П. В. Петров

КРАСНОЗНАМЕННЫЙ БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ НАКАНУНЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: 1935 – ВЕСНА 1941 гг.



Университет Дмитрия Пожарского

Холодная война

Павел Петров

Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны: 1935 – весна 1941 гг..

«Русский фонд содействия образованию и науке»

2016

УДК 94(47).084.6
ББК 63.3(2)621

Петров П. В.

Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны: 1935 – весна 1941 гг.. /
П. В. Петров — «Русский фонд содействия образованию и науке», 2016 — (Холодная война)

ISBN 978-5-91244-162-2

В монографии на основе достижений отечественной и зарубежной исторической науки и с привлечением широкой Источниковой базы (в том числе архивных документов, впервые вводимых в научный оборот) исследован комплекс проблем, связанных с развитием Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период. Автором проанализированы политика руководства СССР в отношении строительства Военно-Морского Флота, процесс строительства боевых кораблей и базового строительства для КБФ, боевая подготовка личного состава на флоте, состояние командно-начальствующего состава флота, процесс оперативного планирования и боевое применение КБФ в период с 1935 до июня 1941 годов. Книга предназначена для специалистов и широкого круга читателей, интересующихся историей отечественного Военно-Морского Флота.

УДК 94(47).084.6
ББК 63.3(2)621

ISBN 978-5-91244-162-2

© Петров П. В., 2016
© Русский фонд содействия образованию и науке, 2016

Содержание

Введение 8
Глава 1 20
§ 1. Работы по теме, выполненные в советский период (1940-1980-е годы) 20
§ 2. Работы по теме, выполненные в постсоветский период (1990-2010-е годы) 29
§ 3. Работы по теме, выполненные за рубежом 54
§ 4. Диссертационные исследования 57
Выводы по итогам историографического исследования темы 60
Глава 2 62
§ 1. Программы военного судостроения и выработка концепции применения Советского Военно-Морского Флота в 1920-х – начале 1941 годов 62
§ 2. Военное судостроение в Ленинграде в середине 1930-х – начале 1941 гг. 96
§ 3. Создание вооружения для Советского ВМФ в 1935–1941 гг. 111
§ 4. Передача кораблей Краснознаменному Балтийскому флоту в конце 1920-х – начале 1941 гг. 122
Глава 3 142
§ 1. Расширение системы базирования Краснознаменного Балтийского флота в 1935–1939 гг. 142
§ 2. Освоение новых военно-морских баз в Прибалтике в конце 1939 – начале 1940 гг. 153
Конец ознакомительного фрагмента. 160

серия

«ХОЛОДНАЯ ВОЙНА»

Павел Петров Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны: 1935 – весна 1941 гг.: Монография

Университет Дмитрия Пожарского

Подготовлено к печати и издано по решению Ученого совета Университета Дмитрия Пожарского

Рецензенты
доктор исторических наук, профессор К. Б. Назаренко

кандидат исторических наук, профессор В. Ю. Грибовский

Введение

Краснознаменный Балтийский флот всегда являлся важнейшей составной частью Военно-Морского Флота СССР и неотъемлемой частью Вооруженных Сил СССР, который внес огромный вклад в дело обороноспособности страны и защиты ёе морских рубежей. Это флот с самой большой историей и наиболее глубокими историческими традициями. Следует заметить, что крайне важное геополитическое положение Балтийского моря и военно-стратегические задачи Балтийского флота неизбежно выводили его на весьма ответственное место в системе обороны страны.

И в период существования Российской империи, и в период Советского Союза Балтийский флот всегда являлся одним из сильнейших флотов в системе военно-морских сил страны. Наибольшие средства всегда вкладывались в строительство Военно-Морского Флота на Балтике, поскольку он решал в случае войны наиболее важные оперативно-стратегические задачи. Именно успешное ведение морской войны на Балтийском море в течение XVIII-начала XX веков гарантировало благоприятный исход боевых действий в ходе многочисленных войн на северо-западе России. Надо сказать, что до революции 1917 года Балтийский флот всегда блестяще справлялся со своими задачами и обеспечивал надежное положение приморских флангов русской армии, тем самым обеспечивая положительный итог войн.

После революции 1917 г. военно-политическая ситуация изменилась кардинальным образом. Отныне Советская Россия уже не обладала большей частью южного побережья Балтийского моря, с его удобными базами и стоянками. В распоряжение Советского Союза оставалась лишь восточная часть Финского залива с единственной крупной базой в Кронштадте. Тем не менее, советское военно-политическое руководство продолжало мыслить теми же оперативно-стратегическими категориями, что и русское военное командование до революции. Соответственно, Балтийскому театру военных действий придавалось решающее значение в рамках ведения будущей войны. Поэтому на развитие военно-морских сил на Балтике в течение 1930-х годов государством выделялись огромные финансовые средства, предназначенные для создания мощного надводного, подводного и воздушного флота, а также сильной береговой обороны.

Развитие КБФ в предвоенный период 1920-1930-х гг. стало наглядным отражением ускоренного развития военно-промышленного комплекса страны в период первых пятилеток и убедительным свидетельством достижений отечественной науки и техники. Фактически Военно-Морской Флот являлся в то время наглядным отражением технического уровня развития Советского Союза, со всеми его достижениями и недостатками.

Актуальность темы. История Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период, на первый взгляд, является хорошо изученной темой в отечественной историографии. Большое количество монографий, коллективных трудов, сборников документов и материалов, воспоминаний, различных научных и публицистических статей в периодической печати по истории КБФ было опубликовано за 60-летний период. И, тем не менее, назрела необходимость взвешенного и непредвзятого изучения многочисленных работ, посвященных истории КБФ накануне и в начале Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

Необходимо признать, что подавляющая часть исследований была посвящена непосредственно участию Краснознаменного Балтийского флота в боевых действиях Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., в то время как весь предвоенный период развития КБФ (в данном случае, наиболее важный, с середины 1930-х годов по июнь 1941 гг.) до сих пор не нашел своего всестороннего и объективного отражения в отечественной научно-исследовательской литературе. На данный момент отсутствуют монографии, посвященные истории КБФ предвоенного периода.

Почти во всех капитальных трудах по истории отечественного Военно-Морского Флота содержалась лишь отрывочная информация о развитии Краснознаменного Балтийского флота за период со второй половины 1930-х гг. и до 1941 г. Как правило, все сводилось к изложению каких-либо общеизвестных фактов, не характеризующих в полной мере деятельность КБФ накануне войны. При этом многие важные аспекты деятельности Краснознаменного Балтийского флота (неритмичная работа военной промышленности Ленинграда по созданию новых боевых кораблей и образцов вооружения, расширение системы базирования Балтийского флота, боевая подготовка личного состава флота, оперативное планирование, деятельность Балтфлота в период угрозы войны, ситуация с командными кадрами и репрессии среди командного состава КБФ и др.) оставались неизученными на протяжении многих лет.

В отечественной литературе длительное время оставался без удовлетворительного объяснения следующий основополагающий вопрос: почему начальный период боевых действий КБФ на Балтике в 1941-м году сложился столь неудачным образом и имел такие катастрофические последствия для нашего флота в целом? Оставалось невыясненным, почему же достаточно сильный Краснознаменный Балтийский флот, располагавший большим количеством вполне современных боевых кораблей и внушительным количеством авиации, так и не смог должным образом проявить себя в летне-осенней кампании 1941 года и сам понес при этом огромные потери в корабельном составе. Наконец, оставался без должного объяснения вопрос, почему высший командно-начальствующий состав флота, который по всем своим формальным признакам должен был эффективно и профессионально действовать в сложившейся ситуации, не проявил себя должным образом и часто допускал просчеты и ошибки в своих действиях.

Справедливости ради, надо отметить, что и последующие действия Краснознаменного Балтийского флота во время Великой Отечественной войны, в 1942–1943 гг., далеко не всегда можно было назвать удачными. Результаты боевой деятельности КБФ за период войны носили весьма скромный характер, зато собственные потери при этом носили куда более значительный характер. Фактически же, Краснознаменный Балтийский флот не сыграл в войне той роли, которую он был призван выполнить согласно предвоенным планам руководства ВМФ и КБФ. А если учитывать те огромные ассигнования на Балтийский флот, которые он постоянно получал в предвоенные годы, получается, что КБФ не полностью оправдал возложенные на него надежды. Таким образом, это важнейшая проблема, которая встает перед исследователем, изучающим предвоенную историю Советского ВМФ и Краснознаменного Балтийского флота в частности.

Между тем, понятно, что причины неудовлетворительного состояния дел на Краснознаменном Балтийском флоте носили отнюдь не сиюминутный, временный характер, а были заложены еще задолго до этих событий, ещё в предвоенные годы. Вообще, крайне наивным было бы полагать, что многочисленные неудачи и поражения КБФ в начале Великой Отечественной войны возникли внезапным образом, лишь вследствие какого-то рокового стечения обстоятельств. Подобный упрощенный, схематический подход был характерен для всей советской историографии (и даже части российской), которая часто использовала фактор умолчания в качестве удобного инструмента при освещении событий того сложного времени.

На самом деле, причиной неудачных действий КБФ в начале Великой Отечественной войны стала совокупность многих факторов, важнейшими из которых следует признать, во-первых, низкий уровень оперативной, тактической, морской и другой подготовки значительной части командного состава Краснознаменного Балтийского флота, и невысокий уровень боевой подготовки и дисциплины личного состава флота в целом, во-вторых, достаточно формальный процесс оперативного планирования, осуществляемого высшим командова-

нием ВМФ и КБФ перед войной, в-третьих, неготовность береговой инфраструктуры КБФ и, в-четвертых, несбалансированность корабельного состава к началу войны с Германией.

Признание этих факторов в качестве решающих при оценке эффективности действий Советского Военно-Морского Флота во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. в прежние годы являлось в принципе невозможным, поскольку бросало тень сомнения на правильность всего процесса подготовки ВМФ (и Вооруженных Сил в целом) к грядущей войне. Кроме того, подвергалась неизбежной критике деятельность представителей высшего командного состава ВМФ и КБФ, которые были удостоены в отечественной историографии лишь одних положительных оценок. В результате, написанные ранее исследования не давали ответа на вопрос о проблемах в развитии и причинах низкой боеготовности Краснознаменного Балтийского флота в предвоенные годы.

Хронологические рамки исследования. Автором работы намеренно выбран для исследования период с 1935 по 1941 годы. Данный хронологический отрезок заключен между официальным созданием Краснознаменного Балтийского флота (11 января 1935 г.) и началом Великой Отечественной войны (22 июня 1941 г.). Этот чрезвычайно насыщенный событиями период в истории Балтийского флота носил во многом определяющий характер, наложивший сильный отпечаток на всю его последующую деятельность в годы Великой Отечественной войны.

Во-первых, в пределах данного хронологического периода заключены крайне важные для Краснознаменного Балтийского флота события, связанные, прежде всего, с его резким количественным и качественным ростом в период второй и третьей пятилеток, несомненным повышением его боевой мощи и повседневной готовности, его активным участием во внешнеполитической деятельности страны и боевых действиях. В это время КБФ стал наиболее мощным оперативно-стратегическим объединением в системе Военно-Морского Флота СССР.

Во-вторых, выбранный хронологический период крайне важен для изучения, поскольку дает возможность наглядно сравнить боевую подготовку личного состава флота и общую боеготовность КБФ в период накануне и после проведения политики массовых репрессий среди командно-начальствующего состава флота в 1937–1938 годах, что является принципиально важным при рассмотрении тезиса о низком уровне подготовки личного состава КБФ накануне Великой Отечественной войны.

В-третьих, в указанный период очень сильно изменилось военно-стратегическое положение Краснознаменного Балтийского флота. Благодаря военно-политическим акциям советского руководства в 1939–1940 гг., Балтийский флот получил большое количество удобных военно-морских баз и стоянок в странах Прибалтики, что позволило существенно увеличить операционный плацдарм для действий флота и дало возможность КБФ использовать бассейн почти всего Балтийского моря для проведения своей боевой подготовки.

Объектом исследования выступает Краснознаменный Балтийский флот в составе органов его управления, соединений надводных, подводных и воздушных сил, береговой обороны и сухопутных частей, органов тыла в период с середины 1935 по июнь 1941 годов.

Предметом исследования являются противоречия в развитии Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период, которые рассматривались в контексте общей военно-политической ситуации того времени, а также во взаимосвязи с промышленно-техническим развитием Советского Союза того времени.

Цель исследования. Цель данной работы заключается в реконструкции причин неподготовленности Краснознаменного Балтийского флота к началу Великой Отечественной войны, несмотря на грандиозные усилия по его строительству, приложенные руководством СССР в 1930-е годы. В связи с поставленной целью, автором последовательно решается целый ряд научных задач.

Для достижения поставленной цели в работе решался ряд конкретных **задач:**

– проанализировать отечественную и зарубежную историографию, выявив широту исследования, а также сформировать репрезентативную источниковую базу по теме;

– изучить политику руководства СССР в отношении строительства Военно-Морского Флота в 1920-1930-е годы, определив основные факторы, повлиявшие на данный процесс;

– проанализировать строительство боевых кораблей для нужд КБФ на протяжении 1930-х – начала 1941 гг. и оценить оправданность постройки тех или иных классов боевых кораблей и вспомогательных судов, а также успешность создания новых образцов вооружения для нужд Краснознаменного Балтийского флота;

– проанализировать процесс и оценить результаты базового и берегового оборонного строительства на Балтике в период с середины 1930-х по середину 1941 годов;

– обобщить сведения и провести анализ состояния боевой подготовки личного состава на флоте во второй половине 1930-х гг.-1940 г., изложив основные недостатки в системе боевой подготовки флота;

– провести анализ состояния командных кадров флота и дать оценку общего уровня подготовки командно-начальствующего состава Краснознаменного Балтийского флота в период 1935–1941 годов, а также критически осмыслить данные о влиянии политических репрессий на подготовку командиров флота;

– обобщить и критически осмыслить документы оперативного планирования КБФ в отношении своих противников накануне войны, оценив степень его реальности в рассматриваемый период;

– проанализировать действия КБФ при решении внешнеполитических задач Советского Союза накануне Великой Отечественной войны и оценить итоги его участия в операциях, и в первую очередь в войне против Финляндии зимой 1939–1940 годов и в отношении республик Прибалтики в 1939 и 1940 годах.

Территориальные рамки исследования совпадают с акваторией Балтийского моря и прилегающим побережьем, где базировался и действовал

Краснознаменный Балтийский флот в период с 1935 по 1941 г. Данная акватория простирается от базы Либава (Лиепая) на западе до военно-морской базы Кронштадт и порта Ленинград на востоке, и от военно-морской базы Ханко на севере до военно-морской базы Усть-Двинск (Даугавгрива) на юге.

Источниковую базу исследования составили как опубликованные, так и неопубликованные источники. К первым относятся – сборники документов, дневники и мемуары, справочная и энциклопедическая литература; ко вторым – документы федеральных, региональных и ведомственных архивов.

Очень большое значение для отечественной историографии имеют документальные публикации. Говоря о сборниках документов, подготовленных в 1990-х годах, необходимо упомянуть следующие книги. Крайне важная публикация была осуществлена в 1997-м году, когда издательством «ТЕРРА» совместно с Институтом военной истории Министерства обороны (ИВИ МО) РФ и Российским государственным архивом Военно-Морского Флота (РГАВМФ), в серии «Русский архив: Великая Отечественная», был выпущен том документов под названием «Материалы совещаний высшего руководящего состава ВМФ СССР в конце 1940 года»[1]. Данное издание было ценно тем, что впервые был введен в научный оборот полный текст стенограмм двух совещаний высшего командно-начальствующего состава РКВМФ в октябре и декабре 1940 г., которые были посвящены изучению опыта начального этапа Второй мировой войны на море и итогам боевой подготовки флотов в 1940-

[1] Русский архив: Великая Отечественная: Накануне войны: Материалы совещаний высшего руководящего состава ВМФ СССР в конце 1940 года. Т. 12(1–2). М., 1997.

м году. Решения, принятые на данных совещаниях, имели большое значение для развития Советского ВМФ и советского военно-морского искусства накануне Великой Отечественной войны.

Во второй части справочника по фондам Советского Военно-Морского Флота, выпущенного Российским государственным архивом Военно-Морского Флота в 1995 г.[2], впервые были опубликованы документы по боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг. Здесь были помещены боевой приказ № 8/оп Штаба Эскадры КБФ от 27 декабря 1939 г., выдержки из журналов боевых действий и вахтенных журналов линкора «Октябрьская революция» и подводной лодки «Щ-324», отчет о боевых действиях эсминца «Володарский», а также краткая историческая справка о боевой деятельности подлодки «С-1».

В 2000 г. в сборнике документов по истории советско-финляндской войны 1939–1940 гг., подготовленном коллективом сотрудников Института военной истории МО РФ, исторической группой ИВИ МО РФ при Штабе ЛВО, Российского государственного военного архива, Российского государственного архива Военно-Морского Флота[3], был опубликован большой массив документов – директивы, приказы, доклады, оперативные сводки и отчеты командования КБФ о боевых операциях Краснознаменного Балтийского флота и Ладожской военной флотилии. Опубликованы были также и предвоенные планы боевых действий Краснознаменного Балтийского флота. Это стало большим шагом в деле изучения боевой деятельности сил КБФ в «зимней» войне.

Очень ценный сборник документов и материалов был выпущено Московским городским объединением архивов (Мосгорархив) совместно с наследниками адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова в 2000 году[4]. В рамках этого издания были опубликованы самые разнообразные документы из фондов ГАРФ, РГАСПИ, РГАНИ, РГАВМФ, ЦВМА и обширного личного архива семьи Кузнецовых. В частности, здесь были помещены не только архивные документы о служебной деятельности адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова за период 1930-1950-х годов, но также и его статьи и очерки научно-исследовательского характера, неопубликованные фрагменты мемуаров и переписка с разными лицами. Это позволило расширить рамки данного сборника и придать ему не только мемориальный, но и исследовательский характер.

В 2000-х годах отечественная историография пополнилась целым рядом ценных изданий документов. Прежде всего, нельзя не отметить многотомную публикацию Российского государственного военного архива (РГВА) совместно с Институтом военной истории (ИВИ) Министерства обороны РФ, включающую в себя стенограммы заседаний Военного совета (Главного Военного совета) при народном комиссаре обороны СССР за период с 1934 по 1941 годы. В первую очередь, представляют большую ценность те тома, которые содержат стенограммы заседаний Военного совета РККА за 1934, 1935, 1936 и 1937-й годы. Здесь помещены стенограммы выступлений начальников Морских Сил РККА и командующих флотами и флотилиями, в том числе, командующих Краснознаменным Балтийским флотом[5]. В докладах командующих КБФ содержатся сведения о реальном состоянии боевой подго-

---

[2] Документы о действиях Балтийского флота в войне СССР с Финляндией 1939 г. // Российский государственный архив ВМФ. Справочник по фондам. Ч. 2. Корабли и суда (1917–1940). Сост. М. Е. Малевинская. СПб., 1995.

[3] Тайны и уроки зимней войны 1939–1940. По документам рассекреченных архивов. Сост. Н. Л. Волковский. СПб., 2000.

[4] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца: Сборник документов и материалов. Сост. Р. В. Кузнецова, А. А. Киличенков, Л. А. Неретина. М., 2000.

[5] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Декабрь 1934 г.: Документы и материалы. М., 2007. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Декабрь 1935 г.: Документы и материалы. М., 2008. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Октябрь 1936 г.: Документы и материалы. М., 2009. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. М., 2008. Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. Ноябрь 1937 г.: Документы и материалы. М., 2006.

товки Краснознаменного Балтийского флота во второй половине 1930-х годов. (Начиная с 1938 г., когда у ВМФ появился свой собственный наркомат и свой штаб (ГМШ), представители флота уже не участвовали в данных заседаниях.)

Деятельность оборонно-промышленного комплекса СССР/России в XX веке, в том числе и судостроительной промышленности, была хорошо представлена в многотомной документальной публикации «История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963», осуществляемой Федеральным архивным агентством совместно с Министерством обороны РФ. В этом издании приняли участие многие федеральные архивы – ГАРФ, РГАСПИ, РГАЭ, РГАНТД, РГВА, РГАВМФ, а также Архив Президента РФ. В частности, во втором томе этого сборника документов, охватывавшем период с 1918 по 1926 гг., были помещены рассекреченные документы, посвященные восстановлению отечественной судостроительной промышленности после Гражданской войны и её работе в период первой половины 1920-х гг., когда руководством СССР обсуждался вопрос о дальнейшем существовании флота и разрабатывалась первая программа советского военного кораблестроения[6]. Наиболее важным для исследования является третий том этого сборника документов, охватывающий период с 1927 по 1937 гг. и состоящий из двух частей. Сюда вошли материалы о развитии советской оборонной (в том числе судостроительной) промышленности накануне и в годы первых пятилеток. Первая часть 3-го тома[7] представлена документами за период 1927–1932 гг., а во вторую часть[8] вошли документы и материалы 1933–1937 гг., когда руководством СССР был взят курс на создание большого океанского флота.

Довольно ценной стала публикация бывшим сотрудником РГВА П. А. Аптекарем фрагмента стенограммы судьбоносного совещания Революционного Военного совета СССР от 8 мая 1928 г., на котором обсуждались вопросы о путях дальнейшего развития Военно-Морского Флота в системе Вооруженных Сил СССР и его задачах в случае войны[9].

Важной представляется публикация документов по крайне важной теме – аварийности в Советском Военно-морском флоте в период в конце 1930-х годов, подготовленная автором. Была осуществлена подборка приказов наркома ВМФ за 1938-й год из фонда Наркомата ВМФ Российского государственного архива Военно-Морского Флота, изданных по фактам различных аварий надводных кораблей, подводных лодок и авиации РКВМФ[10]. В этих приказах описывались и анализировались причины многочисленных катастроф и аварий на флотах, в том числе и на КБФ, а также делались соответствующие выводы о причинах и конкретных виновниках данных происшествий.

Кроме того, имеется ряд важных документальных публикаций по внешнеполитической деятельности СССР в 1939–1940 гг., где нашло отражение участие Вооруженных сил Советского Союза, в том числе Военно-Морского Флота, в описываемых событиях. В первую очередь, здесь надо отметить сборники документов «Документы внешней политики»[11], «Полпреды сообщают…»[12] и «СССР-Германия 1939–1941»[13].

---

[6] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: Документы и материалы. В 6 томах. Т. 2. Советское военно-промышленное производство (1918–1926): Сборник документов. М., 2005.

[7] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: Документы и материалы. Т. 3. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Ч. 1 (1927–1932). М, 2008.

[8] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963: Документы и материалы. Т. 3. Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1933–1937). Ч. 2 (1933–1937). М, 2011.

[9] Танки против линкоров: Фрагменты стенограммы совещания Ревовоенсовета СССР с командующими войсками Московского, Белорусского и Украинского военных округов и начальниками Морских сил Балтийского и Черного морей от 8 мая 1928 г. Публикация И. А. Аптекаря // «Родина», 1996, № 7–8.

[10] *Петров П. В.* Аварийность в Советском флоте в 1938–1940 гг. // «Тайфун», 2006, Вып. 49. С. 28–30; 2007, Вып. 50. С. 38–40.

[11] Документы внешней политики. Т. XXII. 1939. Кн. 2 (1 сентября-31 декабря 1939 г.). М., 1992.

Очень ценными публикациями по данной теме являются документальные сборники, изданные в Эстонии, которые посвящены истории заключения договоров о ненападении между СССР и Эстонской республикой в сентябре 1939 г., о размещении советских Вооруженных сил на её территории и последующем присоединении Эстонии к СССР в июне 1940 г.[14] В них содержатся материалы о размещении и функционировании советских военно-морских баз на территории Эстонской республики в 1939–1940 гг. Также, там есть важные документы о деятельности КБФ по осуществлению блокады побережья Эстонии и подготовке к боевым действиям против стран Балтии в сентябре 1939 г. и в июне 1940 г., о действиях Краснознаменного Балтийского флота в период советско-финляндской войны, а также о базовом строительстве на территории республик Балтии в период с октября 1939 г. по июнь 1940 г.

Представляются важными документальные сборники, составленные по рассекреченным материалам Архива Службы внешней разведки РФ, изданные в последние годы. Они содержат документы о дипломатических отношениях со странами Прибалтики[15], а также с Германией[16]. В частности, здесь помещены сообщения разведывательной агентуры о внешнеполитических действиях руководства Советского Союза по расширению своих границ в период 1939–1940 гг. и реакции западных стран на эти действия.

Основой данного исследования стали неопубликованные источники. При работе над исследованием были использованы документы 52 фондов из трех архивов Российской Федерации – Российского государственного архива Военно-Морского Флота, Центрального Военно-морского архива Министерства обороны РФ и Центрального государственного архива историко-политических документов Санкт-Петербурга. Следует заметить, что два архива (РГАВМФ и ЦГАИПД СПб) являются государственными, а один архив (ЦВМА) ведомственным.

В первую очередь, автором были широко использованы документы и материалы из фондов Российского государственного архива Военно-Морского Флота (РГАВМФ) в г. Санкт-Петербурге. В течение многолетней работы с фондами этого архива автором было просмотрено и изучено свыше 400 архивных дел, относящихся к периоду 1930–1940 гг. и содержащих в себе наиболее полную и объективную информацию о развитии Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период. Важно отметить, что значительная часть документов была засекречена до середины 1990-х годов и вводится в научный оборот впервые.

Во-первых, следует назвать фонды высших и центральных органов управления Советского Военно-Морского Флота (№№ Р-1483, Р-1678, Р-1877, Р-2041, Р-961, Р-441, Р-360, Р-840, Р-920, Р-61, Р-2045 и др.). В указанных фондах хранятся такие важнейшие для освещения темы документы, как постановления Совета труда и обороны (СТО) СССР и Комитета обороны (КО) при Совете народных комиссаров СССР по вопросам военного судостроения и базового строительства, директивы и приказы наркома обороны СССР, начальника Морских Сил РККА, наркома ВМФ, начальников Генерального штаба РККА и Главного морского штаба ВМФ, решения Военного совета Морских Сил РККА и Главного военного совета

---

[12] Полпреды сообщают…: Сборник документов об отношениях СССР с Латвией, Литвой и Эстонией: Август 1939 г. – август 1940 г. М., 1990.

[13] СССР-Германия 1939–1941. Документы и материалы о советско-германских отношениях с сентября 1939 г. по июнь 1941 г. Кн. 1–2. Вильнюс, 1989.

[14] 1940 год в Эстонии: Документы и материалы. Сост. А. Кеерна и др. Таллин, 1989. От пакта Молотова-Риббентропа до договора о базах: Документы и материалы. Сост. К. Арьякас и др. Пер. с эст. Таллин, 1990. На чаше весов: Эстония и Советский Союз, 1940 год и его последствия. Сост. П. Варес, О. Журьяри. Таллинн, 1999.

[15] Прибалтика и геополитика. 1935–1945 гг. Рассекреченные документы Службы внешней разведки Российской Федерации. Сост. Л. Ф. Соцков. М., 2010.

[16] Агрессия. Рассекреченные документы Службы внешней разведки Российской Федерации 1939–1941. Сост. Л. Ф. Соцков. М., 2011.

ВМФ, доклады начальника Морских Сил РККА и наркома ВМФ правительству за 1935–1940 гг., переписка начальника Морских Сил РККА и наркома ВМФ с наркомом обороны СССР и начальником ГШ РККА, стенограммы совещаний Военного совета при наркоме обороны СССР, Главного военного совета ВМФ и высшего командно-начальствующего состава ВМФ за 1935–1940 гг., разведывательные и оперативные сводки ГМШ ВМФ и Разведывательного управления ВМФ о положении на Балтийском театре и военных действиях за 1939–1940 гг., документы о подготовке материалов и написании труда «Советско-финляндская война на море» за 1940–1941 гг., рукописи книг и хроники по истории боевых действий КБФ в советско-финляндской войне.

Во-вторых, автором использовались фонды органов управления Краснознаменного Балтийского флота (№№ Р-92, Р-307, Р-62, Р-1883, Р-34, Р-1484, Р-1570 и др.), где содержатся приказы и директивы наркома ВМФ, директивы командующего войсками и Военного совета Ленинградского военного округа, приказы, директивы и распоряжения командующего КБФ и начальника Штаба КБФ (организационные и по личному составу), доклады командующего КБФ наркому ВМФ за 1935–1940 гг., исторические журналы, журналы боевых действий и журналы оперативного дежурного Штаба КБФ, оперативные и разведывательные сводки Штаба КБФ, Штаба ВВС КБФ и Разведывательного отдела КБФ о положении на Балтийском театре и военных действиях за 1939–1940 гг., оперативные планы КБФ и материалы к ним за 1935–1940 гг., планы боевой подготовки КБФ, отчеты Военного совета КБФ о проведении маневров и учений флота, планы и схемы решения операций флота за 1935–1940 гг., наставления по ведению операций флота, материалы Военной прокуратуры КБФ по личному составу, переписка Военного совета КБФ с наркомом ВМФ и Главным морским штабом ВМФ по оперативным вопросам, документы о сборе и изучении материалов по истории советско-финляндской войны за 1940–1941 гг.

В-третьих, это группа фондов соединений, частей и военно-морских баз КБФ (№№ Р-1135, Р-929, Р-1960, Р-1600, Р-1911, Р-2163, Р-1890, Р-103, Р-107, Р-1884, Р-1893, Р-1887, Р-1888 и др.), где хранятся директивы, приказы и распоряжения командующего и начальника Штаба КБФ, приказы командиров соединений, частей и баз КБФ, отчеты, доклады, рапорты и донесения командиров соединений и частей флота о ходе выполнения ими учений, походов, маневров и боевых операций за 1935–1940 гг., рапорты и донесения военкомов соединений и частей о партийно-политической работе, исторические журналы, журналы боевых действий и журналы оперативных дежурных штабов соединений за 1939–1940 гг., протоколы разборов боевых действий 1939–1940 гг., переписка командиров соединений и частей со Штабом КБФ, разведывательные донесения, карты, схемы операций, сведения о судовом и личном составе, принимавшем участие в войне с Финляндией, сведения о базировании кораблей и авиации.

В-четвертых, весьма ценными являются фонды боевых кораблей и вспомогательных судов КБФ (№№ Р-224, Р-268, Р-605, Р-1610, Р-1916, Р-1594, Р-1603, Р-909 и др.), которые содержат доклады, отчеты и рапорты командиров кораблей КБФ об участии в учениях, походах, маневрах, учебно-боевых операциях за 1935–1940 гг. и боевых операциях кораблей в советско-финляндской войне 1939–1940 гг., краткие справки и хроники боевых действий, донесения военкомов кораблей о партийно-политической работе, вахтенные журналы, тактические формуляры, исторические журналы и журналы боевых действий кораблей и судов КБФ, кальки и схемы маневрирования кораблей, переписку командиров кораблей со Штабом КБФ и штабами соединений флота.

Также использовались автором в работе документальные материалы Центрального военно-морского архива Министерства обороны Российской Федерации, находящегося в г. Гатчина (ЦВМА МО РФ). Всего было изучено более 30 архивных дел из фонда № 161 (Штаб КБФ), где содержатся документы о создании боевого ядра флота, формировании соединений

и частей КБФ, о строительстве береговой обороны и базовых объектов на территории бывших республик Прибалтики, материалы о планировании, организации и проведении боевой подготовки личного состава в 1940–1941 гг., материалы по систематизации и изучению боевого опыта КБФ в войне с Финляндией, документы оперативного планирования Краснознаменного Балтийского флота 1940-первой половины 1941 годов. Это, прежде всего, приказы наркома ВМФ, приказы и распоряжения Военного совета, командующего КБФ и начальника Штаба КБФ, планы и отчеты о проведении оперативных игр и учений КБФ, материалы сборов начальников штабов соединений и частей флота, планы проверки боевой готовности соединений и частей Балтийского флота, инструкции и наставления на оборону устья Финского и Рижского заливов, Моонзундского архипелага, переписка Военного совета КБФ с наркомом ВМФ, начальником Главного морского штаба и начальниками управлений Наркомата ВМФ по вопросам строительства военно-морских баз и береговых батарей на Балтийском море, проведения оперативных игр, маневров и учений.

Также автором были привлечены документы из Центрального государственного архива историко-политических документов г. Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб) – бывшего Ленинградского партийного архива (ЛПА). В частности, автором было изучено около 20 архивных дел из фонда № 24, описей 2б и 2в (Ленинградский обком КПСС, Особый сектор), где отложились интереснейшие документы о строительстве боевых кораблей и вспомогательных судов для КБФ, о создании новых видов военно-морского оружия, о работе ленинградской судостроительной промышленности в предвоенный период 1935–1941 гг. Также там подробно освещены вопросы, связанные со строительством новой военно-морской базы КБФ в Лужской губе и Прибалтике. Среди документов особо стоит отметить докладные записки, справки и отчеты уполномоченных Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Ленинградской области о работе судостроительной промышленности Ленинграда и ходе строительства военно-морской базы КБФ в Лужской губе, о работе военно-морских научно-исследовательских институтов (артиллерийского, минно-торпедного, военного кораблестроения и прочих) и конструкторских бюро, о ремонте, строительстве и испытаниях боевых кораблей различных классов на Балтийском заводе им. Орджоникидзе, заводе им. Жданова, заводе им. Марти, Невском заводе и других, об изобретении и испытаниях новых образцов оружия ВМФ, справки о выполнении правительственных графиков по постройке кораблей за 1935–1940 гг. Также в фонде Ленинградского обкома партии отложились документы Военного совета и Политического управления КБФ по вопросам оборонного строительства, о постройке и испытаниях боевых кораблей, о партийно-политической работе на флоте и политических настроениях среди личного состава флота в конце 1930-х годов, о подготовке к войне с Финляндией зимой 1939–1940 гг.

Кроме того, автором были использованы копии документов из двух зарубежных архивов – Эстонского государственного архива (Eesti Riigiarhiiv) и Центрального военного архива Польши (Centralne Archiwum Wojskowe), любезно предоставленные эстонским историком, доктором наук Урмасом Сало. В частности, документы, извлеченные из фонда 2-го отдела (разведки) Главного штаба Войска Польского, представлены разведывательными обзорами и дают представление о составе и боевой подготовке Морских сил Балтийского моря (КБФ) в 1930-е годы. В фондах №№ 988 (Совет государственной обороны), 495 (Главный Штаб Вооруженных сил Эстонии), 539 (1-й пехотный полк), 527 (Штаб Морских сил Эстонии) Эстонского государственного архива сохранились документы о предполагаемых действиях Советского ВМФ в случае войны, передвижениях кораблей КБФ в 1930-х годах, разведывательные материалы о составе КБФ в конце 1930-х годов, документы о передаче кораблей ВМС Эстонии в состав КБФ летом 1940-го года.

Очень интересными и полезными для изучения оказались руководящие документы ВМФ (боевые уставы, наставления, руководства)[17]и различные труды по морской стратегии, оперативному искусству и тактике, а также боевой подготовке, разработанные крупнейшими теоретиками Советского ВМФ периода 1930-1940-х годов – В. А. Белли[18], К. И. Самойловым[19], Н. Б. Павловичем[20], С. П. Ставицким[21]. Эти труды хранятся в Центральной Военно-Морской библиотеке (ЦВМБ) и библиотеке Военно-морской академии имени Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. Данные работы во многом помогают правильно оценить место и роль РКВМФ в системе Вооруженных Сил СССР в предвоенный период, понять цели и задачи, которые ставились перед отечественным военно-морским флотом советским высшим военным руководством.

Важным источником служат мемуары известных советских военно-морских деятелей и флотоводцев. Среди них в первую очередь, стоит назвать адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова[22], адмирала В. Ф. Трибуца[23], адмирала Ю. А. Пантелеева[24], контр-адмирала В. А. Белли[25], генерал-лейтенанта С. И. Кабанова[26], вице-адмирала Н. П. Египко[27], вице-адмирала Л. А. Курникова[28] и других. Однако необходимо указать на отрывочность содержащихся там сведений, а также значительное количество умолчаний и искажений, содержащихся в воспоминаниях указанных флотоводцев. Весьма интересным следует признать сборник воспоминаний «Балтийский щит Ленинграда», выпущенный издательством «Остров» к 60-летию победы и составленный из ранее неопубликованных мемуаров командиров соединений и кораблей КБФ[29].

Методологической базой данного исследования является диалектико-материалистическое понимание исторического процесса. Целостное исследование невозможно без комплексного осмысления проблем, поэтому автором был использован такой традиционный метод научного исследования как диахронный, который позволяет расчленить процесс эволюции изучаемого предмета на ряд последовательно сменяющих друг друга в реальном историческом времени этапов и затем сравнить временные состояния объекта по определенным признакам их структуры. Диахронный анализ позволяет также выявить определенные закономерности, тенденции в эволюции предмета исследования. При подготовке текста

---

[17] Боевой устав Военно-Морских Сил РККА [БУ-30]. М – Л., 1930. Временный боевой устав Военно-Морских Сил РККА [БУМС-37]. М.-Л., 1937. Временное наставление по ведению морских операций [НМО-40]. М.-Л., 1940. Руководство по проведению тактических и отрядных учений. М.-Л., 1940. Руководство по проведению групповых упражнений. М.-Л., 1940. *Валявский.* Сборы. Под ред. контр-адмирала доцента В. К. Васильева. Л., 1941 и др.

[18] *Белли В. А.* Морские театры в составе общего фронта борьбы. Задачи флотов СССР. Конспект-тезисы. Л., 1938. *Белли В. А.* Операции по уничтожению неприятельского флота в море. Конспект-тезисы. Л., 1938. *Белли В. А.* Операции на морских сообщениях. Конспект-тезисы. Л., 1939. *Белли В. А.* Операции по уничтожению неприятельского флота в море. Конспект-тезисы. Л., 1938. *Белли В. А.* Операции против баз. Конспект-тезисы. Л., 1938. *Белли В. А.* Минно-заградительные операции. Конспект-тезисы. Л., 1939. *Белли В. А.* Теоретические основы ведения операций. Конспект-тезисы. Л., 1938. *Белли В. А.* Основы ведения операций на море. Л., 1939. *Белли В. А.* Операции подводных лодок. Т. 1. Л., 1933.

[19] *Самойлов К. И.* Военно-морские игры. 2-е изд., испр. и доп. М.-Л., 1939. *Самойлов К. И.* Методика и организация двухсторонней тактической игры. Л., 1936. *Самойлов К. И.* Основные вопросы боевой подготовки ВМС. Л., 1932.

[20] *Павлович Н. Б.* Морские десанты. М., 1935. *Павлович Н. Б.* Основные вопросы боевой подготовки флота. Л., 1941.

[21] *Ставицкий С. П.* Введение в общую тактику Морских сил. Л., 1940. *Ставицкий С. П.* Конспект-перечень основных вопросов общей тактики Военно-морских сил. Л., 1934.

[22] *Кузнецов Н. Г.* Накануне. Курсом к победе. М., 1991. *Он же.* Крытые повороты: Из записок адмирала. М., 1995.

[23] *Трибуц В. Ф.* Подводники Балтики атакуют. Л., 1963. *Он же.* Балтийцы вступают в бой. Калининград, 1972.

[24] *Пантелеев Ю. А.* Полвека на флоте. М., 1974.

[25] *Белли В. А.* В советском Военно-Морском Флоте. Воспоминания. СПб.:, 2013.

[26] *Кабанов С. И.* На дальних подступах. М., 1971.

[27] *Египко Н. П.* Мои меридианы. СПб., 2000.

[28] *Курников Л. А.* Подводники Балтики. СПб., 2012.

[29] Балтийский щит Ленинграда. Сборник воспоминаний. Сост. П. В. Петров. СПб., 2005.

использовался проблемно-хронологический метод, на основе которого собранные автором материалы изучались по выделенным проблемам, а внутри их – по периодам. Примененный в ходе исследования статический метод позволил выявить количественные изменения показателей боевой подготовки флота в предвоенный период. Также в процессе исследования использовались специальные исторические методы. Принципы историзма и научной объективности обязывают исследователя не заниматься чьим-либо оправданием или обвинением, а стремиться осознать прошлое с помощью системы ценностей конкретной исторической эпохи, а также совокупности факторов, оказывавших влияние на политику государства в сфере строительства Военно-Морского Флота. Автором использовался историко-сравнительный метод при сопоставлении конкретных фактов, отражающих качественные характеристики предмета исследования (к примеру, при изучении разработки кораблестроительных программ в СССР и в других странах). Ретроспективный метод исследования использовался автором при исследовании вопроса о строительстве Балтийского флота и подготовке командных кадров для нужд ВМФ в послереволюционный период.

Научно-теоретическая значимость исследования состоит в обосновании и разработке научной проблемы – противоречия в развитии Краснознаменного Балтийского флота в середине 1930-х – начале 1941 годов, имеющей принципиальное значение для отечественной истории. Результаты комплексного исследования, предпринятого автором, позволяют более полно и объективно оценить влияние различных факторов на историю строительства флота и деятельность органов управления ВМФ и КБФ по совершенствованию военно-морских сил на Балтике.

Научная новизна работы заключается в следующем:

В исследовании на основе изучения ранее неизвестных архивных документов и специальной литературы произведен комплексный анализ, результаты которого привели автора к научно обоснованным новым выводам о причинах неготовности КБФ перед Великой Отечественной войной, которые существенно отличаются от ранее опубликованных в трудах по истории Военно-Морского Флота.

– выявлены характерные особенности в техническом развитии КБФ на различных этапах рассматриваемого хронологического периода;

– определены влияющие на особенности развития Балтийского флота различные внутренние и внешние факторы и показана их роль при оценке общего технического состояния КБФ;

– показана и проанализирована деятельность высшего командования РККА и ВМФ по расширению имевшейся системы базирования и береговой инфраструктуры Балтийского флота, в связи с общей политической ситуацией в Европе;

– выявлены и оценены серьезные недостатки в боевой подготовке командно-начальствующего, младшего командного и рядового состава флота, которые оказывали существенное влияние на общую готовность КБФ к войне;

– показана и проанализирована роль командования РККА и РКВМФ в разработке оперативных планов флота, а также раскрыто содержание планов боевых действий КБФ

– обобщён опыт учебно-боевой деятельности КБФ в конце 1930-х годов, в том числе впервые раскрыта роль флота во время событий в Прибалтике осенью 1939 и летом 1940 гг.;

– введены в научный оборот ранее неизвестные архивные документы, которые позволили существенно расширить и конкретизировать знания об одном из наиболее сложных и противоречивых периодов отечественной истории;

– на основе проведенного исследования сформулированы выводы и положения, имеющие важное теоретическое и практическое значение для исторической науки.

Тем самым, данное исследование серьезно обогащает систему научных знаний о состоянии Военно-Морского Флота СССР накануне Великой Отечественной войны, что выводит

историографию данной проблемы на новый уровень и позволяет судить о подготовке флота в предвоенный период.

Практическая значимость исследования заключается:

Во-первых, полученные новые научно обоснованные знания требуют использования их в дальнейших исследованиях, в частности при написании фундаментальных трудов по истории отечественного Военно-Морского Флота и Вооруженных сил Российской Федерации. Многое из опыта строительства ВМФ должно быть востребовано при разработке программ военного кораблестроения в современных условиях.

Во-вторых, многое из обобщенного опыта деятельности государственных органов власти по развитию одного из важнейших составляющих компонентов обороны страны – её военно-морских сил – в условиях нынешнего возрождения отечественного Военно-Морского Флота (естественно, с учетом требований сегодняшнего времени) должно быть востребовано в настоящее время при выработке мероприятий по реформированию Вооруженных Сил Российской Федерации.

Апробация исследования. Основные положения и выводы исследования излагались автором в 4-х монографиях и 70 статьях в периодических изданиях общим объемом 114 п.л., а также в форме докладов и сообщений в выступлениях на научных конференциях «Санкт-Петербург и страны Северной Европы» (Санкт-Петербург, апрель 2000 – апрель 2015 г.), «Мавродинские чтения-2004» (Санкт-Петербург, 12–14 октября 2004 г.), «Чтения по военной истории-2004» (Санкт-Петербург, 7–9 апреля 2004), «Чтения по военной истории-2005» (Санкт-Петербург, 21–23 апреля 2005), «Трагедия в Финском заливе – 65 лет с момента гибели самолета “Калева”» (Хельсинки, 18 мая 2005 г.), «Шведско-советские отношения с 1920-х годов» (Стокгольм, 2–3 мая 2007 г.), «Роль и место Карельского перешейка в истории Санкт-Петербурга» (и. Ильичёво, музей-заповедник «Ялкала», 29 сентября 2007 г.), «Чтения по военной истории-2009» (Санкт-Петербург, 17–18 апреля 2009), «70-летие начала Второй мировой войны» (Таллинн, 5 сентября 2009 г.), «Прибрежный город в Зимней войне» (Турку, 1–3 марта 2010 г.), «“Зимняя война» 1939–1940 гг.”: военно-политические итоги» (и. Ильичёво, музей-заповедник «Ялкала», 20 марта 2010 г.), «Россия и Финляндия: через века истории» (и. Ильичёво, музей-заповедник «Ялкала», 30 июня 2011 г.), «Россия и Финляндия: история взаимоотношений и противостояния» (и. Ильичёво, музей-заповедник «Ялкала», 12 октября 2013 г.), которые получили положительную оценку научной общественности.

Глава 1
Историографическое исследование темы

§ 1. Работы по теме, выполненные в советский период (1940-1980-е годы)

Отечественная историография по проблеме истории развития Краснознаменного Балтийского флота в середине 1930-х – начале 1941 г., включающей в себя такие аспекты, как строительство боевых кораблей различных классов для КБФ и создание военно-морского вооружения, строительство военно-морских баз и батарей береговой обороны на Балтике в предвоенные годы, боевая подготовка и оперативное планирование на КБФ, весьма обширна и насчитывает многие десятки монографий, сборников статей, документальных публикаций, журнальных статей.

Следует заметить, что историография по данной теме начала складываться ещё в предвоенные годы, когда стали издаваться книги научно-популярного характера. Они были призваны рассказать широким слоям населения о героических традициях моряков Советского ВМФ и о тех успехах, которых он достиг в годы мирного строительства. Подчеркивалась роль партии и правительства СССР в деле строительства новейших боевых кораблей для нужд создаваемого «большого», океанского Военно-Морского Флота. При описании деятельности ВМФ немаловажную роль играл и фактор секретности, сопровождавший процесс создания новых кораблей и вооружения, что сильно влияло на описание данных событий.

В серии «Библиотека краснофлотца» в 1940–1941 годах было издано почти полтора десятка брошюр, посвященных отдельным эпизодам боевых действий КБФ против Финляндии зимой 1939–1940 годов[30]. В основном, эти книжки представляли собой биографические очерки, посвящённые известным лётчикам, подводникам, артиллеристам или морским пехотинцам Балтики, или же записанные военными корреспондентами воспоминания участников боёв с финнами. Данные книги носили популярный характер и предназначались в основном для военно-патриотического воспитания населения. В целом, эта литература, естественно, давала очень поверхностное и приукрашенное представление о тех боевых действиях, которые в течение более трёх месяцев вёл Краснознамённый Балтийский флот.

Также в эти годы выходили небольшие популярные работы, посвященные истории создания и развития РККФ в предвоенные годы[31]. Эти работы не имели большой научной ценности и не содержали конкретных данных о предвоенном развитии Краснознаменного Балтийского флота, предназначаясь для широкой публики. В дальнейшем, в 1940-х годах была выпущена серия брошюр, посвященных наиболее известным боевым кораблям КБФ –

---

[30] Балтийцы в боях на земле и на льду (Флот в боях с белофиннами). Статьи. М.-Л., 1941. Флот в боях с белофиннами 1939–1940 гг. (Очерки). М., 1942. Балтийцы – Герои Советского Союза. А. Трипольский, А. Коняев, Ф. Вершинин, И. Романенко, Н. Токарев, В. Савченко, А. Посконкин, Ф. Радус. Сборник очерков. М.-Л., 1941. *Звонков П. И.* В боях против белофиннов на Балтике (Война 1939–1940 гг.). М., 1941. *Григорьев Н.Ф., Чуковский Н. К.* Крылатая Балтика. М.-Л., 1941. *Карцев А. Д.* Истребители майора Денисова (Из эпизодов войны с белофиннами 1939–1940 гг.). М., 1941. *Капица П. И.* Герой Советского Союза краснофлотец А. Посконкин. Флот в боях с белофиннами. М.-Л., 1941. *Караваева А. А.* Герой Советского Союза Анатолий Крохалев. Л., 1941. *Кудрявцев-Скайф С. С.* Декабрь 1939 года. Очерки о героической борьбе моряков Балтики против финской белогвардейщины. М.-Л., 1940. *Лаганский Е. М.* Моряки идут на лыжах. М.-Л., 1941. *Салагин Я. Т* На Ладоге (Флот в боях с белофиннами 1939–1940 гг.). М.-Л., 1941 и др.

[31] *Пащенко П. В.* Военно-Морской Флот СССР. М., 1940. Флот нашей Родины. Сборник статей. М.-Л., 1940. *Пащенко П. В.* Военно-Морской Флот Страны социализма. М., 1941. *Пащенко П. В.* На страже морских рубежей. М., 1941. *Смирнов Б. И.* Военно-Морской Флот. М.-Л., 1941.

линейному кораблю «Марат», крейсеру «Кирову», лидеру «Минск» и прочим[32]. Эти работы были написаны на основе отдельных боевых документов, многочисленных воспоминаний моряков, фронтовой прессы и носили популярный характер.

Параллельно проводилась работа по написанию военно-исторического труда по истории боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в войне с Финляндией зимой 1939–1940 гг. Данный труд должен был стать частью монументального 7-томного издания «Советско-финляндская война 1939–1940 гг.», задуманного Наркоматом обороны СССР. В период с 1940 по 1941 годы большая группа офицеров из Исторической комиссии ВМФ занималась сбором, систематизацией документов и написанием данного труда, а также целой серии монографии по отдельным аспектам «зимней войны» на море. К 1942-му году работа над исследованием была завершена, но Великая Отечественная война помешала её изданию.

В 1945–1946 годах Историческим отделом Главного морского штаба ВМФ был издан коллективный труд под руководством капитана 1-го ранга В. И. Круглова «Советско-финляндская война 1939–1940 гг. на море» в двух частях (в 4-х книгах)[1]. В этой работе впервые в отечественной военной литературе было дано подробное и сравнительно объективное изложение событий «зимней» войны применительно к боевой деятельности Советского Военно-Морского Флота. Необходимо сказать, что подобного серьезного исследования по боевому применению отечественного ВМФ в советско-финляндской войне 1939–1940 годов не появлялось в течение последующих 60 лет. Правда, надо заметить, что этот достойный труд был выпущен ограниченным тиражом для командного состава флота и носил закрытый характер, оставаясь недоступным для широкой публики (он был рассекречен лишь в начале 1990-х годов).

Первая часть труда «Советско-финляндская война 1939–1940 гг. на море», в 3-х книгах, целиком была посвящена боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота, а вторая – боевым действиям Северного флота. Следует признать, что боевые действия обоих флотов нашли довольно полное отражение, хотя целый ряд мелких боевых операций надводных кораблей КБФ оказались опущенными. Подробнее всего, пожалуй, была описана боевая деятельность подводных сил и военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота. Не была упущена военными историками также и боевая работа морской пехоты, береговой артиллерии, службы связи, медицинской службы и гидрографической службы КБФ. Очень хорошо был подобран к труду картографический и фотографический материал.

В целом, эта книга оказалась достаточно удачной, но имела ряд существенных недостатков. Во-первых, авторы труда по понятным причинам давали явно завышенную оценку предвоенной боевой подготовки КБФ. В данном случае, авторы выдавали желаемое за действительное, не принимая во внимание все те выводы, которые были сделаны наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым как в ходе самой советско-финляндской войны, так и после её окончания.

Во-вторых, в работе не предпринималось серьёзной попытки реально оценить общий уровень оперативно-стратегического руководства действиями Краснознаменного Балтийского флота и не анализировались основные просчеты, допущенные при этом командованием флота. Авторы труда не давали какой-либо оценки многочисленным директивам наркома ВМФ или приказам Военного совета КБФ, относившимся к проведению морских операций в период войны. Впрочем, такая позиция авторов понятна: им никто никогда и не дал бы возможности заниматься выяснением подобных вопросов.

---

[32] *Михайловский Н.* Линейный корабль «Марат». Исторический очерк. М.-Л., 1942. *Розанов М.* Лидер «Минск» (Материалы к истории лидера «Минск» Эскадры КБФ). Таллин, 1946. *Михайловский Н.* Краснознаменный крейсер «Киров». Алма-Ата, 1950.

В-третьих, в конце труда, авторы очень умело избежали общей оценки действий КБФ зимой 1939–1940 гг., заменив итоговые выводы [33] общими рассуждениями на тему о том, какого рода задачи выполняли различные соединения Балтийского флота. Чёткого ответа на вопрос, справился ли флот со своими задачами, они так и не дали. Все свелось к повторению выводов, содержавшихся в директивах наркома ВМФ. Хотя, из тех пространных объяснений, которые содержатся в так называемых ***«кратких выводах»***[34]***,*** не так уж и трудно вывести ответ на этот вопрос.

В целом, всё же, труд «Советско-финляндская война 1939–1940 гг. на море» заслуживает довольно высокой оценки, принимая во внимание то непростое время, когда он создавался. Во всяком случае, работы, подобной ей по масштабу привлечения документальных материалов и охвату событий, на протяжении многих лет так и не появилось. (В 2002 г. данная книга была переиздана[35]).

Помимо указанного общего труда по истории боевых действий на море зимой 1939–1940 гг., выходили также отдельные монографии членов Исторической комиссии ВМФ. В 1941-м году была издана ограниченным тиражом, для комсостава флота, монография инженер-капитана 1-го ранга Б. А. Денисова, посвящённая минно-заградительным операциям Советского ВМФ в период советско-финляндской войны[36]. Эта книга ценна тем, что в ней дано развёрнутое описание не только всех минно-заградительных операций надводных, подводных и военно-воздушных сил КБФ (причём, по каждой операции были сделаны выводы и даны примечания), но также и минно-заградительных операций финского ВМФ. При этом описание событий сопровождалось подробными картами и схемами, где были нанесены все минные поля и позиции, выставленные советским и финским флотами. Точно так же были освещены и аналогичные операции Северного флота. Эта работа не потерла своей ценности и в настоящее время. В 1941 г. был также издан официальный отчет командующего авиацией ВМФ С. Ф. Жаворонкова о боевой деятельности Военно-воздушных сил Краснознаменного Балтийского флота в период войны с Финляндией[37].

К сожалению, монографии других сотрудников Исторической комиссии ВМФ – К. Ф. Чубрика («Блокадные операции КБФ в советско-финляндскую войну 1939–1940 гг.»[38]), И. Н. Быкова («Действия кораблей и авиации КБФ против береговых батарей и содействие огнём флангу армии в Финском заливе 1939–1940 гг.»[39]), А. Н. Лебедева («Организация и действительность ПЛО и ПМО»[40]), А. И. Ильина («Хроника действий ВВС КБФ 1939–1940 гг.»[41]), Н. Ю. Озаровского («Военные действия на Ладожском озере в течение советско-финляндской войны 1939–1940 гг.»[42]), К. Н. Белокопытова («Боевое управление при подготовке и проведении блокады побережья противника, десантных операций по занятию островов и действий ОССБ зимой на льду»[43]), А. С. Ковалёва («Организация базирования КБФ в новых

[33] Советско-финляндская война 1939–1940 гг. на море. Ч. 1. Кн. 1–3. М.-Л., 1945–1946. Ч. 2. М., 1946.

[34] Советско-финляндская война 1939–1940 гг. на море. Ч. 2. М.-Л., 1946. С. 48–51.

[35] Советско-финляндская война 1939–1940. Боевые действия на море. СПб., 2002.

[36] *Денисов Б. А.* Использование мин в войне с белофиннами 1939–1940 гг. М.-Л., 1941. Рукопись работы находится в: РГАВМФ. Ф. Р-1529. Оп. 1. Д. 18. Л. 1-87.

[37] Боевые действия ВВС КБФ в войне с белофиннами (с 30 ноября 1939 г. по 13 марта 1940 г.). М.-Л., 1941.

[38] РГАВМФ. Ф. Р-1529. Он. 1. Д. 80. Л. 1-284. Он. 2. Д. 641. Л. 1-227.

[39] Там же. Он. 1. Д. 76. Л. 1-174. Д. 77. Л. 1-215.

[40] РГАВМФ. Ф. Р—1529. Оп. 1. Д. 75. Л. 1-248.

[41] Там же. Д. 16. Л. 1-109. Д. 17. Л. 1-109.

[42] Там же. Д. 82. Л. 1-109.

[43] Там же. Д. 75. Л. 1-248. Рукопись К. Н. Белокопытова также хранится в библиотеке Военно-морской академии (№ В 84940).

западных базах 1939–1940 гг.»[44]) и прочие, – так и не были изданы. Эти рукописи остались в машинописном виде в архиве Исторического отдела ГМШ ВМФ, а впоследствии были переданы на хранение в ЦГА ВМФ (ныне – РГАВМФ).

Точно также, осталась неизданной и весьма объемная рукопись «Боевые действия Военно-воздушных сил Краснознамённого Балтийского флота в войне с белофиннами (с 30.11.1939 г. по 13.03.1940 г.)»[45], подготовленная группой командиров Управления авиации ВМФ СССР. В этой весьма любопытной работе нашли отражение не только все аспекты боевой деятельности авиации Балтфлота, но также и замечания по технической эксплуатации материальной части ВВС и недостатках вооружения отечественных самолётов. Многие выводы, содержащиеся в этой рукописи, в принципе, совпадают с оценками, сделанными прежде начальником штаба ВВС КБФ П. П. Квадэ, начальником штаба авиации ВМФ СССР В. В. Суворовым и командующим авиацией ВМФ СССР С. Ф. Жаворонковым[46] после окончания войны. Вышеуказанная рукопись также сохранилась в библиотеке Военно-морской академии имени адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова.

Сразу после окончания войны Историческим отделом Наркомата ВМФ стала издаваться «Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере». В первом выпуске этого закрытого труда очень кратко было описано базирование, состав сил и задачи КБФ перед войной[47]. Составители труда по вполне понятным причинам не стали давать оценку предвоенной боевой подготовки Балтийского флота.

К тому же, боевые задачи КБФ по оперативному плану были указаны неправильно.

В 1953–1954 годах увидел свет трехтомный труд по истории военно-морского искусства[48], где нашли некоторое отражение вопросы развития Советского ВМФ в ходе предвоенного мирного строительства.

В итоге, вплоть до середины 1950-х гг. практически не выходило в свет объективных исследований открытого характера по истории КБФ, написанных на документальном материале. Отдельные объективные труды были фактически секретными и были недоступны для исследователей. Поэтому выпускались в основном лишь работы научно-популярного характера, по которым нельзя было судить об уровне исторических исследований.

Лишь в 1955–1956 гг. появились первые научные труды по истории боевой деятельности КБФ в период Великой Отечественной войны[49]. Наиболее серьезной работой стала книга В. Ачкасова и Б. Вайнера о действиях Краснознаменного Балтийского флота в 1941–1945 гг. Но предвоенный период в данной работе практически не был освещен, всё внимание авторы сосредоточили исключительно на боевых действиях Краснознаменного Балтийского флота в 1941–1945 гг. Фактически, лишь несколько абзацев было отведено краткому описанию развития флота в предвоенный период и изложению его боевых задач на случай войны[50]. Заслуживает упоминания известная коллективная монография об истории морской пехоты[51].

---

[44] РГАВМФ. Ф. Р-1529. Оп. 1. Д. 78. Л. 1-185. Рукопись А. С. Ковалёва также хранится в библиотеке Военно-морской академии (№ В 86890).

[45] Библиотека Военно-морской академии им. Адмирала Флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова. (№ В 84244). Л. 1-180.

[46] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 615. Л. 1-72. Д. 673. Л. 226–289. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 149. Л. 109–174.

[47] Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Под общей ред. М. М. Долинина. Выпуск 1. С 22 июня по 31 декабря 1941 г. М.-Л., 1945. С. 6.

[48] История военно-морского искусства. Учебное пособие для академий и училищ. Т. 1–3. М., 1953–1954.

[49] *Мушников А.* Балтийцы в боях за Ленинград. М., 1955. *Ачкасов В. И., Вайнер Б. А.* Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. М., 1957.

[50] *Ачкасов В. И., Вайнер Б. А.* Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. М., 1957. С. 6–7, 14–15.

[51] *Камалов Х Х, Носов И. В., Сорокин И. П.* Морская пехота: Краткий исторический очерк морской пехоты отечественного флота. М., 1957.

Вышедшая в 1960-м году коллективная монография военно-морских историков Н. М. Гречанюка, В. И. Дмитриева, Ф. С. Криницына и Ю. И. Чернова[52] стала по сути дела первой солидной работой по истории Балтийского флота за всю его 250-летнюю историю. (В 1978 и 1990 гг. эта работа переиздавалась в исправленном и дополненном виде.) Недостатком данной работы был сжатый характер, из-за чего предвоенному периоду развития КБФ было уделено незначительное внимание.

Значительным событием в научной жизни начала 1960-х гг. стало издание фундаментальной 6-томной «Истории Великой Отечественной Войны Советского Союза 1941–1945 гг.», написанной большим коллективом научных сотрудников Отдела истории Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС[53]. В первом томе этого издания была отражена история развития Советских Вооруженных сил в предвоенный период, в том числе и строительство Военно-Морского Флота[54], а также их боевая деятельность в предвоенных конфликтах и советско-финляндской войне 1939–1940 гг., в том числе и боевые действия Краснознаменного Балтийского флота[55].

В начале 1960-х гг. Историческим отделением Научного отдела Главного штаба ВМФ был издан капитальный трехтомный труд, посвященный участию ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.[56] Первый том этого довольно объективного, хорошо документированного труда включал краткую характеристику событий, раскрывающих военно-политическую обстановку и состояние ВМФ СССР к началу войны с Германией, также боевую деятельность Северного флота. Третий том этого труда был специально посвящен описанию боевой деятельности Краснознаменного Балтийского и Тихоокеанского флотов. Основой для написания данной работы послужили документы Центрального Военно-морского архива и его отделения. (В 2006 г. этот солидный труд был переиздан в 4-х томах, в исправленном и дополненном виде[57].) Важно подчеркнуть, что в этом труде впервые в отечественной литературе подробно излагалось содержание плана боевых действий КБФ на 1941 г.[58], а также указывалось на недостатки подготовки Советского ВМФ к войне[59].

Одновременно, группой военно-морских историков под руководством капитана 1-го ранга К. А. Сталбо был написан очень содержательный трехтомный труд по истории военно-морского искусства[60]. Во втором томе были описаны развитие ВМФ СССР и теории военно-морского искусства в межвоенный период. И хотя объем информации о развитии РККФ в 1930-х-начале 1941 гг. был крайне невелик, авторы труда обратили внимание на два важных недостатка в предвоенном строительстве флота. Во-первых, было отмечено отсутствие к началу Великой Отечественной войны на вооружении отечественного ВМФ магнитных мин и средств борьбы с ними, а также отсутствие на кораблях и самолетах радиолокационных

---

[52] *Гречанюк Н.* М, *Дмитриев В. И., Криницын Ф.* С, *Чернов Ю. И.* Балтийский флот. Исторический очерк. М., 1960. *Гречанюк Н. М., Дмитриев В. И., Криницын Ф. С., Чернов Ю. И.* Дважды Краснознамённый Балтийский флот. Изд-е 2-е, доп. и испр. М., 1978.

[53] История Великой Отечественной войны Советского Союза 1941–1945 гг. Т. 1–6. Под ред. П. Н. Поспелова. М., 1960–1965.

[54] Там же. Т. 1. С. 90–101.

[55] Там же. С. 258–278.

[56] Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Военно-исторические очерки. Т. 1–3. М., 1959–1962.

[57] Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Научно-исторический труд. Том III. Балтийский флот. 2-е изд., испр. и доп. Под общей ред. В. И. Куроедова. СПб., 2006.

[58] Там же. С. 24–26.

[59] Там же. С. 27–29.

[60] История военно-морского искусства. Учебник для ВВМУ. Под ред. К. А. Сталбо. В 3-х тт. Т. 2. Советское военно-морское искусство в Гражданской войне и в период построения социализма в СССР (1917–1941 гг.). М., 1963.

станций[61]. И, во-вторых, авторами было указано на то обстоятельство, что *«в результате ошибок и упущений в строительстве флота к началу Великой Отечественной войны мы не имели десантных кораблей специальной постройки и достаточного количества кораблей ПВО и тральщиков»*[62].

В 1964 г. была издана монография В. И. Дмитриева о боевой деятельности подводных лодок КБФ в период советско-финляндской и Великой Отечественной войн[63]. Также в данной работе исследовалось техническое развитие отечественных Подводных сил перед Великой Отечественной войной, в том числе строительство новых типов советских подлодок.

Серьезным событием в военно-морской историографии стало издание в 1960-х гг. Историческим отделением Научного отдела Главного штаба ВМФ Морского атласа в трех томах. В военно-исторической части этого капитального издания, вышедшей в 1966 г., нашли отражение вопросы боевого применения Советского ВМФ накануне и в период Великой Отечественной войны[64].

Коллективный труд по истории Советского ВМФ[65], подготовленный большой группой военно-морских историков под редакцией Н. А. Питерского в честь его 50-летия, стал заметной вехой в исследовании проблемы. Несомненным достоинством данной работы стало сравнительно подробное описание боевой деятельности КБФ в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг.[66] В то же время, нельзя не признать, что межвоенный период развития РККФ был освещен в этой работе совершенно недостаточно. Остались без внимания такие важнейшие вопросы, как базовое строительство, боевая подготовка флота, оперативное планирование. Надо отметить, что в отличие от труда по истории Военно-морского искусства, в книге «Боевой путь Советского Военно-Морского Флота» практически ничего не говорилось о каком-либо техническом отставании отечественных ВМС перед войной с Германией.

Наконец, в 1969 г. вышел трехтомный труд «Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг.», написанный группой военных историков из Научного отдела Главного штаба ВМФ[67]. Здесь нашли отражение вопросы предвоенной боевой подготовки и боевой деятельности советских подводных сил во время войны.

Таким образом, в 1960-х годах было создано немало обстоятельных научных трудов по истории Советского Военно-Морского Флота. Нетрудно заметить, что почти все работы были написаны крупными военными историками, их отличал высокий профессионализм и высокий уровень объективности при изложении событий.

В период 1970-х – середины 1980-х гг. продолжалась научная разработка тем, связанных с историей Великой Отечественной войны и боевой деятельностью Военно-Морского Флота. Характерной особенностью научно-исследовательской литературы данного периода по истории войны стало замалчивание многих важнейших вопросов, связанных в первую очередь с недостатками в подготовке и боевой деятельности Вооруженных Сил СССР накануне и во время Великой Отечественной войны.

Характерным отражением тенденций в историографии этого периода стал фундаментальный 12-томный труд «История Второй Мировой войны», разработанный коллективом

---

[61] История военно-морского искусства. Г 2. С. 142.

[62] Там же. С. 145.

[63] *Дмитриев В. И.* Атакуют подводники. М., 1964.

[64] Морской атлас. В 3-х тт. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 2. Описание к картам. М., 1966.

[65] Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Отв. ред. Н. А. Питерский. М., 1967.

[66] Там же. С. 172–179.

[67] Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. Т. 1–3. М., 1969.

сотрудников Института военной истории Министерства обороны СССР и Института марксизма-ленинизма при ЦК КПСС, при участии Институтов всеобщей истории и истории СССР Академии наук СССР[68]. В первом и втором томах этого издания нашли отражение вопросы технического строительства Советского ВМФ в конце 1920-1930-е годы[69], а в третьем – было отражено участие Советского ВМФ в войне с Финляндией зимой 1939–1940 гг.[70]

В сборнике статей «Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград 1941–1944 гг.»[71], выпущенном в 1973 г., были опубликованы интересные очерки о подготовке флота к войне[72] и начальном этапе его боевой деятельности. (В 1990 г. данный сборник был переиздан в дополненном и исправленном виде[73].) В 1981 г. была выпущена третья книга, посвященная истории участия КБФ в Великой Отечественной войне[74]. В ней были помещены статьи о деятельности всех сил и служб КБФ в период войны с Германией 1941–1945 гг. (В 1992 г. она была переиздана в значительно дополненном варианте[75].)

В том же году увидел свет фундаментальный труд известных военно-морских историков В. И. Ачкасова и Н. Б. Павловича, посвященный проблемам советского военно-морского искусства в Великой Отечественной войне[76].

Серьезной работой стала книга историков И. А. Козлова и В. С. Шломина, посвященная боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны[77]. К сожалению, в этой работе предвоенный период развития КБФ был описан крайне сжато и не содержал полезной информации. Участие флота во внешнеполитических событиях было отражено довольно невнятно, особенно в войне с Финляндией.

В 1974 г. было издано учебное пособие Е. Ф. Быстрова, посвященное вопросам теории и практики строительства Советского ВМФ в предвоенный период[78]. Небольшой объем и обзорный характер этой работы не позволили автору подробно остановиться на раскрытии данной темы. В дальнейшем, автор написал ещё ряд работ по истории строительства ВМФ в предвоенные годы[79].

Довольно значительным событием в отечественной историографии стало издание в 1976 г. солидной монографии Ю. Г. Перечнева[80], посвященной истории создания, развития и боевой деятельности береговой обороны на Балтике в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны. В этой работе очень подробно и в целом весьма объективно был описан процесс строительства и модернизации береговых артиллерийских позиций на Балтике в межвоенный период.

В 1980-х годах вышло несколько серьезных исследований по истории Советского Военно-Морского Флота и Краснознаменного Балтийского флота. Наиболее значитель-

---

[68] История Второй мировой войны 1939–1945. В 12 тт. М., 1973–1982.

[69] Там же. Т. 1. С. 262, 270. Т. 2. С. 202.

[70] Там же. Т. 3. С. 362, 364.

[71] Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград 1941–1944 гг. М., 1973.

[72] Там же. С. 5–13, 21–22, 117.

[73] Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. Кн. 1. Оборона Прибалтики и Ленинграда 1941–1944 гг. М., 1990.

[74] Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М., 1981.

[75] Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. Кн. 3. Ленинград и обеспечение боевой деятельности флота 1941–1945 гг. М., 1992.

[76] *Ачкасов В. И., Павлович Н. Б.* Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. М., 1973.

[77] *Козлов И. А., Шломин В. С.* Краснознаменный Балтийский флот в героической обороне Ленинграда. Л., 1976.

[78] *Быстров Е. Ф.* Вопросы теории и практики строительства ВМФ в довоенные годы (1929–1941 гг.). Учебное пособие. М., 1974.

[79] *Быстров Е. Ф.* Деятельность КПСС по подготовке кадров рабочих и инженерно-технических работников в годы довоенных пятилеток: (По опыту судостроительной промышленности). М., 1981.

[80] *Перечнев Ю. Г.* Советская береговая артиллерия. История развития и боевого применения 1921–1945 гг. М., 1976.

ной работой стала «Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942», составленная на основе большого количества документов из фондов Центрального Военно-Морского архива[81]. В этой книге нашли отражение краткие итоги строительства КБФ в предвоенный период.

Значительными работами стали вышедшие в 1981 г. монографии Г. И. Хорькова[82] и Л. А. Емельянова[83] по боевой деятельности надводных кораблей и подводных лодок в годы Великой Отечественной войны. Недостатком данных работ был ограниченный объем и недостаточное внимание авторов к предвоенному периоду.

В конце 1980-х годов была выпущена монография известных авторов В. И. Дмитриева и О. Г. Чемесова о создании и деятельности Подводных сил на Балтийском море[84]. Правда, в вышедшей книге не содержалось принципиально новой информации о боевом применении советских подлодок на Балтике в 1939–1940 гг. и 1941–1945 гг., по сравнению с ранее вышедшими изданиями.

