



**Михаил Вадимович Зефиров
Николай Н. Баженов
Дмитрий Михайлович Дёгтев**

**Цель – корабли. Противостояние
Люфтваффе и советского Балтийского флота**

текст предоставлен издательством

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=168717

Цель – корабли. Противостояние Люфтваффе и советского Балтийского флота.: АСТ, АСТ

Москва, Хранитель; Москва; 2008

ISBN 978-5-17-045858-5, 978-5-9713-6441-2, 978-5-9762-4348-4

Аннотация

Книга показывает многообразную и обширную панораму противостояния немецкой авиации и советского флота в 1941–1945 гг. на Балтийском море, а также на Чудском и Ладожском озерах.

Предназначается для широкого круга читателей, как специалистов, так и любителей военной истории.

Содержание

Глава 1	Остзейская охота	6
	Балтийский флот накануне войны	6
	Флотская ПВО	10
	Либава	13
	Охота продолжается	21
	Таллин	30
	Разгром суперконвоя	37
	Второе падение Моонзунда[27]	55
Глава 2		58
Глава 3	Буря в заливе	61
	Коронный город	61
	«Немецкие самолеты сбрасывают какие-то предметы...»	64
	Прелюдия	72
	Конец ознакомительного фрагмента.	73

МИХАИЛ ЗЕФИРОВ, ДМИТРИЙ ДЁГТЕВ, НИКОЛАЙ БАЖЕНОВ ЦЕЛЬ – КОРАБЛИ ПРОТИВОСТОЯНИЕ ЛЮФТВАФФЕ И СОВЕТСКОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА

В 30-е гг. XX в. в Советском Союзе, несмотря на очевидную нехватку ресурсов, была развернута грандиозная программа по строительству надводных кораблей и подводных лодок. Но когда началась война с нацистской Германией, она еще только набирала обороты. В строй успели ввести лишь несколько легких крейсеров и полтора десятка эсминцев, разнотипные субмарины наспех достраивались и в полубоеготовом состоянии спускались на воду, а секции корпусов новых линкоров так и остались стоять на стапелях.

Стремительное продвижение Вермахта на восток, ставшее полной неожиданностью для командования Красной Армии, поставило советский флот в тяжелейшие условия. Вместо походов по «*британским морям*» и «*империалистическим*» океанам кораблям пришлось спешно эвакуировать базу за базой и отходить все дальше в тыл. Время от времени эсминцы, крейсера и линкоры привлекались для обстрелов побережья, по сути, превращаясь в плавучие батареи.

Руководство Третьего рейха не собиралось использовать против Советского Союза сколь-нибудь значительные силы своего военного флота. И потому необходимость как можно быстрее очистить прилегающие моря заставила германское верховное командование прибегнуть к помощи Люфтваффе. Посему именно самолеты стали основным противником советских кораблей на протяжении всех четырех лет войны. Вместо артиллерийских дуэлей на морских просторах с себе подобными морякам пришлось осваивать трудную науку противовоздушной обороны.

В отечественной и зарубежной историографии неоднократно предпринимались попытки описать те или иные моменты, связанные с действиями Люфтваффе против русского флота. Однако практически все авторы грешили искусственным сужением темы. Во-первых, рассматривались, как правило, лишь отдельные эпизоды – например, операция «Айсштосс» в начале апреля 1942 г., – без связи с общим ходом событий. Во-вторых, описываемые боевые действия ограничивались одним, достаточно узким, регионом, к примеру, Ленинградом, при этом как бы забывая о том, что в это же самое время немецкие пилоты атаковали суда буквально в двух шагах от него – на Ладожском озере. В-третьих, историки военного флота, что и понятно, уделяли слишком большое внимание боевым кораблям, опуская атаки бомбардировщиками Люфтваффе судов транспортного флота, хотя зачастую обшарпанный грузовой пароход или невзрачная баржа представляли собой куда большую ценность, чем эсминец. Поэтому о трагическом Таллинском переходе конца августа 1941 г. известно куда меньше, чем, скажем, о последовавших вскоре за ним налетах на Кронштадт. Кроме того, при описании налетов на корабли мало внимания уделялось атакам самих военно-морских баз и ведущих к ним сухопутных коммуникаций.

В рамках одной книги просто невозможно полностью осветить события, происходившие на всех театрах военных действий от Черного моря до Заполярья. Поэтому ниже рассматривается только противостояние Люфтваффе и Балтийского флота.

В этой работе впервые предпринята попытка показать многообразную и обширную панораму событий 1941–1944 гг., происходивших как на самой Балтике, так и на Чудском и Ладожском озерах. Авторы попытались ответить на вопросы, почему, несмотря на много-

численные успехи, германская авиация так и не смогла перерезать важнейшие водные коммуникации, связывавшие блокадный Ленинград со страной; сколько все-таки бомб попало в линкор «Марат»; действительно ли закончилась крахом операция «Айс-штосс» и т. д.

Авторы благодарят за предоставленные материалы Андрея Кузнецова и Олега Иваницкого.

Глава 1 Остзейская охота

Балтийский флот накануне войны

Краснознаменный Балтийский флот (КБФ) под командованием вице-адмирала В. Ф. Трибуца к июню 1941 г. был самым мощным в СССР. В его составе к началу войны насчитывалось два линкора, два легких крейсера, два лидера, 19 эсминцев, семь сторожевых кораблей, четыре минных заградителя, 24 тральщика, две канонерских лодки и 65 подводных лодок. Уже после начала войны в строй вошло еще несколько субмарин, множество разнотипных небольших тральщиков и канонерских лодок. Правда, кажущееся внушительное число кораблей было обманчивым. На самом же деле флот был смесью кораблей еще царского флота, а также кораблей, мучительно строившихся в годы индустриализации.

Торговый и транспортный флот на Балтике так же представлял собой разномасштабный конгломерат судов, построенных в период с конца XIX в. до середины 30-х гг. XX в. на верфях самых разных стран. Здесь были и суда, успевшие сменить по три-четыре владельца, и ветераны Первой мировой войны, и новые корабли, построенные уже на советских верфях. Разброс водоизмещения и технических характеристик тоже был невообразимым. Просторы Балтийского моря бороздили паровые шаланды и ледоколы, с трудом развивавшие скорость в 6 узлов, разнотипные пароходы: и теплоходы, а также современные дизель-электроходы, свободно набиравшие 25–30 узлов.

Советская судостроительная промышленность в предвоенные годы работала с большим перенапряжением. Сроки ремонта и сдачи судов постоянно не выполнялись, качество продукции оставалось крайне низким. Зачастую спускались на воду, а затем сдавались флотам недостроенные «корыта», которые потом на ходу доделывали уже сами экипажи.

Так, в приказе наркома судостроительной промышленности СССР от 5 марта 1941 г. констатировалось: *«Завод № 189 сорвал срок сдачи боевых кораблей: миноносца „Славный“, эсминца „Суровый“. Задержан ремонт миноносцев „Сметливый“ и „Грозный“. Работы на заводе ведутся рывками, массовые простои рабочих и оборудования. За 11 месяцев 1940 года простои составили 315 тыс. ч/часов и 465 тыс. станкочасов. Вследствие нарушения технологических процессов производства и неудовлетворительного межцехового контроля со стороны ОТК завода, детали и механизмы сдаются на объекты с большими дефектами и не в установленные сроки».*

На эсминце «Славный» заводом был установлен гребной винт с пониженным сопротивлением. На «Суровом» во время ходовых испытаний разошелся шов нефтяной цистерны, котел № 2 сильно вибрировал, сломалась турбина высокого давления. Легкий крейсер «Максим Горький» 28 дней простаивал в ремонте из-за многочисленного брака узлов и деталей. Кроме всего прочего, на судостроительном заводе № 189 бесхозяйственно расходовался и расхищался цветной металл. Например, при постройке эсминцев «Славный» и «Суровый» были «перерасходованы» 312 тонн меди и латуни. Грубо нарушалась финансовая дисциплина, и убытки завода за I квартал 1941 г. составили 8 630 000 рублей. В результате нарком Госконтроля СССР Л. Е. Мехлис объявил выговор директору завода Е. В. Товстых и главному инженеру В. С. Боженко.

