

Морская летопись



БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

В БИТВЕ
ЗА ЛЕНИНГРАД
1941 г.

А.А. Чернышев



Александр Алексеевич Чернышев
Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941 г.
Серия «Морская летопись»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=17100212
Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941 г. / Чернышев А.А.: Вече; Москва; 2014
ISBN 978-5-4444-7872-1

Аннотация

С первого дня войны, с ночи летнего солнцестояния, главной задачей Краснознаменного Балтийского флота было оказать помощь войскам Красной Армии в обороне Ленинграда. Боевые действия флота начались на дальних подступах к Ленинграду и задолго до подхода немецких войск к городу. Обороняя Либаву, Таллин, Ханко и Моонзундские острова, балтийские моряки отвлекли от ленинградского направления крупные силы противника и тем самым дали возможность защитникам Ленинграда выиграть время и лучше подготовиться к отпору врагу.

Вместе с Ленинградом флот встретил первую блокадную зиму. Он обеспечивал зимнюю оборону города со стороны Финского залива. Артиллерия флота вела контрбатарейную борьбу, не позволяя противнику безнаказанно разрушать город. Кроме того, флот делился с фронтом и городом топливом, продовольствием, боеприпасами.

Книга подробно освещает все ключевые события на Балтике, неопровержимо доказывая, что 1941-й был годом не только «Балтийской катастрофы», но и великого подвига советских моряков, выстоявших в неравной борьбе и сорвавших планы гитлеровского командования.

Содержание

Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой отечественной войны	4
Война началась. Приказано: «Мины ставить»	20
Либава, Рига, Моонзунд	33
Конец ознакомительного фрагмента.	53

Александр Чернышев

Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941 г.

Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой отечественной войны

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

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

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

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

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

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

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

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

21 апреля 1921 г. приказом Революционного Совета Республики (РВСР) флот Балтийского моря был переформирован в Морские силы Балтийского моря (МСБМ). РВСР принял также решение о дальнейшем сокращении флота и утвердил новый состав РККФ на 1921 г. В составе МСБМ предполагалось иметь линкор, 16 эсминцев в кампании и 8 – в резерве, 9

подводных лодок в кампании и 2 – в резерве, 2 канонерские лодки, минный заградитель, 5 торпедных катеров, 31 тральщик, 277 вспомогательных судов и плавсредств.

9 сентября 1921 г., впервые после Гражданской войны, Начальник Морских сил М.В. Викторов произвел смотр практической эскадры МСБМ и морской крепости Кронштадт.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В докладе указывалось на то, что многие системы корабельного оружия и технических средств, материальная часть артиллерии и инженерные сооружения береговой обороны, типы самолетов морской авиации устарели и по своему техническому состоянию не отвечают возросшим требованиям современной войны.

Одновременно с восстановлением и достройкой кораблей разрабатывались проекты новых типов надводных кораблей и подводных лодок. Результатом большой подготовительной работы явилась программа нового военного судостроения, утвержденная Советом Труда и Обороны 26 ноября 1926 г. Рассчитанная на 5 лет – 1926/1927—1930/1931 гг. программа предусматривала постройку 12 подводных лодок, 18 сторожевых кораблей, 30 торпедных катеров, а также достройку 2 крейсеров, 4 эсминцев и некоторых других кораблей. Значительная часть новых кораблей предназначалась для Балтийского флота.

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

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

В последующие годы начинается строительство подводных лодок новых проектов: подводных минных заградителей II серии типа «Ленинец», средних лодок типа «Щука», малых лодок типа «М».

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

Успехи советской авиационной промышленности открыли перспективы развития авиации флота. До 1928 г. ВВС флота имели только разведывательные самолеты, а в 1933 г. уже появились подразделения бомбардировщиков, истребителей и минно-торпедной авиа-

ции. Морская авиация вошла в состав флота на правах рода сил, способного решать определенные оперативные задачи самостоятельно и во взаимодействии с другими силами флота.

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

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

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

Во второй пятилетке начинается строительство базовых (быстроходных) тральщиков типа «Фугас», средних подводных лодок типа «С» и крейсерских типа «К», боевых катеров новых типов.

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

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

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

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

В 1932 г. была создана научно обоснованная, единая система радиовооружения флота «Блокада-1», включавшая различные типы передатчиков и приемников. На корабли поступает радиопеленгатор «Пеленг». С 1932 г. советские корабли стали оснащаться отечественными гирокомпасами (до этого их приходилось закупать за рубежом). Кроме того, было освоено производство новых типов лагов, эхолотов, радиопеленгаторов.

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

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

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

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

27 мая 1936 г. СТО при СНК СССР принял решение о строительстве Большого флота. Согласно ему общий тоннаж боевых кораблей Морских Сил РККА устанавливался 1,3 млн т, в том числе на КБФ – 400 тыс. Решением предусматривалось за 7 лет, т. е. к концу 1943 г., построить 8 линкоров водоизмещением по 35 тыс. т, вооруженных девятью 406-мм орудиями, со скоростью 30 узлов и 18 тяжелых крейсеров по 26 тыс. т, вооруженных девятью 305-мм орудиями, со скоростью хода 36 узлов. Через месяц, 26 июня 1936 г., СНК СССР утвердил кораблестроительную программу на период до 1947 г., которая предусматривала строительство 15 линкоров, 15 тяжелых и 28 легких крейсеров, 2 авианосцев, 19 лидеров, 134 эсминцев, 211 подводных лодок.

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

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

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

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

В ноябре 1929 г. из Кронштадта в Севастополь были отправлены линейный корабль «Парижская Коммуна» и крейсер «Профинтерн». Поход отряда вокруг Европы возглавил Л.М. Галлер. Корабли, преодолев жестокий ураган в Бискайском заливе, 18 января 1930 г. прибыли в Севастополь, существенно усилив Черноморский флот.

В 1932–1933 гг. были приняты решения о создании Тихоокеанского и Северного флотов. И в этом деле КБФ оказал неоценимую помощь. Для формирования новых флотов он

передал значительную часть своего личного состава, кораблей, самолетов, береговых батарей.

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

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

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

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

В мае – июне 1937 г. линкор «Марат» совершил поход в Англию для участия в военноморском параде по случаю коронации английского короля Георга V. 10 мая «Марат» (командир флагман 2-го ранга В.И. Иванов) вышел из Кронштадта и 17-го прибыл в Портсмут. Всего за 53 минуты советский линкор точно занял отведенное ему место на рейде одним из сложнейших в морской практике способов постановки на якорь фертоинг, вызвав восхищение у экипажей 200 кораблей разных стран. 20 мая состоялся грандиозный военноморской парад по случаю коронации короля. 23 мая линкор снялся с якоря. На обратном пути по приглашению правительств Литвы, Латвии и Эстонии корабль нанес визиты вежливости в Клайпеду, Лиепаю и Таллин. 5 июня «Марат», пройдя 3655 миль, возвратился в Кронштадт.