С конца 1980-х годов в отечественной исторической науке наметилась тенденция к углубленному и объективному изучению истории Великой Отечественной войны. Например, в 1990 г. Институтом истории СССР Академии наук СССР совместно с Институтом военной истории Министерства обороны СССР было начато издание исправленного и дополненного новыми материалами варианта четырехтомного труда по боевой деятельности КБФ в годы войны 1941–1945 гг.[85] Однако, данная работа всё еще носила достаточно консервативный характер, поскольку часть статей была написана бывшими адмиралами и генералами КБФ, принимавшими непосредственное участие в войне. Некоторые участники войны из числа высшего командно-начальствующего состава флота не были заинтересованы в объективном и всестороннем изучении причин плохой подготовки Балтийского флота к войне, поэтому предлагали упрощенное видение проблемы.

К сожалению, никаких новых данных и выводов не содержало и очередное переиздание известного коллективного труда по истории Балтийского флота[86]. Оно лишь воспроизвело все прежние тезисы и ложные оценки прежних изданий. Тем более, что ограниченный объем данной работы не предусматривал тщательного рассмотрения предвоенного периода развития КБФ.

Положительным моментом стало то обстоятельство, что в 1980-х гг. в журналах «Морской сборник» и Судостроение стали всё чаще выходить статьи, посвященные разработке и осуществлению предвоенных советских кораблестроительных программ, а также о создании первых советских боевых кораблей в 1920-1930-х годах. Среди авторов выделялись Н. Н. Афонин, В. Ю. Грибовский, Б. Н. Зубов, В. Н. Краснов, А. А. Нарусбаев, А. В. Платонов, В. Ю. Усов, Е. А. Шитиков, В. В. Яровой и др.[87]. Эти работы писались с принципиально

---

[81] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942. М., 1983.

[82] *Хорьков Г. И.* Советские надводные корабли в Великой Отечественной войне. М., 1981.

[83] *Емельянов Л. А.* Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. М.,1981.

[84] *Дмитриев В. И., Чемесов О. Г* В глубинах Балтики. М., 1988.

[85] Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. М., 1990–1992.

[86] *Гречанюк Н. М., Дмитриев В. И., Корниенко А. И. и др.* Дважды Краснознаменный Балтийский флот. 3-е изд., испр. и доп. М., 1990.

[87] *Афонин Н. Н.* Лидеры эскадренных миноносцев типа «Ленинград» // Судостроение. 1985. № 3. *Он же.* Сходили со стапелей эсминцы // Судостроение. 1985. № 5. *Он же.* Лидер эскадренных миноносцев «Ташкент» // Судостроение. 1985. № 7. *Яровой В. В.* Крейсеры типа «Киров» и «Максим Горький» // Судостроение. 1985. № 7. *Зубов Б. Н., Нарусбаев А. А.* Судостроение в годы первых пятилеток // Экономика судостроительной промышленности. 1987. № 3. *Чалык Д. А., Барбараш Д. С.* Проектирование и постройка сторожевых кораблей типа «Ястреб» // Судостроение. 1988. № 2. *Грибовский В. Ю.* Подводные лодки типа «Правда» // Судостроение. 1989. № 7. *Усов В. Ю.* Тяжелые крейсеры типа «Кронштадт» // Судостроение. 1989. № 11. *Грибовский В. Ю.* Линейные корабли типа «Советский Союз» // Судостроение. 1990. № 7. С. 50–59. *Краснов В. Н.* Линкоры типа «Советский Союз» // Морской сборник. 1990. № 5. *Шитиков Е. А.* Сталин и военное

новых позиций, с использованием новых документов и материалов, их авторы стремились к максимальной достоверности в изложении событий того периода, и в целом эти работы стали первым шагом на пути создания объективной истории предвоенного развития Советского ВМФ.

Определенным событием стало издание книги военно-морского историка В. И. Дмитриева, посвященной созданию и развитию советского подводного кораблестроения в предвоенные годы[88].

Серьезным шагом вперед в разработке темы стала статья известного военно-морского историка М. С. Монакова о подготовке и участии Краснознаменного Балтийского флота в советско-финляндской войне 1939–1940 гг., вышедшая в журнале «Морской сборник»[89]. Она была посвящена малоизученному сюжету отечественной военно-морской истории, и опиралась как на печатные труды, так и на архивные документы из фондов ЦГА ВМФ СССР. Надо сказать, что это была первая публикация в открытой печати о боевой деятельности КБФ во время «зимней войны» 1939–1940 гг.

В дальнейшем, указанный автор опубликовал в журнале «Морской сборник» большую и крайне важную серию интересных статей под общей рубрикой «Судьба доктрин и теории» о развитии советского военно-морского искусства в период с начала 1920-х вплоть до 1941 г.[90] В этих статьях М. С. Монакова показал, каким непростым образом создавалась доктрина применения отечественных ВМС в будущей войне. В дальнейшем, изыскания автора привели к созданию интереснейшего обобщающего труда по истории формирования и развития военно-морской науки в России и СССР[91].

Одновременно с этим, в журнале «Морской сборник» была опубликована небольшая по объему, но довольно информативная статья И. Н. Кинякина «Боевая подготовка ВМФ накануне войны», где автор раскрывал основное содержание процесса БП флота в предвоенный период и указывал на основные её недостатки, проявившиеся в ходе советско-финляндской войны 1939–1940 гг.[92]

Несмотря на очевидные достижения советских историков в 1970-1980-х годах, следует указать на неполное отражение указанной темы в силу действовавшей в СССР цензуры и идеологических ограничений на освещение событий советской истории, а также засекреченности многих архивных документов. В результате, это приводило к многочисленным умолчаниям и искажениям при изложении событий предвоенного периода. Неудивительно, что многие капитальные труды по истории Советского ВМФ давали необъективное представление о состоянии Балтийского флота накануне Великой Отечественной войны.

кораблестроение // Морской сборник. 1990. № 5. *Краснов В. Н.* Сталинщина в ВМФ и кораблестроении // Судостроение. 1990. № 7. С. 64–68. *Усов В. Ю.* Краснознаменный крейсер «Максим Горький» // Судостроение. 1990. № 12. С. 59–61.

[88] *Дмитриев В. И.* Советское подводное кораблестроение. М., 1990.

[89] *Монаков М. С.* «Факел» над Балтикой // Морской сборник. 1990. № 3. С. 24–31.

[90] *Монаков М. С.* Какой РСФСР нужен флот? 1922 г.// Морской сборник. 1990. № 11; *Он же.* Какой РСФСР нужен флот? 1923–1925 гг. // Морской сборник. 1990. № 12; *Он же.* Флот должен быть активным. 1925–1928 гг. // Морской сборник. 1991. № 3; *Он же.* К истории вопроса о «малой войне». 1927–1928 гг. // Морской сборник. 1991. № 4; *Он же.* Танки или корабли? 1928–1930 гг. // Морской сборник. 1992. № 3; *Он же.* Разгром старой школы. 1930–1931 гг. // Морской сборник. 1992. № 7; *Он же.* Флот для «малой войны» // Морской сборник. 1993. № 3; *Он же.* К большому морскому и океанскому флоту (1936–1939 гг.) // Морской сборник. 1994. № 5; *Он же.* На пороге большой войны // Морской сборник. 1994. № 12.

[91] *Монаков М. С.* Военно-морская наука в России: происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море. М., 2011.

[92] *Кинякин И. Н.* Боевая подготовка ВМФ накануне войны // Морской сборник. 1991. № 6. С. 6–10.

§ 2. Работы по теме, выполненные в постсоветский период (1990-2010-е годы)

Значительный прорыв в исследовании истории Советского ВМФ наступил в начале 1990-х годов, в связи с глобальными политическими изменениями в стране, которые сделали возможным объективное освещение советского периода отечественной истории. Отмена в России цензуры и открытие архивов для широкой публики, сопровождавшееся массовым рассекречиванием документов в РГАВМФ, ЦВМА МО РФ и других фондохранилищах, привели к благоприятным изменениям в исторической науке. Данные события совпали с празднованием 300-летнего юбилея отечественного Военно-Морского Флота. В 1990-х годах было опубликовано огромное количество монографических исследований, коллективных трудов, воспоминаний, сборников документов и материалов, научных статей по истории русского и советского ВМФ. Эти работы основывались на многочисленных архивных документах, закрытых прежде трудах и воспоминаниях. (По неполным данным, всего лишь за пять лет – с 1992 по 1996 гг. в России было опубликовано более 250 книг по истории российского и советского ВМФ[93].)

Фундаментальный труд группы военно-морских историков «Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941»[94] стал очень значительным шагом вперед в деле изучения предвоенного периода развития РККФ. В этой работе была приведена достаточно подробная хроника событий по Советскому ВМФ в целом и по Балтийскому флоту в частности за весь межвоенный период (1921–1941 гг.). В книге был приведен огромный фактический материал по деятельности флота, отражены основные учебно-практические мероприятия ВМФ и КБФ в деле повышения боевой подготовки, упомянуты основные руководящие документы РККФ, а также описана боевая деятельность Военно-Морского Флота в предвоенных конфликтах, и в первую очередь, подробного рассмотрения удостоилась советско-финляндская война 1939–1940 гг. Впервые за 50 лет боевые действия КБФ и СФ в ходе «зимней войны» были сравнительно подробно описаны, правда, не по архивным документам, а на основе прежде упоминавшегося труда Исторического отдела ГМШ ВМФ, опубликованного в 1945–1946 гг.

Логическим продолжением вышеуказанного издания была «Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942»[95], написанная коллективом историков и представлявшая собой значительно исправленный и дополненный вариант предыдущего издания. Важной особенностью этой работы было то, что авторы практически впервые в военной литературе отметили главные недостатки в боевой подготовке личного состава и общей нацеленности Краснознаменного Балтийского флота к боевым действиям. В частности, авторами было отмечено, что *«уровень боевой подготовки кораблей на КБФ к началу войны оказался очень неравномерен, что, в свою очередь, сказалось на уровне боевой готовности сил и способности их решать присущие им задачи»*[96].

Один из авторов-составителей «Боевой летописи ВМФ», военно-морской историк Н. Ю. Березовский опубликовал затем в 1990-х гг. в различных журналах целую серию очень содержательных статей о развитии Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота в период 1920-х годов[97], и прежде всего, о развитии теоретических взглядов на применение Военно-Морского Флота в будущей войне.

---

[93] *Доценко В. Д.* Итоги юбилейного года // Морской журнал. 1997. № 1–2. С. 34–37, 41.

[94] *Березовский Н. Ю., Бережной С. С., Николаева З. В.* Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. М., 1993.

[95] *Аммон Г. А., Березовский Н. Ю., Комаров А. А. и др.* Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942. М., 1992.

[96] Там же. С. 118–119.

[97] *Березовский Н. Ю.* На борьбу с «лимитрофами» // Военно-исторический журнал. 1993. № 4; *Он же.* Военспецы на

К 50-летнему юбилею окончания Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. вышла книга известного военно-морского историка капитана 1-го ранга В. Д. Доценко об участии Советского Военно-Морского Флота в войне[98]. Данный труд носил в целом обзорный характер и в основном опирался на уже вышедшую литературу, однако автор по-новому взглянул на многие известные события войны. В частности, автор весьма подробно остановился на таких эпизодах в боевой деятельности КБФ, как Таллиннский переход в августе 1941 г., справедливо указав на неправильные действия командования КБФ при его подготовке и тяжелые последствия этого решения. В дальнейшем, автор развил данную тему в рамках своего 4-х томного труда «История военно-морского искусства», где в 3-м томе описал неудачные действия Краснознаменного Балтийского флота по эвакуации гарнизона Таллинна. В рамках этого исследования автор также предпринял попытку оценить уровень боевого управления флотом и процесс предвоенной боевой подготовки КБФ[99].

Теме участия Военно-Морского Флота СССР, в том числе и Краснознаменного Балтийского флота в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. были посвящены сразу две монографии сотрудника Института военной истории МО РФ капитана 1-го ранга В. И. Жуматия[100], вышедшие в 1995 г. и 1997 г. Они представляют собой учебные пособия для курсантов и слушателей высших военно-морских учебных заведений (ВВМУЗ). При написании этих работ автор широко использовал документы из фондов РГВА и РГАВМФ, а также имеющуюся литературу по теме. Правда, краткий, очерковый характер данных работ не позволил автору подробно и всесторонне рассмотреть проблемы подготовки Краснознаменного Балтийского флота к войне с Финляндией. Оценки боевой деятельности КБФ в ходе советско-финляндской войны в данных работах являются излишне оптимистическими, далекими от действительности. В частности, автор утверждает, что КБФ успешно справился с боевыми задачами[101], что, конечно же, совершенно не соответствовало действительности. При этом автор не замечал, что данные выводы противоречат тому, что написано в тексте самой работы. В итоге, его работы не явились «новым словом» в историографии и лишь свелись к повторению того, что уже было сказано 50 лет тому назад.

Наконец, еще в одной работе В. И. Жуматия, опубликованной также в 1997-м году, которая была посвящена теоретической разработке морских десантных операций в СССР в межвоенный период[102], речь шла о подготовке и проведении десантных операций КБФ в ходе советско-финляндской войны 1939–1940 гг. Эта работа интересна тем, что в ней подробно прослеживается эволюция взглядов высшего советского военного руководства в отношении развитии теории военно-морского искусства и в частности теории применения десантов в морской войне. Отдельный фрагмент учебного пособия был посвящен боевому применению десантных частей КБФ в период «Зимней войны», а именно боевой деятельности Отряда особого назначения по захвату островов в восточной части Финского залива.

Примерно в это же время известный автор по вопросам применения минного и трального вооружения В. М. Йолтуховский опубликовал свою работу о деятельности минно-

---

службе в Красном флоте // Военно-исторический журнал. 1996. № 2. *Он же.* «Для каких целей строить флот?» Проект пятилетнего плана РККФ, 1925 г. // Исторический архив. 1996. № 4.

[98] *Доценко В. Д.* Флот. Война. Победа. СПб., 1995.

[99] *Доценко В. Д.* История военно-морского искусства. В 4-х тт. Т. III. Действия флота против берега. СПб., 2002. С. 193–202.

[100] *Жуматий В. И.* Боевые действия Краснознаменного Балтийского флота в советско-финляндской войне (1939–1940 гг.). М., 1995. *Он же.* Боевые действия Военно-Морского Флота в советско-финляндской войне (1939–1940 гг.). М., 1997.

[101] *Жуматий В. И.* Боевые действия Краснознаменного Балтийского флота в советско-финляндской войне (1939–1940 гг.). С. 38. *Он же.* Боевые действия Военно-Морского Флота в советско-финляндской войне (1939–1940 гг.). С. 60.

[102] *Жуматий В. И.* Развитие военно-морского искусства в межвоенный период. Морские десантные операции (1921–1941 гг.). М., 1997.

тральных сил КБФ накануне и во время Великой Отечественной войны[103]. В его книге подробно и объективно описывается развитие минного и трального оружия в СССР в 1920-1930-е годы, строительство минно-тральных кораблей для нужд флота, процесс подготовки командных кадров для тральных сил ВМС РККА, а также боевой подготовки личного состава КБФ к проведению минно-заградительных и тральных операций перед началом войны. Автор убедительно показал, что процесс подготовки к войне осложнялся многочисленными недостатками в подготовке командно-начальствующего состава. В дальнейшем, автор выпустил ряд очень интересных исследований о предвоенном развитии минно-тральных сил и минной обороне на КБФ накануне и в начале Великой Отечественной войны[104].

К 300-летнему юбилею отечественного Военно-Морского Флота в Москве и Санкт-Петербурге были изданы два фундаментальных труда – «Три века Российского флота» в 3-х томах[105] и «История флота государства Российского» в 2-х томах[106], подготовленных коллективами известных военных историков и посвященные истории российского ВМФ за всё время его существования, где нашли отражение многие вопросы истории создания, развития и боевой деятельности отечественного Военно-Морского Флота. Эти книги характеризовались новаторским подходом авторов к изложению многих проблем военно-морской истории, были написаны на новом архивном материале и насыщены большим количеством фактической информации. Эти труды стали значительным событием в отечественной историографии, способствуя дальнейшей разработке многих важных вопросов. Естественно, что в вышеуказанных работах была вкратце отражена история развития РККФ в 1920-1930-х годах, и рассказано об основных достижениях и недостатках в его повседневной и боевой деятельности.

Чрезвычайно важным событием в деле изучения истории строительства российского и Советского ВМФ в XVIII–XX вв. стало издание капитального 5-томного коллективного труда «История отечественного судостроения», выпущенного в Санкт-Петербурге в 1994–1996 гг., предпринятого под эгидой академика И. Д. Спасского[107]. Данная работа в основном была посвящена техническим аспектам развития российского ВМФ, и в первую очередь, истории проектирования и строительства боевых кораблей и вспомогательных судов для нужд флота. В 3-м и 4-м томах этого труда был детально описан процесс восстановления российского ВМФ после Гражданской войны, его модернизации и строительства новых типов кораблей для нужд Советского ВМФ в конце 1920-х-l930-х годах.

В монографиях известнейшего специалиста по истории российского флота капитана 1-го ранга В. Ю. Грибовского, специально посвященных развитию Советского ВМФ в предвоенный период[108], довольно подробно освещены такие вопросы, как морская политика и разработка морских судостроительных программ в СССР с 1936 по 1941 гг., развитие судостроительной промышленности и создание новых типов боевых кораблей и морского вооружения, комплектование и подготовка кадров для ВМФ, репрессии среди командного состава флота и их последствия. Однако в данных работах почему-то были опущены такие важ-

---

[103] *Йолтуховский В. М.* Минная война на море (1921–1945). (По опыту Краснознаменного Балтийского флота). СПб., 1998.

[104] *Йолтуховский В. М.* Борьба с минной опасностью на Балтике (1941–1943). СПб., 1997. *Йолтуховский В. М.* Развитие тральных сил и средств ВМС РККА (1921–1941). СПб., 1997. *Ананьев В. В., Йолтуховский В. М.* Боевая подготовка и деятельность тральных сил ВМФ СССР (1938–1945 гг.). СПб., 2004.

[105] *Родионов Б. И., Березовский Н. Ю., Грибовский В. Ю. и др.* Три века Российского флота: 1696–1996. В 3-х тт. СПб., 1996.

[106] *Зимонин В. П., Золотарев В. А., Козлов И. А., Шломин В.* С. История флота государства Российского. В 2-х тт. М., 1996.

[107] История отечественного судостроения. Под ред. И. Д. Спасского. В 5 тт. СПб., 1994–1996.

[108] *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941 (Учебное пособие). СПб., 1996. *Он же.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. М., 2006.

ные проблемы, как оперативное планирование и боевая подготовка личного состава флота. Вполне самостоятельное значение имеют его аргументированные и насыщенные большим фактическим материалом статьи о строительстве океанского Военно-Морского Флота в Советском Союзе в конце 1930-х гг.[109] и о трудностях развития отечественного ВМФ в XX веке[110]. В дальнейшем по теме данного исследования была опубликована его статья в сборнике трудов Научно-исследовательского отдела НИИ военной истории Вооруженных Сил РФ, посвященная начальному этапу боевых действий КБФ на Балтике летом-осенью 1941 года[111].

Большой интерес представляет работа военно-морского историка капитана l-го ранга Е. Ф. Подсобляева о развитии отечественного военно-морского искусства в первой половине XX века[112]. Помимо рассмотрения вопросов, связанных с развитием теории войны на море в СССР, Англии, Германии и других странах в 1920-х-30-х годах, Подсобляев рассмотрел деятельность КБФ в период войны с Финляндией, и в первую очередь, оперативное планирование, недостатки управления действиями флота и основные итоги и уроки войны[113]. Автор указал на главные выводы из боевой деятельности КБФ, которые были сделаны высшим руководством ВМФ СССР, и основные руководящие документы флота, принятые по итогам советско-финляндской войны[114]. В дальнейшем, Е. Ф. Подсобляев развил эту тему в своей содержательной статье, помещенной в сборник материалов о боевой деятельности Советского ВМФ во Второй мировой войне[115].

В конце 1990-х годов в Калининграде была предпринята публикация 6-томного коллективного труда «Очерки из истории Балтийского флота»[116]. Авторский коллектив труда составили известные военно-морские историки, которые постарались осветить деятельность Балтийского флота на протяжении трех столетий. Впрочем, даже в этом новейшем многотомном труде по истории Балтийского флота далеко не все темы, связанные с предвоенным периодом его развития, нашли своё подробное отражение. Прежде всего, необходимо отметить очень содержательную статью А. А. Римашевского, посвященную таким ранее малоизученным сюжетам, как оперативная и боевая подготовка КБФ в 1930–1941 гг., боевая деятельность КБФ в советско-финляндской войне и извлечение уроков из опыта этой войны[117]. Достоинством данной статьи было то, что автор большое внимание уделил основным недостаткам

---

[109] *Грибовский В. Ю.* На пути к «большому морскому и океанскому флоту» (кораблестроительные программы Военно-Морского Флота СССР в предвоенные годы) // Гангут. 1995. Вып. 9. С. 3–21.

[110] *Грибовский В. Ю.* Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия) // Тайфун. 1996. Вып. 2. С. 2–5.

[111] *Грибовский В. Ю.* Балтика 1941 г. Начальный период войны // Труды научно-исследовательского отдела Института военной истории. Т. 3. Военно-Морской Флот (специальный выпуск). СПб., 2012.

[112] *Подсобляев Е. Ф.* Развитие теории войны на море и её влияние на развитие флота и военно-морского искусства (1918–1945). СПб., 2000.

[113] *Подсобляев Е. Ф.* Развитие теории войны на море и её влияние на развитие флота и военно-морского искусства (1918–1945). С. 79–84.

[114] Там же. С. 84–97.

[115] *Подсобляев Е. Ф.* Об изучении опыта советско-финляндской и первых лет Второй мировой войн в отечественном ВМФ // Советский Военно-Морской Флот в годы Второй мировой войны. Анализ, размышления, воспоминания. СПб., 2005.

[116] *Казаков* С, *Закатов В., Ушалов И. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 1. Калининград, 1997. Изд. 2-е, пер. и доп. Калининград, 2001. *Егоров В. Г., Амусин Б. М., Беленьков С. В. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 2. Калининград, 1999. *Егоров В. Г., Масягин В. П., Амусин Б. М. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 3. Калининград, 2000. *Егоров В. Г., Масягин В. П.*, *Амусин Б. М. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 4. Калининград, 2001. *Егоров В. Г., Масягин В. П.*, *Амусин Б. М. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 5. Калининград, 2002. *Егоров В. Г., Масягин В. П.*, *Амусин Б. М. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 6. Балтийский флот в воспоминаниях ветеранов. Калининград, 2003.

[117] *Римаьиевский А. А.* Подготовка органов управления Балтийского флота к руководству силами накануне войны (30-е-40-е годы) // Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 2. Калининград, 1999. С. 121–125.

в подготовке Балтийского флота к войне. Очень информативной оказалась статья Г. Ясницкого, Г. Веприкова, И. Кинякина, посвященная действиям надводных сил КБФ в период советско-финляндской войны[118]. Не лишены также интереса и очерки В. В. Журавлева и В. С. Шломина о роли командующего КБФ адмирала В. Ф. Трибуца в управлении силами флота в годы войны[119], а также А. А. Богомолова, В. П. Гетьманского, Ю. Г. Сопина и В. П. Щеголева о деятельности оперативных органов Штаба Балтийского флота в XX веке[120].

В этом же ряду стоит упомянуть работу общего характера по истории российского Военно-Морского Флота, написанную морским офицером, членом Союза российских писателей и Союза журналистов РФ В. С. Гемановым[121]. В этой книге автор коснулся темы предвоенного развития Советского ВМФ и строительства боевых кораблей разных классов, а также кратко осветил боевую деятельность КБФ в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг.[122]

Очень важным этапом в деле исследования истории КБФ стало издание подробной хроники Ленинградской военно-морской базы, а также военно-морских частей в Санкт-Петербурге-Петрограде-Ленинграде, за все 300 лет его существования[123]. Данная работа носила во многом новаторский характер, ибо подобных трудов до этого не составлялось. В этом солидном труде подробно описаны такие сюжеты, как создание и деятельность военно-морских баз, соединений и частей Балтийского флота за весь период его существования, а также участие в боевых действиях. Отдельные главы в книге посвящены периоду предвоенного строительства Балтийского флота и боевой деятельности КБФ в период «зимней войны»[124].

Говоря об общих трудах по истории советского Военно-Морского Флота, следует отметить, в первую очередь, изданный в 2004 г. двухтомный труд известных военных историков В. А. Золотарева и В. С. Шломина о развитии Советского Военно-Морского Флота накануне и в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.[125] Авторы, используя большое количество документов из фондов ЦВМА, подробнейшим образом рассмотрели такие важные вопросы, как строительство новых типов боевых кораблей и создание образцов артиллерийского, минно-торпедного и трального вооружения, базовое строительство ВМФ, боевая подготовка личного состава флота, разработка руководящих документов по деятельности ВМФ.

Одновременно была выпущена в свет очередная книга В. А. Золотарева и И. А. Козлова из их 4-х томного фундаментального труда по истории российского ВМФ за три века его истории, посвященная развитию отечественного флота на переломном этапе его развития, в период Первой мировой, Гражданской войн, а также предвоенного мирного строительства 1914–1941 гг.[126] В этой обстоятельной работе, построенной в основном на основе документов РГАВМФ и ЦВМА, были очень подробно описаны вопросы предвоенного восстановле-

---

[118] *Ясницкий Г., Веприков Г., Кинякин И.* Опыт использования надводных сил Краснознаменного Балтийского флота в советско-финляндской войне (1939–1940 гг.) // Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 1. Калининград, 1997. С. 127–132.

[119] *Журавлев В. В., Шломин В. С.* Роль адмирала В. Ф. Трибуца в оперативном применении Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны // Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 4. Калининград, 2001. С. 92–98.

[120] *Богомолов А. А., Гетьманский В. П., Сонин Ю. Г., Щеголев В.* 77. Деятельность Оперативного управления Штаба Балтийского флота со времени образования до наших дней (1908–2000 гг.) // Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 4. Калининград, 2001. С. 144–153.

[121] *Геманов В. С.* История российского флота: учебное пособие для курсантов морских вузов. Калининград, 2001. 2-е изд, испр. и доп. Калининград, 2009.

[122] Там же. С. 357–359.

[123] *Красавкин В. К., Смуглин Ф. С.* Здесь град Петра и флот навеки слиты. История морских частей в городе на Неве (1703–2003). Историко-документальный очерк. СПб., 2004.

[124] *Красавкин В. К., Смуглин Ф. С.* Здесь град Петра и флот навеки слиты. С. 212–266, 267–275.

[125] *Золотарев В. А., Шломин В. С.* Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. Кн. 1–2. М.-СПб., 2004.

[126] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота, 1914–1941. М.-СПб., 2004.

ния и строительства новых кораблей для РККФ в 1930-е годы, судоремонта, развития вооружения и боевой техники, развития тыловой инфраструктуры ВМФ, в том числе и на КБФ.

В то же время, является удивительным, что некоторые важнейшие вопросы развития флота (боевая подготовка, оперативное планирование) остались опущенными в этой работе. Вышедший вслед за ней очередной том, посвященный участию Советского ВМФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.[127], содержит краткий обзор состояния Краснознаменного Балтийского флота перед войной, где указано на недостатки в его предвоенной подготовке, а также зависимость его общей стратегии и боевой деятельности на начальном этапе войны от неблагоприятного развития событий на сухопутном направлении[128]. Впрочем, дальше констатации этого факта авторы труда не пошли, и не стали называть другие причины малоуспешных боевых действий Балтийского флота.

Обобщающий труд адмирала флота И. М. Капитанца[129] о роли ВМФ во Второй мировой войне, вышедший в свет в 2005 г., интересен уже тем, что автор отдельно указал на основные, определяющие недостатки в предвоенной подготовке Советского ВМФ. И, прежде всего, здесь он сосредоточил внимание на таких проблемах, как советское военно-морское искусство, боевая техника и вооружение флота и боевая подготовка личного состава флота. Надо признать, что автор упомянул наиболее важные компоненты, определившие в итоге общую готовность ВМФ к войне.

Автор труда показал, что в руководящих документах Советского ВМФ основное внимание уделялось выполнению тех боевых задач, которые на практике отечественному флоту так и не пришлось решать. Повседневные же действия флота были проработаны недостаточно[130]. Далее, И. М. Капитанец показал на определенную техническую неготовность нашего ВМФ к войне, несовершенство и устарелость многих видов его вооружения[131]. И наконец, очень важная проблема, о которой большинство отечественных авторов избегали говорить – боевая подготовка Советского ВМФ в 1930-х-начале 1941 гг. – также получила у автора свою объективную оценку. И здесь Капитанец, отметив серьезные недостатки в предвоенной подготовке Советского ВМФ, пришел к весьма новаторскому выводу, что *«по уровню своей боевой подготовки немецкий флот… значительно превосходил ВМФ СССР»*[132]. Представляется, что указанный автор наиболее объективно подошел к оценке общей боеготовности отечественного флота накануне Великой Отечественной войны.

Книга военно-морских историков В. Д. Доценко и Г. М. Гетманца об участии Советского ВМФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.[133]заключает в себе краткую информацию о состоянии КБФ к началу войны и дает представление о характере предвоенных планов командования Балтфлота по его применению в случае войны[134]. Кроме того, авторы уделили много внимания вопросам строительства кораблей для ВМФ в предвоенный период, а также созданию различных образцов артиллерийского, торпедного, минно-трального, бомбового вооружения, средств радиосвязи и штурманских приборов[135].

Значительную ценность представляет вышедший в 1999–2006 гг. четырехтомный труд профессора Военно-морской академии им. Адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузне-

---

[127] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота, 1941–1945. М.-СПб., 2005.

[128] Там же. С. 22.

[129] *Капитанец И. М.* Война на море 1939–1945. Военно-морское искусство во Второй мировой и Великой Отечественной войнах. СПб., 2005.

[130] Там же. С. 115.

[131] Там же. С. 117–118.

[132] Там же. С. 120.

[133] *Доценко В. Д., Гетманец Г. М.* Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.-СПб., 2005.

[134] Там же. С. 122–123.

[135] Там же. С. 24–54.

цова капитана 1-го ранга В. Д. Доценко по истории военно-морского искусства[136]. В частности, первый том этого издания целиком посвящен такой важной проблеме, как разработка теории военно-морского искусства в XIX-XX веках. Во втором томе помещены сведения о создании и развитии вооружения ВМФ, а третий и четвертый тома были посвящены боевому применению флотов, в том числе и Краснознаменного Балтийского.

Одновременно, на тему возникновения и развития военно-морской стратегии в России в XX веке тогда же был выпущен коллективный труд В. Д. Доценко, А. А. Доценко и В. Ф. Миронова[137]. Авторы данной работы показали, насколько сложным был путь развития отечественной военно-морской науки, подробно рассмотрели все основные теоретические труды крупнейших русских и советских военно-морских теоретиков

Довольно полезным изданием по истории Балтийского флота стал справочник военно-морских историков С. А. Гурова и В. Э. Тюлькина, в котором содержатся развернутые сведения о боевой деятельности целого ряда кораблей Эскадры КБФ в период советско-финляндской и Великой Отечественной войн[138]. В частности, здесь описываются боевые операции с участием новых крейсеров, лидеров и эсминцев, построенных в конце 1930-х-начале 1941 гг. На конкретных примерах боевой деятельности этих кораблей можно увидеть, насколько успешным был процесс боевой подготовки в надводных силах КБФ накануне Великой Отечественной войны.

Большим шагом вперед в деле изучения боевой деятельности КБФ в 1941 г. стала капитальная монография капитана 1-го ранга А. В. Платонова[139]. Эта работа, составленная на основе большого количества документов из фондов ЦВМА и ранее секретных трудов, написана на высоком профессиональном уровне и носит не столько описательный, сколько аналитический характер. Автор подробно показывает и оценивает общую готовность КБФ перед войной, грамотно анализирует содержание оперативного плана Балтфлота, показывая все его недостатки. Платонов убедительно, на примере конкретных боевых операций Краснознаменного Балтийского флота, показывает, что действия командования КБФ в летне-осенней кампании 1941 г. во многом носили непродуманный, спонтанный, и, по сути непрофессиональный характер, что и стало причиной больших потерь флота в материальной части и личном составе. Более того, А. В. Платонов совершенно справедливо поставил вопрос о качестве предвоенной подготовки командно-начальствующего состава РККФ[140], что во многом объясняет уровень профессионализма командиров при принятии решений в боевой обстановке. На эту сторону деятельности Советского ВМФ перед войной крайне мало обращалось внимания отечественными историками, хотя он может многое пояснить в действиях наших ВМС во время войны.

Определенный интерес представляет коллективный труд «Курсом чести и славы», подготовленный сотрудниками Института военной истории МО РФ В. А. Гавриловым, М. М. Слинкиным, А. Н. Спириным, А. В. Усиковым, В. Н. Шевченко и Н. Я. Шеповой[141]. Непосредственно предвоенный период в развитии Советского ВМФ рассмотрен в книге очень кратко, причем выводы по итогам развития флота были сделаны довольно противоречивые. Признавая наличие определенных недостатков *«как в боевой подготовке, так и в ведении боевых действий»*, авторы тут же поспешили заявить, что *«тем не менее, боевая готовность*

---

[136] *Доценко В. Д.* История военно-морского искусства. В 4-х тт. Т. I. История теории стратегии, оперативного искусства и тактики Военно-Морского Флота. СПб., 1999. Т. II. Развитие морских вооружений. СПб., 2006. Т. III. Действия флота против берега. СПб., 2002. Т. IV. Действия флота против флота. СПб., 2006.

[137] *Доценко В. Д., Доценко А. А., Миронов В. Ф.* Военно-морская стратегия России. М., 2005.

[138] *Гуров С. А., Тюлькин В.* Э. Корабли Эскадры Балтийского флота. Великая Отечественная война. Калининград, 2005.

[139] *Платонов А. В.* Трагедии Финского залива. М.-СПб., 2005.

[140] *Платонов А. В.* Трагедии Финского залива. С. 365–366.

[141] Курсом чести и славы: ВМФ СССР/России в войнах и конфликтах второй половины XX века. М., 2006.

флотов накануне войны в целом была высокой»[142]. Подобное нежелание признавать очевидные факты весьма характерно для многих исследований по истории отечественного флота, авторы которых не хотят видеть явных недостатков в предвоенной подготовке отечественного ВМФ и предпочитают воспроизводить привычные постулаты прежних лет.

В весьма содержательной коллективной монографии М. В. Зефирова, Д. М. Дёгтева и Н. Н. Баженова, посвященной истории противоборства между германской авиацией и советским Балтийским флотом в период Великой Отечественной войны[143], имеются любопытные данные о техническом состоянии КБФ перед войной, работе судостроительной промышленности в Ленинграде и состоянии Противовоздушной обороны Балтийского флота. Авторы работы показали серьезные недостатки в организации и боевой подготовке ПВО Кронштадтской военно-морской базы, а также первоначальные неудачные действия зенитных артиллерийских частей флота по обороне базы во время массированных налетов «люфтваффе» в сентябре 1941 года, что привело к большим потерям в корабельном составе КБФ[144].

В 2008-м году была издана подробная хроника боевой деятельности КБФ в 1939–1945 гг., составленная военным историком И. Г. Алепко, где была достаточно подробно и в целом объективно освещена боевая деятельность различных сил Балтийского флота в период войны с Финляндией, и указаны основные итоги и уроки действий флота[145]. Также автор коснулся и вопросов, связанных со строительством кораблей для КБФ в предвоенные годы и развитием системы базирования флота.

Известный военно-морской историк В. И. Жуматий выпустил в 2011 г. книгу, посвященную истории разработки теории проведения десантных операций в Советском Военно-морском флоте в 1939–1945 гг.[146] Эта работа стала логическим продолжением его более ранних исследований на тему участия ВМФ в предвоенных конфликтах (в том числе с Финляндией) и боевых действиях Великой Отечественной войны, а также развития теории военно-морского искусства в 1920-1930-е годы.

Не лишены интереса опубликованные в последние годы статьи военного историка В. О. Левашко, посвященные развитию КБФ в предвоенные годы и его участию в советско-финляндской войне[147]. Однако освещение вопросов в них носит достаточно традиционный характер, и никаких новых фактов не приводится. В дальнейшем, он посвятил свое монографическое исследование проблеме политико-морального состояния военнослужащих КБФ в период советско-финляндской войны[148].

Много и весьма плодотворно занимается темой военно-морской разведки в предвоенный период и в ходе Великой Отечественной войны военный историк капитан 2-го ранга В. Г. Кикнадзе, который опубликовал целый ряд своих содержательных статей по данной теме в различных российских научных журналах[149]. Представляет значительный интерес его

---

[142] Там же. С. 102.

[143] *Зефиров М. В., Дёгтев Д. М., Баженов Н. Н.* Цель – корабли. Противостояние Люфтваффе и советского Балтийского флота. М., 2008.

[144] Там же. С. 130–172.

[145] *Алепко И. Г.* Краснознаменный Балтийский флот 1939–1945. Очерки. Хроника. Сосновый Бор, 2008. С. 9–18.

[146] *Жуматий В. И.* Морские десантные операции Вооруженных сил СССР. Морская пехота в довоенный период и в годы Великой Отечественной войны 1918–1945. М., 2011.

[147] *Левашко В. О.* Краснознаменный Балтийский флот СССР накануне Великой Отечественной войны. Март 1940 г. – июнь 1941 г. // Чтения по военной истории: Сборник статей. СПб., 2005. *Он же.* Состояние и задачи Краснознаменного Балтийского флота в советско-финской войне 1939–1940 гг. // Вторая мировая война: История и современность. Сборник статей. Вып. 1. СПб., 1999.

[148] *Левашко В. О.* На Балтике, в советско-финляндскую…: морально-политическое состояние личного состава кораблей Краснознаменного Балтийского флота в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг.: монография. СПб., 2009.

[149] *Кикнадзе В. Г.* Разведывательное обеспечение боевых действий Балтийского флота // Военно-исторический журнал. 2004. № 4. *Он же.* «Мы воевали… некультурно, неграмотно»: Деятельность разведки отечественного ВМФ в советско-фин-

работа, посвященная деятельности военно-морской разведки в период советско-финляндской войны[150]. Логическим результатом исследований автора стала монография, посвященная истории создания и деятельности морской радиоэлектронной разведки в России/СССР и за рубежом в первой половине XX века[151].

Автором было опубликовано несколько книг, в которых нашли отражение темы, практически не разрабатывавшиеся ранее, и в первую очередь – состояние подготовки и боевая деятельность Краснознаменного Балтийского флота накануне Великой Отечественной войны. В частности, предвоенная боевая подготовка и участие Краснознаменного Балтийского флота в боевых действиях «зимней войны» 1939–1940 гг. было подробно и всесторонне изложено им в двухтомном сборнике статей «Советско-финляндская война 1939–1940»[152], а также в его монографиях «Балтийский флот. Финский гамбит»[153] и «Зимняя война. Балтика 1939–1940»[154].

При написании своих работ автор привлек большое количество архивных документов из фондов РГАВМФ, в том числе рассекреченных в 1990-е гг., большая часть которых была впервые введена в научный оборот. На основе обширной документальной базы и разнообразной исследовательской литературы (в том числе и финской) автор показал, что боевая подготовка КБФ накануне войны с Финляндией, да и вообще в конце 1930-х гг., характеризовалась в основном неудовлетворительно, что в значительной степени и предопределило невысокую эффективность боевых операций флота зимой 1939–1940 гг. На эти же темы автором было опубликовано значительное количество статей в различных журналах и сборниках[155].

Помимо участия боевой деятельности КБФ в советско-финляндской войне, автором была также опубликована монография[156] и ряд статей в журналах и сборниках материалов конференций о роли Балтийского флота в прибалтийских событиях 1939–1940 гг., и, прежде

ляндской войне 1939–1940 гг. // Морской сборник. 2007. № 11. *Он же.* Техническое оснащение отечественной морской радиоэлектронной разведки в 1930–1945 гг. // Военно-исторический журнал. 2008. № 6. *Он же.* Морская радиоэлектронная разведка СССР в конце 1930-х-первой половине 1940-х годов // Российская история. 2009. № 6.

[150] *Кикнадзе В. Г.* Разведка Военно-Морского Флота СССР в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. Калининград, 2007.

[151] *Кикнадзе В. Г.* Невидимый фронт войны на море. М., 2011.

[152] Советско-финляндская война 1939–1940. Сост. П. В. Петров, В. Н. Степаков. Т. I–II. СПб., 2003.

[153] *Петров П. В.* Балтийский флот. Финский гамбит. М., 2005.

[154] *Петров П. В.* «Зимняя война». Балтика 1939–1940. Хельсинки, 2008.

[155] *Петров П. В.* Эскадра и Отряд лёгких сил КБФ в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Новый часовой. 1997. № 5. *Он же.* По сигналу «Факел» // Гангут. 1998. № 15. *Он же.* Подводные силы КБФ в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Тайфун. 1998. № 2. *Он же.* Линкоры против батарей: Операции Эскадры КБФ в Биёркском архипелаге // Тайфун. 1999. № 3. *Он же.* Гибель подводной лодки «С-2» // Новый часовой. 1999. № 8–9. *Он же.* Проблема блокады Финляндии в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг. (Действия Подводных сил Краснознамённого Балтийского флота) // 105 дней «зимней войны»: К шестидесятилетию советско-финляндской войны 1939–1940 гг. СПб., 2000. *Он же.* Разведывательно-набеговые операции Отряда лёгких сил и 3-го дивизиона эсминцев в советско-финляндской войне // Тайфун. 2000. № 9. *Он же.* Проблема безопасности Ленинграда в период Второй мировой войны: По материалам оперативного планирования КБФ накануне советско-финляндской войны 1939–1940 гг. // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы ежегодной научной конференции (12–13 апреля 2000 г.). СПб., 2001 *Он же.* Ладожская военная флотилия в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Тайфун. 2001. № 1. *Он же.* Уроки советско-финляндской войны на море (по материалам совещания командно-начальствующего состава ВМФ в Ленинграде 13–14 марта 1940 г.). // «Санкт-Петербург и страны Северной Европы». Материалы ежегодной научной конференции (12–13 апреля 2000 г.). СПб., 2001. *Он же.* Советская морская пехота на льду Финского залива // Новый часовой. 2001. № 11–12. *Он же.* Боевые действия береговой артиллерии КБФ в период советско-финляндской войны // Бомбардир. 2002. № 15. *Он же.* Первые десантные операции советской морской пехоты // Новый часовой. 2004. № 15–16. *Он же.* Финские береговые батареи на о-ве Бьёрке в ходе советско-финляндской войны 1939–1940 гг. // Выборгский район Ленинградской области. Краеведческий сборник. СПб., 2009. *Он же.* «Разведотдел… использовал даже устаревшие данные времён Первой мировой войны». Разведывательная деятельность Балтфлота в период Советско-финляндской войны (1939–1940 гг.) // Военно-исторический журнал. 2013. № 4. и др.

[156] *Petrov Pavel.* Punalipuline Balti Laevastik ja Eesti 1939–1941. («Краснознаменный Балтийский флот и Эстония 1939–1941»). Tallinn, 2008.

всего, в Эстонии[157]. В частности, событиям осени 1939-го года, связанным с «потоплением» парохода «Металлист» и подготовкой КБФ к боевой операции против ВМС Эстонии, была посвящена отдельная статья в эстонском научном журнале «Академия», издаваемом в Тарту, и сборнике материалов конференции, проходившей в Таллинне и посвященной 70-летию Второй мировой войны[158].

Кроме того, автор в своих работах осветил такие принципиально важные проблемы, как боевая подготовка личного состава Краснознаменного Балтийского флота во второй половине 1930-х годов[159] и состояние командных кадров КБФ в 1937–1941 годов[160].

Большой интерес представляет обстоятельный и во многом новаторский по содержанию очерк военного историка М. Э. Морозова о боевых действиях в военно-морской базе Либава в июне 1941 г.[161], помещенный в сборнике о начальном периоде Великой Отечественной войны. Он дает ответы на вопросы о причинах столь неудовлетворительных действий флота на начальном этапе войны, сосредотачивая своё внимание на вопросе взаимодействия командования Прибалтийского ОВО и КБФ в связи с обороной прибалтийских военно-морских баз, и в первую очередь, ВМБ Лиепая.

Вышедшая в 2009 г. книга военного историка А. А. Чернышева, посвященная боевой деятельности КБФ в 1941-м году[162], представляет несомненный интерес в связи с рассматриваемой темой, однако данная работа, применительно к предвоенному периоду (середина 1930–1941 гг.), носит достаточно сжатый характер, в ней отсутствует развернутый анализ состояния Балтийского флота к началу войны. В то же время, автор подробно описывает боевые действия Краснознаменного Балтийского флота в летне-осенней кампании 1941-го года, сосредотачивая свое внимание на недостатках в ходе проведения морских операций.

Определенный интерес представляет хорошо документированный и взвешенный труд контр-адмирала Р. А. Зубкова, посвященный детальному исследованию «Таллинского прорыва» Краснознаменного Балтийского флота в августе 1941 года, в котором автор уделяет внимание планам немецкого военного командования в отношении ведения морской войны

---

[157] *Петров П. В.* Освоение Прибалтики: Краснознамённый Балтийский флот в Эстонии и Латвии: Октябрь 1939 г. – Февраль 1940 г. // Тайфун. 2000. № 3–4. *Он же.* Советский Балтийский флот и события в Прибалтике в июне 1940 г. // «Санкт-Петербург и страны Северной Европы». Материалы седьмой ежегодной международной научной конференции (13–14 апреля 2005 г.). СПб., 2006. *Он же.* Расширение системы базирования и береговой обороны Краснознаменного Балтийского флота летом 1940 г. // «Санкт-Петербург и страны Северной Европы». Материалы восьмой ежегодной международной научной конференции (13–14 апреля 2006 г.). СПб., 2007. *Он же.* Балтийский флот и блокада побережья Эстонии в июне 1940 г. // Вопросы истории. 2011. № 5.

[158] *Petrov Pavel.* Punalipuline Balti Laevastik ja Eesti 1939. aasta septembris ning vahejuhtum aurikuga “Metallist” («Краснознаменный Балтийский флот и Эстония в сентябре 1939 г. и инцидент пароходом “Металлист”») // Akadeemia: Eesti Kirjanike Liidu kuukiri Tartus. 18. Aastakaik. 2006. Number 6 (207). *Petrov Pavel.* Punalipuline Balti Laevastik n liidu valispoliitika elluviijana: Plaanid, tilesanded ja tegevused 1939 suvel ja siigisel («Краснознаменный Балтийский флот в фарватере советской внешней политики: Планы, задачи и действия летом и осенью 1939 года») // «70 aastat tagasi algas II maailmasoda». Ajalookonverents 5. septembril 2009 Tallinnas. Tallinn, 2009.

[159] *Петров П. В.* Балтийский флот накануне советско-финляндской войны: Оперативно-тактическая подготовка на флоте в 1937–1939 гг. // Военно-исторический журнал. 2004. № 11; 2005. № 2. *Он же.* Оперативно-тактические игры Краснознаменного Балтийского флота в конце 1930-х гг. (Итоги и уроки) // «Санкт-Петербург и страны Северной Европы». Материалы шестой ежегодной международной научной конференции (14–16 апреля 2004 г.). СПб., 2005. *Он же.* Оперативно-тактическая подготовка на Краснознаменном Балтийском флоте в конце 1930-х годов // Вестник Санкт-Петербургского университета, серия 2, История. 2013. Вып. 2.

[160] *Петров П. В.* Командные кадры и репрессии на Краснознаменном Балтийском флоте в 1937–1939 гг. // Чтения по военной истории. Сборник статей. СПб., 2006. *Он же.* Подготовка командных кадров на Краснознаменном Балтийском флоте в предвоенные годы // Военно-исторический журнал. 2011. № 9.

[161] Первые поражения Балтийского флота // *Абатуров В. В., Морозов М. Э.* Неизвестные трагедии Великой Отечественной. Сражения без побед. М., 2008. С. 117–188.

[162] *Чернышев А. А.* 1941 год на Балтике: подвиг и трагедия. М., 2009. *Он же.* Оборона полуострова Ханко. М., 2011.

на Балтике[163]. В частности, Зубков правильно указывает на «сухопутную» направленность действий немецких вооруженных сил против КБФ.

Впрочем, наряду с серьезными работами в последнее время выходят и поверхностные исследования по истории РККФ. Так, например, книга Р. С. Иринархова специально посвящена предвоенному развитию Советского Военно-Морского Флота[164]. Однако, данная работа не содержит никаких принципиально новых данных и выводов относительно содержания процесса подготовки Советского флота к войне, не опирается ни на какие архивные источники и является элементарным компилятивным изданием, составленным на основе ранее вышедших трудов.

За последние годы были изданы работы российских историков Н. С. Симонова, Е. В. Хохлова, И. В. Быстровой, а также книга шведского исследователя Л. Самуэльсона по истории развития советского военно-промышленного комплекса в 1920-1980-х годах, где содержится немало ценной информации о деятельности ленинградской военной, и в первую очередь, судостроительной промышленности[165]. Отдельного упоминания заслуживает новейшая монография А. К. Соколова, посвященная советской военной промышленности межвоенного периода, где автор уделяет значительное место развитию военного судостроения в СССР в период с 1917 по 1941 годы[166]. Данная работа построена на очень значительном документальном материале из фондов АП РФ, ГАРФ, РГАСПИ, РГАЭ, РГВА, РГАВМФ. При этом, автором вводится в научный оборот множество ранее неизвестных документов.

Очень интересным исследованием представляется монография доктора исторических наук О. Н. Кена, который уделил основное внимание вопросам мобилизационной подготовки отечественной промышленности и развитию Вооруженных Сил СССР в межвоенный период, и прежде всего, в период первой и второй пятилеток[167]. В упомянутой монографии содержится развернутый рассказ о разработке первых программ военного судостроения в СССР.

В весьма содержательном исследовании петербургского военного историка, доктора исторических наук А. Н. Щербы, посвященном истории развития военной промышленности Ленинграда в 1920-1930-х годах, довольно много внимания уделено деятельности ленинградских судостроительных заводов, говорится о строительстве новых типов боевых кораблей и вспомогательных судов в конце 1920-х-1930-х годах[168]. Впоследствии он значительно расширил данное исследование, включив в него историю развития военной промышленности Санкт-Петербурга и Ленинграда в период с 1900 по 1940-й годы[169].

Наконец, мы подошли к наиболее значительной по объему группе исследований по отечественному Военно-Морскому Флоту. По нашему мнению, наиболее разработанной в

---

[163] *Зубков Р. А.* Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота (август – сентябрь 1941 г.). События, оценки, уроки. М., 2012.

[164] *Иринархов Р. С.* РККФ перед грозным испытанием. М., 2008.

[165] *Симонов Н. С.* Военно-промышленный комплекс СССР в 1920-50-е годы: темпы экономического роста, структура, организация производства и управление. М., 1996. *Быстрова И. В.* Военно-экономическая политика СССР: От «демилитаризации» к гонке вооружений. М., 1998. *Самуэльсон Л.* Красный колосс: Становление военно-промышленного комплекса СССР, 1921–1941. М., 2001. *Хохлов Е. В.* Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны. СПб., 2005. *Быстрова И. В.* Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930-1980-е годы). М., 2006.

[166] *Соколов А. К.* От военпрома к ВПК: Советская военная промышленность 1917-июнь 1941 гг. М., 2012.

[167] *Кен О. Н.* Мобилизационное планирование и политические решения (конец 1920-х – середина 1930-х гг.). Изд. 2-е, перераб. М., 2008.

[168] *Щерба А. Н.* Военная промышленность Ленинграда в 20-30-е годы. СПб., 1999. *Лосик А. В., Мезенцев А. Ф., Щерба А. Н.* У истоков российского военно-промышленного комплекса. Военная промышленность Ленинграда в 20-30-ые годы и перспективы её развития в конце XX века. СПб., 1998.

[169] *Щерба А. Н.* Военная индустрия Санкт-Петербурга-Ленинграда в 1900–1940 годы. М.-СПб., 2012.

российской историографии является тема технического развития российского и советского ВМФ в XX веке. И здесь подавляющее количество работ было выпущено по истории проектирования и строительства различных типов боевых кораблей (линейных кораблей, крейсеров, лидеров, эскадренных миноносцев, канонерских лодок, сторожевых кораблей, тральщиков, торпедных катеров, подводных лодок и пр.) и их последующей эксплуатации. Также было выпущен ряд трудов, посвященных истории создания и деятельности ведущих судостроительных заводов Санкт-Петербурга-Ленинграда.

В частности, в последние годы петербургскими историками В. Г. Андриенко, Н. Н. Афониным, В. А. Горюновым, Л. А. Кузнецовым, Д. Ю. Литинским, Ю. И. Сыроежиной был создан целый ряд солидных трудов по истории крупнейших судостроительных предприятий Санкт-Петербурга (Балтийского завода, Адмиралтейских верфей, Северной верфи), где подробно говорится об их деятельности и строительстве на них разных боевых кораблей и вспомогательных судов для нужд Военно-Морского Флота СССР за весь период их деятельности[170]. Немалая часть построенных на этих заводах кораблей поступила на вооружение Краснознаменного Балтийского флота и приняла участие в боевых действиях советско-финляндской и Великой Отечественной войн.

Отдельно следует упомянуть такой важный труд, как научно-исторический сборник «Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России», составленный при участии доктора технических наук профессора А. А. Родионова[171]. В этой работе много внимания было уделено проблеме проектирования и строительства надводных кораблей (очерки В. М. Пашина, А. М. Васильева, Ю. И. Александрова, О. П. Майданова и О. М. Капранова)[172] и подводных лодок (очерк И. Г. Захарова, Л. Ю. Худякова, Л. Н. Яшенькина)[173] для российского/советского ВМФ в Санкт-Петербурге – Ленинграде в XIX-XX веках.

Техническая сторона развития ВМФ и КБФ (в том числе, морская политика в СССР, история проектирования и создания новых типов надводных кораблей, подводных лодок и авиации, развитие разных видов морских вооружений и боевой техники) очень подробно освещалась отечественными историками, написавшими в 1990-2000-х годах достаточно много глубоких и содержательных книг и статей о военном судостроении в СССР в предвоенный период и во время Великой Отечественной войны. Данные работы в значительной мере базировались на большом количестве архивных документов из фондов ГАРФ, РГАСПИ, РГАЭ, РГАВМФ, ЦВМА и других архивов. Это, прежде всего, книги и статьи историков С. В. Апрелева[174], В. В. Балабина[175], В. Н. Бурова[176], В. Ю. Грибовского[177], К. Л.

---

[170] Адмиралтейские верфи. Корабли и годы. 1704–1925. Под общ. ред. В. Л. Александрова. СПб., 1994. Адмиралтейские верфи. Люди, корабли, годы 1926–1996. Под общ. ред. В. Л. Александрова. СПб., 1996. *Афонин Н. Н.* Балтийский завод в объективе истории, 1856–2001. СПб., 2001. Северная верфь. Альбом. Под общ. ред. В. В. Венкова. СПб., 2002. Адмиралтейские верфи – подводному флоту России. Под общ. ред. В. Л. Александрова. СПб., 2003. Адмиралтейские верфи. Опыт трех столетий, 1704–2004. Отв. ред. Л. А. Кузнецов. СПб., 2004. Кормчие России. Адмиралтейские верфи в трех веках: судьбы и решения. На переломе эпохи. Авт. – ред. Ю. И. Сыроежина. СПб., 2005. Кормчие России: Адмиралтейские верфи в трех веках: судьбы, эпохи, решения. Авт. – ред. Ю. И. Сыроежина. СПб., 2006.

[171] Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. Сост. А. А. Родионов. СПб., 2001.

[172] Там же. С. 14–55, 56-101, 183-229

[173] Там же. С. 102–182.

[174] *Платонов А. В., Апрелев С. В., Синяев Д. Н.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Кн. IV. Вооружение. СПб., 1997.

[175] *Шитиков Е. А., Краснов В. Н., Балабин В. В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995.

[176] *Буров В. Н.* Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995.

[177] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. В 5-ти тт. Под ред. И. Д. Спасского. Т. IV. Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925–1945 гг. СПб., 1996. *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941 (Учебное пособие). СПб., 1996. *Он же.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. М., 2006.

Григайтиса[178], Б. Н. Зубова[179], В. Н. Краснова[180], К. Л. Кулагина[181], А. А. Нарусбаева[182], В. М. Пашина[183], А. В. Платонова[184], Д. Н. Синяева[185], И. И. Черникова[186], Е. А. Шишкова[187], В. С. Шломина[188] и других.

С начала 1990-х по 2010-е годы вышло в свет очень много интересных, хорошо документированных монографических исследований, посвященных истории проектирования, строительства, модернизации и боевой деятельности различных типов надводных кораблей и подводных лодок Советского ВМФ за период с конца 1920-х по 1940-е годы. Среди авторов следует отметить таких известных специалистов, как Н. Н. Афонин[189], С. А. Балакин[190], И. Я. Баскаков[191], А. М. Васильев[192], А. Н. Гусев[193], В. П. Заблоцкий[194], Г. И. Зуев[195], Э. П. Игнатьев[196], П. И. Качур[197], В. В. Кострищенко[198], К. Л. Кулагин[199], Д. Ю. Литинский[200], П.

---

[178] *Григайтис К. Л.* Советская кораблестроительная наука (в 1937 г.). К 70-летию ЦНИИВК // Тайфун. 2002. № 4 (Вып. 44). С. 20–25.

[179] *Зубов Б. Н.* Записки корабельного инженера: Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. М., 1998.

[180] *Краснов В. Н.* Научно-исследовательская работа в предвоенном кораблестроении // Судостроение, 1992, № 2. С. 44–46. *Краснов В. Н., Краснов И. В.* Внешнеэкономические связи СССР в области кораблестроения в предвоенные годы // Судостроение. 1993. № 10. С. 69–72. *Шитиков Е. А., Краснов В. К, Балабин В. В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995. *Краснов В. Н.* Три века отечественного флота // Вопросы истории естествознания и техники. 1996. № 4. *Он же.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. М., 2004. *Он же.* Испытатели боевых кораблей // Военный парад. 2006. № 2. *Краснов В. Н., Краснов И. В.* Испытания и испытатели боевых кораблей: к истории отечественного военного судостроения. М., 2010.

[181] *Кулагин К. Л.* Научные аспекты Большой судостроительной программы Советского Военно-Морского Флота 1938–1942 гг. // Российский флот – честь и слава Отечества. Публичные чтения. 1996. *Он же.* «Большой флот» накануне большой войны // Флотомастер. 2001. № 3.

[182] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. В 5-ти тт. Под ред. И. Д. Спасского. Т. IV. Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925–1945 гг. СПб., 1996.

[183] *Пашин В. М.* ЦНИИ имени академика А. Н. Крылова – 100 лет для кораблестроения и флота// Судостроение. 1994. № 8–9. С. 5–14. *Он же.* Основные этапы развития отечественного судостроения // Судостроение. 1996. № 10. С. 38–56.

[184] *Платонов А. В.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Кн. III. Подводные лодки. СПб., 1996. *Платонов А. В., Апрелев С. В., Синяев Д. Н.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Кн. IV. Вооружение. СПб., 1997. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. СПб., 2002. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. М.-СПб., 2004.

[185] *Платонов А. В., Апрелев С. В., Синяев Д. Н.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Кн. IV. Вооружение. СПб., 1997.

[186] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. В 5-ти тт. Под ред. И. Д. Спасского. Т. IV. Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны 1925–1945 гг. СПб., 1996.

[187] *Шитиков Е. А., Краснов В. Н, Балабин В. В.* Кораблестроение в СССР в годы Великой Отечественной войны. М., 1995. *Шитиков Е. А.* Сталин и военное кораблестроение // Морской сборник. 1993. № 12. С. 59–62.

[188] *Шломин В. С.* К истории «Большой кораблестроительной программы» // Судостроение. 1993. № 10. С. 66–68.

[189] *Афонин Н. Н.* Лидер «Ташкент» // Мидель-шпангоут. № 15. СПб., 2008. *Он же.* Эскадренные миноносцы типа «Изяслав» // Мидель-шпангоут. № 20. СПб., 2010.

[190] *Балакин С. А.* «Гремящий» и другие. Эскадренные миноносцы проекта 7 // Морская коллекция. 1996. № 2. М., 1996. *Он же.* «Сообразительный» и другие. Эскадренные миноносцы проекта 7У // Морская коллекция. 1997. № 6(18). М., 1997. *Балакин С. А., Морозов М. Э.* Подводные лодки типа «С» // Морская коллекция. 2000. № 2(32). М., 2000. *Балакин С. А.* Легендарные «Семерки». Эсминцы «сталинской» серии. М., 2007.

[191] *Баскаков И. Я.* О создании катеров «МО-2», «МО-4». Неизвестные страницы истории. СПб., 2000.

[192] *Васильев А. М.* Линейные корабли типа «Марат» // Мидель-шпангоут. № 2(7). СПб., 2003. *Он же.* Линейные корабли типа «Советский Союз». СПб., 2006. *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». М., 2008. *Васильев А. М.* Первые линкоры Красного флота. «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна». М., 2008. Гвардейские крейсера Сталина – «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Червона Украина». М., 2013. *Чернышев А. А.* Первенцы Сталинского флота. Сторожевые корабли типа «Ураган». М., 2014.

[193] *Гусев А. Н.* Подводные минные заградители. СПб., 2002. *Он же.* Советские под водные лодки 1922–1945 гг.: Справочник. Т. 1–2. СПб., 2004.

[194] *Заблоцкий В. П.* Крейсера «холодной войны». М., 2008. *Он же.* Незнаменитые подлодки. Малые ПЛ VI и VI-бис серий. История создания, конструкция, боевая служба // Морская коллекция. 2009. № 5(116). М., 2009.

[195] *Зуев Г. И.* Минный заградитель «Марти» // Мидель-шпангоут. № 14. СПб., 2008.

[196] *Игнатьев Э. П.* Подводные лодки XII серии. СПб., 1996.

[197] *Качур П. И.* Лидеры типа «Ленинград» // Морская коллекция. 1998. № 6(24). М., 1998. *Качур П. И., Морин А. Б.*

В. Лихачев[201], А. Б. Морин[202], М. Э. Морозов[203], А. В. Платонов[204], А. В. Скворцов[205], Б. В. Соломонов[206], В. Ю. Усов[207], А. А. Чернышев[208], Е. И. Юхнина [209] и др. Большинство данных типов надводных кораблей и подводных лодок находились на вооружении Рабоче-крестьянского Военно-Морского Флота накануне Великой Отечественной войной и принимали затем активное участие в боевых действиях советско-финляндской воны 1939–1940 гг., а затем уже в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.

По теме проектирования, строительства и эксплуатации боевых кораблей разных классов Советского ВМФ предвоенных проектов такими авторами, как Б. А. Айзенберг[210], Л. И. Амирханов[211], Н. Н. Афонин[212], В. Ф. Бильдин[213], А. М. Васильев[214], В. П. Кузин[215], Л. А. Кузнецов[216], В. А. Кучер[217], Д. Ю. Литинский[218], В. П. Маркелов[219], С. В. Молодцов[220], А. Б.

Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР. СПб., 2003. *Качур П. И.* «Гончие псы» Красного флота. «Ташкент», «Баку», «Ленинград». М., 2008.

[198] *Айзенберг Б. А., Костриченко В. В.* Лидер Черного моря. Харьков, 1998. *Костриченко В. В., Кулагин К. Л.* Быстроходные тральщики типа «Фугас» // Морская коллекция. 2005. Спецвыпуск № 2. М., 2005.

[199] *Кулагин К. Л., Морозов М. Э.* Подводные лодки типа «Щ» (III, V, V-бис и V-бис-2 серии) // Морская коллекция. 2002. № 2(44). М., 2002. *Кулагин К. Л., Морозов М. Э.* Подводные лодки типа «Щ» (X и X-бис серии) // Морская коллекция. 2002. № 4(46). М., 2002.

[200] *Литинский Д. Ю.* Суперэсминцы Советского флота // Спецвыпуск альманаха «Тайфун». 1998. СПб., 1998.

[201] *Лихачев П. В.* Эскадренные миноносцы типа «Новик» в ВМФ СССР. СПб., 2005.

[202] *Морин А. Б.* Эскадренные миноносцы типа «Гневный». СПб., 1994. *Морин А. Б., Чернышев А. А.* Сторожевые корабли типа «Ураган» в бою 1941–1945 // Морская коллекция. 2005. № 5(74). М., 2005.

[203] *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Катюши» Советского флота. Подводные лодки типа «К» XIV серии // Морская коллекция. 2007. № 9(99). М., 2007. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Щуки». Легенды Советского подводного флота. М., 2008. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. М., 2008. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* Первые подлодки СССР. «Декабристы» и «Ленинцы». М., 2010. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Месть» Сталина. Советские подлодки типа «М». М., 2010. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* Подводные крейсеры Сталина. Советские подлодки типов «П» и «К». М., 2011. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Англичане в Красном флоте». Подводные лодки британской постройки в составе КБФ // Морская коллекция. 2008. № 10(109).

[204] *Платонов А. В.* Крейсеры Советского флота. СПб., 1999. *Он же.* Советские миноносцы. Т. 1. СПб., 2003. *Он же.* Советские мониторы, канонерские лодки и бронекатера. Ч. 1. СПб., 2004.

[205] *Скворцов А. В.* Линейные корабли типа «Севастополь» // Мидель-шпангоут. № 1(6). СПб., 2003.

[206] *Соломонов Б. В., Кулагин К. Л.* Торпедные катера серии «Г-5» // Армада. Вып. № 19. М., 2001.

[207] *Усов В. Ю.* Крейсер «Максим Горький». СПб., 1993.

[208] *Чернышев А. А.* Тяжелый крейсер проекта 69 «Кронштадт» // Морская коллекция. 1996. № 6. М., 1996. *Он же.* Крейсера типа «Киров» // Морская коллекция. 2003. № 1(49). М., 2003. *Он же.* Крейсера типа «Максим Горький» // Морская коллекция. 2003. № 2(50). М., 2003. *Чернышев А. А., Кулагин К. Л.* Советские крейсера Великой Отечественной. От «Кирова» до «Кагановича». М., 2007. *Чернышев А. А.* «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М., 2007. *Чернышев А. А.*

[209] *Юхнин Е. И.* Боевые катера России. СПб., 1995.

[210] *Айзенберг Б. А.* Основатель знаменитой плеяды // Военно-морское историческое обозрение. 1997. № 1(5). С. 36–39.

[211] *Амирханов Л. И.* Эсминцы от Металлического в составе Советского флота // Гангут. 2007. № 42–44.

[212] *Афонин Н. Н.* Лидер «Ташкент» (к 70-летию начала постройки) // Судостроение. 2007. № 2. С. 72–78.

[213] *Бильдин В.Ф.* Тяжёлые крейсеры типа «Сталинград» // Гангут. 1991. Вып. 1. С. 69–70. *Он же.* Тяжёлые крейсеры типа «Сталинград» // Судостроение. 1994. № 7. С. 63–64.

[214] *Васильев А. М.* Крупные надводные корабли в программах советского военного судостроения (1936–1960 гг.) // Судостроение. 1997. № 6. С. 82–91. *Он же.* Линейный корабль проекта 24 // Гангут. 1998. Вып. 15. С. 32–44. *Он же.* Линейные корабли ВМФ СССР предвоенных проектов // Гангут. 1998. Вып. 16. С. 53–66. *Он же.* Линейный корабль «Фрунзе» // Гангут. 1999. Вып. 20. С. 38–51. *Он же.* Некоторые аспекты строительства линейных кораблей типа «Советский Союз» // Судостроение. 2000. № 5. С. 65–72. *Он же.* Линейный корабль «Марат» // Гангут. 2002. Вып. 30. С. 56–75. *Он же.* Линейный корабль «Октябрьская революция» // Гангут. 2003. Вып. 33. С. 30–46.

[215] *Кузин В. П.* Линейный корабль проекта 27 // Судостроение. 1995. № 11–12. С. 57–58.

[216] *Кузнецов Л. А.* «Не исключалась и постройка авианосца…» // Гангут. 1992. Вып. 3. С. 63–70. *Он же.* Начало серийного строительного торпедных катеров // Гангут. 1997. Вып. 12-бис. С. 73–85. *Он же.* «В сильной степени повысит боевую мощь Морских Сил РККА» // Гангут. 1999. Вып. 20. С. 52–67. *Он же.* Носовая наделка линкора «Парижская коммуна» // Гангут. 2001. № 27. С. 66–83. *Он же.* «Поставить иностранные державы перед свершившимся фактом» // Гангут. 2013. № 75. С. 103–132.

Морин[221], А. В. Платонов[222], С. И. Титушкин[223], В. Ю. Усов[224], Г. Т. Черненко[225] за период с 1992 по 2011 гг. было опубликовано огромное количество статей научного характера, опубликованных в журналах, альманахах и сборниках по истории флота и судостроения – «Гангут», «Судостроение», «Тайфун», «Цитадель», «Бриз», «История корабля», «Флотомастер», «Морская коллекция», «Очерки военно-морской истории», «Военно-морское историческое обозрение» и других изданиях.

Боевые эпизоды с использованием отдельных кораблей КБФ в летне-осенней кампании 1941 г., которые были построены в период 1930-х гг. и принимали активное участие в советско-финляндской войне 1939–1940 гг., и вообще начальный период боевых действий на Балтике в 1941 г., были подробно освещены в очерках и статьях Б. А. Айзенберга[226], С. А. Балакина[227], С. В. Богатырева[228], Д. М. Васильева[229], В. В. Загорского[230], В. В. Костриченко[231], М. Э. Морозова[232], А. В. Платонова[233], Д. Я. Самуса[234], А. А. Чернышева[235] и др. Эти работы интересны тем, что они дают наглядное представление о том реальном уровне боевой подготовки личного состава КБФ и общей боевой готовности флота, с которым он начал войну

---

[217] *Кучер В. А., Семенов В. П., Мануйлов Ю. В.* Подводные лодки типа «Д» // Цитадель. 1995. № 1. С. 54–62.

[218] *Литинский Д. Ю.* Как Муссолини помогал Сталину. Часть I. «Адмирал был неизменно весел…» // Тайфун. 1996. Вып. 2. С. 6–12. *Он же.* Эскадренный миноносец «Опытный». Проект 45 // Тайфун. 1997. № 2 (Вып. 4). С. 2–8. *Он же.* Как Муссолини помогал Сталину. Часть II. «Итальянский король… чуть ли не благодарил за заказы…» // Тайфун. 1997. № 2 (Вып. 4). С. 25–31. *Он же.* Эскадренный миноносец «Опытный» пр. 45 // Тайфун. 1997. № 2 (Вып. 4). С. 2–8. *Он же.* «Разрешаю строить эсминец в 40 узлов в час. Ворошилов» // Тайфун. 1998. № 3(Вып. 11). С. 9–12.

[219] *Маркелов В. П.* Создание защиты советских линкоров в предвоенные годы // Цитадель. 2004. № 11. С. 103–129.

[220] *Молодцов С. В.* Сталинские линкоры. Часть 1. Появление проекта // Бриз. 1996. № 9. С. 9–22.

[221] *Морин А. Б.* Корабли дивизиона «плохой погоды» // Судостроение. 1991. № 11. С. 43–47. *Он же.* Сторожевые корабли типа «Ураган» // Гангут. 1993. Вып. 6. С. 62–73; 1994. Вып. 7. С. 45–61. *Он же.* Лёгкие крейсеры типов «Чапаев» и «Свердлов» // Судостроение. 1994. № 2–3. *Морин А. Б., Пегов Н. М.* Базовые тральщики типа «Фугас» // Судостроение. 1994. № 10. С. 65–69. *Ефимов В. И., Морин А. Б.* Проектирование и строительство тяжёлых крейсеров проекта 82 // Гангут. 1998. Вып. 14. С. 33–55. *Лясота Н. А., Морин А. Б.* Тяжелый крейсер «Кронштадт» (проект 69) // Гангут. 1998. Вып. 17. С. 59–78.