Не лучше было положение и на других судостроительных предприятиях. Так, завод № 112 «Красное Сормово» в г. Горький (ныне Нижний Новгород) не выполнил план 1940 г. постройки подводных лодок. В приказе наркома Мехлиса от 4 марта 1941 г. говорилось: *«Постановлением комитета обороны при СНК СССР „О плане военного судостроения на 1940 год“ завод 112 обязан был построить и сдать флоту 21 п/лодку».*

IX серии – 8 шт.

XII серии – 13 шт.

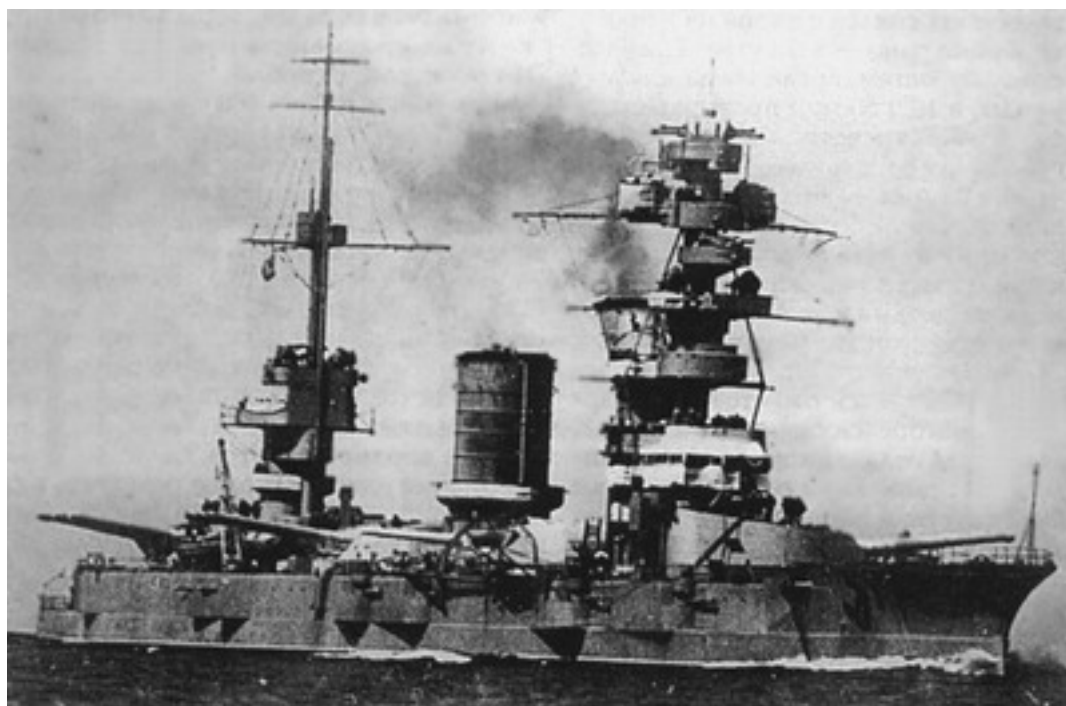
Это постановление не выполнено. Завод сдал лишь 14 п/лодок.

IX серии – 6 шт.

XII серии – 8 шт.

Не выполнено задание КО по % продвижения технической готовности строящихся п/л. Так, п/л № 300 должна иметь на 1.12.40 техготовность 21 %, фактически 2,6 %. Директор завода Михалев Д. В. самовольно отодвинул установленные КО сроки сдачи п/лодок. П/л № 236 и 237 должны были быть сданы в апреле, фактически сданы 30.06. Лодка № 269 должна быть сдана в июне 1940 г., фактически в течение 1940 года лодка сдана не была вообще, аналогично лодка № 270».

Кроме того, проверка, проведенная на заводе «Красное Сормово», показала, что на предприятии не было должного порядка в организации производства и планировании работ отдельных цехов.



Линейный корабль «Марат» после модернизации, проведенной в течение 1928–1931 гг. Это был один из двух кораблей такого класса, имевшихся в составе Краснознаменного Балтийского флота



Линкор «Марат» во время визита в польский порт Гдыня еще до начала Второй мировой войны

Завод до сих пор не имел технического процесса для серийной постройки подлодок, не хватало даже инструмента. Планы заготовительным цехам спускались в весовых показате-

лях, тогда как другим – в деталях, планирование было запутано до невозможности. Детали подводных лодок разбрасывались, терялись и по несколько раз снова заказывались.

Естественно, что качество сданных флотам субмарин было хуже некуда. Так, подлодка зав. № 236 находилась на ходовых испытаниях 128 дней вместо 60 положенных. При этом произошли аварии трюмно-дифференциальной помпы и носовых торпедных аппаратов, сгорели подшипники, сломался перископ и т. д. На ликвидацию последствий было затрачено еще 72 дня. Аналогичным образом лодка с зав. № 127 после 127 дней испытаний еще 74 дня находилась в ремонте.

Досталось по справедливости от Мехлиса и судостроительному заводу № 190. Так, миноносец зав. № 529 длительное время стоял на ремонте на этом заводе. Однако после его возвращения флоту снова оказался в неисправном состоянии. На корабль зав. № 533 фактически были установлены два кронштейна гребных валов, а по отчету числилось восемь. На этот же корабль руководство завода списало 17 валов, действительно же было установлено пять. Расхищение госсредств производилось методом незаконного премирования подставных работников, не состоявших в штате предприятия. Так, в феврале работники некой амбулатории получили неизвестно за что 3000 рублей из кассы завода. В итоге директор завода № 190 Милешкин получил строгий выговор, а главный инженер Фролов был отстранен от должности.

Помимо собственно кораблей, Балтийский флот имел собственные военно-воздушные силы (ВВС КБФ), которые возглавлял генерал-майор В. В. Ермаченков. К июню 1941 г. в них входили:

- 8-я бомбардировочная авиабригада (БАБ) под командованием полковника Н. К. Логина,
- 10-я смешанная авиабригада (САБ) под командованием генерал-майора Н. Т. Петрухина,
- 61-я истребительная авиабригада (ИАБ) под командованием полковника А. М. Морозова.

В них имелись три истребительных авиаполка (ИАП), два бомбардировочных авиаполка (БАБ), один минно-торпедный авиаполк (МТАП) и один разведывательный авиаполк (РАП). Кроме того,



Пилоты 13-й отдельной истребительной эскадрильи ВВС КБФ, лето 1940 г.



Истребители И-16 тип 10 одного из авиаполков ВВС Ленинградского военного округа готовятся взлететь по учебной тревоге, лето 1939 г.

были 14 отдельных авиаэскадрилий (ОАЭ): две – истребительных, две – бомбардировочных и десять – разведывательных. Общая численность авиапарка ВВС КБФ составляла 707 самолетов, в том числе 368 истребителей, 151 самолет-разведчик, 131 бомбардировщик и 57 торпедоносцев.

Флотская ПВО

Развитие советской зенитной артиллерии в 30-е гг. XX в. происходило в трудных условиях.¹ Только в последние предвоенные годы на смену старым орудиям образца 1914–1915 гг. и 1931 г. стали приходить более мощные и совершенные 85-мм пушки. Однако флот с его многочисленными военно-морскими базами обеспечивался новой техникой по остаточному принципу. Поэтому постепенно наметилось отставание флотских наземных средств ПВО от армейских.