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

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

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

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

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

Оперативная готовность № 3 (повседневная) – корабли и части находятся в обычной готовности, но сохраняют запасы топлива и держат в готовности оружие. Ремонт кораблей производился по плану, базовый дозор выставлялся только в районе главной базы.

По оперативной готовности № 2 (повышенная) боевое ядро переходило на четырехчасовую готовность к выходу в море, корабли принимали все необходимые запасы. Увольнения на берег сокращаются до минимума. Ремонт кораблей производился ускоренными темпами,

дозор выставлялся у всех военно-морских баз, воздушная разведка велась систематически, авиация рассредоточивалась на оперативные аэродромы.

При объявлении оперативной готовности № 1 (полная) боевое ядро находилось в часовой готовности к выходу в море, а весь остальной состав флота – в четырехчасовой готовности к ведению боевых действий. Форсированно заканчивался ремонт кораблей, зенитная артиллерия и средства ПВО кораблей изготавливались к бою, развертывались воинские тылы, подводные лодки рассредоточивались и готовились к немедленному выходу в море, усиливалась дозорная служба и силы воздушной разведки.

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

Уже 11 октября 1939 г. в Таллин пришли первые советские корабли – лидер «Минск», эсминцы «Гордый» и «Сметливый». Два дня спустя в Палдиски прибыли плавбаза «Кронштадт» и дивизион подводных лодок. 15 октября в Таллин пришла эскадра КБФ в составе линкора «Октябрьская Революция», крейсера «Киров», эсминцев «Гневный», «Грозный» и «Стремительный», четырех сторожевых кораблей и др., всего 12 вымпелов. 22 октября по приказу наркома ВМФ крейсер «Киров», в сопровождении эсминцев «Сметливый» и «Стремительный», перешел в Либаву.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Наступление сухопутных войск поддерживали крупнокалиберные железнодорожные батареи флота. В январе 1940 г. в Ораниенбауме из добровольцев с кораблей и частей был сформирован Береговой отряд сопровождения, обеспечивающий действия войск на приморском направлении. По опыту применения отряда в составе КБФ была создана 1-я бригада морской пехоты.

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

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

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

Кроме того, полностью отсутствовала информация о финских минных заграждениях. Крейсер «Киров», выйдя на первую операцию, едва не погиб, пройдя вплотную от кромки минного заграждения (об этом стало известно после окончания войны, когда в руки советских моряков попали финские карты).

Корабельные зенитчики слабо знали силуэты самолетов и не могли отличить свои от противника. 21 декабря огнем эсминца «Сметливый» был сбит самолет МБР-2. В свою очередь летчики флотской авиации не знали силуэты не только кораблей противника, но и своих. Так, например, 30 ноября у острова Сейскари самолет СБ атаковал наши эсминцы, которые открыли по нему зенитный огонь. Были случаи, когда свои истребители по ошибке атаковали свои же бомбардировщики, сбив два из них. С первого дня войны флотские бомбардировщики охотились за финскими броненосцами береговой обороны, вылетая крупными

группами – так, 2 марта 1940 г. на их бомбежку вылетели 30 самолетов. Всего на броненосцы была сброшена 221 бомба (63 т), но результат был нулевой, ни одна бомба не попала в финские корабли.

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

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

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

В результате присоединения к СССР Эстонской и Латвийской республик, а также подписания мирного договора с Финляндией, КБФ получил ряд портов, выдвинутых к устью Финского залива и на побережье Балтийского моря – Либав, Виндава, Рига, Ханко, Палдиски, Таллин, Выборг. Получение этих портов и перенос базирования отдельных соединений коренным образом изменили положение на театре.

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

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

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

Линия наблюдательных постов и сеть финских аэродромов давала противнику возможность непрерывного наблюдения за нашими перевозками, особенно в светлое время суток. Таким образом, на всем протяжении наша основная коммуникация Кронштадт – Таллин – Ханко была в районе досягаемости противника.

Новые ВМБ были совершенно не приспособлены для базирования военного флота. По существу, кроме акваторий и ограниченного причального фронта, почти ничего не было, ремонтные базы существовали только в Либаве и Таллине. Гавани, оставшиеся без изменений еще от царской России, а местами пришедшие в ветхость, не были рассчитаны на базирование таких кораблей, как эсминцы, не говоря уже о более крупных. Необходимо было выполнить большой объем строительных работ по созданию инфраструктур баз флота.

Увеличение протяженности береговой черты, количество портов и рейдов, удаленность новых ВМБ на большом расстоянии друг от друга (Либав, Таллин, Ханко, Рига) и, в особенности от тыловой базы Кронштадта, для поддержания морских сообщений и рейдовой службы требовали наличия многочисленного вспомогательного флота. Но его не хватало даже до 1940 г., в условиях мирного времени. Например, нефтеналивных судов име-

лось всего четыре, водоналивных – два. Подавляющее число вспомогательных судов имело за плечами не один десяток лет службы. Нехватка вспомогательного флота приводила к перебоям в своевременном подвозе необходимых видов снабжения и ставила готовность соединений КБФ в зависимость от наличия свободного тоннажа. Между тем слабо развитая промышленность Прибалтийских республик, недостаточно развитая железнодорожная сеть, а также отсутствие возможности создавать в базах необходимые запасы (из-за отсутствия складов), начатое большое оборонительное строительство требовало постоянного и весьма оживленного морского сообщения между новыми базами и тылом КБФ.

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

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

К началу войны программа строительства береговой обороны не была закончена. Ряд батарей заканчивался строительством в ходе войны. Круговая оборона островов и батарей, которая понадобилась во время войны, не была предусмотрена.

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

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

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

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

К началу Великой Отечественной войны КБФ являлся самым сильным из флотов Советского Союза. Командующим КБФ в течение всей войны был вице-адмирал В.Ф. Трибуц; членами Военного совета дивизионный комиссар М.Г. Яковенко, Н.К. Смирнов, А.Д. Вербицкий; начальником штаба – контр-адмирал Ю.А. Пантелеев, с 29.9.41 – вице-адмирал Ю.Ф. Ралль.

В составе флота находились 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 эсминцев, 7 сторожевых кораблей, 34 тральщика, 4 надводных заградителя, 2 канонерские лодки, 63 торпедных катера, 65 подводных лодок, 26 малых охотников, 4 бронекатера, 9 катеров-тральщиков, 11 посыльных судов, 133 вспомогательных плавсредств.

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

Отряд легких сил (командир контр-адмирал В.П. Дрозд) в составе крейсеров «Киров» и «Максим Горький», 1-го, 2-го дивизиона эсминцев.