[222] *Платонов А. В.* Из летописи создания советских авианосцев // Судостроение. 1992. № 5. *Он же.* Линкор «Марат»: неизвестное об известном // Гангут. 1993. Вып. 6. С. 90–91. *Он же.* Авианосцы проекта 72 // Гангут. 1994. Вып. 7. С. 62–67. *Он же.* Эскадренный миноносец «Сторожевой» // Гангут. 1995. Вып. 9. С. 36–49. *Он же.* Миноносцы советского флота // Гангут. 2001. Вып. 26. С. 5–21.

[223] *Титушкин С. И.* Модернизация линкора «Парижская коммуна» // Гангут. 2001. Вып. 28. С. 49–70.

[224] *Усов В. Ю.* Краснознамённый крейсер «Максим Горький» // Судостроение. 1990. № 12. С. 59–61.

[225] *Черненко Г. Т.* Летающие корабли профессора Левкова // Цитадель. 1998. № 3(8). С. 28–47.

[226] *Айзенберг Б. А.* Свидетельства Финского залива, или вопросы без ответов // Очерки военно-морской истории. № 4. С. 6–13.

[227] *Балакин С. А.* Боевой путь эсминца «Страшный» // Цитадель. 2000. № 1(9). С. 41^-7.

[228] *Богатырев С.* В., Ларинцев Р. И., Овчаренко А. В. Морская война на Балтике 1941–1945 гг. Справочник-хроника. Часть I. Потери флота противника на Балтийском море в 1941-43 гг. Архангельск, 1997. С. 9.

[229] *Васильев Д. М.* Первый боевой поход Отряда легких сил // Гангут. 1995. Вып. 9. С. 50–59.

[230] *Загорский В. В.* Гибель эсминца «Гневный» // Очерки военно-морской истории. 1998. № 4. С. 30–34. *Он же.* Гибель лидера «Минск» // Военно-морское историческое обозрение. 1997. № 2(6). С. 15–18.

[231] *Костриченко В. В.* Загадка Таллиннского перехода – загадка Трибуца // Военно-морское историческое обозрение. 1997. № 1(5). С. 20–25. *Костриченко В. В.* Гибель эскадренного миноносца «Сердитый» // Военно-морское историческое обозрение. 1997. № 1(5). С. 47^9.

[232] *Морозов М. Э.* Черный понедельник авиации Балтфлота // Великая Отечественная катастрофа II. 1941 год. Причины трагедии: Сборник. М., 2007. С. 378–414. *Абатуров В. В., Морозов М. Э.* Неизвестные трагедии Великой Отечественной. Сражения без побед. М., 2008. С. 117–188.

[233] *Платонов А. В.* Советские эсминцы в Рижском заливе // Цитадель. 1996. № 1.С. 29–35. *Он же.* Советские эсминцы в борьбе с морскими перевозками противника // Гангут. 2007. № 44. С. 101–110.

[234] *Самус Д. Я.* На мостике «Стойкого» (первые дни войны) // Цитадель. 1998. № 2(7). С. 28–33.

[235] *Чернышев А.* Бой в Ирбенском проливе 6 июля 1941 года – правда и вымыслы // Морской сборник. 2009. № 6. С. 81–86.

с Германией. В связи с этим, становятся более понятными и результаты первых боевых операций кораблей Балтийского флота.

Значительное количество публикаций было посвящено истории создания и боевому применению разных образцов артиллерийского, миннотрального и торпедного вооружения и технического оснащения Советского ВМФ в 1930-1940-х гг.[236] Появились и более общие, обзорные работы по истории развития оружия отечественного флота. Прежде всего, стоит назвать коллективную работу «Оружие Российского флота», выполненную под руководством Б. И. Родионова и В. Д. Доценко[237], а также монографию А. Б. Широкорада «Оружие отечественного флота»[238].

Отдельно следует указать очень ценную работу военных историков М. Э. Морозова и К. Л. Кулагина, посвященную истории развития Советского подводного флота в период с Гражданской и до конца Великой Отечественной войны[239]. На основе значительного документального материала и неопубликованных воспоминаний моряков-подводников авторы создали детальное исследование, в котором уделили большое внимание причинам недостаточной готовности отечественных подводников к реальным боевым действиям Второй мировой войны. Достоинством данной книги является всесторонний анализ всех сторон технического развития и боевой подготовки советских Подводных сил в 1920-1940-х годах. Проблемам состояния подводных сил Краснознаменного Балтийского флота накануне Великой Отечественной войны также посвящена и весьма содержательная статья М. Э. Морозова в журнале Флотомастер[240].

Проблеме создания подводных сил и боевой деятельности балтийских подводников посвящена также книга Н. Е. Хромова «Подводные силы Балтийского флота, 1906–2006», приуроченная к 100-летнему юбилею подводного флота России[241]. В этой работе затронуты вопросы развития подводных сил в предвоенный период и боевая деятельность подводников Балтики во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. К сожалению, автор не вносит элемента новизны в рассматриваемую им тему, давая довольно стандартное описание указанных событий. Автор довольно широко использует мемуары известных подводников, не дополняя их новыми фактами.

В то же время, достаточно интересным стал вышедший одновременно в Москве коллективный труд по истории российского подплава, подготовленный В. И. Агейкиным[242]. В указанной книге нашли отражение такие сюжеты, как участие подводных сил КБФ в при-

---

[236] *Платонов А. В.* Артиллерийские башни главных и противоминных калибров советских кораблей // Судостроение. 1991. № 3. С. 69–73. *Он же.* Артиллерийское вооружение линкоров, заложенных в предвоенные годы // Судостроение. 1990. № 7. С. 60–64. *Амирханов Л. И., Титушкин С. И.* Главный калибр линкоров. СПб., 1993. *Коршунов Ю. Л., Строков А. А.* Торпеды ВМФ СССР. СПб., 1994. *Широкорад А. Б.* Советская корабельная артиллерия. М., 1995. *Коршунов Ю. Л. Строков А. А.* Противолодочное оружие. СПб., 1997. *Коршунов Ю. Л., Лямин Б. К.* Мины ВМФ СССР. СПб., 1998. *Платонов А. В.* Отечественные приборы управления артиллерийской стрельбой // Цитадель. 1998. № 1(6). С. 93–115. *Кулагин К. Л.* Вооружение крейсера «Красный Кавказ» // Флотомастер. 1999. № 1. *Платонов А. В.* Состояние военно-морских вооружений к началу Второй мировой войны // Цитадель. 2002. № 10. С. 77–92. *Васильев Е. М.* Из истории развития артиллерийского вооружения Военно-Морского Флота (от АНИМИ до 28-го НИИ ВМФ) // Тайфун. 2002. № 4 (Вып. 44). С. 10–14. *Кулагин К. Л.* Влияние концепций применения флота на вооружение кораблей ВМФ СССР в 20-е годы // Институт военной истории Министерства обороны РФ. Сборник работ молодых ученых (выпуск девятый). М., 2004. *Лукин В. Е.* «…Для приведения в порядок нашу артиллерию» // Цитадель. 2008. № 14. С. 29–44. *Он же.* «Морское экспериментальное дальнобойное» // Цитадель. 2010. № 17. С. 161–176.

[237] *Петров А. М., Асеев Д. А. и др.* Оружие Российского флота. Под ред. В. Д. Доценко и Б. И. Родионова. СПб., 1996.

[238] *Широкорад А. Б.* Оружие отечественного флота. М., 2007.

[239] *Морозов М. Э., Кулагин И. Л.* Советский подводный флот 1922–1945 гг.: О подводных лодках и подводниках. М., 2006.

[240] *Морозов М.* Э. Подводные силы Балтфлота накануне войны // Флотомастер. 2004. № 5. С. 32–43; № 6. С. 34–45.

[241] *Хромов Н. Е.* Подводные силы Балтийского флота, 1906–2006. Калининград, 2006.

[242] Подводные силы России. Авт. – сост. В. И. Агейкин. М., 2006.

балтийских событиях осенью 1939 г. и советско-финляндской войне 1939–1940 гг.[243], а также процесс предвоенного строительства субмарин для нужд ВМФ[244].

Тему создания и развития советских Подводных сил в межвоенный период продолжает также книга Э. А. Ковалева[245]. Автором поднят вопрос предвоенной подготовки советских подводников и причин низкой результативности действий советских подводников во время Великой

Отечественной войны 1941–1945 гг. Отдельная глава посвящена боевой деятельности подводников Краснознаменного Балтийского флота в период войны с Финляндией зимой 1939–1940 гг В своей работе автор широко использовал как архивные источники, так и исследовательскую литературу.

Вопросам боевой деятельности подводных сил КБФ в период Великой Отечественной войны также посвящена работа капитана 1-го ранга в отставке В. И. Голосова[246]. Впрочем, данная работа опирается в первую очередь не на архивные документы и современную литературу, а на закрытые труды 1940-х годов и мемуары подводников, которые содержат большое количество устаревшей, недостоверной информации. Автором кратко освещен предвоенный период развития подводных сил КБФ, в том числе строительство новых типов субмарин.

По истории развития отечественных подводных сил на Балтике имеется очень содержательный очерк капитана 1-го ранга в отставке Г. И. Гавриленко, опубликованный в нескольких выпусках военно-технического альманаха Тайфун[247]. В нем отражена структура, строительство, учебно-практические мероприятия и боевая деятельность подлодок КБФ в 1918–1941 гг., а также разработка новых типов субмарин для РККФ в конце 1920-Х-1930-х годах. В дальнейшем, автор участвовал в создании очень нужного для отечественной историографии 3-х томного справочного труда «Книга памяти моряков-подводников Военно-Морского Флота России, погибших в XX веке». Большой интерес представляет первый том этой работы, содержащий обзор развития Подводных сил России/СССР в период с 1904 по 1940 годы[248]. Здесь также нашла отражение структура подводных сил Краснознаменного Балтийского флота к началу войны.

Логическим продолжением данного направления стала подготовка и издание новейшего справочника о людских потерях отечественного подводного флота за весь период его развития – с момента их создания в 1904-м году и вплоть до настоящего времени[249].

Вполне самостоятельное значение имеют различные справочники по корабельному составу Советского ВМФ за период Второй мировой войны, вышедшие в разные годы. В первую очередь, следует отметить такие авторитетные работы, как справочники по корабельному составу

Советского Военно-Морского Флота предвоенного и военного периода, составленные известнейшим военно-морским историком капитаном 1-го ранга С. С. Бережным[250].

---

[243] Там же. С. 90–91.

[244] Там же. С. 61–86.

[245] *Ковалев Э. А.* Короли подплава в море червонных валетов. Хроника начального периода советского подводного плавания 1918–1941 гг. М., 2006.

[246] *Голосов В. И.* Боевые действия подводных сил Краснознаменного Балтийского флота во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. СПб., 2011.

[247] *Гавриленко Г И.* История балтийского подплава // Тайфун. 1999. № 1 (Вып. 13). С. 36–45; № 3 (Вып. 15). С. 38–45; № 6 (Вып. 18). С. 29–37. *Он же.* От «Барса» к «Декабристу» // Тайфун. 1999. № 1 (Вып. 13). С. 45–47.

[248] Книга памяти моряков-подводников Военно-Морского Флота России, погибших в XX веке. В трех частях. Часть первая. 1904–1940. Сост.: Гавриленко Г. И., Дмитриев Ф. А., Каутский И. А., Клубков Ю. М. СПб., 2006.

[249] Книга памяти российских и советских подводников, погибших в 1904–2011 гг. Сост.: Чернавин Л. Д., Каутский И. А., Косенков В. К., Сватиков А. А. СПб., 2011.

[250] *Бережной С. С.* Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945 гг.: Справочник. М., 1988. *Он же.* Трофеи и репарации ВМФ

Вопросами базирования Краснознаменного Балтийского флота плодотворно занимается заведующий кафедрой Военного инженерно-технического университета доктор исторических наук полковник В. М. Курмышов, специализировавшийся на вопросах базирования КБФ в межвоенный период 1921–1941 годов. Его докторская диссертация, выпущенная отдельной книгой[251], и многочисленные журнальные статьи[252] специально посвящены вопросам организации и устройства базирования Балтийского флота в предвоенный период, а также вопросам тылового обеспечения флота. Вполне самостоятельное значение имеет его статья о развитии РККФ в предвоенные годы[253], напрямую относящаяся к рассматриваемой нами теме. О выработке предвоенной теории базирования Советского ВМФ также опубликовал интересную статью Ю. М. Зайцев[254].

Данное направление продолжает весьма содержательная монография бывшего начальника научно-исследовательского отдела военной истории Северо-Западного региона России Военной академии Генерального штаба РФ полковника С. Н. Ковалева, представляющая собой кандидатскую диссертацию[255]. Предметом его исследования является процесс ввода и последующего размещения на территории Эстонской республики в 1939–1940 гг. соединений и частей РККА и РККФ. Довольно подробно им изложена тема создания военно-морских баз КБФ в Эстонии накануне Великой Отечественной войны. Этой же проблематике посвящены его статьи в различных журналах и сборниках[256].

В дальнейшем, С. Н. Ковалевым была издана новая монография, являющаяся его докторской диссертацией[257]. Она была основана на документах самых разных российских архивов – как военных (РГВА, РГАВМФ), так и дипломатических (АВПР). В монографии Ковалева достаточно полно рассмотрены все аспекты, связанные с политическим обеспечением,

---

СССР. Справочник. Якутск, 1994. *Он же.* Корабли отечества. Вып. 1. Подводные лодки. Часть 2 (I-IX-бис серии). Харьков, 1997. *Он же.* Броненосные и линейные корабли. Канонерские лодки: Справочник. М., 1997. *Он же.* Крейсера и миноносцы: Справочник. М., 2002.

[251] *Курмышов В. М.* Базирование Балтийского флота в межвоенный период 1921–1941 гг. СПб., 2003.

[252] *Курмышов В. М.* Главный военный порт Морских сил Балтийского моря (Краснознаменного Балтийского флота) 1921–1941 гг. // Клио. 2002. № 3. С. 168–170. *Он же.* Военные порты (базы) КБФ в предвоенные годы и их особенности в тыловом обеспечении // Клио. 2003. № 4. С. 132–139. *Он же.* Решение проблемы базирования Балтийского флота накануне войны (Развертывание военно-морских баз в Прибалтике, конец 1939–1941 гг.) // Военно-исторический архив. 2004. № 2(50). С. 115–135. *Он же.* Аренда полуострова Ханко 1940–1941 гг. (первый опыт военно-политического руководства страны по созданию военно-морских баз за рубежом) // Клио. 2004. № 3. С. 223–230. *Он же.* Научные основы базирования Балтийского флота 1921–1941 гг. // Военно-исторический журнал. 2005. № 1. С. 54–58. *Он же.* Развертывание военно-морских баз и береговой обороны в Прибалтике в феврале 1940-июне 1941 года // Военно-исторический журнал. 2005. № 2. С. 17–21. *Он же.* Создание и оборудование обороны военно-морской базы Ханко 1940–1941 гг. // Военно-исторический журнал. 2006. № 12. С. 8–12.

[253] *Курмышов В. М.* Состояние и развитие Военно-Морского Флота (1918–1941 гг.) // Чтения по военной истории. Сборник статей. СПб., 2005.

[254] *Зайцев Ю. М.* Формирование теории базирования сил в Императорском Российском флоте и Советском ВМФ в первой трети XX столетия и на начальном этапе Второй мировой войны // Цитадель. 2010. № 17. С. 117–132.

[255] *Ковалев С. Н.* Советские войска на территории Эстонии 1939–1940 гг. СПб., 2005.

[256] *Ковалев С. Н.* Развитие военной инфраструктуры советских войск (сил) на территории Прибалтийских стран. 1939–1940 гг. // Военно-исторический журнал. 2008. № 8. *Он же.* Мероприятия по обеспечению ввода и пребывания советских воинских контингентов на территории Эстонии, Латвии и Литвы (1939 г.) // Военно-исторический журнал. 2008. № 9. *Он же.* Проблемы размещения Советских войск в странах Балтии (по опыту дислокации на территории Латвии) в 1939–1940 гг. // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 2, История. Вып. 3. *Он же.* Советские войска на территории Эстонской Республики 1939–1940 гг. // Вызовы глобализации в начале XXI века. Материалы международной научной конференции, 14–16 апреля 2006 г. Часть. 2. Книга 1. СПб., 2006. *Он же.* Советские войска на территории Эстонской Республики в 1939–1940 гг. Правовое урегулирование взаимоотношений сторон // Международная научно-практическая конференция «Военное дело России и её соседей в прошлом, настоящем и будущем», 29–31 марта 2005 г., Санкт-Петербург. М., 2006. *Он же.* Геостратегические планы советского руководства в Балтийском регионе в предвоенный период // Геополитика и безопасность. СПб., 2008, № 3. *Он же.* Особенности организации и размещения контингентов советских войск (сил) в пунктах дислокации (базирования) на территории Эстонии, Латвии и Литвы (1939–1940 гг.) // Военно-исторический журнал. 2008. № 10.

[257] *Ковалев С. Н.* Советские воинские контингенты на территории стран Балтии в 1939–1940 гг. СПб., 2008.

вводом, размещением и дальнейшим пребыванием соединений, частей и военных баз РККА и РККФ в Эстонии, Латвии и Литве в период с осени 1939 до лета 1941 гг.

Тему, связанную с историей вооруженных сил прибалтийских государств, в том числе военно-морских сил, которые в 1940 г. вошли в состав КБФ, освещает весьма информативный справочник петербургских специалистов по истории флота А. А. Гайдука и Р. В. Лапшина по военно-морским флотам Эстонии, Латвии и Литвы в 1918–1940 гг.[258]Данная тема ранее не удостаивалась столь пристального внимания отечественных историков, хотя она была напрямую связана с проблемой состояния корабельного состава Краснознаменного Балтийского флота перед войной.

Вопросам деятельности инженерной и строительной служб КБФ на Балтике за всё время её существования посвящены вышедшие в Калининграде иллюстрированный очерк «Полвека с флотом: Очерки истории военных строителей Балтики»[259] и фундаментальный коллективный труд группы военно-морских историков «Морские инженеры и строители Балтийского флота: История и современность»[260]. В последней работе на значительном архивном материале показана деятельность инженеров Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период, и в первую очередь, по строительству новых военно-морских баз и береговых батарей на территории прибалтийских республик в 1939-начале 1941 гг. В частности, здесь интересно и достаточно подробно рассказано о строительстве военно-морской базы в Усть-Луге во второй половине 1930-х гг., а также о создании системы береговой обороны в республиках Прибалтики в период с осени 1939 г. по июнь 1941 г.

Тему строительства базы Балтийского флота в Усть-Луге продолжает интересная книга В. В. Аристова, посвященная истории строительства порта в Лужской губе в XX-начале XXI веков[261]. В этой работе значительное место было уделено истории базового строительства в Усть-Луге во второй половине 1930-х – начале 1941 гг., когда там намечалось создание главной базы КБФ[262], а также участию частей Лужской военно-морской базы в советско-финляндской войне 1939–1940 гг.[263] Кроме того, истории строительства военно-морской базы посвящена подробная статья С. Д. Прямицкого и Н. Б. Агапова в альманахе «Цитадель», основанная на значительном архивном материале[264].

К 80-летнему юбилею Ленинградской военно-морской базы в Санкт-Петербурге были выпущены сразу два интересных коллективных труда, посвященных истории создания и деятельности в городе военно-морского порта/базы – «Главный военный порт России»[265] и «80 лет Ленинградской военно-морской базе»[266]. Эти работы базируются в основном на архивных документах и обширной научно-исследовательской литературе.

Развитию Береговой обороны и береговой инфраструктуры самой известной военно-морской базы Балтики – города и крепости Кронштадта – была посвящена работа историка

---

[258] *Гайдук А. А., Лапшин Р. В.* Военно-морские силы Прибалтийских государств 1918–1940 гг. Справочник. СПб., 2009.

[259] *Майоров С. А., Саранцев Н. А., Чуркин П. Г и др.* Полвека с флотом: Очерки истории военных строителей Балтики. Под ред. Ю. А. Скорикова. Калининград, 1998.

[260] *Амусин Б. М., Кинякин И. Н., Урюпин М. Б. и др.* Морские инженеры и строители Балтийского флота: История и современность. Калининград, 2006.

[261] *Аристов В. В.* От «Второго Кронштадта» к «Второму Роттердаму». История мореплавания и порто строительства в Лужской губе Финского залива. 2-е изд., испр. и доп. СПб., 2010.

[262] Там же. С. 47–65.

[263] Там же. С. 65–67.

[264] *Прямицкий С. Д., Агапов Н. Б.* Второй Кронштадт в Лужской губе // Цитадель. 2013. № 20. С. 85–104.

[265] *Богданов Б. Е., Васильев Н. И., Великов Д. И., Журавлев Д. В., Шломин В. С. и др.* Главный военный порт России. От Санкт-Петербургского военного порта до тыла Ленинградской военно-морской базы. (К истории развития системы обеспечения сил флота.) Военно-научный труд. СПб., 1999.

[266] *Смуглин Ф. С. и др.* 80 лет Ленинградской военно-морской базе. СПб., 1999.

В. Я. Крестьянинова[267]. (Надо сказать, что эта книга восполнила недостаток ранее вышедшего фундаментального труда А. А. Раздолгина и Ю. А. Скорикова, посвященного истории Кронштадтской крепости. В этой работе советский период в строительстве и развитии БО Кронштадта и прилегающего района был освещен крайне бегло[268].) Данную проблематику продолжают книги и статьи известных историков В. Ф. Ткаченко и Л. И. Амирханова, посвященные береговым укреплениям Кронштадта и береговой артиллерии[269].

Значительный интерес представляют исследования С. Б. Бурдыгина, посвященные истории строительства и обороны советских военно-морских баз Либава (Лиепая) и Рига в 1940–1941 годах[270]. В частности, автором очень подробно описаны бои за эти военно-морские базы в июне 1941-го года и отражена роль КБФ в боевых действиях по их обороне.

Вопросам строительства и первых боевых действий Береговой обороны КБФ в Эстонии накануне и в годы Великой Отечественной войной также посвящены статьи историков К. Б. Стрельбицкого[271] и Г. Г. Кудрявцева[272].

Вопросам развития Тыла Советского ВМФ в предвоенные годы был посвящен коллективный труд В. С. Шломина, Д. И. Великова, В. М. Гурьянова, В. Ю. Мессойлиди[273]. Правда, тыловое обеспечение Краснознаменного Балтийского флота в конце 1930-х годов было освещено в нем довольно кратко, но общая картина состояния обеспечения деятельности флота показана в целом объективно.

В течение 1990-х – начала 2000-х годов было опубликовано сразу несколько общих работ, посвященных теме создания и развития российской морской авиации за период XX века. Ещё в 1996 г. в Москве и Санкт-Петербурге были изданы коллективные труды по истории развития и боевой деятельности морской авиации в России[274]. В этих книгах повествуется о создании ВВС Балтийского флота в 1930-х годах и их участии в событиях советско-финляндской войны. В 2004 г. в Калининграде был выпущен коллективный труд флотских историков, специально посвященный истории развития авиации Балтийского флота за почти 85-летний период[275]. В отличие от предшествующих работ, в книге калининградских историков содержалась глава о развитии авиации Морских сил Балтийского моря (Краснознаменного Балтийского флота) в межвоенный период[276]. (В 2006 г. данный труд был переиздан[277].)

Теме участия авиации Краснознаменного Балтийского флота в боевых действиях советско-финляндской войны 1939–1940 годов посвящено в целом весьма интересное иссле-

---

[267] *Крестьянинов В. Я.* Кронштадт – крепость, город, порт. СПб., 2002.

[268] *Раздолгин А. А., Скориков Ю. А.* Кронштадтская крепость. Л., 1988.

[269] *Амирханов Л. И., Ткаченко В. Ф.* Форты Кронштадта. СПб., 2004. *Амирханов Л. И., Ткаченко В. Ф.* Форт «Константин». 150 лет эволюции. СПб., 2007. *Ткаченко В. Ф.* Форт «Красная Горка». СПб., 2007. *Ткаченко В. Ф.* Форт «Ино»: Строительство. Служба. Уничтожение. СПб., 2009. *Ткаченко В. Ф.* Корабельная башенная артиллерия на вооружении крепости Кронштадт (1925–1955) // Цитадель. 2009. № 15. С. 21–38.

[270] *Булдыгин С. Б.* Оборона Лиепаи. СПб., 2012. *Он же.* Борьба за Ригу в 1941 году. СПб., 2013. *Он же.* Моонзунд. 1941 год. СПб., 2013.

[271] *Стрельбицкий К. Б.* «Советская артиллерия на Моонзунде в 1941 году» // Цитадель. 2004. № и. с. 60–66.

[272] *Кудрявцев Г. Г.* Красный стяг над Осмуссааром // Вопросы истории. 1990. № 3. С. 154–162.

[273] *Шломин В. С. и др.* Тыл флота: история развития. М., 1992.

[274] *Артемьев А. М.* Морская авиация России. М., 1996. *Лаврентьев Н. М., Гуляев С. А., Минаков В. И., Шульженко А. П. и др.* Под ред. В. Г. Дейнеки. Авиация Российского флота. СПб., 1996.

[275] *Барышев Ю. В., Гончар Т. Ф., Горелкин А. С., Сокерин В. Н. и др.* Морская авиация Балтийского флота, 1926–2003. Калининград, 2004.

[276] *Гончар І Ф., Новиков Н. И.* Развитие авиации Балтийского флота (1917–1941 гг.) // Морская авиация Балтийского флота, 1926–2003. Калининград, 2004.

[277] *Барышев Ю. В., Балобанов А. М., Бондарь И. А. и др.* Морская авиация Балтийского флота, 1916–2006. 2-е изд. Калининград, 2006.

дование петербургских историков С. В. Тиркельтауба и В. Н. Степакова[278]. Данная работа ценна значительным фактическим и цифровым материалом по действиям ВВС КБФ против финской авиации и береговых объектов, в ней содержатся интересные приложения. В то же время, этой работе явно не хватает развернутых, серьезных выводов по применению морской авиации в «зимней» войне.

Тема участия ВВС РККА и РККФ в боевых действиях «зимней войны» нашла свое отражение в специальной монографии известных историков авиации А. Булаха, В. Котельникова, М. Морозова[279], которые уделили в ней значительное внимание и деятельности авиации Краснознаменного Балтийского флота. На основе многочисленных документов РГВА и РГАВМФ авторы создали достаточно объективную картину боевой деятельности советской армейской и морской авиации, в приложениях содержатся цифровые данные об итогах боевых операций советской авиации.

Несомненным достижением стал выход в свет фундаментального труда историка М. Э. Морозова «Торпедоносцы Великой Отечественной», посвященной истории создания, подготовки и боевой деятельности советской минно-торпедной авиации накануне и в годы Великой Отечественной войны[280].

В этой работе говорится о боевой подготовке минно-торпедной и бомбардировочной авиации ВМФ в предвоенный период и её недостатках, а также о её боевой деятельности во время войны с Финляндией зимой 1939–1940 гг.

Работа В. П. Масягина и С. А. Якимова освещает крайне важную проблему подготовки и состояния командных кадров Балтийского флота в предвоенный период[281]. К сожалению, обзорный характер и ограниченный объем этого труда не позволили авторам всесторонне и объективно изучить данный вопрос, ограничившись лишь рядом отрывочных сведений. Тем не менее, авторы сделали ряд довольно правильных выводов относительно общих недостатков в подготовке морских командиров.

Влияние репрессий на состояние командно-начальствующего состава РККА и РККФ внимательно изучено такими авторами, как О. Ф. Сувениров[282] и Н. С. Черушев[283]. Особенно ценны исследования последнего, так как он подробнейшим образом рассматривает биографии отдельных военачальников и флотоводцев, подвергшихся политическим репрессиям, попутно давая оценку их командирским способностям. Также Н. С. и Ю. Н. Черушевыми были изданы справочники о представителях командно-начальствующего состава РККА, репрессированных в 1937–1941 годах. В данном издании помещены биографии начальников Морских Сил РККА, командующих флотами и командиров соединений флота, начальников организаций и учреждений, в том числе и КБФ[284]. Данное исследование следует отметить как весьма ценное и дополняющее труды других авторов.

Очень важными представляются публикации справочного характера петербургского историка В. М. Лурье о командирах и начальниках Советского ВМФ периода Великой Отечественной войны. В совместной работе А. В. Платонова и В. М. Лурье, посвященной команди-

---

[278] *Тиркельтауб С. В., Степанов В. Н.* Против Финляндии. Советская морская авиация на Балтике в войне 1939–1940 годов. СПб., 2000.

[279] *Морозов М., Кириндас А., Котельников В., Булах А.* ВВС Красной Армии в Зимней войне 1939–1940 // «История авиации», спецвыпуск № 2. М., 2006.

[280] *Морозов М. Э.* Торпедоносцы Великой Отечественной. Их звали «смертниками». М., 2011.

[281] *Масягин В. П.*, *Якимов С. А.* Офицеры Балтийского флота. СПб., 2003.

[282] *Сувениров О. Ф.* Трагедия РККА 1937–1938. М., 1998.

[283] *Черушев Н. С.* 1937 год: Элита Красной Армии на Голгофе. М., 2003. *Он же.* Удар по своим. Красная Армия: 1938–1941. М., 2003. *Он же.* Из Гулага – в бой. М., 2006.

[284] *Черушев Н. С., Черушев Ю. Н.* Расстрелянная элита РККА (командармы 1-го и 2-го рангов, комкоры, комдивы и им равные): 1937–1941. Биографический словарь. М., 2012. *Черушев Н. С., Черушев Ю. Н.* Расстрелянная элита РККА. 1937–1941: Комбриги и им равные. М., 2014.

рам советских подводных лодок в 1941–1945 гг.[285], содержались весьма интересные выводы относительно оперативной и тактической подготовки командиров субмарин в предвоенный период, а также об их реальном вкладе в дело победы над германским ВМФ.

Справочник В. М. Лурье о высшем командно-начальствующем составе РККФ в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.[286] содержит в себе подробнейшие биографии представителей высшего командно-начальствующего состава РККФ и КБФ, составленные на основе их личных дел и послужных карт, хранящихся в фондах ЦВМА МО РФ в г Гатчина. Также автором приводятся выдержки из документов с оценкой деятельности указанных командиров во время Великой Отечественной войны. В то же время, представляется обидным, что этот замечательный труд был жестко ограничен хронологическими рамками лишь Великой Отечественной войны. Поэтому в него не вошли репрессированные в конце 1930-х гг. высшие командиры и начальники КБФ.

Справочник Лурье о военно-морских разведчиках, вышедший в 2009-м году[287], содержит в себе уникальную информацию о руководителях и сотрудниках разведывательных органов КБФ предвоенного и военного периодов. В частности, здесь указаны биографии начальников Разведывательного отдела КБФ за период с 1935 по 1941-й годы, включая его репрессированных командиров. Наконец, указанным автором были опубликованы обширные списки флагманов и адмиралов ВМФ СССР[288] и советских военно-морских атташе[289] в военно-историческом журнале «Новый часовой» за 1993–2001 гг.

Некоторый интерес представляет собой справочник М. В. Макареева, включающий в себя биографии всех командующих Балтийским флотом за всю его историю[290]. К сожалению, краткий и довольно отрывочный характер труда не позволил всесторонне и объективно оценить деятельность ряда командующих КБФ в конце 1930-х-начале 1940-х годов. Кроме того, надо отметить наличие устаревших подходов при оценке действий большинства командующих Краснознаменным Балтийским флотом.

Данное направление продолжает исследование Н. В. Скрицкого, посвященное командующим флотами и флотилиями в период Великой Отечественной войны[291]. В его книге помещены очерки о командующем КБФ В. Ф. Трибуце, начальнике Штаба КБФ Ю. А. Пантелееве, командующих Ладожской военной флотилии П. А. Трайнине и В. С. Черокове. Однако, стоит заметить, что информация об этих военно-морских деятелях носит общеизвестный характер и принципиальной новизной данный труд не обладает. Отдельного упоминания заслуживает новейший справочник А. А. Римашевского и В. М. Иолтуховского об известных деятелях Балтийского флота за 310-летний период его истории – с 1703 по 2013 годы[292].

Наконец, в энциклопедических изданиях по истории флота и морского дела содержится много информации о флотоводцах и военно-морских деятелях Советского ВМФ в период 1930-1940-х годов, а также боевых кораблях РККФ и боевых операциях флота в период Второй мировой войны. Среди таких изданий необходимо назвать «Морской энцик-

---

[285] *Платонов А. В., Лурье В. М.* Командиры советских подводных лодок 1941–1945 гг. СПб., 1999.

[286] *Лурье В. М.* Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР в период Великой Отечественной и советско-японской войн (1941–1945). СПб., 2001.

[287] *Лурье В. М.* Военно-морская разведка СССР (1918-1960-е гг.). Справочник. СПб., 2009.

[288] *Лурье В. М.* Адмиралы Военно-Морского Флота СССР // Новый часовой. 1993–2001. №№ 1-12.

[289] *Лурье В. М.* Военно-морские атташе // Новый часовой. 1995–2001. №№ 3-12.

[290] *Макареев М. В.* Балтийский флот в биографиях командующих 1696–2004. Севастополь, 2006.

[291] *Скрицкий Н. В.* Флагманы Победы. Командующие флотами и флотилиями в годы Великой Отечественной войны 1941–1945. М., 2012.

[292] *Римаьиевский А.А., Йолтуховский В.М.* Знаменитые люди Балтийского флота. Т. 1. Флотоводцы, Герои, деятели русского флота, командный, политический, инженерный состав, специалисты ВМФ, исследователи Балтики, ученые, педагоги, литераторы. СПб., 2012.

лопедический словарь» в трех томах[293], «Морской биографический словарь»[294], «Словарь биографический морской»[295] и «Российскую морскую энциклопедию» в шести томах[296].

Крайне важной проблемой, которая наряду с темой развития Краснознаменного Балтийского флота в предвоенные годы, заслуживает отдельного рассмотрения, является ***оперативное планирование*** на КБФ в 1930-х – начале 1941 годов.

Вплоть до 1990-х годов данная тема вообще не поднималась в военно-исторических трудах. Связано это обстоятельство было, в первую очередь, с засекреченностью самих архивных документов по данной теме. Кроме того, бывшему командованию ВМФ и КБФ было крайне невыгодно признавать свои большие просчеты в деле подготовки флота к войне. Правда, это длительное умолчание в разных научных трудах привело к созданию довольно странной ситуации в историографии: при описании самого процесса подготовки КБФ к войне, практически все авторы ничего не говорили о характере предвоенных оперативных планов Балтийского флота. В связи с этим, у неискушенного читателя могло сложиться ложное впечатление, что таковых вообще не существовало, и непонятно было, чем руководствовался Краснознаменный Балтийский флот при подготовке к войне. Таким образом, из исторического повествования выпадало весьма существенное логическое звено. И лишь начиная с 1990-х гг. ситуация стала постепенно меняться в лучшую сторону, благодаря чему российская историография теперь уже располагает целым рядом специальных работ, позволяющих судить об основных направлениях оперативного планирования на Балтике в 1930-х гг. – 1941 г.

В первую очередь, надо отметить несколько содержательных статей профессора СПбГУ доктора исторических наук В. Н. Барышникова, посвященных процессу разработки и составления оперативных планов РККА на случай войны на северо-западном направлении[297]. Очень важной в этой связи представляется его статья об оперативных планах КБФ перед советско-финляндской войной 1939–1940 гг.[298] Фактически, это была первая научная работа на данную тему в отечественной исторической науке. Барышников убедительно изложил основные содержание оперативных планов КБФ в 1920-1930-х годах, их главные цели и задачи.

Отдельные упоминания о ходе составления планов войны на море содержались в капитальных трудах «История флота государства Российского» и «Три века российского флота», изданных в юбилейном 1996-м году. Правда, обобщающий характер этих работ исключал слишком большое внимание именно к данному сюжету, так что дело ограничилось лишь небольшими абзацами. Например, во втором томе труда «Три века Российского флота», при изложении предвоенных задач флотов, авторы упоминают лишь о директиве наркома ВМФ от 27 февраля 1939 года. О предыдущих и последующих оперативных разработках Наркомата ВМФ и командования КБФ в книге ничего не говорится[299]. Правда, авторы совершенно справедливо отмечают, что задачи флотов *«были весьма общи и предъявляли к командова-*

---

[293] Морской энциклопедический словарь. В 3-х тт. Под ред. В. В. Дмитриева. Т. 1–3. СПб., 1991–1994.

[294] *Доценко В. Д.* Морской биографический словарь. СПб., 1995.

[295] Словарь биографический морской. Авт. – сост. В. Д. Доценко. СПб., 2000.

[296] Российская морская энциклопедия. В 6 тт. Под ред. В. М. Пашина. Т. 1–2. СПб., 2006–2007.

[297] *Барышников В. Н.* Кексгольмское направление в планах советского командования перед «Зимней войной» и в ходе её // Ежегодные российско-финляндские гуманитарные чтения. СПб., 1994. *Он же.* К вопросу о планировании Советским Союзом войны с Финляндией в 20-30-е гг. // Первые Петербургские Кареевские чтения по новистике. СПб., 1996. *Он же.* Проблема обеспечения безопасности Ленинграда с севера в свете осуществления советского военного планирования 1932–1941 гг. // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы ежегодной международной научной конференции (25–26 апреля 2001 г.). СПб., 2002.

[298] *Барышников В. Н.* К вопросу о планировании Советским Балтийским Флотом военных действий против Финляндии в 1930-е гг. (расчёты и реальность) // Россия и Финляндия в XX веке. СПб., 1997. С. 100–115.

[299] *Родионов Б. И., Березовский Н. Ю., Грибовский В. Ю. и др.* Три века Российского флота. Т. 2. СПб., 1996. С. 378.

нию целый ряд серьезных, весьма сложных, а потому и трудно выполнимых требований»[300]**.** Впрочем, дальше констатации этого факта авторы труда не пошли и не стали его объяснять.

Характерным примером умолчания «неудобных» сюжетов в исторической науке является фундаментальный 4-х томный труд В. А. Золотарева и И. А. Козлова по истории российского Военно-Морского Флота в XVIII–XX веках[301]. В весьма объемной третьей книге упоминаемого труда почему-то нет раздела по оперативному планированию в Советском ВМФ в предвоенный период, хотя более чем подробно рассматриваются такие темы, как структура управления ВМФ, деятельность судостроительной и судоремонтной промышленности СССР, создание различных систем вооружения для нужд ВМФ, работа тыла и системы берегового базирования флота[302]. Единственное, так это авторами упоминаются конкретные задачи всех флотов на 1941-й год, без четкого указания основных противников Советского Союза. При этом авторы труда дают лишь общую оценку задачам флотов, правильно указав на нереальность многих из них. Но весь предшествующий период (1930-е—1940 гг.) авторами при этом опускается по совершенно непонятным причинам. В итоге, картина состояния дел в этой области оказывается неполной и неясной. Так и остается непонятным, против кого же готовился воевать Балтийский флот в течение всех 20 предвоенных лет.

Новые данные об оперативном планировании Советских Вооруженных сил в предвоенный период содержатся в очень ценной работе доктора исторических наук М. И. Мельтюхова, посвященной советской политике в Европе в 1939–1941 годах и подготовке Советских Вооруженных сил к Великой Отечественной войне[303]. В частности, автором книги довольно подробно описывается и анализируется подготовка РККА и РКВМФ к вторжению в Польшу и присоединению стран Прибалтики. В связи с этим, М. И. Мельтюхов излагает содержание оперативных планов ЛВО и КБФ осенью 1939 г., а также кратко описывает действия Краснознаменного Балтийского флота по блокаде побережья Прибалтики летом 1940 года. В более развернутом виде, данные сюжеты нашли отражение в его последней монографии «Прибалтийский плацдарм», где речь идет о процессе вхождения стран Балтии в состав СССР в период с сентября 1939 по июнь 1940 года[304].

В дальнейшем, тема оперативного планирования на Краснознаменном Балтийском флоте получила подробное освещение в различных статьях автора, опубликованных в разных журналах и сборниках материалов научных конференций[305]. Данная проблематика была

---

[300] Там же. С. 378.

[301] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота, XVIII век. СПб., 2003. *Они же.* Три столетия российского флота, XIX – начало XX века. М.-СПб., 2004. *Они же.* Три столетия российского флота, 1914–1941. М.-СПб., 2004. *Они же.* Три столетия российского флота, 1941–1945. М.-СПб., 2005.

[302] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота, 1914–1941. М.-СПб., 2004.

[303] *Мельтюхов М. И.* Упущенный шанс Сталина: Советский Союз и борьба за Европу 1939–1941 гг. (Документы, факты, суждения). М., 2000. 2-е изд. М., 2002.

[304] *Мельтюхов М. И.* Прибалтийский плацдарм (1939–1940 гг.). Возвращение Советского Союза на берега Балтийского моря. М., 2014.

[305] *Петров П. В.* Балтика, ноябрь 1939-го: Материалы боевого планирования Краснознамённого Балтийского флота // Русское прошлое. 1998. № 8. *Он же.* Проблема безопасности Ленинграда в период Второй мировой войны (По материалам оперативного планирования КБФ накануне советско-финляндской войны 1939–1940 гг.) // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы ежегодной научной конференции (12–13 апреля 2000 г.). СПб., 2001. *Он же.* Оперативное планирование на Краснознаменном Балтийском флоте в 1940 году // Санкт-Петербург и страны Северной Европы. Материалы пятой ежегодной международной научной конференции (23–25 апреля 2003 г.). СПб., 2004. *Он же.* Советский Союз и его противники: по материалам оперативного планирования Краснознаменного Балтийского флота в 1935–1940 гг. // Чтения по военной истории: Сборник статей. СПб., 2005. *Он же.* К вопросу о безопасности Ленинграда с моря в 1939–1941 гг. // «Санкт-Петербург и страны Северной Европы». Материалы десятой ежегодной международной научной конференции (16–17 апреля 2008 г.). СПб., 2009. *Он же.* Подготовка Краснознаменного Балтийского флота в начале 1941 года к возможной войне // Военно-исторический журнал. 2012. № 9.

продолжена и подробно освещена им в сборнике статей по истории советско-финляндской войны и в его монографии по боевой деятельности КБФ в период «зимней войны»[306].

Новым этапом в освещении темы предвоенного советского оперативного планирования, применительно к одному из государств Балтики – Швеции, стало издание сборника статей российских и шведских историков «Швеция в политике Москвы. 1930-1950-е годы»[307]. В частности, в нем были опубликованы две статьи историков О. Н. Кена, П. В. Петрова и А. И. Рупасова, посвященные как общим аспектам советского военного планирования в отношении Швеции, так и планам Краснознаменного Балтийского флота по захвату Аландских островов и боевым действиям советского ВМФ против шведского флота[308].

Отрадным явлением в этом ряду является прекрасная монография капитана 1-го ранга А. В. Платонова «Трагедии Финского залива», посвященная боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в летне-осенней кампании 1941-го года[309]. Платонов не только изложил основные задачи оперативного плана КБФ 1941 г., но и дал очень грамотный, профессиональный анализ его содержания. Автор указал на явную несбалансированность ряда задач в плане и полное отсутствие взаимной увязки между ними. В итоге, Платонов справедливо подчеркнул, что неправильная, неграмотная постановка задач Краснознаменному Балтийскому флоту в значительной степени предопределила последующие неудачные действия флота в 1941-м году.

Ценный документальный материал, посвященный вопросам оперативного планирования КБФ накануне «зимней войны» 1939–1940 гг., содержится также в книге исследователя С. В. Тиркельтауба по истории Аландских островов[310]. В частности, автором подробно изложено содержание планов боевых действий КБФ 1939-го и 1940-го годов, особенно в части, касающейся подготовки десантной операции по захвату островов Аландского архипелага.

В целом, несмотря на уже проделанную историками колоссальную работу, остается еще немало проблем, связанных с изучением подготовки КБФ перед началом Великой Отечественной войны, которые не нашли полного и объективного освещения в отечественной исследовательской литературе. Нельзя не отметить, что подавляющее количество работ было посвящено технической стороне проблемы – истории строительства надводных кораблей и подводных лодок в предвоенный период. Определенные успехи были достигнуты в вопросе изучения базового строительства на Балтике в 1930-х – начале 1941 годов. В то же время, оставались практически неизученными такие важные темы, как боевая подготовка, состояние командных кадров, оперативное планирование и практическая деятельность Краснознаменного Балтийского флота накануне войны. Без всестороннего изучения данных вопросов невозможно говорить об объективном освещении истории предвоенного развития КБФ.

---

[306] Советско-финляндская война 1939–1940. Сост. П. В. Петров, В. Н. Степаков. В 2-х тт. Т. 1. СПб., 2003. С. 158–174. *Петров П. В.* Балтийский флот. Финский гамбит. М., 2005. С. 326–375.

[307] *Кен О., Рупасов А., Самуэльсон Л.* Швеция в политике Москвы. 1930-1950-е годы. М., 2005.

[308] *Кен О. Н., Петров П. В.* Швеция в советском военном планировании: вторая половина 1930–1940 г. // Там же. С. 185–233. *Рупасов А. И., Петров П. В., Кен О. Н.* Аландская проблема в политике Москвы: осень 1939-осень 1940 г. // Там же. С. 269–287.

[309] *Платонов А. В.* Трагедии Финского залива. М.-СПб., 2005.

[310] *Тиркельтауб С. В.* Аланды в войнах и мире. Або-Аланды и их «ненарушаемый» нейтралитет в войнах 18–20 столетий по документам российских архивов и историческим изданиям. СПб., 2008.

§ 3. Работы по теме, выполненные за рубежом

Как не парадоксально это выглядит, но единственное исследование, напрямую посвященное теме данного исследования, было выпущено не в России, а за рубежом. В данном случае, необходимо сказать о монографии шведского военного историка, профессора Национального колледжа обороны Г. Аселиуса «Взлет и падение Советского Военно-Морского Флота на Балтийском море, 1921–1941»[311]. Данная работа обладает многими достоинствами, поскольку автору довелось плодотворно поработать с фондами РГАВМФ и ознакомиться там со многими важными документальными источниками. Кроме того, Г. Аселиус хорошо знает российскую литературу по истории ВМФ. Хорошо знаком также автор и с военно-теоретическими трудами, касающимися развития советского военно-морского искусства. Это обеспечило весьма солидную фактическую базу его исследованию. Автора отличает аналитический подход при оценке различных аспектов, оказывавших значительное влияние на развитие Балтийского флота перед войной. В частности, автор рассмотрел такие сюжеты, как морская политика СССР, военное судостроение, оперативное планирование и кадровая политика на КБФ. На указанную тему автором также было опубликовано несколько содержательных статей как в российских[312], так и в иностранных сборниках статей и альманахах[313].

Также по данной проблематике в финском журнале «Военно-историческое обозрение» была опубликована очень интересная статья историка А. Лехти, посвященная военно-морской стратегии Германии, СССР, Англии и других стран в Финском заливе в период с 1919 по 1939 годы[314]. Опираясь на документы из фондов финских, российских и немецких архивов, а также научно-исследовательскую литературу, автор создал убедительную картину развития оперативных планов Германии, Финляндии и СССР в отношении Балтийского моря в период с 1939 по 1939 годы. Автор показывает, как развивалось финско-эстонское военное сотрудничество, направленное на противодействие возможным боевым операциям Краснознаменного Балтийского флота в случае войны.

Теме военного планирования в финских ВМС в предвоенный период, которая напрямую связана с планированием боевых действий на КБФ, посвящено подробное исследование Э. Витола[315]. В частности, автор показывает направленность боевой подготовки финского ВМФ в 1920-1930-е годы, в связи с оценкой финским военным командованием вероятных действий советского Балтийского флота на Балтике. Автор дает характеристику планам действий финского флота и указывает основные его задачи в случае войны.

Сведения о боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг. содержится в официальных финских трудах по истории «зимней» войны[316]. Кроме того, боевые действия КБФ нашли отражение в 2-х томном труде по истории финского Военно-Морского Флота[317] и в исследовании по боевой деятель-

---

[311] *Gunnar Aselius.* The Rise and Fall of the Soviet Navy in the Baltic, 1921–1941. London, 2005.

[312] *Gunnar Aselius.* ***T\\q*** Soviet Navy and the Baltic 1920–1940 // Россия и Финляндия в XX веке: К 80-летию независимости Финляндской республики. СПб., 1997. С. 96–99. *Аселиус Г.* Финляндия в шведской политике безопасности, 1920–1940 гг. // От войны к миру: СССР и Финляндия 1939–1944 гг.: Сборник статей. СПб., 2006. С. 23–29.

[313] *Gunnar Aselius.* Naval Theaters in Soviet Grand Strategic Assessments, 1920–1940 // Journal of Slavic Military Studies, vol. 13(1), 2000. *Gunnar Aselius.* The Baltic in Soviet Strategy, 1920–1940 // New Interpretations in Naval History. Selected Papers from the Thirteenth Naval History Symposium. Held at Annapolis, Maryland, 2–4 October 1997. P. 177–202.

[314] *Aarni Lehti.* Merisodan strategioita Suomenlahdella 1919–1939 // Sotahistoriallinen aikakauskirja, 2006, N 25. S. 36–75.

[315] *Wihtol E.* Suomen laivaston rakentaminen itsenaisyyden alkutaipaleella. Suomi merella saatio, 1999.

[316] Talvisodan historia. Os. 1–4. Porvoo-Helsinki-Jyvaskyla, 1977–1979. Talvisota: Kronikka. Puh. E. Siilasvuo. Jyvaskyla-Helsinki, 1989. Talvisodan pikkujattilainen. Toim. J. Leskinen ja A. Juttilainen. Porvoo, 2002.

[317] *Kijanen K., Mattila T* Suomen laivasto 1918–1968. Os. 1. Helsinki-Jyvaskyla, 1968.

ности финского ВМФ в годы Второй мировой войны[318]. В этих книгах описываются морские операции КБФ по обстрелам финских береговых батарей в декабре 1939 года, а также действия советских подводных лодок и морской авиации по осуществлению блокады побережья Финляндии в декабре 1939 – феврале 1940 гг.

Финская историография также располагает детальными исследованиями Т. Меренсилта по деятельности финских подводных лодок в период Второй мировой войны, в том числе и во время «зимней войны» 1939–1940 годов[319], а также П. Сильваста[320] и О. Энквиста[321] по деятельности батарей Береговой обороны финского ВМФ.

Боевые действия кораблей КБФ в районе полуострова Ханко в ходе «зимней» войны 1939–1940 гг., а также процесс строительства советской военно-морской базы на п-ове Ханко в период с весны 1940 г. по лето 1941 гг., а также действия гарнизона базы против финской армии и флота в 1941-м году подробно рассмотрены в сборнике статей по истории Ханко в период Второй Мировой войны[322]. Данный сборник был подготовлен под эгидой Института военной истории Вооруженных Сил Финляндии и издан к 70-летнему юбилею захвата базы финскими войсками.

Отдельный выпуск журнала «Forum Marinum», издаваемого Морским музеем в г. Турку, полностью посвящен деятельности порта и военно-морской базы в период советско-финляндской войны 1939–1940 годов[323]. В частности, в него помещены материалы о действиях ВВС КБФ против порта Турку[324], а также о деятельности городской противовоздушной обороны против советской авиации, в том числе и морской[325].

Боевая деятельность Военно-воздушных сил РККА и ВМФ в ходе «зимней» войны подробно освещена в обстоятельном исследовании финского историка авиации К.-Ф. Геуста[326]. Отдельная книга, написанная совместно К.-Ф. Геустом, С. В. Тиркельтаубом и Г. Ф. Петровым, посвящена боевым действиям авиации Краснознаменного Балтийского флота во время войны с Финляндией[327]. Данные работы отличает хорошая документальная основа и богатый иллюстративный материал.

Крайне интересным представляется исследование известного эстонского историка, бывшего директора Института истории Таллиннского университета доктора наук М. Ильмярва, посвященное внешней политике республик Прибалтики в 1920-е – 1940 годах[328]. Автор этой книги, основываясь на богатейшем документальном материале из фондов многочисленных российских и зарубежных архивов, освещает такие важные и непростые вопросы, как заключение Эстонией договора о взаимопомощи с Советским Союзом в сентябре 1939 г., размещение и деятельность советских воинских контингентов и военных баз на территории

---

[318] *Keskinen K., Mantykoski J.* Suomen laivasto sodassa 1939–1945. Espoo, 1991.

[319] *Merensilta I* Vesikko. Suomenlahden hiljainen vartija. Helsinki, 2009.

[320] *Silvast P.* Hangon Rannikkopatteristo 1921–1998. Jyvaskyla, 1998.

[321] *Enqvist O.* Isosaari ja Kuivasaari. Helsinki, 1991. *Enqvist O.* Kuivasaari. Helsinki, 1995. *Enqvist O.* Itsenaisen Suomen rannikkotykit 1918–1998. Sotamuseon julkaisuja 1/1999. Jyvaskyla, 1999. *Enqvist O.* Kella saaret ja selat on hallussaan…: Rannikkopuolustuksen aluekysymykset autonomisessa ja itsenaisessa Suomessa. Helsinki, 2007.

[322] Hanko toisessa maailmansodassa». Toimittaneet Antero Uitto and Carl-Fredrik Geust. Helsinki, 2011.

[323] Forum Marinum 2010. Vantaa, 2011.

[324] *Pavel Petrov.* Neuvostoliiton Itameren laivaston ilmavoimien toiminta Turkua vastaan talvisodan aikana // Forum Marinum 2010. Vantaa, 2011.

[325] *Mikko Meronen.* Turun ilmapuolustus talsisodan aikana // Forum Marinum 2010. Vantaa, 2011.

[326] *Carl-Fredrik Geust.* Red Stars. Vol. 7. The Winter War in the air. Tampere, 2011.

[327] *Carl-Fredrik Geust, Samuil Tirkeltaub, Gennadij Petrov.* Red Stars. Vol. 5. Baltic fleet Air Force in the Winter War. Hameenlinna, 2004.

[328] *Ильмярв М.* Безмолвная капитуляция. Внешняя политика Эстонии, Латвии и Литвы между двумя войнами и утрата независимости (с середины 1920-х годов до аннексии в 1940). М., 2012.

страны, боевые действия надводных и военно-воздушных сил КБФ с территории Эстонии в период «зимней» войны и присоединение Эстонской республики к СССР в июне 1940 года.

В многочисленных работах эстонского исследователя М. Ыуна нашли отражение вопросы модернизации и состояния бывших русских береговых батарей в составе ВМС Эстонии в период 1920-1930-х годов, а также создания Береговой обороны КБФ в период с осени 1939 по июнь 1941 годов[329]. В первую очередь, в его книгах были отражены различные аспекты строительства советских береговых батарей на материковой части Эстонии и на островах Моонзундского архипелага. Также автор затрагивал и вопросы, связанные с действиями советских гарнизонов и береговых батарей в Эстонии на начальном этапе Великой Отечественной войны.

Необходимо отметить весьма любопытные по содержанию книги латвийского историка и издателя Ю. Ю. Мелконова, посвященные истории создания береговой обороны в Прибалтике в XX веке[330]. Для нас в этой связи представляют большой интерес те разделы в его работах, где говорится о строительстве батарей береговой обороны КБФ в 1939–1941 гг. на территории Эстонии и Латвии. К достоинствам его работ нужно отнести внимание к вопросам создания батарей береговой артиллерии на островах Моонзундского архипелага и в р-не Таллина-Палдиски – как в период буржуазных республик (1918–1940 гг.), так и в советский период (1940–1941 гг.) до войны. Особенно интересны те главы, которые посвящены строительству тяжелых артиллерийских батарей КБФ в период с 1939 по 1941 гг.

Информация о постройке и боевой деятельности линейных кораблей, крейсеров, лидеров, эсминцев и подводных лодок, входивших в боевой состав КБФ, содержится в известных справочниках по корабельному составу, составленных М. Уитли[331], З. Брейером[332] и Дж. Уордом[333]. В частности, там содержатся сведения о боевых операциях с участием советских кораблей в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг.

---

[329] *Май бип.* Estonia's Naval Defence between the two World Wars. Tallinn, 1998. *Май бип.* Eesti Merekindlused ja nende suurttikid 1918–1940. Tallinn, 2001. *Май бип.* Moned merelood ehk aja-, ruumi- la mottematkad Laanemerel. Tallinn, 2007. *Mati Õun. Salapärane* Suurupi. Vaike malestus-, matka- ja ajalooramat. Tallinn, 2008. *Май бип.* Ajamatkad soome lahe saartel. Tallinn, 2008.

[330] *Мелконов Ю. Ю.* Батареи Моонзунда. Рига, 2003. *Он же.* Пушки курляндского берега. Рига, 2005.

[331] *Whitley M. J.* Battleships of World War Two. An International Encyclopedia. Cassell, 2002. *Whitley M. J.* Cruisers of World War Two. An International Encyclopedia. Annapolis, 1995. *Whitley M. J.* Zerstorer im Zweiten Weltkrieg. Technik – Klassen – Typen. Stuttgart, 1997.

[332] *Siegfried Breyer.* Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1921–1997. Internationaler Schlachtschiffbau. Bonn, 2002.

[333] *Ward J.* Submarines of World War II. London, 2001.

§ 4. Диссертационные исследования

Перейдем теперь к анализу диссертационных работ по теме исследования. Обобщающих работ по истории развития КБФ в предвоенный период нет. Из исследований, которые частично затрагивают по тематике и хронологии данную тему и смежные с ней, можно выделить ряд работ.

Наибольшее значение для освещения проблемы имеет работа старшего преподавателя кафедры тактики Военного инженерно-технического университета доктора исторических наук полковника В. М. Курмышова, посвященная вопросам базирования Балтийского флота в межвоенный период[334]. В работе были подробно освещены такие сюжеты, как совершенствование системы базирования Морских сил Балтийского моря в 1920-е – 1930-е годы, строительство новой базы флота в Усть-Луге во второй половине 1930-х годов, освоение новых баз и стоянок флота в Эстонии и Латвии, полученных СССР осенью 1939-го года, строительство новых оборонных объектов КБФ на территории Прибалтики и на Ханко в 1939-начале 1941 гг. Автор уделяет внимание созданию тяжелых береговых артиллерийских батарей на материковой части и на Моонзундских островах в Эстонии.

Данную проблематику логически продолжает исследование бывшего начальника Научно-исследовательского отдела (военной истории) Северо-западного региона Научно-исследовательского института Военной Академии Генерального Штаба ВС РФ полковника С. Н. Ковалева о размещении Советских Вооруженных Сил на территории Эстонии в 1939–1940 годах[335]. Автор в своей работе подробно рассматривает дипломатические, военные и экономические аспекты размещения и деятельности воинских контингентов РККА и РКВМФ в Эстонской республике в период с осени 1939 по 1940 гг. Соответственно, им уделяется некоторое внимание и проблеме перебазирования сил КБФ и расширения флотской инфраструктуры на территории прибалтийских государств.

Отчасти данная тематика затрагивается и в исследовании доктора исторических наук, старшего научного сотрудника Всероссийского Научно-исследовательского института документоведения и архивного дела М. И. Мельтюхова, посвященном внешней политике страны в 1939–1941 гг. и подготовке Вооруженных Сил СССР к Великой Отечественной войне[336]. В частности, автор вкратце описал в своей работе процесс перебазирования сил КБФ на территорию Эстонии и Латвии в 1939–1940 годах, а также процесс подготовки и участия Балтийского флота в военных акциях в отношении указанных республик в сентябре 1939 г. и в июне 1940 г. К сожалению, рамки данного труда не позволили автору сделать это в более подробном виде.

Автором ранее было предпринято исследование боевой деятельности Краснознаменного Балтийского флота в советско-финляндской войне 1939–1940 годов[337]. В своей работе автор показал достоинства и недостатки в боевой подготовке КБФ в предвоенный период, осветил состояние Балтийского флота к началу войны и подробно рассмотрел боевые операции надводных, подводных и военно-воздушных сил, береговой обороны и морской пехоты

---

[334] *Курмышов В. М.* Строительство Балтийского флота в межвоенный период 1921–1941 гг. Дис… д-ра ист. наук. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет, 2005.

[335] *Ковалев С. Н.* Группировка советских войск на территории Эстонской Республики в 1939–1940 гг. Дис… канд. ист. наук. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов, 2003.

[336] *Мельтюхов М. И.* Политика обеспечения национально-государственных интересов Советского Союза в Европе в преддверии Великой Отечественной войны: Март 1939 – июнь 1941 гг. Дне… д-ра ист. наук. М., Московский государственный университет сервиса, 2004.

[337] *Петров П. В.* Краснознаменный Балтийский флот в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. Дне… канд. ист. наук. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет, 2000.

флота. Также были изучены и боевые действия Ладожской военной флотилии. Большое внимание автором было уделено итогам и урокам войны на море, сделанных высшим руководством ВМФ.

Данное направление продолжил исследователь В. О. Левашко, который изучил интересный аспект, связанный с боевой деятельностью Краснознаменного Балтийского флота в период советско-финляндской войны[338]. Он рассмотрел и проанализировал процесс партийно-политической работы в соединениях, частях и на кораблях КБФ в ходе боевых действий с Финляндией, а также моральное состояние командно-начальствующего и краснофлотского состава флота во время указанных событий. Автор показал на примере настроений и высказываний личного состава Балтийского флота, что этот фактор играл определенную роль при выполнении боевых заданий и в целом оказывал достаточно влияние на общий ход боевых действий.

Вопросы подготовки надводных, подводных и военно-воздушных сил КБФ к Великой Отечественной войне были затронуты в исследованиях И. Г. Кочергина[339], Л. А. Наливкина[340] и А. Г. Чиркова[341]. В частности, Кочергин осветил такие вопросы, как строительство подлодок в годы первых пятилеток и морская политика в СССР в в предвоенные годы. В исследовании Наливкина дается характеристика технического состояния и боевой подготовки Военно-Воздушных сил КБФ перед войной. В работе Чиркова нашел отражение вопрос о состоянии Краснознаменного Балтийского флота перед Великой Отечественной войной и предпринята попытка сравнения его боевой подготовки с подготовкой «Кригсмарине».

Деятельности военно-промышленного комплекса Ленинграда в период 1920-х – 1930-х годов посвящены исследования А. Н. Щербы[342]. В его работах была рассмотрена деятельность судостроительных предприятий Ленинграда по постройке боевых кораблей разных классов для нужд ВМФ в период предвоенных пятилеток, а также проанализированы основные проблемы в их работе в указанный период.

Работе судостроительной промышленности Ленинграда в конце 1920-х – начале 1941 гг. также посвящена работа И. В. Жабровца[343]. В частности, автор рассмотрел вопросы подготовки инженерно-технических кадров для военного судостроения в гражданских и военных высших и средних учебных заведениях г. Ленинграда. Отдельно рассмотрена деятельность Военно-Морской Академии и военных училищ в плане подготовки инженеров для судостроительных предприятий.

Вопросы, связанные с разработкой образцов вооружения для нужд Военно-Морского Флота СССР в 1920-х – первой половине 1940-х годов были детально рассмотрены в исследовании К. Л. Кулагина[344]. Автор подробно изучил процесс создания артиллерийского, минно-торпедного, противолодочного и трального вооружения, радиоэлектронных и гидро-

---

[338] *Левашко В. О.* Морально-политическое состояние личного состава Краснознаменного Балтийского флота в период советско-финляндской войны 1939–1940 гг. Дне… канд. ист. наук. СПб.: Ленинградский государственный областной университет, 2000.

[339] *Кочергин И. Г.* Советский подводный флот в предвоенные годы и годы Великой Отечественной войны, 1932–1945 гг. Дне… канд. ист. наук. Курск: Курский государственный технический университет, 2001.

[340] *Наливкин Л. А.* Авиация Краснознаменного Балтийского флота в летне-осенней кампании 1941 года. Дне… канд. ист. наук. СПб.: Санкт-Петербургский государственный университет, 2007.

[341] *Чирков А. Г.* Силы германского ВМФ в войне против Советского Союза на Балтийском море в 1941–1945 годах. Дне… канд. ист. наук. СПб.: Санкт-Петербургский государствкнный университет, 2009.

[342] *Щерба А. Н.* Военно-промышленный комплекс г. Ленинграда в тридцатые годы. Дне… канд. ист. наук. СПб., 1996. *Он же.* Роль военной промышленности Ленинграда в укреплении обороноспособности СССР в 20–30 годы. Дне… д-ра ист. наук. СПб.: Военный инженерно-космический университет им. А.Ф. Можайского, 1999.

[343] *Жабровец И. В.* Подготовка инженерно-технических и рабочих кадров для военного судостроения в конце 1920-х – начале 1940-х гг. Дне… канд. ист. наук. СПб.: Северо-западная академия государственной службы, 2011.

[344] *Кулагин К. Л.* Вооружение кораблей ВМФ СССР 1922–1945 гг.: историко-статистическое исследование. Дис… канд. ист. наук. М.: Институт военной истории Министерства обороны РФ, 2007.

акустических средств ВМФ в межвоенный и военный периоды, дал им развернутую характеристику и указал на основные достижения и недостатки в деле создания морских вооружений.

Определенное отношение к данной проблеме имеет работа историка М. С. Монакова, изучившего вопросы развития теории применения Военно-Морского Флота в СССР в 1920-х – 1930-х годах[345]. Автор, известный целым рядом своих публикаций по военно-морской доктрине в период после Гражданской и до начала Великой Отечественной войны, проследил основные тенденции в изменении официальных взглядов руководства СССР на строительство и применение ВМФ в будущей войне, а также их влияние на выработку программ военного судостроения в предвоенные годы.

В целом, можно констатировать, что в последние годы наметился интерес исследователей к различным аспектам деятельности Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период, но диссертационных исследований, которые комплексно освещают процесс развития КБФ в середине 1930-х – начале 1941 годах не существует.

Достаточно небольшое количество диссертационных работ по данной тематике, вероятно можно объяснить длительной закрытостью источников, которая сдерживала исследования в этом направлении. И лишь на рубеже XX-XXI века ситуация стала понемногу меняться в лучшую сторону.

[345] *Монаков М. С.* Развитие теории применения отечественного Военно-Морского Флота в 1921–1941 гг. Дис… канд. ист. наук. М.: Главный Штаб ВМФ РФ, 1999.

Выводы по итогам историографического исследования темы

Из проведенного нами анализа можно видеть, что за прошедшие десятилетия отечественными и зарубежными исследователями была проделана огромная работа по изучению деятельности Краснознаменного Балтийского флота в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны. В то же время, несмотря на имеющиеся очевидные достижения, в указанной проблематике всё ещё остаётся большое количество малоизученных вопросов, которые требуют пристального внимания историков. Самым главным недостатком является отсутствие работ общего характера по предвоенной истории Краснознаменного Балтийского флота, где рассматривались бы в комплексе разные стороны его деятельности.

Существует уже довольно значительное количество исследований по истории военного судостроения в СССР, и в частности, по истории проектирования, строительства и эксплуатации боевых кораблей различных классов, строившихся для КБФ в период 1920-х – 1930-х годов. Однако большинство авторов ограничиваются в основном лишь технической стороной вопроса и значительно реже описывают участие кораблей в повседневной деятельности флота. При этом авторы редко указывают на серьезные проблемы, которые существовали в работе ленинградской судостроительной промышленности накануне Великой Отечественной войны.

Тематика, связанная с развитием системы базирования Краснознаменного Балтийского флота в межвоенный период, значительно реже бывает объектом исследования отечественных историков. Значительных работ по данной проблематике, за исключением монографии и статей В.М. Курмышова, имеется достаточно мало. Лишь в последние годы появился устойчивый интерес исследователей к истории строительства военно-морской базы в Усть-Луге. Значительно хуже изучена история оборонного строительства в республиках Прибалтики в 1939–1941 годах.

Совершенно неизученным аспектом, и при этом крайне важным для изучения данной проблемы, остается процесс боевой подготовки на Балтийском флоте на протяжении 1930-х – начала 1941 годов. Долгие годы эта тема не разрабатывалась в силу засекреченности большинства документальных материалов. Но даже доступность в последние годы документов по данной теме не привела к серьезным качественным сдвигам в исследовании данного вопроса. Большинство исследователей практически не касаются проблемы состояния БП на Балтийском флоте, хотя именно боевая подготовка личного состава определяла очень многое в боевой готовности флота перед грядущей войной. И это надо признать очень серьезным недостатком отечественной историографии.

С проблемой боевой подготовки флота тесно связана и другая проблема – состояния командно-начальствующего состава КБФ перед войной. Большинство историков предпочитают не замечать очевидных фактов, свидетельствующих о крайне низком уровне оперативной и тактической подготовки командиров Советского ВМФ. Вместо этого, подавляющее большинство авторов ограничиваются привычными, избитыми штампами о влиянии репрессий на состояние боевой подготовки флота. Никто из исследователей даже не предпринял попытки рассмотреть качество подготовки командиров и их профессиональные навыки. Лишь в работе В. П. Масягина и С. А. Якимова была частично затронута данная проблема, но из-за небольшого объема и обзорного характера данного труда они не имели возможности изучить данную проблему более подробно.

Ещё более закрытой темой всегда являлось оперативное планирование КБФ в предвоенный период. Связано это было и с секретностью большинства документов вплоть до начала 1990-х годов, а также с тем, что данная тема позволяла выявить негативные моменты

в процессе подготовки к будущей войне на море. Ведь при рассмотрении оперативных планов можно было увидеть очевидные недостатки в работе советского военно-морского командования – такие, как авантюризм и непрофессионализм при составлении планов будущей войны. В лучшем случае, некоторые исследователи отмечали лишь отдельные недостатки в отдельно взятых оперативных разработках, не замечая при этом очевидных негативных тенденций советского военно-морского планирования на протяжении 1930-х – начала 1940-х годов.

Наконец, долгие годы оставалась малоизученной такая тема, как применение КБФ в ходе внешнеполитических акций Советского Союза в 1939–1940 годах. Наиболее известным сюжетом при этом являлась советско-финляндская война, по истории которой лишь в последние годы стало появляться всё больше публикаций. Однако данная тема стала доступной для изучения лишь в последние два десятилетия, когда были открыты для исследователей многие архивные документы. Но при этом практически не рассматриваются действия КБФ в период оказания военного давления на республики Балтии осенью 1939 и летом 1940 года, когда флот стал важным инструментом советской внешней политики. Это также является упущением в освещении истории Балтийского флота.

Таким образом, можно констатировать, что комплексных исследований, которые рассматривали бы историю предвоенного развития КБФ с учетом разных факторов, в отечественной историографии за длительный период так и не было создано. Большинство авторов, которые занимались исследованием данной проблематики, в значительной степени ограничивались лишь частными вопросами. В своих исследованиях многие авторы зачастую констатировали наличие ряда проблем, но серьезных попыток к их решению не предпринимали.

Таким образом, в результате историографического исследования темы, можно сделать следующий вывод – история развития Краснознаменного Балтийского флота в предвоенный период, с 1935 по первую половину 1941 гг. заслуживает специального исторического исследования.

Глава 2
Строительство Краснознаменного Балтийского флота в 1920-х -1941 годах

§ 1. Программы военного судостроения и выработка концепции применения Советского Военно-Морского Флота в 1920-х – начале 1941 годов

После окончания Гражданской войны Морские силы Балтийского моря[346], как и все Военно-морские силы Республики, находился в очень тяжёлом положении. Политические события 1917 г. и последовавшая затем Гражданская война 1918–1921 гг. привели к тому, что Советская Россия потеряла всю территорию Прибалтики и Финляндию, где были образованы новые, независимые государства. Оперативное пространство флота было сведено к небольшому участку в восточной части Финского залива между Кронштадтом и Петроградом (т. н. «Маркизова лужа»). В результате вышеперечисленных событий, Балтийский флот потерял наиболее важные и хорошо оборудованные военно-морские базы (Гельсингфорс, Ревель, Либаву, Балтийский порт, Або и др.), большое количество батарей береговой обороны (число артиллерийских орудий, по сравнению с 1917-м годом, сократилось на флоте в 3 раза) и ряд крупных судостроительных заводов (Абосская судостроительная верфь и завод «Крейтон и К°» в Або, Сандвикская верфь в Гельсингфорсе, Выборгский механический и судостроительный завод[347], Мюльграбенская верфь в Риге, завод «Ноблесснер» в Ревеле).

