообщениях в Балтийском море могла действовать лишь мино-торпедная авиация. Для ускорения разгрома фашистской Германии нужно было как можно скорее вывести боевые корабли КБФ в Балтийское море, но для этого предстояло осуществить полную блокаду Ленинграда, т. е. разгромить группировки сухопутных войск южнее и севернее города и прорвать морскую блокаду в Финском заливе.

Ленинградско-Новгородская (14 января—1 марта 1944 г.), Выборгская (10—20 июня 1944 г.) и Свирско-Петрозаводская (21 июня—10 августа 1944 г.) наступательные операции привели к разгрому немецких и финских войск на подступах к Ленинграду и в Южной Карелии. При подготовке и в ходе этих операций флот осуществил ряд самостоятельных операций для достижения частных целей: перевозка войск 2-й ударной армии из Ленинграда на ораниенбаумский плацдарм (5 ноября 1943 г.—21 января 1944 г.), операция по содействию войскам Ленинградского фронта в прорыве вражеской обороны и разгроме немецко-фашистских войск южнее Ленинграда (14—27 января 1944 г.), высадка десанта в Мерекюля, западнее Усть-Нарвы (13—14 февраля 1944 г.), перевозка войск 21-й армии из Ораниенбаума в Лисий Нос (4—8 июня 1944 г.), артиллерийско-авиационное содействие войскам фронта при прорыве обороны противника на Карельском перешейке (10—20 июня 1944 г.), операция по освобождению островов Бьёркского архипелага (21—27 июня 1944 г.). Была осуществлена также совместная десантная операция 59-й армии и КБФ по овладению островами Выборгского залива (4—10 июля 1944 г.), Тулоксинская десантная операция (22—27 июня 1944 г.), содействие Онежской флотилии войскам 7-й армии в Петрозаводской операции (23—28 июня 1944 г.).

Разгром немецко-фашистских войск на южных подступах к городу и выход советских войск на рубеж р. Нарвы и Чудского озера зимой 1944 г., освобождение от вражеских войск летом 1944 г. Карельского перешейка и Южной Карелии окончательно ликвидировали непосредственную угрозу городу Ленина, создали условия для возрождения экономической деятельности всего северо-запада страны. В то же время появились возможности для достижения новых значительных военно-политических целей на северо-западном стратегическом направлении.

Такими целями стали освобождение оккупированных фашистами Советских Прибалтийских республик, вывод Финляндии из войны, развертывание сил флота в Балтийском море с целью воспретить врагу свободное его использование и оказать Советской Армии содействие в решении задач на приморских направлениях при наступлении на территорию Германии. Освобождение Прибалтийских республик от немецко-фашистских захватчиков имело важное военно-стратегическое, политическое и экономическое значение. Решение этой задачи привело к полной ликвидации немецко-фашистских опорных пунктов в Финляндии, развертыва-

нию кораблей и авиации КБФ в Балтийском море, что создавало угрозу коммуникациям и северным приморским районам собственно Германии и в конечном итоге привело к прекращению импорта железной руды (свыше 10 млн. т в год) и промышленной продукции из Швеции в Германию. Союзники по войне (в первую очередь Великобритания и США) ощутили помощь СССР в борьбе с гитлеровскими подводными лодками, так как судостроительные центры Германии попали под удар советской авиации и в то же время немецкий флот лишился безопасных полигонов для подготовки вступающих в строй подводных лодок.

Все эти задачи, несмотря на их кажущуюся самостоятельность, находились в тесной взаимосвязи и решались комплексно. Оперативно взаимодействовали между собой вооруженные силы противника в Эстонии, Финском заливе и Финляндии. Оборонительная позиция, проходившая по р. Нарове, смыкалась с морской укрепленной позицией, проходившей через Нарвский залив—о-в Гогланд—западный берег Выборгского залива. Далее на севере она переходила в укрепленную оборонительную позицию, проходившую по Сайменскому каналу. Позиции южнее и севернее Финского залива смыкались с Гогландской морской позицией, прикрывая и усиливая друг друга. В целом это был щит, прикрывавший весь северо-запад от удара Советских Вооруженных Сил. Прорыв фронта обороны противника на любом из трех участков нарушал его устойчивость и в конечном результате приводил к крушению обороны.