1-я бригада подводных лодок (капитан 1-го ранга Н.П. Египко) в составе 1, 2, 3 и 4-го дивизионов; 2-я бригада подводных лодок (капитан 2-го ранга А.Е. Орел) в составе 6, 7 и

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

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

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

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

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

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

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

Система базирования флота включала главную военно-морскую базу (Таллин), военно-морские базы Ханко (генерал-майор С.И. Кабанов), Кронштадтскую (контр-адмирал В.И. Иванов), Прибалтийскую (контр-адмирал П.А. Трайнин), а в ее составе – Либавскую (капитан 1-го ранга М.С. Клевенский). Каждая военно-морская база имела корабли и катера охраны водного района (ОВР), противовоздушную оборону, береговую оборону, части специального и тылового обеспечения.

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

ляли собой скорее музейные экспонаты (бывшие озерно-речные пароходы с гребными колесами). Не было малых заградителей для действий в шхерах и на мелководье.

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

Не хватало танкеров, водоналивных судов и других вспомогательных судов.

Одним из недостатков организации и планирования военного судостроения в предвоенные годы являлось то, что в постройке одновременно находилось большое количество кораблей, в результате усилия заводов расплывались на многих объектах, оставался большой процент незавершенного производства, срывались сроки сдачи кораблей. К началу войны в различных стадиях производства находились 219 кораблей. С началом Второй мировой войны продолжать строительство линкоров, тяжелых и легких крейсеров, находившихся еще на стапелях, стало бесперспективным, работы на них сворачивались. Одновременно ускорялась постройка эсминцев, подводных лодок, тральщиков.

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

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

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

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

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

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

Авиация ВВС КБФ базировалась на аэродромах, расположенных от Либавы и Ханко до Новой Ладogi, но в основном в районе Ленинграда. К началу войны на западных аэродромах было сосредоточено около 20 процентов общего состава авиации. Такая вынужденная дислокация ВВС привела к тому, что корабли, действовавшие в Рижском заливе, не имели авиационного прикрытия.

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

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

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

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

Запасы топлива на складах флота обеспечивали потребность флота мазутом на 40 суток, соляром – на 50, бензином – 30–50, маслом всех марок – 45, углем – 50. Но непродуманное распределение боеприпасов и топлива по пунктам базирования очень затруднило деятельность КБФ в начале войны. Наличие емкостей жидкого топлива в Таллине, Риге, Ханко совершенно не обеспечивало потребностей базировавшихся там кораблей. В самой западной, расположенной возле границы Либаве к началу войны было сосредоточено около 12 тыс. т жидкого топлива и смазочных масел и более 23 тыс. т угля, в то время как в Таллине практически не было соляра. В то же время в Либаве к началу войны имелся только один боекомплект для артиллерии береговой обороны. Почти все запасы, завезенные в Либаву, попали в руки противника.

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

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

Одновременно немцы учитывали огромное экономическое и политическое значение Ленинграда как крупнейшего индустриального и политического центра страны. Поэтому захват Ленинграда был одной из первостепенных задач немецкой армии. С этой целью в пограничной полосе в Восточной Пруссии немцы сосредоточили группу армий «Север» под командованием генерал-фельдмаршала фон Лееба в составе 16-й и 18-й полевых армий, 4-й танковой армии, 23-го армейского корпуса (резерв) и 1-го воздушного флота. Она насчитывала 29 дивизий, всего 725 тысяч солдат и офицеров, 1500 танков и 1070 боевых самолетов. По плану немецко-фашистского командования эта группа войск должна была перейти в наступление из района Клайпеда – Сувалки против наших армий, расположенных в Прибалтике, и, разгромив их, с хода занять город Ленинград. Захватить Ленинград фашистское командование рассчитывало концентрическим ударом немецких войск с юго-запада и финских войск с севера. Финны развернули у границ Советского Союза на ленинградском направлении 12 дивизий и сосредоточили 330 самолетов.

Наши армии в Прибалтике (8, 11 и 27) находились на штатах мирного времени и имели большой недокомплект в личном составе. Намереваясь захватить Ленинград молниеносным

наступлением на суше, немецко-фашистское командование не планировало крупных операций своего военно-морского флота на Балтийском море. Немцы считали, что в результате наступления сухопутных войск Краснознаменный Балтийский флот потеряет свои базы и будет не способен продолжать борьбу на море, а с захватом Ленинграда, лишившись последней базы, будет полностью уничтожен.

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

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

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

Основные силы немецкого флота находились в базах Германии, Дании и Норвегии. В состав этой группировки входили «Тирпиц», 2 старых линкора, 3 тяжелых и 4 легких крейсера, 11 эсминцев и 23 миноносца, 85 подводных лодок, 69 кораблей специального назначения и много катеров. Балтийские проливы и Кильский канал обеспечивали возможность маневра силами между Северным, Норвежским и Балтийским морями.

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

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

а) действиями надводных кораблей, подводных лодок и авиации против портов, баз и кораблей, одновременно используя минные постановки, заблокировать Краснознаменный Балтийский флот в Финском заливе и его базах; б) защитить побережье Германии от действий КБФ; в) обеспечить по морским сообщениям снабжение немецких войск, действовавших в Прибалтике и Финляндии; г) препятствовать выходу КБФ в Балтийское море.

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

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

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

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

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

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

План прикрытия ставил флоту следующие задачи:

1. Не допустить неожиданного подхода противника с моря и высадки десанта на побережье.
2. Создав минно-артиллерийские позиции, не допустить проникновения противника в Рижский и Финский заливы.
3. Не допускать захвата десантом противника военно-морских баз с моря и воздуха.
4. Содействовать войскам приморских флангов армии в обороне побережья.
5. Нарушать морские сообщения противника и обеспечивать свои.

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

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

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

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

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

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

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

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

Война началась. Приказано: «Мины ставить»

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

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

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

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

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

Минные заградители получили приказ об окончательной подготовке к боевым действиям 19 июня, а 21-го пришел условный сигнал на проведение минно-заградительной операции. Постановка мин началась в 23.30 21 июня. Группа минных заградителей «Норд» под охраной шести катерных тральщиков и четырех торпедных катеров поставила в несколько приемов заграждения между островом Бенгшер и мысом Тахкуна.

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

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

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

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

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

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

22 июня командующий флотом приказал: командующему эскадрой поставить минное заграждение в устье Финского залива, а командиру отряда легких сил поставить минное

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

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

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

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

Ночное маневрирование неизвестных кораблей и судов, обнаруженных в ночь на 22 июня в районе острова Найссар и на линии Бенгтшер – Тахкуна, могло служить признаком постановки противником минных заграждений на подходах к Таллину и в устье Финского залива. Поэтому, прежде чем начать постановку позиционных минных заграждений на линии Ханко – Осмуссар, следовало бы произвести контрольное траление на намеченном пути перехода кораблей – постановщиков мин, а также в районе предстоящего маневрирования отряда прикрытия, поскольку именно в этом районе наш самолет-разведчик в 3.30 22 июня обнаружил вражеские корабли, шедшие малым ходом и, следовательно, по всей вероятности ставившие мины.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Отряд прикрытия около 22.10 22 июня прошел Ирбенским проливом. Обойдя на расстоянии 18–25 миль острова Сарема и Хиума, отряд вышел в назначенный ему район маневрирования и около 3.20 23 июня в 25 милях севернее маяка Кыпу лег курсом на север. Головным был эсминец «Гневный», шедший в 8 каб. впереди «Максима Горького», «Гордый» и «Стерегающий» держались в охранении крейсера на курсовых углах 60° с левого и правого борта в 3–5 каб.