В итоге к середине 1941 г. на вооружении кораблей и береговых батарей состояло несколько разнотипных орудий. 76-мм пушки 34-К стреляли 6,5-килограммовыми снарядами на высоту, согласно техпаспорту, до 9000 метров, хотя фактическая эффективная дальность была не выше 4000–5000 метров. Их аналоги того же калибра времен Первой мировой войны (системы Лендера) палили еще хуже.

На кораблях широчайшее распространение получили так называемые «сорокапятки», то есть 45-мм универсальные пушки. Собственно «универсализм» заключался в том, что из них можно было стрелять как по надводным, наземным, так и по воздушным целям. Фактически это означало, что эффективно стрелять нельзя было ни по тем, ни по другим. 45-мм калибр был слишком большим для стрельбы по целям, летящим на малой высоте, и слишком малым для стрельбы по высоколетящим самолетам. Огонь же по пикирующим машинам в силу низкой скорострельности и малого угла возвышения был крайне затруднен. В то же время для поражения даже небольших кораблей снарядами весом менее 1,5 кг тоже было мало, а для пальбы по моторным лодкам и сторожевым катерам, наоборот, много. Одним словом, флотская «сорокапятка», как и ее сухопутный аналог пушка 53-К, оказалась тупиковой ветвью в развитии советской артиллерии.

В 1939 г. на вооружение Красной Армии, а затем и Красного Флота была принята 37-мм автоматическая зенитная пушка 61-К, созданная на основе германской пушки 3,7 cm Flak 18. Данная артиллерийская система состояла из автомата, автоматического зенитного прицела, станка с механизмами вертикальной и горизонтальной наводки, уравнивающего механизма и повозки. Автоматика выстрела работала за счет энергии отката при коротком ходе ствола, при этом питание снарядами производилось из металлических обойм емкостью по пять выстрелов каждая, которые вручную устанавливались в приемник артиллеристами. Скорострельность пушки составляла около 60 выстрелов в минуту.

Для управления огнем на пушке 61-К устанавливался прицел АЗП-37-1, который автоматически вырабатывал вертикальные и боковые упреждения и позволял наводить пушку непосредственно на цель. При совмещении наводчиками перекрестий визира прицела с самолетом ствол оказывался направленным в так называемую точку упреждения, в которой цель и выпущенный снаряд должны были встретиться. В качестве боеприпасов использовались оско-лочно-трассирующие снаряды весом 0,7 кг. 37-мм пушка могла вести огонь на высоту до 6500 метров, но в основном использовалась для стрельбы по низколетящим и пикирующим самолетам. В соответствии с предвоенными планами предполагалось поставить на вооружение 9132 пушки 61-К, однако на 1 января 1941 г. промышленность успела произвести лишь 544 единицы. Флотам из этого числа досталось и вовсе несколько десятков. Так что до начала войны 37-мм автоматы успели установить только на крупных кораблях.

Самыми мощными флотскими зенитками были 100-мм орудия Б-34, созданные накануне войны и стрелявшие 15-килограммовыми снарядами на высоту до 10 000 метров. При

¹ Подробнее об этом рассказано в книге «Свастика над Волгой. Люфтваффе против сталинской ПВО», АСТ, 2007 г.

этом для управления огнем использовались новейшие приборы наведения и лучшая в СССР оптика. Однако установить эти орудия успели лишь на новых легких крейсерах.

В результате среди кораблей Балтийского флота наиболее сильное зенитное вооружение имели легкие крейсера. В частности, на «Кирове» стояли шесть 100-мм зенитных орудий Б-34, пять 37-мм зенитных автоматов 70-К и пять крупнокалиберных пулеметов ДШК. В то же время линейный корабль «Марат» имел 10 устаревших 76-мм орудий и шесть 37-мм автоматов. Лидеры «Минск» и «Ленинград» были защищены с воздуха куда хуже. Так, на последнем для стрельбы по самолетам имелись только две 76-мм пушки 34-К, два 45-мм орудия 21-К и четыре пулемета. На эскадренных миноносцах «проекта 7» стояли по пять зениток: две пушки 34-К и три 21-К, а также четыре пулемета. На ветеранах Балтики, доставшихся от царского флота, то есть эсминцах типа «Новик», с ПВО дело обстояло совсем худо – они располагали только двумя 37-мм автоматами и четырьмя пулеметами. Такой защитой трудно было отпугнуть даже самых неопытных пилотов бомбардировщиков. «Противосамолетное» вооружение остальных кораблей: канонерских лодок, сторожевиков, минных заградителей, тральщиков и т. п. – обычно состояло из одной или двух «сорокапятки» и пары пулеметов, чего было совершенно недостаточно.

Отдельную проблему представляла собой противовоздушная оборона многочисленных военно-морских баз (ВМБ). На Балтике таковых насчитывалось больше десятка: Кронштадт, Ханко,² Таллин, Палдиски, Рига, Вентспилс, Лиепая и еще несколько мелких. Количество сил и средств для их ПВО определялось в зависимости от размеров самой базы, ее географического положения, важности и количества обороняемых объектов. Главную базу Балт-флота, которая тогда была в гавани Таллина, прикрывали два зенитно-артиллерийских полка (ЗенАП), Кронштадт и Палдиски – по одному, а остальные защищали отдельные зенитно-артиллерийские дивизионы (ОЗАД). Всего к июню 1941 г. в составе войск ПВО КБФ насчитывалось 93 зенитных батареи, имевших 370 орудий всех калибров и 327 пулеметов.

Взаимодействие истребительной авиации с зенитками, прикрывавшими военно-морские базы, проработано не было. Малоэффективная система ВНОС приводила к тому, что данные о приближении самолетов противника приходили с большим опозданием. С внедрением же в систему ПВО флота радиолокационных станций можно сказать, забегая несколько вперед, что вообще вышел настоящий казус.

В июле 1941 г. в 6 км от поселка Логи, расположенного рядом с восточным берегом Лужской губы, была установлена первая РЛС, действовавшая в интересах Балтийского флота. В то время о радиолокационной технике и ее возможностях знали немногие. Из-за высокой степени секретности обслуживающий персонал станции не мог рассказывать о ней даже тем, с кем были связаны по работе. Поэтому информация, получаемая от расчета РЛС, первоначально удивляла дежурных на командных пунктах и в штабах. Боевые донесения шли днем и ночью в любую погоду с интервалом в одну-две минуты. Сообщения, конечно, принимали, но не очень-то верили в них, так как они сильно отличались от привычных данных обычных постов ВНОС.

Вот характерный эпизод в изложении старшего оператора станции Г. И. Гельфенштейна: *«В один из июльских дней, ведя наблюдение за воздушной обстановкой, я заметил в районе Пскова большую группу немецких самолетов, ориентировочно 15-25 машин. Группа двигалась в нашем направлении. Оператор вызвал КП КБФ и начал передавать донесение»*. Однако в ответ слышались матерная ругань и обвинения в паникерстве, дескать, откуда можно узнать, что делается в районе Пскова.

² По условиям мирного соглашения, подписанного 13.03.1940 г. по итогам советско(финляндской) войны 1939–1940 гг., Советский Союз получил в аренду на 30 лет финские порт и город Ханко с правом создания там военно-морской базы.

Когда Гельфенштейн попытался втолковать непонятливым товарищам ситуацию, на другом конце провода попросту бросили трубку. Через некоторое время 22 истребителя-бомбардировщика Вф-110 чинно прошли над позицией РЛС, и вскоре со стороны Лужской губы послышались взрывы бомб. По воспоминаниям Гельфенштейна, самолеты проходили так низко, что один из них зацепил крылом за мачту корабля и плюхнулся в воду.