Если линия фронта по р. Нарове укреплялась противником с января 1944 г., линия фронта в Финляндии к западу от Выборга — с июня того же года, то Гогландскую позицию немецкие и финские военно-морские силы начали оборудовать с ранней весны 1942 г. Западнее ее по линии Таллин—Порккала-Удд проходила еще одна укрепленная позиция. Уже в 1943 г. эти две позиции, составлявшие единый рубеж, стали непроходимыми для советских подводных лодок. В 1944 г. обе эти позиции были еще больше усилены. Надводные корабли могли действовать лишь при условии полного господства нашей авиации в воздухе. Прорыв кораблями КБФ южного фланга Гогландской позиции в Нарвском заливе занял около трех месяцев и потребовал огромного напряжения тральщиков и сил авиации при их прикрытии.

Учитывая, что КБФ был наглухо блокирован в восточной части Финского залива, советское командование искало решения на северном и южном приморских направлениях. В соответствии с этим Балтийский флот готовился содействовать наступлению сухопутных войск вдоль северного и южного побережья Финского залива и к выводу кораблей через минно-артиллерийские позиции в западную часть Финского залива и в Балтийское море.

Обстановка на северо-западном направлении изменилась в результате разгрома войск противника в Белоруссии и выхода Советской Армии к Восточной Пруссии и на подступы к Риге.

Группа армий «Север», удерживавшая Прибалтику, с одной стороны, с севера нависала над советскими фронтами, продвинувшимися к Варшаве и Восточной Пруссии, с другой стороны, в случае дальнейшего успешного продвижения советских войск к Балтийскому морю эта группа армий сама могла быть отсечена от Восточной Пруссии и Германии, и тогда ее боеспособность и судьба целиком зависели от морских путей между Прибалтикой и Германией.

Гитлеровское командование считало, что, удерживая Прибалтику, оно отсрочит выход Финляндии из войны и сохранит условия для продолжения блокирования советского Балтийского флота. Таким образом, к осени 1944 г. проблема Прибалтики стала обоюдоострой для воюющих сторон. Для Советского Союза освобождение Прибалтийских республик, вывод Финляндии из войны и развертывание сил КБФ в Балтийском море слились в одну важную военно-политическую цель кампании.

Участие КБФ в Таллинской (17—26 сентября 1944 г.) и Рижской (14—27 сентября 1944 г.) наступательных операциях, а также в Моонзундской десантной операции (27 сентября—24 ноября 1944 г.) содействовало скорейшему очищению Прибалтики от фашистских захватчиков. Успешное завершение Прибалтийской стратегической наступательной операции (14 сентября—22 октября 1944 г.) резко изменило обстановку на всем северо-западном направлении. Поражение немецко-фашистских войск в Эстонии (и Прибалтике в целом) ускорило выход Финляндии из войны. Тридцать три дивизии вермахта были изолированы на Курляндском плацдарме. Группа армий «Север» потеряла свое прежнее значение мощной ударной группы, угрожавшей советским войскам на центральном участке советско-германского фронта. Она больше не могла решающим образом влиять на обстановку на северо-западном стратегическом направлении. 19 сентября было заключено соглашение о перемирии с Финляндией. По условиям этого соглашения советский флот получил возможность использовать для базирования своих сил некоторые порты Финляндии (Хельсинки, Порккала-Удд, Ханко, Турку, Марианхамина (Мариехамн)). Военно-морские силы Германии вынуждены были уйти из Финского и Рижского заливов. Вскоре был закрыт для них и Ботнический залив. Швеция вынуждена была уменьшить, а затем и прекратить поставки сырья и материалов в Германию. Возросла угроза германским перевозкам по морю в Курляндию, Восточную Пруссию, Померанию, а также во всей юго-западной части Балтийского моря.

Развертывание сил Краснознаменного Балтийского флота в Балтийском море в связи с открывшимися возможностями и замыслом Верховного Главнокомандования не было простым перебазированием. Необходимость преодоления минных позиций, очищение оставляемых немцами рейдов, гаваней и портов от

мин, фугасов, разрушений потребовало проведения своеобразной, тщательно спланированной операции.