А главное, Морские силы Балтийского моря лишились большого количества опытного командного состава – адмиралов и офицеров (во время стихийных убийств в феврале-марте 1917 г.[348], массовых увольнений летом-осенью 1917 г.[349] и в период «красного террора» 1918–1919 гг. и арестов летом 1921 г.[350]), а также основного ядра рядового и кондукторского состава. Сильный удар по кадровому составу флота нанёс Кронштадтский мятеж 1921 г. В общей сложности в марте 1921 г. в Финляндию по льду залива тогда ушло свыше 8 тысяч человек, по большей части моряков, среди которых было немало опытных офицеров, кондукторов и матросов[351]. Наконец, по итогам работы специальных фильтрационных комиссий, сформированных летом 1921 года, по политическим причинам подлежало увольнению 64 % лиц бывшего комсостава флота, 26,5 % командиров получили право на продолжение службы

---

[346] Приказом РВСР № 888/153 от 21 апреля 1921 г. Флот Балтийского моря был переформирован в Морские силы Балтийского моря (МСБМ).

[347] *Halen H.* Venäjällä käytössä olleita Suomessa 1844–1917 rakennettuja aluksia sekä ensimmäisen maailmansodan aikana Suomessa takavarikoituja venäläisiä ja venäläisten mobilisoimia suomalaisia aluksia. Helsinki. Helsinki, 2005. S. 3–5.

[348] По данным историков В. П. Масягина и С. А. Якимова, *«только в дни свержения монархии в феврале-марте 1917 года число погибших офицеров Балтийского флота сравнимо с потерями, понесенными им за три года Первой мировой войны».* – См.: *Масягин В.П., Якимов С.А.* Офицеры Балтийского флота. СПб., 2003. С. 23. Из воспоминаний русского морского офицера Г. К. Графа следует, что во время февральской революции 1917 года в Гельсингфорсе, Кронштадте, Ревеле и Петрограде были убиты 96 адмиралов и офицеров, пропали без вести 11 человек и 4 человека покончили с собой. – См.: *Граф Г. К.* На «Новике». Балтийский флот в войну и революцию. 2-е изд. СПб., 1997. С. 456–457.

[349] Например, в течение 1917–1918 гг., ввиду изменения структуры управления флотом и сокращения его численности, Балтийский флот потерял 65 % всех артиллеристов. – См.: *Масягин В.П., Якимов С.А.* Указ. соч. С. 45.

[350] Например, лишь в августе 1921 г. органами ВЧК было арестовано 116 человек из числа бывших офицеров БФ. – См.: *Масягин В.П., Якимов С.А.* Указ. соч. С. 54.

[351] *Смолин А. В.* Кронштадт в 1921 году: новые документы // Русское прошлое. 1991. № 2. С. 359.

только в береговых частях, и лишь 11,5 % лиц бывшего комсостава продолжали службу на прежних должностях[352]. В итоге, после окончания Гражданской войны Балтийский флот остался практически без квалифицированного командно-начальствующего состава.

Что касается корабельного состава Морских сил Балтийского моря, то здесь картина была более благополучной. За период боевых действий Первой мировой и Гражданской войн русский флот на Балтике понес сравнительно небольшие потери – 1 старый линкор («Слава»), 2 устаревших крейсера («Паллада» и «Олег»), 6 новых эсминцев (типа «Новик»), 7 старых эсминцев и миноносцев, 2 канонерские лодки, 16 подлодок, 2 минных заградителя, 13 тральщиков, 2 посыльных судна и прочие[353]. В ходе Ледового похода Балтийского флота, проходившего с февраля по май 1918 года, из гаваней Гельсингфорса (Хельсинки) и Ревеля удалось увести почти все боеспособные боевые корабли и вспомогательные суда русского флота (по разным данным, от 211 до 236)[354]. В эстонских и финских гаванях были оставлены лишь недостроенные и поврежденные корабли – 11 эсминцев, 2 минных крейсера, 16 миноносцев, 9 минных катеров, 17 канонерских лодок, 9 минных транспортов и заградителей, 25 тральщиков, 6 посыльных судов, 23 сторожевых судна и много мелких кораблей и судов[355], а также 8 подводных лодок[356].

Но даже после этого Морские силы Балтийского моря к 1921-му году имели в своем распоряжении 7 линейных кораблей (из них 4 новейших – типа «Гангут»), 8 крейсеров, 9 эсминцев типа «Новик», 20 старых эсминцев, 9 новых подводных лодок (типа «Барс»), 2 канонерские лодки, а также несколько минных заградителей, тральщиков и значительное количество вспомогательных судов, а всего 121 боевой корабль и 121 вспомогательное судно общим водоизмещением в 350 тыс. тонн[357].

Однако следовало учитывать, что подавляющая часть боевых кораблей остро нуждалась в текущем и среднем ремонте (особенно старые линкоры типа «Андрей Первозванный» и почти все крейсера), проведение которого было тогда нереально по финансовым соображениям. Многие корабли были укомплектованы командирским и рядовым составом лишь на 20–40 %. Наконец, Морские силы Балтийского моря испытывали сильную нужду в горючем, смазочных материалах, запасных частях и в других видах материально-технического снабжения. Политическому и военному руководству РСФСР было ясно, что сохранить флот в прежнем составе уже невозможно. Требовалось принять кардинальные меры по поддержанию его боеспособности. Поэтому неслучайно командующий Флотом Балтийского моря Ф. Ф. Раскольников в своем рапорте в Совет военной промышленности от 31 августа 1920 г. отмечал, что сложившаяся на Балтике ситуация *«грозит потерей того, что еще уцелело от флота»*[358].

---

[352] *Масягин В.П., Якимов С.А.* Указ. соч. С. 54.

[353] Подсчитано по: *Апальков Ю. В.* Боевые корабли русского флота 8.1914-10.1917 гг. Справочник. СПб., 1996. С. 24, 31, 37, 46–47, 49, 54, 56, 58, 60, 64, 66–67, 86, 90, 93–94, 96–98, 100–101, 103–105. *Ермоленко Е.* Реквием Андреевскому флагу // Родина. 1993. № 8–9. С. 117. *Граф Г К.* Указ. соч. С. 477–478.

[354] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. М., 1993. С. 100–103. Морской энциклопедический словарь. Под ред. В. В. Дмитриева. В 3-х тт. Т. 2. СПб., 1993. С. 196. *Luntinen P.* The Imperial Russian Army and Navy in Finland 1808–1918. Helsinki, 1997. S. 380.

[355] *Halen H.* Venäjällä käytössä olleita Suomessa 1844–1917 rakennettuja aluksia sekä ensimmäisen maailmansodan aikana Suomessa takavarikoituja venäläisiä ja venäläisten mobilisoimia suomalaisia aluksia. Helsinki. S. 6-18.

[356] *Кучер В. А., Мануйлов Ю. В., Семенов В. П.* Русские подводные лодки. История создания и использования 1834–1923 гг. Научно-исторический справочник. Том 1, часть 2. СПб., 1994. С. 14–25, 64–74.

[357] Дважды Краснознамённый Балтийский флот. Изд-е 2-е, доп. и испр. М., 1978. С. 165. *Буров В. Н.* Отечественное военное кораблестроение в третьем столетии своей истории. СПб., 1995. С. 59. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. м. – СПб., 2004. С. 288.

[358] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР 1900–1963: Документы и материалы. Т. 2: Советское военно-промышленное производство (1918–1926). Сборник документов. Сост. Т. В. Сорокина и др. М., 2005. С. 203.

30 мая 1921 г. ВЦИК и СНК РСФСР приняло Положение о Народном комиссариате по морским делам, где излагалась структура и круг вопросов учреждений, подведомственных Наркомату, как высшему руководящему органу Рабоче-Крестьянского Красного Флота (РККФ). Специальные разделы Положения регламентировали деятельность командующего Морскими силами Республики, Штаба всех Морских Сил Республики, начальников морских сил и командующих флотилиями. В частности, Штаб всех Морских сил Республики, являвшийся исполнительным органом Наркомата, должен был решать задачи управления силами флота, организации морской обороны страны, боевой подготовки РККФ, разработки планов его строительства. Штаб состоял из следующих управлений: оперативного, технического, строевого, военно-морских учебных заведений и учебных отрядов, а также Московский отдел. Штабу всех Морских Сил Республики были подчинены Морская академия, Главная военно-морская научная редакция и Служба связи[359].

В июле 1921 г. была создана специальная межведомственная комиссия по реорганизации флота под председательством начальника Политического управления Красной Армии С. И. Гусева, куда вошли представители Реввоенсовета Республики, Политуправления Республики, РККФ и ВЧК. По итогам деятельности комиссии, в августе 1921 г. были упразднены должность командующего Морскими силами Республики и Морской генеральный штаб, а центральные органы управления флотом были сведены в Морской штаб Республики. Отныне Морские силы Балтийского моря были переданы в оперативное подчинение командующему Петроградским военным округом. В рамках утверждения нового состава РККФ на 1921 год, на Балтийском море было решено оставить 1 линкор, 16 эсминцев в строю и 8 в резерве, 9 подводных лодок в строю и 2 в резерве, 2 канонерские лодки, 1 минный заградитель, 5 минных катеров, 5 тральщиков-миноносцев, 26 тральщиков и 277 вспомогательных судов[360].

14 мая 1922 г. начальник Морских Сил РККА Э. С. Панцержанский в своём обращении к военным морякам объяснил, что правительство *«вынуждено идти в сторону чрезвычайного сокращения расходов на вооружённые силы, вызванного исключительно серьёзными финансовыми затруднениями»*[361]. В связи с этим обстоятельством, пришлось пойти на сильное сокращение корабельного состава ВМФ. Специально созданная в ноябре 1921 г. Центральная фондовая комиссия, являясь посредническим органом между Флотом и торговыми государственными организациями, разделила все оставшиеся корабли и суда на несколько категорий: 1) находящиеся в строю; 2) в резерве; 3) на долговременном хранении; 4) в ремонте; 5) в достройке; 6) подлежащие ликвидации. С последних требовалось снять ценное оборудование, с целью использования его для запчастей, а затем – разбирать их на металлолом или продавать целиком за границу[362]. Два оставшихся у Советской России флота – Морские силы Балтийского и Черного морей фактически находились в состоянии консервации, и каждый год приходилось списывать на металлолом по 2–3 крупных боевых корабля. Личный состав Рабоче-Крестьянского Красного Флота в 1921–1922 годы был сокращен до 15 тыс. человек, корабли не имели средств на закупку топлива и проведение боевых стрельб. Под вопросом находилось существование военно-морской базы в Кронштадте[363].

---

[359] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 489.

[360] *Монаков М. С.* Военно-морская наука в России: происхождение, возникновение и становление национальной системы знаний о вооруженной борьбе на море. М., 2011. С. 248. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 491–492.

[361] *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. В 5 тт. Т. 3: Судостроение в первой четверти XX в. (1906–1925 гг.). Под ред. И. Д. Спасского. СПб., 1995. С. 485.

[362] *Родионов Б. И., Березовский Н. Ю., Грибовский В. Ю. и др.* Три века Российского флота. В 3 тт. Т. 2. СПб., 1996. С. 271. *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 485–486.

[363] *Хохлов Е. В.* Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны. СПб., 2005. С. 43–44.

Из состава Рабоче-Крестьянского Красного флота были исключены и разобраны на металл, включая недостроенные корабли, 4 линейных корабля, 4 линейных крейсера, 9 крейсеров, 32 эскадренных миноносца и 6 подводных лодок общей стоимостью в 680 млн руб. (по курсу 1924–1927 гг.)[364]. Впрочем, по другим данным, в 1922–1923 гг. флот лишился сразу 11 линкоров, 4 линейных крейсеров, 13 крейсеров, 39 эсминцев, 2 канонерские лодки, 7 подводных лодок и около 100 вспомогательных судов[365].

Больше всех, пострадали от сокращения Морские силы Балтийского моря: количество кораблей и судов, подлежавших ликвидации, составило 111 единиц (60 % от общего числа всех уничтоженных судов)[366]. Причём в это число попали не только морально устаревшие суда (линкоры-додредноуты «Император Павел I», «Андрей Первозванный», «Цесаревич», броненосные крейсера «Россия» и «Громобой», бронепалубные крейсера «Богатырь» и «Диана»), но и новейшие, недостроенные корабли (4 линейных крейсера типа «Наварин», 3 лёгких крейсера типа «Светлана», несколько эсминцев типа «Новик»). Особенно тяжелой для флота была потеря линейных крейсеров типа «Наварин», являвшихся выдающимся образцом отечественного судостроения.

В итоге к 1924 году на Балтике в боевом строю осталось лишь 2 линкора, 1 крейсер, 8 эсминцев, 9 подлодок, 2 канонерские лодки, 12 тральщиков и 3 вспомогательных судна. Естественно, что с такими небольшими силами уже нельзя было думать о каких-либо активных действиях флота. Но, с другой стороны, начинать значительное строительство крупных боевых кораблей для нужд Военно-Морского Флота, при сложившейся в СССР в начале 1920-х годов экономической ситуации, было делом явно нереальным. Требовалось найти какую-то «золотую середину» при определении текущих потребностей отечественного флота в новых судах, или хотя бы сохранить то, что осталось в наличии.

С этой целью Оперативное управление Штаба РККА представило свой вариант программы судостроения, нацеленный, как указывалось в нём, на «узкооборонительные задачи»[367]. В связи с этим, 5 июня 1924 г. на заседании Реввоенсовета СССР была рассмотрена военно-морская программа. По обсуждении данного вопроса, РВС принял решение о безусловной необходимости наличия «перспективной программы развития морского флота, которому в будущих боях по охране республики и по защите мировой революции предстоит играть крупнейшую роль»[368]. В то же время, говорилось о том, что программа кораблестроения должна соответствовать текущему положению народного хозяйства и общим нуждам государственной обороны, а потому следует ограничиться «наиболее неотложными и необходимыми расходами». От закладки крупных надводных боевых кораблей было решено воздержаться[369].

В июне 1924 г. Реввоенсовет СССР и Высший совет народного хозяйства представили в Совет народных комиссаров СССР докладную записку, где была изложена программа военного кораблестроения для Балтийского и Черного морей. В частности, для Морских сил Балтийского моря предполагалось построить 2 легких крейсера (бывшие «Светлана» и «Бутаков»), 2 эскадренных миноносца (бывшие «Белли» и «Прямислав»), 1 подводную лодку (бывшую «Форель»), а также осуществить капитальный ремонт линкоров «Гангут»

---

[364] Подсчитано по: *Грибовский В. Ю.* Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия) // Тайфун. 1996. № 2. С. 3.

[365] *Родионов Б. И., Березовский Н. Ю., Грибовский В. Ю. и др.* Три века Российского флота. Т. 2. С. 271. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 497.

[366] *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 486.

[367] *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 486.

[368] Там же. С. 369.

[369] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР 1900–1963: Документы и материалы. Т. 2: Советское военно-промышленное производство (1918–1926). С. 369.

и «Парижская коммуна». Для обеспечения судостроительных работ, требовалось выделить к 1 октября 1 млн 75 тыс. рублей[370]. 9 июля 1924 г. состоялось совместное совещание представителей флота и судостроительных предприятий, которое, не принимая решения о программе в целом, постановило начать, в первую очередь, с достройки отдельных кораблей, чтобы обеспечить заказами судостроительные заводы на 2 ближайших бюджетных года (1924/25-1925/26 гг.). Эта мера, по мнению совещания, позволила бы ввести в строй наиболее ценные боевые корабли, но с минимальными расходами.

Специальная комиссия Технического управления ВМС РККА признала необходимой достройку двух крейсеров («Профинтерн» (бывший «Светлана») и «Червона Украины» (бывший «Адмирал Нахимов»)) и четырех эсминцев для Морских сил Балтийского и Черного морей («Карл Либкнехт» (бывший «Капитан Белли»), «Калинин» (бывший «Прямислав»), «Железняков» (бывший «Корфу») и «Шаумян» (бывший «Левкас»)). Ещё два линкора («Октябрьская революция» (бывший «Гангут») и «Парижская коммуна» (бывший «Севастополь»)) и эсминец «Фрунзе» (бывший «Быстрый») нуждались в проведении капитального ремонта, а два крейсера («Адмирал Бутаков» и «Адмирал Лазарев») – в окончании постройки. Но по финансовым соображениям, работы на этих кораблях были временно отложены[371]. По мнению Высшей правительственной комиссии, на военное судостроение необходимо было выделить 2,6 млн рублей из чрезвычайного фонда, в соответствии с чем было направлено ходатайство председателю Реввоенсовета СССР Л. Д. Троцкому[372]. 24 сентября 1924 г. Совет труда и обороны, с учётом решения Госплана СССР, утвердил программу судоремонта на 1924/25 бюджетный год, а спустя месяц, 29 октября, принял программу на 1924/25-1927/28 гг. в целом[373].

Параллельно с разработкой первых судостроительных программ, руководство РККФ в 1920-х годах создавало и первую советскую военно-морскую доктрину. В начале 1922 г. началась дискуссия по вопросу о сущности и задачах Военно-морских сил страны, под названием «Какой РСФСР нужен флот?». В первом номере журнала «Морской сборник» за 1922-й год была помещена редакционная статья под названием «О новых задачах “Морского сборника”», где указывалось, что *«требования государственной власти, выраженные в постановлениях обоих съездов о поднятии боеспособности Красного флота, диктуют и “Морскому сборнику ” новую программу». «Эта программа состоит из двух частей: 1) непосредственное изучение задач и путей для строительства флота Республики; 2) Материалы и предпосылки, необходимые для правильного осознания задач и путей строительства флота Республики»*[374]. В обсуждении данного вопроса в Аудитории военно-морского дела в феврале 1922 г. приняли участие представители старой школы, профессора и преподаватели Морской академии Б. Б. Жерве, М. А. Петров, В. Е. Егорьев, Н. А. Гарсоев, а также новая формация руководителей флота – начальник Морского штаба Республики А. В. Домбровский, комиссар Морских сил Республики В. И. Зоф, член РВС Балтийского флота Ф. С. Аверичкин, комиссар Морских сил ЧФ А. В. Баранов и ряд других.

Идея дискуссии, её главные задачи и основная цель были изложены во вступительном слове крупнейшего теоретика и историка флота, начальника Морской академии М. А. Петрова. По его мнению, они заключались в том, чтобы *«путем последовательного выяснения и решения частных вопросов морского строительства дать обоснованный научно и подкреп-*

---

[370] Там же. С. 370–373.

[371] *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 486–487.

[372] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР 1900–1963: Документы и материалы. Т. 2: Советское военно-промышленное производство (1918–1926). С. 392–393.

[373] *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 487.

[374] Цит. по: *Подсобляев Е. Ф.* Нужен ли флот советской России? (По материалам дискуссии, прошедшей после Первой мировой войны) // Новый часовой. 1997. № 5. С. 132–133. *Монаков М. С.* Указ. соч. С. 254.

ленный опытом ответ на вопрос "какой флот нам нужен?"»[375]. Он заметил, что прежде чем приступать к созданию Военно-Морского Флота, требуется ответить на принципиальные вопросы, сводящиеся к следующему – *«для чего нужен флот»* и *«зачем нужен флот»!* Лишь после выяснения этих моментов, можно перейти к обсуждению следующего важного вопроса – *«какой нужен флот»!* Причем, как отмечал далее Петров, *«самым важным, первоочередным вопросом, с коего надлежит начать, с коего начинаются все науки, является вопрос определения метода, с определения того, как подойти к вопросу "какой флот нам нужен", какие обстоятельства при этом надлежит учесть, как предостеречь себя от тех субъективных, односторонних заключений, которые не раз весьма вредно отражались на создании нашего флота, вызывая тенденциозные решения и тем самым направляя развитие флота по неправильному пути»*[376].

Первые же заседания, прошедшие в Аудитории военно-морского дела на тему «Какой РСФСР нужен флот?», проведенные в феврале 1922 г., так и не дали окончательного ответа на поставленный вопрос. Дело в том, что чисто академический подход, предложенный представителями «старой» школы и отражавший общепринятые взгляды ведущих морских держав на вопросы строительства и применения флота, вступал в коренное противоречие с катастрофическим состоянием экономики Советской республики, не позволявшим осуществлять даже самого скромного финансирования флота. Говорить в таких неблагоприятных условиях о строительстве сильного линейного флота было просто бессмысленно. Поэтому уже в конце 1922 г. один из представителей «старой» школы Б. Б. Жерве предложил своим единомышленникам отойти от классической теории «владения морем» А. Т. Мэхэна и Ф. Х. Коломба, предполагавшей наличие мощного линейного флота, и заняться разработкой вопросов «малой морской войны», т. е. теории, применимой к конкретным условиям конкретной обстановки[377].

Затем, с ноября 1922 г. дискуссия продолжилась уже под другим названием – «Два флота: флот морской и флот воздушный». Опираясь на зарубежный опыт, ряд авиаторов (К. Е. Вейгелин и Г. Григорьев) отстаивали приоритет военно-воздушных сил перед военно-морскими силами. Аудитория военно-морского дела, преобразованная в Военно-морское научное общество под председательством помощника главнокомандующего Вооруженными силами Республики по морским делам Э. С. Панцержанско-го, продолжила свою работу. В 1923 г. в Военно-морской академии было проведено несколько заседаний по поводу роли ВВС и ВМС в будущей войне. В итоге, морякам удалось выработать общий с авиаторами подход к определению места и роли морских и воздушных сил в системе Вооруженных сил Республики. Были определены новые методы ведения боевых действий на море, обусловленные появлением новых средств борьбы (подводных лодок и морской авиации). Весьма своевременными были выводы о необходимости создания и развития сбалансированного по классам кораблей флота. Тем самым, был дан импульс детальной проработке способов ведения боевых действий более слабым флотом в условиях «малой войны».

Более того, теория господства на море получила свое дальнейшее развитие применительно к тем конкретным условиям, в которых находился Рабоче-крестьянский Красный флот[378]. Важно отметить, что теория «владения морем» как таковая, вовсе не отвергалась сто-

---

[375] *Подсобляев Е. Ф.* Нужен ли флот советской России? (По материалам дискуссии, прошедшей после Первой мировой войны). С. 133. *Монаков М. С.* Указ. соч. С. 260–261.

[376] *Подсобляев Е. Ф.* Нужен ли флот советской России? (По материалам дискуссии, прошедшей после Первой мировой войны). С. 133.

[377] *Подсобляев Е. Ф.* Какой флот нужен РСФСР? (По материалам дискуссии, прошедшей после Первой мировой войны) // Новый часовой. 1999. № 8–9. С. 139–140.

[378] *Подсобляев Е. Ф.* Какой флот нужен РСФСР? (По материалам дискуссии, прошедшей после Первой мировой войны) // Новый часовой. 1999. № 8–9. С. 140–142.

ронниками «малой войны». Более того, она вполне вписывалась в рамки существующей теории Мэхэна-Коломба, рассматривая существующее положение РККФ как временное. Старые военно-морские специалисты были чужды излишнего радикализма и смотрели далеко вперед в своих исследованиях, предвидя то время, когда в стране будет возможно строительство большого океанского флота.

Впоследствии, к концу 1920-х годов теория «малой войны» получила свое окончательное оформление. В отстаивании основных тезисов данной теории приняли активное участие такие крупные теоретики и деятели Военно-Морского Флота, как Р. А. Муклевич, А. П. Александров, И. М. Лудри, К. И. Душенов и другие («молодая школа»). Теория «малой войны» была ориентирована на сугубо оборонительную деятельность Военно-Морского Флота в прибрежных районах. Основной силой для действий ВМС в таких условиях выступал т. н. «москитный флот» – легкие силы флота (эсминцы, сторожевые корабли, торпедные катера), подводные лодки и морская авиация, которые должны были взаимодействовать между собой и с сухопутными войсками. Данная теория в наибольшей степени соответствовала возможностям имевшихся ВМС и экономики страны. Как уже говорилось выше, имелась и другая, «старая школа», представленная сторонниками теории «господства на море» М. А. Петровым, Б. Б. Жерве и Н. И. Игнатьевым, которые отстаивали необходимость иметь линейный флот. Однако, в период усиления политической борьбы со старыми специалистами в конце 1920-х – начале 1930-х годов, представители «старой школы» были изгнаны из рядов РККФ и репрессированы. Восторжествовала «молодая школа», отстаивавшая создание «малого флота»[379].

Окончательное решение в споре о том, какой нужен флот, было принято на расширенном заседании РВС СССР 8 мая 1928 г. В заседании совета приняло участие всё высшее командование Красной Армии, а также командующие морскими силами Балтийского и Черного морей[380]. Данное заседание было целиком посвящено одному вопросу – «О роли, значении и задачах морского флота в системе Вооруженных Сил СССР». Этот вопрос был поставлен начальником Штаба РККА М. Н. Тухачевским, который полагал, что *«республика тратит непомерно много средств на морские вооруженные силы»* и поэтому считал необходимым поставить этот вопрос на обсуждение[381].

На совещании были изложены две противоположные точки зрения относительно места и роли флота – начальника Штаба РККА М. Н. Тухачевского и начальника Учебно-строевого управления УВМС, профессора Военно-морской академии М. А. Петрова. По мнению Тухачевского, политика по восстановлению ВМФ и его дальнейшему строительству велась *«не в развитие плана войны, а в развитие морского патриотизма наших морских работников»*[382]. Иными словами, Тухачевский намекал на то, что военно-морское руководство намеревается строить флот лишь из соображений одного престижа. Кроме того, географическое положение СССР, как отмечал все тот же М. Н. Тухачевский, сильно отличается от положения Англии или Японии. То есть, морскими операциями враждебных государств нельзя нарушить ни экономической, ни политической целостности Советского Союза. *«У нас нет такой внутренней коммуникации, которой могли бы угрожать морские флоты против-*

---

[379] *Белли В. А.* В советском Военно-Морском Флоте. Воспоминания. СПб., 2013. С. 130–135, 142–143. *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 485. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 21–22.

[380] *Доценко В. Д.* История военно-морского искусства. В 4-х тт. Т. 2. Развитие морских вооружений. СПб., 2006. С. 200–201. Танки против линкоров: Фрагменты стенограммы совещания Реввоенсовета СССР с командующими войсками Московского, Белорусского и Украинского военных округов и начальниками Морских сил Балтийского и Черного морей от 8 мая 1928 г. // Родина. 1996. № 7–8. С. 84–90.

[381] *Березовский Н. Ю.* На борьбу с «лимитрофами» // Военно-исторический журнал. 1993. № 4. С. 54.

[382] Там же. С. 55.

ника. Во всяком случае, не морская операция угрожает нашим тылам, а те сухопутные действия, которые будут развиваться в результате десанта. Поэтому; если к этому вопросу подойти с точки зрения обороны, то нужно сказать, что Морской Флот играет чисто вспомогательную роль при выполнении наших операций. Сухопутная армия и Воздушный Флот – вот основные киты, на которых фактически зиждется наша оборона страны. Чем больше средств мы здесь сосредоточим, тем больше выиграет дело обороны»[383].

Особенно решительно выступил Тухачевский против создания линейного флота, поскольку считал это совершенно бесполезной тратой финансовых средств. По его убеждению, следовало вообще отказаться от борьбы с флотами крупных военно-морских держав, а для других целей линкоры, как он считал, были и не нужны. *«Здесь нужно совершенно откровенно сказать, что линейными средствами мы бороться с крупными империалистическими державами не сможем. Тот вред, который мы можем оказать нашим линейным флотом, недостаточен, чтобы можно было тратить для этого такие большие средства. Морской флот должен быть ограничен теми средствами, которыми мы сможем бороться с "лимитрофами". Эта задача не настолько большая и не требует таких крупных средств»*[384]. В итоге, начальник Штаба РККА предлагал решать задачу обороны морских границ СССР путем взаимодействия береговой артиллерии, стрелковых частей, бомбардировочной авиации и сил флота, рассчитанного *«в своем развитии на участие в общем комплексе береговой обороны»*[385].

Иную точку зрения на роль Военно-Морского Флота в СССР высказал М. А. Петров. Он, прежде всего, отметил то обстоятельство, что Военно-Морской Флот является важным инструментом внешней политики Советского Союза: *«…Мы не должны упускать из виду возможную роль флота для особых задач по поддержке очагов мировой революции».* Кроме того, следовало учитывать *«значение флота, как фактора реальной поддержки морской политики Союза»*[386]. Далее, Петров признал, что главные задачи в войне будет решать сухопутная армия, а на флот ложатся лишь вспомогательные задачи. Главным театром военных действий, естественно, будет сухопутный, а второстепенным – морской. Здесь противоречий между Петровым и Тухачевским не было, но, по словам Петрова, *«есть расхождения в оценке той угрозы, которая возможна со стороны моря, в оценке роли и значения флота в общей конъюнктуре предстоящей войны».* А именно, он отметил явную недооценку Тухачевским морей, как стратегических направлений. *«Можем ли мы недооценивать значение морских направлений, если предположить, что империализм будет наступать со стороны моря?…Морские направления имеются, и они не могут быть нами не учтены. Беря за основную установку, что морские театры имеют у нас второстепенное значение, разрешите доложить, что обеспечение этих второстепенных направлений имеет существенное значение для общего развертывания наших сил и нельзя смотреть на них как на пустое место»*[387]. Что касается того, из каких компонентов должен состоять флот, то здесь Петров был непреклонен. По его мнению, нельзя было увлекаться каким-то одним видом Вооруженных сил, забывая при этом о другом. Надо было сочетать разные боевые силы и средства при решении боевых задач. А для этого требовался сбалансированный Военно-Морской Флот, состоящий из кораблей всех классов, и, прежде всего – линкоров. Так что обойтись одним лишь «москитным флотом» было нельзя: *«…Нам нужно это боевое ядро для решения всех совокупных задач, так как это создает гибкость. Этим основным ядром являются линей-*

---

[383] *Березовский Н. Ю.* Указ. соч. С. 55–56. Танки против линкоров. С. 84.

[384] *Березовский Н. Ю.* Указ. соч. С. 57. Танки против линкоров. С. 85.

[385] *Березовский Н. Ю.* Указ. соч. С. 57.

[386] Там же. С. 58.

[387] *Березовский Н. Ю.* Указ. соч. С. 58.

ные корабли, обеспечивающие операции малой войны. Здесь говорят о москитном флоте. Куда он нас ведет? Не на создание боевого ядра, а на частные мелкие операции»[388]. Общий вывод, к которому неизбежно пришел М. А. Петров, гласил, что *«нам необходимо гармоническое сочетание всех средств, и иначе быть не может»*[389].

Аргументация Петрова в пользу *«гармоничного сочетания всех средств»* борьбы на море встретила поддержку большинства участников заседания РВС СССР, в том числе и армейских командиров. Также были заслушаны доклады председателя НТК УВМС И. И. Игнатьева «О модернизации линейных кораблей» и начальника Технического управления УВМС Н. И. Власьева «О судостроении»[390]. В принятом Реввоенсоветом постановлении говорилось: *«1) Признать необходимым укрепление и развитие Военно-Морских Сил в общем плане военного строительства; 2) При развитии военно-морских сил стремиться к сочетанию надводного и подводного флотов, береговой и минно-позиционной обороны и морской авиации, отвечающему характеру ведения боевых операций на наших морских театрах в обстановке вероятной войны; 3) Учитывая роль морских операций на Балтийском и Черноморском театрах в общем ходе будущей войны, считать основными задачами Военно-Морских Сил РККА: а) содействие операциям сухопутной армии в прибрежных районах; б) оборону берегов в условиях совместного разрешения этой задачи средствами морских сил и сухопутной армии; в) действия на морских коммуникациях противника; г) выполнение особых морских операций»*[391].

При строительстве ВМС РККА следовало руководствоваться следующим решением: *«…а) основным фактором, сообщающим операциям флота боевую устойчивость и активность действий, являются линейные корабли; б) развитие легких сил (крейсера, миноносцы, торпедные катера, сторожевые суда, канлодки) должно отвечать требованиям современной морской войны и соответствующей организации флота на наших театрах, с учетом особенностей характера использования морских сил в будущей войне; в) развитию подводного плавания уделить особое внимание, при учете специальных операций подводных лодок и обеспечения возможности совместных их действий с надводным флотом; г) развитие минно-позиционных средств флота сообразовать с необходимостью обеспечения выполнения указанных выше задач Военно-Морских Сил…»*[392].

Таким образом, постановлением РВС СССР от 8 мая 1928 г. были определены место и задачи Военно-Морских Сил в системе Вооруженных сил СССР Отныне было признано необходимым укрепление и развитие Военно-морских сил в общем плане военного строительства. При развитии ВМС РККА было предписано стремиться к сочетанию надводного и подводного флотов, береговой и минно-позиционной обороны и морской авиации, отвечающему характеру ведения боевых операций на наших морских театрах в обстановке вероятной войны.

В итоге, в конце 1920-х – начале 1930-х гг. в военной теории окончательно утвердилась теория «малой войны на море», для ведения которой предполагалось использовать авиацию, подводные лодки, эсминцы, торпедные катера и прочие «москитные силы» надводного флота. Основной задачей ВМС РККА в новых условиях было определено нанесение серии т. н. «сосредоточенных ударов» соединениями разнородных сил по флоту противника, приближающемуся к советскому побережью. Активными проводниками данной теории стал ряд преподавателей и адъюнктов Военно-морской академии – К. И. Душенов, И. М. Лудри, А.

---

388 Там же. С. 60.

389 Танки против линкоров. С. 86. *Березовский Н. Ю.* Указ. соч. С. 60.

390 Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 557.

391 Там же. С. 558.

392 Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 558.

М. Якимычев, А. П. Александров, Н. В. Алякринский и С. Э. Столярский, которые стали известны в литературе как «молодая школа»[393]. Характерной особенностью теоретического творчества «молодой школы» стал откровенный приоритет партийной идеологии над военной наукой, что в значительной степени обесценивало их труды. Однако, во второй половине 1930-х годов, в период строительства «большого», океанского Военно-Морского Флота данная теория подверглась решительному пересмотру, а многие из ее авторов подверглись репрессиям[394].

Еще в марте 1925 г. были предприняты меры по составлению первого варианта 5-летнего плана усиления ВМС, однако в апреле этот план был скорректирован комиссией А.И. Рыкова в рамках более ограниченного плана достройки и капитального ремонта кораблей[395]. 9 июня 1925 г. на заседании Реввоенсовета СССР был рассмотрен 5-летний план строительства военно-морских сил. В результате, данная программа была утверждена как ориентировочная и максимальная. Кроме того, начальнику Морских сил В. И. Зофу было приказано в срочном порядке составить сокращенную программу строительства ВМС, из расчета в 50 % от ориентировочной программы. Сокращенная программа должна была предусматривать введение в строй всех тех судов, которые достраивались или были намечены к достройке (включая линкор «Гангут» и крейсера «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Лазарев»), а также модернизацию ряда кораблей[396]. При составлении программы нового судостроения, следовало *«исходить из необходимости постройки в первую очередь для Балтийского флота мониторов и для Балтийского и Черноморского флотов авианосцев».* Относительно постройки подводных лодок было предписано исходить из необходимости обеспечения Морских сил Балтийского и Черного морей к 1930 г. тем количеством подлодок, которые имелись на этих флотах в настоящее время[397].

9 июля 1925 г. на заседание специальной комиссии под руководством председателя СНК СССР и РСФСР А. И. Рыкова был вынесен «План усиления Морского флота». Данный план предусматривал проведение следующих мероприятий: 1) восстановление (капитальный ремонт или достройка) 16 кораблей, бывших на хранении в военных портах, ввиду невозможности их содержания в строю флота в 1917–1923 гг. или не достроенных в Первую мировую войну (восстановление 7 кораблей уже было начато по постановлению СТО от 29 октября 1924 г.); 2) постройка новых боевых кораблей – 8 эсминцев, 18 подводных лодок, 4 подводных минных заградителей, 2 мониторов, 1 авианосца, 36 сторожевых катеров и 60 торпедных катеров; 3) модернизацию и перевооружение части корабельной артиллерии, торпедного вооружения, установку корабельной авиации, химических средств, противолодочной и противогазовой защиты[398]. Обсудив данный план, комиссия поручила Реввоенсовету СССР переработать программу усиления морского флота, взяв за основу следующие основные положения: *«…а) довести РККФ до максимальной боевой готовности в течение двух с половиной лет, то есть к весне 1928 г.; б) в первую очередь провести в жизнь представлен-*

---

[393] *Белли В. А.* Указ. соч. С. 142–143. История военной стратегии России. Под ред. В. А. Золотарева. М., 2000. С. 245. *Доценко В. Д., Доценко А. А., Миронов В. Ф.* Военно-морская стратегия России. М., 2005. С. 163–169. *Кулагин К. Л.* Что нам стоит флот построить? Варианты создания военно-морского потенциала СССР в довоенную эпоху // Родина. 2007. № 5. С. 79.

[394] *Белли В. А.* Указ. соч. С. 156.

[395] *Соколов А. К.* От военпрома к ВПК: советская военная промышленность, 1917 – июнь 1941 гг. М., 2012. С. 53.

[396] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса в России и СССР 1900–1963: Документы и материалы. Т. 2: Советское военно-промышленное производство (1918–1926). С. 472. *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 53.

[397] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса в России и СССР 1900–1963: Документы и материалы. Т. 2: Советское военно-промышленное производство (1918–1926). С. 472.

[398] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса в России и СССР 1900–1963: Документы и материалы. Т. 2: Советское военно-промышленное производство (1918–1926). С. 496, 521.

ный РВС план восстановления, достройки и модернизации кораблей РККФ…»[399]. В соответствии с решением комиссии Рыкова, Реввоенсовет СССР переработал 5-летний план усиления РККФ в 3-летний. Основной упор в новом варианте плана усиления морских сил был сделан на восстановление, достройку и модернизацию кораблей. В итоге, в программе остались лишь 2 монитора, 27 сторожевых катеров, а также 2 подводные лодки. Авианосец из программы был исключен. Все остальные корабли были отнесены ко 2-й очереди судостроения. Общая сумма ассигнований на 3-летний план усиления Морских Сил СССР составила 173 млн 54 тыс. рублей[400].

16 марта 1926 г. Реввоенсовет СССР утвердил смету РККФ на судостроение и судоремонт на период 1925/26 гг. 28 мая начальник Морских сил СССР В. И. Зоф представил в Морскую комиссию РВС СССР на утверждение 5-летнюю программу судостроения. Данная программа предусматривала постройку кораблей, внесенных в утвержденный РВС план судостроения на 1925/26 гг. (2 монитора, 6 подводных лодок, 36 сторожевых катеров и 60 глиссеров), достройку с модернизацией и восстановление кораблей по утвержденной РВС программе на 1925/26 гг., а также модернизацию и перевооружение действующего (линкоры и минимум субмарин) корабельного состава в ранее оговоренном объеме, то есть части корабельной артиллерии, торпедного вооружения, установки корабельной авиации, химических средств и противолодочной защиты. В план было также внесено судостроение 2-й очереди, включавшее в себя 6 подлодок[401].

Наконец, 26 ноября 1926 г. Совет труда и обороны (СТО) СССР своим постановлением утвердил первую 6-летнюю «Программу строительства Военно-Морских Сил РККА», положившую начало советскому периоду военного кораблестроения. Первая очередь программы (1926/27-1929/30 финансовые годы) предусматривала постройку 6 подводных лодок, 8 сторожевых кораблей и 6 торпедных катеров для Балтийского и Черноморского флотов, достройку крейсера «Ворошилов» (28.12.1926 г. РВС СССР отказался от этого) и 1 эсминца для Морских сил Балтийского моря, крейсера «Красный Кавказ» – для Морских сил Чёрного моря, а также капитально-восстановительный ремонт эсминцев «Дзержинский» (для Чёрного моря) и «Яков Свердлов» (для Балтийского моря). Вторая очередь (1927/28-1931/32 финансовые годы) включала постройку монитора, 6 подводных лодок, 10 сторожевых кораблей, 30 торпедных катеров, и, кроме того, восстановление и ввод в строй линкора «Фрунзе» (бывший «Полтава») на Балтийском море (от его восстановления затем отказались, из-за недостатка финансирования) и 1 эсминца на Чёрном море[402].

Но уже в процессе осуществления данной программы, в неё были внесены изменения. 4 февраля 1929 г. на заседании Совета труда и обороны СССР был утвержден новый вариант программы военного судостроения на 1928–1933 годы, которая была сокращена в 2 раза. Согласно новой программе, планировалась модернизация всех 3-х линкоров, достройка и восстановление 1 лёгкого крейсера и 3 эсминцев, а также постройка 3 новых эсминцев, 18 сторожевых кораблей, 19 больших и 4 малых подводных лодок, 5 охотников за подлодками, 3 речных мониторов и 63 торпедных катеров[403]. Но даже эта, урезанная программа военного

---

[399] Там же. С. 496.

[400] Там же. С. 521–522.

[401] Там же. С. 565–566.

[402] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. В 5 тт. Т. 4: Судостроение в период первых пятилеток и Великой Отечественной войны (1925–1945 гг.). Под ред. И. Д. Спасского. СПб., 1996. С. 17–18. *Кузин В. П., Никольский В. И.* Военно-Морской Флот СССР 1945–1991. СПб., 1996. С. 23. *Егоров В. Г., Амусин Б. М., Беленьков С. В. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 2. Калининград, 1999. С. 115.

[403] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 566. *Соколов А. К.* Указ, соч. С. 236. *Егоров В. Г., Амусин Б. М., Беленьков С. В. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 2. С. 116.

судостроения была сорвана ввиду нарушения сроков сдачи кораблей, большого количества производственного брака и превышения стоимости кораблей[404].

На заседании Комитета обороны при СНК СССР 11 июля 1931 г. было принято постановление по докладу наркома по военным и морским делам К. Е. Ворошилова «О направлении строительства морских сил», в котором специальной комиссии в составе В. В. Куйбышева (председатель), М. Н. Тухачевского, В. М. Орлова, А. И Егорова и других было поручено разработать проект строительства Военно-Морских Сил и производственных баз. 15 августа начальник ВМС РККА В. М. Орлов представил заместителю председателя СНК В. В. Куйбышеву ориентировочный план строительства Военно-Морских Сил на 1932–1935 годы. По мнению военно-морского руководства, наличный состав флота совершенно не обеспечивал выполнения задачи по обороне берегов СССР с моря. Для надежного выполнения данной задачи, необходимо было правильно сочетать и развивать надводный и подводный флот, береговую оборону, морскую авиацию и минно-позиционные средства. Но основной упор в строительстве ВМС следовало взять на создание «мощного подводного флота». Данный проект руководства ВМС РККА был в основном принят наркомом по военным и морским делам К. Е. Ворошиловым и затем представлен им на рассмотрение Комитета обороны при СНК 14 ноября 1931 года[405].

Комитет обороны при СНК СССР рассмотрел представленную наркомом Ворошиловым программу строительства ВМС и принял ее за основу, внеся отдельные коррективы. В окончательном варианте, было принято следующее соотношение подводных лодок по тоннажу: больших ПЛ (водоизмещение 1000 тонн) – 75 единиц, средних ПЛ типа «Щука» (550 тонн) и малых – 20 единиц. При этом, было решено отложить постройку 2-х крейсеров до 1933 года, а достройку линкора «Фрунзе» (бывший «Полтава») условно отложить до 1933–1934 годов, максимально ограничив расходование валютных средств[406].

11 июля 1933 г. Совет труда и обороны СССР утвердил третью программу строительства ВМС, рассчитанную на 1933–1938 гг. Новая программа отражала переход отечественных судостроительных заводов преимущественно на военное кораблестроение, доля которого достигала свыше 60 % в общем объеме судостроения (в первой пятилетке его доля в общей стоимости заказов судостроительной промышленности составляла лишь 26 %). В соответствии с этой программой, к концу 1938 года намечалось построить 8 крейсеров, 10 лидеров, 40 эсминцев, 28 сторожевых кораблей, 42 тральщика и 252 торпедных катера, 60 охотников за подлодками, 69 больших, 200 средних и 100 малых подводных лодок, а всего – 503 надводных корабля и 369 подводных лодок. Причем, удельный вес подводного судостроения по программе составлял почти 60 % (в денежном выражении, в ценах 1927/28 гг.). Морскую авиацию предполагалось увеличить с 459 самолетов в 1933 г. до 1655 к концу 1935 года[407]. Однако, в ноябре 1933 года программа военного кораблестроения подверглась корректировке: было предписано построить 4 крейсера, 8 лидеров, 22 эсминца, 28 сторожевых кораблей, 252 торпедных катера, 60 охотников, 321 подводную лодку[408].

---

[404] *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 236–237.

[405] *Быстрова И. В.* Советский военно-промышленный комплекс: проблемы становления и развития (1930-1980-е годы). М., 2006. С. 101–105. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 581, 583.

[406] *Быстрова И. В.* Указ. соч. С. 105.

[407] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Часть 2 (1933–1937). М., 2011. С. 491. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 28. *Кузин В. П., Никольский В. И.* Указ. соч. С. 23. *Золотарев В. А., Шломин В. С.* Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. В 2-х кн. Кн. 1. М.-СПб., 2004. С. 14.

[408] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 28–29.

Разработке и принятию кораблестроительной программы 1933 г. предшествовал поиск наиболее рационального состава ВМС и способов его применения в случае войны. Требования к строительству ВМФ нашли свое отражение в документе, составленном Управлением ВМС Красной Армии и имевшем название «Основные соображения по развитию Военно-Морских Сил РККА на вторую пятилетку (1933–1935 гг.)». Основная его идея заключалась в следующем: *«План развития ВМС на ближайшие годы (1933–1935 гг.) и на всю вторую пятилетку (1933–1937 гг.) должен предусмотреть надежную и активную оборону морских границ СССР на четырех основных театрах (Балтийском, Черноморском, Дальневосточном, Северном)… При учете удельного веса трех основных элементов ВМС – флот, авиация, береговая оборона – необходимо в целях реального осуществления указанных задач исходить из следующего: а) основа программы строительства ВМС – развитие флота (в первую очередь и главным образом – подводного) и тяжелой авиации, обладающих мощными маневренными свойствами…»*[409].

В «Основных соображениях» содержались и конкретные предложения по строительству ВМС. Основой для судостроительной программы были определены подводные лодки среднего (600–750 тонн) и большого (900-1000 тонн) водоизмещения, предназначенных для действий на морских коммуникациях противника, на значительном удалении от своих берегов. Постройку же малых подлодок водоизмещением в 150 тонн, предназначенных для обороны своих баз, было решено ограничить. В развитии морской авиации основные усилия надо было сосредоточить на строительстве гидросамолетов. На всех морских театрах планировалось создать авиационные соединения торпедоносцев. В то же время, в документе отмечалась необходимость постройки надводных кораблей: *«…Для обеспечения и поддержания операций подводных лодок и для придания устойчивости всей системы морской обороны СССР, а также для успешной борьбы с противолодочными силами противника необходимо определенное сочетание подводного флота с надводными кораблями»*[410]. А именно, намечалась постройка крейсеров, лидеров, эсминцев, тральщиков, охотников за подлодками и других боевых кораблей. Реализация указанных мер, по мнению составителей «Основных соображений», должна была обеспечить *«выполнение задач обороны морских границ СССР на базе тесного взаимодействия флота, авиации и береговой обороны, причем главная и решающая роль будет возложена в боевых операциях на подводные лодки и тяжелую авиацию»*[411].

Однако, реализация судостроительной программы 1933–1938 гг. продвигалась далеко не так, как планировалось разработчиками. Причины заключались в поспешном и не совсем продуманном проектировании боевых кораблей. Первые проекты сторожевых кораблей, торпедных катеров и подводных лодок потребовали доработок и переделок в процессе строительства. В результате, корабли долгое время находились в стадии «доводки». На все это уходило немало времени, поэтому неудивительно, что программа 1933–1938 гг. была не выполнена. Так, в течение 1933–1937 гг. было заложено 4 крейсера, 4 лидера, 30 эсминцев, 6 сторожевых кораблей, 27 тральщиков, 1 минный заградитель, 151 подводная лодка. За эти же годы вступили в строй ВМФ, с учетом закладки в первой пятилетке, 1 лидер, 9 сторожевых кораблей, 6 тральщиков, 1 минный заградитель, 176 торпедных катеров, 137 подводных лодок. Для примера, на период 1933–1935 гг. ожидалось введение в строй 3 лидеров, 8 сторожевых кораблей, 8 быстроходных тральщиков, 250 торпедных катеров и 157 подводных лодок, а реально промышленностью за эти годы было сдано флоту лишь 4 сторожевых

[409] Цит. по: *Золотарев В. А., Шломин В. С.* Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. Кн. 1. С. 13.

[410] Там же. С. 13–14.

[411] Там же. С. 14.

корабля, 151 торпедный катер и 92 подводные лодки. Это означало фактическое невыполнение принятой в 1933 г. программы военного судостроения почти по всем показателям[412].

Тем не менее, в результате осуществления кораблестроительных программ 1926–1933 и 1933–1938 гг., в Советском Союзе были созданы значительные подводные силы и легкие надводные силы прибрежного радиуса действия (москитный флот). По количеству тяжелых и средних надводных кораблей (линкоры, тяжелые и легкие крейсера, лидеры, эсминцы) Советский ВМФ, конечно же, очень сильно уступал всем флотам крупных иностранных держав (Англии, США, Японии, Франции и Италии). Нельзя забывать того обстоятельства, что иностранные военно-морские флоты уже пополнились целыми сериями новейших типов крупных боевых кораблей, в то время как Советский ВМФ был вынужден пока обходиться устаревшими типами крупных надводных кораблей (линкоры, крейсера, эсминцы). Зато в области строительства подводного флота Советский Союз обошел все остальные страны, прочно удерживая пальму первенства по количеству подводных лодок в составе ВМС. На начало 1936 г. в строю ВМФ СССР состояло уже 113 подлодок, в то время как во флоте США – 84 подлодки, Франции – 77, Японии – 70, Италии – 69 и Англии – 54[413]. Именно быстрые успехи в деле строительства подводного флота, а также легких сил надводного флота позволили советскому руководству в 1932–1933 годах создать сразу два новых флота – Морские силы Дальнего Востока (с 11 января 1935 г. – Тихоокеанский флот) и Северную военную флотилию (с 11 мая 1937 г. – Северный флот)[414].

Но с середины 1930-х годов в военно-политическом руководстве СССР наметился поворот от строительства подводного флота к постепенному созданию сильного надводного, океанского флота. Если при составлении программ военного судостроения на первую и вторую пятилетки основной упор делался на создание подводных лодок, то с середины 1930-х годов основное внимание уделялось строительству надводных кораблей. Уже в 1935 г. для нужд РККФ были заложены 2 легких крейсера, 6 эсминцев, 2 сторожевых корабля и 4 быстроходных тральщика общей стоимостью в 221 млн рублей и всего лишь 9 подводных лодок общей стоимостью в 72 млн рублей. Как отмечают авторы капитального труда по истории судостроения, *«приоритет надводного флота так же, как и почти полное прекращение коммерческого судостроения»* стали характерными чертами отечественной политики в области строительства ВМФ во второй половине 1930-х – начале 1940-х годов[415].

И действительно, если в 1934 г. на подводное кораблестроение было выделено 256 млн рублей, а на надводное – 99,8 млн рублей (т. е. в 2,5 меньше), то уже в следующем, 1935-м, году ситуация с распределением денежных средств на создание ВМФ выглядела иным образом: подводное кораблестроение получило 231,9 млн рублей, а надводное – уже 176,8 млн рублей (всего лишь в 1,3 раза меньше). В дальнейшем, картина продолжала меняться еще более стремительно: в 1939 г. для нужд надводного кораблестроения было выделено 779,2 млн рублей, а для подводного – 211,5 млн рублей (в 3,7 раза меньше); в 1940 г. надводное кораблестроение получило 1608,7 млн рублей, а подводное – всего лишь 350,9 млн рублей (в 4,6 раз меньше)[416]. И наконец, в 1941 году был достигнут предельный уровень расходов на

---

[412] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 29–30. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. СПб., 2004. С. 336–337.

[413] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 31.

[414] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 340–344.

[415] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Часть 2 (1933–1937). С. 47. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 31. *Золотарев В. А., Шломин В.* С. Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. Кн. 1. С. 19–20.

[416] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. М.-СПб., 2004. С. 11. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 397. *Золотарев В. А., Шломин В. С.* Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. Кн. 1. С. 21.

надводное кораблестроение – 3100 млн рублей, в то время как на подводное было выделено всего лишь 353,8 млн рублей (в 8,7 раз меньше)[417].

Причины столь резкой переориентации руководства РККФ, в деле направления строительства флота, несомненно, лежали в сфере внешней политики и отражали личную точку зрения секретаря ЦК ВКП(б) И. В. Сталина на место и роль флота в общей системе обороноспособности СССР. Учитывая возрастающую военно-экономическую мощь и повышение политического авторитета Советского Союза на международном уровне, он хотел иметь соответствующие уровню страны вооруженные силы. Прежний статус СССР как сугубо сухопутной державы уже не устраивал И. В. Сталина, поэтому с середины 1930-х гг. самое пристальное внимание им стало уделяться развитию военно-морских сил. Успешное осуществление политики индустриализации в Советском Союзе в начале 1930-х годов создавало необходимую производственную базу для создания современного Военно-Морского Флота.

В первой половине 1930-х годов ведущие морские державы начали очередной виток гонки вооружений. В частности, в Германии в это время было осуществлено строительство серии «карманных линкоров» типа «Deutschland», а во Франции и Италии были заложены новейшие линейные корабли (типа «Dunkerque» и «Vittorio Veneto»). В качестве адекватного ответа на постройку французских линейных крейсеров, в Германии была произведена закладка более мощных кораблей – линейных крейсеров «Scharnhorst» и «Gneisenau», обладавших сильным бронированием и высокой скоростью хода[418]. По сути дела, это означало начало нового этапа в гонке военно-морских вооружений после окончания Первой мировой войны.

16 марта 1935 г. канцлер Германии А. Гитлер объявил об отмене военных статей Версальского договора, а 18 июня этого же года Англия и Германия заключили морское соглашение, которое предоставляло Германии право создания флота, не превышающего по общему тоннажу 35 % английского ВМФ, а в отношении подводного флота – право равенства с подводными силами британского флота при временном ограничении тоннажа подлодок 45 % британского. А в 1936-м году были фактически отменены ограничения, установленные Вашингтонской и Лондонской морскими конференциями на постройку больших кораблей, и все крупные военно-морские державы приступили к серийной постройке новых линейных кораблей, водоизмещение которых достигало 45–50 тыс. тонн[419].

Подобные факты вызвали тревогу у советского военно-политического руководства и вынудили принять адекватные меры для усиления отечественного Военно-Морского Флота.

Уже с декабря 1935 г., по заданию высшего политического руководства СССР, в Морских силах РККА были начаты работы по составлению новой судостроительной программы[420]. В основу перспективного планирования состава ВМФ были положены соображения о необходимости пропорционального развития трех крупных самостоятельных флотов на Балтийском, Тихоокеанском и Черноморском театрах, а также меньших по составу, но достаточно эффективных ВМС на Севере. Главной задачей для флотов была определена надежная оборона побережья и внутренних вод СССР от вторжения с моря, но в отличие

---

[417] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 397.

[418] *Whitley M. J.* Battleships of World War Two. An International Encyclopedia. Cassell, 2002. P, 16, 45, 63, 73, 169. *Siegfried Breyer.* Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1921–1997. Internationaler Schlachtschiffbau. Bonn, 2002. S. 92, 115, 208, 239. *Кофман В. Л.* Карманные линкоры фюрера. Корсары Третьего рейха. М., 2007. С. 9–15. *Малов А. А., Патянин С. В., Сулига С. В.* Линкоры фюрера. Главный калибр Кригсмарине. М., 2008. С. 10, 12.

[419] *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. (Учебное пособие). СПб., 1996. С. 5–6. *Платонов А. В.* Конференции и соглашения по ограничению морских вооружений 1921–1939 гг. // Цитадель. 1998. № 3(8). С. 90–91. *Малов А. А., Патянин С. В., Сулига С. В.* Линкоры фюрера. Главный калибр Кригсмарине. С. 11–12.

[420] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». М., 2008. С. 5.

от программы 1933 г., легкие надводные силы флота теперь следовало поддерживать линейным флотом.

Поскольку новая программа военного кораблестроения разрабатывалась в обстановке строгой секретности, без привлечения квалифицированных специалистов, то возникла проблема с четким определением основных приоритетов в деле планирования строительства боевых кораблей. Вероятно, с целью узнать мнения высших командиров флота по этому вопросу, секретарь ЦК ВКП(б) И. В. Сталин в 1936-м году вызвал всех командующих флотами в Кремль и задал им общие вопросы относительно создания будущего ВМФ, а именно: какие корабли и с каким вооружением следует строить, а также с каким противником придется встречаться данным кораблям. Если в отношении создания подводного флота среди командующих флотами наблюдалось полное единогласие, то с надводными кораблями дело обстояло значительно сложнее. Одни были за немедленную постройку линкоров, а другие – за создание крейсеров, эсминцев и торпедных катеров. Разнобой в ответах флагманов разочаровал Сталина, который констатировал отсутствие единогласия среди высшего командования РККФ[421]. И, тем не менее, Сталин, несомненно, сделал какие-то выводы для себя, в части определения приоритетов при строительстве ВМФ. (Относительно точки зрения Сталина по вопросу создания мощного флота впоследствии поведал в своих мемуарах бывший нарком ВМФ адмирал флота Советского Союза ВМФ Н. Г. Кузнецов. В частности, он отметил серьезное увлечение последнего тяжелыми кораблями, и в первую очередь, линкорами[422].)

Программа по созданию «Большого флота» разрабатывалась начальником Морских Сил РККА флагманом флота 1-го ранга В. М. Орловым и начальником Военно-Морской академии флагманом 1-го ранга И. М. Лудри с конца декабря 1935 г., под непосредственным руководством самого И. В. Сталина. Наибольший интерес военно-морское руководство проявляло к линкорам водоизмещением 35000 тонн и 55-57000 тонн, а также броненосным кораблям (крейсерам или по новой Лондонской номенклатуре – линкорам) водоизмещением 18-20000 тонн[423]. 19 января 1936 г. начальник Морских Сил РККА флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов направил наркому обороны СССР маршалу К. Е. Ворошилову и начальнику Генерального штаба РККА маршалу А. И. Егорову доклад за № 12сс о дальнейшем строительстве флота. Доклад предусматривал создание военно-морских сил численностью в 15 линейных кораблей (из них 3 старых), 26 тяжелых крейсеров, 20 легких крейсеров, 20 лидеров эсминцев, 155 эсминцев, 2 авианосца, 126 больших подводных лодок, 222 средних и 90 малых подлодок[424]. В целом, Морские Силы РККА должны были насчитывать 676 боевых кораблей общим тоннажем 1 727 тыс. тонн.

По мнению В. М. Орлова, ориентировочные подсчеты показывали, что такая программа строительства ВМС вполне реальна и может быть выполнена за 8-10 лет ***«при соответствующем развороте промышленности».*** В частности, к концу 1940 г. предполагалось выполнить программу строительства подводных лодок, эсминцев, легких крейсеров и части тяжелых крейсеров (примерно 50 %). Остальные тяжелые крейсера и линейные корабли следовало завершить постройкой в последующие годы[425].

В Наркомате обороны СССР проект судостроительной программы был рассмотрен и откорректирован. В частности, изменилось соотношение между тяжелыми и легкими крейсерами в пользу последних. В то же время, из программы были вычеркнуты авианосцы,

---

[421] *Кузнецов Н. Г.* Накануне. Курсом к победе. М., 1991. С. 239. Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца: Сборник документов и материалов. Сост. Р. В. Кузнецова, А. А. Киличенков, Л. А. Неретина. М., 2000. С. 101.

[422] *Кузнецов Н. Г.* Накануне. Курсом к победе. С. 243.

[423] Российский государственный архив Военно-Морского Флота (далее – РГАВМФ). Ф. Р-1483. Он. 3. Д. 213. Л. 34, 35–42.

[424] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Он. 1. Д. 72. Л. 22-24об.

[425] Там же. Л. 24.

подверглась сокращению численность лидеров, эсминцев и частично подлодок. В новом варианте программы военного судостроения был предусмотрен следующий состав кораблей основных боевых классов: 15 линейных кораблей (учитывая 3 линкора типа «Марат»), 22 тяжелых крейсера, 28 легких крейсеров, 18 лидеров эсминцев, 144 эскадренных миноносца, 112 больших подлодок, 210 средних и 90 малых подлодок. Всего флот должен был насчитывать 639 боевых кораблей общим тоннажем в 1 674 тыс. тонн. 17 апреля нарком обороны СССР маршал К. Е. Ворошилов доложил секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину и председателю Совета народных комиссаров СССР В. М. Молотову о программе строительства Морских Сил РККА на 1937–1943 годы[426]. Непосредственным результатом стало принятие Советом труда и обороны СССР постановления «О программе морского судостроения на 1936 год»[427].

Руководство Советского Союза, и в первую очередь сам И. В. Сталин, проявило большой интерес к программе строительства «Большого флота», следствием чего стала её серьезная корректировка. В итоге, было решено строить линкоры двух типов: стандартного типа «А» – проект 23 (водоизмещением в 35 тыс. тонн) и облегченного типа «Б» – проект 25 (водоизмещением в 26 тыс. тонн). Необходимость иметь два типа линкоров объяснялась различиями в условиях их боевого применения в открытом Тихоокеанском театре и в закрытых Балтийском и Черном морях[428]. 27 мая 1936 г. Совет труда и обороны (СТО) при СНК СССР принял постановление о строительстве «большого флота», которым предусматривалось создание в течение 7 лет, т. е. до 1943 г., сразу 8 больших линкоров водоизмещением по 35 тыс. тонн с девятью 406-мм орудиями и скоростью в 30 узлов (линкоры типа «А») и 18 малых линкоров водоизмещением по 26 тыс. тонн с девятью 305-мм орудиями и скоростью 36 узлов (линкоры типа «Б»). Во исполнение данного распоряжения, нарком тяжелой промышленности уже 14 июня 1936 г. издал приказ о начале разработки общих проектов линкоров «А» и «Б» с 15 октября 1936 г. и окончанием к 15 марта 1937 г.[429] А 3 августа 1936 г. начальник Морских Сил РККА флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов утвердил тактико-технические задания на эскизные проекты указанных двух типов линейных кораблей[430].

На первый взгляд, может показаться странным, что в СССР одновременно были начаты работы сразу по двум проектам линейных кораблей, но на самом деле это было лишь следствием господствовавших тогда мировых тенденций в судостроении. На советских военно-морских руководителей произвели впечатление тактико-технические характеристики строившихся в то время французских линейных крейсеров типа «Dunkerque» и германских линкоров типа «Scharnhorst»[431]. Желание следовать тенденциям мирового кораблестроения и привело к появлению такого интересного проекта, как линкор типа «Б» (в дальнейшем, проект 25). На это указывают примерно схожее с французскими и немецкими аналогами стандартное водоизмещение и главный калибр указанных советских линкоров. По замыслу начальника Морских Сил РККА В. М. Орлова, линкоры типа «Б» должны были иметь возможность уничтожить в бою немецкие «карманные» линкоры типа «Deutschland» и противостоять новейшим линкорам типа «Scharnhorst». Как показали дальнейшие события, совет-

---

[426] Там же. Л. 46–55.

[427] Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1917–1941. С. 602.

[428] *Зубов Б.* Я. Указ. соч. С. 118.

[429] Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1917–1941. С. 603. *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 6–9.

[430] *Зубов Б. К* Указ. соч. С. 118.

[431] *Whitley M. J.* Battleships of World War Two. An International Encyclopedia. P. 45–46, 73–75. *Siegfried Breyer.* Schlachtschiffe und Schlachtkreuzer 1921–1997. Internationaler Schlachtschiffbau. S. 115, 121, 208.

ское руководство затем сделает вполне правильный выбор в пользу кораблей более мощного проекта – линкоров типа «А» (проект 23)[432].

Работа по проектированию новых линкоров типа «А» и «Б» была развернута в Ленинграде, где были сосредоточены основные проектно-конструкторские бюро и заводы, занимающиеся постройкой боевых кораблей. Разработка проекта линкора типа «А» была поручена КБ-4, а линкора типа «Б» – ЦКБС-1 (затем – ЦКБ-17). Артиллерийское вооружение для новых линейных кораблей создавалось на заводе «Большевик», башни главного калибра – на ЛМЗ им. Сталина, приборы управления огнем – на заводе № 212 («Электроприбор»), броня – на Ижорском заводе, снаряды ГК – в НИИ-24, оптические приборы – на Ленинградском оптико-механическом заводе и ГОМЗ им. ГПУ. Помимо этого, к работе по созданию линкоров было привлечено много других предприятий и учреждений, которые являлись контрагентами КБ и институтов. Наблюдение за проектированием линкоров было возложено на Научно-исследовательский институт военного кораблестроения (НИИВК). Общее руководство все работой по строительству линкоров типов «А» и «Б» было поручено 2-му Главному управлению Наркомата оборонной промышленности в Москве[433].

Представленная наркомом обороны СССР К. Е. Ворошиловым и начальником Морских Сил РККА В. М. Орловым перспективная программа строительства флота на 1937–1943 гг., после соответствующего рассмотрения в Политбюро ЦК ВКП(б) и Совете труда и обороны, была утверждена закрытым постановлением СНК СССР от 26 июня 1936 г. В соответствии с данной программой, предусматривалась постройка 533 боевых кораблей основных классов общим водоизмещением около 1307 тыс. тонн, а именно: 8 линкоров типа «А», 16 линкоров типа «Б», 20 легких крейсеров, 17 лидеров, 128 эскадренных миноносцев, 90 больших, 164 средних и 90 малых подводных лодок[434].

Краснознаменный Балтийский флот по программе получал корабельный флот водоизмещением в 400 тыс. тонн, куда входили 4 линкора типа «А», 4 линкора типа «Б», 6 крейсеров, 5 лидеров, 40 эсминцев, 12 больших подлодок, 36 средних подлодок и 30 малых подлодок[435]. Весьма характерным был тот факт, что подводные лодки составляли лишь 18,3 % от общего тоннажа будущего флота. Среди надводных кораблей пальму первенства прочно удерживали линкоры (53,2 % тоннажа), за ними следовали эсминцы (около 17,2 %) и крейсера (11,2 % тоннажа)[436]. Удивительно, но из судостроительной программы по непонятным причинам исчезли тяжелые крейсера. По авторитетному мнению бывшего наркома ВМФ адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова, программа строительства «большого» океанского флота *«была принята наспех, без достаточного обоснования её как с оперативной точки зрения, так и с точки зрения промышленных возможностей»*[437].

Осуществить столь амбициозный план военно-морского строительства надлежало в 10-летний срок. В развитие данного плана, Совет труда и обороны при СНК СССР 16 июля 1936 г. принял постановление «О программе крупного морского судостроения», которое ставило задачи Наркомату тяжелой промышленности и конкретизировало сроки выполнения программы на ближайшие два года. Всего в 1937–1938 годах было намечено строить 8 лин-

---

[432] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 12, 15–17.

[433] Центральный государственный архив историко-политических документов Санкт-Петербурга (далее – ЦГАИПД СПб). Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3228. Л. 1–2. *Александров Ю. И., Васильев А.* М,,*Майданов О. П.* Линейные корабли и крейсера петербургской разработки и постройки // Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. Сост. А.А. Родионов. СПб., 2001. С. 79–80.

[434] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Оп. 1. Д. 72. Л. 85–87, 99-103. Боевая летопись Военно-Морского Флота, 1917–1941. С. 603.

[435] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Оп. 1. Д. 72. Л. 85.

[436] *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. С. 9. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 236.

[437] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 102.

коров (из которых 7 единиц закладывались в Ленинграде и Николаеве в 1937-м году, а 1 единица – в Николаеве в 1938-м году), 8 легких крейсеров, 8 лидеров, 114 эсминцев, 123 подводные лодки. Спуск всех восьми линкоров (четырех типа «А» и четырех типа «Б») был запланирован на 1939-й год, а сдача флоту – на 1941-й год[438]. В 1938-м году предполагалось заложить еще 2 линкора типа «А» (в Молотовске) и 5 линкоров типа «Б» (3 линкора закладываются в Ленинграде и 2 линкора – в Николаеве), а также 4 тяжелых крейсера, 4 легких крейсера, 8 лидеров и 25 эсминцев[439]. 19 июля программа крупного морского судостроения была рассмотрена и одобрена на заседании Политбюро ЦК ВКП(б)[440].

Выполнение кораблестроительной программы 1936-го года неизбежно вывело бы СССР в число крупнейших морских держав, учитывая количественный состав иностранных флотов на тот момент: Англия и США имели по 15 линейных кораблей, Япония – 9, Франция – 6, Италия – 4 линкора. Ведь в случае реализации своей программы, Советский Союз должен был иметь к 1942 г. 11 линкоров, а еще через пять лет – 24 линкора новейших проектов[441]. В то же время, столь высокие темпы строительства линейных кораблей свидетельствовали о неглубокой проработке вопроса командованием РККФ, ибо оно должно было понимать, что наладить практически с нуля серийную постройку таких сложных кораблей крайне трудно. Тем более, в Советском Союзе почти 20 лет не строилось кораблей подобного класса и опыт их постройки был в значительной мере утерян.

Говоря о плане строительства Морских Сил РККА 1936 г., необходимо отметить такую его черту, как нереальность и несбалансированность запланированного к постройке флота в части соотношения кораблей разных классов. По мнению бывшего наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова, количество строящихся линкоров было совершенно непосильно для советской судостроительной промышленности[442]. Даже такие сильные военно-морские державы, как Англия и США, которые обладали мощной судостроительной промышленностью, не могли позволить себе такое масштабное строительство столь крупных кораблей. Зато количество крейсеров (легких), напротив, было неоправданно занижено: их было запланировано почему-то меньше, чем линкоров. Полное отсутствие в программе тяжелых крейсеров «вашингтонского» типа не гарантировало сохранения боевой устойчивости своих корабельных соединений в бою с полноценным флотом противника. Что же касается подводных лодок, то им было уделено много внимания. Необходимо отметить, что по крейсерам, эсминцам и подводным лодкам старые проекты в составе флота пока еще превалировали над новыми.

Некоторые авторы указывают на такой крупный недостаток программы 1936-го года, как полное отсутствие в ней авианосцев (хотя в первоначальном варианте программы присутствовали 2 авианосца)[443]. Но это не было упущением составителей: вероятно, они учитывали принципиальную неготовность отечественного Военно-Морского Флота к эксплуатации подобного рода кораблей, требующих наличия отработанной концепции их применения,

---

[438] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Оп. 1. Д. 97. Л. 2. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 236–237. *Зубов Б. Н.* Записки корабельного инженера: Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. С. 121. *Доценко В. Д.* История военно-морского искусства. В 4-х тт. Т. 2. Развитие морских вооружений. СПб., 2006. С. 212. *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 9.

[439] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Он. 1. Д. 97. Л. 30. Ф. Р-1877. Он. 1. Д. 434. Л. 9-10. Д. 437. Л. 14.

[440] Политбюро ЦК РКП(б) – ВКП(б). Повестки дня заседаний. 1919–1952: Каталог. Т. II. 1930–1939. М., 2001. С. 786.

[441] *Whitley M. J.* Battleships of World War Two. An International Encyclopedia. P. 34, 39, 45, 92, 105, 113, 121, 127, 156, 162, 179, 187, 193, 200, 242, 246, 253, 259, 264, 273, 280. *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. С. 11. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 237.

[442] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 102.

[443] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 102. *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. С. 11–12.

хорошо обученных кадров личного состава и развитой системы береговой инфраструктуры (в первую очередь, на Севере и Дальнем Востоке), которыми Морские Силы РККА в то время ещё не располагали. А на таких закрытых морских театрах, как Балтийское и Черное моря, авианосцы в принципе и не требовались.