Далее Гельфенштейн рассказывал: *«После налета на РЛС приехала группа старших командиров флота. Начальник станции „Редут“ лейтенант В. А. Гусев ознакомил их с работой техники. Теперь после предупреждения о налете авиации противника и ознакомления морских начальников с новой техникой отношение к донесениям операторов и лично к ним самим резко изменилось в лучшую сторону, с КБФ налаживалось взаимодействие».*

Впрочем, и у самих локаторщиков 72-го отдельного батальона ВНОС, к которому относилась эта станция, не все обстояло благополучно. Система передачи информации была инерционной. Время ее прохождения складывалось из минут, необходимых на кодирование, передачу донесения по телефону или по радио, приема его и ручной записи, корректировки и выдачи оповещения по циркулярной радиосети. В лучшем случае с момента обнаружения самолета до получения данных о нем на командных пунктах истребительной авиации и зенитной артиллерии проходило около трех минут.

После этого еще четыре-пять минут требовалось для поднятия в воздух истребителей. В итоге за время, прошедшее с момента обнаружения цели, последняя могла пролететь 60–70 км и полученные данные сильно устаревали. Учитывая же, что истребители ВВС КБФ, как правило, не имели раций, навести их на бомбардировщик после взлета уже было невозможно. Кроме того, число целей также часто оказывалось ошибочным, причем иногда операторы преувеличивали его в десять раз! Все это значительно снижало эффективность работы первых русских радиолокационных станций.

Либава

Самой западной базой Балтийского флота к июню 1941 г. была Либавская военно-морская база под командованием капитана 1-го ранга М. С. Клевенского, располагавшаяся в незамерзающем порту латышского города Лиепая.

До 1917 г., когда вся Прибалтика принадлежала Российской империи, и сам город также назывался Либава. Однако после краха империи латыши в ноябре 1918 г. объявили о своей независимости и быстренько переименовали город на свой манер. В начале лета 1940 г. организованные просоветскими силами массовые акции привели к тому, что 14–15 июня в странах Прибалтики были избраны законодательные органы власти по советскому образцу. Сначала 17 июня Народный сейм Латвии провозгласил в республике Советскую власть, 21 июля было объявлено о создании Латвийской ССР, которая затем 5 августа 1940 г. была включена в состав Советского Союза. Было ли все это оккупацией, как ныне утверждают в прибалтийских странах, или нет, это предмет отдельного разговора.

Как бы там ни было, но вновь созданную в гавани Лиепай военно-морскую базу Балт-флота называли Либавской, желая, видимо, подчеркнуть ее принадлежность. В июне 1941 г. в ней базировались отряд торпедных катеров, четыре корабля охраны рейдов, 4-й дивизион катеров НКВД (погранохрана). Кроме того, там же находились 15 подводных лодок, в том числе шесть неисправных, неисправный эсминец «Ленин» и 19 различных транспортов.

Противовоздушную оборону Либавской базы осуществлял так называемый участок ПВО майора С. С. Могилы, в состав которого входили два отдельных артдивизиона. 84-й ОЗАД старшего лейтенанта В. С. Сороки прикрывал гавань, морской завод и военный городок, а 43-й ОЗАД – сам город и аэродром в городке Гробиня, в 7 км восточнее Лиепай, на котором дислоцировался 148-й ИАП ВВС Прибалтийского военного округа. С командиром последнего имела устная (!) договоренность о совместных действиях по отражению возможных налетов. Кроме того, на озере Дурбе, в 25 км северо-восточнее Лиепай, базировались летающие лодки МБР-2 из 49-й ОАЭ ВВС КБФ.

Еще в 23.37 21 июня на Балтийском флоте была объявлена оперативная готовность № 1, однако никто из командиров и матросов не придавал этому особого значения. Дело было в том, что именно в эти дни в Либавской базе проходили учения по местной противовоздушной обороне (МПВО) и введенная «готовность» воспринималась всеми как один из их обязательных элементов. Кроме того, одновременно с этим на подводных лодках отрабатывались приемы ликвидации последствий атак самолетов условного противника. Около 01.00 22 июня командир 84-го ОЗАД старший лейтенант Сорока передал по телефону на свои батареи, что возможна провокация со стороны немцев.

В ночном сумраке в небе послышался гул двигателей совсем не условных самолетов, и находившиеся на постах офицеры стали наблюдать за небом. В 03.30 над Либавской базой на высоте 500–600 метров прошли три двухмоторных бомбардировщика. С земли отчетливо видели черные кресты и свастики на фюзеляжах, однако открывать огонь по самолетам, естественно, не стали.

Командир подводной лодки Л-3 П. Д. Грищенко вспоминал: *«Даю команду – „воздушная тревога“. Готовим к бою зенитное орудие. Но никто из командиров подводных лодок, памятуя указание комфлота – „огонь не открывать“, не решается взять на себя смелость и нарушить его. Между тем самолеты третий раз пролетают над нами. Где-то в стороне не то взрывы бомб, не то стрельба из орудий. Все телефоны на пирсах заняты. Звоним во все инстанции, но ответ один: ждите указаний. И мы ждали».*

Еще в конце февраля – начале марта 1941 г. самолеты Люфтваффе несколько раз грубо нарушали советское воздушное пространство. По словам наркома ВМФ адмирала Н. Ф. Кузнецова они



**Командир 10-й САБ ВВС КБФ
генерал-майор Н. Т. Петрухин
(послевоенное фото)**



**Командир Либавской ВМБ
капитан 1-го ранга
М. С. Клевенский
(послевоенное фото)**



**Начальник участка ПВО
Либавской ВМБ
майор С. С. Могила**



**Командир подлодки Л-3
П. Д. Грищенко
(послевоенное фото)**

летали «с поразительной дерзостью», не скрывая, что фотографируют военные объекты. В итоге разгневанный адмирал приказал всем флотам *«открывать огонь по нарушителям без всякого предупреждения»*. В соответствии с этой директивой 17 и 18 марта зенитной артиллерией над Либавской ВМБ были обстреляны два немецких самолета, а летчики ВВС КБФ на истребителях И-153 «Чайка» даже попытались осуществить перехват нарушителей.

Однако пальбу из корабельных зениток пришлось вскоре прекратить. Сталин, узнав об инициативе Кузнецова, сделал ему строгий выговор и приказал отменить распоряжение. А1 апреля Главный морской штаб направил на флоты директиву: *«Огня не открывать, а высылать свои истребители для посадки самолетов противника на аэродром»*.

Между тем на рассвете 22 июня бомб на Либаву никто не сбрасывал, Ju-88А из 3-й группы 1-й бомбардировочной эскадры «Гинден-бург» (III. Gruppe Kampfgeschwader 1 – III./KG1) прошли над морем для атаки *«мирно спящего»* аэродрома Гробиня. Объект защищала 503-я зенитная батарея. Ее командир старший лейтенант В. Рябухин так же, как и все, имел приказ огня не открывать. Однако, увидев двенадцать Ju-88, которые в четком строю, словно на параде, заходили на аэродром, он по своей инициативе все же приказал стрелять. Но это уже не могло помешать авиаудару.

Гауптман Герхард Бэкер (Gerhard Baeker), занимавший тогда должность офицера по техническому обеспечению III./KG1, впоследствии вспоминал: *«В 02.11³ мы взлетели, чтобы совершить наш первый вылет на Востоке. Это была светлая ночь, и горизонт был ярок от полуночного солнца на далеком севере. Нашей целью были аэродром в Либаве. Он был занят подразделением истребителей, и так называемые «крысы»⁴ стояли, припаркованные, плотными рядами, служа нам хорошей целью светлой ночью»*.