Новая стратегическая обстановка выдвинула перед КБФ задачи обеспечения морских коммуникаций с Финляндией, Швецией и Прибалтийскими республиками, нарушения германских морских коммуникаций, приобретших важнейшее значение для продления боеспособности вермахта; содействия Советской Армии в разгроме вражеских войск в Курляндии, Восточной Пруссии и Померании.

В последней военной кампании Советская Армия главный удар наносила, как и в 1944 г., на центральном варшавско-берлинском направлении. В отличие от летней кампании 1944 г. теперь фланговые группировки уничтожались не последовательно после главного удара, а одновременно с главным ударом на центральном направлении. Поэтому одновременно с Висло-Одерской операцией войска 2-го и 3-го Белорусских фронтов провели Восточно-Прусскую операцию с целью ликвидации восточно-прусской цитадели германского милитаризма. В ходе операции советские войска отсекали оборонявшуюся там группу армий «Центр» от остальных сил немецкой армии и прижали ее к морю. К блокированной на Курляндском полуострове группе армий «Север» добавилась группа армий «Центр», которая была блокирована на Земландском полуострове. Перед КБФ возникли новые задачи: наряду с Курляндским плацдармом блокировать с моря Земландский плацдарм противника. В то же время флот должен был оказать непосредственную поддержку сухопутным войскам в расчленении и уничтожении группировок противника.

Немецко-фашистское командование интенсивно использовало весь свой боевой надводный флот и все транспортные средства для содействия сухопутным войскам и обороне плацдармов. Но главная задача немецкого флота заключалась в эвакуации с изолированных плацдармов наиболее боеспособных дивизий и полков, особенно танковых. Из Курляндии, Восточной Пруссии, из района Данцига, а также из Норвегии и Дании перевозились войска в Восточную Померию. В результате там была создана настолько сильная группировка, что она вынудила советское Верховное Главнокомандование отложить наступление на Берлин и ликвидировать угрозу со стороны Восточной Померании.

Разгром противника в Восточной Померании осуществляли войска 1-го и 2-го Белорусских фронтов при содействии Краснознаменного Балтийского флота в период с 10 февраля по 4 апреля 1945 г. В ходе этой операции советские войска 5 марта вышли на побережье в районе Кольберга, расчленив восточно-померанскую группировку на две части. На побережье в районе Гдыни и Данцига образовался новый — третий «котел» для немецко-фашистских войск.

Таким образом, в начале весны на побережье Балтийского моря было три изолированных плацдарма — три огромных

«котла», из которых противник пытался «вынуть» и перевести на берлинское направление наиболее боеспособные части. Все это потребовало от командования КБФ новых решений и перераспределения сил. При разгроме противника на подступах к Ленинграду была использована артиллерия и авиация флота для увеличения ударной силы армий. В период подготовки к освобождению Прибалтики и выводу Финляндии из войны КБФ предпринял усилия к прорыву морской блокады в Финском заливе. Прибалтийская наступательная операция привела к освобождению Эстонии и выходу Финляндии из войны. Противник вынужден был снять блокаду советского флота и уйти из Финского залива. В устье Финского залива он организовал новую блокадную линию. Корабли КБФ получили свободу маневра через финские шхеры. Боевые возможности возросли. Вследствие этого без оперативной паузы силы КБФ были использованы для освобождения Моонзундских островов, имевших важное стратегическое значение, и для установления коммуникаций Ленинград—Хельсинки—Стокгольм и Ленинград—Таллин—Рига. Одновременно КБФ развернул действия на коммуникациях противника в Балтийском море вплоть до предпроливной зоны, лишив его свободы использования морских путей.

В Восточно-Прусской операции снова были использованы артиллерия и авиация для увеличения ударной силы фронта. 26 апреля 1945 г. был высажен десант на косу Фрише-Нерунг. В то же время важной задачей была блокада портов снабжения и эвакуации в Данцигской бухте.