Особенностью первой программы военного кораблестроения было то, что процессу её разработки и принятия не предшествовала выработка военно-морской доктрины СССР. Не проводились научные обоснования и расчеты, какие именно боевые корабли необходимо строить для «Большого» Военно-Морского Флота и в каком именно количестве. Фактически это являлось прерогативой высшего политического руководства Советского Союза, а точнее секретаря ЦК ВКП(б) И. В. Сталина, который имел свои собственные планы на применение ВМФ в будущей войне. О сложной ситуации, сложившейся с разработкой кораблестроительной программы, адмирал Н. Г. Кузнецов сообщает следующие интересные детали: «… *Четко сформулированных задач флота не было. Как ни странно, я не мог добиться этого ни в Наркомате обороны, ни у Правительства. Генеральный штаб ссылался на отсутствие у него директив правительства по этому вопросу, а лично Сталин отшучивался или высказывал весьма общие предположения. Я понял, что он не желает посвящать меня в "святая святых", и не считал удобным более настойчиво добиваться этого. Когда возникали разговоры о будущем флоте на том или другом из театров, он смотрел на карту моря и только задавал вопросы о возможностях будущего флота, не раскрывая деталей своих намерений…*»[444].

Составители плана военного кораблестроения не учитывали реального состояния и возможностей отечественной судостроительной промышленности, которая реконструировалась фактически параллельно со строительством сильного океанского флота и ещё не имела опыта в создании кораблей подобного типа. Многие корабли должны были строиться на заводах, которые только-только осваивали производственный процесс. Отсутствие необходимого опыта постройки тяжелых кораблей, производственной базы и налаженного технологического процесса сразу же привели к срыву планов по созданию большого, «океанского» флота.

Уже на начальном этапе реализации программы 1936 г. руководство МС РККА, научно-исследовательские институты и конструкторские бюро (КБ-4 и ЦКБС-1 (затем – ЦКБ-17)) встретились с большим количеством трудностей, главной из которых стала ошибка в определении тактикотехнических характеристик новых линкоров. Для линейных кораблей типа «А» при заданных основных размерениях, вооружении и броневой защите было изначально запланировано совершенно недостаточное водоизмещение (35 тыс. тонн). Естественно, что НИИ и КБ пришлось заниматься срочной переработкой проекта данного корабля. То же самое относилось и к линкорам типа «Б». Это потребовало значительного объема опытных, макетных и исследовательских работ (всего более 200). Кроме того, Управление Морских Сил РККА и Наркомат обороны СССР несколько раз меняли планы постройки и тактико-технические требования к будущим линкорам.

В итоге, к концу 1936 г. эскизные проекты новых линкоров были завершены разработкой, но с большими количеством недочетов и нерешенных вопросов по принципиальным проблемам. В целом, с середины 1936 г. до февраля 1938 г. были составлены 3 (!) технических проекта линкора типа «А», и все они были последовательно забракованы. По линкору типа «Б» первоначально был составлен технический проект, но с явно завышенным водоизмещением и недостаточным вооружением. Причем тактико-техническое задание на линкор «Б» было выдано специальной комиссией под председательством начальника кафедры общей тактики Военно-морской академии флагмана 2-го ранга С. П. Ставицкого с большим

[444] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 103.

опозданием, лишь к сентябрю 1937 г.(!). Затем, проект был откорректирован в соответствии с указаниями правительством, и уже новый эскизный проект лишь в конце 1937 г. был отправлен в Москву. В связи с этим, закладка линкоров проектов 23 и 25 в 1937-м году, как это первоначально предусматривалось СТО при СНК СССР, так и не состоялась[445].

Решением Военного Совета Морских Сил РККА № 157999сс от 27 ноября 1937 г. было признано, что *«технический проект КБ-4 линкора типа «А» поэтому не может быть доложен Правительству па утверждение для дальнейшей разработки рабочих чертежей и последующей постройки»*[446]. В решении отмечалось, что ещё не были готовы технические проекты башен 152-мм и 100-мм орудий, отсутствовали проекты приборов управления стрельбой, командно-дальномерного поста, проекты вспомогательных механизмов и различных устройств. Не были доработаны и выполнены вопросы по донной защите, палубного бронирования кораблей, требуемая скорость хода 29–30 узлов не была достигнута, получена 28,5-29,5 узлов. Не были выполнены опытные работы, необходимые для разработки технического проекта: по главным котлам и системе замещения топлива, макетирование по помещениям главных и вспомогательных механизмов, КДП, боевых рубок и центральных постов, химзащите башенной артиллерии, химзащите котельных отделений, противопожарной защите артиллерийских погребов[447].

В первой половине 1937 г. программа строительства ВМФ стала приобретать вполне конкретные очертания. 23 января Совет Труда и Обороны при СНК СССР принял решение о закладке в IV-м квартале 1937 г. четырех линкоров типа «А» и трех линкоров типа «Б», а четвертый корабль данного типа было решено заложить в I-м квартале 1938 г. Спуск на воду всех 8 линейных кораблей намечалось произвести в 1939 г., а сдачу – в 1941 г. Однако, последующими постановлениями СТО от 26 марта и Комитета обороны при СНК СССР от 26 мая сроки закладки новых линкоров были скорректированы. 28 января начальник Морских Сил РККА В. М. Орлов и заместитель наркома оборонной промышленности СССР Р. А. Муклевич подписали специальное Протокольное соглашение по выполнению плана работ на 1937-й год. Общий объем заказов для нового военного кораблестроения был определен огромной суммой в 930 млн рублей. К 10 апреля 1937 г. был подготовлен разработанный 2-м Государственным проектным институтом по заданию заместителя наркома оборонной промышленности Р. А. Муклевича «Организационный план морской судостроительной промышленности на 1937–1943 гг.», который уточнял сроки выполнения программы по годам и конкретным заводам, исходя из их возможностей.

Наконец, 3 июля 1937 г. Комитет Обороны при СНК СССР назначил новые сроки закладки линкоров. А именно, в декабре 1937 г. и январе 1938 г. было решено заложить по два линкора типа «Б», в феврале 1938 г. – три линкора типа «А» и в марте 1938 г. – четвертый линкор типа «А». Сдача всех 8 линкоров в 1941 г. оставалась в силе. Постановление предписывало переработать проект большого линкора типа «А», с учетом того, что стандартное водоизмещение корабля возрастало до 55–57 тыс. тонн. Срок сдачи технического проекта линкора «А» назначался на середину октября 1937 г. Утверждение проектов линкоров, проведение испытаний и наблюдение за строительством кораблей было возложено на начальника Морских Сил РККА флагмана флота 1-го ранга В. М. Орлова[448].

Однако последующие события нарушили эти планы. Развернувшиеся в Советском Союзе в 1937-м году массовые политические репрессии сильно ударили по высшему

---

[445] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3228. Л. 2, 14, 16, 103–105. РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 153. Л. 4-6а, 66–10, 11–16. *Зубов Б. Я.* Указ. соч. С. 119–121.

[446] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 153. Л. 18.

[447] Там же. Л. 17.

[448] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 238–239. *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 14–15.

командному и начальствующему составу РККА, в том числе и его Морским силам. Все лица, причастные к разработке и осуществлению судостроительной программы 1936 г. по созданию «большого» флота (начальник Морских Сил РККА флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов, начальник Военно-Морской академии флагман 1-го ранга И. М. Лудри, заместитель наркома оборонной промышленности Р. А. Муклевич и пр.), в течение лета-осени 1937 г. были арестованы и объявлены «врагами народа», а вскоре и расстреляны[449]. Соответственно, полная смена руководства Управления МС РККА отразилась на судьбе судостроительной программы, которая всё время пересматривалась и корректировалась. Существовала удобная практика, когда все просчеты и ошибки в планировании строительства флота, объясняемые волюнтаристскими решениями военнополитического руководства СССР, объявлялись результатами «вредительской деятельности» предыдущего руководства Морских Сил РККА.

В итоге, 13–15 августа 1937 г. на состоявшемся заседании Комитета обороны при СНК СССР по флотским вопросам было приняло секретное постановление о пересмотре имевшейся программы, в части определения классов и основных тактико-технических элементов кораблей. По линкору типа «А» было решено, что он будет иметь девять 406-мм орудий ГК, двенадцать 152-мм, двенадцать 100-мм и 40 37-мм орудий, скорость 29 узлов и дальность плавания до 8 тыс. миль. Линкор типа «Б» должен был иметь на вооружении девять 356-мм орудий ГК, двенадцать 152-мм, восемь 100-мм и 24 37-мм орудий, развивать скорость 28 узлов и иметь дальность плавания в 8 тыс. миль. Также было решено строить тяжелые крейсера, вооруженные двенадцатью 254-мм орудиями. Кроме того, постановление предусматривало разработку проекта эскиза малого авианосца водоизмещением в 10 тыс. тонн, вооруженного 40–45 самолетами и имеющего скорость 30 узлов. Также была намечена разработка новых проектов легких крейсеров, лидеров эсминцев, эскадренных миноносцев, сторожевых кораблей, надводных минных заградителей (трех типов) и тральщиков (двух типов)[450].

Определенную пользу, в плане переработки судостроительной программы, сыграл опыт проходившей Гражданской войны в Испании, выявившей отсутствие у Советского Союза полноценного океанского Военно-Морского Флота. Анализ опыта испанских событий был учтен новым начальником Морских Сил РККА флагманом флота 1-го ранга М. В. Викторовым и его заместителем флагманом флота 2-го ранга Л. М. Галлером при составлении нового варианта программы, получившего название «План строительства боевых кораблей Морских Сил РККА». Этот план был представлен наркомом обороны СССР маршалом К. Е. Ворошиловым в форме подробного доклада секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину и председателю СНК СССР В. М. Молотову 7 сентября 1937 года[451].

Предложенный начальником МС РККА М. В. Викторовым и наркомом обороны СССР К. Е. Ворошиловым план предусматривал создание мощных флотов на Тихом океане и Балтийском море, где противниками СССР были определены Япония и Германия. Был несколько снижен удельный вес Черноморского флота, зато Северный флот было решено усилить и приблизить по тоннажу новых кораблей к Черноморскому флоту. При количественном и качественном расчете корабельного состава флотов на театрах учитывались перспективы развития ВМС вероятных противников и оперативные задачи на случай войны. Главными задачами для флотов были определены: 1) Недопущение высадки десантов и захвата противником советского побережья на Севере и Тихом океане; 2) Недопущение прорыва ВМС

---

[449] *Сувениров О. Ф.* Трагедия РККА 1937–1938. М., 1998. С. 374, 381, 490. *Черушев Н. С.* Удар по своим. Красная Армия: 1938–1941. М., 2003. С. 109.

[450] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 15–16, 38. *Зубов Б. Н.* Записки корабельного инженера: Развитие надводного кораблестроения в Советском Союзе. С. 121.

[451] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Он. 1. Д. 97. Л. 99. Ф. Р-1877. Он. 1. Д. 434. Л. 28–35. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 240–241.

противника в Черное море, в северную часть Балтийского и Рижский залив; 3) Завоевание господства на Черном море, в Финском заливе; 4) Нарушение морских коммуникаций противника на Балтике и Черном море; 5) Недопущение перевозки японских войск и снабжения через корейские порты; 6) Разгром флотов и военно-морских баз враждебных государств в Черном море; 7) Защита Северного морского пути и своих коммуникаций на Севере; 8) Оказание содействия сухопутной армии по занятию территории Финляндии, Латвии и Эстонии[452].

Согласно «Плану строительства боевых кораблей Морских Сил РККА» от 7 сентября 1937 года, для нужд РККФ предполагалось построить 599 боевых кораблей, а именно: 6 линкоров типа «А», 14 линкоров типа «Б», 2 авианосца, 10 тяжелых крейсеров, 22 легких крейсера, 20 лидеров, 144 эсминца, 84 большие подлодки, 175 средних подлодок и 116 малых подлодок[453]. По флотам новые корабли распределялись следующим образом: для Тихоокеанского флота были предназначены новые корабли общим водоизмещением в 796 тыс. тонн (в том числе 4 линкора типа «А» и 2 линкора типа «Б»), для Краснознаменного Балтийского флота – 514 тыс. тонн (в том числе 6 линкоров типа «Б»), для Черноморского флота – 342 тыс. тонн (включая 4 линкора типа «Б») и для Северного флота – 338 тыс. тонн (включая 2 линкора типа «А»)[454].

При рассмотрении новой программы видно, что она была более сбалансированной по классам боевых кораблей и учитывала мировой опыт строительства Военно-Морского Флота. Количество линкоров обоих типов («А» и «Б») было уменьшено, зато увеличилось количество крейсеров, лидеров и эсминцев. Важным моментом было появление в программе тяжелых крейсеров с 254-мм орудиями. Принципиальное значение имело включение в «План» двух малых авианосцев водоизмещением по 10 тыс. тонн, предназначенных для Северного и Тихоокеанского флотов. Это было уже явным заимствованием иностранного опыта и стремлением не допустить сильного отставания в гонке морских вооружений.

Новое руководство РККФ уже пересмотрело свои взгляды относительно новых линкоров, доведя их характеристики до мировых стандартов: по линкору типа «А» стандартное водоизмещение достигло уже 55–57 тыс. тонн, а по типу «Б» – до 48 тыс. тонн[455]. Советское политическое и военное руководство стремилось, чтобы отечественные линкоры не оказались слабее иностранных аналогов. Данная корректировка нарушала положения недавно заключенного англо-советского военно-морского соглашения от 17 июля 1937 года[456], но подобные отступления от договорных обязательств тогда допускали на практике все страны-участники Вашингтонского соглашения 1922 года[457]. Однако, несмотря на некоторую модернизацию, новая программа кораблестроения носила такой же нереальный характер, как и предыдущая. Принята она была таким же волевым методом, без серьезного обсуждения и согласования с судостроительной промышленностью и военно-морскими специалистами.

«План строительства боевых кораблей Морских Сил РККА» 1937 г. официально так и не был утвержден Правительством, хотя рассматривался в Политбюро ЦК ВКП(б) и Коми-

---

[452] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 241–242.

[453] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Он. 1. Д. 435. Л. 24–34, 44–62. *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. С. 18.

[454] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Он. 1. Д. 435. Л. 24–34, 44–62. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 242.

[455] Согласно англо-советскому морскому соглашению от 17 июля 1937 г., верхний лимит водоизмещения линкоров был установлен в 35 тыс. тонн, а в июле 1938 г. Советский Союз подписал с Великобританией, Францией, США и Германией протокол об увеличении лимита водоизмещения линкоров до 45 тыс. тонн. – См.: Политбюро ЦК РКП(б) – ВКП(б) и Европа. Решения «Особой папки» 1923–1939. М., 2001. С. 362.

[456] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 241. Л. 1-48. *Платонов А. В.* Конференции и соглашения по ограничению морских вооружений 1921–1939 гг. // Цитадель. 1998. № 3(8). С. 91.

[457] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 242.

тете обороны при СНК СССР. (Характерно, что и все последующие судостроительные программы – 8-летняя «Программа строительства боевых и вспомогательных кораблей на 1938–1945 гг.» 1938 г., «10-летний план строительства кораблей РККФ» 1939 г., 5-летний «План военного судостроения на третью пятилетку 1938–1942 гг.» 1940 г. также не утверждались ЦК ВКП(б) и СНК СССР, хотя Наркомат ВМФ и судостроительная промышленность руководствовались ими при составлении ежегодных планов строительства кораблей[458].) Этому помешали трудности согласования плана ВМФ с судостроительной промышленностью, но он послужил основой для дальнейшей работы над проектами кораблей и для определения сроков их реализации.

Тем временем, высшим руководством СССР были предприняты важные шаги по повышению роли и значения Военно-Морского Флота в системе Вооруженных сил страны. С этой целю, постановлением ЦИК и СНК СССР от 30 декабря 1937 г. был образован самостоятельный орган управления флотом – Народный комиссариат Военно-Морского Флота СССР, в задачу которого входила разработка планов строительства, вооружения и комплектования Военно-морских сил. Наконец, 15 января 1938 г. ЦИК и СНК СССР утвердили Положение о Народном комиссариате ВМФ, согласно которому при наркоме учреждались Главный Военный совет (ГВС) и Главный морской штаб (ГМШ). Главный морской штаб являлся центральным органом Наркомата ВМФ по подготовке и использованию сил флота для обороны страны[459]. Создание Наркомата ВМФ и Главного морского штаба было призвано подчеркнуть возрастание роли флота в системе Вооруженных Сил СССР и помочь морякам в деле намеченного масштабного строительства ВМС.

Помимо организационных мер, не заставило себя долго ждать и теоретическое обоснование создания большого, «океанского» советского Военно-Морского Флота. Уже 16 февраля новый нарком ВМФ армейский комиссар l-го ранга П. А. Смирнов (до этого занимавший должность начальника Политического управления РККА) и начальник ГМШ флагман флота 2-го ранга Л. М. Галлер представили в Комитет обороны при СНК СССР очередной вариант судостроительной программы, не претерпевшей сильных изменений. При рассмотрении представленного варианта, секретарь ЦК ВКП(б) И. В. Сталин разрешил отказаться от линкоров типа «Б», сделав выбор в пользу более сильного типа «А» (проект 23)[460]. (Дело в том, что при рассмотрении эскизного проекта линкора типа «Б» в Наркомате ВМФ «внезапно» выяснилось, что по своему артиллерийскому вооружению он уступает иностранным аналогам, что и предопределило его дальнейшую судьбу[461].)

В итоге, 27 февраля 1938 г. нарком ВМФ П. А. Смирнов и начальник Главного морского штаба Л. М. Галлер, доработав проект по замечаниям Комитета Обороны, представили в Наркомат оборонной промышленности уже новый вариант программы, получившей название «Программа строительства боевых и вспомогательных кораблей на 1938–1945 гг.». Данная программа, рассчитанная на 8 лет, называлась в дальнейшем «Большой программой». Срок выполнения программы был назначен на 1 января 1946 г. В целом, по «большой программе» было намечено построить 424 боевых корабля общим водоизмещением в 1918,5 тыс. тонн, из которых 91,6 % приходилось на надводные корабли и 8,4 % – на подводные лодки. В программу были включены 15 линкоров типа «А», 2 авианосца, 15 тяжелых крейсеров, 28 легких крейсеров, 19 лидеров, 144 эсминца, 42 большие подлодки, 23 подвод-

---

[458] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. М., 2004. С. 12. *Платонов А. В.* Доктрины ведущих военно-морских держав перед Второй Мировой войной // Цитадель. 2000. № 1(9). С. 60.

[459] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 611–612.

[460] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 17.

[461] *Григайтис К. Л.* Советская кораблестроительная наука (в 1937 г.). К 70-летию ЦНИИВК // Тайфун. 2002. № 4(44). С. 23.

ных минных заградителя, 90 средних подлодок, 46 малых подлодок. Линкоры по новой программе распределялись следующим образом: Тихоокеанский флот получал 6 единиц, Краснознаменный Балтийский – 4 единицы, Черноморский – 3 и Северный – 2 единицы. Общий тоннаж боевых кораблей флота к 1946-му году должен был увеличиться более чем в 10 (!) раз по сравнению с 1936-м годом[462]. Несмотря на то, что СНК СССР вновь не утвердил новую программу военного кораблестроения[463] (как и все предшествовавшие варианты), судостроительная программа 1938-го года продолжала фактически действовать до начала Великой Отечественной войны, подвергаясь ежегодной корректировке в плане сроков закладки и сдачи кораблей.

Итак, новый вариант программы военного кораблестроения был подвергнут очередному сокращению, особенно в части линкоров (на 5 единиц) и подводных лодок (почти в 2 раза!). Однако, при этом количество больших линкоров (типа «А») в программе было сразу увеличено в 2,5 раза, возросла также и численность тяжелых (в 1,5 раза) и легких крейсеров (в 1,3 раза). Оставлены были в программе и легкие авианосцы. Из этого видно, что составители плана судостроения действовали достаточно нехитрым, арифметическим образом: уменьшив число кораблей одного класса, они тут же автоматически увеличивали число кораблей другого. Но, несмотря на новую корректировку, кораблестроительная программа продолжала носить завышенный характер, и рассчитывать на её реализацию при имевшемся состоянии судостроения и военно-морской науки и техники не приходилось. Но это обстоятельство нисколько не смущало руководство СССР, и по данной программе в очередной раз было принято «волевое» решение о её выполнении, был создан ряд правительственных комиссий по обеспечению этого решения, стали закладываться новые корабли[464].

Впрочем, реализация «большой программы» встречала большие затруднения вследствие постоянной смены руководства Рабоче-крестьянского Красного Флота в период массовых репрессий 1937–1938 гг. После ареста двух начальников Морских Сил РККА (флагманов флота 1-го ранга В. М. Орлова (10 июля 1937 г.) и М. В. Викторова (22 апреля 1938 г.)) последовала очередь недавно назначенного наркома ВМФ, армейского комиссара l-го ранга П. А. Смирнова, арестованного 30 июня 1938 г. Все они были приговорены к высшей мере наказания – расстрелу[465]. Естественно, что репрессированным руководителям ВМФ была вменена в вину «вредительская» политика в деле разработки и осуществления программы военного кораблестроения. Заместитель уполномоченного Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Ленинградской области Егоров 27 февраля 1938 г. поспешил доложить секретарю ЦК ВКП(б) и первому секретарю Ленинградского обкома и горкома ВКП(б) А. А. Жданову о том, что *«враги народа – Муклевич и Орлов, стоявшие во главе в деле кораблестроения, с самого начала запутали это дело: тактико-технические задания давались путаные и неверные, а специалисты морского ведомства отстранялись от проектирования линкоров и т. д.»*[466].

А между тем, ситуация с разработкой новых линкоров типа «А» (проект 23) к началу 1938 г. действительно выглядела просто угрожающе; по словам того же Егорова, *«все сроки, устанавливаемые правительством по проектированию линкоров, оказались сорванными, технический проект корабля "А" составлялся трижды и все они забракованы, а корабль "Б" в настоящее время вовсе снят с разработки».* Плохая организация работы привела к

---

[462] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 10–12, 14–21, 35–42.

[463] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 394.

[464] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 102.

[465] *Сувениров О. Ф.* Указ. соч. С. 374. *Черушев Н.С.* 1937 год: Элита Красной Армии на Голгофе. М., 2003. С. 141–151. *Черушев Н.* С, *Черушев Ю. Н.* Расстрелянная элита РККА (командармы l-го и 2-го рангов, комкоры, комдивы и им равные): 1937–1941. Биографический словарь. М., 2012. С. 19–20, 22.

[466] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3228. Л. 2.

тому странному положению, что, несмотря на целый год работы по проектированию линкора типа «А», всё ещё не имелось утвержденного технического проекта ни корабля в целом, ни его частей: артиллерии, башен, турбин, брони, приборов управления стрельбой и прочего. Любопытно, что далее Егоров признает, что основные трудности заключаются *«не столько в решении технических вопросов проектирования кораблей, сколько в организационной неразберихе, несогласованности, бесплановости, безответственности, имеющих место в центре и на местах»*[467].

Технические комиссии, призванные осуществлять консультационную помощь в создании линкоров, практически бездействовали, а некоторые вообще не собирались ни разу. Институты, которым было поручено контролировать данную работу (АНИМИ и НИИВК), оказались не состоянии решать возникшие в ходе работ вопросы. Отсутствовала координация в работе между заводами, конструкторскими бюро и научно-исследовательскими институтами; каждый работал самостоятельно и совершенно не согласовывал свою работу с работой других. Оперативного межведомственного органа, который решал бы все вопросы, связанные с сооружением новых линкоров, и мнение которого было бы обязательно для всех заводов, КБ и институтов, не существовало[468]. Иными словами, работа по созданию линкоров нового типа практически не продвигалась.

Временно исполняющий обязанности наркома ВМФ флагман флота 2-го ранга И. И. Смирнов-Светловский взял на себя нелегкий труд по реализации судостроительной программы, и в первую очередь, по продвижению строительства новых линкоров. В итоге, 15 июля и 31 октября 1938 г. на судостроительном заводе № 189 в Ленинграде и судостроительном заводе № 198 в Николаеве по проекту 23, наконец-то, были заложены новые линкоры «Советский Союз» и «Советская Украина»[469]. Это стало началом реализации «большой программы» строительства ВМФ. (Впрочем, скоро и самого П. И. Смирнова-Светловского постигла та же печальная участь, что и его предшественников: 26 марта 1939 г. его арестовали и затем расстреляли[470].)

Тем временем, продолжалась работа по разработке технического проекта 23 (линкор типа «А»), которая продвигалась достаточно нелегко. Согласно постановлению Правительства, окончательный технический проект должен быть представлен в комплектном виде к 1 сентября 1938 г., но фактически он был представлен в Управление кораблестроения РККФ 13 октября 1938 г. т. е. с опозданием в 1,5 месяца. Причем, проект был представлен не в полном комплекте и с рядом важнейших отступлений от заданий. Проект был рассмотрен на заседании в Кремле под председательством председателя СНК СССР В. М. Молотова, в присутствии секретаря ЦК ВКП(б) И. В. Сталина, наркома обороны СССР К. Е. Ворошилова, наркома ВМФ П. А. Смирнова. Технический проект был одобрен И. В. Сталиным и утвержден к постройке[471]. Наконец, технический проект 23 был утвержден постановлением Комитета обороны при СНК СССР от 13 июля 1939 г. № 195сс, т. е. спустя год после начала строительства (!)[472].

В сентябре 1938 г. очередным наркомом ВМФ был назначен бывший первый заместитель наркома внутренних дел СССР и командующий пограничными войсками НКВД командарм 1-го ранга М. П. Фриновский. Новый нарком, совершенно не разбиравшийся в мор-

---

[467] Там же. Л. 2.

[468] Там же. Л. 3.

[469] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3297. Л. 3. РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 153. Л. 32. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. СПб., 2002. С. 69–70.

[470] *Сувениров О. Ф.* Указ. соч. С. 374. *Черушев Н.* С, *Черушев Ю. Н.* Расстрелянная элита РККА (командармы 1-го и 2-го рангов, комкоры, комдивы и им равные): 1937–1941. Биографический словарь. С. 39.

[471] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 153. Л. 33–34. *Григайтис К. Л.* Указ. соч. С. 25.

[472] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 153. Л. 164–173.

ском деле, фактически передоверил основную работу своему опытному заместителю П. И. Смирнову-Светловскому[473]. Уже в декабре 1938 г. Фриновский провел заседание Главного Военного совета ВМФ, посвященное в значительной степени вопросам создания «большого флота». Заседание проходило в Кремле под руководством секретаря ЦК ВКП(б) И. В. Сталина, который активно интересовался вопросами военно-морского строительства. В частности, он хотел узнать мнение командующих флотами о тех или иных классах боевых кораблей, о морской доктрине и необходимых изменениях в уставах и наставлениях. Идея создания «большого», океанского флота нашла полную поддержку у Сталина, который согласился с необходимостью расширения береговой инфраструктуры для нужд флота, в том числе со строительством новых военно-морских баз, судоремонтных заводов и вспомогательного флота[474]. Неудивительно, что бюджетные ассигнования флоту на следующий, 1939-й год были вновь значительно увеличены, в результате чего РККФ получал 7,5 млрд рублей. Причем, из этих средств на судостроение, вооружение и технику приходилось 4,5 млрд рублей (т. е. 60 %)[475].

В 1939-м году в руководстве ВМФ опять произошли кадровые перемены: 25 марта были сняты со своих постов и затем арестованы нарком ВМФ командарм 1-го ранга М. П. Фриновский и его заместитель флагман флота 2-го ранга П. И. Смирнов-Светловский (Оба военачальника были расстреляны в начале 1940-го года.) На смену прежнему руководству Наркомата ВМФ пришел молодой командующий Тихоокеанским флотом флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов, занявший сначала должность первого заместителя наркома, а уже спустя месяц – наркома ВМФ[476]. Новый народный комиссар ВМФ также приложил немалые усилия к строительству океанского флота. В частности, при его участии были разработаны 5-летний план кораблестроения (1938–1942 гг.) и 5-летняя программа (1943–1947 гг.) военного кораблестроения, которые он направил члену Главного Военного совета ВМФ, секретарю ЦК ВКП(б) А.А. Жданову[477].

14 июля 1939 г. Комитет Обороны при СНК СССР получил на рассмотрение 10-летний план судостроительной программы, представленного наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым. Опираясь на указания Комитета Обороны, Н. Г. Кузнецов уже 6 августа представил И. В. Сталину, В. М. Молотову и К. Е. Ворошилову переработанный и подписанный им «10-летний план строительства кораблей РККФ»[478]. В это время на судостроительных вервях СССР уже велась постройка 3 линкоров проекта 23, 2 тяжелых крейсеров проекта 69, 5 легких крейсеров проекта 68, 5 легких крейсеров проектов 26 и 26-бис, 2 лидеров эсминцев проекта 48, 2 лидеров проекта 2, 6 эсминцев проекта 30, 20 эсминцев проекта 7, 18 эсминцев проекта 7У, 5 сторожевых кораблей проекта 29, 12 быстроходных тральщиков проекта 59, 21 базового дизельного тральщика, 6 речных деревянных тральщиков, 73 торпедных катеров, 1 большого морского охотника за ПЛ, 22 малых морских охотников, 21 большой подлодки типов «К» и «Л», 63 средних подлодок типов «С» и «Щ», 57 малых подлодок типа «М»[479].

Новый план военного судостроения, рассчитанный на 10 лет (1938–1947), был построен на соображении о создании ***«сильных флотов на всех морских театрах Совет-***

---

[473] *Кузнецов Н. Г.* Накануне. Курсом к победе. С. 193, 197.

[474] *Кузнецов Н. Г.* Накануне. Курсом к победе. С. 192–195.

[475] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 739.

[476] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 678–679. *Сувениров О. Ф.* Указ. соч. С. 373, 375. *Черушев Н.* С, *Черушев Ю. Н.* Расстрелянная элита РККА (командармы l-го и 2-го рангов, комкоры, комдивы и им равные): 1937–1941. Биографический словарь. С. 39.

[477] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 132–155.

[478] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 81, 83–99, 100–110. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. М., 2006. С. 40. Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 103.

[479] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 458. Л. 3–4.

ского Союза», с учетом сил флотов вероятных противников. Причем, в состав создаваемого флота включались и те корабли, которые входили в строй до 1 января 1940 г. Вместе с ними, к 1948 г. на всех морских театрах требовалось иметь 699 боевых кораблей основных классов общим водоизмещением 2563 тыс. тонн, не считая мелких боевых и вспомогательных кораблей. В целом, по 10-летнему плану предполагалось построить 15 линкоров типа «А», 2 авианосца, 16 тяжелых крейсеров, 32 легких крейсера, 36 лидеров, 162 эсминца, 88 подводных минных заградителей, 225 средних подлодок, 120 малых подлодок. Кроме того, следовало построить еще 358 торпедных катеров, 8 канонерских лодок, 274 охотников за подлодками и 263 тральщиков общим водоизмещением 465 тыс. тонн. Таким образом, общий тоннаж создаваемого флота достигал 3028 тыс. тонн, из которых 1154 тыс. тонн приходилось на Тихоокеанский флот и 518 тыс. тонн – на Северный флот[480].

Оценивая план строительства ВМФ от 6 августа 1939 г., нельзя не заметить того обстоятельства, что по сравнению с планом 1938 г., в новом варианте программы количество тяжелых и средних надводных кораблей несколько изменилось. Если линкоры и авианосцы остались в той же пропорции, что и прежде, то количество крейсеров, лидеров и эсминцев, напротив, увеличилось. Вероятно, это было предпринято для обеспечения боевой устойчивости маневренных соединений флота. (И хотя нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов испытывал сомнения относительно необходимости постройки такого количества линкоров и тяжелых крейсеров, но открыто спорить с руководством страны, и в первую очередь, с И. В. Сталиным он не стал[481].) Помимо этого, в новой программе было почти вдвое (!) увеличено количество строящихся подводных лодок.

Но в то же время, составители плана должны были понимать, что этот путь неизбежно ведет к новому усложнению работы судостроительной промышленности. Ведь корректировка планов пошла в сторону увеличения количества боевых единиц. При этом мало кто в руководстве страны и Вооруженных Сил всерьез задумывался о выполнимости подобных грандиозных планов. (Ведь, в отличие от дореволюционного периода, рассчитывать на постройку хотя бы части крупных боевых кораблей за границей Советскому Союзу не приходилось. Это убедительно показала неудавшаяся поездка заместителя наркома ВМФ флагмана флота 2-го ранга И. С. Исакова в США в феврале 1939 г., когда Советский Союз попытался заказать у фирмы «Gibbs & Cox» линкоры для своего ВМФ. В результате объявленного правительством США «морального эмбарго» в декабре 1939 г.[482], всякие закупки Советским Союзом промышленного оборудования и военной техники в Соединенных Штатах стали невозможными. Покупка же в Германии в 1940-м году недостроенного тяжелого крейсера «Лютцов» мало что меняла в общем раскладе сил[483].)

Отрицательную роль играло также и то обстоятельство, что проекты боевых кораблей, и в первую очередь, новых линкоров, постоянно перерабатывались: например, в течение 1937–1939 годов по требованию высшего политического и военного руководства Советского Союза было последовательно разработано пять технических проектов линкоров «А»[484].

---

[480] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 81, 83–99, 100–110. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 40, 45. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 249.

[481] Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. С. 104–105.

[482] Документы внешней политики. 1940-22 июня 1941. Т. XXIII: В 2 кн. Кн. 1. Январь-октябрь 1940. М., 1995. С. 94. Кн. 2 (2). 2 марта 1941-22 июня 1941. М., 1998. С. 781. *Касатонов И. В.* Триумф Военно-Морского Флота России в XX веке и его закат. Адмирал флота Советского Союза Н. Г. Кузнецов – нарком ВМФ, военно-морской министр, главнокомандующий ВМФ СССР середины XX века. М., 2011. С. 56–57.

[483] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны. С. 188–189, 196.

[484] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 24.

Естественно, что это постоянно замедляло строительство тяжелых кораблей для Советского ВМФ, а это, в свою очередь, делало их вступление в строй делом неопределенного будущего.

Кроме того, планируя строительство крупных кораблей, высшее политическое и военное руководство СССР зачастую не принимало в расчет реальные возможности своей судостроительной промышленности, которая спешно модернизировалась или создавалась практически параллельно со строительством боевых кораблей. Некоторые судостроительные заводы (как например, завод № 402 в Молотовске, который должен был строить сразу два линкора проекта 23), возникали фактически на пустом месте, и потому не имели соответствующей инфраструктуры и не были обеспечены необходимым сырьем.

Необходимо было согласовывать планы работы Наркомата ВМФ и Наркомата судостроительной промышленности, который и без того перешел на производство практически одной лишь военной продукции. Как уже говорилось выше, нарком ВМФ флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов 5 августа 1939 г. представил члену ГВС ВМФ и секретарю ЦК ВКП(б) А. А. Жданову для Комитета обороны при СНК СССР свои предложения по выполнению 10-летнего плана строительства ВМФ. А именно, нарком ВМФ предложил осуществить судостроительную программу в два этапа: 5-летний план судостроения на 1938–1942 гг. и 5-летняя программа на 1943–1947 гг.[485]

Пятилетний план судостроения (1938–1942 гг.) предусматривал строительство и закладку 8 линкоров, 5 тяжелых крейсеров, 16 легких крейсеров, 16 лидеров, 41 эсминца и других кораблей, сдача большей части из которых переносилась уже на следующую пятилетку. (В дальнейшем, после проработки в Наркомате судостроительной промышленности, было решено снизить количество тяжелых кораблей до 6 линкоров типа «А» и 4 тяжелых крейсеров.) Что касается 5-летней программы на 1943–1947 гг., то она разрабатывалась исключительно Главным морским штабом и Управлением кораблестроения ВМФ, без участия судостроителей. Расчеты показали, что к 1948 г. план может быть полностью выполнен лишь по малым кораблям и подводным лодкам. Из крупных кораблей к этому времени предполагалось введение в строй 10 линкоров, 8 тяжелых крейсеров и 2 малых авианосцев. Официального утверждения со стороны ЦК ВКП(б) и СНК СССР на эти планы так и не последовало[486].

9 января 1940 г. Комитет обороны при СНК СССР рассмотрел ранее представленный наркомом ВМФ 5-летний план судостроения на 1938–1942 гг. и произвел его корректировку. В соответствии с решением Комитета обороны, был составлен «План строительства кораблей ВМФ на 1940–1942 гг.» и внесены уточнения в план постройки кораблей на третью пятилетку в целом (1938–1942 гг.). План судостроения на 1940–1942 гг. был утвержден наркомом ВМФ Н. Г. Кузнецовым 27 июля 1940 г. Таким образом, программа военного судостроения на третью пятилетку была официально оформлена на высшем уровне лишь в середине пятилетки, что нельзя назвать нормальным.

Согласно исправленному плану судостроения на 1938–1942 гг. к 1 января 1943 г. намечалось ввести в строй лишь 210 боевых кораблей основных классов из 320 находившихся в постройке в период третьей пятилетки. Всего по первоначальному 5-летнему плану (1938–1942 гг.) предполагалось построить 6 линкоров, 4 тяжелых крейсера, 21 легкий крейсер, 12 лидеров, 86 эсминцев и 201 подлодку. Но реальные сроки готовности большинства тяжелых боевых кораблей не вписывались в рамки пятилетки. Поэтому, согласно постановлению КО при СНК СССР, к 1 января 1943 г. должны были вступить в строй 10 легких крейсеров, 6 лидеров, 62 эсминца и 131 подводная лодка. Сдача всех остальных кораблей – 6 линкоров,

---

[485] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 132–155.

[486] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 132–155. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 45. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 250. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 394–395.

4 тяжелых крейсеров, 11 крейсеров, 6 лидеров, 24 эсминцев и 70 подлодок – переносилась на следующую пятилетку[487].

Но даже выполнение утвержденного плана не гарантировало создания мощного, «океанского» флота. Представляя согласованный с Комитетом обороны план судостроения в СНК СССР, адмирал Н. Г. Кузнецов докладывал, что к 1943 г. все равно не будет обеспечена ***«минимальная потребность морских театров в корабельном составе».*** На основе перспективного плана развития флота, составленного ранее в ГМШ, руководство Наркомата ВМФ совместно с Наркоматом судостроительной промышленности разработало 5-летнюю программу на 1943–1947 гг. Но расчеты показали, что даже к 1 января 1948 г. не следовало ждать полного завершения 10-летнего плана строительства ВМС. К этому времени могло быть построено всего 10 из 15 предложенных к постройке линкоров, 8 из 16 тяжелых крейсеров и т. д. На этот же период была отнесена и постройка двух авианосцев[488].

Столь резкое увеличение боевого состава Военно-Морского Флота требовало большего количества времени и научно продуманной программы, ориентированной на выполнение создаваемыми военно-морскими силами определенных оперативно-стратегических задач. К сожалению, планирование строительства флота в 1930-х годах носило более чем произвольный характер, находясь в зависимости от личных пристрастий политического руководства СССР. Кроме того, необходимы были и более значительные расходы на судостроение, чем это даже имело место в период 1938–1941 гг. Однако, подобному неумеренному расходованию средств на создание «большого» флота помешала ухудшившаяся политическая ситуация в Европе, и в первую очередь, обострение отношений с Германией.

Впрочем, перед началом Великой Отечественной войны руководство СССР сделало сознательный выбор в пользу всемерного развития сухопутных войск и авиации. В это время были достигнуты большие успехи в танкостроении, что позволило создать немалый задел на будущее. В условиях надвигавшейся войны с Германией, обладавшей сильнейшей сухопутной армией в Европе, это было логичным шагом. Именно создание в Советском Союзе накануне войны мощной оборонной промышленности, ориентированной на обеспечение массовой и хорошо оснащенной в техническом плане сухопутной армии и принесло в конечном итоге победу в Великой Отечественной войне.

Последние изменения в кораблестроительную программу были внесены постановлением Комитета обороны при СНК СССР от 19 октября 1940 г. «О плане военного судостроения на 1941 год». В целях форсирования строительства легких надводных сил ВМФ (легкие крейсера, эсминцы, сторожевые корабли) и подводных лодок, Центральный комитет ВКП(б) и Совет народных комиссаров СССР постановили следующее: 1) Новых закладок линкоров и тяжелых крейсеров на судостроительных заводах не производить; 2) Строительство четвертого линкора пр. 23 («Советская Белоруссия») прекратить; 3) Новых закладок лидеров эсминцев не производить; 4) Заложить в 1941-м году еще 4 легких крейсера; 5) Заложить в 1941-м году еще 19 эсминцев; 5) Произвести в 1941-м году закладку 11 сторожевых кораблей; 6) Произвести закладку в 1941-м году 21 подлодку типа «Сталинец», 2 подлодки типа «Щука» и 13 малых подлодок XV-й серии[489].

По крупным кораблям сроки готовности были отодвинуты: для линкоров «Советский Союз» и «Советская Украина» спуск на воду был назначен на июнь 1943-го года, а для тяже-

---

[487] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 125–127. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 49. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. С. 252. *Золотарев В. А., Шломин В. С.* Как создавалась военно-морская мощь Советского Союза. Кн. 1. С. 17.

[488] *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 50.

[489] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 163–175. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 51. Из истории Великой Отечественной войны: Накануне войны: Из постановлений высших партийных и государственных органов (май 1940 г.-21 июня 1941 г.) // Известия ЦК КПСС. 1990. № 2. С. 191–193.

лых крейсеров «Кронштадт» и «Севастополь» – на III-й квартал 1942-го года. 23 октября наркома ВМФ своим приказом № 00263 утвердил данные изменения в судостроительной программе[490]. Данные меры говорят о проявленном руководством страны реализме при решении проблемы строительства ВМФ. А именно, выбор был сделан в пользу постройки менее сложных и дорогих кораблей, которыми можно было бы быстрее оснастить флот в преддверии большой войны.

В целом, в предвоенные годы руководство СССР уделяло более чем пристальное внимание вопросам развития отечественного Военно-Морского Флота. Об этом говорят хотя бы размеры выделенных Правительством финансовых средств на строительство боевых кораблей разных классов и создание соответствующей береговой инфраструктуры. Бюджетные ассигнования на Военно-Морской Флот СССР в период 1938–1940 гг. достигли своего максимального уровня и составили 22,5 млрд рублей, что в среднем равнялось 5 % от общего бюджета страны и 19,7 % (!) от всего военного бюджета[491]. (Никогда в дальнейшей истории Советского Союза ассигнования на Военно-Морской Флот не достигали таких величин: даже в 1980-х гг. расходы на ВМФ составляли не более 14–15 % от общих военных расходов[492].)

Причем, увеличение бюджетных ассигнований на флот носило прогрессирующий характер: если в 1938 г. расходы на ВМФ составили 4,5 млрд рублей, то в 1939 г. – уже 7,5 млрд рублей, в 1940 г. – 10,3 млрд рублей и в 1941 г. – 12,7 млрд рублей. Причем, расходы на судостроение, вооружение и боевую технику занимали в общей графе расходов наибольшую долю: в 1938 г. – 2,6 млрд рублей (57 %), в 1939 г. – 4,5 млрд рублей (60 %), в 1940 г. – 5,9 млрд рублей (57 %) и в 1941 г. – 7,3 млрд рублей (57 %)[493]. Вообще же, в период с 1938 по 1941 гг. общие ассигнования на ВМФ выросли в 2,8 раз, сметные расходы на флот – в 3,5 раза, план заказов на судостроение – в 2,7 раз[494].

Наиболее стремительно возрастали в 1930-х годах расходы на надводное кораблестроение, которое в первой половине 1930-х гг. финансировалось в основном в 2 раза меньше подводного. В переломном 1935-м году ассигнования на строительство подводных лодок составили всего 231,9 млн рублей, а на строительство надводных кораблей – уже 176,8 млн рублей, после чего картина сильно изменилась. В 1936 году объем работ по постройке надводных кораблей увеличился в 2,5 раза против такого же объема в 1935 году. В 1939 году расходы на надводное кораблестроение составили 779,2 млн рублей против 211,5 млн на подводные лодки[495], т. е. превысили их в 3,5 раза. И наконец, в 1940-м году был поставлен своеобразный рекорд: на постройку надводных кораблей было выделено 1 млрд 608,7 млн рублей, в то время как на строительство субмарин было отпущено всего 350,9 млн рублей (в 4,5 раза меньше)[496].

Но по причине нереальных, завышенных требований к возможностям судостроительной промышленности и неготовности отечественной производственной базы к столь мас-

---

[490] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 435. Л. 163–175. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 51. Из истории Великой Отечественной войны: Накануне войны: Из постановлений высших партийных и государственных органов (май 1940 г.-21 июня 1941 г.). С. 192.

[491] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 409, 737. Тыл флота: История развития. Отв. ред. И. Г. Махонин. М., 1992. С. 181–182.

[492] *Кузин В. П., Никольский В. И.* Указ. соч. С. 22.

[493] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 739. Тыл флота: История развития. С. 181.

[494] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 409–410, 739–740.

[495] *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 346. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 11. *Платонов А. В., Лурье В. М.* Командиры советских подводных лодок 1941–1945 гг. СПб., 1999. С. 6.

[496] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 11. *Платонов А. В., Лурье В. М.* Командиры советских подводных лодок 1941–1945 гг. С. 6.

совой постройке крупных боевых кораблей, ежегодные планы судостроения систематически не выполнялись[497]. Соответственно, выделенные бюджетные средства по плану заказов на судостроение, вооружение и технику осваивались не полностью. Так, в 1938 году было освоено лишь 1,8 млрд рублей (т. е. 69 % от выделенных средств), в 1939 году – 3,5 млрд рублей (79 %), в 1940 году – 5,2 млрд рублей (89 %)[498]. Ход строительства боевых кораблей и вспомогательных судов протекал неровно, с постоянными срывами по срокам окончания работ, имело место большое количество брака в изготовлении агрегатов и деталей.

Несмотря на все титанические усилия, предпринятые советской судостроительной промышленностью, первоначальная программа строительства «большого» флота 1936 г. (как и все её последующие варианты 1937–1940 годов) к началу Великой Отечественной войны оказалась невыполненной. В первую очередь, это касалось строительства крупных и средних надводных боевых кораблей. В период с 1935 по 1941 годы промышленность сдала Военно-Морскому Флоту СССР в общей сложности 118 надводных кораблей, в том числе 4 легких крейсера проектов 26 и 26-бис (из 20 запланированных), 6 лидеров[499] проектов 1 и 38 (из 17 запланированных) и 30 эсминцев проектов 7 и 7У (из 128 запланированных). В процессе постройки к началу войны находились 3 новейших линкора типа «Советский Союз»[500](проект 23), 2 тяжелых крейсера типа «Кронштадт» (проект 69), 2 легких крейсера типа «Максим Горький» (проект 26-бис), 7 легких крейсеров типа «Свердлов» (проект 68), 2 лидера типа «Киев» (проект 48), 7 эсминцев проекта 7, 9 эсминцев проекта 7У, 1 эсминец проекта 45 и 30 эсминцев проекта 30[501]. За исключением крейсеров проекта 26-бис и эсминцев проектов 7 и 7У, остальные корабли так и не были достроены в ходе Великой Отечественной войны. Часть из них была разобрана на металл, а другая часть – достроена лишь после окончания войны.

Чтобы наглядно проиллюстрировать достижения советского судостроения в предвоенные годы, рассмотрим боевой состав Военно-Морского Флота СССР на начало 1938-го года, т. е. перед принятием «большой программы» строительства флота, и перед началом Великой Отечественной войны. Тем самым, можно увидеть реальное увеличение сил флота за те 3,5 года, когда бюджетные ассигнования на создание ВМФ достигли своего максимума. Соответственно, станет ясным, насколько эффективной оказалась политика высшего партийного и военного руководства СССР в плане создания современного, «океанского» флота.

Фактический состав ВМФ СССР на 1938 и 1941 гг.[502]

---

[497] *Платонов А. В.* Доктрины ведущих военно-морских держав перед Второй Мировой войной // Цитадель. 2000. № 1(9). С. 60.

[498] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия российского флота 1914–1941. С. 739.

[499] Еще один лидер («Ташкент») был построен по проекту 40 в Италии (Ливорно) на верфи «Odero-Terni-Orlando» по заказу СССР в 1937–1939 гг.

[500] Постановлением ЦК ВКП(б) и СНК СССР от 19 октября 1940 г. было решено отказаться от постройки четвертого линкора проекта 23 («Советская Белоруссия»). – См.: Из истории Великой Отечественной войны: Накануне войны: Из постановлений высших партийных и государственных органов (май 1940 г. – 21 июня 1941 г.) // Известия ЦК КПСС. 1990. № 2. С. 192. 1941 год: В 2-х кн. Кн. 1. Сост. Л. Е. Решин и др. Под ред. В. И. Наумова. М., 1998. С. 314–315.

[501] Боевой путь Советского Военно-морского флота. М., 1967. С. 167. *Грибовский В. Ю.* Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия). С. 4–5. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 245. *Морин А. Б.* Эскадренные миноносцы типа «Гневный». С. 25–28. *Усов В. Ю.* Крейсер «Максим Горький». СПб., 1993. С. 30–31. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. СПб., 2002. С. 11–15.

[502] *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. С. 18.

Классы кораблей	На 1.01.1938 г.	На 22.06.1941 г.
Линкоры типа «А»	–	–
Линкоры типа «Марат»	3	3
Авианосцы	–	–
Тяжелые крейсера	–	–
Легкие крейсера новые (пр. 68)	–	–
Легкие крейсера типа «Киров»	–	4
Старые крейсера	3	3
Лидеры	1	7
Эсминцы	17	44
Большие подлодки	10	15
Подводные минные заградители	10	21
Средние подлодки	78	90
Малые подлодки	52	85

Как можно видеть из вышеприведенной таблицы, по всем крупным боевым кораблям (авианосцы, линкоры, тяжелые крейсера, легкие крейсера) программа оказалась невыполненной. По легким крейсерам прогресс носил совсем незначительный характер, учитывая тот момент, что все построенные 4 крейсера были равномерно распределены между двумя флотами (Краснознаменным Балтийским и Черноморским). По лидерам и эсминцам, на первый взгляд, может показаться, что были достигнуты некоторые успехи. Но при ближайшем рассмотрении вновь оказывается, что построенные корабли были «размазаны» по всем четырем флотам (Северному, Балтийскому, Черноморскому и Тихоокеанскому). Так что серьезного превосходства над противником по этим классам боевых кораблей на большинстве морских театров (и, прежде всего, на Балтике и Севере) достигнуть так и не удалось. Что же касается подводных лодок, то здесь наибольший прогресс наблюдался в отношении постройки малых подлодок – кстати, самых слабых и неэффективных субмарин отечественного флота. По большим и средним подлодкам успехи были уже не так велики. В общем, создать полноценный сбалансированный ВМФ, укомплектованный современными боевыми кораблями всех классов, так и не получилось.

В итоге, как совершенно справедливо пишет В. Ю. Грибовский, отечественный *«флот периода 1941–1945 гг. оказался сравнительно слабее, чем флот 1916–1917 гг.»*[503]. И далее он отмечает, в чем же заключалась слабость имевшегося к началу Великой Отечественной войны Советского ВМФ: ***«В*** *частности, в составе РККФ в годы войны не было авианосцев, современных линкоров и тяжелых крейсеров, десантных кораблей, полноценных противолодочных сил и т. н. Это обстоятельство не только вызывало большие потери в людях и технике, но и отрицательно сказалось на общем ходе войны, во внешней политике и, отчасти, на роли СССР в послевоенном мире»*[504].

Таким образом, по вине высшего политического и военного руководства Советского Союза, настаивавшего на форсированном строительстве мощного «океанского» флота и опиравшегося не столько на научные, обоснованные расчеты, сколько на собственные волюнтаристские, непродуманные решения, был допущен капитальный просчет в деле определения реальных возможностей отечественной судостроительной промышленности, которая активно модернизировалась и обновлялась накануне Великой Отечественной войны. Опытных кадров судостроителей хронически не хватало, опыта в создании современных крупных боевых кораблей еще не имелось. Поэтому крупные надводные корабли строились крайне медленными темпами, превращаясь в долгострой. Но даже после того, как боевые корабли передавались флоту, они еще долгое время продолжали оставаться не в полной мере боеготовыми, из-за недостаточной отработки механизмов и вооружения. Поэтому, несмотря

[503] *Грибовский В. Ю.* Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия). С. 4.

[504] Там же. С. 4.

на огромные ассигнования, выделенные ВМФ в конце 1930-х – начале 1940-х годов, руководству ВМФ так и не удалось создать полноценный современный флот перед войной.

§ 2. Военное судостроение в Ленинграде в середине 1930-х – начале 1941 гг.

Судостроительная база Ленинграда в конце 1920-х гг. – начале 1930-х гг. была весьма мощной и имела большой опыт в строительстве боевых кораблей практически всех классов. Важно подчеркнуть, что удельный вес предприятий Ленинграда во всем морском судостроении СССР составлял 48 %, а по станочному оборудованию – около 50 %. Причем, если в плане судостроения на 1932-й год доля военных заказов составляла 47 %, то в 1933 г. она достигла 60,5 %, а в 1934 г. составила уже 85,3 %. Тем более это важно, если учесть, что абсолютный рост производства составил в 1934-м году 137 % по сравнению с 1933-м годом[505]. В первом полугодии 1934 г. ленинградская судостроительная промышленность производила 55,6 % продукции всего морского судостроения страны. Объем данного производства на 37 % превысил соответствующие показатели 1932-го года. В судостроительной промышленности Ленинграда работало 32 тыс. 400 человек[506].

Поскольку большая часть станочного оборудования на заводах была установлена еще до революции и нуждалась в обновлении, они нуждались в модернизации. Поэтому в 1930 г. ЦК ВКП(б) и СНК СССР приняли специальное постановление о реконструкции судостроительных заводов на новой технической основе. Наибольшая роль при этом была отведена предприятиям Ленинграда. На основе постановления СНК СССР от 14 апреля 1931 г. и в соответствии с перспективным планом развития судостроения, был составлен комплексный план реконструкции заводов судостроительной промышленности. Для его осуществления правительством было ассигновано 200 млн рублей, из которых 53 % средств предназначалось на модернизацию северной группы заводов (ленинградских)[507].

Лишь в 1934-м году на реконструкцию ленинградских судостроительных заводов было отпущено 13,5 млн рублей, а в целом на развитие судостроения в Советском Союзе было освоено 31 млн рублей. За счет выделенных ассигнований в Ленинграде было проведено строительство сталелитейного цеха на Балтийском судостроительном заводе, строительство турбинного цеха на Северной судостроительной верфи, реконструкция завода «Судомех», достройка башенного цеха на судостроительном заводе имени А. Марти[508].

Всего в 1930-х годах в Ленинграде действовали семь судостроительных предприятий: Балтийский завод им. С. Орджоникидзе (с 1937 г. – Балтийский судостроительный завод № 189 имени С. Орджоникидзе), завод им. А. А. Жданова (с 1937 г. – судостроительный завод № 190 имени А. А. Жданова), завод им. А. Марти (с 1937 г. – судостроительный завод № 194 имени А. Марти), завод «Судомех» (с 1937 г. – судостроительный завод № 196 «Судомех»), Усть-Ижорская судостроительная верфь (с 1937 г. – судостроительный завод № 363), «Петрозавод» (с 1937 г. – судостроительный завод № 370 «Петрозавод») и Катерный завод № 5 им. Каракозова[509]. Они составляли самую мощную в Советском Союзе, т. н. северную (или ленинградскую) группу судостроительных заводов. На этих предприятиях строились

---

[505] *Щерба А. Н.* Военная промышленность Ленинграда в 20-30-е годы. СПб., 1999. С. 91.

[506] Там же. С. 92.

[507] *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 343. *Быстров Е. Ф.* Деятельность КПСС по подготовке кадров рабочих и инженерно-технических работников в годы довоенных пятилеток (по опыту судостроительной промышленности). М., 1981. С. 17–18.

[508] *Щерба А. Н.* Военная промышленность Ленинграда в 20-30-е годы. С. 93. *Щерба А. Н.* Военная индустрия Санкт-Петербурга – Ленинграда в 1900–1940 годы. М.-СПб., 2012. С. 231.

[509] *Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. М., 2002. С. 9–10. *Кутузов В. А.* «Успешно справилась с возложенными на неё задачами»: рассекреченные документы о работе судостроительной промышленности блокадного Ленинграда // Экономика СССР в годы Великой Отечественной войны. Материалы международной научной конференции 16–19 октября 1997 года. СПб., 1997. С. 96.

боевые корабли всех основных классов – линкоры, крейсеры, лидеры, эсминцы, сторожевые корабли, тральщики, торпедные и сторожевые катера, подводные лодки и прочие суда.

Однако, помимо судостроительных предприятий, в ведении Наркомата судостроительной промышленности в Ленинграде находилось ещё семь заводов, непосредственно занимавшихся производством вооружения и технического оборудования для нужд ВМФ – три приборных завода, торпедный, опытный торпедный, завод торпедных аппаратов и компрессоров, а также арматурный[510].

Впрочем, Ленинград являлся не только крупнейшим судостроительным центром, но также и главным научно-исследовательским и научно-техническим центром военно-морского судостроения. Здесь находились основные центральные конструкторские бюро по специальному (военному) судостроению – ЦКБС-1 (с 1937 г. – ЦКБ-17), ЦКБС-2 (с 1938 г. – ЦКБ-18), ЦКБС-3 (ЦКБ-19), каждое из которых имело свою специализацию. В частности, ЦКБС-1 занималось созданием надводных кораблей, ЦКБС-2 – подводных лодок, ЦКБС-3 – вооружения[511]. Также в городе размещались основные проектные организации Наркомата судостроительной промышленности – «Проектверфь» (занималась проектированием заводов) и «Судопроект» (проектирование судов).

В Ленинграде также находились основные научно-исследовательские заведения, связанные с Военно-Морским Флотом. Еще с 1920 г. в Петрограде действовало Особое Техническое Бюро (Остехбюро), занимавшееся разработкой различных видов вооружения, в том числе и морского (мины, торпеды). Однако, слабая производственная и экспериментальная база Остехбюро делали его работу малоэффективной. Поэтому в 1932 г. приказом наркома по военным и морским делам К. Е. Ворошилова были созданы пять научно-исследовательских морских институтов, которые располагались в Ленинграде и специально занимались вопросами разработки военно-морского кораблестроения и вооружения: институт военного кораблестроения (НИИВК, впоследствии – ЦНИИ-45), артиллерийский (АНИМИ), минно-торпедный (НИМТИ), связи (НИМИС) и химический (НИМХИ)[512].

В период с конца 1920-х до начала 1941 г. судостроительные заводы Ленинграда построили для РККФ большое количество боевых кораблей, которые зачастую не уступали аналогичным кораблям иностранных держав, а по некоторым тактико-техническим характеристикам превосходили их. В целом, за период с 1927 по 1941 гг. ленинградские судостроительные заводу передали флоту 3 легких крейсера (из них 2 новых), 2 лидера, 27 эскадренных миноносцев (в том числе 3 типа «Новик»), 17 сторожевых кораблей, 23 быстроходных тральщика, более 320 торпедных и свыше 200 сторожевых катеров, а также около 100 подводных лодок[513].

Однако, наряду с крупными достижениями, в работе ленинградской судостроительной промышленности имелось немало и серьезных недостатков, которые приводили к систематическому срыву сроков сдачи заводами различного оборудования для строящихся кораблей, что в свою очередь приводило к несвоевременной передаче их Военно-Морскому Флоту. И здесь надо учитывать, что судостроительная промышленность Ленинграда, как и промышленность СССР в целом, испытывала целый ряд серьезных проблем, объяснявшихся объективными обстоятельствами. В конце 1920-х – начале 1930-х годов Советский Союз совер-

---

[510] *Кутузов В. А.* Указ. соч. С. 96.

[511] *Щерба А. Н.* Военная промышленность Ленинграда в 20-30-е годы. С. 92. *Грибовский В. Ю.* Морская политика СССР и развитие флота в предвоенные годы 1925–1941 гг. С. 61–62.

[512] *Красавкин В. К., Смуглин Ф. С.* Здесь град Петра и флот навеки слиты. История морских частей в городе на Неве (1703–2003). Историко-документальный очерк. СПб., 2004. С. 252. *Кикнадзе В. Г.* Невидимый фронт войны на море. Морская радиоэлектронная разведка в первой половине XX века. М., 2011. С. 155.

[513] *Пашин В. М., Васильев А. М.* Вклад петербургских корабелов в развитие и становление Российского флота // Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. С. 36–37.

шил грандиозный рывок в деле создания современной индустрии, что сделало его одной из крупнейших промышленных держав мира. Но наряду с огромными успехами в деле строительства новых и реконструкции старых заводов и выпуска новой продукции, в деятельности предприятий наблюдался ряд отрицательных моментов.

Во-первых, нельзя забывать, что отечественная инженерно-конструкторская школа в значительной мере пострадала в период Гражданской войны в России в 1917–1920 гг., и тем самым процесс преемственности в передаче опыта новым поколениям инженерных кадров был нарушен. В конструкторские бюро в 1920-1930-е годы пришли молодые специалисты, ещё не обладавшие опытом создания боевых кораблей. Кроме того, в период первых пятилеток отечественная промышленность испытывала острый недостаток квалифицированных рабочих ввиду большой текучести кадров[514] и была вынуждена зачастую обходиться неквалифицированной рабочей силой. Всё это приводило к плохому планированию, частым ошибкам в проектировании боевых кораблей, неритмичности и нарушению технологии производства, а также большому количеству заводского брака (в 1933-35 годах он достигал 7–8% валовой военной продукции[515]), что неизбежно тормозило процесс строительства кораблей.

14 мая 1940 г. заведующий отделом судостроительной промышленности Ленинградского горкома ВКП(б) А. Новиков направил секретарям Ленинградского горкома партии А. А. Жданову, А. А. Кузнецову, Я. Ф. Капустину, А. Д. Вербицкому и А. И. Маханову докладную записку «О ходе выполнения производственной программы по судостроению на ленинградских судостроительных заводах», где выразил сильное беспокойство темпами выполнения заказов на судостроительных предприятиях Ленинграда. В записке говорилось, что в I-м квартале 1940 г. ленинградские судостроительные заводы не выполнили плановых заданий, в результате чего *«вся сдаточная программа кораблей 1940 года и вновь строящихся объектов, особенно головных кораблей новых классов, находится под* угрозой *срыва, из-за невыполнения договорных обязательств заводов-контр-агентов, а также недостаточной организации производства на самих судостроительных заводах»*[516].

Отрицательными моментами, которые сильно сказывались на несвоевременной сдаче кораблей промышленностью, являлись недопустимо длительные сроки согласования и решения вопросов в центре между Наркоматами судостроения (НКСП) и Военно-Морского Флота (НКВМФ), продолжение постройки кораблей без учета недостатков, обнаруженных во время эксплуатации в боевых условиях, бесконечные споры об ответственности за обнаруженные дефекты и поломки в период гарантийного срока и др. Для решения оперативных вопросов, возникавших между руководителями заводов и аппаратом приемки НКВМФ, создавались многочисленные комиссии, которые стремились переложить ответственность в решении ряда вопросов друг на друга[517].

В работе судостроительных заводов Ленинграда имелось множество недостатков, которые серьезно сказывались на процессе постройки кораблей для нужд ВМФ. Это, прежде всего, и плохая организация производства и планирования, слабое внедрение стандартизации, штамповки и сварки при строительстве боевых кораблей, недостаточные работы по изысканиям и внедрению заменителей цветных металлов. Несвоевременно выпускались рабочие чертежи и неудовлетворительного качества, что вызывало многочисленные переделки, отражавшиеся на планомерном развертывании работ по графикам постройки кораблей. Например, из-за ошибок, допущенных конструкторскими бюро, неправильно были

---

[514] *Лосик А. В., Мезенцев А. Ф., Щерба А. Н.* У истоков российского военно-промышленного комплекса. Военная промышленность Ленинграда в 20-30-ые годы и перспективы её развития в конце XX века. СПб., 1998. С. 18–19, 21.

[515] *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 298.

[516] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 2.

[517] Там же. Л. 3, 5.

установлены носовые горизонтальные рули на подводных лодках типа «Щука» V-бис 2 серии «Треска» и «Пикша». На подводных лодках типа «Правда» IV серии было неправильно сконструировано торпедопогрузочное устройство, что потребовало серьезных переделок уже по ходу работ[518]. А при постройке первой серии торпедных катеров типа «Г-5» по чертежам ЦАГИ со стороны завода им. Марти имели место неоднократные нарекания о том, что в ряде случаев чертежи ЦАГИ не являлись рабочими, а только лишь конструктивными, были разработаны неполно (отсутствует ряд рабочих чертежей), не учтен производственный опыт завода Марти и так далее[519].

Зачастую отсутствовала увязка в сроках работы обрабатывающих и сборочных цехов. Слабым местом в работе ленинградских заводов являлось плохое оснащение инструментом механических цехов, что приводило к многочисленным простоям в работе. По всем заводам судостроительной промышленности СССР в 1938 году простои вылились в огромную сумму – 4 млн 205 тыс. человеко-часов[520]. И ленинградские заводы в этом отношении находились на первых местах. Из-за плохой организации производства и планирования на заводе № 190 в течение 1939-го года простой оборудования выразился в 316,2 тыс. станко-часов, а на заводе № 194 за этот же год простой оборудования составил 676,5 тыс. станко-часов[521]. Не лучше ситуация была и в дальнейшем: за 11 месяцев 1940 года простои на заводе № 189 составили 315 тыс. станко-часов и 465 тыс. человеко-часов. Убытки завода за I квартал 1941 г. составили более 8,6 млн рублей[522].

Очень вредила работе судостроительных предприятий в 1930-х годах порочная практика исчислять выполнение годового плана не по количеству выпускаемой продукции (кораблям), а по количеству человеко-дней, израсходованных на строительство кораблей. При этом на заводах нарушалась также комплектность производства деталей. Ситуация на заводах усугублялась одновременной постройкой большого количества кораблей, что способствовало распылению рабочей силы и отсутствию концентрации усилий на каком-то одном объекте. Данный способ отчетности был очень удобен судостроителям, поскольку он позволял формально не только выполнять план, но даже и перевыполнять его, хотя по конкретным боевым кораблям он оказывался фактически сорванным. А это в свою очередь приводило к большому количеству незавершенных строительством кораблей.

Например, на судостроительном заводе им. Жданова на 1 января 1936 г. имелись затраты по незавершенному производству в сумме 25 млн 793 тыс. рублей[523]. Ситуация на самом заводе характеризовалась следующим образом: «… *В итоге: металл истрачен, какая-то продукция произведена, план выполнен (!), продукция лежит не использованной долгое время, комплектность производства деталей нарушена и, конечно, план строительства конкретного корабля сорван…»*[524]. Но при этом на заводе им. Жданова велась постройка сразу 50(!) боевых кораблей. Однако, никакой очередности, приоритетов в строительстве кораблей руководством завода установлено не было. Причиной создавшегося положения, по мнению проверяющего завод уполномоченного Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Ленинградской области Р. Г. Рубенова, заключалась в *«исключительно скверном планировании»*[525]. Данная вопиющая ситуация даже вынудила его обратиться к секретарю

---

[518] *Хохлов Е. В.* Военная экономика СССР накануне и в годы Второй мировой войны. СПб., 2005. С. 85.

[519] РГАВМФ. Ф. Р-441. Он. 14. Д. 71. Л. 34.

[520] *Быстрова И. В.* Указ. соч. С. 182.

[521] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Он. 26. Д. 651. Л. 4.

[522] *Зефиров М. В., Дёгтев Д. М., Баженов Н. Н.* Цель – корабли. Противостояние Люфтваффе и советского Балтийского флота. М., 2008. С. 9, 10.

[523] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 1421. Л. 20–22.

[524] Там же. Л. 22.

[525] Там же. Л. 20, 21.

ЦК ВКП(б) И. В. Сталину, председателю КПК при ЦК ВКП(б) Н. Е. Ежову и первому секретарю Ленинградского обкома и горкома ВКП(б) А. А. Жданову с докладом, где он просил ввести отчетность по готовой продукции, изготовляемой для конкретно строящихся на заводе кораблей, запретить некомплектное производство и выпуск продукции, не предусмотренной планом завода, установить очередность в строительстве кораблей, а также наладить работу технического отдела и конструкторского бюро[526].

Сильно вредило работе судостроительных заводов такое явление, когда заводы-поставщики систематически нарушали свои обязательства перед судостроителями и не поставляли в срок необходимое оборудование. В феврале 1934 г. на заводе им. Марти в разной стадии заготовки и постройки находилось свыше 50 катеров, из которых 26 имели корпуса в почти полной готовности, но дальнейшее строительство задерживалось главным образом из-за отсутствия моторов. Такое положение дел являлось следствием полного срыва плана подачи моторов «М-34» и «ГМ-34» Глававипромом (завод № 24). Последний должен был по установленному Правительством плану подать заводу им. Марти до 1 января 1934 г. 60 моторов, за январь месяц – еще 60 моторов, а всего к 1 февраля 1934 г. – 120 моторов. Фактически же завод № 24 к данному сроку сдал только 6 (!) моторов (в последних числах января). Кроме того, имелись законченные сборкой (за исключением некоторых деталей) ещё свыше 70 моторов, однако сдача их задерживалась из-за того, что завод не освоил изготовления выхлопных коллекторов[527].

Или, например, Ленинградский металлический завод (ЛМЗ) им. Сталина имел утвержденный правительством срок изготовления чертежей 100-мм двухорудийной зенитной орудийной башни «М3-14» для проекта 23 (линкор «Советский Союз») на май 1939 г., но даже к маю уже следующего, 1940-го года они так и не были изготовлены. На этом же заводе для того же проекта 23 к июню 1939 г. должны были разработать чертежи новейшей 406-мм трехорудийной башни «МК-1», но даже к лету 1940 г. данная работа так и не была выполнена[528]. Завод «Большевик» (бывший Обуховский сталелитейный и орудийный) должен был завершить работу по проектированию командно-дальномерных постов (КДП) для новых кораблей в октябре 1938 г., а фактически закончил проектирование в апреле 1940 года, с опозданием на 18 (!) месяцев. Завод № 232 должен был изготовить 152-мм артиллерийскую систему «Б-38» в сентябре 1939 г., а фактически она была сдана в апреле 1940 г., с опозданием на 8 месяцев[529]. Артиллерийские снаряды 406-мм и 152-мм калибра для новейшего линейного корабля «Советский Союз» были спроектированы еще в 1937-м году, но вплоть до лета 1940 г. так и не были изготовлены в виде опытных образцов и не испытаны[530].

Большие проблемы возникли с поставкой корабельной брони для легкого крейсера «Киров», строящегося на Балтийском заводе. Поставщик брони – Мариупольский завод – должен был к 1 октября 1936 г. поставить Балтийскому заводу 345 тонн, но фактически отгрузил заводу в указанный срок лишь 286 тонн брони. Причем, броневые плиты стали поступать только в сентябре 1936 г. Одной из причин срыва поставок бронеплит было то обстоятельство, что Мариупольский завод с 1917 по 1935 годы вообще не производил корабельной брони, потерял опыт данной работы, растерял соответствующие кадры, и поэтому производство брони фактически стало для него новой задачей. В то же время, организация работ на заводе страдала большим количеством недостатков – колоссальный объем брака, большое количество простоев, невыполненный ремонт печей и прокатного стана. В итоге,

[526] Там же. Л. 23–24.

[527] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 71. Л. 21–22.

[528] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 641. Л. 33.

[529] Там же. Л. 32, 37.

[530] Там же. Л. 37.

сдача флоту крейсера «Киров», намеченная на конец 1937-го года, была перенесена на следующий год[531].

Машиностроительный завод им. Ленина должен был по договору поставить судостроительному заводу «Петрозавод» на строящиеся головные тральщики проекта 59 две турбины в марте 1940 г., однако по заявлению руководства завода им. Ленина, данные турбины могли быть ими выпущены лишь в июле месяце, что поставило под угрозу срыва сроки постройки тральщиков[532]. Всё тот же завод им. Ленина должен был поставить на Балтийский судостроительный завод № 189, на строящийся там линкор проекта 23 «Советский Союз», турбодинамо еще в декабре 1939 г., однако она так и не поступила в указанный срок на Балтийский завод. Более того, согласно заключенному договору, для этого же линкора в июне и в августе 1940 г. должны были поступить еще 4 турбодинамо, но по заявлению руководства им. Ленина, данные турбодинамо могли быть поставлены не ранее IV-го квартала 1940 г.(!). А это в свою очередь привело к срыву правительственных графиков постройки линейного корабля[533]. Такая же картина наблюдалась и в отношении поставок минно-трального вооружения для ВМФ: за первые четыре месяца 1940 г. завод им. Ленина был обязан выпустить и поставить флоту 220 мин разных образцов, а реально изготовил за это время лишь 60 мин[534].