Идя со скоростью 22 узла, корабли быстро приближались к району минного заграждения, поставленного немцами, и вскоре начали пересекать его. В 3.40 в 16–18 милях к северо-западу от маяка Тахкуна в параване «Гневного» близко к борту взорвалась мина. Силой взрыва корабль подбросило так, что шлюпка правого борта перелетела через прожекторную площадку и упала на первый торпедный аппарат. Носовая часть корабля до 44-го шпангоута вместе с первым 130-мм орудием была оторвана и мгновенно затонула. Вода хлынула в трещину в переборке 44-го шпангоута и стала заливать кубрики и погреба боезапаса. В носовое котельное отделение вода поступала через пробойну в борту. Турбины и турбодинамо остановились, погас свет, корабль лишился хода. В кормовой части образовались гофры и трещины в обшивке. 20 человек были убиты и 23 – ранены, командир корабля капитан 2-го ранга М.Т. Устинов тяжело контужен.

На крейсере, шедшем в кильватер «Гневному», тотчас после подрыва его на mine дали машинам «полный назад», через минуту пошли вперед, и в 3.45 легли курсом на юг. По сигналу с флагмана для оказания помощи «Гневному» был направлен «Гордый», а «Стерегающий» занял место в охране крейсера. Выходя в голову флагмана, эсминец в 3.46 подсек параваном мину, прошедшую вплотную к его корме. Отойдя на пять миль к югу, на крейсере решили повернуть на восток, не подозревая, что этот курс вел прямо в середину минного заграждения, протянувшегося на 18 миль поперек входа в Финский залив.

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

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

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

Тем временем «Максим Горький», пересекая линию минного заграждения, незаметно захватил левой тралящей частью паравана мину, и тогда же повернул на курс 120°. При этом левый параван на циркуляции приблизился к борту, и в 4.21 крейсер подорвался на mine в точке с координатами 59°20' с.ш. и 22°00' в.д. Центр взрыва пришелся на левый борт около 24-го шпангоута, на высоте 1,5–2 м от киля. Силой взрыва была оторвана носовая оконечность, которая, перевернувшись вверх форштевнем, быстро затонула. Траверзная броневая переборка на 61-м шп. повреждений не получила и сохранила водонепроницаемость. Чтобы устранить дифферент на нос, были затоплены кормовые дифферентные и креновые отсеки, а позже – кормовое подбашенное отделение. Водонепроницаемые переборки на 61 и 83-м шп. были подкреплены деревянными упорами. Выяснив состояние корабля и машин, командир, боясь разрушений носовой переборки, в 4.31 дал задний ход. Но корабль на заднем ходу не слушался руля, описывая циркуляцию. Командир пошел на риск и дал машинами «малый вперед». Траверзная переборка выдержала, и скорость постепенно увеличили до 8 уз. После ряда мероприятий, осуществленных личным составом по обеспечению живучести, крейсер пошел своим ходом, развивая до 12 узлов (при этом машины давали 109 об/мин., что соответствовало 16 узлам при нормальных условиях). После подрыва корабль полностью сохранил свою боеспособность и подвижность, благодаря чему успешно дошел до базы.

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

Догоняя ушедшие вперед «Максим Горький» и «Стерегающий», на «Гордом» проложили курс прямо на маяк Тахкуна. В 4.48 в левом параване эсминца примерно в 15 м от борта взорвалась мина, параван оторвало, но повреждения на корабле были незначительны. В 6.03 в правом параване взорвалась мина в 5–6 м от борта. Корабль лишился средств самозащиты от мин. В корпусе было обнаружено много вмятин, механизмы получили повреждения, скорость уменьшилась до 12 узлов.

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

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

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

Отряд прикрытия после выполнения задачи должен был идти непосредственно в Таллин. Но при полученных повреждениях командир крейсера капитан 1-го ранга А.П. Петров решил идти не в Таллин, а к ближайшему берегу – острову Вормси, в пролив Хаари-Курк. В 4.56 мина взорвалась в параване «Стерегающего» примерно в 10 метрах от борта. Несмотря на сравнительную близость взрыва, корпус корабля не получил существенных повреждений, но оба паравана были повреждены, а гирокомпас вышел из меридиана. Из личного состава три человека были ранены.

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

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

На переходе в пролив Хари-Курк сигнальщики «Максима Горького» трижды обнаруживали подводные лодки. Каждый раз корабль выполнял маневр уклонения от возможных атак и открывал огонь из 100-мм и 45-мм орудий. В 8.30 корабль, сопровождаемый эминцем «Стерегающий», подошел к юго-западной оконечности острова Вормси в проливе Хари-Курк. Но крейсер не мог встать на якорь, т. к. становые затонули вместе с носовой оконечно-

стью, а кормовой стоп-анкер был потерян в результате сотрясения от взрыва. Чтобы корабль не вынесло течением на камни, его приткнули носом к мели и приняли балласт в носовые отсеки. Корабль сел на грунт носовой частью, с таким расчетом, чтобы винты и руль оставались на глубине, даже если корабль развернет течением.

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

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

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

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

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

25 июня в 1.50 отряд прибыл на Таллинский рейд. Три буксира повели крейсер в Купеческую гавань, и он ошвартовался у Северного мола. После тщательного обследования повреждений офицеры техотдела флота подтвердили, что крейсер может идти в Кронштадт. Было решено вести его по прибрежному фарватеру. 27 июня в 2.16 крейсер в сопровождении трех эсминцев и катеров МО вышел за тралями шести БТЩ, шедших в строю двойного уступа. На переходе тральщики подсекли 4 мины, из Нарвского залива в Лужскую губу отряд прошел через сложный пролив Хайлода, где до войны не проходил ни один крупный корабль. В 18.30 «Максим Горький» пришел на Большой кронштадтский рейд. При переходе из Таллина в Кронштадт он развивал до 13–14 узлов, с большей скоростью идти было опасно, так как от напора воды могла разрушиться переборка 61-го шп.