В ходе Восточно-Померанской операции и после ее завершения вплоть до безоговорочной капитуляции Германии Балтийский флот вынужден был вести борьбу с невиданно массовой эвакуацией, которая осуществлялась противником на военных, транспортных, спортивных и прочих судах. В этих условиях ограниченные силы КБФ, действовавшие на морских сообщениях, не могли прервать массовый поток вражеских судов. Для этого требовались другие средства и другие методы. Балтийское море оставалось ареной ожесточенной борьбы еще в течение одних-двух суток после подписания акта о безоговорочной капитуляции.

В соответствии с решением Ставки Верховного Главнокомандующего из-за большой минной опасности, отсутствия пунктов базирования и по другим соображениям в конце войны в Балтийском море действовало ограниченное количество сил, хотя боевой состав флота оставался внушительным (1 линейный корабль, 2 крейсера, 12 эскадренных миноносцев, 78 торпедных катеров, 5 сторожевых кораблей, 10 канонерских лодок, 5 минных заградителей, 69 тральщиков, 216 катеров-тральщиков, свыше 230 охотников за подводными лодками и сторожевых катеров, а также 38 подводных лодок и 645 самолетов).

Результаты боевой деятельности флота в ходе Великой Отечественной войны можно выразить также по основным критериям

в конкретных цифровых величинах. В ходе обороны военно-морских баз и изолированных плацдармов противник вынужден был отвлечь с главного направления 15 пехотных дивизий, а также значительные силы авиации и флота. КБФ высадил 24 десанта, в том числе один оперативный; Ладожская флотилия — 6 и Онежская военная флотилия — 2 десанта.

В ходе войны кораблями и авиацией КБФ поставлено 16 327 мин, в том числе 11 183 мины в оборонительных и 5144 в активных заграждениях. Подводные лодки совершили 180 боевых походов, в том числе 169 на морские коммуникации противника. Авиация флота совершила свыше 158 тыс. самолето-вылетов, в том числе свыше 46 тыс. для непосредственного содействия сухопутным войскам и около 13 тыс. — для нарушения морских сообщений противника.

Краснознаменный Балтийский флот в ходе действий на морских сообщениях потопил 624 судна общим тоннажем 1590 тыс. брт (304 судна тоннажем 778 тыс. т не подтверждены двухсторонними данными). Данные о причинах потерь кораблей и судов противника см. в таблице.

Потери торгового флота Германии и ее союзников на Балтийском море (число единиц; в скобках — тыс. т.)*

Авиации	Подводные лодки	Надводные корабли	Мины	Береговая артиллерия	Всего
184 (484)	58 (187)	8 (11)	66 (133)	4 (ок. 5)	320 (820)
218 (555)	56 (146)	24 (62)	5 (13)	1 (ок. 3)	304 (779)

* В числителе — потери, подтвержденные двухсторонними данными; в знаменателе — еще не подтвержденные данными другой стороны.

В ходе борьбы за военно-морские базы, в высадке десантов, в содействии сухопутным войскам КБФ уничтожил 582 боевых и вспомогательных корабля противника (из которых 301 еще не подтвержден двухсторонними данными). Авиация уничтожила 415 кораблей, катеров и вспомогательных судов, подводные лодки — 7 кораблей, надводные корабли — 90, на минах подорвалось и погибло 60 кораблей, и береговая артиллерия уничтожила 10 единиц.

Продолжая героические традиции революционных моряков Балтики, в годы Великой Отечественной войны новое поколение советских моряков-балтийцев показало высокое воинское мастерство, беззаветную преданность Родине и Партии, стойкость и самоотверженность в бою. За массовый героизм Ладожская военная флотилия и семь соединений флота, которые в трудных условиях выполнили наибольший объем боевой работы, были на-

граждены орденом Красного Знамени: Краснознаменная бригада подводных лодок, 1-я Краснознаменная ордена Нахимова бригада торпедных катеров, 1-я Краснознаменная бригада траления, 1-я гвардейская истребительная авиационная Выборгская Краснознаменная дивизия, 8-я минно-торпедная авиационная Гатчинская Краснознаменная дивизия, 9-я штурмовая авиационная Роншинская Краснознаменная ордена Ушакова дивизия, 1-я гвардейская морская артиллерийская железнодорожная Красносельская Краснознаменная бригада.