Неудивительно, что при такой неритмичной работе заводов-контраген-тов выполнение заданий правительства по строительству большинства новых боевых кораблей постоянно оказывалось сорванным. В справке, составленной Отделом судостроительной промышленности Ленинградского горкома ВКП (б), было указано, что судостроительные заводы г. Ленинграда в период с 1 января до 1 октября 1940 г. должны были сдать флоту 35 боевых кораблей и вспомогательных судов, а реально сдали лишь 14 (т. е. менее половины). А именно, не были сданы: 1 крейсер (100 % плана), 10 эсминцев (100 %), 1 подлодка XIV серии (2 сданы) (30 %), 1 тральщик (75 %), 1 ледокол (100 %), 2 баржи (4 сданы) – (65 %) и др.[535]

Хуже всего обстояли дела со сдачей кораблей на судостроительных заводах № 189 (Балтийском) и 190 (завод им. А. А. Жданова), которые занимались постройкой крупных боевых кораблей. Например, на заводе № 190 им. А. А. Жданова правительственным графиком была предусмотрена сдача 7 эскадренных миноносцев в течение первых 8 месяцев 1940-го года (эсминцев проекта 7У «Сторожевой» и «Сильный» – в июне, эсминца проекта 7У «Стойкий» и модернизация и капремонт эсминца типа «новик» «Яков Свердлов» – в июле и эсминцев проекта 7У «Страшный», «Смелый» и эсминца проекта 45 «Серго Орджоникидзе» – в августе), однако до 2 сентября 1940 г. ни один (!) из указанных эсминцев так и не был сдан Военно-Морскому Флоту. План оказался полностью невыполненным. Аналогичная картина наблюдалась и на заводе № 189: легкий крейсер «Максим Горький» и модернизация подлодки «Д-3» должны были быть завершены в мае 1940 года, эсминцы «Лихой» и «Летучий» – в июле и августе этого же года. Но ни один из этих кораблей так и не был построен. Таким образом, только заводами № 189 и 190 за 8 месяцев 1940 г. была сорвана сдача сразу 11 боевых кораблей. Причем, отдельно в записке, составленной завотделом судостроительной промышленности Новиковым, было особо отмечено, что *«правительственные сроки сдачи кораблей на этих заводах систематически срываются из года в год»*[536].

---

[531] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Часть 2 (1933–1937). М., 2011. С. 567. *Соколов А. К.* Указ. соч. С.347.

[532] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 69.

[533] Там же. Л. 69–70.

[534] Там же. Л. 70.

[535] Там же. Д. 652. Л. 131–132.

[536] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 652. Л. 52–53.

Подводя итоги работы ленинградских судостроительных заводов на I квартал 1940 г., председатель Постоянной приемной комиссии при наркоме ВМФ капитан 1-го ранга М. М. Долинин пришел к неутешительным выводам. Практически по всем строящимся боевым кораблям имело место хроническое невыполнение планов. Наиболее ответственным объектом военного судостроения был новейший линейный корабль «Советский Союз», строившийся по проекту 23 на судостроительном заводе № 189 им. С. Орджоникидзе. План 1939-го года по линкору был задан 8,16 % общей технической готовности корабля, а работ было выполнено только 5,92 %, то есть план был выполнен заводом лишь на 73 %.

Основными причинами этого положения были названы: неподача рабочих чертежей, полный срыв контрагентских поставок, некомплектная поставка металла с металлургических баз, недостаточное количество корпусных рабочих. Нельзя забывать, что в поставках оборудования и материалов для нового линкора участвовало 1203 завода, которые в свою очередь, имели большое количество субконтрагентов. Так, Ижорский завод вместо намеченных 2619 тонн корабельной брони поставил только 1178 тонн. Были затянуты сроки поставок артиллерии от Ленинградского металлического завода им. Сталина, а также главных турбин и вспомогательных механизмов от Харьковского металлургического завода им. Сталина. В I квартале 1940 г. завод № 189 произвел лишь 29 % работ на линкоре, ввиду особых условий работы промышленности Ленинграда в период войны с Финляндией (короткий световой день, перебои в подаче электроэнергии). Даже к концу апреля 1940 г. еще не был исполнен план 1939-го года[537].

Постройка новейшего линейного корабля также тормозилась ввиду возникшей диспропорции между программами военного кораблестроения и создания вооружения для кораблей, о чем сообщал нарком судостроительной промышленности И. Ф. Тевосян в письме заместителю председателя Комитета обороны при СНК СССР Н. А. Вознесенскому в январе 1940-го года. А именно, почти на год задерживалась поставка 3-х орудийных 406-мм артиллерийских установок «МК-1» и 2-х орудийных 100-мм зенитных артустановок «М3-14» для строившегося линкора. Командно-дальномерные посты были сданы с опозданием на 18 месяцев (!)[538].

Правда, в своем докладе заместителю наркома ВМФ флагману флота 2 ранга И. С. Исакову, начальнику Управления кораблестроения ВМФ инженеру-флагману 3 ранга А. А. Жукову и второму секретарю ЛГК ВКП(б) А. А. Кузнецову председатель Постоянной приемной комиссии ВМФ капитан 1-го ранга М. М. Долинин поделился сомнениями относительно реальности планов строительства: «… *Опыт работы 1939 г., с подобным планированием, когда большая часть годового задания отодвигается на последние месяцы года, показывают, что из-за недокомплекта рабочей силы завода, такое планирование является нереальным, между тем, такое же планирование положено в основу и 1940 года»*[539].

В 1940-м году ситуация со строительством линкора «Советский Союз» кардинально не улучшилась, и продвижение технической готовности за год составило 19,44 % вместо 28,9 % по плану. Особенно плохо обстояло дело с контрагентскими поставками, составившими всего лишь 7,5 % вместо плановых 23 %(!). Учитывая полученный горький опыт, правительственным графиком на 1941-й год было запланировано продвижение технической готовности только на 5 %[540]. В результате постоянных срывов поставок оборудования и нехватки рабочей силы, общая техническая готовность линкора «Советский Союз» к началу Великой

---

[537] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 715. Л. 1–3. РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 615. Л. 214–215. *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 55–56.

[538] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 614. Л. 20–24. ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 641. Л. 32–33.

[539] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 715. Л. 3.

[540] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 56.

Отечественной войны составляла 21,19 %. Причем, если по собственным работам завода-строителя линкор имел готовность 30,72 %, то по контрагентским поставкам и работам – всего лишь 6,32 %. С началом Великой Отечественной войны, все строительные работы по линейному кораблю «Советский Союз» были прекращены ввиду нецелесообразности[541].

Докладывая о ходе строительства тяжелого крейсера «Кронштадт» проекта 69 на судостроительном заводе № 194 им. А. Марти, председатель Постоянной приемной комиссии при наркоме ВМФ М. М. Долинин отметил, что за 1939-й год работы по крейсеру были выполнены только на 23 %. В 1940-м году темпы строительства также оставляли желать лучшего: на I квартал было запланировано 1,55 % технической готовности корабля, а сделано лишь 0,43 %, т. е. 28 % заданного плана. Выполнение плана II квартала тоже продвигалось медленными темпами, и в апреле 1940 г. было произведено только 60 % плановых работ[542].

Причины такого неблагополучного состояния дел на заводе были сформулированы Долининым следующим образом: «… *Основная причина невыполнения плана IV квартала 1939 г., I квартала 1940 г., а также неудовлетворительный ход выполнения плана за II квартал заключается в недооценке и недопонимании со стороны руководящих работников объема и масштаба работ. Завод плохо подготовился к постройке такого большого корабля… На всем периоде постройки корабля, начиная с IV квартала 1939 г. и кончая II кварталом 1940 г., в работе, как и по другим строящимся объектам, преобладает штурмовщина. Постройка корабля идет не планово, а рывками, так например, для обеспечения закладки корабля в ноябре месяце основная масса рабочей силы корпусного цеха была брошена на данный объект, в ущерб другим объектам, а в декабре, январе и феврале месяцах фактически работы по постройке корабля не производились, рабочие были переброшены на другие объекты»*[543].

И лишь во второй половине марта 1940 г., когда заводу им. А. Марти необходимо было отчитаться за строительные работы по крейсеру «Кронштадт», *«повторилась та же штурмовщина по обеспечению очередного платежа»*, то есть все рабочие на заводе № 189 были спешно переброшены на данный объект[544]. К началу войны тяжелый крейсер «Кронштадт» имел общую техническую готовность 10,6 %, после чего его строительство вообще было заморожено[545]. Одной из главных причин медленного строительства тяжелых крейсеров являлось отсутствие спроектированных трехорудийных 305-мм башенных артиллерийских установок главного калибра. В связи с этим, в апреле 1941 г. было даже принято решение заменить отечественные 305-мм орудия на немецкие двухорудийные 280-мм башенных артиллерийские установки, применявшиеся на тяжелых и линейных крейсерах «Кригсмарине». В силу этого, скорректированный проект получал обозначение 69И[546].

Под угрозой невыполнения находился план строительства новейших эсминцев проекта 7У, которые находились в постройке на заводе № 190 (им. А. А. Жданова). Здесь имело место постоянное отставание по срокам постройки всех кораблей. 24 сентября 1940 г. уполномоченный Управления кораблестроения ВМФ инженер-капитан 1-го ранга А. А. Якимов направил второму секретарю Ленинградского горкома ВКП(б) А. А. Кузнецову докладную записку, где выразил серьезное беспокойство тем фактом, что завод № 190 им. А. А. Жданова должен был сдать по плану в 1940-м году 9 эскадренных миноносцев, но на 20 сентября не

---

[541] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 65. *Грибовский В. Ю.* Отечественный флот на «крутых поворотах» истории (по опыту XX столетия). С. 5.

[542] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 715. Л. 25–26.

[543] Там же. Л. 26.

[544] Там же. Л. 27.

[545] *Васильев А. М., Морин А. Б.* Суперлинкоры Сталина. «Советский Союз», «Кронштадт», «Сталинград». С. 65.

[546] *Александров Ю. И., Васильев А. М,,Майданов О. П.*. Линейные корабли и крейсера петербургской разработки и постройки // Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. С. 82.

было сдано ВМФ ни одного корабля[547]. Даже при условии, что 4 эсминца будут сданы флоту в течение сентября-октября, заводу № 190 необходимо было до наступления ледостава передать еще 5 эсминцев, что было весьма проблематично.

В связи с тяжелой ситуацией по сдаче боевых кораблей флоту, Якимов просил второго секретаря Ленинградского горкома партии А. А. Кузнецова *«воздействовать на руководителей завода № 190 и заводов-контрагентов»*[548]. Головной эсминец проекта 7У «Сторожевой» проходил заводские ходовые испытания еще в 1939-м году, а в июне 1940 г. его следовало сдать Краснознаменному Балтийскому флоту. Лишь в 1940-м году заводские испытания заняли 73 (!) дня. Но из-за вскрывшихся на испытаниях многочисленных дефектов и заводского брака (низкий вакуум, вибрация кормы, парение сальников, дефекты радиосвязи, авария турбоциркуляционного насоса и др.), плохой конструкции гребных винтов (пришлось изготовить новые винты), ожидания доков и выполнения заводом № 190 спецзадания флота, было потеряно 56 дней. В результате, даже в сентябре 1940 г. эсминец «Сторожевой» не был полностью готов для передачи в состав КБФ[549]. Формально, ЭМ «Сторожевой» вступил в строй лишь 6 октября 1940 г.[550], но фактически вошел в состав КБФ лишь 12 апреля 1941 г., то есть спустя полгода[551].

Точно такая же картина наблюдалась с эсминцем проекта 7У «Сильный», который предполагалось передать Военно-Морскому Флоту в июне 1940 г. Следует отметить, что эсминец еще в 1939-м году был готов к проведению ходовых заводских испытаний, но приступил к ним лишь с 25 мая 1940 г. Однако, на заводских испытаниях обнаружилось множество дефектов механизмов и оборудования (исправление повреждений компаса, устранение дефектов радиосвязи, дефект турбин и др.), которые потребовали срочного устранения. В итоге, был потерян еще 41 день, поэтому ЭМ «Сильный» был сдан КБФ лишь 31 октября[552]. Аналогично обстояли дела со сдачей флоту эсминца этого же типа «Стойкий», который был намечено сдать КБФ в июле 1940 г. Но и здесь, в ходе затянувшихся ходовых заводских испытаний было выявлено большое количество заводских дефектов (вибрация котлов, авария турбоциркуляционного насоса, дефекты радиосвязи и др.)[553]· И этот эсминец был сдан в нарушение намеченных сроков, только 18 октября 1940 года[554].

По двум другим эскадренным миноносцам проекта 7У – «Страшный» и «Смелый» – ситуация также носила неутешительный характер, так как корабли необходимо было сдать в августе 1940 г., а реально они могли выйти на ходовые заводские испытания не ранее конца октября – начала ноября этого года, и то при условии выполнения ряда работ. Главными причинами срыва своевременной сдачи эсминцев флоту являлись сильно затянувшиеся достроечные и монтажные работы, *«вследствие хронического невыполнения намечаемых планов корпусным и монтажным цехом»*[555].

А по эскадренному миноносцу «Страшный» ситуация усугублялась еще и тем, что была сорвана поставка электрооборудования переменного тока. Обнаружилось много дефектов в работе турбин, турбодинамо и турбо-пожарного насоса, что потребовало от

---

[547] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 72.

[548] Там же. Л. 72, 75.

[549] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 44–45. *Краснов В. К, Краснов И. В.* Испытания и испытатели боевых кораблей: к истории отечественного военного судостроения. М., 2010. С. 260.

[550] *Бережной С.* С. Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 349.

[551] ЦВМА. Ф. 161. Оп. 6. Д. 147. Л. 288. *Балакин С. А.* Легендарные «Семерки». Эсминцы «сталинской» серии. М., 2007. С. 11.

[552] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 45. *Бережной С.* С. Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 351.

[553] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 45.

[554] *Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 351.

[555] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 46–47.

завода № 190 проведения дополнительных работ. В итоге, оба эсминца вступили в строй КБФ лишь весной – летом 1941 г.[556] Но больше всего не повезло опытному эсминцу «Серго Орджоникидзе», который также строился на заводе № 190. Будучи заложен в апреле 1935 г., он в декабре был спущен на воду. Однако далее достройка недопустимо затянулась, и даже в мае 1940 г. руководство завода не могло дать точного ответа о сроках его передачи ВМФ[557].

В новом, 1941-м году ситуация со сдачей флоту эсминцев-«семерок» выглядела всё так же неудовлетворительно, имело место большое количество заводского брака и недоделок. Был сорван план сдачи эсминцев «Суровый» и «Славный», которые имели серьезные дефекты механизмов[558]. В качестве наглядного примера стоит привести эсминец «Суровый», который строился по проекту 7У. В январе 1941 г. эсминец был спешно выведен на контрольный пробег, по результатам которого командир 5-го дивизиона миноносцев А. И. Заяц доложил командующему КБФ В. Ф. Трибуцу, что корабль имеет *«целый ряд недоделок»*[559]. По мнению командира дивизиона, корабль был явно преждевременно выпущен на испытания, поскольку имел серьезные технические недочеты (неисправная правая параван-балка, незавершенная изоляция водяных магистралей, плохое вращение маневрового клапана и т. д.), а многие работы на ЭМ были выполнены с низким качеством. Причем, председатель Постоянной приемной комиссии ВМФ капитан 1-го ранга М. М. Долинин, выпускавший эсминец «Суровый» на контрольный пробег, обязал завод № 189 им. С. Орджоникидзе устранить все дефекты, но тот так и не выполнил своих обязательств[560].

Не менее напряженно выглядела ситуация с постройкой новых сторожевых кораблей проектов 29 и 30 на том же заводе № 190. В своем докладе председатель Постоянной приемной комиссии ВМФ М. М. Долинин сразу же отметил, что по данным типам кораблей на заводе № 190 имени А. А. Жданова *«правительственные графики из месяца в месяц не выполняются»*. В частности, по головному сторожевому кораблю проекта 29 «Ястреб» продвижение работ в 1939-м году составило лишь 8 % вместо 30 % по графику. В следующем, 1940-м году положение дел на заводе № 190 кардинально не улучшилось: например, в феврале было выполнено только 1,1 % общей технической готовности вместо 3,6 % по плану. В итоге, по головному сторожевому кораблю «Ястреб» *«из 10 позиций правительственного графика, подлежащего выполнению за I кв. 40 г., выполнено только б»*[561].

Результатом было то, что спуск головного СКР проекта 29, намеченный по плану еще на декабрь 1939 г., был сорван, и это событие произошло лишь 19 июня 1940 г. Однако, будучи спущенным на воду, корабль далее стоял без турбин, по причине срыва контрагентских поставок и неудовлетворительного качества изготовления самих турбин[562]. На 1 января 1941 г. было намечено планом достичь 78,3 % общей технической готовности корабля, но руководство завода № 190 скорректировало её до 38,4 %[563]. В итоге, сторожевой корабль «Ястреб» вступил в строй КБФ лишь 23 февраля 1945 года (!)[564]. По еще более новому проекту СКР, проекту 30, работа шла ещё хуже. По сравнению с плановым заданием в 33,2 % общей технической готовности на 1 января 1941 г., завод снизил этот показатель до 17,7 %.

---

[556] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 47–48. *Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 352, 356.

[557] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 5.

[558] *Зефиров М. В., Дёгтев Д. М., Баженов Н. Н.* Указ. соч. С. 9–10.

[559] ЦВМА. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1. Л. 9.

[560] ЦВМА. Ф. 161. Оп. 1. Д. 1. Л. 9-10.

[561] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 715. Л. 35.

[562] Там же. Д. 719. Л. 52.

[563] Там же. Л. 51.

[564] *Бережной С.* С. Корабли и суда ВМФ СССР, 1928–1945. Справочник. М., 1988. С. 196.

Поэтому вся работа по данному проекту фактически затормозилась и находилась под вопросом.

Плохо продвигалось строительство новейшего эскадренного тральщика Т-250 «Владимир Полухин» по проекту 59 на судостроительном предприятии «Петрозавод» (№ 370). Здесь срыв работ наметился еще в 1939-м году из-за нарушения срока контрагентских поставок заводов Наркомата судостроительной промышленности (НКСП). Поэтому вместо запланированных 23,5 % общей технической готовности, было достигнуто лишь 16,1 %. А в 1940-м году история вновь повторилась, и на этот раз виной было очередное нарушение заводами-контрагентами сроков поставок механизмов и оборудования. В частности, Невский завод им. Ленина резко недовыполнил в 1940 г. программу по выпуску главных турбин для тральщиков проекта 59. В итоге, к концу I квартала 1940 г. вместо ожидаемых 39,7 % общей технической готовности ТЩ, было получено лишь 25,1 %. В результате, дважды были сорваны сроки спуска на воду головного тральщика проекта 59 «Владимир Полухин»[565]. Любопытно, что в строй тральщик вступил лишь 7 ноября 1942 года[566].

Очень затрудняло строительство кораблей наличие большого количества брака на производстве (в начале 1930-х годов он составлял 7–8% от валовой продукции[567]), и прежде всего, металлургического брака. Данное явление объяснялось недостаточной квалификацией многих рабочих в силу огромного роста советской промышленности в 1930-е годы и резко увеличившегося тогда спроса на рабочую силу. В результате, на производство пришло большое количество неквалифицированных рабочих кадров. Ликвидировать за короткий срок данный недостаток было просто невозможно. Поэтому, в 1935 г. на ленинградских судостроительных заводах из-за значительного количества производственного брака был сорван план по сдаче большинства боевых кораблей. По чугунному литью брак достигал 85 %, а по алюминиевому – 90 %[568]. Кстати, то же самое явление наблюдалось и на машиностроительных заводах Ленинграда: Ижорский завод давал до 48 % брака по 8- и 9-мм броневым листам, а на Кировском заводе – до 90 % брака по шестерням и валам для танков[569]. А это, в свою очередь, приводило к большому количеству переделок, и в итоге, к несвоевременной поставке механизмов и деталей на строящиеся корабли.

К примеру, во время постройки лидера «Минск» на Балтийском судостроительном заводе им. С. Орджоникидзе, такая важная деталь, как клапанная коробка свежего пара для вспомогательных механизмов, отливалась 46 раз(!), пока не была получена отливка, принятая заказчиком для эксплуатации[570]. Спустя год после того, как лидер «Ленинград» был окончательно сдан флоту, летом 1939 г., его пришлось ставить в ремонт, поскольку трубки котлов стали массово выходить из строя, и их пришлось заменить[571]. На сданном флоту эсминце «Грозящий» отмечалось *«низкое качество нарезки зубцов редуктора и шестерен»*, что приводило к нарушению и даже остановке работы главных турбин. Из-за аналогичного производственного брака, то же самое наблюдалось с работой турбин на эсминце «Гневный»[572]. На эсминце «Стерегущий» при ходовых заводских и официальных испытаниях главный агрегат работал неудовлетворительно и был принят лишь *«после длительных доводок, совещаний и*

---

[565] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 715. Л. 10–11. РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 615. Л. 214.

[566] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей, 1941–1945. С. 338.

[567] *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 298–299.

[568] *Щерба А. Н.* Указ. соч. С. 93.

[569] *Хохлов Е. В.* Указ. соч. С. 85.

[570] *Качур П. И., Морин А. Б.* Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР. СПб., 2003. С. 96.

[571] *Качур П. И.* «Гончие псы» Красного флота. «Ташкент», «Баку», «Ленинград». М., 2008. С. 50.

[572] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Он. 26. Д. 722. Л. 23–24.

споров». Соответственно, ответственность и расходы по ремонту главных турбин были возложены на завод № 190 им. Жданова, строивший этот корабль[573].

Или же, в период строительства на судостроительном заводе им. А. Марти большой серии торпедных катеров типа «Г-5» был допущен производственный брак в значительном объеме. Уже в ходе эксплуатации флотом на катерах стали вылетать заклепки корпуса, лопались продольные крепления (стрингеры), поперечные крепления (шпангоуты), ломались кронштейны гребных валов, в торпедных аппаратах вырывало штоки, манжеты и другие части[574]. Кроме того, сданные заводом имени А. Марти катера типа «Г-5» зачастую не были обеспечены полностью запасными частями и инструментом, согласно исполнительной спецификации, приложенной к договору на постройку торпедных катеров[575].

Низкое качество изготавливаемой продукции в тот период, особенно в конец 1930-х годов, чаще всего объяснялось органами НКВД как сознательное «вредительство» конструкторов, инженеров и рабочих, хотя подлинные причины данного явления носили глубинный характер. Виной тому были зачастую недостаточно высокая культура производства, низкая квалификация значительной части рабочих и отчасти инженеров, отсутствие опыта соответствующего производства, низкое качество технической документации, рабочих чертежей. Поэтому, как отмечал заведующий отделом судостроительной промышленности ЛГК ВКП(б) А. Новиков в своей докладной записке в мае 1940 г., *«металлургический брак по судостроительным заводам продолжает возрастать»*[576]. Очень беспокоило Новикова и то обстоятельство, что ленинградские судостроители пренебрегали передовыми методами скоростного строительства кораблей. Не применялись такие формы работы, как многостаночное обслуживание и совмещение специальностей[577].

Зачастую плохо была организована работа на самих судостроительных заводах: слабо внедрялась стандартизация, штамповка и сварка при постройке кораблей, недостаточно велась борьба за изыскание и внедрение заменителей цветных металлов. С опозданием выпускались рабочие чертежи и зачастую плохого качества, что приводило к многочисленным переделкам, которые отражались на планомерном развертывании работ по графику постройки кораблей. Имела место несогласованность в работе обрабатывающих и сборочных цехов на заводах. Слабым местом оставалось недостаточное оснащение инструментом механических цехов. Из-за плохой организации производства и планирования имели место значительные простои оборудования[578].

Стало привычным такое явление, когда судостроительная промышленность систематически сдавала Военно-Морскому Флоту фактически неготовые корабли, с неотработанными механизмами и вооружением. Более того, существовавшая система сдаточных испытаний боевых кораблей, по мнению заведующего отделом судостроительной промышленности Ленинградского горкома ВКП(б) Новикова, никак не стимулировала ускорения их окончания, что приводило к недопустимо длительному сроку их сдачи. Этому способствовало недопустимо длительное решение и согласование вопросов между Наркоматами ВМФ и судостроительной промышленности, длительные споры об ответственности за обнаруженные дефекты и поломки в период гарантийного срока. Кроме того, *«со стороны руководителей наркомсудпрома не проявляется достаточного внимания в разрешении этого вопроса»*[579].

---

[573] Там же. Л. 22.

[574] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 71. Л. 166, 186. Адмиралтейские верфи: Люди, корабли, годы, 1926–1996. СПб., 1996. С. 52.

[575] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 71. Л. 186.

[576] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 4.

[577] Там же. Л. 4–5.

[578] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 4.

[579] Там же. Л. 3.

Надо сказать, что представители флота неоднократно жаловались на это явление, но сделать ничего не могли, или не хотели. Так, на заседании Военного совета при наркоме обороны СССР, проходившем 1–4 июня 1937 г., командующий Черноморским флотом флагман флота 2-го ранга И. К. Кожанов пожаловался членам совета, что представители Управления Морских Сил РККА *«заставляют принимать корабли небоеспособные».* Далее он конкретизировал, что на Черном море подводные лодки *«принимают недоконченными как в отношении оружия, так и в отношении механизации»*[580]. Любопытно, что в данном вопросе его полностью поддержал командующий Краснознаменным Балтийским флотом флагман 1-го ранга А. К. Сивков, который проиллюстрировал данное явление на примере только что «принятого» от судостроительной промышленности новейшего корабля – лидера эсминцев «Ленинград»: *«…Этот лидер проходит сейчас окончательные испытания. Он действительно был принят на Балтийском море. Но как это делается? Формальное утверждение акта производится начальником Управления Морских Сил, но хотя мы лидер приняли, мы его не пользуем. Мы приняли его осенью, завод обязался закончить все работы к маю, и однако, нужно признать, что в действительности ничего не сделал, потребовалось вмешательство правительства… Корабль, сам по себе хороший, окончательно еще не закончен. Я считаю, что мы совершили ошибку, приняв лидер, нельзя было принимать»*[581]. И действительно, формально сданный Военно-Морскому Флоту 5 декабря 1936 г., «Ленинград» вплоть до июля 1938 г. (!) простоял у достроечной стенки завода № 190, где устранялись многочисленные дефекты[582].

Самое удивительное, что и спустя год, уже 13 октября 1938 г. ситуация с лидером «Ленинград» почти не изменилась, ввиду чего Главный морской штаб ВМФ был проинформирован о том, что *«вступивший 2 года тому назад (!) в строй лидер эсминцев "Ленинград" до сего времени не является полноценным боевым кораблем, так как использование артиллерийского и торпедного оружия корабля, вооруженного заграничной техникой, никем не проверено и не исследовано до конца(!)»*[583]. В этом же докладе с тревогой отмечалось, что данное положение тем более опасно, так как *«наряду с лидером "Ленинград" на КБФ и ЧФ вступают в строй однотипные другие корабли, которые также будут являться небоеспособными кораблями»*[584]. На заседании Военного совета КБФ в июне 1939 г., в присутствии наркома ВМФ, было с тревогой отмечено, что значительным тормозом в деле боевой подготовки на флоте являются *«заводские хвосты (большие недоделки)»*[585]. Неудивительно, что легкий крейсер «Максим Горький», строившийся по улучшенному проекту 26-бис, был официально сдан флоту в конце 1940 г. с недоделками, составлявшими 2 % от общей стоимости работ[586].

При приемке новейших эсминцев проектов 7У в 1940-м году на Балтике выявилось большое количество заводских недоделок, которые срывали их сдачу Военно-Морскому Флоту. Например, по эсминцам «Страшный» и «Смелый» отмечался длительный характер швартовых испытаний ввиду того, что *«качество монтажных работ и подготовки механизмов к швартовым испытаниям совершенно недостаточное, а часто неудовлетворительное»*[587]. Или же эсминец «Сильный», который еще в 1939-м году был готов к ходовым завод-

---

[580] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. М., 2008. С. 88.

[581] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. С. 213.

[582] *Качур П. И.* «Гончие псы» Красного флота. «Ташкент», «Баку», «Ленинград». С. 23.

[583] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Он. 1. Д. 253. Л. 246.

[584] Там же. Л. 246.

[585] Там же. Д. 14. Л. 420.

[586] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 69–70.

[587] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Он. 26. Д. 719. Л. 47.

ским испытаниям, но они затянулись ввиду большого количества дней стоянки корабля у достроечной стенки завода для устранения многочисленных дефектов (это заняло 32 дня). Та же самая ситуация имела место и с эсминцем «Стойкий», который потратил на исправление дефектов и подготовку к выходам 35 дней. Эсминец этого же проекта «Сторожевой» затратил 26 дней на исправлении заводских дефектов и подготовку к выходам[588]. Вообще, неоправданно много времени уходило на заводские и государственные испытания кораблей, которые зачастую срывались ввиду *«неудовлетворительного качества механизмов и монтажных работ и слабой подготовки материальной части сдаточных команд»*[589].

Эта совершенно ненормальная ситуация приводила к тому, что личному составу боевых кораблей даже после их официальной передачи Военно-Морскому Флоту зачастую своими силами приходилось осуществлять их техническую доводку. В итоге, корабли флота, формально сданные и числившиеся в боевом строю, фактически не были готовы к отработке боевых задач, и поэтому долгое время находились ещё в организационном периоде.

В итоге, 14 мая 1940 г. Бюро Ленинградского горкома ВКП(б) было вынуждено принять постановление по данному вопросу, где категорически потребовало *«обязать директоров и парторгов ЦК ВКП(б) заводов №№ 189, 190\ 194, 196, "Петрозавод" и Усть-Ижорская верфь неуклонно добиваться сдачи строящихся кораблей, особенно головных, в сроки, установленные правительственным графиком»*[590]. В постановлении была отмечена недопустимая медлительность в постройке опытно-экспериментальных кораблей, проявленная со стороны работников Наркомата судостроительной промышленности и заводов, а также недопустимая длительность периода испытаний кораблей на ленинградских судостроительных заводах. В связи с этим, Ленинградский горком партии счел необходимым попросить Наркомат судостроительной промышленности разработать *«новое положение, стимулирующее сокращение сроков сдаточных испытаний кораблей»*[591]. Было решено пересмотреть существовавшую систему договорных отношений между судостроительными заводами и наркоматом ВМФ, обязав заводы наркомата судостроительной промышленности нести полную ответственность за качество и безаварийную работу выпускаемой продукции в течение гарантийного срока[592]. Окончательно, порядок испытаний и сдачи серийных боевых кораблей для ВМФ был определен решением Политбюро ЦК ВКП(б) от 9 апреля 1941 г.[593]

Причины медленного строительства новых боевых кораблей заключались не только в неграмотном планировании, но ещё в технологической неготовности советской промышленности к созданию современных наукоемких образцов вооружения для строящихся кораблей (универсальные артиллерийские установки, приборы управления артиллерийским огнем (особенно, зенитным) и торпедной стрельбой, радиолокационные и гидроакустические станции на надводных кораблях и подлодках, радиопеленгаторы, средства борьбы с неконтактными минами (электромагнитные тралы), неконтактные (акустические и магнитные) мины и торпеды, электрические торпеды с самонаведением и пр.). Наблюдалась большая шумность работы механизмов и устройств на отечественных подлодках, они не имели торпедных автоматов стрельбы, устройств беспузырной стрельбы, стабилизаторов глубины[594].

---

[588] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719. Л. 44–45. *Краснов В. К, Краснов И. В.* Испытания и испытатели боевых кораблей: к истории отечественного военного судостроения. С. 260.

[589] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 100.

[590] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 7.

[591] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 651. Л. 7–8.

[592] Там же. Л. 11.

[593] Политбюро ЦК РКП(б) – ВКП(б). Повестки дня заседаний. 1919–1952: Каталог. Т. III. 1940–1952. М, 2001. С. 181.

[594] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 15, 628. *Платонов А. В., Лурье В. М.* Командиры советских подводных лодок 1941–1945 гг. С. 8. *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 164–165, 172, 184, 198–199. *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия

Отечественная промышленность оказалась неготовой к массовому производству толстой корабельной брони, к выпуску в необходимом количестве корабельных артиллерийских установок, главных и вспомогательных механизмов[595]. И здесь надо признать, что, несмотря на значительные успехи отечественной судостроительной промышленности, достигнутые в годы первых пятилеток, она все ещё продолжала серьезно отставать от иностранной в деле внедрения новейших образцов техники и вооружения.

российского флота 1914–1941. С. 419–426.

[595] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 641. Л. 32–33. *Пашин В. М., Васильев А. М.* Вклад петербургских корабелов в развитие и становление Российского флота // Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. С. 37. *Александров Ю. И., Васильев А. М., Майданов О. П.*. Линейные корабли и крейсера петербургской разработки и постройки // Наука Санкт-Петербурга и морская мощь России. Т. 1. С. 82.

§ 3. Создание вооружения для Советского ВМФ в 1935–1941 гг.

Очень важным фактором при строительстве современного Военно-Морского Флота являлось наличие современных типов морских вооружений. И здесь ситуация была далеко не однозначной, ибо по разным видам военно-морского оружия (артиллерийского, торпедного, минно-трального, противолодочного и прочего) достижения отечественных конструкторов носили разный характер.

Разработкой артиллерийского вооружения для ВМФ занимались основные конструкторские бюро на заводах «Большевик» (бывший Обуховский сталелитейный завод) и Ленинградском металлическом заводе (ЛМЗ) им. Сталина, а созданием оптических приборов для артиллерии и приборов управления стрельбой занимались заводы № 212, Государственный оптико-механический завод (ГОМЗ) им. ГПУ, Ленинградский государственный оптико-механический завод (ЛОМЗ) – мастерские завода «Большевик» и «Прогресс»[596].

В целом, с разработкой систем артиллерийского вооружения для нужд Военно-Морского Флота дела обстояли успешно, и в 1930-х годах отечественной оборонной промышленности удалось создать целый ряд действительно выдающихся образцов морской и береговой артиллерии. Причем, они ставились на строившиеся серийно надводные корабли различных классов, а также на береговые батареи (как стационарные, так и железнодорожные).

К удачным корабельным артиллерийским системам следует отнести, прежде всего, 406-мм трехорудийные артустановки «МК-1» (предназначались для линкоров «Советский Союз» проекта 23), 305-мм трехорудийные артустановки «МК-15» (для тяжелых крейсеров «Кронштадт» проекта 69), 180-мм трехорудийные установки «МК-3-180» (для легких крейсеров «Киров» проекта 26 и «Максим Горький» проекта 26-бис), 152-мм трехорудийные установки «МК-5» (для строящихся легких крейсеров «Чапаев» проекта 68), 152-мм двухорудийные установки «МК-4» (для линкоров «Советский Союз» проекта 23 и тяжелых крейсеров «Кронштадт» проекта 69), 130-мм артустановки «Б-13» и «Б-2-ЛМ» (для лидеров типа «Ленинград» проекта 1 и типа «Минск» проекта 38, эскадренных миноносцев «Гневный» проекта 7 и «Сторожевой» проекта 7У, а также строящихся ЭМ проекта 30), 100-мм артустановки «Б-24», двухорудийные 100-мм артустановки «М3-14» (для линкоров проекта 23), 100-мм двухорудийные артустановки «Б-54» (для крейсеров проекта 68), 100-мм универсальные артустановки «Б-34» (для крейсеров проектов 26 и 26-бис)[597]. Данные артиллерийские системы, созданные во второй половине 1930–1941 гг., обладали высокими баллистическими характеристиками и отлично проявили себя в ходе Великой Отечественной войны, а многие из них, успешно выдержав испытание войной, впоследствии остались на вооружении Советского Военно-Морского Флота и в послевоенные годы.

Головным научно-исследовательским учреждением в этой области с 1932 г. являлся Артиллерийский научно-исследовательский морской институт (АНИМИ) в Ленинграде. В период с 1935 по 1941 годы институт возглавлял выдающийся специалист в области морской артиллерии контр-адмирал И. И. Грен. Главная задача АНИМИ в предвоенные годы заключалась в обосновании тактико-технических заданий на новые и модернизируемые артилле-

---

[596] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 722. Л. 60. *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 151.

[597] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 67, 78, 100, 112, 126, 170, 232, 470–527. *Платонов А. В., Апрелев С. В., Синяев Д. Н.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Т. IV. СПб., 1997. С. 17–40. *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 152–162. *Лукин В. Е.* «…Для приведения в порядок нашу артиллерию» // Цитадель. 2008. № 14. С. 40.

рийские системы. Кроме того, институт осуществлял контроль за опытно-конструкторскими работами в промышленности, занимался разработкой теоретических основ стрельбы и обобщением опыта эксплуатации оружия.

Организационно АНИМИ состоял из шести отделов: 1) отдела морских артиллерийских установок; 2) береговых артустановок; 3) боеприпасов и средств воспламенения; 4) приборов управления артиллерийским огнем; 5) баллистики; а в качестве самостоятельного отдела в институт входил Научно-исследовательский морской артиллерийский полигон (НИМАП) в Ржевке. В 1938-м году в состав института была включена также старейшая Лаборатория взрывчатых веществ и порохов, основанная еще в 1891 г. Свою работу АНИМИ начал, имея в штате 43 человека, в том числе 11 военнослужащих. Однако для решения практических задач институт систематически привлекал крупных ученых и военных специалистов.

За 10 лет с момента создания АНИМИ, вплоть до начала Великой Отечественной войны, при его непосредственном участии было создано 26 артиллерийских установок разного калибра, которые поступили на вооружение надводных кораблей, подводных лодок и береговой обороны РККФ. Из них следует назвать трехорудийную 180-мм башенную установку «МК-3-180» для крейсеров проекта 26, двухорудийную 130-мм палубную установку «Б-13» для эсминцев проектов 7 и 7у, одноорудийную 100-мм зенитную установку «Б-34» для крейсеров проектов 26 и 26-бис и другие[598]. Но своего рода венцом деятельности АНИМИ в предвоенные годы стала разработка трехорудийной 406-мм башенной установки «МК-1» для линкоров типа «Советский Союз». Однако в этом деле имелось немало сложностей, вызванных внутриполитическими обстоятельствами СССР конца 1930-х годов.

В августе 1937 г., в обстановке начавшейся в стране борьбы с «вредительством», комиссия Наркомата обороны СССР произвела тщательное обследование работы института и пришла к более чем странному выводу, что ***«в настоящем своем виде АНИМИ пользы не приносит и флоту не*** *нужен»*[599]. Причиной для столь категоричного и резкого заключения стало то обстоятельство, что артиллерийский институт крайне мало занимался собственно разработкой новых артиллерийских систем. Из 8 отделов АНИМИ ни один не занимался данным вопросом, а из 107 сотрудников института лишь 1–2 человека регулярно занимались разработкой новых орудий. Фактически вся деятельность АНИМИ сводилась к наблюдению, выдаче тактико-технических заданий и испытаниям того, что сделала промышленность[600].

По мнению комиссии НКО, *«что касается научно-исследовательской работы, то ею почти не занимались*», а ситуация усугублялась тем, что *«собственной научно-экспериментальной базы институт не имеет; связь с флотом слабая; опыт советской и иностранной промышленности в области морской артиллерии не обобщен и не изучен».* В итоге, как отмечалось в докладной записке НКО, *«текущая работа "по наблюдению" захлестнула научно-исследовательскую работу». «"Наблюдение", проводимое институтом, по отзыву работников заводов и учреждений, крайне неудовлетворительное, с чем соглашаются и сами работники института. В результате, вновь создающийся флот (линкоры, крейсера) не обеспечен отработанными и испытанными образцами артиллерийского вооружения и в этом отношении институт оказался беспомощным»*[601].

Причиной для столь пессимистической оценки деятельности АНИМИ стала тревожная ситуация, сложившаяся к этому времени вокруг создания 406-мм артиллерийских уста-

---

[598] *Васильев Е. М.* Из истории развития артиллерийского вооружения Военно-Морского Флота (от АНИМИ до 28-го НИИ ВМФ) // Тайфун. 2002. № 4. С 10.

[599] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3227. Л. 2, 6.

[600] Там же. Л. 5.

[601] Там же. Л. 1–2.

новок «МК-1» для новых линкоров проекта 23. Над техническим проектом 406-мм орудийной башни для новых линкоров работа шла 1,5 года, и было затрачено около 3 млн рублей. Однако технический проект имел ряд серьезных дефектов, поэтому к рабочему проекту приступать было нельзя[602]. Из-за отсутствия необходимых указаний со стороны АНИМИ, Ленинградский металлический завод (ЛМЗ) им. Сталина долгое время самостоятельно проектировал 406-мм башню главного калибра для линкора, которая впоследствии оказалась непригодной, так как в неё не помещалось орудие, спроектированное КБ завода «Большевик» (бывший Обуховский орудийный и сталелитейный завод). Это произошло из-за отсутствия кооперации между заводами. В результате, пришлось делать второй вариант башни. А завод № 212 должен был спроектировать прибор управления стрельбой для линкоров (ПУС). Поскольку такой прибор в Советском Союзе проектировался впервые, заводу была необходима научно-консультационная помощь АНИМИ, которую тот так и не смог оказать из-за перегруженности работников[603]. Иными словами, вся проектная деятельность по созданию артиллерийских систем была переложена на конструкторские бюро заводов.

Вообще, работа по созданию 406-мм башенных артиллерийских установок ГК для новейших линкоров типа «Советский Союз» проекта 23 продвигалась очень трудно. Главной причиной было длительное отсутствие опыта по созданию артиллерийских установок такого большого калибра. Большим недостатком была значительная перегруженность сотрудников АНИМИ различными темами и их недостаточное количество. Так, например, на 1937-й год было запланировано сразу 160 общих тем, из них научно-исследовательских тем было 44. На одного сотрудника института приходилось сразу по 14–15 научных тем. А в следующем, 1938-м году количество тем было увеличено, что было явно не под силу сотрудникам Артиллерийского научно-исследовательского морского института[604].

Тем не менее, работа по созданию 406-мм артиллерийских установок постепенно продвигались. Технический проект артустановки был готов к апрелю 1937 г., проектирование башенной установки велось на ЛМЗ им. Сталина. Разработка тактико-технического задания на 406-мм башенную артиллерийскую установку «МК-1» была поручена сотрудниками АНИМИ, которыми руководил начальник института, крупный артиллерийский специалист флагман 2-го ранга И.И. Грен. Проектирование и разработка рабочих чертежей орудия «Б-37» для артустановки велись в конструкторском бюро завода «Большевик» в Ленинграде. Стволы 406-мм орудий «Б-37» для артиллерийской установки «МК-1» изготавливались на заводе «Баррикады» в Сталинграде, люлька и противооткатные устройства – на Ленинградском металлическом заводе (ЛМЗ) им. Сталина, а бронебойные и фугасные снаряды к ним – на заводе «Большевик» с декабря 1937 г. по март 1939 г. К началу Великой Отечественной войны удалось изготовить на заводе 11 стволов, а двенадцатый находился на Научно-исследовательском морском артиллерийском полигоне (НИМАП) под Ленинградом, где успешно проходил испытания стрельбой[605].

В целом, разработка, проектирование и изготовление рабочих чертежей артустановки «МК-1», а также изготовление и испытания 406-мм орудия «Б-37» заняла четыре года – с 1937 по 1940 гг. Один лишь комплект чертежей для 406-мм артиллерийской системы составил 30 тыс. ватманских листов (!)[606]. Наконец, в октябре 1940 г. полигонные испытания артустановки «МК-1» и орудия «Б-37» были успешно завершены, после чего артиллерийская

---

[602] Там же. Л. 9.

[603] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3227. Л. 3–4, 9-10. Д. 3228. Л. 7.

[604] Там же. Д. 3227. Л. 7–8.

[605] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 480. *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 156. *Лукин В. Е.* «Морское экспериментальное дальнобойное» // Цитадель. 2010. № 17. С. 161–162.

[606] *Лукин В. Е.* «Морское экспериментальное дальнобойное». С. 161–164.

система была рекомендована к серийному производству, которое, однако, было отложено ввиду изменившихся приоритетов в деле строительства Вооруженных сил СССР[607].

В части разработки оптических приборов, работа АНИМИ также была сочтена неэффективной, и ни одни из них так и не был принят на вооружение флота[608]. Всего велась разработка 6 типов прицелов – для морских открытых артиллерийских систем (МО), береговых артиллерийских систем (БО), морских башенных (МБ), береговых башенных (ББ), мелкокалиберных (МК) и для подводных лодок (ПЛ). Что же получилось в итоге? Прицел МО получился сложным, дорогим и неудачным, так что выгоднее было ставить более дешевый и простой прицел «Б-13». По береговым открытым артсистемам созданный прицел «ПБ-4» не отвечал требованиям стрельбы по воздушным целям, из-за чего пришлось устанавливать всё тот же прицел «Б-13». Созданный для морских башенных артустановок прицел тоже оказался неудачным, и он не мог быть принят в качестве типового для башен среднего калибра. Поэтому на крейсере «Киров» был установлен другой прицел, изготовленный Балтийским заводом, на мониторах – тоже другой. Для береговых башенных артиллерийских установок был создан свой проект прицела, но заказать его было нельзя ввиду неготовности самих башен и полной неизвестности, подойдет ли он к ним. По мелкокалиберной артиллерии не было даже проекта, поскольку не существовало еще принятого автомата, под который можно было проектировать автоматический прицел. Наконец, перископы для подлодок были разработаны на базе созданных заводом ГОМЗ им. ОГПУ, но требовали доработки и испытаний[609].

Самым большим недостатком в деятельности АНИМИ было признано то, что вместо нормальной научно-исследовательской работы его сотрудникам приходилось в основном заниматься вопросам согласования между заводами, присутствовать на многочисленных совещаниях и заседаниях, составлять различные справки и вести обширную канцелярскую переписку[610]. В результате, за этим терялось главное направление деятельности АНИМИ, для чего он и был создан – непосредственная разработка новых артиллерийских систем.

Нельзя также забывать и то обстоятельство, что проектирование и постройка новых боевых кораблей, и в первую очередь, линкоров сопровождалась несогласованной работой наркоматов и ведомств, постоянной переделкой эскизных и технических проектов, частым изменением тактико-технических характеристик линкоров по желанию высшего военного и политического руководства, что вносило значительный элемент сумятицы в проектирование и создание новых артиллерийских установок. Таким образом, причина неудовлетворительного положения дел с разработкой новых типов артиллерийских орудий, приборов управления стрельбой и оптических приборов для них заключалась не столько во внутренней организации работы АНИМИ, сколько в неумении организовать процесс планирования и создания новых боевых кораблей.

Существенным недостатком имевшегося артиллерийского вооружения ВМФ было отсутствие скорострельных зенитных орудий среднего и мелкого калибра и радиолокационных станций (РЛС) обнаружения воздушных целей. Имевшиеся на вооружении кораблей 76-мм зенитные орудия 34-К и 45-мм орудия 21-К были обычными модернизациями сухопутных орудий и не удовлетворяли требованиям современного боя из-за низкой скорострельности, плохих прицелов и отсутствия РЛС наведения[611]. В связи с этим, большие надежды были возложены на 37-мм автоматические артустановки 70-К с воздушным охлаждением,

---

[607] Там же. С. 167–168.

[608] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Он. 2 в. Д. 3227. Л. 31 об.

[609] Там же. Л. 33-33об.

[610] Там же. Л. 36.

[611] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 518, 535. *Платонов А. В.* Противовоздушная оборона сил флота 1941–1945. СПб., 2010. С. 42–43.

которые должны были заменить устаревшие 45-мм полуавтоматы. Они были приняты на вооружение ВМФ лишь в 1940 г. и к началу 1941 г. на флоте имелось всего лишь 38 зенитных автоматов 70-К[612]. Также были созданы 37-мм спаренные башенные артиллерийские установки 66-К и счетверенные установки 46-К с водяным охлаждением, предназначавшиеся для строящихся линкоров проекта 23, тяжелых крейсеров проекта 69 и легких крейсеров проекта 68[613]. Однако, серьезным упущением отечественного кораблестроения было отсутствие радиолокационных станций обнаружения воздушных целей. Единственная корабельная РЛС (!) к началу войны имелась на черноморском крейсере «Молотов», а на Балтике их вообще не было. Это обстоятельство впоследствии сказалось пагубным образом на состоянии ПВО флотов во время Великой Отечественной войны.

Однако если в отношении разработки образцов артиллерийского вооружения имелись лишь отдельные недостатки, не влиявшие кардинальным образом на общее состояние корабельной и береговой артиллерии РККФ, то в области создания образцов минно-трального и торпедного вооружения для Военно-Морского Флота наблюдалось серьезное техническое отставание от зарубежных флотов, а большинство образцов мин и торпед, состоявших на вооружении флота, являлись морально устаревшими и не отвечавшими требованиям времени.

Разработкой торпед и мин для нужд ВМФ занимались с 1921 г. Особое техническое бюро по военным изобретениям специального назначения (Остехбюро) при Наркомате обороны СССР[614] и Минная секция Научно-технического комитета, которая в 1932 г. была реорганизована в Научно-исследовательский минно-торпедный институт (НИМТИ) Управления Морских Сил РККА. Непосредственно производством и ремонтом минно-торпедного оружия для нужд флота занимались заводы №№ 189, 190, 194, 196, 103, 209, 212, ГОМЗ, ЛОМЗ и «Электромортрест»[615].

Большим недостатком в работе Остехбюро (которое занималось в тот период весьма смелыми проектами) было то, что она велась в довольно примитивных технических условиях, при отсутствии соответствующей производственной базы. Начиная с 1932 г. Остехбюро работало сразу по 47 темам, связанным с торпедным оружием, но лишь по 8 из них были разработаны тактико-технические задания, и ни одна тема не привела к созданию перспективного образца. Что касается НИМТИ, то он также не обладал собственной научно-исследовательской базой, кадрами и плавучими средствами для работы в море. В институте к 1937 г. научно-исследовательские работы были распылены сразу по 100 темам, связанным с минно-торпедным оружием, но результаты их были более чем скромные. В результате, по мнению партийных инстанций, *«институт, призванный играть руководящую роль в деле научно-исследовательской работы в области вооружения флота современным оружием, свои задачи не выполнил»*[616].

Еще в феврале 1937 г. уполномоченный Комиссии партийного контроля (КПК) при ЦК ВКП(б) по Ленинградской области Р. Г. Рубенов подал на имя секретаря ЦК ВКП(б) И. В. Сталина и председателя КПК при ЦК ВКП(б) Н. Е. Ежова докладную записку о состоянии торпедного и миннотрального вооружения Военно-Морского Флота, где оценил сложившееся положение с данными видами вооружения просто как *«угрожающее»*[617].

---

[612] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 161–164.

[613] *Платонов А. В.* Противовоздушная оборона сил флота 1941–1945. С. 43.

[614] 1 октября 1939 г. Остехбюро было преобразовано в институт морской телемеханики и автоматики – НИИ-49.

[615] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 722. Л. 60. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 11. *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 178.

[616] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 31.

[617] Там же. Л. 1.

Причина такого обращения была отнюдь не случайной: партийные инстанции Ленинграда накануне подробно ознакомились с работой Особого Технического Бюро (Остехбюро) НКО и Научно-исследовательского минно-торпедного института (НИМТИ) НКО, а также заводов №№ 4, 103, 178, 181 и 194. Данная проверка выявила крайне тревожную ситуацию с состоянием минно-торпедного вооружения флота. В первую очередь, состояние минного и торпедного оружия ВМФ характеризовалось чрезвычайно медленными темпами научно-исследовательской работы, которая базировалась в основном на нуждах Балтийского моря и вовсе не учитывалась потребность в этом оружии на Тихом океане, на Севере, а также на Черном море, а также отрывом научно-исследовательской работы от тактико-технических требований современного военного флота. В итоге, всё вышеприведенное заставило констатировать партийных контролеров, что *«наш флот не имеет необходимых образцов для обороны страны и резко отстал от иностранных флотов, производство этого вооружения поставлено плохо»*[618].

Наиболее тяжелая ситуация наблюдалась с торпедным вооружением ВМФ, которое в конце 1930-х годов было представлено лишь устаревшими образцами, никак не соответствовавшими мировому уровню развития военно-морской техники. К этому времени были уже сняты с производства совершенно устаревшие 450-мм торпеды 1906 г., 1910-15 г. (торпеда 45–15), 1912 г. (торпеда 45–12) и дальноходная торпеда 1912-25 г. Дальноходная торпеда обр. 1925 г. являлась лишь незначительной модернизацией торпеды обр. 1912 г., с сохранением прежней конструкции. Помимо улучшения характеристик старых русских торпед, флотскими специалистами были изучены образцы торпед, снятых с затонувшей английской подводной лодки «Л-55»[619].

Единственным более или менее современным типом торпеды ВМС РККА, находившимся на вооружении к концу 1930-х годов, была парогазовая 533-мм торпеда образца 1927 г. (торпеда 53–27), разработанная Остехбюро. Она представляла собой модернизацию торпеды обр. 1912 г., в которой диаметр был увеличен на 3 дюйма, повысились мощность двигателя, скорость торпеды и вес заряда. Данная торпеда могла применяться лишь на подводных лодках и торпедных катерах, поскольку для надводных кораблей она имела слишком малую дальность стрельбы (3700 м). Неудивительно, что в 1930-х годах она уже уступала лучшим иностранным образцам по своим тактико-техническим характеристикам. Поэтому с 1935 года торпеда 53–27 вообще была снята с производства. Из-за низких тактико-технических характеристик торпеды 53–27, практически все крупные боевые корабли ВМС РККА в 1930-х гг. были вооружены абсолютно устаревшими 450-мм торпедами 45–12 и 45–15[620].

В течение двух лет – с 1935 по 1937 гг. торпеды в СССР вообще не производились, что свидетельствовало о явном техническом застое. В 1935–1936 гг. были предприняты попытки создать новую торпеду 53–36 калибра 533 мм для замены устаревших торпед 53–27. Но созданные силами Остехбюро торпеды Д-4, Д-5 и Д-6 оказались неудовлетворительными по своим тактико-техническим характеристикам и в серию так и не пошли[621].

С целью ликвидировать имевшееся отставание, руководство ВМС РККА решило пойти по привычному пути изучения иностранного опыта. В 1934–1935 гг. в Италии были закуплены образцы торпед (т. н. «фиумская» и «неапольская») калибром 21 и 18 дюймов, которые следовало изучить и взять в дальнейшем за основу при создании отечественной торпеды. Однако, изготовленные по итальянскому образцу 250 торпед на заводе «Двигатель»

---

[618] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 24.

[619] *Щерба А. Н.* Военная индустрия Санкт-Петербурга – Ленинграда в 1900–1940 годы. С. 150–152.

[620] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 555–556. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 414–415. ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 1–2, 26–27, 30.

[621] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 557. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 415.

оказались дефектными, так как в первоначальную конструкцию были внесены изменения[622]. В итоге, за 10 лет, прошедших после принятии на вооружение торпеды 53–27, ничего нового изобретено так и не было. Самым показательным моментом технического отставания РККФ, и на это специально обратил внимание уполномоченный КПК при ЦК ВКП(б) по Ленобласти, было то, что *«наш флот не вооружен торпедами с неконтактными взрывателями».* К Остехбюро и научно-исследовательскому минно-торпедному институту (НИМТИ) были предъявлены очень серьезные претензии в связи с тем, что на вооружении отечественного флота не было радиоуправляемых, торпед с неконтактными взрывателями, авиационных торпед или других усовершенствованных типов торпед[623].

Самое удивительное, что ещё весной 1938 г. отечественными учеными-физиками В.А. Красильниковым и Ф.А. Королевым из Академии наук СССР была направлена в Наркомат ВМФ заявка на авторское свидетельство, из которой следовало, что указанные ученые предлагали создать *«электроакустический механизм для торпеды, автоматическим направляющий её на атакуемое судно»*[624]. Учеными был подробно изложен принцип действия устройства самонаведения торпеды, из чего следовало, что ими предлагался более совершенный вариант акустической торпеды, чем это было впоследствии у немцев с их торпедой «Т-V». Однако, это важное для флота предложение не вызвало интереса в Наркомате ВМФ и Техническом управлении ВМФ[625]. Таким образом, по непонятной причине шанс создать до войны свою собственную акустическую торпеду был безвозвратно упущен.

Ситуация с разработкой новейших типов торпед позволяла Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) утверждать, что торпедное и миннотральное вооружение, состоящее на вооружении РККФ, за 20 предвоенных лет фактически не развивалось и *«находится на дореволюционном уровне и с точки зрения боевого использования представляет малую ценность»*[626]. Понятно, что условиях массовых репрессий конца 1930-х г. подобные выводы не могли остаться без последствий: коллектив Остехбюро был сразу обвинен во «вредительстве», и в нем были проведены массовые аресты, и разработка торпеды 53–36 была прекращена. Все силы инженеров были брошены на конструирование новой крупнокалиберной парогазовой торпеды.

Столь тревожное положение с разработкой образцов современного минно-торпедного вооружения флота привело к принятию в октябре 1937 г. Комитетом обороны при СНК СССР постановления о мероприятиях по развитию минно-торпедной промышленности и оружия, этим же постановлением при Наркомате оборонной промышленности было создано Главное минно-торпедное управление. Этому управлению были переданы ряд заводов, два центральных конструкторских бюро, а также КБ, образованные при заводах[627]. 19 сентября 1938 г. вышло постановление Комитета обороны при СНК СССР № 227 «Об оздоровлении и развитии минно-тральной промышленности». В соответствии с ним, было создано 17-е управление в Наркомате оборонной промышленности и ЦКБ-36 по минно-тральному оружию. Приказом наркома ВМФ от 18 ноября 1938 г., при Наркомате было создано Минно-торпедное управление (МТУ)[628].

В результате предпринятых усилий, в мае 1939 г. на вооружение Советского ВМФ была принята новая 533-мм торпеда, получившая индекс 53–38, являвшаяся улучшенной копией

---

[622] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 2, 14–15, 27.

[623] Там же. Л. 3, 28.

[624] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 173.

[625] Там же. С. 174–175.

[626] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 28.

[627] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 569.

[628] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 178–179. *Йолтуховский В. М.* Развитие тральных сил и средств ВМС РККА (1921–1941). СПб., 1997. С. 28.

фиумской торпеды 53-Ф. Новая торпеда имела 3 режима хода, увеличенный до 300 кг вес заряда и максимальную скорость хода 44,5 узлов. В 1939 г. торпеда была модернизирована, в результате чего вес взрывчатого вещества достиг 400 кг, без изменения скорости и дальности хода. Эта торпеда получила обозначение 53-38У. Также конструкторы предприняли попытку создать скоростную торпеду, которая была принята на вооружение ВМФ лишь в июле 1941 г. Эта торпеда, получившая название 53–39, имела скорость в 51 узел. Однако данная торпеда оказалась технически несовершенной и массово не производилась. Поэтому большинство торпед, выпущенных советской промышленностью перед Великой Отечественной войной, составляли 533-мм парогазовые торпеды 53–38[629]. В результате предпринятых усилий, общий запас торпед в предвоенный период значительно вырос: так, если в январе 1939 г. КБФ располагал 821 торпедой, то в январе 1941 г. торпедный запас достиг 2173 штук, т. е. увеличился в 2,5 раза[630].

Ещё хуже обстояло дело с разработкой и внедрением в производство морских мин. Дело в том, что в этой отрасли наблюдался, по мнению уполномоченного КПК при ЦК ВКП(б) по Ленобласти Р. Г. Рубенова, *«большой консерватизм, отставание от вооружений заграничных флотов, разрыв между современными тактико-техническими требованиями и научно-исследовательской работой»*[631]. Вообще, общая линия научно-исследовательских учреждений по сдаче на вооружение мин сводилась к тому, чтобы *«сдать "что-нибудь", "как-нибудь" и по существу не решать сложные, но настоятельно необходимые задачи»*[632].

На вооружении ВМС РККА к концу 1930-х гг. находились следующие образцы минного вооружения: корабельные якорные мины обр. 1908 г., 1912 г., 1916 г., 1926 г. и 1931 г. (КБ-1), малая речная мина «Рыбка» обр. 1915 г., большая и малая авиационно-парашютные мины, минный защитник Киткина обр. 1926 г., мина ПЛТ для подводных лодок. Основными недостатками этих мин было то, что они могли быть использованы лишь на небольших морских глубинах (до 130 метров), что не соответствовало потребностям Тихоокеанского, Черноморского и Северного флотов. Далее, мины обр. 1908 г., 1912 г. и 1916 г. имели малый заряд (100–115 кг взрывчатого вещества), что было совершенно недостаточно для поражения даже средних кораблей. Лишь на минах обр. 1926 г. и КБ-1 масса заряда была доведена до 230–250 кг взрывчатки, а глубина применения достигла на мине КБ-1 260 метров. Но даже наиболее современная советская мина обр. 1931 г. (КБ-1) являлась модернизацией старой мины обр. 1908 г., только с увеличенным зарядом ВВ. Поскольку данная мина обладала существенными недочетами, она уже в 1935 г. была снята с вооружения[633]. Антипараванные устройства (т. е. противодействующие их тралению) имелись лишь на минах обр. 1908 и 1931 гг., все остальные мины таковыми не обладали, что делало их совершенно безопасными для кораблей, оснащенными параванами[634].

Ни одна из имевшихся к концу 1930-х гг. на вооружении отечественного ВМФ мин не имели антенных устройств или неконтактных взрывателей. (И это несмотря на то, что первые неконтактные мины использовались иностранными флотами ещё 20 лет тому назад (например, англичанами на реке Северная Двина в 1919 г.), и по ним имелась обширная литература[635]! Все меры, предпринятые в связи с созданием неконтактных мин, длительное

---

[629] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 557–558. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 415–416.

[630] ЦВМА. Ф. 161. Оп. 2. Д. 1. Л. 114.

[631] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 3.

[632] Там же. Л. 3.

[633] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 568–571. ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 4, 25–26, 29.

[634] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 4, 25–26.

[635] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 3, 25.

время ничего не давали. К примеру, с 1929 г. велась разработка антенной мины, но в 1936 г. выяснилось, что она безнадежно устарела[636]. Лишь в 1940 г. Советский ВМФ наконец получил на вооружение противолодочную якорную антенную глубоководную мину АГ[637].

Что же касается создания мин с неконтактными взрывателями – магнитными или акустическими – то вплоть до начала Великой Отечественной войны флот так и не получил полноценных образцов. Работы, которые велись с 1932 г. по созданию малой и большой донных мин, не дали положительного результата. Причиной была незащищенность неконтактного взрывателя от подводных взрывов. Лишь в 1935 г. был создан первый индукционный магнитный взрыватель, защищенный от срабатывания при близких взрывах. Наконец, в 1939 г. была принята на вооружение малая неконтактная речная донная мина, но она имела слишком слабый заряд и являлась лишь легкой модернизацией авиационной мины МИРАБ[638]. Ситуация была настолько серьезной, что весной 1940 г. нарком по иностранным делам СССР В. М. Молотов обратился к германскому правительству с официальным запросом о продаже Советскому Союзу некоторого количества неконтактных мин, на что немецкая сторона ответила отказом[639]. И лишь в 1942-м году Советский ВМФ получил на вооружение вполне современные образцы магнитных мин – АМД-500 и АМД-1000, а в 1944 г. был принят на вооружение акустический неконтактный взрыватель для мин типа КБ[640].

Авиационные парашютные мины (большая и малая) разрабатывались Остехбюро на протяжении 10 лет и были приняты на вооружение в 1932-м и 1934-м годах. По сути дела, эти мины были созданы на основе старых русских образцов 1912 и 1926 гг. Данные авиационные мины – МАВ-1 и МАВ-2 – были снабжены громоздкой парашютной системой, которая их расшифровывала и давала большую зону рассеивания. В силу этих обстоятельств, боевое применение этих мин было весьма ограниченным, а морская авиация их даже не испытывала. В 1936 г. производство мин МАВ-1 и МАВ-2 было свернуто. Поэтому Управление ВВС РККА поставило вопрос о замене имевшихся авиационных мин беспарашютными аналогами[641].

Также Остехбюро была разработана мина для подлодок – ПЛТ (подлодочная трубная), предназначенная для постановок из минных труб подводных минных заградителей типа «Л», которая прошла испытания ещё в 1934 г. и была поставлена на вооружение. Однако данная мина имела существенные недостатки – отсутствие противотральных устройств и малая длина троса (минрепа), что серьезно ограничивало районы возможного применения данной мины[642]. Кроме того, в Остехбюро в 1930-е годы велись работы по созданию плавающей контактной буйковой мины и плавающей мины для ПЛ типа «Л» П-35, однако эти мины не были приняты на вооружение ввиду низких тактико-технических характеристик[643].

При составлении в сентябре 1937 г. в Генеральном Штабе РККА расчета потребности в минах заграждения для Морских Сил РККА к 1 января 1944 г. было указано, что из имеющихся на вооружении мины обр. 1908–1912 гг., 1926–1931 гг. и «Рыбка» уже устарели, а мины ПЛТ, антенны, глубоководные и авиационные слабо освоены промышленностью и

---

[636] Там же. Л. 17.

[637] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 572.

[638] Там же. С. 574.

[639] Документы внешней политики. 1940-22 июня 1941. Т. XXIII: В 2 кн. Кн. 1. Январь – октябрь 1940. М., 1995. С. 219.

[640] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей 1941–1945. С. 574–575.

[641] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 29. *Морозов М.* Э. Торпедоносцы Великой Отечественной. Их звали «смертниками». М., 2011. С. 32.

[642] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 52. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 437.

[643] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 14, 51об. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок 1941–1945. С. 438.

потому производятся весьма незначительными партиями, которые не обеспечивали *«даже покрытие потребности мирного времени»*[644]. Составители расчетов также посетовали на то, что отечественный флот не имеет на вооружении мины, действующей при переменном уровне тока. Мины, предназначенные для уничтожения подлодок противника, также не удовлетворяли военное руководство[645]. В итоге, РККФ встретил начало Великой Отечественной войны, так и не имея на вооружении неконтактных мин[646].

По данным уполномоченного КПК при ЦК ВКП(б) по Ленобласти Р. Г. Рубенова, изготовлением морских мин в предвоенный период занимались более 40 заводов, причем конструкторские бюро на этих заводах разработкой мин не занимались. Планы по производству мин многими заводами систематически не выполнялись. К примеру, завод № 194 им. А. Марти за 4 года изготовил всего лишь 680 мин для постановки с подлодок вместо запланированных 1320, а также 225 авиационных мин вместо 625. Происходило это оттого, что заводы считали выпуск морских мин второстепенным делом[647].

Очень плохо обстояли дела и с созданием минно-трального вооружения для ВМФ, и в первую очередь, с разработкой неконтактных тралов. Здесь отечественный флот фактически топтался на уровне, достигнутом ещё в Первую мировую войну Надо сказать, что ещё в 1933–1934 гг. Научно-исследовательский минно-торпедный институт Морских Сил РККА занимался разработкой опытного образца морского электромагнитного трала, но он так и не был принят на вооружение ввиду отсутствия необходимого быстроходного тральщика[648]. Одновременно в НИМТИ велись работы по созданию речного электромагнитного трала, но опытный образец так и не был испытан. Кроме того, была предпринята попытка разработать сетевой трал для борьбы с плавающими минами, который в 1934 г. был испытан, но результаты оказались неудовлетворительными[649]. В 1934 г. институтом был разработан, а в 1936 г. испытан режущий парный трал, однако данные работы не были доведены до конца по причине отсутствия быстроходных тральщиков. Созданием минно-трального вооружения занималось также и Остехбюро, которое в 1933 г. создало при участии НИМТИ универсальный параван-трал. В 1934 г. он прошел испытания, но в следующем году выяснилось, что параван не доработан. А в 1936 г. испытания универсального паравана были свернуты из-за неподачи нужных кораблей[650].

Обеспеченность ВМС РККА даже старым минно-тральным вооружением была недостаточной: к концу 1930-х гг. флоты были обеспечены параванами лишь на 42 %, по обычным тралам – на 63 % и по придонным тралам – на 26 %[651]. После принятия Комитетом обороны при СНК СССР постановления о производстве минно-трального оружия в сентябре 1938 г., разработка новых видов трального вооружения стала осуществляться более интенсивно. В течение 1939–1940 гг. активно разрабатывались катерный параванный трал (КПТ), сетевой трал (СТ), трал каменистого грунта (ТКГ), поверхностный сетевой трал (ПСТ), глубоководный параванный трал (ГПМ), быстроходный параван-охранитель. Также велась работы по созданию неконтактных тралов, в том числе петлевого электромагнитного и хвостового магнитного трала[652].

---

[644] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Оп. 1. Д. 97. Л. 41–42.

[645] Там же. Л. 42.

[646] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. С. 184.

[647] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 4.

[648] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 63. Л. 45-45об.

[649] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 12.

[650] РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 63. Л. 30а-30б, 35–36. ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2726. Л. 12–13.

[651] *Йолтуховский В. М.* Развитие тральных сил и средств ВМС РККА (1921–1941). С. 27.

[652] Там же. С. 28–29.

Однако проектно-конструкторские работы велись медленными темпами, в силу чего в 1940 – начале 1941 гг. промышленность так и не смогла дать на вооружение флота ни одного нового образца трала и паравана. В результате всех предпринятых усилий, к началу 1941 г. Военно-Морской Флот был обеспечен механическими тралами (в основном устаревшими) по нормам мирного времени на 65 %, а по нормам военного времени – лишь на 20 %[653]. В итоге, с началом Великой Отечественной войны Советский ВМФ оказался совершенно безоружным перед применением противником современных типов неконтактных мин – магнитных и акустических.

Из всего вышеизложенного видно, что многие виды вооружений и боевой техники разрабатывались недопустимо долго, зачастую с нарушением сроков сдачи Военно-Морскому Флоту А это в свою очередь серьезно отражалось на сроках сдачи кораблей для ВМФ. Целый ряд систем вооружения и механизмов для новых боевых кораблей (например, линкоров проекта 23 и легких крейсеров проекта 68) еще только проектировались и существовали лишь на бумаге или в опытных образцах. Нельзя забывать, что любой крупный боевой корабль в то время представлял собой целый комплекс сложной техники, оборудования и вооружения, создание которых требовало наличия определенного уровня конструкторской мысли и научно-технического развития экономики страны.

К сожалению, отечественная оборонная промышленность по ряду причин как объективного, так и субъективного характера, так и не смогла создать целый ряд важных образцов оружия для ВМФ. Прежде всего, здесь стоит указать на отсутствие у надводных кораблей отечественного Военно-Морского Флота радиолокаторов и скорострельных зенитных артиллерийских установок, отсутствие на подводных лодках гидролокаторов, приборов управления торпедной стрельбой, неконтактных (магнитных и акустических) мин и торпед, а также неконтактных тралов. Эти обстоятельства сильно снижали боевые возможности Советского ВМФ в борьбе с флотом противника.

[653] *Йолтуховский В. М.* Развитие тральных сил и средств ВМС РККА (1921–1941). С. 30.

§ 4. Передача кораблей Краснознаменному Балтийскому флоту в конце 1920-х – начале 1941 гг.

В соответствии с утвержденной первой программой строительства ВМС РККА, 5 марта 1927 г. на Балтийском судостроительном заводе в Ленинграде состоялась закладка трех больших подводных лодок нового проекта (I серии) – «Декабрист», «Народоволец» и «Красногвардеец» для Морских сил Балтийского моря. Затем на этом же заводе приступили к строительству других типов подлодок: в сентябре 1929 г. была начаты строительством первые советские подводные минные заградители II серии – «Ленинец», «Марксист» и «Большевик», а в феврале 1930 г. – три средние подлодки III серии – «Щука», «Ерш» и «Окунь», а в мае-декабре 1931 г. – три большие эскадренные подводные лодки IV серии – «Искра», «Правда» и «Звезда».