В тот же день корабль поставили в док. На Балтийском заводе, где строился крейсер, срочно изготовили новую носовую оконечность, которую затем присоединили к корпусу. Весь ремонт занял 43 дня вместо трех месяцев. Одновременно было значительно усилено зенитное вооружение корабля.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

23 июня в 21.53 2-й дивизион вышел для постановки минного заграждения в Ирбенском проливе, с расчетом выполнить ее к рассвету 24 июня. Впереди новых эсминцев шел «Энгельс» (типа «Новик»). На него была возложена задача – нести охранение и выполнять контрольное траление параванами. На «Стойком» держал флаг командир ОЛС контр-адмирал В.П. Дрозд.

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

мин. Во время постановки эсминцы неоднократно открывали огонь по одиночным немецким самолетам.

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

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

Следующая постановка мин в Ирбенском проливе была произведена в ночь с 26 на 27 июня. В ней приняли участие эсминцы «Стойкий», «Сердитый», «Сторожевой», «Энгельс» и базовый тральщик «Фугас», прибывший в Ригу из Вентспилса. На «Стойком» поднял флаг контр-адмирал В.П. Дрозд.

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

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

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

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

Во время постановки мин эсминцы вновь были атакованы торпедными катерами противника, действовавшими под прикрытием дымовых завес. Атака была отражена артиллерийским огнем, «Стойкий» уклонился от двух торпед. После атаки торпедные катера скрылись за дымовой завесой в южном направлении. После отражения атаки торпедных катеров корабли отряда продолжали постановку мин, закончив ее в 5 часов. Всего корабли поста-

вили 210 мин и 40 минных защитников. Заграждение состояло из двух неполных рядов мин, прикрытых с запада рядом минных защитников.

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

В дальнейшем «Сторожевой» был отбуксирован в Таллин, а затем в Кронштадт, где в доке ему присоединили новую носовую оконечность от эсминца пр. 30, изготовленную на Балтийском заводе. В мае 1943 г. восстановленный корабль вошел в строй.

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

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

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

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

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

В 1941 г. на советских минных заграждениях в Финском заливе погибли несколько малых судов. В Ирбенском проливе противник, зная расположение наших заграждений, легко обходил их, беспрепятственно проникая в Рижский залив.

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

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

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

Для этого было сформировано соединение Восточная позиция под командованием контр-адмирала Ю.Ф. Ралля. В отряд кораблей Восточной позиции вошли эсминец «Калинин» (флагманский корабль), дивизион минных заградителей (минзаг «Урал», тральщики «Менжинский», «Дзержинский», «Норд», «Инженер»), дивизион тральщиков, дивизион катеров МО, отряду периодически придавались эминцы. Место базирования отряда – база Ручьи в Лужской губе.

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

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

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

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

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

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

Тыловая позиция состояла из трех рубежей:

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

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

Тыловой рубеж – б. Грекова – б. Демансейн.

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

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

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

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

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

В Балтийском море у Клайпеды, острова Борнхольм, мысов Брюстерорт и Ужава в водах противника мины ставили подводные минные заградители Л-3, «Калев» и «Лембит». С 27 июня по 17 августа они выставили 70 мин.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

После отхода частей Красной Армии на линию старой границы на северном берегу Финского залива с целью воспрепятствования перевозкам противника в Выборгском заливе с 9 по 29 сентября было выставлено 11 минных банок общим числом 73 мины и 15 минных защитников. В постановках участвовали 18 ТКА и 12 МО. Произведено 5 выходов.

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

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

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

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

Чтобы не допустить внезапного нападения противника, Н.О. фон Эссен принял ряд мер, важнейшими из которых были: установление в устье Финского залива постоянного дозора из крейсеров, приведение отряда минных заградителей в полную готовность к постановке минного заграждения на центральной позиции, установление охраны рейдов, соблю-

дение радиомаскировки. 28 июля корабли начали постановку крепостного минного заграждения перед Кронштадтом, а на следующий день последовало распоряжение о тушении некоторых маяков.

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

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

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

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

Русские эсминцы ставили активные минные заграждения у баз противника – Мемеля, Пиллау, Данцига. Эти операции проводились в ночное время, и немцы узнавали о заграждениях только после гибели на них своих кораблей и судов. Причем эсминцы за один выход ставили от 50 до 140 мин. В 1941 г. катера за один выход к финским шхерам могли поставить только 8—12 мин (каждый катер после дополнительного дооборудования принимал только 2 мины).

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

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

Либава, Рига, Моонзунд

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

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

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

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

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

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

Когда же Латвия в 1940 г. стала Советской Социалистической Республикой, Либаву начали развивать как военно-морскую базу КБФ. Она единственная из новых баз имела более-менее современную судоремонтную базу – завод «Тосмаре» и сухие доки.

Крупным недостатком Либавы являлось отсутствие ее прикрытия со стороны моря системой островных укреплений (как в Кронштадте, Таллине, Ханко) и наличие всего одного выхода. Крайне опасным для базирования кораблей было и то обстоятельство, что

рейд и внешняя гавань Либавы были практически открытыми для наблюдения с моря и воздуха. Кроме того, в районе Либавы не имелось благоприятных условий для выноса возможно дальше в море наблюдательных постов (ВНОС и СНиС), поэтому в случае внезапного налета авиации противника у зенитчиков кораблей и батарей почти не оставалось времени для приготовления к бою.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для создания военно-морской базы в Даугавгрива в августе 1940 г. постановлением СНК за КБФ были закреплены гавань Мильгравис с причальной линией около 700 м, Зимняя гавань с судоремонтными мастерскими и крепость в Даугавгриве с минным складом. Зимой 1940–1941 гг. было начато строительство причалов, складов, топливных цистерн, мастер-

ских и других объектов, необходимых для базирования кораблей. Устье Западной Двины было удобно для рассредоточения кораблей, вплоть до крейсеров.

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

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

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

1-я бригада подводных лодок в составе двух дивизионов (семь лодок типа «С»), эсминца «Энгельс» и плавучих баз «Иртыш» и «Смольный». Остальные 15 лодок бригады находились в Либаве.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Военно-морская база Либавы (командир капитан 1-го ранга М.С. Клевенский), расположенная близко от границы, первая приняла на себя удар немецко-фашистских войск. Приморская группировка войск противника – усиленная 291-я дивизия, имеющая в своем распоряжении значительное количество артиллерии и танков, и поддерживаемая авиационной группой, наступавшая из района Клайпеды вдоль побережья на Либаву, около 8 часов заняла Палангу и к 12 часам 22 июня подошла к Руцава (40 км к югу от Либавы), где занимала

оборону 67-я стрелковая дивизия. На этом рубеже все атаки немцев были отбиты и продвижение их на север было остановлено. Ночью противник пытался прорваться в город с юго-востока, но был отбит.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

В первый же день войны из Усть-Двинска в Финский залив ушел отряд прикрытия в составе крейсера «Максим Горький» и 1-й дивизион эсминцев – половина ОЛСа. Оставшийся 2-й дивизион эсминцев произвел постановку минных заграждений в Ирбенском проливе.