На войне обстоятельства вооруженной борьбы нередко ставят отдельные корабли и части в исключительно тяжелое положение. Профессиональное воинское искусство, отвага и доблесть помогают избежать гибели и добиться победы. Эти части удостоиваются воинских наград. На КБФ высоких воинских наград заслужили 56 кораблей и частей, в том числе 11 подводных лодок, 19 надводных кораблей и дивизионов, 15 авиационных полков, 6 полков и дивизионов береговой артиллерии, пять береговых частей. Это гвардейские подводные лодки: Л-3, Ш-303, Ш-309; Краснознаменные подводные лодки К-52, С-13, «Лембит», Ш-307, Ш-310, Ш-320, Ш-323, Ш-406; надводные корабли: Краснознаменный линейный корабль «Октябрьская революция», Краснознаменные крейсера «Киров», «Максим Горький», гвардейский эскадренный миноносец «Вице-адмирал Дрозд», гвардейский минный заградитель «Ока»².

Это 1-й гвардейский дивизион торпедных катеров, 1-й гвардейский Краснознаменный дивизион катеров-тральщиков; 2-й Краснознаменный дивизион катеров-тральщиков, 4-й Краснознаменный дивизион катеров-тральщиков, 1-й Краснознаменный дивизион базовых тральщиков, 4-й Краснознаменный дивизион тральщиков, гвардейский тральщик «Гафель» (Т-205), Краснознаменный дивизион сетевых заградителей, Краснознаменный дивизион морских бронекатеров, 1-й Краснознаменный дивизион канонерских лодок, 2-й отдельный Краснознаменный отряд бронекатеров, 1-й гвардейский дивизион сторожевых катеров, 5-й Краснознаменный дивизион сторожевых катеров, 10-й Краснознаменный дивизион сторожевых катеров.

В военно-воздушных силах флота: 3-й гвардейский истребительный авиационный Краснознаменный полк (преобразован из 5-го истребительного авиационного полка); 10-й гвардейский истребительный авиационный Краснознаменный полк (преобразован из 71-го истребительного авиационного полка); 4-й гвардейский истребительный авиационный ордена Ушакова полк (преобразован из 13-го истребительного авиационного полка); 11-й гвардейский истребительный Краснознаменный полк; 1-й гвардейский минно-торпедный авиационный Клайпедский Краснознаменный полк; 12-й гвардейский пикировочно-бомбарди-

² Бывший ИЗ «Марти».

ровичный авиационный Таллинский Краснознаменный ордена Ушакова полк; 14-й гвардейский истребительный авиационный Клайпедский дважды Краснознаменный ордена Ушакова полк; 21-й истребительный авиационный Кенигсбергский Краснознаменный ордена Суворова полк; 51-й минно-торпедный авиационный Таллинский Краснознаменный орденов Ушакова и Нахимова полк; 7-й гвардейский пикировочно-штурмовой авиационный Таллинский Краснознаменный ордена Ушакова полк (преобразован из 57-го штурмового авиационного полка); 12-й истребительный авиационный Краснознаменный ордена Ушакова полк; 35-й штурмовой авиационный Таллинский Краснознаменный ордена Ушакова полк; 9-й истребительный авиационный Клайпедский Краснознаменный ордена Ушакова полк; 15-й отдельный морской разведывательный авиационный Таллинский Краснознаменный ордена Ушакова полк; 13-я отдельная артиллерийская авиационная Клайпедская Краснознаменная эскадрилья.

В частях береговой артиллерии: 1-й зенитно-артиллерийский Краснознаменный полк ПВО; 2-й гвардейский зенитно-артиллерийский полк ПВО; 1-й отдельный гвардейский зенитно-артиллерийский дивизион ПВО (преобразован из 2-го зенитно-артиллерийского дивизиона ПВО); 31-й отдельный артиллерийский Краснознаменный дивизион; 343-я Краснознаменная батарея 18-го отдельного артиллерийского дивизиона; 13-й гвардейский отдельный зенитный артиллерийский дивизион.