Началось активное строительство первых советских надводных кораблей. 13 августа 1927 г. на Северной судостроительной верфи по проекту 2 (I серия) были заложены корпуса сразу шести новейших сторожевых кораблей – «Ураган», «Тайфун», «Смерч», «Циклон», «Гроза» и «Вихрь» (вступили в строй в 1931–1932 годах). 5 ноября 1932 года на Северной судоверфи был заложен по проекту 1 лидер эсминцев «Ленинград», в октябре 1933 г. – январе 1934 г. на Северной верфи были заложены, по проекту 3, первые четыре тральщика нового типа для Морских сил Балтийского моря – «Заряд», «Буй», «Патрон» и «Фугас». С декабря 1927 г. на судостроительном заводе имени А. Марти была начата постройка первой партии, из четырех единиц, торпедных катеров типа «Ш-4», а с августа 1933 г. на этом же заводе приступили к массовому строительству новых торпедных катеров – типа «Г-5». Всего судостроительным заводом имени А. Марти в 1927–1932 гг. было изготовлено 59 торпедных катеров типа «Ш-4» серий I–V (из них МСБМ получили 45 единиц), а за период с 1933 по 1940 годы на заводе было произведено 253 торпедных катера типа «Г-5» серий VI–XI-бис (из которых КБФ получил к 1939 году 60 единиц)[654].

Но помимо строительства новых кораблей, в период 1920-х – начала 1930-х гг. на ленинградских судостроительных заводах параллельно осуществлялась также достройка, капитальный ремонт и модернизация боевых кораблей дореволюционной постройки. В 1920-е годы восстановление и ремонт кораблей для Морских сил Балтийского моря продвигались хоть и медленно, но достаточно уверенно. Уже в августе 1922 г. линкор «Марат» (бывший «Петропавловск») вошёл в строй и сразу же принял участие в первых послевоенных манёврах Морских сил Балтийского моря. Через три года, в июне 1925 г., пройдя длительный капитальный ремонт (с 1922 по 1925 годы), вступил в строй флота второй линкор этого типа – «Парижская Коммуна» (бывший «Севастополь»), а летом 1926 г. флот получил и третий линейный корабль – «Октябрьская революция» (бывший «Гангут»)[655]. Эсминцы типа «Новик» вводились в боевой состав флота ещё быстрее. Уже в августе 1922 г. МСБМ располагали шестью полностью отремонтированными эсминцами этого типа («Азард», «Самсон», «Изяслав», «Лейтенант Ильин», «Победитель», «Капитан 2-го ранга Изыльметьев»).

В 1924 г. из эсминцев-«новиков» была сформирована 2-х дивизионная Бригада миноносцев, которая приняла участие в осенних маневрах флота 1924 года. А в 1925 г. количество

---

[654] История отечественного судостроения. Т. 4. С. 104, 191, 197. Адмиралтейские верфи: Люди, корабли, годы. 1926–1996. С. 52–52, 368–370. *Зубов Б. Н.* Указ. соч. С. 185, 195. *Соломонов Б., Кулагин К.* Торпедные катера серии Г-5 // Армада. 2001. Выпуск 19. С. 4–6. *Качур П. И., Морин А. Б.* Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР. С. 90. *Соколов А. К.* Указ. соч. С. 243. *Чернышев А. А.* Первенцы Сталинского флота. Сторожевые корабли типа «Ураган». М., 2014. С. 18.

[655] *Васильев А. М.* Первые линкоры Красного флота. «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна». М., 2008. С. 57–58.

боеспособных эсминцев-«новиков» в составе Морских сил Балтийского моря достигло уже 11 единиц[656].

В течение 1923–1929 гг. на Невском судостроительном и машиностроительном заводе, Северной судостроительной верфи (бывшей Путиловской) и Усть-Ижорской верфи были капитально отремонтированы эскадренные миноносцы «Яков Свердлов», «Ленин», «Зиновьев» (с 1928 г. – «Артем»), «Троцкий» (с 1928 г. – «Войков»), «Карл Маркс», «Сталин», «Урицкий», «Володарский» и «Энгельс», а в 1925-26 годах на Пароходном заводе (с 1929 г. – Морской завод) в Кронштадте – линкор «Октябрьская революция»[657]. В апреле 1927 г. был достроен, а в июле 1928 г. в строй Морских сил Балтийского моря вступил легкий крейсер «Профинтерн»[658]. В июле 1927 г. завершилась достройка эскадренного миноносца «Калинин», в октябре 1927 г. вошел в строй МСБМ эсминец «Рыков» (с 1937 г. – «Валериан Куйбышев»), а в августе 1928 г. был достроен эсминец «Карл Либкнехт»[659]. С 1928 по 1934 годы, согласно программе строительства ВМС РККА, на Балтийском судостроительном заводе в Ленинграде прошли «малую» модернизацию все балтийские линейные корабли: «Парижская коммуна» – в 1928-29 гг.[660], «Марат» – в 1928-31 гг., а «Октябрьская революция» – в 1931-34 годах[661].

При выработке стратегии развития флота в конце 1920-х – начале 1930-х гг., руководство Морских Сил РККА отдало приоритет массовому строительству подводных лодок всех типов. Именно этот вид морских вооружений представлялся советскому военно-морскому командованию в тот момент наиболее эффективным в плане боевого применения и наиболее выгодным в плане стоимости. Эта стратегия в морском строительстве выдерживалась до 1936 г., когда был взят твердый курс на создание сильного надводного флота, хотя и подлодкам при этом отводилась большая роль. Именно в таком духе выразился первый заместитель наркома ВМФ флагман флота 2-го ранга И. И. Смирнов-Светловский на заседании Главного Военного совета ВМФ в мае 1938 г.: *«…Я думаю, что главный упор в строительстве должен быть взят на строительство подводных лодок…»*[662]. Причем, по мнению заместителя наркома ВМФ, на Тихоокеанском флоте необходимо было иметь не менее 100 подлодок, а *«за 60 подлодок для Краснознаменного Балтийского флота нужно драться»*[663]. Надо сказать, что лишь к июню 1941 г. эти флоты располагали указанным количеством субмарин.

Соответственно, в таком направлении и развивалось подводное судостроение в 1930-х годах. По третьей судостроительной программе для КБФ строились сразу 64 субмарины,

---

[656] Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота (1917–1927 гг.). С. 14, 21–25. *Степанов Ю. Г., Цветков И. Ф.* Эскадренный миноносец «Новик». Л., 1981. С. 181–182. *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 489–495. *Чернышев А. А.* «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. М., 2007. С. 152.

[657] *Васильев А. М.* Первые линкоры Красного Флота. «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна». С. 58. *Чернышев А. А.* «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. С. 147–148. *Бережной С. С.* Линейные и броненосные корабли. Канонерские лодки: Справочник. С. 53. *Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 304, 311–318, 328.

[658] *Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 91. *Чернышев А. А.* Гвардейские крейсера Сталина – «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Червона Украина». М., 2013. С. 90. (С 1939 г. крейсер «Профинтерн» получил новое название – «Красный Крым».)

[659] *Чернышев А. А.* «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. С. 147–148. *Бережной С. С.* Крейсера и миноносцы: Справочник. С. 319–320, 329. (В июне 1933 г. эсминцы «Урицкий», «Карл Либкнехт» и «Валериан Куйбышев» перешли по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и вошли затем в состав Северной военной флотилии.)

[660] Линкор «Парижская коммуна» после своего перевода на Черное море в 1929 г., прошел большую модернизацию в 1933–1938 гг. на Севастопольском морском заводе. – См.: *Васильев А. М.* Первые линкоры Красного Флота. «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна». С. 82–85.

[661] *Васильев А. М.* Первые линкоры Красного Флота. «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна». С. 60, 66–70, 75–79. *Цветков И. Ф.* История отечественного судостроения. Т. 3. С. 492, 495–496, 514. *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 144–146.

[662] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 4. Л. 12.

[663] Там же. Л. 12–13.

что составляло 38 % от числа всех заложенных подводных лодок в 1933–1938 гг. В 1935-м году начальником Отдела кораблестроения Управления Морских Сил РККА А. К. Сивковым было запланировано принять от промышленности в состав КБФ сразу 3 большие подлодки (IV серии), 10 средних подлодок (1 подлодку V-бис серии, 5 ПЛ У-бис-2 серии, 3 ПЛ X серии, 1 ПЛ типа «Н») и 16 малых подлодок VI-бис серии[664]. Кроме того, планировалось осуществить капитальный ремонт на трех подлодках II-й серии, а также на лодках «Л-55» и № 13[665]. Однако, даже такие искусственно завышенные темпы строительства субмарин не выглядели для руководства Морских Сил РККА запредельными. Надо сказать, что дальнейшие перспективы пополнения КБФ подводными лодками представлялись командующему КБФ Л. М. Галлеру и начальнику Штаба КБФ А. К. Сивкову еще более радужными: к концу 1938 г. предполагалось иметь в боевом составе КБФ уже 6 больших подводных лодок, 43 средние ПЛ (типа «Щ» и «Н») и 30 малых ПЛ (типа «М»)[666].

Количественный и качественный рост советского подводного флота носил столь стремительный характер, что на заседании Военного совета РККА 15 октября 1936 г. начальник Морских Сил РККА флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов не без гордости сообщил всем присутствующим: *«…Если взять количественный состав нашего подводного флота на 1-е октября текущего года* (т. е. 1936 г. – **П.П.),** *то по количеству подводных лодок мы уже перегнали все без исключения государства, в том числе и Северно-Американские Соединенные Штаты, Англию, Японию, Францию и Италию»*[667].

Соответственно, поступление подводных лодок в состав КБФ происходило весьма динамичными темпами. В течение 1935–1936 гг. Краснознаменный Балтийский флот получил от промышленности 5 средних подлодок типа «Щука» III, V-бис и У-бис-2 серий, с июля 1936 г. на флот стали поступать средние лодки типа «Щука» X серии (15 единиц) и большие подлодки типа «Правда» IV серии (3 единицы), а с сентября 1936 г. по июль 1938 г. для нужд флота строились 3 средние подлодки типа «С» IX серии. К тому же, с сентября 1935 г. по июнь 1936 г. КБФ получил 16 малых подлодок типа «Малютка» VI-бис серии (из них 4 штуки в конце лета 1939 г. были переданы Тихоокеанскому флоту), а в 1937-38 гг. на Балтике появилось еще 7 подводных лодок типа «М» XII серии. В конце 1939 г. КБФ пополнился еще семью субмаринами – 3 подлодками типа «С» IX серии и 4 подлодками типа «М» XII серии[668]. В течение 1940 г. в строй КБФ вступили еще 6 подлодок типа «С» 1X-бис серии и 4 подлодки типа «М» XII серии[669]. Впрочем, командование ВМФ вовсе не собиралось останавливаться на достигнутых успехах: в январе 1941 г. заместитель наркома ВМФ адмирал И. С. Исаков предполагал иметь к 1944-му году в составе КБФ 68 подводных лодок: 3 лодки типа «П», 16 лодок типа «С», 6 лодок типа «Л», 9 лодок типа «Щ» и 34 лодки типа «М»[670].

По состоянию на 15 июля 1936 г. в составе подводных сил КБФ числилось 33 подводные лодки: 3 подлодки типа «П», 3 подлодки типа «Л», 11 подлодок типа «Щ», 14 подлодок типа «М», подлодки «Л-55» и «Б-2». Общее водоизмещение всех подводных лодок КБФ

---

[664] Там же. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 283. Л. 4–6.

[665] Там же. Л. 6.

[666] Там же. Д. 313. Л. 9.

[667] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 341. Л. 104.

[668] *Дмитриев В. И.* Советское подводное кораблестроение. С. 101, 116, 139, 241, 243–245, 247–249, 252–254. *Дмитриев В. И., Чемесов О. Г* В глубинах Балтики. М., 1988. С. 20–21. *Игнатьев Э. П.* Подводные лодки XII серии. СПб., 1996. С. 12. *Балакин С. А., Морозов М. Э.* Подводные лодки типа «С» // Морская коллекция. 2000. № 2(32). С. 5. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Месть» Сталина. Советские подлодки типа «М». М., 2010. С. 28, 67. Адмиралтейские верфи: Люди, корабли, годы. 1926–1996. С. 354–356. РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 66. Л. 189, 328.

[669] *Балакин С. А., Морозов М. Э.* Подводные лодки типа «С» // Морская коллекция. 2000. № 2(32). С. 5. *Игнатьев Э. И.* Подводные лодки XII серии. СПб., 1996. С. 12.

[670] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 156.

составляло 14925 тонн[671]. На 28 сентября 1938 г. КБФ располагал уже 53 подводными лодками[672].

К концу 1939 г. численность подводных сил КБФ достигла 49 подлодок, из них 27 боеготовых[673]. На 1 сентября 1940 г. Краснознаменный Балтийский флот имел в своем распоряжении уже 54 подводные лодки (10 лодок находились в ремонте), из них 1 подлодку типа «К», 6 подлодок типа «С», 3 подлодки типа «Л», 18 подлодок типа «Щ», 3 подлодки типа «П», 17 подлодок типа «М», 2 подлодки типа «Калев»[674], 2 подлодки типа «Ронис»[675] и 2 учебные подлодки («Л-55» и «Б-2»)[676]. А к 1 января 1941 г. в подводных силах Балтфлота имелось уже 67 подводных лодок, из них 4 большие подлодки типа «К», 3 подводных минных заградителя типа «Л», 17 больших и средних лодок типа «Д», «П» и «С», 21 средняя подлодка типа «Щ» и 22 малые подлодки типа «М»[677]. Начало Великой Отечественной войны на Балтике флот встретил, располагая в целом 95 субмаринами, из которых 53 единицы находились в строю[678].

Строительство крупных надводных кораблей для нужд Балтики велось более медленно, чем это хотелось бы командованию ВМФ. Но и здесь также были достигнуты ощутимые успехи. Еще 5 ноября 1932 г. на Северной судостроительной верфи в Ленинграде был заложен по проекту 1 лидер эсминцев «Ленинград». Этот боевой корабль, сочетавший в себе весьма сильное артиллерийское и торпедное вооружение (пять 130-мм орудий и два 4-х трубных 533-мм торпедных аппарата) и высокую скорость хода (40 узлов), представлял собой качественно новый этап в отечественном судостроении. Не обошлось, правда, без иностранной помощи: итальянская фирма «Галилео» изготовила для лидера прибор управления артиллерийской стрельбой (ПУС) «Централь».

Поскольку опыта создания таких кораблей у отечественной промышленности еще не имелось, сроки постройки «Ленинграда» сильно затянулись: официально его следовало передать флоту еще в августе 1935 г., но из-за неисправности рулевого управления сдача корабля всё время затягивалась. Поэтому на заводские ходовые и государственные испытания лидер вышел лишь осенью 1936 г. Во время государственных испытаний 5 ноября 1936 г. «Ленинград» развил рекордную для этого класса кораблей скорость – 43 узла (!), превысив на 3 узла спецификацию. В результате, лидер, который был оценен морскими специалистами как *«вполне современный корабль и должен быть отнесен в ряд лучших кораблей даже и при сравнении с иностранными*», был официально передан ВМФ 5 декабря 1936 г. Однако, из-за многочисленных дефектов корабль до июля 1938 г. простоял у достроечной стенки завода № 190, где устранялись по гарантийным обязательствам многочисленные дефекты[679].

---

[671] Там же. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 261. Л. 4, 18.

[672] Там же. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 278. Л. 14.

[673] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 507. Л. 3–4. Д. 573. Л. 2–3. *Петров П. В.* Подводные силы КБФ в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Тайфун. 1998. № 2. С. 40–41.

[674] Бывшие подводные лодки «Калев» и «Лембит» ВМС Эстонии, принятые в состав КБФ 20 августа 1940 г. – См.: Eesti Riigiarhiiv (ERA). Fond 527. Spisok 1. Delo 1591. L. 337. *Гайдук А. А., Лапшин Р. В.* Военно-морские силы Прибалтийских государств 1918–1940 гг.: Справочник. СПб., 2009. С. 10–11. *Гринкевич В. И.* Красно-знаменная подводная лодка «Лембит». Таллин, 1986. С. 4, 7. *Vladimir Koppelmann.* Eesti meeskondade korvaldamine allveelaevadelt 1940. ja 1941. aastal // Allveelaev ajaloomalestisena. Eesti Meremuuseumi toimetised 2. Tallinn, 2001. S. 92, 98.

[675] Бывшие подводные лодки «Ронис» и «Спидола» ВМС Латвии, принятые в состав КБФ 20 августа 1940 г. – См.: ERA. Fond 527. Spisok 1. Delo 1591. L. 337. *Гайдук А. А., Лапшин Р. В.* Военно-морские силы Прибалтийских государств 1918–1940 гг.: Справочник. С. 132–134.

[676] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 16–17.

[677] Там же. Д. 420. Л. 33–34.

[678] *Гавриленко Г И., Литинский Д. Ю.* История балтийского подплава // Тайфун. 1999. № 6. С. 30.

[679] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 1207. Л. 60–62. РГАВМФ. Ф. Р-441. Оп. 14. Д. 70. Л. 11-12об., 46–48, 55. Д. 117. Л. 9-9об. *Качур П. И., Морин А. Б.* Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР. С. 34, 51, 90–92, 94, 238. *Качур П. И.* Лидеры типа «Ленинград» // Морская коллекция. 1998. № 6(24). С. 10–14.

Неудивительно, что на заседании Военного Совета РККА в июне 1937 г. командующий КБФ флагман 1-го ранга А. К. Сивков признал, что корабль ещё не завершен и посетовал на то обстоятельство, что в таком виде *«его нельзя было принимать»*[680].

Ленинградские кораблестроители решили не останавливаться на достигнутом, и 5 октября 1934 г. на Северной судостроительной верфи (с 1935 г. – судостроительный завод имени А. А. Жданова), на освободившемся после «Ленинграда» стапеле, состоялась закладка, уже по новому проекту 38, нового лидера эсминцев – «Минск». Водоизмещение нового лидера было немного уменьшено, артиллерийское и торпедное вооружение осталось без изменений, зато ПУС был установлен уже отечественного производства. Постройка нового лидера продвигалась также очень медленно; постоянно задерживались контрагентские поставки, многие узлы и агрегаты корабля приходилось неоднократно переделывать. Лишь в мае 1938 г. лидер «Минск» смог выйти на заводские испытания. 10 ноября «Минск» был передан Военно-Морскому Флоту, а 15 февраля 1939 г. на нем был поднят военно-морской флаг[681].

А спустя год после закладки «Минска», 22 октября 1935 г. произошло еще более знаменательное событие: на Балтийском судостроительном заводе (с 1937 г. – судостроительный завод № 189 имени С. Орджоникидзе) был заложен, по проекту 26, первый советский крейсер – «Киров». Советская промышленность еще не имела опыта постройки кораблей такого класса, поэтому руководство решило прибегнуть к помощи итальянской стороны[682]. Проектирование крейсера производилось с широким привлечением итальянской технической документации, полученной в соответствии с договором, заключенным между ЦКБС-1 (ЦКБ-17) и итальянской фирмой «Ансальдо»[683]. (Прототипом для «Кирова» был выбран итальянский крейсер «Раймондо Монтекукколи».) Крейсер был вооружен довольно тяжелыми для такого класса кораблей девятью 180-мм орудиями главного калибра, обладавшими, правда, невысокой скорострельностью. Помимо солидного артиллерийского вооружения, корабль имел и торпедное оружие – два 3-х трубных 533-мм аппарата. Скорость у крейсера «Кирова была достаточно высокой – 36 узлов. Строительство крейсера двигалось очень быстрыми темпами: 30 октября 1936 г. он был спущен на воду, а 26 сентября 1938 г. официально вступил в строй КБФ. Правда, затем в течение года на корабле устранялись многочисленные недоделки, и фактически лишь к началу советско-финляндской войны он был полностью готов.

По своим тактико-техническим характеристикам легкий крейсер «Киров» не только не уступал зарубежным аналогам, но даже превосходил их по отдельным характеристикам (по дальности стрельбы и весу бортового залпа), хотя его бронирование было явно недостаточным. Вслед за КРЛ «Киров», было решено строить на Балтийском заводе по улучшенному проекту 26-бис следующий крейсер. По сравнению с «Кировым», на новом крейсере было усилено бронирование и увеличена дальность плавания, за счет установки более мощной ГЭУ. Вооружение корабля осталось почти без изменений. В соответствии с принятым решением, церемония закладки легкого крейсера «Максим Горький» состоялась 20 декабря 1936 г. Сам крейсер вступил в строй КБФ 12 декабря 1940 г.[684]

---

[680] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. С. 213.

[681] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3297. Л. 4. *Качур П. К, Морин А. Б.* Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР. С. 34, 96, 99, 121, 238. *Качур П. И.* Лидеры типа «Ленинград». С. 10–14.

[682] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Часть 1 (1927–1932). М., 2008. С. 614.

[683] РГАВМФ. Ф. Р-441. Он. 14. Д. 56. Л. 20–24. Д. 113. Л. 5–7, 10.

[684] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3297. Л. 3. *Чернышев А. А., Кулагин К. Л.* Советские крейсера Великой Отечественной. От «Кирова» до «Кагановича». М., 2007. С. 8–9, 15, 45, 47, 48.

Однако крейсеры проектов 26 и 26-бис не вполне удовлетворяли ВМФ ввиду несбалансированности своих тактико-технических характеристик и высокой стоимости, поэтому было решено приступить к постройке крейсеров нового типа, вооруженных 152-мм орудиями главного калибра. Уже в декабре 1938 г. технический проект нового крейсера проекта 68 прошел утверждение в Управлении кораблестроения ВМФ, а в начале

1939 г. заместитель наркома ВМФ И. С. Исаков утвердил заключение по проекту. В течение 1939-го года на ленинградских судостроительных предприятиях состоялась закладка сразу трех кораблей данного типа: на заводе № 189 31 августа был заложен крейсер «Валерий Чкалов», а 8 октября – крейсер «Чапаев», а на заводе № 194 приступили к строительству крейсера «Железняков»[685].

В соответствии с постановлением Совета труда и обороны СССР № ОК-50сс была принята программа строительства серийных эскадренных миноносцев в количестве 54 единиц, из которых для Балтийского моря предназначались 22 эсминцев, для Тихого океана – 22 эсминца и для Черного моря – 10 эсминцев[686]. 27 ноября 1935 г. на ленинградском судостроительном заводе им. А. А. Жданова (с 1937 г. – завод № 190), по проекту № 7, был заложен головной эсминец «Гневный». Как и в случае с КРЛ «Киров», создание новых эсминцев осуществлялось с помощью итальянских кораблестроителей: фирма «Ансальдо» предоставила ЦКБС-1 необходимую техническую документацию и допустила советских специалистов к изучению технологии строительства своих кораблей. Непосредственно прототипами советского ЭМ стали итальянские эскадренные миноносцы «Фольгоре» и «Маэстрале».

Строительство эсминцев-«семерок» производилось с невиданным доселе размахом: на судостроительном заводе им. А. А. Жданова (№ 190) и на Балтийском судостроительном заводе им. С. Орджоникидзе (№ 189) было заложено соответственно 17 и 8 кораблей этого класса. В 1938 г. – начале 1939 г. из числа заложенных эсминцев проекта 7 на ленинградских судостроительных заводах №№ 189 и 190 были перезаложены по усовершенствованному проекту 7У сразу 15 кораблей. Головным стал ЭМ «Сторожевой», заложенный еще 26 августа 1936 г. В результате ускоренного строительства «сталинской» серии эсминцев, новые боевые единицы вскоре стали вступать в состав КБФ: в 1938-м году были получены эсминцы проекта 7 «Гордый», «Гневный», «Громкий», «Грозный», «Гремящий», «Сметливый» и «Стремительный», а в 1939-м году – «Грозящий», «Стерегущий» и «Сокрушительный»[687]. В конце 1940 г. – весной 1941 г. были введены в строй КБФ еще четыре эсминца усовершенствованного проекта 7У – «Сторожевой», «Стойкий», «Сильный» и «Сердитый». 12 апреля 1941 г. на кораблях был поднят Военно-морской флаг[688].

В отличие от подводных лодок, наращивание численности надводных сил КБФ в 1930-х годах происходило более медленными темпами. В начале 1935-го года руководством Морских Сил РККА планировалось ввести в состав КБФ в текущем году следующие надводные корабли: лидер «Ленинград», быстроходные тральщики «Заряд», «Буй», «Патрон», «Фугас», сторожевые корабли «Буря» и «Пурга»[689]. Кроме того, после переоборудования предполагалось получить минный заградитель «Марти» и плавбазы «Кронштадт» и «Полярная

---

[685] *Заблоцкий В. П.* Крейсера «холодной войны». М., 2008. С. 6–7.

[686] История создания и развития оборонно-промышленного комплекса России и СССР. 1900–1963. Т. 3: Становление оборонно-промышленного комплекса СССР (1927–1937). Часть 2 (1933–1937). С. 501.

[687] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Он. 2 в. Д. 3297. Л. 3–4. РГАВМФ. Ф. Р-1678. Он. 1. Д. 65. Л. 107, 204. Д. 66. Л. 164. Д. 67. Л. 43. *Балакин С. А.* Легендарные «семёрки». Эсминцы «сталинской» серии. М., 2007. С. 5–6, 9. *Морин А. Б.* Эскадренные миноносцы типа «Гневный». СПб., 1994. С. 25.

[688] ЦВМА. Ф. 161. Оп. 6. Д. 147. Л. 288. *Балакин С. А.* Легендарные «семёрки». Эсминцы «сталинской» серии. С. 11. *Балакин С. А.* «Сообразительный» и другие: Эскадренные миноносцы проекта 7у // Морская коллекция. 1997. № 6(18). С. 23–26. Политбюро ЦК РКП(б) – ВКП(б). Повестки дня заседаний. 1919–1952: Каталог. Т. III. 1940–1952. М., 2001. С. 181.

[689] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 283. Л. 6–7.

звезда»[690]. Несмотря на столь скромное начало, 30 августа 1935 г. командующий КБФ флагман 1-го ранга Л. М. Галлер и начальник Штаба КБФ флагман 2-го ранга А. К. Сивков в составленном ими плане предполагали к концу 1938-го года иметь в составе надводных сил Балтийского флота 3 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 12 новых эсминцев, 9 старых эсминцев, 9 сторожевых кораблей, 9 быстроходных эскадренных тральщиков, 5 базовых тральщиков, 102 торпедных катера и 20 катеров-охотников[691].

На 15 июля 1936 г. надводные силы КБФ были ещё невелики и включали в себя 2 линкора, 9 эсминцев, 3 сторожевых корабля, 4 базовых тральщика, 2 минных заградителя и 39 торпедных катеров. Общее водоизмещение надводных кораблей КБФ достигало 75686 тонн[692]. К 28 сентября 1938 г. в состав надводных сил КБФ входили 2 линкора, 1 крейсер, 1 лидер, 7 эсминцев, 7 сторожевых кораблей, 1 канонерская лодка, 2 минных заградителя, 9 тральщиков, 16 сторожевых катеров, 42 торпедных катера[693].

К концу 1939-го года, за счет мобилизации судов из других наркоматов (морского флота, речного флота) и введения в строй новых боевых кораблей, корабельный состав Краснознаменного Балтийского флота значительно увеличился. Накануне советско-финляндской войны, надводные силы КБФ имели в своем составе 2 линкора, 1 крейсер, 2 лидера, 11 эсминцев (из них 6 новых), 3 канонерские лодки, 13 сторожевых кораблей (из них 6 новых), 30 тральщиков (из них 10 новых), 33 сторожевых катера (из них 12 новых), 64 торпедных катера и 3 минных и сетевых заградителя[694]. В августе 1940-го года Краснознаменный Балтийский флот получил усиление в виде небольших военно-морских флотов прибалтийских стран – Эстонии и Латвии. В наследство от этих флотов КБФ получил 4 подводные лодки (из них 2 малые), 1 миноносец, 3 сторожевых корабля, 4 минных заградителя, 3 тральщика, 4 канонерские лодки и ряд более мелких кораблей и судов[695].

В итоге, к 1 сентября 1940 г. Краснознаменный Балтийский флот располагал 2 линкорами, 2 крейсерами, 2 лидера, 11 эсминцев (из них 5 новых), 1 канонерской лодкой, 5 минными заградителями (из них 4 малых), 8 сторожевыми кораблями, 14 быстроходными тральщиками, 22 тихоходными тральщиками, 51 торпедным катером, 22 бронекатерами, 11 сторожевыми катерами типа «МО-4», 19 сторожевыми катерами типа «Рыбинский», 5 учебными кораблями[696]. В результате предпринятых мер, к 1 января 1941 г. в надводных силах КБФ насчитывалось уже 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 23 эсминца (из них 16 новых), 7 сторожевых кораблей, 1 канонерская лодка, 26 малых охотников за подлодками, 25 сторожевых катеров, 31 тральщик, 71 торпедный катер, 22 бронекатера, 5 минных и сетевых заградителей и 6 глиссеров[697].

Интересным будет отметить, что в январе 1941 г. начальник ГМШ и заместитель наркома ВМФ адмирал И. С. Исаков в своих «Тезисах доклада по базированию КБФ на 1944 год» пришел к заключению, что в 1944-м году Краснознаменный Балтийский флот должен располагать следующим боевым составом: 2 линкора типа «Марат», 2 легких крейсера типа «Киров», 1 тяжелый крейсер «Петропавловск», 3 легких крейсера типа «Чапаев», 4 лидера, 44 эсминца, 15 сторожевых кораблей (из них 8 эскадренных), 2 минных заградителя, 30 базо-

---

[690] Там же. Л. 8–9.

[691] Там же. Д. 313. Л. 9.

[692] Там же. Оп. 3. Д. 261. Л. 4, 18.

[693] Там же. Ф. Р-92. Оп. 7. Д. 278. Л. 14.

[694] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 507. Л. 2-2об., 4об. *Петров П. В.* Перечень кораблей и судов КБФ (на 30 ноября 1939 г., без учета Ладожской военной флотилии) // Тайфун. 1999. № 3. С. 36–37.

[695] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 135. Л. 134–135. *Reet Naber.* Eesti Merejoudude juhatajad 1918–1940. Tallinn, 2004. S. 131.

[696] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 16–17.

[697] Там же. Д. 420. Л. 33–35.

вых тральщиков, 16 эскадренных тральщиков, 182 торпедных катера, 20 больших охотников, 57 малых охотников[698]. Данные расчеты показывают, что командование РККФ планировало в перспективе очень значительное (можно сказать, даже чрезмерное) усиление надводных сил КБФ для столь ограниченного морского театра.

Помимо крупных надводных кораблей, Краснознаменный Балтийский флот медленно пополнялся и более мелкими боевыми единицами – сторожевыми кораблями и тральщиками. В октябре 1935 г. – сентябре 1936 г. вошли в строй сторожевики проекта 39[699] «Буря» и «Пурга», а в сентябре-октябре 1938 г. – «Снег» и «Туча»[700]. Следует отметить, что новые сторожевые корабли первоначально получили невысокую оценку со стороны командования флотов. Так, например, командующий Черноморским флотом

И. К. Кожанов более чем критически отнесся к тактико-техническим характеристикам данного класса кораблей, дав им нелицеприятную оценку: «… *Корабли ни то, ни сё»*[701]. В данном случае, он, вероятно, имел в виду недостаточно сильное артиллерийское и торпедное вооружение, слабую ПВО и отсутствие средств обнаружения подлодок на кораблях этого проекта. (Впрочем, данные оценки были не совсем справедливы: как показал последующий опыт советско-финляндской и Великой Отечественной войн, это были весьма мореходные и надежные корабли.)

Что касается быстроходных тральщиков проекта 3 типа «Фугас», то они вступали в строй необычайно медленными темпами. Здесь ситуация со строительством и укомплектованием флотов тральщиками выглядела откровенно неудовлетворительно. По расчетам Штаба Морских Сил РККА, общая потребность всех флотов в тральщиках была исчислена в 320 единиц. Фактически же, к концу 1935 г. в составе всех флотов имелось лишь 16 тральщиков, т. е. 5 % от требуемого количества. В течение 1935 г. на верфях было заложено 18 минно-тральных кораблей, но ни один так и не был введен в строй. К 1936 г. для ВМФ сложилась крайне тяжелая ситуация с тральщиками. В июне 1936 г. заместитель НКО докладывал председателю Совета труда и обороны при СНК СССР, что старые тральщики пришли уже в негодность, а новые в 1936 г. так и не вступили в строй, как это было предусмотрено планом второй судостроительной программы. В целом, за время второй пятилетки было построено лишь 6 тральщиков, или 3,7 % от всех построенных кораблей[702].

В 1936-м году командующий КБФ флагман флота 2-го ранга Л. М. Галлер поставил перед начальником Морских Сил РККА флагманом флота 1-го ранга В. М. Орловым вопрос о необходимости увеличения минно-трального флота на Балтике, отметив следующее: *«… Особенности Балтийского театра требуют, по сравнению со всеми другими театрами, усиленного количества тральщиков. Между тем, КБФ имеет годных для использования в 1936 г. только 2 старых ТЩ— "Клюз" и "Запал"…»*[703]. В связи с вышеизложенными, Галлер просил передать Балтфлоту 4 новых тральщика, предназначенных для Тихоокеанского флота, в дополнение к 4-м другим тральщикам, строящимся для КБФ[704]. Однако, просьба Галлера осталась невыполненной, поэтому в следующем, 1937-м, году командование Краснознаменным Балтийским флотом в отчете по боевой подготовке флота за год с тревогой

---

[698] Там же. Д. 166. Л. 155–156.

[699] Проект 39 являлся дальнейшим развитием (III и IV серии) проектов 2 (I серия) и 4 (II серия), по которым на Северной судоверфи (заводе имени А. А. Жданова) было построено несколько СКР.

[700] *Чернышев А. А.* Первенцы Сталинского флота. Сторожевые корабли типа «Ураган».С. 18.

[701] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. С. 88.

[702] *Йолтпуховский В. М.* Минная война на море (1921–1945). По опыту Краснознаменного Балтийского флота. СПб., 1998. С. 26. *Ананьев В. В., Йолтпуховский В. М.* Боевая подготовка и деятельность тральных сил ВМФ СССР (1938–1945 гг.). СПб., 2004. С. 24.

[703] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Он. 1. Д. 331. Л. 1.

[704] Там же. Л. 1.

отмечало, что *«…КБФ особенно остро испытывал недостаток в ТЩ…»*[705]. Однако, и на это реакции со стороны командования Морских Сил РККА не последовало.

В ходе заседания Главного Военного совета ВМФ 13 мая 1938 г. заместитель наркома ВМФ П. И. Смирнов-Светловский особо подчеркнул, что особый упор следует взять на постройку тральщиков, и прямо указал, что *«количество тральщиков должно быть увеличено»*. С этим мнением полностью согласился командующий КБФ Г. И. Левченко[706]. Тем более странно, что на заседании ГВС ВМФ в августе 1938 г., при рассмотрении программы военного судостроения на 1939-й год, в него была внесена следующая поправка: *«…Число тральщиков новых типов уменьшить на 10 единиц и вместо них строить базовые дизельные тральщики…»*[707].

В итоге, в предвоенные годы КБФ постоянно испытывал нехватку минно-тральных кораблей. В течение 1937–1938 годов было введено в строй всего-навсего 4 быстроходных тральщика – «Фугас» («Т-204»), «Заряд» («Т-201»), «Буй» («Т-202»), «Патрон» («Т-203»), а в течение 1939 года – еще 6 тральщиков («Гафель» («Т-205»), «Верп» («Т-206»), «Шкив» («Т-208»), «Шпиль» («Т-207»), «Гак» («Т-210») и «Крамбол» («Т-213»))[708]. Корабли данного типа зачастую получали критические оценки со стороны военно-морских специалистов. Так, командующий Краснознаменным Балтийским флотом флагман 1-го ранга А. К. Сивков считал, что данные тральщики являются плохими, и необходимо строить ТЩ другой конструкции[709].

Однако не только тактико-технические характеристики новых миннотральных кораблей вызывали критику моряков; их количество совершенно не удовлетворяло потребности быстро растущих флотов. В докладе Военного совета КБФ от 19 августа 1939 г., адресованном на имя наркома ВМФ, говорилось о потребности Краснознаменного Балтийского флота сразу в 100–200 тральщиках[710]. Учитывая тяжелую ситуацию с минно-тральным флотом, в Наркомате ВМФ составлялись ведомости судов, подлежащих оборудованию с момента объявления мобилизации[711].

В сентябре-октябре 1939 г. Наркомат ВМФ объявил о мобилизации более 20 судов из состава Наркомата речного (НКРФ) и Наркомата морского флота (НКМФ) и ряда научно-исследовательских институтов[712], которые были спешно переоборудованы под тральщики (типа «Ижорец») для нужд КБФ. В результате принятых мер, количество тральщиков на Балтике удалось довести до 28 единиц, новые ТЩ вошли в состав 3-го, 4-го и 5-го дивизионов тихоходных тральщиков Охраны водного района КБФ. Многие мобилизованные суда имели низкие тактико-технические характеристики и находились в плохом техническом состоянии, ввиду чего нуждались в проведении среднего или даже капитального ремонта. В конце 1939 г. – начале 1940 г. большая часть мобилизованных тральщиков была отдана обратно прежним владельцам[713].

---

[705] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 5. Д. 72. Л. 39.

[706] Там же. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 4. Л. 11–12, 13.

[707] Там же. Л. 46.

[708] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 197–198. *Бережной С. С.* Корабли и суда ВМФ СССР, 1928–1945. С. 300–301. РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 65. Л. 326. Д. 66. Л. 261. Д. 67. Л. 263, 281.

[709] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. С. 213.

[710] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 157. Л. 124–128. *Йолтуховский В. М.* Борьба с минной опасностью на Балтике (1941–1943). СПб., 1997. С. 33. *Капитанец И. М.* Война на море 1939–1945. Военно-морское искусство во Второй мировой и Великой Отечественной войнах. М., 2005. С. 117.

[711] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 456. Л. 54–68.

[712] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 68. Л. 45, 83. Д. 69. Л. 131–132. ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 722. Л. 7–8, 10.

[713] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 369. Л. 23. *Йолтуховский В. М.* Борьба с минной опасностью на Балтике (1941–1943). С. 32. *Йолтуховский В. М., Козлов А. А.* Противоминная оборона подводных лодок Балтийского флота (1941–1945

В 1940-м году Краснознаменный Балтийский флот пополнился всего-навсего четырьмя быстроходными тральщиками – «Кнехт» («Т-209»), «Рым» («Т-211»), «Штаг» («Т-212») и «Бугель» («Т-214»)[714]. Однако, летом 1940 г., с присоединением к СССР республик Прибалтики, оперативный плацдарм КБФ увеличился почти в 10 раз, а в ряде новых военно-морских баз (Таллинн, Палдиски, Лиепая, Ханко) были сформированы свои собственные охраны водных районов (ОВР'ы), которые надо было укомплектовать тральщиками. Это привело к распылению и без того незначительных минно-тральных сил на Балтике[715].

В 1940-м году минно-тральные силы КБФ, включая мобилизованные у НКРФ суда (16 единиц), испытывали большое напряжение, поскольку были полностью заняты в масштабных работах по тралению своих прибрежных вод от выставленных в период советско-финляндской войны минных заграждений[716]. В ходе тральных работ было потеряно два тральщика («Ленводпуть» № 103 и 104)[717]. В «Отчете о боевой подготовке КБФ за 1940-й год» командующий флотом В. Ф. Трибуц подчеркивал: *«…Со всей очевидностью выявилась слабость трального флота КБФ; необходимо, как минимум, сейчас уже иметь по 12 ТЩ на базу и 18 ТЩ на Главную базу, а всего до 66 ТЩ. Имеется же 14 ТЩ, не хватает 52 ТЩ…»*[718].

Однако, несмотря на острый недостаток тральщиков на КБФ, командование ВМФ не особенно беспокоилось по данному поводу. Например, в январе 1941 г. заместитель наркома ВМФ адмирал И. С. Исаков сообщил начальнику Оперативного управления ГМШ контр-адмиралу В. А. Алафузову, что *«приписка тральщиков по мобилизации на КБФ вызывает сомнение у тральных командиров*», а потому потребовал пересмотреть решение по поводу мобилизации судов[719]. В начале 1941 г. минно-тральные силы флота пополнились всего одним базовым тральщиком «Т-216», который был включен в состав ОВР'а Главной базы в Таллине[720].

В результате, к июню 1941 г. минно-тральные силы на Балтике насчитывали 47 единиц, но из них лишь 17 базовых тральщиков считались современными боевыми кораблями, и могли бороться с минными заграждениями из контактных мин (из оставшихся 16 были тихоходными тральщиками и 14 – катерами-тральщиками)[721]. Даже строительство 15 новых эскадренных тральщиков не могло в принципе решить проблемы траления мин в случае войны. Мобилизация могла дать лишь 5–7 базовых и 15–20 катерных тральщиков. Однако самым большим недостатком в создании современного минно-трального флота было то, что отсутствовали корабли для траления неконтактных мин[722].

Нельзя не упомянуть и такое важное событие, как вступление в строй КБФ после длительной модернизации 29 ноября 1936 г. минного заградителя «Марти», переоборудован-

---

гг.). Монография. СПб., 2007. С. 65. *Гайдук А. А., Константинов В. М.* Огненные мили буксиров типа «Ижорец» // Морская коллекция. 2013. № 12(171). М., 2013. С. 10.

[714] *Бережной С. С.* Корабли и суда ВМФ СССР, 1928–1945. С. 301–302.

[715] *Йолтуховский В. М., Козлов А. А.* Противоминная оборона подводных лодок Балтийского флота (1941–1945 гг.). С. 66.

[716] РГАВМФ. Ф. Р-961. Оп. 1. Д. 346. Л. 41–43. ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 817. Л. 3–5. *Йолтуховский В. М.* Минная война на море (1921–1945). По опыту Краснознаменного Балтийского флота. С. 46, 48, 50. *Ананьев В. В., Йолтуховский В. М.* Боевая подготовка и деятельность тральных сил ВМФ СССР (1938–1945 гг.). С. 41–43, 46.

[717] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 170. Л. 109, 122. Ф. Р-961. Оп. 1. Д. 346. Л. 44.

[718] РГАВМФ. Ф. Р-961. Оп. 1. Д. 346. Л. 44.

[719] Там же. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 180. Л. 5.

[720] ЦВМА. Ф. 161. Оп. 6. Д. 147. Л. 27.

[721] *Ананьев В. В., Йолтуховский В. М.* Боевая подготовка и деятельность тральных сил ВМФ СССР (1938–1945 гг.). С. 51. *Йолтуховский В. М.* Борьба с минной опасностью на Балтике (1941–1943). С. 33.

[722] Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Научно-исторический труд. Т. III. Балтийский флот. 2-е изд., испр. и доп. М… 2006. С. 29.

ного на заводе № 194 им. А. Марти из бывшей императорской яхты «Штандарт»[723]. Однако, наличие в составе флота всего лишь одного корабля специальной постройки для осуществления обширных минных постановок, которые имели решающее значение для данного ТВД, вызывало законные опасения у командования флота. 25 сентября 1939 г. нарком ВМФ флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов обратился в Правительство с просьбой передать КБФ из состава НКМФ корабль для его последующего переоборудования под минный заградитель, мотивируя это следующим образом: *«В связи с уходом в Арктику судов, предназначенных к оборудованию по мобилизации в качестве минных и сетевых заградителей, Краснознаменный Балтийский флот не имеет в своем распоряжении судов, имеющих такое же предназначение. Пароходы "Унжа", "Пинега", "Кара", "Куйбышев" не могут быть использованы для этой цели. Поэтому прошу Ваших указаний Наркомату речного флота о передаче НКВМФ буксира "Гарибальди" для использования в качестве сетевого заградителя и Наркомату морского флота о передаче НКВМФ одного парохода из находящихся на Балтике, по выбору Командования КБФ, для использования и оборудования в качестве минного заградителя»*[724].

10 октября нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов вновь повторил свою просьбу, мотивируя это тем, что зона минной обороны КБФ *«в данный момент включает в свой состав весь Финский, Рижский заливы и Моонзунд».* Большая протяженность заграждаемых районов потребовала бы во время войны большого расхода мин, каковые поставить во всех этих районах, при наличии на КБФ лишь одного минного заградителя «Марти» было просто невозможно. Далее Кузнецов излагал свои соображения по этому поводу: *«Оборудование пароходов под минные заградители даже при наличии подготовленного оборудования занимает около 45 суток, тогда как мины необходимо выставить в первые 10–15 дней войны. Следовательно, наличие в строю одного минного заградителя не обеспечивает решения задач, поставленных Краснознаменному Балтийскому флоту. Наиболее подходящим кораблем является теплоход "Дзержинский ", который после оборудования сможет поднимать около 400 мин»*[725].

В связи с вышеизложенным, Кузнецов просил передать Наркомату ВМФ теплоход «Феликс Дзержинский» для использования его в качестве минного заградителя. Просьба наркома ВМФ была удовлетворена и в январе 1940 г. теплоход «Феликс Дзержинский» был передан в состав КБФ для использования в качестве надводного минного заградителя. Затем завод № 190 в течение почти всего 1940-го года производил переоборудование «Дзержинского» под минный заградитель[726]. В итоге, 22 октября 1940 г. новый минный заградитель, переименованный в «Урал», вошел в состав флота[727]. Кроме того, в августе 1940-го года КБФ получил от ВМС Эстонии два минных заградителя – «Сууроп» и «Ристна»[728], но эти старые колесные пароходы были скорее музейными экспонатами, чем боевыми единицами, и поэтому не представляли собой большой ценности.

Но и этих минно-заградительных сил было крайне недостаточно, поэтому в конце 1940-го года заместитель наркома ВМФ адмирал И. С. Исаков приказал Военному совету КБФ произвести отбор 6–8 судов из числа вспомогательного флота *«на предмет их переоборудования под минные заградители в течение периода зимнего 1940-41 гг. ремонта».* Кроме того, нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов вошел в Правительство с ходатайством о передаче

---

[723] Адмиралтейские верфи: Люди, корабли, годы. 1926–1996. С. 59, 365.

[724] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 96. Л. 256.

[725] Там же. Л. 320.

[726] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 26. Д. 719.

[727] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 126. Л. 119. *Бережной С.* С. Корабли и суда ВМФ СССР, 1928–1945. С. 457. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей, 1941–1945. с. 296.

[728] ERA. Fond 527. Spisok 1. Delo 1591. L. 337. *Гайдук А. А., Лапшин Р. В.* Военно-морские силы Прибалтийских государств 1918–1940 гг.: Справочник. С. 27.

Наркомату ВМФ теплохода «Сибирь», для его последующего переоборудования под минный заградитель[729]. Однако, данные меры до начала войны с Германией осуществить так и не удалось.

Крупным недостатком КБФ, как и ВМФ в целом, было полное отсутствие десантных кораблей специальной постройки. Поэтому во время учений и боевых операций для перевозки сил десанта использовались обычные транспорты, буксиры и другие плавучие средства. Это сильно понижало боеспособность Советского Военно-Морского Флота, сильно ограничивало его возможности при проведении десантных операций. Причина такого положения заключалась в том, что командование РККА считало, что все задачи в приморских районах армия сможет решать своими силами и средствами, а потому возражало против строительства десантных кораблей для нужд ВМФ[730]. В итоге, получилось, что на Балтике в 1940-м году имелась 1-я бригада морской пехоты, а собственных морских средств для перевозки и десантирования личного состава она не имела.

Но все же, наиболее острую нужду Краснознаменный Балтийский флот испытывал во вспомогательных судах разного назначения – транспортах, ледоколах, буксирах, танкерах, водоналивных судах и пр. Надо сказать, что состояние транспортного и вспомогательного флота на Балтике к середине 1930-х годов внушало большие опасения руководству как военно-морского, так и торгового флота. В марте 1935 г. начальник Балтийского государственного морского пароходства Бронштейн информировал секретаря ЦК ВКП(б) и первого секретаря Ленинградского обкома и горкома ВКП(б) А. А. Жданова о крайне неудовлетворительном состоянии имевшегося транспортного и вспомогательного флота: *«…Показатели технического состояния транспортного флота резко снижаются с каждым годом… Ещё хуже обстоит дело с техническим флотом, состоящим из 60 единиц со средним возрастом 30 лет. И в совершенно отчаянном положении вспомогательный флот, который насчитывает в своих рядах десяток "дедушек русского флота ". Итак, физический и моральный износ нашего флота чрезвычайно велик…»*[731]. В своих выводах начальник БГМП подчеркнул, что *«техническое состояние флота (земкараван, транспортный и вспомогательный флот) тревожно и имеет определенную тенденцию к дальнейшему ухудшению»*[732].

В августе 1935 г. командующий КБФ Л. М. Галлер в своей объяснительной записке к схеме базирования флота указывал на необходимость срочного строительства (или покупки) для нужд флота следующих плавучих средств: водолеев – 2, нефтевозов – 2, ледоколов – 1, больших буксиров – 6, средних буксиров – 10, рейдовых буксиров – 10, посыльных судов – 3, рефрижератор – 1, килекторов – 2, транспортов сухогрузных – 2[733]. В отчете по боевой подготовке КБФ за 1937-й год подчеркивалось, что *«в течение 20 лет плавучие средства Главного военного порта почти не имели пополнения, постепенно изнашивались и выходили в тираж»*[734]. И далее приводился такой весьма тревожный факт: *«…В итоге, в 1937 году КБФ располагал десятью (по списку) мореходными буксирами, против 192* (!), *имевшихся в 1916 году… В такой же мере затруднял боевую подготовку и недостаток посыльных судов и, наконец, каких бы то ни было судов, способных поднимать современные торпеды и мины, что в свою очередь отрицательно сказывалось на минной и торпедной огневой подготовке»*[735].

---

[729] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 167. Л. 312.

[730] *Жуматий В. И.* Морские десантные операции Вооруженных сил СССР. Морская пехота в довоенный период и в годы Великой Отечественной войны 1918–1945. М., 2011. С. 80.

[731] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Он. 2 в. Д. 1213. Л. 1, 3.

[732] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 1213. Л. 4.

[733] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 313. Л. 14.

[734] Там же. Ф. Р-92. Оп. 5. Д. 72. Л. 7.

[735] Там же. Л. 7–8.

Спустя некоторое время, на заседании Главного Военного совета ВМФ в июле 1938 г., посвященном вопросам базирования флота, заместитель наркома ВМФ И. С. Исаков отметил крайне плохую обеспеченность КБФ вспомогательными судами: *«…У нас нет танкеров, плавбаз и прочих вспомогательных средств…»*[736]. На заседании Военного совета КБФ, проходившем в июне 1939 г., командование флотом пожаловалось наркому ВМФ на то, что *«нет вспомогательного флота (вышел из строя последний* (!) *водолей)»*. Отдельно было отмечено плохое положение с нефтеналивными судами[737]. Также была отмечена необходимость флота в высадочных средствах для специальных десантных частей[738]. Вопрос о острой нехватке нефтеналивных судов на Балтике *(«из имеемых двух старых постройки 1898 г. нефтеналивных транспортов на ходу имеется только один, другой в ремонте*») также ставился Военным советом КБФ перед вторым секретарем Ленинградского горкома ВКП(б) А. А. Кузнецовым в мае 1939 г[739].

По этому вопросу командование РККФ и КБФ также неоднократно ставило в известность Правительство. Не исключались даже такие экстраординарные меры, как закупка необходимых судов в других странах. Например, 11 июля 1939 г. нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов докладывал секретарю ЦК ВКП(б) А. А. Жданову: *«Докладываю о том, что вопрос о вспомогательном флоте вторично обсуждался на заседании Главного Военного совета РККФ 9.7.39 г. В результате обсуждения Главный Военный совет РККФ, учитывая крайне тяжелое положение со вспомогательным флотом в РККФ, признал необходимым войти в Правительство с ходатайством о немедленном приобретении за границей следующих судов (из общего числа приведенных в моем докладе за № 1398сс от 17.5.39 г. и испрашиваемых к приобретению на 1939-40 годы): 1) Буксиров морских водоизмещением 700-1000 тонн для: ТОФ – 2 единицы, КБФ – 2 единицы, ЧФ – 2 единицы, СФ – 1 единицу. Всего: 7 единиц;… 4) Танкеров мазутных грузоподъемностью 1500 тонн для Черноморского и Краснознаменного Балтийского флотов – 2 единицы;…6) Водоналивных судов грузоподъемностью 1200 тонн для ТОФ и КБФ – 2 единицы…»*[740]. Тогда же командование ВМФ информировало Наркомат судостроительной промышленности и Комитет обороны при СНК СССР о том, что *«положение с обеспечением ВМФ вспомогательными судами и плавсредствами является угрожающим»*[741].

В дальнейшем, вопрос о пополнении вспомогательного флота корабельным составом не терял прежней остроты. В октябре 1940 г. нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов вновь поставил перед Комитетом обороны при СНК СССР вопрос о неудовлетворительном состоянии вспомогательных судов и плавсредств[742]. Командующий Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирал В. Ф. Трибуц в своем отчете по боевой подготовке КБФ за 1940-й год с тревогой отмечал, что *«рост вспомогательного состава флота резко отстает от роста боевого состава*»[743]. В качестве доказательства, Трибуц проиллюстрировал это утверждение следующим наглядным примером: если в 1917 г. Флот Балтийского моря имел 339 боевых кораблей и 474 вспомогательных судна (то есть, соотношение 41 % и 59 %), то в 1940-м году КБФ располагал 248 боевыми кораблями и лишь 138 вспомогательными судами (64 % и 36 %)[744].

---

[736] Там же. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 4. Л. 43.

[737] Там же. Д. 14. Л. 420.

[738] Там же. Л. 421.

[739] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 3594. Л. 72–73.

[740] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 90. Л. 140–141.

[741] *Краснов В. Н.* Военное судостроение накануне Великой Отечественной войны: свидетельствуют документы. М., 2004. С. 146.

[742] Там же. С. 147.

[743] РГАВМФ. Ф. Р-961. Он. 1. Д. 346. Л. 161.

[744] РГАВМФ. Ф. Р-961. Оп. 1. Д. 346. Л. 161, 166. Боевое расписание Балтийского флота на 1917 год. [Б./м., б./г.] С. 1–32.

Иными словами, если до революции на Балтийском флоте вспомогательных судов было в 1,4 раза больше, чем боевых кораблей, то в 1940-м году, наоборот, их было почти в 2 раза меньше.

В результате предпринятых мер, к 1 января 1941 г. Краснознаменный Балтийский флот имел в своем составе 6 транспортов, 64 буксира, 3 плав-мастерские, 2 учебные парусные шхуны, 12 плавкранов, 3 землечерпалки, 1 киллектор, 2 десантных болиндера, 1 плавучий док, 13 мотоботов, 227 моторных катеров, 8 паровых катеров, 1 плавбаза, 8 опытовых кораблей, 4 торпедозаправщика, 1 кабельное судно, 5 пассажирских транспортов, 121 баржу[745]. Нельзя не отметить, что к началу Великой Отечественной войны Краснознаменный Балтийский флот располагал всего лишь 4 нефтеналивными и 2 водоналивными судами[746]. Как мы видим, некоторый прогресс имел место, хотя реальные потребности КБФ в данных судах были значительно больше.

Итак, в ходе проведения первой и второй пятилеток Морские силы Балтийского моря и Краснознаменный Балтийский флот получил достаточно много современных боевых кораблей различных классов, что позволило ему существенно повысить свою боевую мощь и выйти на качественно новый уровень. Однако нельзя забывать при этом о того немаловажного обстоятельства, что Балтийский флот в эти годы не только увеличивал свои собственные надводные и подводные силы, но и служил ещё и материальной базой для создания и усиления военно-морских сил на других морских театрах (прежде всего, на Севере и на Тихом океане).

22 ноября 1929-го года линейный корабль «Парижская коммуна» и крейсер «Профинтерн» вышли из Кронштадта, а затем совершили тяжелый двухмесячный переход с Балтики на Черное море, и 18 января 1930 г. вошли в Севастополь. Корабли были включены в состав Морских сил Черного моря (МСЧМ)[747]. В 1932-м году, при немалой организационной помощи балтийских моряков, были созданы Морские силы Дальнего Востока (МСДВ). В частности, с 1932 г. по 1 июля 1934 г. на Дальний Восток из Ленинграда было отправлено для последующей сборки 25 средних подводных лодок типа «Щ» трех серий (12 единиц V серии, 8 единиц V-бис серии и 5 единиц У-бис-2 серии) и 4 сторожевых корабля («Метель», «Вьюга», «Молния», «Зарница»)[748]. В июле-октябре 1936 г. из Кронштадта на Тихий океан перешли Северным морским путем эсминцы КБФ «Сталин» и «Войков»[749]. А в 1939-м году из Ленинграда по железной дороге были доставлены на Дальний Восток 4 средние подлодки типа «Щ» X-бис серии[750]. В июне-августе 1939 г. совершил переход из Кронштадта на Дальний Восток отряд кораблей КБФ в составе четырех базовых тральщиков («Т-1», «Т-2», «Т-3» и «Т-4»)[751]. Тогда же железнодорожным путем на ТОФ были отправлены еще 4 малые подлодки VI-бис серии[752].

---

[745] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 420. Л. 36–38.

[746] Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Научно-исторический труд. Т. III. С. 29. Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. Кн. 1. Оборона Прибалтики и Ленинграда 1941–1944 гг. М., 1990. С. 18. *Чернышев А. А.* 1941 год на Балтике: подвиг и трагедия. М., 2009. С. 24, 28.

[747] *Васильев А. М.* Первые линкоры Красного Флота. «Марат», «Октябрьская революция», «Парижская коммуна». С. 60–61. *Чернышев А. А.* Гвардейские крейсера Сталина – «Красный Кавказ», «Красный Крым», «Червона Украина». С. 92, 96. *Кузнецов Л. А.* «Поставить иностранные державы перед свершившимся фактом» // Гангут. 2013. № 75. С. 103–132.

[748] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей, 1941–1945. С. 260–261. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок, 1941–1945. С. 147–167. *Бережной С.* С. Подводные лодки. Ч. 2 (I-IX-бис серии). Харьков, 1997. С. 12–16, 18–19. Адмиралтейские верфи – подводному флоту России. Под общ. ред. В. Л. Александрова. СПб., 2003. С. 8, 176.

[749] *Чернышев А. А.* «Новики». Лучшие эсминцы Российского Императорского флота. С. 158–159.

[750] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок, 1941–1945. С. 218–219.

[751] *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей, 1941–1945. С. 326–327.

В 1933 г. советским правительством было принято решение о создании военно-морских сил в Заполярье – Северной военной флотилии (СВФ). Для этой цели, по недавно введенному в строй Беломорско-Балтийскому каналу, из Балтийского моря в Баренцево море, весной-летом 1933 г. были переведены двумя отрядами (экспедициями особого назначения (ЭОН) № 1 и 2) эсминцы «Урицкий», «Карл Либкнехт» и «Валериан Куйбышев», сторожевые корабли «Гроза», «Ураган» и «Смерч», подлодки «Декабрист», «Народоволец» и «Красногвардеец»[753]. Этим же маршрутом летом 1937 г. были переведены с Балтийского в Баренцево море четыре подлодки типа «Щ» X серии[754]. Следующее крупное пополнение пришло на Северный флот с Балтики в 1939 г., когда туда были отправлены эсминцы «Громкий», «Грозный», «Гремящий» и «Сокрушительный», а также 4 средние подлодки типа «Щ» X серии и 6 малых подлодок типа «М» XII серии[755]. В течение 1940 г. КБФ передал другим флотам еще целый ряд боевых кораблей: Тихоокеанскому флоту – две подлодки типа «М», Северному флоту – эсминец «Стремительный» и две подлодки типа «К», Черноморскому флоту – 12 торпедных катеров и 3 подлодки типа «М»[756].

С начала 1930-х годов происходило также и активное перевооружение авиационных частей Военно-воздушных сил Морских сил Балтийского моря (ВВС МСБМ) на новые типы боевых самолетов. Ещё в период первой пятилетки на вооружение авиации флота стали поступать первые самолеты отечественной конструкции – истребители «И-2», разведчики «Р-3» и гидросамолеты «РОМ-1», «МР-1». Использовались в незначительном количестве немецкие корабельные гидросамолеты HD-55 фирмы «Хейнкель» (советское обозначение – КР-1), находившиеся в составе 51-го авиаотряда (12 штук). Затем, в первой половине 1930-х гг. авиация Морских сил Балтийского моря получила в свое распоряжение истребители «И-4» и гидросамолеты «МР-6», «ТБ-1», «Р-6» и «МБР-2». Но с середины 1930-х гг. стали поступать более современные образцы авиационной техники – истребители «И-15», «И-15бис», «И-16», «И-153», скоростные бомбардировщики «СБ», дальние бомбардировщики и торпедоносцы «ДБ-ЗТ», разведчики «Р-5»[757].

Наконец, в 1940–1941 гг. соединения и части морской авиации на Балтике стали получать на вооружение самые последние образцы авиационной техники – бомбардировщики «ДБ-Зф» и «АР-2», истребители «МиГ-3» и «Як-1»[758]. Как можно видеть, данные типы боевых самолетов изначально предназначались для армейской авиации, специальных морских самолетов не создавалось. Несмотря на предпринятые усилия, к началу Великой Отечественной войны полностью обновить авиационный парк ВВС Балтфлота так и не удалось, и он был представлен, по большей части, устаревшими типами самолетов.

---

[752] *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Месть» Сталина. Советские подлодки типа «М». М., 2010. С. 67.

[753] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 589–590. *Самко Ю. Г.* История создания и развития подводных сил Северного флота // Тайфун. 1997. № 1(3). С. 29. *Щедролосев В. В.* История создания и развития надводных сил Северного флота // Тайфун. 1997. № 5(7). С. 27–28.

[754] *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Щуки». Легенды Советского подводного флота. М., 2008. С. 138. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок, 1941–1945. С. 200–207. *Самко Ю. Г.* Указ. соч. С. 29.

[755] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 67. Л. 183. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. С. 621. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских подводных лодок, 1941–1945. С. 209–214, 332–339. *Морозов М. Э., Кулагин К. Л.* «Щуки». Легенды Советского подводного флота. С. 138. *Самко Ю. Г.* Указ. соч. С. 29.

[756] РГАВМФ. Ф. Р-961. Оп. 1. Д. 346. Л. 139. *Самко Ю. Г.* Указ. соч. С. 29.

[757] Centralne Archiwum Wojskowe (CAW), Oddzial II Sztabu Glownego. Sygn. 1.303.4.2047. *Егоров В. Г., Масягин В. П., Амусин Б. М. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 4. Калининград, 2001. С. 75–78. *Иванов П. Н.* Крылья над морем: История создания, развития и боевой деятельности авиации ВМФ СССР. М., 1973. С. 50–51. *Лаврентьев Н. М., Гуляев С. А., Минаков В. И., Шульженко А. П. и др.* Авиация российского флота. СПб., 1996. С. 45–17.

[758] Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. Кн. 1. Оборона Прибалтики и Ленинграда 1941–1944 гг. С. 19. *Лаврентьев Н. М, Гуляев С. А., Минаков В. И, Шульженко А. П. и др.* Указ. соч. С. 48, 55.

Численность морской авиации на Балтийском море стремительно росла. Еще в конце 1935 г., когда в составе Военно-воздушных сил КБФ имелось всего лишь 8 авиаэскадрилий общей численностью в 159 самолетов, командующий КБФ Л. М. Галлер разработал более чем амбициозный план развития авиации Балтфлота. В соответствии с этим планом, одобренным начальником Морских Сил РККА, планировалось иметь в составе ВВС КБФ к 1939-му году тяжелый авиакорпус, торпедо-миноносную авиабригаду, морскую дальнеразведывательную авиабригаду, морскую ближнеразведывательную авиабригаду, истребительную авиабригаду, штурмовую авиаэскадрилью, отдельный корректировочный авиаотряд, отдельный авиаотряд ПВО, отдельный авиаотряд торпедных катеров волнового управления общей численностью в 618 самолетов[759]. К ноябрю 1937 г. Военно-воздушные силы КБФ состояли уже из 3 авиабригад и 12 отдельных авиаэскадрилий и авиаотрядов[760].

В конце ноября 1939 г., к началу советско-финляндской войны, Военно-воздушные силы КБФ состояли из 61-й истребительной, 8-й бомбардировочной и 10-й смешанной авиабригад, 15-го разведывательного авиаполка, 41-й отдельной разведывательной авиаэскадрильи и 71-го отдельного корректировочного авиаотряда общей численностью 410 боеготовых самолетов[761].

К 1 сентября 1940 г. авиация Краснознаменного Балтийского флота имела в своем составе 519 боевых самолетов, из них 245 истребителей, 132 бомбардировщика «ДБ-3» и «СБ», 128 разведчиков «МБР-2», 11 разведчиков «Р-5» и 3 бомбардировщика «ТБ-3»[762]. А на 22 июня 1941 г. количественный состав авиации КБФ достиг уже 656 боевых самолетов, из них 353 истребителя, 172 бомбардировщика и торпедоносца и 131 разведчик. Причем, летчики морской авиации начали осваивать новую технику – истребители «МиГ-3» и «Як-1», бомбардировщики «ДБ-3» и «АР-2», количество которых, правда, было невелико[763].

Тем не менее, данная численность ВВС Балтийского флота отнюдь не соответствовала тем многочисленным, амбициозным задачам, которые стояли перед ними согласно оперативным планам КБФ 1940–1941 годов. В соответствии с «Расчетной потребностью авиации ВМФ СССР», составленной еще весной 1940 г., общая численность авиации КБФ должна была составлять 1273 самолетов, из них 420 бомбардировщиков и торпедоносцев, 450 истребителей, 66 штурмовиков, 216 ближних и средних разведчиков. Однако подобную грандиозную задачу предполагалось выполнить лишь к 1947-му году[764].

Подводя итоги развития Морских сил Балтийского моря (Краснознаменного Балтийского флота) за 20 предвоенных лет – с 1921 по 1941 годы, следует отметить, что он (как и Морские Силы РККА в целом) прошёл за это время три основных этапа.

Первый этап (1921–1926 гг.) характеризовался значительным сокращением флота и списанием большого количества боевых кораблей. Новых кораблей в это время, из-за финансовых трудностей, вообще не строилось, но зато подверглись модернизации, достройке и капитально-восстановительному ремонту многие старые корабли (линкоры, крейсера, эсминцы, подводные лодки). В 1920-е годы началась выработка стратегии применения Рабоче-Крестьянского Красного флота (РККФ) в будущей войне. Проходили дискуссии на тему дальнейшего строительства Военно-Морского Флота и характера его применения в будущей войне.

---

[759] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 318. Л. 4об.

[760] Там же. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 290. Л. 56.

[761] Там же. Д. 624. Л. 15.

[762] Там же. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 166. Л. 17.

[763] Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. Кн. 1. Оборона Прибалтики и Ленинграда 1941–1944 гг. С. 18–19. Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград 1941–1944 гг. Отв. ред. В. И. Ачкасов. М., 1973. С. 7.

[764] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. 150. Л. 21–22.

Второй период (1927-середина 1930-х гг.) знаменует собой переход от послевоенного восстановления флота к его активному строительству. В этот период шла острая борьба «молодой» школы (А. Якимычев, А. Александров, Н. Алякринский, С. Столярский) со старой» школой (Б. Б. Жерве, М. А. Петров). Как известно, в это время возобладала «молодая школа», отстаивавшая необходимость наличия так называемого «москитного флота» (подлодки, боевые катера и морская авиация). Данная теория отрицала возможность самостоятельных операций флота и борьбу за господство на море. Старая школа, отстаивавшая классическую «теорию владения морем» А. Мэхэна и К. Коломба, и соответственно, необходимость наличия сильного линейного флота, подверглась репрессиям в конце 1920-х – начале 1930-х гг. В соответствии с принятой концепцией «малого флота», для нужд Морских сил Балтийского моря в эти годы строились сравнительно небольшие и относительно недорогие корабли (сторожевые корабли пр. 2, тральщики пр. 3, торпедные катера типа «Г-5» и сторожевые катера типа «МО-4», подводные лодки типа «Д»), необходимые, прежде всего, для обороны собственного побережья, а также увеличивалась морская авиация. В итоге, Морские силы Балтийского моря стали довольно быстро пополняться новыми типами боевых кораблей.

Наконец, с середины 1930-х гг. по начало 1941 г., проходил третий период развития КБФ, отмеченный введением в строй флота крупных боевых единиц – новых легких крейсеров (пр. 26 и 26-бис), лидеров эсминцев (пр. 2 и 38), эскадренных миноносцев (пр. 7 и 7у), а также закладкой новейших линкоров (пр. 23) и тяжелых крейсеров (пр. 69). Надо сказать, что в этот период военно-политическое руководство СССР постепенно подходит к идее создания «Большого», океанского флота. В июне 1936 г. Генеральным штабом РККА и Управлением ВМС РККА была выдвинута программа «крупного морского судостроения», в феврале 1938 г. – «Большая судостроительная программа», а в августе 1939 г. был представлен на утверждение правительства «10-летний план строительства кораблей ВМФ»[765]. Во всех этих программах основной акцент был сделан на постройку, причем в большом количестве, надводных кораблей (линкоров, тяжёлых и лёгких крейсеров, лидеров и эскадренных миноносцев), хотя и подводным лодкам была отведена при этом немалая роль.

Предварительные итоги развития Краснознаменного Балтийского флота за период 1930-х годов отразил в своих выводах начальник Штаба флота капитан 1-го ранга В. Ф. Трибуц весной 1939 г.: *«На данном этапе развития и строительства нашего Военно-Морского Флота в составе КБФ подавляющим элементом являются наши подводные лодки, наша многочисленная и быстро растущая морская авиация и легкие силы в лице новых крейсеров, лидеров, миноносцев, торпедных катеров и наши укрепленные районы, пополняемые новой современной техникой»*[766]. Далее Трибуц обосновал данную систему приоритетов в строительстве флота. По его мнению, *«незначительное количество крупных боевых высокоценных объектов, какими являются линкоры, составляющие основу надводного флота, требуют сложного и громоздкого обеспечения*». Риск потерь таких кораблей в случае войны, как считал В. Ф. Трибуц, довольно велик, а последующее их восстановление очень длительно или даже невозможно[767].

В то же время, авиационные и подводные соединения флота требуют относительно меньшего обеспечения, особенно в море (кроме баз и обеспечения выходов), а *«массовый характер раздельно и скрытно действующих единиц (подлодок) или высокоподвижных соединений (авиа) делает тактический риск не столь существенным и, в то же время,*

---

[765] *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 230–237, 244–246, 249–254. *Грибовский В. Ю.* Рабоче-крестьянский Военно-Морской Флот в предвоенные годы 1936–1941. С. 9–10, 25–26, 29–30.

[766] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 492. Л. 151.

[767] Там же. Л. 151.

допускает их оперативное массирование, когда это выгодно по обстановке»[768]. Как мы видим, в данном заявлении В. Ф. Трибуца была сформулирована, с некоторыми коррективами в отношении крупных кораблей, программа строительства Советского ВМФ накануне Великой Отечественной войны.

Результаты осуществления советских судостроительных программ накануне войны с Германией на первый взгляд выглядели впечатляюще. К 22 июня 1941 г. надводные силы КБФ включали в себя: 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера, 19 новых эсминцев (из них 5 в достройке), 7 старых эсминцев (из них 1 в ремонте), 7 сторожевых кораблей (из них 3 в ремонте), 2 канонерские лодки, 18 базовых тральщиков (из них 4 в достройке и 1 в ремонте), 17 тихоходных тральщиков, 4 надводных заградителя, 48 сторожевых катеров типа «МО», 79 торпедных катеров, 4 бронекатера, 6 плавбаз подводных лодок.