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

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

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

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

Однако организация перехода кораблей и транспортов из Рижского залива в Моонзунд имела ряд существенных недостатков. Командир Прибалтийской ВМБ, не имея связи со штабом 8-й армии, не знал обстановки и хода боевых действий на фронте. Неправильно оценив обстановку, он форсировал отправку транспортов из Риги, вследствие чего часть ценных грузов базы была взорвана, а часть оказалась просто оставленной и досталась противнику.

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

Отход из Вентспилса начался также 27 июня. Транспорты были загружены боеприпасами и снаряжением и выведены в Кихельконну и Курессааре. Последним с южного берега

Ирбенского пролива переправился на остров Сарема личный состав береговых батарей, взорвав орудия и маяк Михайловский. Таким образом, уже к 29 июня корабли КБФ оставили Прибалтийскую ВМБ (Ригу и Либаву) и сосредоточились в Моонзунде.

С 28 июня немецкая авиация усилила воздушную разведку района Рижского залива и Моонзунда. Обнаружив сосредоточение кораблей на рейде Куйвасту и транспортов в порту Пярну, противник начал наносить по ним систематические удары авиацией и ставить в Моонзунде мины. У северного выхода из пролива Муху-Вяйн была обнаружена немецкая подводная лодка. Не сумев помешать переходу наших кораблей из Риги в архипелаг, противник стремился уничтожить их в самом Моонзунде. Корабли ОЛС и 1-й БПЛ стояли на рейде Куйвасту в ожидании проводки через пролив до 30 июня.

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

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

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

Сопровождавшие крейсер эсминцы «Грозный», «Стойкий», «Сметливый» держались в охранении впереди и по сторонам крейсера. За «Кировым» в кильватерной колонне шли плавбазы «Смольный», «Иртыш» и подводные лодки М-81, С-8, «Калев», «Лембит», М-77, М-79. Ни один из кораблей, не исключая и тральщиков, не был размагничен. В 16.36 шедшая в кильватер плавбазе «Иртыш» подводная лодка М-81 подорвалась на магнитной мине и спустя две минуты затонула. Так корабли КБФ впервые столкнулись с магнитными минами.

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

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

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

2 июля в Моонзунде была организована Прибалтийская военно-морская база, командир контр-адмирал П.А. Трайнин. В нее вошли: Береговая оборона Балтийского района (БОБР), отряд торпедных катеров, вновь организованная Охрана водного района Моонзунда

(ОВР) и военный порт Рохукюля. Командиру базы была также подчинена авиация, базировавшаяся на островах, и оперативно подчинена эскадрилья бомбардировщиков 73-го полка, находившаяся в Пярну. Корабли отряда легких сил, участвовавшие в обороне островов и Рижского залива, были оперативно подчинены командиру базы; подводные лодки – командиру бригады подводных лодок, который должен был копии приказаний лодкам сообщать командиру Прибалтийской базы.

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

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

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

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

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

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

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

После оставления Рохукюля Прибалтийская военно-морская база решением Военного совета от 10 июля, просуществовав на новом месте всего 8 суток, была расформирована.

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

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

Вся ответственность за оборону Моонзундских островов и Рижского залива возлагалась на коменданта БОБР генерал-майора А.Б. Елисеева, в распоряжении которого были

переданы силы, ранее входившие в состав Прибалтийской базы. Два сторожевых корабля и три эсминца отряда легких сил, ранее только взаимодействовавшие с Прибалтийской базой, перешли в полное подчинение коменданта БОБР.

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

оборонять Моонзундские острова;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Мины ставились преимущественно в темное время суток одновременно в нескольких местах. Так, 1 и 2 августа немцы сбросили с самолетов мины в проливе Хари-Курк, на рейде Роукюля, в проливе Вире-Курк и на рейде Триги, причем на рейде Триги четыре мины упали

между стоявшими там кораблями. Наблюдение за постановкой мин самолетами на подходах к островам было затруднено, не хватало дозорных кораблей и постов СНИС.

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

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

КБФ была поставлена важная задача – нарушать морские сообщения противника и тем самым воспрепятствовать усилению немецких войск под Ленинградом и в Прибалтике.

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

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

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

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

Для следующей постановки минного заграждения в Ирбенском проливе был выделен отряд кораблей под командованием капитана 1-го ранга Б.В. Хорошкина в составе эскадренных миноносцев «Сильный», «Энгельс» и сторожевых кораблей «Снег» и «Туча» в охранении эскадренного миноносца «Сердитый» (брейд-вымпел командира 2-го ДЭМ капитана 2-го ранга Г.С. Абашвили) и трех торпедных катеров. Отряд имел задачу – поставить минное

заграждение в трех местах западной части Ирбенского пролива. Эсминец «Сильный» должен был поставить 70 мин ближе к южному берегу пролива, а остальные корабли – в средней его части. 5 июля, приняв мины в Рохукюля, корабли перешли на рейд Куйвасту, а утром в 9 часов 6 июля двумя группами вышли на постановку мин. Первая группа – «Энгельс», «Туча», «Снег» и три торпедных катера – двигалась вдоль берега острова Сарема, вторая («Сердитый» и «Сильный») – в расстоянии 4–5 миль от первой мористее. Командир отряда капитан 1-го ранга Б.В. Хорошкин находился на «Туче». При выходе из Моонзунда отряд был обнаружен самолетом-разведчиком противника. Около полудня СКР «Снег» из-за неисправности машин был отправлен командиром отряда обратно в Моонзунд. На подходе к проливу Виири-Курк он был атакован самолетами противника. Попадание даже осколка бомбы в мины, находившиеся на палубе, могло привести к гибели корабля. Поэтому командир решил освободиться от 30 мин, которые были выставлены в том же районе, где 2 июля поставила заграждение «Туча». После постановки, уклонившись от атак самолетов, «Снег» вернулся в базу.

Эсминцы «Сильный» (капитан 3-го ранга С.С. Комаров) и «Сердитый» (капитан-лейтенант А.Г. Письменный) в 12.04 отделились от первой группы и направились к месту постановки – южному берегу Ирбенского пролива. В 12.30 при подходе к месту постановки эсминцы обнаружили прямо по носу на расстоянии 160 каб. силуэты трех кораблей противника. Эсминцы, по приказу комдива Г.С. Абашвили увеличив ход до 23 узлов, пошли на сближение в противником. «Сильный», имевший на борту 70 мин, следовал за «Сердитым» в строе уступа влево.