Береговые части: 11-я ордена Красной Звезды авиабаза; 10-й инженерный аэродромный ордена Красной Звезды батальон; Краснознаменная школа связи им. Попова; Кронштадтский ордена Ленина военно-морской госпиталь; Кронштадтский ордена Ленина морской завод.

В Ладожской Краснознаменной флотилии: 2-й отдельный Краснознаменный отряд бронекатеров; 6-й Краснознаменный дивизион малых охотников за подводными лодками.

В суровые годы войны на флоте выросли и закалились многие военачальники. Всю войну командующим Краснознаменным Балтийским флотом был адмирал В. Ф. Трибуц и неизменными членами Военного совета флота Н. К. Смирнов и А. Д. Вербицкий. Штаб флота возглавляли выдающиеся адмиралы Ю. А. Пантелеев, Ю. Ф. Ралль, А. Н. Петров. В 1941 г. прославились руководители обороны Ханко и Моондзунских островов генералы С. И. Кабанов и А. Б. Елисейев, командиры соединений кораблей адмиралы В. П. Дрозд, И. Г. Святков, Б. В. Хорошкин. С октября 1941 г. и до окончания боевых действий на Ладожском озере командующим Ладожской военной флотилией был вице-адмирал В. С. Чероков. Командующими морскими оборонительными районами были адмиралы Г. И. Левченко, Н. И. Виноградов, И. Д. Кулешов. Бригадами подводных лодок командовали адмиралы А. Е. Орел, Л. А. Курников, Н. П. Египко, А. М. Стеценко, С. Б. Верховский, бригадой торпедных катеров — адмиралы

Г. Г. Олейник, А. В. Кузьмин, соединениями Охраны водных районов (ОВР) — Ю. В. Ладинский, Е. В. Гуськов.

В ходе борьбы с минной опасностью выросли высококвалифицированные специалисты трального дела и среди них командиры соединений Ф. Л. Юрковский, Н. Н. Амелько, В. К. Кимаев, А. В. Дудин, Ф. Е. Пахольчук и многие другие. В обороне Ленинграда большую роль играла береговая и корабельная артиллерия. В ходе контрбатарейной борьбы и поддержки сухопутных войск выросли руководители артиллерийских соединений И. И. Грен, И. С. Мушнов, И. Н. Дмитриев, С. С. Кобец и др.

Балтийские летчики совершили в годы войны наибольшее число самолетов-вылетов. Среди командного состава авиации известны имена таких блестящих летчиков, как Е. Н. Преображенский, И. И. Сербин, Н. К. Логинов, И. И. Борзов, А. Е. Мазуренко, В. И. Раков, Н. В. Челноков, А. А. Мироненко, В. Ф. Голубев и многие другие.

Краснознаменный Балтийский флот дал 158 Героев Советского Союза, в том числе 125 летчиков, девять подводников, 18 человек с надводных кораблей и шесть представителей морской пехоты.

Летчики А. Е. Мазуренко, В. И. Раков, Н. Г. Степаня и Н. В. Челноков удостоены звания дважды Героя Советского Союза.

7 мая 1965 г. Указом Президиума Верховного Совета СССР за выдающиеся боевые заслуги перед Родиной, массовый героизм и мужество, проявленные личным составом Краснознаменного Балтийского флота в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, и в ознаменование 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Краснознаменный Балтийский флот был награжден вторым орденом Красного Знамени.

Нынешнее поколение моряков-балтийцев с честью несет эстафету славы, завоеванной в жестоких боях нашими отцами и старшими братьями, свято бережет и продолжает боевые и революционные традиции. Навсегда останутся в памяти поколений героическая оборона Лиепаи, Таллина, Моонзунда, Ханко и непокоренного Ленинграда, беспримерные походы подводных лодок, лихие удары катерников, храбрые атаки морской пехоты, легендарные подвиги летчиков, мужественные дела тральщиков.

Дважды Краснознаменный Балтийский флот надежно охраняет северо-западные рубежи Родины, бдительно несет вахту, оберегая мирный труд советского народа.