В подводные силы Балтийского флота входили: 9 больших подлодок типа «К» (из них 7 в достройке и 2 уходили на Северный флот), 15 средних подлодок типа «С» (из них 1 в достройке и 2 уходили на Север), 4 подводных минных заградителя типа «Л» (из них 2 в достройке и 1 в ремонте), 24 средние подлодки типа «Щ» (из них 6 в достройке и 2 в ремонте), 27 малых подлодок типа «М» (из них 6 в достройке и 1 в ремонте), 3 большие подлодки типа «П» и 7 старых подлодок[769].

Вспомогательный флот КБФ насчитывал 190 судов, в том числе 12 транспортов, 40 ледоколов и буксиров, 10 плавучих кранов, 21 наливная баржа, 12 угольных барж, 35 сухогрузных барж, 15 плашкоутов, 14 различных катеров, 2 санитарные баржи, 5 специальных судов, 4 танкера, 1 кил лектор[770].

Военно-воздушные силы КБФ состояли из 61-й истребительной авиабригады, 10-й авиабригады, 8-й бомбардировочной авиабригады и 15-го разведывательного авиаполка, а также учебного центра и насчитывали 714 самолетов[771].

Оценивая в целом развитие Краснознаменного Балтийского флота, нельзя не отметить, что на него влиял в значительной степени мировой опыт военного судостроения того времени и господствовавшие в нем тенденции. Советское политическое и военное руководство, пожелавшее иметь полноценный Военно-Морской Флот, соответствующий статусу великой державы и способный выполнять все боевые задачи, с середины 1930-х годов проявляло определенную склонность к созданию крупных надводных боевых кораблей – линкоров и крейсеров. В то же время, руководство СССР не собиралось отказываться и от такого важного компонента флота, как подводные лодки, в создании которых были достигнуты значительные успехи. Таким образом, создаваемый во второй половине 1930-х годов большой, океанский ВМФ носил в целом универсальный характер и был в принципе готов к решению любых задач в рамках составляемых планов войны. Однако при его строительстве военным руководством был всё же допущен ряд досадных промахов, весьма наглядно проявившихся на примере Краснознаменного Балтийского флота. Данные упущения в процессе строительства флота свидетельствовали об определенной недооценке некоторых видов морских операций.

---

[768] Там же. Л. 151–152.

[769] Таблица корабельного состава сил КБФ и дислокация перед началом войны. Приложение № 2 к «Краткому обзору боевых действий КБФ за период с 22.06 по 31.12.1941 года». – РГАВМФ. Материалы фонда Р-2251. *Егоров В. Г., Амусин Б. М., Беленьков С. В. и др.* Очерки из истории Балтийского флота. Кн. 2. С. 133.

[770] Ведомость наличия и потерь плавсредств тыла Краснознаменного Балтийского флота за период войны с 22.06.41 по 31.12.41 года. Приложение № 8 к «Краткому обзору боевых действий КБФ за период с 22.06 по 31.12.1941 года». – РГАВМФ. Материалы фонда Р-2251.

[771] Дислокация ВВС КБФ к началу войны. Приложение № 3 к «Краткому обзору боевых действий КБФ за период с 22.06 по 31.12.1941 года». – РГАВМФ. Материалы фонда Р-2251.

При внимательном изучении корабельного состава КБФ видна явная несбалансированность флота по основным классам боевых кораблей. Оба имевшихся линкора были кораблями старой постройки и к концу 1930-х гг. они морально и физически устарели. Новые крейсера «Киров» и «Максим Горький» обладали очень хорошими тактико-техническими данными, но имели весьма слабое бронирование при довольно солидной артиллерии. Количество эскортных кораблей (лидеры и эсминцы) было невелико, что позволяло с большим трудом обеспечивать охрану лишь основных соединений КБФ. К тому же, они были ещё очень плохо освоены личным составом, что сильно сказывалось на их боеспособности. Для выполнения каких-либо других задач (например, прикрытия десантной операции или активных действий на коммуникациях) имевшихся эсминцев уже явно не хватало.

Неоднократно уже говорилось о том, что Краснознаменный Балтийский флот испытывал острейший недостаток в тральщиках (прежде всего, быстроходных) и сторожевых кораблях[772]. Фактически, тральщиков едва хватало для обеспечения выходов Эскадры и Отряда легких сил флота в море, но на другие задачи их уже неоткуда было взять. А ведь масштабы Балтийского ТВД (с учетом имевшихся баз) требовали значительного количества кораблей данного класса. Вряд ли можно признать нормальным и тот факт, что в составе КБФ было всего-навсего два минных заградителя специальной постройки («Марти» и «Урал»). В случае их потери, Балтийский флот рисковал вообще оказаться без специальных минных кораблей. Слабым местом было практически полное отсутствие в составе КБФ специальных десантных кораблей[773].

Кроме того, Краснознаменный Балтийский флот имел в своем распоряжении недостаточное количество вспомогательных судов (транспортов, танкеров, буксиров, ледоколов, барж, плавучих баз и др.), что не обеспечивало его полноценного функционирования и обеспечения боевой деятельности[774]. С другой стороны, флот располагал весьма значительным количеством подводных лодок (даже излишним для такого ограниченного театра военных действий), торпедных катеров и довольно многочисленной морской авиацией.

Таким образом, Краснознаменный Балтийский флот накануне Великой Отечественной войны, с одной стороны, являлся весьма мощным оперативно-стратегическим объединением, обладавшим немалыми силами и материальными средствами. С другой стороны, КБФ был крайне несбалансирован по основным типам боевых кораблей и довольно плохо обеспечен вспомогательными судами. Тем самым, отсутствовала устойчивая база для обеспечения боевой деятельности флота.

При этом следовало учитывать то обстоятельство, что ряд западных военно-морских баз, расположенных в Прибалтике, где находилась подавляющая часть боевых кораблей КБФ, были недостаточно снабжены необходимым количеством различных видов вооружения (мины, торпеды, бомбы, тралы) и предметов снабжения на случай боевых действий. Недостаточный вспомогательный флот не мог в случае войны обеспечить текущие потребности соединений КБФ в новых базах. Кроме того, базы Балтийского флота в Прибалтике не имели полноценной сухопутной обороны, в силу проявленного невнимания армейского командования к этой проблеме. Все это создавало крайне неустойчивый базис для боевой деятельности надводных, подводных и воздушных сил КБФ и ставило под угрозу выполнение его первых боевых операций.

---

[772] *Чернышев А. А.* 1941 год на Балтике: подвиг и трагедия. С. 28. *Капитанец И. М.* Война на море 1939–1945. Военно-морское искусство во Второй мировой и Великой Отечественной войнах. С. 117.

[773] Лишь в 1940 г. началось строительство первых десантных кораблей (барж и тендеров) для нужд КБФ. Однако, их практическая ценность была невелика ввиду весьма скромных тактико-технических данных. – См.: *Грибовский В. Ю., Нарусбаев А. А., Черников И. И.* История отечественного судостроения. Т. 4. С. 379–380.

[774] *Чернышев А. А.* 1941 год на Балтике: подвиг и трагедия. С. 28.

Подводя итоги вышесказанного, следует заметить, что создание как Военно-Морских Сил в масштабе всей страны, так и флота на отдельном морском театре является целым комплексом сложных мероприятий, направленных на создание не только корабельного состава и вооружения флота, но также и на создание необходимой для его эксплуатации соответствующей береговой инфраструктуры, современной судостроительной и судоремонтной базы, а также подготовку личного состава флота. Если один из этих компонентов по какой-либо причине отсутствует или недостаточно развит, назвать такой флот полноценным уже нельзя. Поэтому одна лишь техническая сторона в деле создания современного ВМФ определяла далеко не всё: необходимо было решать проблему всесторонне, комплексным путем.

Следует понимать, что создать такой сложный боевой механизм, как Военно-Морской Флот, за 10–15 предвоенных лет было крайне трудной задачей. В отличие от сухопутных войск, которые являлись более неприхотливыми в плане своего содержания, флот являлся весьма дорогостоящим военным механизмом и требовал постоянного внимания к проблемам его повседневной эксплуатации, ремонта и снабжения. Тем более, это было трудно сделать в условиях, когда многие процессы в деле строительства ВМФ осуществлялись параллельно, и зачастую при решении одной проблемы упускалась другая. В данном случае, сказывались издержки форсированной индустриализации, где количественные показатели зачастую достигались за счет качественных. По многим направлениям развития боевой техники и вооружения для флота приходилось ликвидировать имевшуюся отсталость, доставшуюся еще с дореволюционных времен. Поэтому, несмотря на огромные финансовые средства, вложенные в строительство ВМФ, и предпринятые советским политическим и военным руководством в 1930-е годы огромные усилия по созданию мощного океанского флота, так и не удалось создать на Балтике к 1941-му году современный, в полной мере сбалансированный флот.

Глава 3
Базовое строительство на Краснознаменном Балтийском флоте в 1935–1941 годах

§ 1. Расширение системы базирования Краснознаменного Балтийского флота в 1935–1939 гг.

Общая организация и задачи системы базирования Военно-Морских Сил РККА были отражены в руководящих документах, и прежде всего – в уставах Морских Сил 1930 и 1937 годов. В Боевом уставе Военно-Морских Сил РККА 1930 года (БУ-30) говорилось о требованиях к оборудованию защиты военно-морских баз и предписывалось *«использовать положительные местные особенности района базы для обороны и соответствующей организацией последней устранить влияние отрицательных»*[775]. Полностью требованиям защиты от противника могли соответствовать только те морские базы, основное оборудование которых было произведено ещё в мирное время и где были созданы мощные долговременные сооружения береговой обороны, *«дающие базе значительную сопротивляемость, и где они являются основным средством защиты»*[776]. Основным назначением береговой обороны были определены действия в прибрежной зоне как совместно с флотом и авиацией, так и самостоятельно против неприятеля, угрожающего базе флота или обороняемому участку побережья[777].

Организация местной защиты военно-морской базы была призвана обеспечить безопасность самой базы и флота, стоящего на рейде, а также выход флота в море и развертывание его для боя непосредственно в районе базы. Решение данных задач обеспечивалось средствами приморской обороны (береговые батареи, средства минно-позиционной обороны, рейдовая охрана), противовоздушной и химической обороны (зенитная артиллерия, прожекторы, истребительная авиация, средства химзащиты), сухопутной обороны (полевая артиллерия, сухопутные части, инженерное оборудование) и Службы наблюдения и связи (СНиС)[778].

Во Временном боевом уставе Военно-морских сил РККА 1937 года (БУМС-37) было уже введено деление морских баз на главные и маневренные и указаны основные положения по их обороне[779]. В БУМС-37 особо подчеркивалось, что база флота постоянно находится под угрозой внезапного удара, особенно с воздуха, а потому *«должна быть всегда готова к отражению неожиданного нападения, даже в мирное время»*. Исключительное боевое значение получили также отдельные объекты базы, обеспечивавшие ремонт, боевое питание и снабжение морских сил, – доки, мастерские, боеклады, электростанции, водохранилища и другие сооружения[780].

Оборона военно-морской базы, включавшая в себя охранение находящихся в ней частей флота, должна была иметь единое командование для всех трех фронтов базы – мор-

[775] Боевой устав Военно-морских сил РККА [БУ-30]. М.-Л., 1930. С. 52–53.

[776] Там же. С. 53.

[777] Там же. С. 13.

[778] Боевой устав Военно-морских сил РККА [БУ-30]. С. 53.

[779] Временный боевой устав Военно-морских сил РККА [БУМС-37]. М.-Л., 1937. С. 199–200.

[780] Там же. С. 198.

ского, воздушного и сухопутного. План обороны базы должен быть готов в любой момент к приведению его в действие. Согласно БУМС-37, система оборона военно-морской базы должна была входить в общую систему обороны укрепленного района. Противовоздушная, противолодочная и противоминная оборона базы входили в общую систему ПВО, ПЛО и ПМО морского театра. Особое значение в новых условиях приобретала противовоздушная оборона (ПВО) морской базы[781].

В окончательном виде основы системы базирования Советского ВМФ были отражены во Временном наставлении по ведению морских операций 1940 г. (НМО-40), утвержденном наркомом ВМФ 26 ноября 1940 года. В Наставлении было официально закреплена классификация военно-морских баз, которые в зависимости от предназначения и наличия оборудования и частей тыла делились на операционные и тыловые, а первые из них, в свою очередь, – на основные и маневренные. Основные базы создавались в мирное время и имели причальные сооружения, судоремонтные предприятия, арсеналы, склады и базы оружия, топлива, других видов снабжения, казармы, госпитали, учебные центры и прочее. Одна из основных ВМБ на каждом из морских театров, обеспечивавшая базирование главных сил флота, называлась главной базой (ГБ) флота. Создание маневренных баз (МБ) предусматривалось по мере необходимости на время проведения конкретной операции в торговых портах или в укрытых пунктах побережья[782].

Что касается управления военными портами и центральными довольствующими органами по общим вопросам снабжения, то 19 декабря 1939 года приказом наркома ВМФ было сформировано Главное управление портов ВМФ (ГУП ВМФ) под начальством комкора С.И. Воробьева. Одновременно, 28 декабря 1939 года наркомом ВМФ было утверждено «Временное положение о Главном управлении портов ВМФ», где говорилось, что ГУП является центральным органом наркомата ВМФ, объединяющим деятельность управлений и отделов военных портов[783].

Вторая половина 1930-х годов была для Краснознаменного Балтийского флота периодом стремительного роста не только его надводных, подводных и военно-воздушных сил, но также постепенного расширения системы базирования флота. Вплоть до осени 1939 г. КБФ вынужден был обходиться очень ограниченной системой базирования, которая включала в себя главную базу флота в Кронштадте и строившуюся маневренную базу в Ручьях, в Лужской губе. Создавалась также и база торпедных катеров Пейпия в Копорском заливе. В системе ГБ флота был создан Ораниенбаумский военный порт, куда были перебазированы отдельные соединения подлодок КБФ, а также частично перенесены тыловые склады флота[784].

1 января 1935 г. начальник инженеров Морских сил Балтийского моря (МСБМ) Токарев направил начальнику Штаба МСБМ И. С. Исакову рапорт за № 04/4с, к которому прилагался проект гавани военно-морской базы для торпедных катеров Пейпия. Начальник инженеров просил ускорить выдачу оперативно-тактического задания для разработки окончательного генерального плана базы, о чем Управление инженеров Морских сил Балтморя запросило помощника командующего Морскими Силами РККА[785]. Спустя три дня начальник Штаба МСБМ Исаков в своем приказе, адресованном начальнику Отдела инженерных войск Мор-

---

[781] Там же. С. 198, 200.

[782] *Мещеряков Б. П.* Специфические территориальные формирования Военно-Морского Флота // Военно-исторический журнал. 2013. № 4. С. 10.

[783] *Богданов Б. Е., Васильев Н. И., Великов Д. И., Журавлев Д. В., Шломин В. С. и др.* Главный военный порт России. От Санкт-Петербургского военного порта до тыла Ленинградской военно-морской базы. (К истории развития системы обеспечения сил флота). Военно-научный труд. СПб., 1999. С. 76.

[784] *Золотарев В. А., Козлов И. А.* Три столетия Российского флота, 1914–1941. М., 2004. С. 686–687.

[785] Российский государственный архив Военно-Морского Флота (далее – РГАВМФ). Ф. Р-92. Он. 7. Д. 241. Л. 10.

ских Сил, сообщил об утверждении представленного ему генерального плана гавани базы торпедных катеров в Пейпия, при соблюдении ряда условий[786].

Но значительно большее значение для Балтфлота имело в тот момент строительство базы в Ручьях. Дело в том, что ещё в июне 1933 г. Советом труда и обороны (СТО) СССР было принято постановление «О программе военно-морского строительства на 1933–1938 гг.», согласно которому предусматривалось обновление корабельного состава флота, увеличивалась в три раза численность морской авиации, намечалось строительство новых аэродромов, береговых батарей и военно-морских баз. В дополнение к данному решению, Советом труда и обороны СССР было принято секретное постановление № 37 «Об особых мероприятиях по Кронштадтской морской крепости», в котором говорилось следующее: *«… Приступить в 1934 году к постройке маневренной базы Балтийского флота в Лужской губе и в её районе боескладов (в первую очередь для минно-торпедного боезапаса и вооружения)…».* Командование Морских Сил РККА было обязано предоставить в течение месяца в СТО СССР доклад со всеми необходимыми расчетами[787].

Следует сказать, что впервые вопрос о строительстве военно-морской базы в Лужской губе был поставлен ещё в 1932 г. На производство геологических изысканий на 1933-й год испрашивались кредиты в размере 300 тыс. рублей, однако в связи с тем, что вопрос о строительстве тогда же был снят, денег отпущено не было. Наконец, осенью 1935 г. Советом народных комиссаров СССР было принято решение о создании базы КБФ в Лужской губе, причем в качестве наиболее подходящего места для развертывания базы был выбран участок в районе деревни Ручьи на восточном берегу Лужской губы. Месторасположение будущей базы отвечало оперативным соображениям и наиболее подходило по своим глубинам и по конфигурации береговой черты. Осенью 1935 г. Инженерным управлением РККА была создана строительная организация базы флота – УНР-5 и приступлено к выполнению геологических изысканий, материалы по которым были обработаны лишь к концу июля 1936 г.[788]

12 августа 1935 г. Штабом КБФ была составлена объяснительная записка к плану строительства военно-морской базы «Ручьи» на 1936-й год. Строительство данной базы намечалось в три очереди, со сроком полного окончания работ к 1 мая 1939 г. Акватория базы была разделена на три гавани: Северная – для базирования торпедных катеров; Средняя – для надводных кораблей и вспомогательных плавучих средств; Южная, состоящая из двух гаваней (северной и южной), – для подводных лодок. Строительство первой очереди (со сроком к 1 мая 1937 г.) предполагало создание северной половины Средней гавани с углублением в 25 футов, устройством северного мола и причального фронта набережной в 400 погонных метров, что позволило бы обеспечить маневренную стоянку у стенки в гавани следующих кораблей: средних подлодок – 8, малых подлодок – 10, плавбаз подлодок – 2, лидеров эсминцев – 2, эсминцев – 8, плавмастерских – 1, транспортов – 2, мореходных барж – 3 и рейдовых барж – 4[789]. Общая стоимость строительных работ составляла около 500 млн рублей[790].

Боепитание, размещение личного состава, подача электроэнергии планировалось обеспечивать собственными корабельными средствами, снабжение пресной водой и топливом – с транспортов. Судоремонт требовалось обеспечивать с плавучей мастерской и плавучих баз. Одновременно, обеспечивается стоянка на внешнем рейде следующего состава надводных кораблей: линкоров – 2, крейсеров – 3, эсминцев – 8, сторожевых кораблей – 10. Боепита-

[786] Там же. Л. 11.

[787] *Амусин Б. М., Кинякин И. Н., Урюпин М. Б. и др.* Морские инженеры и строители Балтийского флота: История и современность. Калининград, 2006. С. 58.

[788] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 240. Л. 3.

[789] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 310. Л. 12–13.

[790] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2727. Л. 2. РГАВМФ. Ф. Р-2041. Оп. 1. Д. 127. Л. 11–13.

ние и электроэнергия этих кораблей надо было обеспечивать собственными корабельными средствами, питание водой и топливом – с транспортов, продовольствием – 10-ти суточный запас с базы. Обеспечение маневренной подачи пополнения запасов базы надо было осуществлять железной дорогой[791].

Для выполнения намеченного на 1936-й год объема работ, необходимо было до конца 1935-го года отпустить на строительство кредиты в сумме 2 млн рублей – для производства углубительных работ под молом, подлежащим постройке в зиму 1935/36 гг. (рубка и опускание ряжей с льда), на заготовку лесоматериалов и камня и доставку их к месту работ, на постройку общежитий для рабочих и инженерно-технических работников, складов строительства и на выполнение проектов работ первой очереди. В случае невозможности отпустить кредиты, строительство северного мола могло быть произведено только в зиму 1936–1937 гг., что неизбежно отодвигало готовность базы на один год.

Во вторую очередь строительства (к 1 мая 1938 г.) была намечена постройка Северной гавани для базирования одного дивизиона торпедных катеров с радиоуправлением и одной плавбазы катеров, основных сооружений береговой базы торпедных катеров (ангары, казарменный городок, мастерская для переборки моторов, зарядная), окончание работ по постройке Средней гавани (углубительные работы до 25 футов, западный волнолом и набережная), начало работ по постройке Южной гавани для подводных лодок. Из береговых сооружений, во вторую очередь намечалась постройка портовой мастерской для текущего ремонта части перечисленного состава кораблей, электростанции, складов жидкого топлива[792].

И, наконец, в третью очередь (к 1 мая 1939 г.) намечалось окончание строительства Южной гавани, углубление акватории Средней гавани до 36 футов, постройка береговой базы подводных лодок, окончание строительства береговых сооружений и складов порта и жилого фонда для начсостава кораблей флота, базирующихся на зиму в гавани[793].

23 августа 1935 г. командующий КБФ Л. М. Галлер представил начальнику Морских Сил РККА В. М. Орлову справку-доклад по строительству Лужской базы КБФ за № 1оп/353сс. Оперативным назначением передовой базы КБФ в Усть-Луге было определено следующее: *«1) Постоянное базирование сил передового отряда (корабли поддержки дозора, тральщики и охрана водного района), обеспечивающего развертывание КБФ и удержание передовой операционной базы; 2) Эпизодическое базирование сил (1-го эшелона атаки) при развертывании для сосредоточенного удара, в случае попыток прорыва на ост; 3) Временное базирование всех сил, поддерживающих наступательную операцию; 4) При расширении оперативного плацдарма на вест, Лужская база из передовой (маневренной) превращается в операционную с постоянным базированием кораблей зимой и летом»*[794]. В состав передовой Лужской военно-морской базы, в целях рассредоточения и лучшей дифференциации базирующихся там сил, были включены такие пункты, как Ручьи, Усть-Луга и озеро Липовое. В состав кораблей, предложенных к базированию на Ручьи, Л. М. Галлером были назначены: в гаванях: дивизион торпедных катеров с радиоуправлением – 24, плавбаза торпедных катеров – 1, подлодок типа «Щука» – 8, подлодок типа «Малютка» – 10, лидеров миноносцев – 2, миноносцев – 8, плавбаз подлодок – 2, плавмастерская – 1; на рейде: линейных кораблей – 2, крейсеров – 3, миноносцев – 8, сторожевых кораблей – 10[795].

---

[791] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 310. Л. 13.

[792] Там же. Л. 14.

[793] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 310. Л. 15.

[794] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 310. Л. 6.

[795] Там же. Л. 6–7.

Принципиально новым моментом было то, что в «Объяснительной записке к схеме базирования КБФ», составленной командующим КБФ Л. М. Галлером и начальником Штаба флота А. К. Сивковым 30 августа 1935 г., была сформулирвона концепция системы базирования флота на Балтике. Отныне она должна быть включать три основные, *«комплексные»* военно-морские базы – передовую (Лужская губа и Копорский залив), основную (Кронштадт-Ораниенбаум-Ленинград) и тыловую (Ладожское и Онежское озеро). На передовую базу было возложено *«базирование надводных и подводных кораблей (включая оба линкора и крейсера), назначенных для выполнения основных операций КБФ»,* а также *«базирование сил передового отряда (ДОЗ, ТЩ и ОВР), обеспечивающего развертывание КБФ и удержание передовой операционной зоны»*[796]. Основной (Главной) базе поручалось обеспечивать базирование больших боевых кораблей (т. е. всех сил поддержки), стоянку и отдых для подводных лодок, действующих в Балтийском море, а также базирование легких сил и Охраны водного района, прикрывающих непосредственные подходы к Главной базе. Наконец, тыловая база на Онежском озере должна была обеспечивать базирование учебного отряда подлодок, а также всех кораблей, производящих опыты, испытания и исследования шхер в мирное время[797].

Была продумана и схема дислокации надводных и подводных сил КБФ по базам. Наибольшее количество боевых кораблей предназначалось для базирования в передовой базе флота. Например, в базе Ручьи в Лужской губе было намечено держать 2 линкора, 2 крейсера, 2 лидера эсминцев, 8 эсминцев, 9 сторожевых кораблей, 24 торпедных катера с радиоуправлением, 20 средних подлодок, 12 малых подлодок и 2 плавбазы для субмарин, в базе Усть-Луга – 10 охотников за подлодками, 9 быстроходных тральщиков, а также суда ОВР'а и в базе Пейпия – 24 торпедных катера волнового управления.

В основной базе, Кронштадте, предполагалось базировать 2 линкора, 2 крейсера, 4 новых эсминца, 9 старых эсминцев, 9 сторожевых кораблей, 5 базовых тральщиков, 36 торпедных катеров с радиоуправлением, 6 больших подлодок, 12 средних ПЛ и другие корабли, а в Ораниенбауме – 2 надводных заградителя, 4 средних и 12 малых ПЛ, 1 плавбазу подлодок, 5 катеров-охотников за ПЛ и 1 плавучий док. Относительно Ленинграда было решено, что в мирное время он должен выполнять функцию стоянки для ремонтирующихся и строящихся кораблей, а в военное время там предусматривалось нахождение 12 больших подводных лодок, 12 средних подлодок и 1 плавбазы подлодок (в зимнее время к ним добавлялись 3 крейсера, 2 лидера и 8 эсминцев)[798].

Наконец, в тыловой базе флота на Онежском озере, в Кондопожской или Лижемской губе, командование КБФ полагало целесообразным держать 6 малых подводных лодок, 7 средних подлодок, подлодку «Барс», 6 торпедных катеров с радиоуправлением[799].

Чтобы воплотить в жизнь намеченные планы, командующий КБФ Л. М. Галлер просил Совет народных комиссаров СССР срочно ассигновать в 1935-м году 2 млн рублей *«на производство дноуглубительных работ под ряжи гавани»*, на заготовку материалов и составление проекта базы Ручьи. Без выделения этой суммы, как считал Галлер, развертывание данных работ в 1936-м году будет неизбежно сорвано[800]. По всем базам флота, согласно смете Наркомата обороны (НКО) СССР, объемы строительства оценивались в сумму 268,2 млн рублей[801]. Строительство новой ВМБ в Лужской губе началось уже в конце 1935-го года,

[796] Там же. Д. 313. Л. 10.

[797] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1. Д. 313. Л. 11.

[798] Там же. Л. 12–14.

[799] Там же. Л. 14.

[800] Там же. Л. 15.

[801] Там же. Д. 310. Л. 3.

причем строительные работы проводились силами «УНР-5». В период до 1 июня 1937 г. на базовое строительство было выделено в общей сложности 37 млн рублей[802].

В сентябре 1935 г. председателю Совета народных комиссаров СССР В. М. Молотову был представлен доклад командования Морских Сил РККА о базировании КБФ на Балтийском театре и строительстве базы в Лужской губе, а также объяснительная записка начальника Инженерного управления РККА к расчетам базового строительства КБФ. Для строительства базы флота в Ручьях запрашивалось на 3 года (1936–1939 гг.) 115 млн 279 тыс. рублей, на Ораниенбаумский военный порт – 18 млн 927 тыс. рублей, на базу торпедных катеров в Пейпия – 14 млн 513 тыс. рублей и на базу гидроавиации на озере Липовое – 7 млн рублей. Общая стоимость базового строительства на Балтике на 1936–1939 гг. была оценена в 158 млн 857 тыс. рублей[803].

Тем временем, к началу лета 1936 г. строительство военно-морской базы в Ручьях продвигалось крайне медленно, с нарушением намеченных сроков. Годовой план работ был выполнен к 15 июля лишь на 32,4 % вместо запроектированных 50 %. Отставание произошло вследствие позднего развертывания строительных работ (стройбатальоны прибыли только 1 мая), плохой организации работ и неполной обеспеченности их материалами. Кроме того, выяснилось, что строительство уже не укладывается в первоначально намеченные ассигнования – 142 млн рублей. Причиной было отсутствие в первоначальном варианте задания данных о гидрологических и геологических условиях района. Произведенные расчеты показывали, что для своевременного вступления в строй гидротехнических сооружений необходимы были дополнительные ассигнования в 1936 г. в размере 15 млн рублей, а в 1937 г. следовало выделить на эти цели 130 млн рублей[804].

По итогам рассмотрения Правительством доклада заместителя председателя СНК и СТО СССР В. И. Межлаука от 13 ноября 1936 г. № 135/ко о ситуации со строительством базы и представленного Наркоматом обороны СССР в апреле 1937 г. материала по генеральному плану и техническому проекту военно-морской базы в Лужской губе, была создана специальная правительственная комиссия под председательством С. З. Гинзбурга. В ходе работы комиссия выяснила, что за полтора года проектирования и развертывания работ в базе флота Ручьи строителям пришлось столкнуться с весьма сложными условиями, требующими большого опыта, четкой организации работ и широкого применения средств механизации. Сложность обстановки увеличивалась еще и тем, что постройку базы следовало выполнить в сравнительно короткие сроки. Между тем, комиссия Гинзбурга отметила, что строительство осуществлялось крайне примитивно, без необходимого для такого сложного строительства технического оснащения, необходимых квалифицированных кадров и при отсутствии сколько-нибудь нормально действующей организации[805].

29 декабря 1936 г. командующий КБФ флагман флота 2-го ранга Л. М. Галлер представил начальнику Морских Сил РККА флагману флота 1-го ранга В. М. Орлову свой доклад к проекту «Оперативно-тактического задания на строительство базы Краснознаменного Балтийского флота в Лужской губе Финского залива»[806]. Галлер отметил, что данное задание разработано с учетом объема строительства согласно титульному списку, указаний начальника МС РККА, а также действительной минимальной потребности в береговых сооружениях. При этом, командующий КБФ с тревогой заметил, что *«несмотря на принятые, максимально допустимые сокращения в средствах берегового обслуживания кораблей в базах*

[802] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2727. Л. 2.

[803] РГАВМФ. Ф. Р-2041. Оп. 1. Д. 127. Л. 1–2, 7–8, 11–14.

[804] Там же. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 212. Л. 76. Д. 240. Л. 196-197об.

[805] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 240. Л. 11–12.

[806] Там же. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 316. Л. 1–5.

“Ручьи” и “Усть-Луга”, часть объектов, предусматриваемых настоящим проектом “Оперативно-тактического задания”, не включена в предварительно рассмотренный Вами в августе с.г. титульный список, из-за недостаточной проработки вопроса»[807].

Далее Галлер привел целый перечень объектов береговой инфраструктуры, не попавших в титульный список. Среди них были боевые склады, корабельные склады, береговые базы, жилые городки, помещения караульной охраны, средства связи и прочие объекты. Общий объем по перечисленным объектам строительства, предусмотренным проектом задания, составлял 22 млн 461 тыс. рублей по Наркомату обороны СССР и 6 млн 250 тыс. рублей – по другим наркоматам[808]. В связи с вышесказанным, командующий КБФ просил начальника Морских Сил РККА утвердить представленное оперативно-тактическое задание на строительство базы КБФ в Лужской губе и включить в титульный список все необходимые объекты. Также, Галлер ходатайствовал об увеличении ассигнований на расширение надводных сооружений всех молов и части волноломов и увеличении емкости нефтескладов[809]. На этот момент, к началу 1937-го года на строительство базы в Лужской губе было израсходовано 22 млн рублей[810].

Положение со строительством новой базы в Лужской губе вызывало постоянную тревогу у командования флота. 16 марта 1937 г. начальник Морских Сил РККА В. М. Орлов заслушал доклады начальника отдела инженерных войск Штаба КБФ бригадного инженера Н. А. Максимова и начальника УНР-5 военинженера 1-го ранга М. Я. Гмиры о состоянии строительства базы флота в Лужской губе. Из содержания этих докладов Орлов заключил, что темпы строительства базы медленные, а развертывание работ за первые два месяца 1937-го года ставит под угрозу выполнение заданного плана строительства. Начальник Морских Сил РККА Орлов приказал Максимову и Гмире принять *«самые решительные меры к упорядочению состояния строительства.* О предпринятых мерах было сообщено командующему КБФ А. К. Сивкову. Волнение руководства Морских Сил РККА было вполне понятным, ибо к тому моменту общая стоимость строительства военно-морской базы уже достигла огромной суммы в 476 млн рублей (из них только по смете НКО – 387 млн рублей и по смете других наркоматов – 89 млн рублей)[811].

Но поскольку ситуация практически не менялась, командующий Краснознаменным Балтийским флотом флагман 1-го ранга А. К. Сивков на заседании Военного совета при наркоме обороны СССР в июне 1937 г. вновь поднял данную проблему, отметив, что сложилось *«очень тяжелое положение с Ручьями».* По словам командующего КБФ, данное крупное строительство *«до сих пор не имеет решения правительства».* Комфлотом Сивков затем даже подчеркнул в своем выступлении, что *«вопрос о новой большой базе, стоимость котрой равняется полмиллиарда рублей, никак не решается»*[812]. Поэтому неудивительно, что уже 15 июня 1937 г., сразу после заседания Военного совета при НКО СССР, начальник Морских Сил РККА флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов утвердил «Задание на строительство базы Краснознаменного Балтийского флота в Лужской губе у деревни Ручьи»[813].

Согласно заданию, общее назначение военно-морской базы Ручьи заключалось в обеспечении постоянного базирования следующего состава кораблей: линкоров типа «А» – 4, линкоров типа «Б» – 4, легких крейсеров – 6, лидеров – 4, миноносцев – 32, сторожевых

[807] Там же. Л. 1–2.

[808] Там же. Л. 2–3.

[809] Там же. Л. 4–5.

[810] Там же. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 240. Л. 40.

[811] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 240. Л. 54–55.

[812] Военный совет при народном комиссаре обороны СССР. 1–4 июня 1937 г.: Документы и материалы. М., 2008. С. 213.

[813] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 316. Л. 7-17.

кораблей – 18, тральщиков – 18, больших подлодок типа «К» – 6, средних подлодок типа «Н» – 14, катеров-охотников за подлодками – 20 и катеров службы ВНОС – 10, плавучих баз подлодок – 1, линейных ледоколов – 2, спасательных судов – 1, посыльных судов – 2, транспортов – 1, разных буксиров – II[814].

19 июня 1937 г. вопрос о строительстве базы в Лужской губе вновь стал предметом обсуждения, но уже высшего партийного руководства. Вероятно, что свою роль здесь сыграло письмо бывшего помощника начальника 1-го района УНР-5 Отдела инженерных войск КБФ В. Г. Пинскера, направленное в Комиссию партийного контроля при ЦК ВКП(б) и посвященное тяжелой ситуации со строительством базы КБФ в Лужской губе[815]. Кроме того, заместитель уполномоченного Комиссии партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Ленобласти Вейнгер направил докладную записку наркому обороны СССР К. Е. Ворошилову и председателю КПК при ЦК ВКП(б) Н. И. Ежову о состоянии строительства военно-морской базы в Лужской губе, где выразил беспокойство низкими темпами её постройки.

План на 1937-й год предусматривал освоение 75 млн рублей с тем, чтобы завершить все подготовительные работы, а также выполнить и часть гидротехнических работ. Однако, в ходе проведенной в июне 1937 г. проверки Комиссией партийного контроля при ЦК ВКП(б) по Ленинградской области было установлено, что подготовительные работы и само строительство велись крайне неорганизованно и недопустимо медленными темпами. Так, к 1 июня 1937 г. было фактически выполнено лишь 22 % годового плана вместо положенных 32 %. По гидротехническому строительству работы были выполнены лишь на 12,6 %. Качество строительных работ было признано низким. В фундаментах и стенах отдельных зданий возникли трещины[816]. Сооружение опытных конструкций гидротехнических сооружений по плану следовало завершить уже к 1 июня 1937 г., однако фактическая готовность к этому сроку составляла лишь 57 %. Качество самого проекта было признано низким, к тому же большинство проектов сооружений переделывались по многу раз в процессе строительства[817].

Данная ситуация была однозначно охарактеризована заместителем уполномоченного КПК по Ленобласти Вейнгером как результат *«вредительства как в проектировании, так и в строительстве этой базы»*[818]. В связи с арестом бывшего помощника командующего КБФ по материальному обеспечению корпусного комиссара И. Б. Разгона и бывшего начальника УНР-5 военинженера 1-го ранга М. Я. Гмиры как «врагов народа»[819], заместитель уполномоченного КПК Вейнгер рекомендовал создать авторитетную правительственную комиссию с привлечением крупных специалистов для выяснения того, правильно ли выбрано место расположения гавани и основных оградительных сооружений, и пригодны ли основные типы сооружений базы. Наконец, Вейнгер поставил вопрос о передаче строительства базы в Лужской губе Наркомату внутренних дел СССР, по примеру сооружения порта в Сороке на Беломорско-Балтийском канале[820].

Настойчивые ходатайства о передаче строительства базы продолжились в начале июля 1937 г., когда основываясь на докладе правительственной комиссии Гинзбурга о ходе работ[821], начальник Морских Сил РККА флагман флота 1-го ранга В. М. Орлов и нарком

[814] Там же. Л. 7.
[815] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 240. Л. 42–45.
[816] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2727. Л. 3.
[817] Там же. Л. 3–4.
[818] Там же. Л. 2.
[819] РГАВМФ. Ф. Р-34. Оп. 6. Д. 663. Л. 21, 36–42.
[820] ЦГАИПД СПб. Ф. 24. Оп. 2 в. Д. 2727. Л. 11–12.
[821] РГАВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 3. Д. 240. Л. 28, 29–34.

обороны СССР маршал К. Е. Ворошилов обратились в Совет народных комиссаров СССР с докладом о передаче строительства базы в Лужской губе в ведение НКВД СССР[822]. Данное предложение было мотивировано тем, что создание новой базы *«является делом новым, требующим громадного производственного опыта и четкой организации при производстве работ»,* а строительные органы Наркомата обороны СССР оказались не в состоянии справиться с этой работой. Зато, как отмечал нарком обороны К. Е. Ворошилов, всем этим требованиям вполне удовлетворяет строительная организация НКВД, *«только что с успехом закончившая сооружение канала Москва-Волга»*[823].

Весьма «своевременным» в этой связи оказалось спецсообщение Особого отдела Главного управления государственной безопасности (ГУГБ) НКВД СССР от 23 августа 1937 г. о строительстве новой базы флота в Ручьях, где говорилось, что данное строительство *«ведется беспланово и имеет много прорывов, ставящих под угрозу качество работ и его своевременное окончание»*[824]. Особое внимание обращалось на то обстоятельство, что ответственность за несвоевременное обеспечение стройматериалами, помимо Отдела инженерных войск КБФ, несет также и УНР-5, которое систематически не выполняет требования Отдела инженерных войск[825].

Неоднократные обращения в Правительство о передаче строительства в ведение НКВД сыграли свою роль, поскольку решением Комитета обороны при Совете народных комиссаров СССР № 141/сс от 29 сентября 1937 г., Наркомату внутренних дел СССР было поручено вести сооружение базы флота в Лужской губе (строительство № 200). Действуя в развитие постановления № 141сс, Комитет обороны при СНК СССР в своем постановлении «О строительстве базы КБФ в Лужской губе (№ 200)» предписывал на этот счет следующее: *«… 1) утвердить, как основание для разработки технического проекта, проектное задание на строительство базы Краснознаменного Балтийского флота в Лужской губе, представленное НКВД; 2) установить ориентировочно общий лимит на строительство базы не свыше 576 млн руб.; 3) обязать НКВД представить технический проект и точную стоимость строительства на утверждение в КО – 1 октября 1939 г.; 4) установить нижеследующие сроки сдачи в эксплуатацию строительства № 200: а) гавани № 1, основных цехов судоремонтного завода и 50 % емкостей складов жидкого топлива к 1 сентября 1941 года; б) всей базы к 1 октября 1942 года…»*[826].

Основания для нового тактико-технического задания на строительство базы КБФ в Лужской губе были составлены начальником Главного морского штаба ВМФ флагманом флота 2-го ранга Л. М. Галлером и утверждены заместителем наркома ВМФ флагманом 1-го ранга П. И. Смирновым-Светловским 21 января 1938 г. Само задание было разработано Наркоматом ВМФ к 5 февраля 1938 года. В итоге, первоначальное тактико-техническое задание было сокращено с 3-х до 2-х гаваней, с соответствующим сокращением береговых сооружений. Согласно новому заданию, сроком окончания постройки базы был определен конец 1941 г., причем гавань № 1 предполагалось закончить к весне 1940-го года[827]. После принятия строительства Наркоматом внутренних дел СССР, им было вложено в строительство 68 млн рублей своих средств, не считая затрат, произведенных Наркоматом обороны СССР.

[822] Там же. Д. 239. Л. 1-7об.

[823] Там же. Л. 2-2об., 4-7об.

[824] Там же. Л. 185.

[825] Там же. Л. 187.

[826] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 94. Л. 873, 887.

[827] Там же. Л. 887, 892–899.

Ориентировочная же стоимость строительства базы в Усть-Луге, согласно проектному заданию, определялась суммой уже около 600 млн рублей[828].

Следует отметить, что на заседании Главного военного совета ВМФ 21 июля 1938 г. специально рассматривался вопрос о базировании КБФ. В связи с этим, новый командующий КБФ флагман 2-го ранга Г. И. Левченко заявил, что развитие и реконструкцию Кронштадтских гаваней *«нужно начинать немедленно, с тем, чтобы размещать вступающие в строй корабли в лучших условиях. Ораниенбаумская гавань также надлежит расширению. Ручьи в таком виде, как есть, маловаты для намеченного состава флота. В Усть-Луге мы не имеем ничего. Следующий пункт, подлежащий развитию, это Ижора, где предположено иметь ремонтный завод с доком для нового линейного корабля…»*[829]. По данному вопросу также счел необходимым выступить заместитель наркома ВМФ флагман 1-го ранга И. С. Исаков, который указал на необходимость промежуточной базы для КБФ, предназначенной для переброски кораблей и создания там тыловой учебной базы для подготовки флота, и рекомендовал немедленно начинать строительство дока в Ижоре. Решением ГВС ВМФ схема базирования КБФ была утверждена, а к реконструкции гаваней Кронштадта было решено приступить уже в 1939-м году[830].

В директиве наркома ВМФ командарма 1-го ранга М. П. Фриновского за № 378сс от 10 ноября 1938 г., посланной председателю КО при СНК СССР В. М. Молотову, говорилось, что после рассмотрения представленного строительством № 200 НКВД СССР проектного задания на строительство базы КБФ в Лужской губе, возникли некоторые пожелания. Было предложено в первую очередь закончить гавань № 1 со сдачей в эксплуатацию к 1-му сентября 1941-го года, основные цеха судоремонтного завода закончить со сдачей в эксплуатацию к 1-му сентября 1941 года, склады жидкого топлива на 50 % своей емкости закончить и сдать в эксплуатацию вместе с гаванью № 1. Срок сдачи всей базы в Ручьях было решено установить к 1-му октября 1942 года. Для обеспечения ввода в эксплуатацию базы в указанные сроки, были запрошены ассигнования на 1939-й год в сумме 130 миллионов рублей[831].

26 февраля 1939 г. секретарь Комитета обороны при СНК СССР И. Сафонов в своем письме наркому ВМФ М. П. Фриновскому доложил о представлении на голосование проекта постановления «О строительстве базы Краснознаменного Балтийского флота в Лужской губе (№ 200)»[832]. А 28 февраля начальник Инженерного управления ВМФ комбриг П. И. Судьбин в своей справке-докладе наркому ВМФ командарму 1-го ранга М. П. Фриновскому заметил, что представленный на голосование проект постановления Комитета обороны о строительстве базы КБФ в Лужской губе вполне соответствует решению Наркомата ВМФ, за исключением срока представления технического проекта базы, который сдвинулся на 2 месяца[833]. Теперь срок представления технического проекта в Правительство был установлен на 1 августа 1939-го года, а срок представления технического проекта в Наркомат ВМФ на согласование был установлен на 1 сентября.

7 июня 1939 г. начальник Главного морского штаба ВМФ флагман флота 2-го ранга Л. М. Галлер направил Военному совету КБФ «Оперативно-тактическое задание на строительство базы КБФ в Лужской губе Финского залива»[834]. Базу предполагалось построить в Лужской губе *«с расположением основных базовых сооружений на восточном берегу губы»*.

---

[828] Там же. Л. 887–888.

[829] Там же. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 4. Л. 42.

[830] Там же. Л. 43.

[831] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 94. Л. 891-891об.

[832] Там же. Л. 229.

[833] Там же. Л. 230.

[834] Там же. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 477. Л. 1-14.

Назначением базы было определено постоянное базирование, отмобилизование и бесперебойное питание в мирное и военное время всех сил, базирующихся в Лужской губе[835]. Соответственно, 29 июля нарком ВМФ утвердил, а 4 августа Главный морской штаб ВМФ отправил Военному совету Балтфлота уже новое оперативно-тактическое задание на строительство базы в Лужской губе, в составе трех гаваней[836].

А тем временем, Ленинградский военный округ в мае 1939 г. принял от КБФ Усть-Лужскую укрепленную позицию, которая была включена в состав Кингисеппского укрепленного района. Граница в северной части была установлена по линии Остров-Гакково[837]. В связи с передачей сухопутного района округу и изменением границ с ЛВО, Военный совет КБФ посчитал необходимым возложить задачу по обороне Кургальского полуострова и маневренной базы флота Ручьи на Ленинградский военный округ. Причиной такого пристального внимания командования флота к данной проблеме было то, что в этом районе располагалось сразу несколько важнейших оборонных объектов (база флота в Лужской губе, аэродромы морской авиации, береговые батареи и железнодорожные позиции артиллерии), а собственных сухопутных частей у Балтийского флота там не имелось. Ведь в случае войны не исключалась и высадка десанта противника на Кургальское побережье[838].

Помимо вопросов строительства новой базы КБФ в Усть-Луге, командование Балтийским флотом не забывало также и о реконструкции своей Главной базы в Кронштадте, о чем уже говорилось на заседании ГВС ВМФ в 1938-м году. Поэтому 7 сентября 1939 г. нарком ВМФ флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов издал приказ № 00117, где потребовал создать комиссию под председательством командующего КБФ флагмана 2-го ранга В. Ф. Трибуца, для составления тактико-технического задания *«на реконструкцию Главной базы КБФ»*. В соответствии с данным приказом, начальник ГМШ Л. М. Галлер должен был выдать командующему КБФ и начальнику Инженерного управления ВМФ оперативно-тактическое задание не позднее 15 сентября. Председатель комиссии В. Ф. Трибуц был обязан доложить задание на утверждение наркому ВМФ вместе с ситуационным генеральным планом и сметой не позднее 15 ноября[839]. А 30 сентября по приказанию ГМШ, Военному совету КБФ был направлен проект оперативно-тактического задания на реконструкцию Главной базы КБФ на острове Котлин и в Ораниенбауме, утвержденное народным комиссаром ВМФ[840].

Таким образом, на протяжении всей второй половины 1930-х годов командование Морских Сил РККА предпринимало значительные усилия по созданию новых военно-морских баз на Балтике и, соответственно, улучшению условий базирования флота. Наибольшее значение в этот период приобрело строительство новой многофункциональной базы в Усть-Луге, рассчитанной на базирование основных сил Краснознаменного Балтийского флота. Следует отметить, что постройка новой базы в Лужской губе была предпринята в рамках строительства большого, океанского флота. Командование ВМС РККА понимало, что имевшаяся главная база в Кронштадте уже не сможет вместить того количества новых боевых кораблей, которые строились по предвоенным судостроительным программам. Поэтому и было предпринято весьма сложное и дорогостоящее строительство новой военно-морской базы в Усть-Луге, которое было призвано решить все проблемы базирования КБФ. Однако дальнейшие политические события в Европе нарушили планы по строительству новой базы в Ручьях, которые в последующем отошли на второй план.

---

[835] Там же. Л. 2.

[836] *Прямицкий С. Д., Агапов Н. Б.* Второй Кронштадт в Лужской губе // Цитадель. 2013. № 20. С. 96. РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 477. Л. 20–30.

[837] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 448. Л. 7.

[838] Там же. Л. 8.

[839] Там же. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 69. Л. 52.

[840] Там же. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 477. Л. 31–38.

§ 2. Освоение новых военно-морских баз в Прибалтике в конце 1939 – начале 1940 гг.

Осенью 1939 г. в Европе произошли события, которые кардинальным образом изменили политическую и стратегическую обстановку в Балтийском регионе. После заключения между Советским Союзом и Германией секретного протокола к пакту о ненападении от 23 августа 1939 г., перед СССР открылись новые перспективы в плане укрепления своей обороноспособности. Война Германии с Польшей в сентябре 1939 г. подтолкнула советское военно-политическое руководство к энергичным действиям. Ввод 17 сентября соединений РККА на территорию Западной Белоруссии и Западной Украины, с последующим их присоединением к СССР, было первым шагом по пути реализации своих планов. Вторым шагом стало решение прибалтийской проблемы. Оказав сильное давление на правительства Эстонии, Латвии и Литвы, советское руководство в ультимативной форме потребовало от них срочно заключить пакты о взаимопомощи, допускающие размещение на их территории сухопутных частей и военно-воздушных сил РККА, а также соединений и частей ВМФ. После недолгих колебаний, правительства прибалтийских стран решили удовлетворить все требования Советского Союза.

Согласно пакту о взаимопомощи между СССР и Эстонской республикой от 28 сентября 1939 г., Советский Союз получил право *«иметь на эстонских островах Сааремаа (Эзель), Хийумаа (Дагo) и в городе Палдиски (Балтийский порт) базы Военно-Морского Флота и несколько аэродромов для авиации на правах аренды по сходной цене».* Для охраны своих военно-морских баз и аэродромов Советскому Союзу разрешалось держать на участках, отведенных под базы и аэродромы, определенное количество сухопутных войск и авиации[841]. Уже 1 октября 1939 г. нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в своем приказе № ЗОЮсс приказал образовать комиссию под председательством заместителя наркома ВМФ И. С. Исакова *«для разрешения всех вопросов, связанных с определением точных мест базирования Рабоче-Крестьянского Военно-Морского Флота».* В состав комиссии были назначены командующий КБФ флагман 2-го ранга В. Ф. Трибуц, заместитель начальника ГМШ капитан 1-го ранга В. А. Алафузов, командующий ВВС КБФ комбриг А. А. Кузнецов и заместитель начальника Технического управления ВМФ военинженер 2-го ранга И. С. Гулин[842].

Данной комиссии было поручено совместно с представителями эстонского командования определить места базирования кораблей флота, места установки береговых батарей, места позиций железнодорожной артиллерии и аэродромов, и территории, необходимые для расквартирования и обеспечения частей РККФ, переводимых в Эстонию. Нарком ВМФ в приказе определил в качестве основных пунктов базирования и размещения соединений Краснознаменного Балтийского флота порты Таллин, Палдиски и Рогекюль[843].

Требовалось также выбрать позиции для установки двух 180-мм башенных береговых батарей (на полуострове Церель и полуострове Симпернес) и четырех 130-мм береговых батарей (в районе порта Палдиски, на островах Сааремаа и Хийумаа), 180-мм железнодорожной батареи в районе Палдиски, а также места для базирования трех морских разведывательных авиаэскадрилий (в Таллине, Палдиски и Аренсбурге). Комиссии И. С. Исакова было поручено определить на месте *«потребность в необходимом количестве средств охраны*

---

[841] Полпреды сообщают…: Сборник документов об отношениях СССР с Латвией, Литвой и Эстонией: Август 1939 г. – август 1940 г. М., 1990. С. 62.

[842] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 91. Л. 71. *Ковалев С. Н.* Советские войска на территории стран Балтии (1939–1940 гг.). СПб., 2008. С. 81–82.

[843] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 91. Л. 71. *Ковалев С. К* Указ. соч. С. 82.

водного района в портах Таллин, Палдиски и Рогекюль, ремонтные возможности, возможность получения складских помещений». Работу комиссии следовало завершить 10 октября 1939 г.[844]

В окончательном виде, требования СССР относительно базирования соединений и кораблей Краснознаменного Балтийского флота в Эстонии оформились в трёх соглашениях между советским и эстонским военными командованиями от 11 октября 1939 г. Согласно первому соглашению, Правительство Эстонии предоставляло советскому ВМФ 7 гаваней и рейдов – Кярдла (Картель) на острове Хийуумаа (Даго), Кыйгусте на острове Сааремаа (Эзель), Курессарэ-лахт (Аренсбург) на острове Сааремаа, Мьенту (Менто) на острове Сааремаа, Кихельконна-лахт (Кильконд) на острове Сааремаа, Тагалахт на острове Сааремаа, Кюдемалахт на острове Сааремаа – для стоянок боевых кораблей и 2 гавани (Кихельконна-лахт и Кыйгусте) для размещения там баз гидроавиации и временную стоянку в порту Рохукюла (Рогекюль).

По второму соглашению, КБФ получал в порту Палдиски участок полуострова Пакри (Пакерорт) и острова Вяйке-Пакри и Суур-Пакри (Большой и Малый Рогге) с прилегающей акваторией. В соответствии с третьим соглашением, за КБФ закреплялась временная стоянка в порту Таллина[845]. 12 октября председатель морской комиссии флагман флота 2-го ранга И. С. Исаков уже представил наркому по иностранным делам СССР

В. М. Молотову подписанные в Таллине подлинные протоколы соглашений и карты, относящиеся к базированию Военно-Морского Флота и постройке береговых батарей в Эстонии[846]. Таким образом, окончательные советские требования по базированию КБФ в Эстонской республике значительно превысили первоначально заявленные в Договоре о взаимопомощи.

В отношении других районов размещения советских гарнизонов, которые не были оговорены в указанных соглашениях, правительство Эстонской республики рекомендовало своему консульству в Москве воздержаться от их предоставления Советскому Союзу. Для расквартирования частей РККА и РККФ, находившихся в Эстонии, правительство республики выделяло необходимые казармы и здания, а также отводило земельные участки под аэродромы, склады и прочие объекты[847].

5 октября 1939 г. между Советским Союзом и Латвийской республикой был заключён аналогичный пакт о взаимопомощи, по которому советское командование получило право создать в городах Лиепая (Либава) и Вентспилс (Виндава) базы Военно-Морского Флота и несколько аэродромов для авиации, *«на правах аренды по сходной цене»,* а для обороны Ирбенского пролива, на участке побережья между Питрагсом и Вентспилсом, – соорудить базу береговой артиллерии[848]. Для охраны своих морских баз, аэродромов и береговых батарей, СССР имел право держать в местах базирования ограниченное количество наземных и воздушных сил, максимальная численность которых определялась особым соглашением[849]. Для оперативного решения вопросов, связанных с базированием сил КБФ в Латвии, туда 13

---

[844] РГАВМФ. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 91. Л. 72–73.

[845] Полпреды сообщают… С. 105–109. РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 460. Л. 2–8, 10–11. *Ант Ю.* Военные базы в Эстонии (1939–1940 гг.) // Радуга. 1990. № 1. С. 61. *Ильмярв М.* Безмолвная капитуляция. Внешняя политика Эстонии, Латвии и Литвы между двумя войнами и утрата независимости (с середины 1920-х годов до аннексии в 1940). М., 2012.С. 498–500. *Ант Ю.* Военные базы в Эстонии (1939–1940 гг.) // Радуга. 1990. № 1. С. 61.

[846] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 93. Л. 311.

[847] К 70-летию начала Второй мировой войны. Исследования, документы, комментарии. Коллективная монография. Отв. ред. А. Н. Сахаров, В. С. Христофоров. М., 2009. С. 405–406.

[848] Полпреды сообщают… С. 84–86. *Дризулис А.* Памятная записка министра иностранных дел Латвии В. Мунтерса о советско-латвийских переговорах 1939 года по поводу заключения пакта о взаимопомощи // Отечественная история. 1992. № 2. С. 181. РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 460. Л. 34–45.

[849] Полпреды сообщают… С. 85.

октября прибыла советская морская комиссия под руководством заместителя наркома ВМФ И. С. Исакова[850].

Одновременно руководство Наркомата ВМФ стало отдавать распоряжения относительно организации перевозок в новые прибалтийские базы. Уже 3 октября нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов направил секретарю ЦК ВКП(б) И. В. Сталину, председателю СНК СССР и наркому по иностранным делам В. М. Молотову и секретарю ЦК ВКП(б) А. А. Жданову директиву за № 3074сс. В ней нарком ВМФ выразил озабоченность тем, что КБФ не имеет специальных транспортов для перевозки личного состава, снабжения и строительных материалов. Для этого Кузнецов потребовал изъять из Наркомата морского флота СССР для нужд ВМФ пароходы «Луга» и «Балхаш»[851]. Одновременно им был составлен «Ориентировочный список кораблей и частей, намеченных к перебазированию», уже утвержденный Штабом КБФ[852].

11 октября 1939 года народный комиссар ВМФ флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов своими приказами № 00141 и 00144 объявил о передислокации соединений, частей и кораблей КБФ в порты Эстонии. Согласно первому приказу, первыми должны были отправиться в Таллин для постоянного базирования лидер «Минск» и эсминцы «Гордый» и «Сметливый». Корабли следовало снабдить *«максимальным запасом продовольствия и полным запасом топлива»*. Также для переброски в Палдиски (Балтийский порт) предназначались личный состав и материальная часть береговых батарей №№ 11 и 12, которые следовало доставить туда на транспорте «Луга»[853]. 11 октября Штаб КБФ своим приказом № 41/1528сс уточнил ориентировочный список кораблей и частей, предназначенных для перебазирования в порты Прибалтики[854].

Корабли Краснознаменного Балтийского флота, в соответствии с заключенными соглашениями стали спешно перебазироваться в новые порты. Уже 11 октября, в день подписания первых протоколов военно-морской комиссией СССР и эстонским командованием, в Таллин пришел первый отряд кораблей КБФ в составе лидера «Минск» и эсминцев «Гордый», «Сметливый» и «Стремительный». 15 октября в Таллин сделала заход Эскадра КБФ в составе линкора «Октябрьская революция», под флагом командующего флотом флагмана 2-го ранга В. Ф. Трибуца, крейсера «Киров», четырех эсминцев и четырех сторожевых кораблей. А 22 октября Отряд легких сил КБФ, возглавляемый крейсером «Киров», под флагом командующего Эскадрой КБФ флагмана 2-го ранга Н. Н. Несвицкого, вошел в Лиепаю[855].

Перебазирование надводных кораблей КБФ было сразу оформлено в организационном отношении. 17 октября 1939 г., приказом командира Отряда легких сил КБФ № 020 был объявлен состав групп эсминцев, базирующихся на иностранные порты. В первую группу (командир – капитан 3-го ранга Н. Г. Богданов) вошли эсминцы «Грозящий», «Сметливый» и «Стремительный», а во вторую группу (командир – капитан-лейтенант В. И. Маслов) – лидер «Минск», эсминцы «Гордый» и «Гневный»[856]. Однако, 21 октября приказом командира ОЛСа был объявлен новый состав и базирование групп и дивизионов Отряда легких сил КБФ. Группа боевых кораблей в составе крейсера «Киров», эсминцев «Сметливый» и «Стремительный» должна была базироваться в Либаве (Лиепае) и подчиняться непосредственно

---

[850] *Ильмярв М.* Указ. соч. С. 500.

[851] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 96. Л. 310.

[852] Там же. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 3–5.

[853] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 69. Л. 114, 117. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 91. Л. 74–75. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 47. *Май Оип.* Moned merelood ehk aja-, ruumi- la mottematkad Laanemerel. Tallinn, 2007. S. 106.

[854] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 17–18.

[855] *Ковалёв А. С.* Организация базирования Краснознамённого Балтийского флота в новых западных базах (1939–1940 гг.). Л., 1942. С. 7–8. *Ант Ю.* Указ. соч. С. 61–62.

[856] РГАВМФ. Ф. Р-929. Оп. 2. Д. 2. Л. 22.

командиру отряда. 1-й дивизион эсминцев в составе лидера «Ленинград» и эсминца «Стерегущий» должны были базироваться в Главной базе (Кронштадте), а 2-й дивизион эсминцев в составе лидера «Минск», эсминцев «Гневный», «Гордый» и «Грозящий» – в Таллине[857].

К перебазированию в Прибалтику были также предназначены и части морской авиации. 9 октября приказом № 00140 нарком ВМФ Кузнецов распорядился сформировать управление авиационной бригады, а также 12-ю, 43-ю и 44-ю ближнеразведывательные эскадрильи 13-самолетного состава. Срок готовности тылов авиаэскадрилий был установлен к 17 октября, а летных частей – к 1 ноября 1939 года[858]. 14 октября нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов своим приказом № 33152сс распорядился перебазировать сформированные 12-ю, 43-ю и 44-ю авиаэскадрильи в следующие районы: одну авиаэскадрилию – на остров Эзель (Сааремаа) в бухту Кильконд (Кихельконна), одну АЭ – в бухту Хаапсалу и одну АЭ – в район Таллина или Палдиски[859]. Перебазирование лётного состава для всех трех эскадрилий планировалось завершить не позднее 1 ноября 1939 года.

Для подыскания аэродромов и помещений для базирования частей морской авиации в Эстонии и Латвии, Кузнецов потребовал немедленно послать туда специальную комиссию. Этой комиссии было поручено найти в районах Таллина и Палдиски *«сухопутный аэродром и помещения для базирования одной истребительной эскадрильи и одной эскадрильи “СБ”»,* а также *«произвести изыскания для обеспечения в дальнейшем базирования там одного полка “СБ” и одного полка истребителей»*[860]. В развитие этого распоряжения, 16 октября приказом по КБФ № 0403 было объявлено о сформировании смешанной авиационной бригады[861] в составе трех отдельных морских авиационных эскадрилий 13-самолет-ного состава[862].

Одновременно, начальник Штаба КБФ капитан 1-го ранга А. П. Шер-гин подписал приказ за № 1оп/551с, где предписывал командующему ВВС КБФ комбригу А. А. Кузнецову 19 октября срочно перебазировать тылы 44-й ближнеразведывательной авиаэскадрильи в Гапсаль (Хаапсалу) и 12-й дальнеразведывательной авиаэскадрильи в Кильконд (Кихельконну)[863]. Соответственно, 19 октября командующий Военно-воздушными силами КБФ распорядился о перебазировании 12-й, 43-й и 44-й авиаэскадрилий в Эстонию. Все тылы эскадрилий планировалось отправить морем, на транспортах «Балхаш», «Луначарский» и «Пионер», а сами самолеты – по воздуху[864].

Нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов заранее поспешил установить нормы поведения для личного состава соединений Краснознаменного Балтийского флота, предназначенных для перебазирования в Прибалтику. В своей директиве № 3208с от 14 октября 1939 г. он напоминал, что советским военным морякам не следует *«представлять себя в роли победителя и завоевателя и тем самым задевать самолюбие граждан иностранных республик»*[865]. Необходимо было помнить, что пребывание на территории иностранных государств ни в коей мере не должно было затрагивать суверенных прав Эстонской и Латвийской республик, *«в частности их экономической и социальной системы и военных мероприятий».* Всю свою деятельность на территории прибалтийских государств командование КБФ должно было строить

[857] Там же. Л. 30.

[858] Там же. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 69. Л. 112–113.

[859] Там же. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 35.

[860] Там же. Л. 35.

[861] В дальнейшем – 10-я авиабригада ВВС КБФ.

[862] РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 23.

[863] Там же. Л. 21.

[864] Там же. Л. 39–41.

[865] Там же. Д. 464. Л. 7.

в строгом соответствии с «Руководством по взаимоотношениям с иностранными военными кораблями и властями», утверждённом в 1939-м году[866].

15 октября нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, своим приказом № 00146, утвердил новую систему базирования кораблей КБФ на порты Эстонии и Латвии на 1939–1940 годы. Основные силы флота следовало сосредоточить в Таллине – линкор «Марат», 2-й дивизион эсминцев, 1-й дивизион сторожевых кораблей, тральщики «Заряд» и «Верп», 17-й и 22-й дивизионы подводных лодок, плавбазу «Полярная Звезда» и гидрографические суда «Норд» и «Вест». В Палдиски было решено держать только 24-й дивизион подводных лодок, тральщики «Фугас» и «Гафель», плавбазу «Кронштадт», в Вентспилсе – 13-й дивизион подлодок и плавбазу «Смольный». В Лиепае было предписано базировать крейсер «Киров», 1-й дивизион эсминцев и 11-й дивизион подлодок[867]. 28 октября нарком ВМФ включил в число кораблей, базирующихся в Таллине, минный заградитель «Марти» и эсминцы 3-го дивизиона («Карл Маркс», «Володарский» и «Энгельс»)[868].

Однако на деле всё получилось далеко не так просто, как предполагало высшее командование ВМФ. Прибалтийские военно-морские базы были рассчитаны на потребности собственных небольших военных флотов (ВМФ Эстонии – 1 старый миноносец, 2 подводных минных заградителя, 2 сторожевых корабля, 5 канонерских лодок, 2 минных заградителя, 3 тральщика, а ВМФ Латвии – 3 тральщика и 2 малые подлодки[869]) и не могли обеспечить пребывания того количества кораблей и судов КБФ, которое было запланировано командованием РКВМФ. В эстонских и латвийских портах зачастую отсутствовали оборудованные необходимыми техническими средствами места для стоянок кораблей, не хватало ёмкостей для хранения топлива и систем для его быстрой подачи на корабли с берега. Зачастую не было электроэнергии, смазочного масла, котельной и питьевой воды и пара. В портах не хватало судоремонтных предприятий, для производства текущего ремонта базировавшихся в новых базах советских кораблей[870].

Из всех предоставленных СССР эстонских и латвийских портов, обеспечить корабли полноценным ремонтом могли только Таллин, имевший береговые мастерские, 3 плавучих дока, а также 1 эллинг на 6 судов, и Лиепая (Либава), располагавшая мастерскими, 2 сухими доками для крейсеров и 1 плавучим доком. В остальных портах необходимо было держать плавучие базы флота[871]. Для развития судоремонта и технического обеспечения новых баз, Технический отдел КБФ провёл в базах Таллин, Лиепая и Палдиски необходимую подготовку судоремонтных предприятий, перевёл из Кронштадта в Таллин плавучую мастерскую «Серп и Молот» и отправил различного рода материалы, запасные части и инструменты[872].

С целью организации снабжения новых военно-морских баз, 4 декабря 1939 г. нарком ВМФ флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов издал приказ № 0667, где говорилось, что контроль за вооружением и снабжением всеми видами довольствия, расквартированием, санитарным состоянием, гарнизонной и внутренней службой военно-морских баз КБФ, расположенных на территории Эстонии и Латвии, возлагается на заместителя народного комиссара

---

[866] Там же. Л. 7–8.

[867] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 69. Л. 124–125. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 31–32. *Ковалев А.* С. Указ. соч. С. 6–7.

[868] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 69. Л. 170. Ф. Р-1877. Оп. 1. Д. 91. Л. 90. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 461. Л. 60.

[869] *Даьиъян А. В., Патянин С. В., Митюков Н. В., Барабанов М. С., Иванов В. В., Гайдук А. А.* Флоты Второй Мировой. М., 2009. С. 463, 512–513. *Петров П. В.* Военно-морские силы Эстонии (1918–1940) // Тайфун. 2003. № 1(45). С. 35. *Urmas Salo.* Estimation of security threats and Estonian defence planning in the 1930s // Acta historica Tallinnensia. 2008. N 12. S. 62.

[870] *Ковалев А. С.* Указ. соч. С. 20–21. РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 2. Д. 499. Л. 1–2. Ф. Р-1529. Оп. 1. Д. 78. Л. 33.

[871] Советско-Финляндская война 1939–1940 гг. на море. Ч. 1. М.-Л., 1945. С. 40. *Курмышов В. М.* Базирование Балтийского флота в межвоенный период 1921–1941 гг. СПб., 2003. С. 166, 184.

[872] Советско-Финляндская война 1939–1940 гг. на море. Ч. 1. Кн. 3. М.-Л., 1946. С. 132.

ВМФ флагмана 1-го ранга Г. И. Левченко[873]. Данный вопрос также специально обсуждался 3 ноября на заседании Политбюро ЦК ВКП(б), где было принято решение о порядке финансирования и снабжения частей РККА и РКВМФ в Прибалтике[874].

В целом, за период с 15 октября 1939 г. по 15 марта 1940 г. в прибалтийские базы было отправлено по железной дороге, морским путём, автотранспортом и авиацией значительное количество грузов – 45048 тонн топлива, 4791 тонна продовольствия, 798 вагонов артиллерийского боезапаса, 75 комплектов торпед, 610 комплектов мин, 21 комплект параванов, 450 комплектов глубинных бомб, 223 тонны химического имущества[875]. В этот период железнодорожный транспорт был до предела загружен воинскими перевозками, поэтому не мог обеспечить в необходимые сроки выполнение запросов флота (за весь ноябрь 1939 г. было отправлено по железной дороге в Эстонию и Латвию всего лишь 249 тонн грузов для ВМФ, а в декабре – 542 тонны)[876].

В связи с этим, основной упор пришлось сделать на морские перевозки, для чего Наркоматом ВМФ было арендовано 41 паровое и 42 прочих судна. В целом, перевозки морским путем, осуществленные по линии Наркомата ВМФ, с 1 октября 1939 г. по 1 марта 1940 г. обеспечили переброску 41 046 человек и 45 658 тонн грузов[877]. В результате, возникла новая морская коммуникация (Кронштадт-Таллин-Лиепая), являвшаяся единственной артерией питания Краснознаменного Балтийского флота.

Выполняя указания наркома ВМФ о передислокации, Военный совет КБФ издал целый ряд организационных приказов, направленных на скорейшее решение проблемы переброски соединений, частей и учреждений Краснознаменного Балтийского флота в новые базы[878]. Однако, помимо вопросов размещения и бытового устройства на новых местах, командование ВМФ было озабочено проблемой строительства батарей береговой обороны в Эстонии и Латвии. Ещё 19 октября специальная комиссия под председательством флагмана 2-го ранга С. П. Ставицкого, созданная по приказу наркома ВМФ от 1 октября 1939 г., представила свой доклад. В нем комиссия предложила для организации обороны побережья и островов в Прибалтике создать три укрепленных района – у входа в Финский залив, на Моонзундских островах и у входа в Рижский залив, а для обороны военно-морских баз – Палдисский и Лиепайский укрепленные районы. Основной упор при строительстве Береговой обороны следовало сделать на артиллерийские батареи, которые планировалось оснастить 152 орудиями крупного и среднего калибров[879].

И тогда же, 19 октября, нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов отдал приказ № 00150, который был адресован Военному совету КБФ и посвящен вопросу строительства Береговой обороны в Прибалтике. В приказе наркома предписывалось проведение на Балтике следующих мероприятий: 1) Произвести изыскания и установить батареи: а) четыре трехорудийные 130-мм (Б-13) в районах острова Малый Рооге, мыса Пакри, мыса Кюбассар и маяка Михайловский с последующим доведением их до четырехорудийного состава; б) две 152-мм батареи в районах острова Большой Рооге и острова Вормс или Кертель. Установку всех батарей произвести на временных основаниях с последующей посадкой их на бетон; 2) Установить три 76-мм четырехорудийные батареи в районе Палдиски, для чего следовало перевести 83-й отдельный зенитный дивизион; 3) Произвести изыскания для позиции железнодорожных

[873] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Оп. 1. Д. 66. Л. 216.

[874] Политбюро ЦК РКП(б) – ВКП(б). Повестки дня заседаний. 1919–1952: Каталог. Т. II. 1930–1939. М., 2001. С. 1093.

[875] Советско-Финляндская война 1939–1940 гг. на море. Ч. 1. Кн. 3. С. 132–133.

[876] РГАВМФ. Ф. Р-92. Он. 2. Д. 499. Л. 2. Д. 636. Л. 1.

[877] Там же. Д. 635. Л. 1.

[878] *Ковалев А.* С. Указ. соч. С. 9–10. РГАВМФ. Ф. Р-92. Он. 2. Д. 461. Л. 92.

[879] Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. М., 1993. С. 623.

батарей в районе порт Палдиски – маяк Шпитгамн; 4) Произвести изыскания для установки двух 180-мм башенных батарей в районах Симпернес и Сворбе[880].

[880] РГАВМФ. Ф. Р-1678. Он. 1. Д. 69. Л. 129.

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.