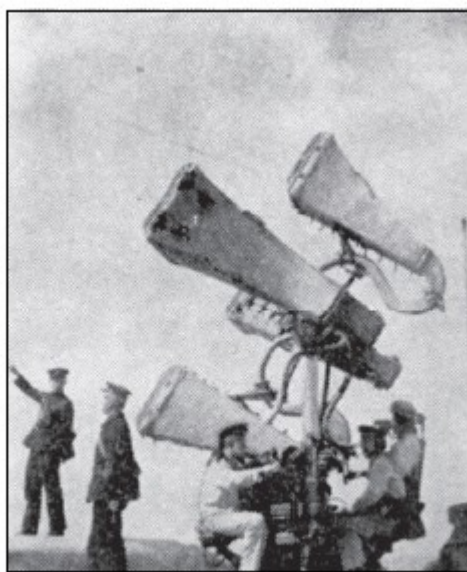
На летное поле и стоянки самолетов 148-го ИАП посыпались осколочные бомбы. В результате были уничтожены восемь истре-

³ «Rata» (исп. «крыса») – прозвище русского истребителя И-16, данное ему франкистами во время гражданской войны в Испании, которое затем прижилось и среди пилотов Люфтваффе.

⁴ Этот биплан был разработан в 1932 г. в качестве бортового гидросамолета для германских линкоров. Примечательно, что конструкция его поплавков предусматривала использование их для распыления отравляющих газов. Но к счастью, He-60 никогда не использовался для этих целей, оставшись просто ближним морским разведчиком.



**Ju-88A-4 «V4+HS» из 8-й эскадрильи KG1 «Гинденбург»
в ходе боевого вылета на Восточном фронте, 1941 г.**



**Звукоулавливатель станции-искателя «Прожзвук»,
стоявшей на вооружении береговых частей ПВО флота**

бителей, многие другие получили повреждения. При этом ни один из «Юнкерсов» от зенитного огня не пострадал. И все бомбардировщики благополучно вернулись на аэродром около поселка Повун-ден, расположенного в 20 км севернее Кенигсберга.⁵

Только в 06.00 командир Либавской ВМБ капитан 1-го ранга Клевенский получил из штаба флота телеграмму: *«Германия начала нападение на наши базы и порты. Силой оружия отражать всякую попытку нападения противника»*. И эти «всякие попытки» не заставили себя долго ждать. Вскоре самолеты Люфтваффе совершили первый налет непосредственно на Лиепаю, сбросив бомбы на морской завод «Тосмари» и гавань.

⁵ Ныне соответственно пос. Храброво и г. Калининград.

Затем удары повторились. Немецкие самолеты действовали группами по шесть – восемь машин, подвергая бомбардировке военный городок, аэродром и другие объекты базы. Были выведены из строя все линии связи и телеграфные станции. Зенитчики вели насколько возможно интенсивный огонь, а бойцы 841-й батареи даже заявили об одном сбитом «Юнкерсе». В то же время в 09.00 три Ил-88А сбросили бомбы на позиции последней. От взрывов появились убитые и раненые.

Еще 1 апреля 1941 г. в рамках подготовки к операции «Барбаросса» в составе 1-го воздушного флота Люфтваффе было образовано авиационное командование «Остзее» (Fliegerfuhrer Ostsee). Его будущей главной задачей должна была стать охота за советскими боевыми кораблями и транспортными судами на Балтийском море. Возглавил новое командование оберст Вольфганг фон Вилд (Wolfgang von Wild).

К началу войны на Восточном фронте в состав командования «Остзее» входили:

- 806-я бомбардировочная авиагруппа (Kampfgruppe 806 – KGr.806) оберст-лейтенанта Ханса Эмига (Hans Emig), оснащенная бомбардировщиками Ju-88А;

- 1-й эскадрилья из учебно-боевой группы 54-й истребительной эскадры «Грюнхерц» (Erganzungsgruppe Jagdgeschwader 54 – Erg.Gr/ JG54) обер-лейтенанта Эггерса (Eggers), имевшая на вооружении истребители Bf-109Е;

- 125-я морская разведывательная группа (Aufklarungsgruppe (See) 125 – Aufkl.Gr. 125) оберст-лейтенанта Герхарда Кольбе (Gerhard Kolbe), в которой имелись гидросамолеты He-114, He-60⁶ и Аг-95А;

- 9-я морская поисково-спасательная эскадрилья (9.Seenot-staffel), располагавшая летающими лодками Do-23 и гидросамолетами He-59В.

Первой жертвой самолетов Люфтваффе на Балтике стал ледокольный буксир Клайпедского порта «Перкунас», потопленный утром 22 июня в районе Швентойи. Печальный список был открыт...

Поняв, что началась настоящая, а не условная война, командование Либавской базы начало принимать меры по обороне. Правда, тут-то была допущена типичная для первых лет войны ошибка, основывавшаяся на паническом страхе перед германским флотом. Клевенский решил, что наиболее вероятным является нападение на Либаву с моря. Поэтому тральщик Т-204 «Фугас» был отправлен ставить мины на подходах к базе, а для ведения дозора в море вышли подводные лодки. Командир Л-3 капитан-лейтенант Грищенко получил задание выйти в море и занять позицию в 15 км к западу от Лиепаи. Надо отметить, что эта подлодка по своему назначению была минным заградителем. Она имела надводное водоизмещение 1710 тонн, 10 торпедных аппаратов, два 45-мм и два 100-мм орудия и 20 мин на борту. Субмарины этого типа были самыми крупными в советском флоте. Но в данном случае Л-3 предстояло выполнять несвойственную задачу – несение дозора.

В этот же день началась частичная эвакуация Либавской базы. Сначала в порт Усть-Двинск (Даугавгрива), расположенный в месте впадения реки Западная Двина в Рижский залив, отбыли подводные лодки М-77, М-78 и С-9. Затем в Вентспилс отправился конвой в составе неисправных субмарин «Калев» и «Лембит», танкера «Железнодорожник» и восьми транспортов, которых сопровождал сторожевой корабль МС-218. Последние дошли без помех, а вот «малютки» в 03.36 23 июня в районе маяка Ужава были атакованы немецкими самолетами. Субмарина М-77 сумела уклониться от попаданий, зато М-78 досталось, как говорится, по полной программе, и она затонула. Поспешно эвакуировались на восток и остатки 148-го ИАП, бросив на изрытом бомбами аэродроме большую часть своих машин.

⁶ Этот биплан был разработан в 1932 г. в качестве бортового гидросамолета для германских линкоров. Примечательно, что конструкция его поплавков предусматривала использование их для распыления отравляющих газов. Но к счастью, He-60 никогда не использовался для этих целей, оставшись просто ближним морским разведчиком.

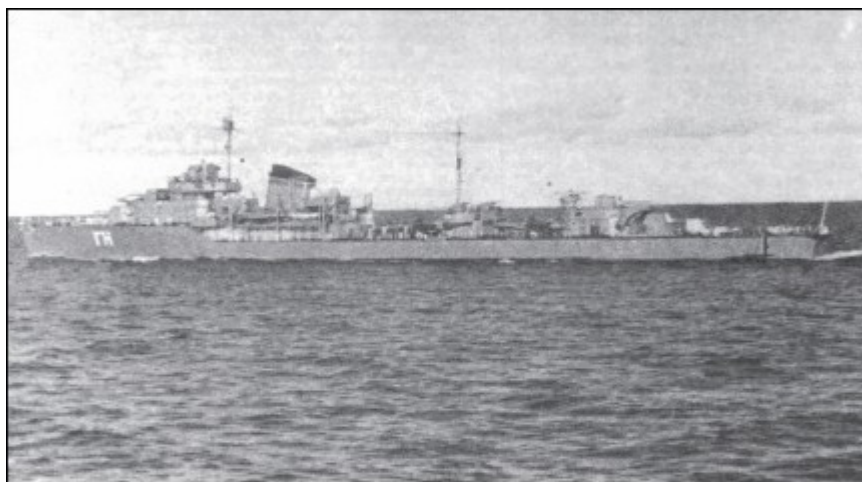
Между тем на самой Либавской базе вечером 22 июня началась настоящая паника, особенно усилившаяся на следующее утро. Большинство командиров предлагали немедленно уходить. Причем боялись не только немцев, которые по слухам уже подходили к городу, но и латышей, которые могли поднять восстание против «русских оккупантов».