СОДЕРЖАНИЕ

	Предисловие	5
В. Ф. Трибуц	Краткий обзор боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в наступательных операциях 1944—1945 гг.	7
В. Ф. Трибуц	В Финском заливе	28
Г. М. Рыбаков	Партийно-политическая работа в период наступательных боевых действий	58
Ю. Ф. Ралль	Операция по захвату островов Бьёркского архипелага	69
В. С. Черокон	Ладожская военная флотилия в 1943—1944 гг.	85
И. Г. Святов	Боевые действия по освобождению островов Моонзундского архипелага	99
В. И. Ачкасов	Моонзундская десантная операция	113
Н. И. Виноградов	Боевая деятельность Юго-Западного морского оборонительного района в 1945 г.	125
А. В. Басов	Десант на остров Борнхольм	138
В. И. Ачкасов	Действия Краснознаменного Балтийского флота на коммуникациях противника в 1944—1945 гг.	154
А. М. Шугинин	Авиация Краснознаменного Балтийского флота в 1944—1945 гг.	172
В. А. Полещук	Боевая деятельность подводных лодок КБФ в 1944—1945 гг.	198
А. В. Басов	Борьба противолодочных сил Краснознаменного Балтийского флота с подводными лодками противника в 1944—1945 гг.	226
Ю. Г. Перечнев, С. Т. Шевченко	Береговая артиллерия в наступательных операциях 1944 г.	247
Ю. Г. Перечнев, С. Т. Шевченко	Боевая деятельность береговой артиллерии в 1945 г.	274
П. Я. Вольский	Противоминное обеспечение боевых действий Краснознаменного Балтийского флота в 1944—1945 гг.	303
Н. С. Серебряный	Служба наблюдения и связи	322
В. С. Шломин, В. М. Басок	Тыл КБФ в последний период войны	347
А. Н. Кузьмин	Инженерное обеспечение боевых действий Краснознаменного Балтийского флота в 1944—1945 гг.	368
		487

М. М. Казанский	Гидрометеорологическая служба КБФ	389
Н. Е. Гончаров	Технический отдел Краснознаменного Балтийского флота в годы войны	407
Б. М. Волосатов	Вклад Кронштадтского морского завода в восстановление корабельных сил Краснознаменного Балтийского флота	417
Н. П. Чикер	Аварийно-спасательное обеспечение боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.	423
Е. М. Иванов, А. С. Крупин	Балтийские медики в наступательных боях под Ленинградом и в Прибалтике	443
Е. М. Иванов, Н. И. Славнин	Санитарно-гигиеническое и противоэпидемическое обеспечение флота	462
А. В. Басов	Заключение	471

Краснознаменный Балтийский флот в завершающий период Великой Отечественной войны (1944—1945 гг.)

Утверждено к печати Институтом военной истории МО СССР

Редактор издательства *Г. И. Рыкова*

Художник *И. Е. Сойко*

Художественный редактор *В. Н. Тихунов*

Технические редакторы *Л. И. Куприянова, Ф. М. Хенох*

Корректоры *Н. Г. Сисекина, Р. П. Шабалева*

Сдано в набор 14/IV 1975 г. Подписано к печати 16/IX 1975 г. Формат 60×90¹/₁₆.