В 13.09 противник открыл огонь с дистанции 112 каб., снаряды ложились с большими недолетами. В 13.12, сблизившись с противником до 108 каб., эсминец «Сердитый» открыл огонь из носовых орудий. Через три минуты, получив приказание командира отряда, «Сильный» также открыл огонь из носовых орудий с дистанции 98 каб. при курсовом угле около 0°. Вести бой с минами на палубе было чрезвычайно рискованно, и командир «Сильного» приказал сбрасывать мины за борт. Управляющий огнем эсминца «Сердитый», не предупрежденный об открытии огня соседним кораблем по одной и той же цели, спутал всплески и, приняв большой разнос по целику за рассогласование центральной наводки, отказался от нее и перешел на прицельную наводку. Артиллеристы кораблей не успели по-настоящему освоить новые приборы управления огнем. Несмотря на эту ошибку управляющего огнем, «Сердитый» перешел на поражение третьим залпом, а «Сильный» – вторым залпом. В 13.19 «Сердитый» и «Сильный» сделали поворот первый – вправо, а второй – влево, приведя противника на курсовой угол 45–50° и тем самым вводя в действие кормовые орудия. Во время поворота эсминец «Сильный» получил попадание снаряда в корму. Взрывом убило четырех и ранило семь краснофлотцев, повредило кормовое орудие. Осколок снаряда пробил корпус одной из мин, и она загорелась. Опасность взрыва мин, приготовленных к постановке, и гибели корабля была предотвращена лейтенантом Н.Я. Горовым, краснофлотцами В.С. Александровым, В.В. Карповым и И.П. Уложенко, которые сбросили горящую мину за борт. В это же время наши корабли были обстреляны с южного берега Ирбенского пролива батареями противника.

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

Эсминец «Энгельс» и сторожевой корабль «Туча», не дойдя до назначенного для постановки мин места в средней части пролива, в 13.30 поставили 60 мин к югу от полуострова Сырве. Затем «Туча» и «Энгельс» пошли на сближение с отрядом противника. В 14.40 с дистанции 76 каб. «Туча» открыла огонь. Силуэты вражеских кораблей были плохо видны из-за дымзавесы. Командир отряда, находясь на мостике «Тучи», пытался корректировать стрельбу, но только мешал командиру БЧ-2 (артиллерийской боевой части). «Энгельс» не мог стрелять, поскольку сторожевик закрывал ему цель. Спустя 8 минут стрельба была завершена, и корабли повернули в базу. После освобождения от мин, вместо того чтобы принять решительные действия по преследованию и уничтожению противника, корабли продолжали отходить на северо-восток. Только в 14.45 командир отряда приказал эскадренным миноносцам «Сильный» и «Сердитый» отрезать и уничтожить врага. После часа преследования наши корабли, не обнаружив противника, возвратились в Моонзунд. При этом необходимо отметить, что командиры эсминцев из-за незнания точного места постановленных мин опасались попасть на свои же мины.

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

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

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

Даже в официальном отчете штаба флота огневое маневрирование оценивалось как исключительно безграмотное. Эскадренные миноносцы во время боя маневрировали на носовых курсовых углах, на которых могли стрелять лишь два орудия. Только в течение 6 минут (4 минуты «Сердитый») за все время боя корабли могли стрелять из всех орудий. Не было распределения целей между эсминцами. В результате оба стреляли по одной цели, мешая друг другу. Решение вести бой на контркурсах и отказ от преследования дали возможность отряду противника прорваться в Ригу. Маневрирование эсминца «Сильный» во время боя было подчинено скорейшему освобождению от мин и уклонению от попаданий, вследствие чего эффективность артиллерийского огня была низкой. Всего за время боя эсминец «Сердитый» израсходовал 115, и «Сильный» – 33 130-мм фугасных снарядов.

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

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

В отчетах командиров кораблей и отрядов было расхождение: одни указали, что вели бой с вспомогательным крейсером и эсминцами, другие – с транспортом или плавбазой. На самом деле это были плавбаза MRS-11 и тральщики М-23 и М-31. Собственно, и плавбаза и вспомогательный крейсер – это транспорт, вооруженный пушками, и отличаются они только назначением. Но крейсер, даже вспомогательный, в отчете звучит куда солиднее. А тральщики типа М по водоизмещению и вооружению близки к миноносцам типа «Ягуар». Правда, тральщики имели одну трубу, а миноносцы – две. Но с носовых курсовых углов на большой дистанции эту разницу можно было и не заметить. Но опять же миноносец солиднее тральщика. Долгое время и результат боя выдавался за более желанный – один миноносец потоплен, другой и крейсер – повреждены. В действительности немецкие корабли, даже если и получили повреждения, без потерь прибыли в Ригу.

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

В 1941 г. четыре советских корабля, имея подавляющее превосходство в артиллерии (восемь 130- и шесть 102-мм орудий против семи 105-мм) и в скорости – 32 узла против 18, не смогли не только уничтожить, но даже повредить или свернуть с курса три немецких.

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

Командующий флотом решил главный удар по конвоям противника наносить надводными кораблями, авиацией и береговой артиллерией в Ирбенском проливе, где движение и маневр кораблей и транспортов противника стеснен минными заграждениями. Главному удару должен предшествовать предварительный удар, наносимый подводными лодками в районе Вентспилса. В случае прорыва противника через Ирбенский пролив наносить удар на подходах к Усть-Двинску.

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

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

Находившаяся в дозоре к западу от Ирбенского пролива подводная лодка С-101 держалась ближе к западному побережью острова Сарема, т. е. была в 20–30 милях от латвийского берега, и, естественно, конвой противника, проходивший вдоль самого берега, не обнару-

жила. Непонятно, почему, ожидая конвой противника, лодка находилась на такой заведомо неудачной позиции.

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

В узкой части Ирбенского пролива конвой был обстрелян 180-мм башенной батареей № 315 (командир капитан А.М. Стебель). Накрыв первыми же залпами конвой, она выпустила по нему 150 снарядов. Результаты стрельбы из-за плохой видимости и поставленных противником дымовых завес точно установить не удалось. Однако наблюдались попадания и пожары на пяти транспортах.

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

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

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

В 18.30 12 июля командующий флотом приказал командующему ВВС бомбардировочными ударами уничтожить транспорты и корабли конвоя в Рижском заливе. Для нанесения удара по прорвавшемуся противнику кроме авиации комфлота приказал выслать торпедные катера, базировавшиеся на острове Сарема, и дивизион эскадренных миноносцев из Таллина. Эскадренные миноносцы должны были найти и атаковать противника утром на подходе к порту выгрузки. В 20.35 из Таллина вышли эсминцы «Стерегающий» и «Сердитый» (флаг командира ОЛС), а в 23.40 – «Смелый», «Страшный» и «Свирепый». Три последних миноносца имели на борту бензин для торпедных катеров и малых охотников, базировавшихся в Моонзунде. С момента обнаружения конвоя прошло уже 8 часов. Если бы эсминцы, стоявшие в Моонзунде, вышли на поиск, не дожидаясь прибытия всех кораблей из Таллина, конвой был бы перехвачен до подхода к Риге.