Немецкие бомбардировщики продолжали время от времени совершать налеты на город, сбрасывая бомбы на зенитные батареи, госпитальный городок, морской порт и стоявшие в нем корабли. Зенитчики вели заградительный огонь, в то же время наспех созданные отряды моряков и курсантов училища ПВО вместе с частями 67-й стрелковой дивизии вели бои на подступах к городу. Летающие лодки МБР-2 из 43-й отдельной эскадрильи ВВС КБФ пытались бомбить наступающие немецкие войска, но кроме смеха у пехотинцев эти тихоходные колымаги ничего не вызывали. Впрочем, в 19.00 немецкие части уже вышли на берег озера Дурбе, и оставшимся лодкам пришлось перелететь на Кит-озеро около Риги.

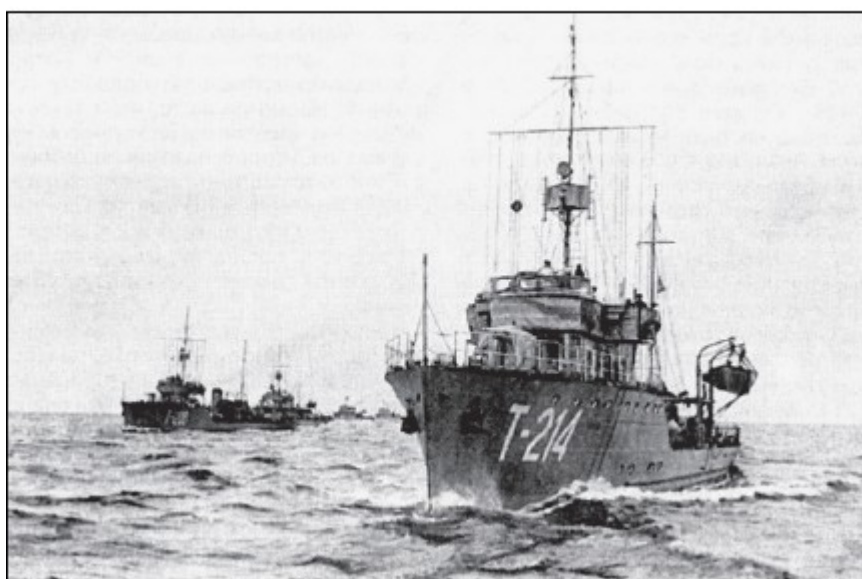
Днем 23 июня штаб Либавской ВМБ получил из штаба флота предварительное распоряжение, в соответствии с которым при явной угрозе захвата флотского имущества и кораблей требовалось их уничтожить. Исполнители, решившие, что час «икс» уже настал, немедленно приступили к действиям. Вскоре город и окрестности сотряс грохот поистине чудовищных взрывов, каких еще свет не слыхивал. Это взлетели на воздух склады, на которых хранились 2500 глубинных бомб, 7000 морских мин, 100 торпед и 11 000 тонн топлива! В порту были уничтожены ремонтирующийся эсминец «Ленин» и пять подводных лодок, еще четыре судна были затоплены. Наибольшую инициативу проявил командир «Ленина» капитан-лейтенант Ю. А. Афанасьев, утверждавший затем, что получил от командира базы капитана 1-го ранга Клевенского устный приказ о подрыве кораблей.⁷

В то же время катера 4-го дивизиона НКВД в панике удрали с базы, полагая, что немцы уже ворвались в город. За ними без приказа покинули порт и «эвакуировались» мелкие боевые корабли во главе с тральщиком «Фугас».

⁷ Позднее Клевенский отказался подтвердить отдачу такого приказа, и посему Афанасьев был расстрелян по приговору военного трибунала.



**Эсминец «Гневный» в Финском заливе около Таллина.
В ночь на 23 июня 1941 г. в районе мыса Тахкуна, на северной
оконечности острова Хиума, он подорвался на mine.
У эсминца оторвало нос вместе с передним 130-мм орудием, и после
безуспешных попыток спасти корабль команда покинула его.
Спустя двое суток дрейфующий «Гневный» был обнаружен и
потоплен немецкими самолетами**



Тральщики Балтийского флота типа «Фугас»

24 июня обстановка еще более ухудшилась. Зенитчики вели огонь уже не только по самолетам Люфтваффе, но и по немецкой пехоте. Казалось, судьба базы решена, но тут в духе первых дней войны открытым текстом пришла радиограмма наркома ВМФ Кузнецова: *«Лиепая не сдавать!»* Это грозное распоряжение было по мере возможности доведено до личного состава всех частей и соединений. Однако обстановка вряд ли способствовала поднятию боевого духа. На складах и в порту продолжали взрываться боеприпасы, догорали спешно уничтоженные корабли, над городскими кварталами то и дело проносились самолеты противника, а затем открыла огонь и германская артиллерия.

Утром 25 июня Лиепая была окружена. В то же время авиаудары продолжались. Над городом бушевало пламя, горели склады горючего, жилые дома, административные здания. Зарево пожаров поднималось над крышами, зловещими бликами металось над гаванью,

каналами и улицами. Воздух настолько пропитался дымом и смрадом от горящего флотского имущества, что стало трудно дышать. В то же время в зенитных батареях и войсках стала ощущаться нехватка боеприпасов. Это и неудивительно, если учесть, что только 841-я батарея за два дня расстреляла более 500 снарядов. Из-за потерь личного состава в расчетах остались по одному-два человека. Судьба раненых тоже была незавидной. Их отвозили в военно-морской госпиталь, а он также подвергался ударам авиации.

Подводная лодка М-83, находившаяся в дозоре западнее Лиепаи, никаких кораблей не обнаружила, но зато 26 июня сама была обнаружена немцами и вскоре атакована с воздуха. Командир субмарины капитан-лейтенант П. Шалаев успел отдать приказ о срочном погружении, но близкие разрывы бомб вывели из строя перископ. После этого «малютка» в надводном положении направилась в Лиепаю, но при заходе в порт была обстреляна артиллерией. После этого экипаж вывел лодку на мелководье и, заложив взрывчатку, покинул ее. Прогревшийся вскоре взрыв означал, что за три дня войны Балтийский флот потерял уже восьмую субмарину!

Днем 26 июня наконец пришел приказ от командующего флотом вице-адмирала Трибуца об оставлении Лиепаи. Войска должны были прорываться по суше, а командование Либавской базы – уходить морем на торпедных катерах. В 03.00 27 июня окруженный двумя колоннами отправился в путь. В составе одной из них двигались бойцы 84-го и 43-го ОЗАД с двумя зенитками. Командир 841-й батареи Ф. К. Тимашков вспоминал: *«По приморской дороге на север двигался пестрый людской поток. Шли военные и гражданские, старики, женщины и дети. Над дорогой на высоте 100–150 метров летали немецкие самолеты, расстреливая идущих из пулеметов»*. Вскоре был разбит трактор и повреждена прицепленная к нему зенитка. Затем вышел из строя и второй тягач. Лишившись транспорта, зенитчики подорвали последние пушки и пошли далее налегке. В конце концов остатки 84-го артдивизиона во главе со старшим лейтенантом Сорокой достигли города Кулдига и соединились с находившимися там частями Красной Армии. Однако они были в числе немногих, которым удалось это сделать...