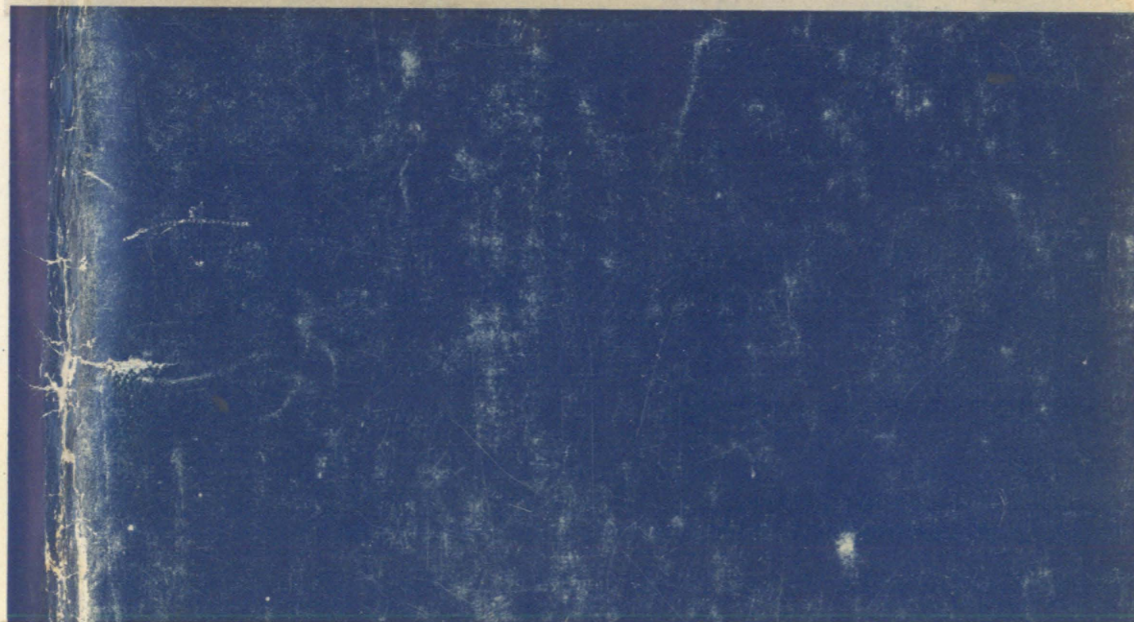
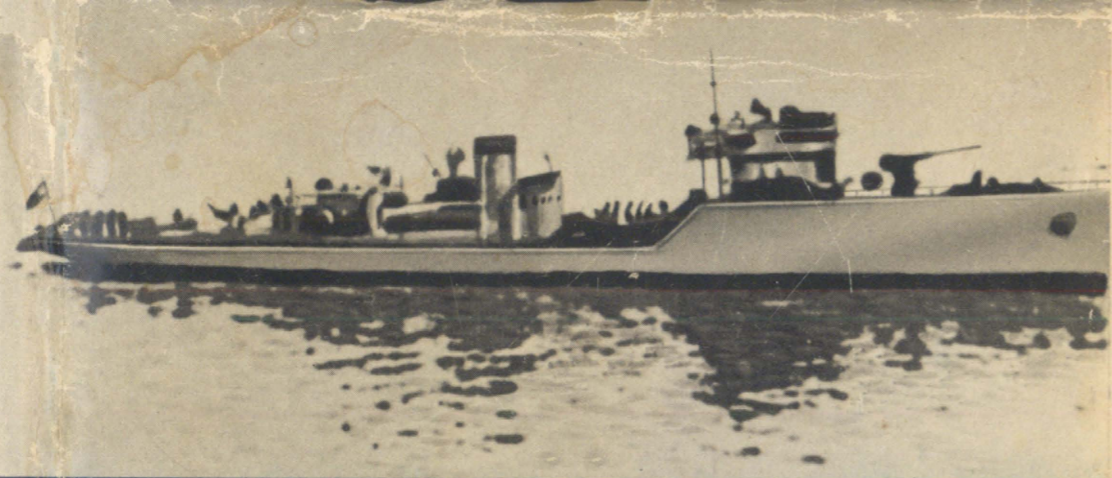
Бумага типографская № 1. Усл. печ. л. 30,5. Уч.-изд. л. 34,5. Тираж 50000.

T-10584. Тип. зак. 273. Цена в переплете — 2 р. 45 к.; в переплете с сутером — 2 р. 50 к.

Издательство «Наука». 103717 ГСП, Москва, К-62, Подсосенский пер., д. 21

1-я типография издательства «Наука», 199034, Ленинград, В-34, 9 линия, д. 12

2 р. 50 к.



КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ 1944-1945 гг.

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

1944-1945 гг.



В книге «Краснознаменный Балтийский флот в завершающий период Великой отечественной войны. 1944—1945 гг.» освещаются совместные наступательные операции Советской Армии и Краснознаменного Балтийского флота, а также самостоятельные действия флота в 1944—1945 гг. Большинство статей написаны непосредственными участниками событий, руководителями и флагманскими специалистами различных родов флота. Книга рассчитана на военных историков и широкий круг читателей.



ИЗДАТЕЛЬСТВО «НАУКА»