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

В 1.38 13 июля из Мынту в Рижский залив для поиска и атаки конвоя вышли торпедные катера № 73, 93, 17 и 67. На рассвете они обнаружили хвост конвоя и пошли на сближение. Катера атаковали концевые суда торпедами и пулеметным огнем. Недостатком действия катеров являлось то, что между ними не были распределены объекты для атаки, но

вследствие хорошей подготовленности командиров катеров это существенно не повлияло на результат атаки. В результате был потоплен штурмовой катер, несколько судов противника получили повреждения.

Эскадренные миноносцы, базировавшиеся на Моонзунд, закончили приемку топлива в 3 часа 13 июля. К этому времени пришли эсминцы «Стерегущий» и «Сердитый». Таким образом, в Моонзунде сосредоточились почти все исправные эсминцы ОЛСа. Корабли (7 эсминцев и 2 СКР) вышли на поиск конвоя только в 6 часов, после того как начал рассеиваться густой туман, не дожидаясь прибытия еще трех эсминцев. Отряд разделился на три группы. «Стерегущий» (флаг командира ОЛС контр-адмирала В.П. Дрозда) со сторожевыми кораблями «Буря» и «Туча» направились к Риге вдоль восточного побережья залива. Эсминцы «Сердитый» и «Энгельс» под командованием И.Г. Святова вышли в направлении мыса Колкасагс и далее вдоль западного берега Рижского залива. «Гордый», «Грозный», «Стойкий» и «Сильный» под командованием С.Д. Солоухина шли центральной частью залива до видимости Усть-Двинска (Даугавгрива). В 13 часов все корабли, обнаружив конвой, соединились у Рижского буя, обстреляли порт Даугавгрива и вернулись в Моонзунд.

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

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

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

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

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

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

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

Одновременно с усилением разведки и повышением готовности ударных сил были начаты минные постановки на подходах к Западной Двине и продолжены постановки мин в

Ирбенском проливе. 16 июля самолеты ДБ-3 поставили восемь мин в устье Западной Двины и четыре мины – в Ирбенском проливе.

Сторожевые корабли «Туча» под брeid-вымпелом командира дивизиона капитан-лейтенанта В.Н. Филиппова и «Снег», приняв по 30 мин, 17 июля вышли из Рохукюля на минную постановку в район Риги. Минную постановку прикрывали эсминцы «Сердитый» (флаг командира ОЛС В.П. Дрозда) и «Грозный». В 1 ч. 58 мин. 18 июля под кормой «Тучи» взорвалась мина. В результате взрыва была деформирована кормовая часть корпуса, погнуты гребные винты, затоплены кормовые помещения. Два человека сброшены за борт и погибли, семь ранены. Рулевая машина вышла из строя, в румпельном отделении начался пожар. Деформированные от взрыва мины, находящиеся на левом борту, от малейшего сотрясения могли взорваться. Поэтому они были разоружены и сброшены за борт. «Снег» продолжал операцию. Поставив мины, он вернулся к «Туче», взял поврежденный сторожевик на буксир и привел его в точку постановки заграждения, где были выставлены 20 оставшихся мин. Затем корабли вернулись в Рохукюля. Переход через Рижский залив длился 16 часов, поскольку «Туча» шла на буксире «Снега». На переходе корабли 17 раз были атакованы авиацией, но все атаки были отражены, ни одна из 150 бомб сброшенных немецкими самолетами не попала в корабли. Предполагается, что сторожевой корабль подорвался на своей mine. Накануне наша авиация ставила мины в районе Рижского буя. Оповещение об этом на корабли поступило только через два часа после подрыва «Тучи».

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

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

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

При следовании на рейд Кюбассар командир отряда легких сил получил по радио последние данные о конвое и приказание командующего флотом атаковать его. Корабли повернули на юг. Дойдя до острова Рухну, эсmineц «Грозный» доложил, что соленость в холодильниках повышается и осталось мало топлива. На эсминце «Сердитый» также оставалось 90 т топлива, поэтому командир ОЛС решил возвратиться в Моонзунд.

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

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

В 16.40 18 июля на курсовом угле 45° левого борта на дистанции 70–80 каб. со «Стерегающего» были обнаружены шесть торпедных катеров, которые, развернувшись в строй

фронта, пошли на него в атаку. Через минуту эсминец открыл огонь. Второй и последующие залпы дали накрытие. Катера противника, отказавшись от атаки, прикрывшись дымовой завесой, повернули на обратный курс. В 16.46 «Стерегающий» обнаружил под берегом на подходе к Рижскому бую конвой в составе 18 транспортов в охранении 6 торпедных катеров и 2 сторожевых кораблей. Торпедные катера, увидев наш корабль, немедленно приступили к постановке дымовой завесы для прикрытия транспортов. С дистанции 103 каб. эсминец открыл огонь по транспортам, перейдя на поражение со второго залпа. В 16.54 «Стерегающий» прекратил огонь из-за невозможности наблюдать за стрельбой и начал обходить дымовую завесу, оставляя ее к юго-востоку. В 17.05 «Стерегающий» снова открыл огонь по транспортам, скопившимся у входного бую. В дальнейшем до 17.13 стрельба велась по временно скрывшейся цели по площади. Последние залпы были сделаны с дистанции около 60 каб. В результате артиллерийского огня было потоплено несколько транспортов (в отчетах упоминались и два, и пять транспортов, однако это не подтверждается); кроме того, один транспорт подорвался на минах, поставленных ночью сторожевиками «Снег» и «Туча».

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

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

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

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

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

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

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

19 июля корабли на рейде Рохукюля подверглись атакам вражеской авиации. В 17.40 четыре Ю-88 сбросили бомбы на эсминец «Сердитый». Одна из бомб попала в носовую часть. 35 человек погибло, 30 ранено. На корабле возник пожар. Более часа личный состав корабля во главе с раненым командиром капитан-лейтенантом А.Г. Письменным боролся с огнем и только под угрозой взрыва покинул корабль и перешел на «Гордый». Через несколько часов «Сердитый» затонул.

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

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

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

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

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

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

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

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

Для продолжения постановок минного заграждения в Ирбенском проливе в ночь с 25 на 26 июля вышли сторожевой корабль «Буря», базовый тральщик «Фугас» и заградитель «Сууроп». При подходе к месту постановки заградители обнаружили силуэты кораблей и приняли их за эскадренные миноносцы противника. Кроме того, немцы периодически освещали с берега намеченный район постановки прожекторами и ракетами. Командир отряда кораблей-заградителей, считая невозможным выполнение задачи скрытно и без потерь, отошел на рейд Курессааре.

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

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

1 августа в 5.30 нашей воздушной разведкой в Лиепае были обнаружены пять транспортов. Спустя 4 часа они уже находились в районе маяка Овиши. Это давало основание ожидать попытки противника провести конвой в Рижский залив.

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

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

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

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

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

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

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

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.