Эвакуация по морю оказалась не легче. В 03.30 27 июня два торпедных катера № 17 и № 47, на борту которых находились командир и штаб уже бывшей Либавской ВМБ, вышли в море и взяли курс на Вентспилс. Последним горящий порт через полчаса покинул грузопассажирский пароход «Виениба» тоннажем 288 брт⁸ с ранеными и гражданскими лицами. Над палубой подняли флаг Красного Креста, надеясь, что он спасет от атак авиации. Судно сопровождали торпедные катера №№ 27, 37 и 67. Около 06.00, когда «Виениба» шла курсом на север, внезапно появились германские самолеты, которые сбросили на судно бомбы и обстреляли из пулеметов. Поняв, что судно тонет, капитан резко повернул к берегу, но, не дойдя до него несколько миль, «Виениба» ушла под воду. Успевших выпрыгнуть за борт немецкие самолеты нещадно расстреливали из пулеметов до тех пор, пока у них, вероятно, не кончился боезапас. В итоге уцелела только одна шлюпка с 15 моряками. Торпедный катер № 27 до последнего вел огонь по противнику, пока сам не был потоплен.

Начальству тоже не повезло. В районе маяка Ужава торпедные катера №№ 17 и 47 были атакованы немецкими торпедными катерами. В результате «сорок седьмой» был потоплен, и только одному катеру с капитаном 1-го ранга Клевенским удалось оторваться и уйти в сторону эстонского острова Сааремаа (Эзель). Так трагически окончилась судьба Либавской военно-морской базы.

⁸ Для боевых кораблей обычно указывается водоизмещение, а для транспортных судов – тоннаж в брутто-тоннах (брт), т. е. вместимость их внутренних грузовых помещений.

Охота продолжается

Уже 25 июня 1941 г. дивизии Вермахта подошли к следующему пункту базирования Балтийского флота – порту Вентспилс, который уже несколько дней бомбили самолеты Люфтваффе. Эвакуация из него также проходила в спешке, на причалах бросали все, что не успели взорвать: флотское имущество, орудия, мины и прочее.

27 июня Вентспилс последними покинули пароходы «Амга» и «Марта» тоннажем по 1414 брт. Им удалось благополучно достичь острова Сааремаа и высадить там военных моряков. Затем суда отправились в Таллин, но 29 июня в районе пролива Созла-Вяйн, разделяющего острова Сааремаа и Хиума (Даго), были атакованы и потоплены немецкими самолетами.

Части Вермахта быстро продвигались на север и северо-восток, одним за другим захватывая места базирования Балтийского флота. 27 июня они вышли к Западной Двине, и командующий КБФ дал указание об эвакуации Прибалтийской военно-морской базы, располагавшейся в Усть-Двинске. В тот же день легкий крейсер «Киров» и пять эсминцев покинули Рижский залив и перешли в пролив Муху-Вяйн (Моонзундский пролив), между материком и островом Муху (Моон), и встали на рейде порта Куйвасте, на юго-восточной оконечности острова. Позднее к ним присоединились и другие корабли, в том числе эсминец «Сметливый», плавбазы «Иртыш» и «Смольный», а также семь подводных лодок. Однако над проливом регулярно летали немецкие самолеты-разведчики, и, опасаясь авиаударов, командир отряда легких сил (ОЛС) Балтфлота контр-адмирал В. П. Дрозд решил эвакуировать крупные корабли еще дальше – в Таллин.

Несмотря на то что война шла уже две недели, отдельные флотские командиры, вероятно, продолжали мысленно находиться еще в мирном времени. Так, 9 июля подводная лодка С-6, только что вернувшаяся из похода в Поморскую бухту, встала на якорь в одной из бухт Сааремаа. Ее командир капитан-лейтенант В. Ф. Кульбакин, видимо, расслабившись после похода, разрешил команде купаться. Утрата бдительности привела к тому, что плескающиеся матросы не заметили приближавшийся немецкий самолет. В 13.35 в ходе пулеметного обстрела лодка получила повреждения, трое моряков погибли, а еще семь, в том числе и командир, получили ранения.

14 июля штаб Балтийского флота получил сообщение о том, что якобы по Рижскому заливу следуют крупные германские конвои.



Моонзундский архипелаг.

1 — пролив Муху-Вяйн, 2 — порт Куйвасте, 3 — остров Кассари

Решив наконец применить свои силы по прямому назначению, командир ОЛС контр-адмирал Дрозд направился туда с отрядом из шести эсминцев и двух сторожевиков. Однако преисполненная боевым духом «эскадра» не обнаружила ни одного судна.

Зато утром 15 июля корабли, стоявшие на якорях в бухте Кей-густи, на острове Рухну, сами были обнаружены немецким самолетом-разведчиком. Вскоре из облаков вывалились четыре Ju-88А и начали пикировать. Их заметили слишком поздно, и ни один из кораблей даже не успел сняться с якоря. Три бомбы разорвались непосредственно у борта эсминца «Страшный» капитана 3-го ранга Е. П. Збрицкого. От сотрясения на нем вышли из строя два котла и турбогенератор. Кроме того, от попавшего осколка бомбы загорелись заряды в 4-м артиллерийском погребе, но команда успела затопить его, избежав подрыва боезапаса. Погибли семь человек, и еще 22 были ранены.

Поврежденный эсминец отправился на ремонт в Таллин. Однако в 04.51 16 июля на входе в Финский залив, в 5 милях от острова Пакри, «Страшный» подорвался на mine. Носовая часть корпуса до 41-го шпангоута была полностью разрушена, просела и держалась лишь на одних листах обшивки. В корме образовались гофры по всему поперечному сечению корпуса. Носовые отсеки до 58-го шпангоута были затоплены, образовалась сильная течь в погребе № 7 и отсеке под румпельным отделением. В погребе № 4 от короткого замыкания вспыхнул пожар. Погибли 11 человек, и еще семь получили ранения. Для выравнивания дифферента пришлось затопить два кормовых погреба и правую бортовую цистерну. «Страшный» развернулся и около двух часов шел задним ходом с креном 11° и дифферентом

на нос почти 3 метра. Потом он был взят на буксир и приведен сначала в Таллин, а потом 31 июля – в Кронштадт.⁹

Тем временем остальные корабли ОЛС контр-адмирала Дрозда вернулись на рейд Куйвасте. А германская авиация продолжала каждый день атаковать их. Только в течение 17 июля один эсминец «Сердитый» капитан-лейтенанта А. Г. Письменного двенадцать раз подвергался нападению с воздуха, вокруг корабля взорвалось около 100



Эсминцы Балтийского флота ставят дымовую завесу

бомб, но ни одна не попала в него. На следующий день Люфтваффе выполнили 14 налетов на рейд Куйвасте. Однако добиться прямых попаданий снова не удалось.

Однако на следующий день «Сердитый» все-таки был поврежден в ходе авиаудара, нанесенного самолетами Балтфлота. В ночь на 18 июля эсминец под флагом командующего ОЛС контр-адмирала Дрозда вместе со «Стерегающим» прикрывал сторожевые корабли «Туча» и «Снег», проводившие постановку мин. Днем оба эсминца из-за несогласованности

⁹ 23 сентября эсминец поставили на ремонт на Балтийском заводе. 15.04.1942 г. восстановленный «Страшный» официально был введен в строй, однако в море до конца войны он уже больше не выходил.

действий флота и ВВС КБФ подверглись атаке своей же авиации. И если восемь бомб, сброшенные в 15.31 на «Стерегающий», не причинили вреда, то четыре бомбы с бомбардировщика СБ взорвались у самого борта «Сердитого». Осколки пробили борт, вывели из строя один котел, два дальномера, убили одного и ранили троих моряков.

Постоянные упражнения в бомбометании не прошли даром и для немецких пилотов, и следующий день стал последним для «Сердитого». Вечером 19 июля эсминец стоял на якоре на рейде Хельтер-маа у острова Хиума. В 17.40 по московскому времени его атаковали четыре 1и-88А из KGr.806. Корабль успел открыть огонь, поднять якорь, дать малый ход и положить руль на левый борт, но было уже поздно, и он получил два прямых попадания.

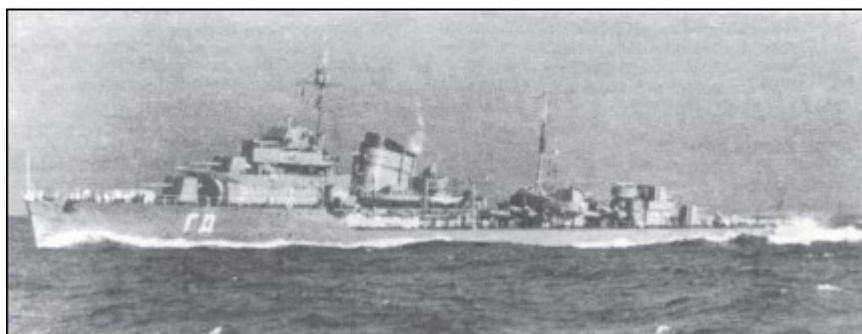
Одна бомба попала в нос эсминца. Она пробила мостик, полубак, верхнюю палубу и взорвалась на 2-й жилой палубе в районе 52-го – 55-го шпангоутов. Силой взрыва разрушило 1-е котельное отделение, от сотрясения из гнезд вылетели автоматические предохранители и аккумуляторы аварийного освещения, из-за чего все внутренние помещения погрузились в темноту.

Вторая бомба взорвалась рядом с левым бортом, из-за чего в обшивке между 50-м и 58-м шпангоутами образовалась пробоина размером 4х5 метра. Давление забортной воды вытеснило из цистерн мазут, тот загорелся, и пожар быстро охватил всю носовую надстройку и оба котельных отделения. Но самое худшее заключалось в том, что в зоне действия огня оказался артиллерийский погреб со 130-мм снарядами.

Более часа команда «Сердитого» самоотверженно боролась с пожаром, но, несмотря на помощь подошедшего к борту эсминца «Гордый», локализовать его не удалось. Огонь распространялся на корму, и тогда контр-адмирал Дрозд отдал приказ покинуть корабль. Матросы перешли на «Гордый», и едва тот успел отойти, как в 19.02



Эсминцы отряда легких Балтийского флота в Рижском заливе,
июль 1941 г.



Эсминец «Гордый»

на корме «Сердитого» начали взрываться сначала снаряды в кранцах первых выстрелов орудий, а затем и глубинные бомбы в бомбосбрасывателях. Вся корма от 180-го шпангоута была полностью разрушена, и эсминец начал быстро валиться на правый борт. В 19.07 «Сердитый» затонул на глубине 7 метров, при этом его левый борт остался над водой.

Дабы как-то снизить активность Люфтваффе, командование ВВС КБФ решило нанести удар по аэродрому в районе Вентспилса. По данным авиаразведки, именно оттуда взлетали бомбардировщики, совершавшие регулярные налеты на корабли. В последней декаде июля эта задача была поставлена перед группой флотских истребителей И-153, базировавшихся на острове Сааремаа. Аэродром «в районе Вентспилса» был атакован «Чайками», а потом и штурмовиками Ил-2, однако никакого «снижения активности» не наблюдалось.

Вероятно, все дело было в том, что на самом деле на аэродроме Виндау, а именно так немцы называли Вентспилс, тогда базировались только Vф-109Е из Егг.Гр./JG54. Основные же ударные силы авиационного командования «Остзее» – Ju-88А из KGr.806 – действовали с других баз: 1-я эскадрилья – с финского аэродрома Хель-синки-Мальми, а 2-я и 3-я эскадрильи – с аэродрома Проверен, расположенного в Восточной Пруссии.

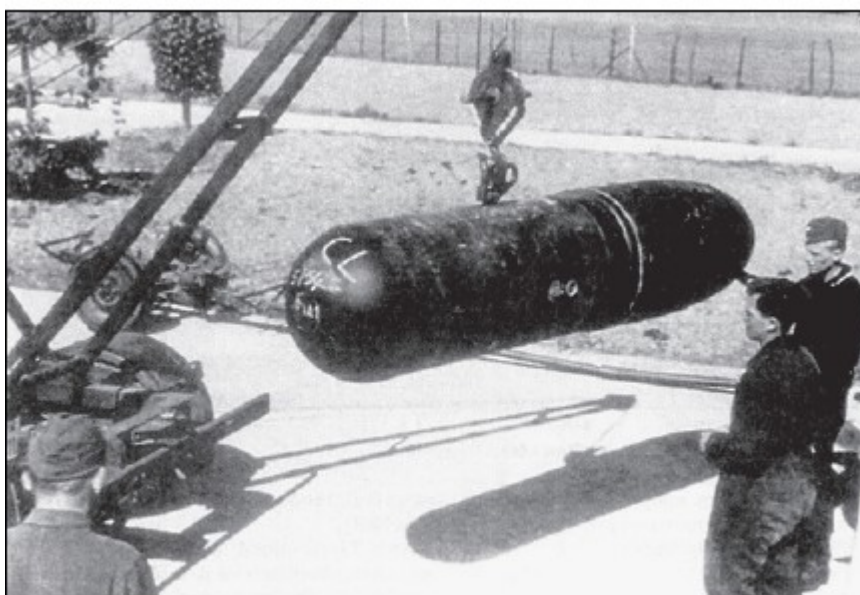
24 июля в Рижском заливе близкими разрывами бомб был поврежден эсминец «Суровый», который осуществлял огневую поддержку частей 8-й армии. На следующий день истребителями Vф-109F был обстрелян эсминец «Артем», и в результате на палубах погибли шесть матросов.

Параллельно Люфтваффе продолжали минировать фарватеры на Балтике, подключая новые силы. Для решения этой задачи в конце июля была привлечены He-111Н из II-й группы KG4 «Генерал Вефер» майора Готтлиба Вольфа (Gottlieb Wolff). В ночь на 26 июля они совершили первый вылет, сбросив в Моонзундский пролив, восточнее острова Муху, 40 донных мин LMF. Эти мины с магнитным взрывателем при общей массе 1000 кг имели боезаряд в 300 кг. Их сбрасывали без парашютов с высоты 50 метров, и они могли устанавливаться на глубинах до 300 метров.

Затем в ночь на 1 августа девятнадцать «Хейнкелей» поставили еще 38 мин LMB в районе Триги. Эти мины в отличие от предыдущих при общей массе 960 кг имели боезаряд уже в 680 кг и могли



**Авиационная мина LMB,
подготовленная для сброса без парашюта**



**Авиационная мина LMB, подготовленная для сброса на парашюте.
В хвостовой части вместо стабилизаторов установлен
контейнер с парашютом**

сбрасываться как без парашюта с высоты 35 метров, так и на парашюте – с высоты 800 метров. В ночь на 5 августа бомбардировщики II./KG4 разделились. Одна эскадрилья сбросила 16 мин в Ирбен-ский пролив, южнее мыса Церель (Сырве-Сяр), а другая – столько же на подходе к Триги и на плесе около островка Кассари, находящегося около южного берега острова Хиума.

Всего же группа выполнила 55 самолето-вылетов на постановку мин. После того как 6 августа уже вся эскадра KG4 в полном составе перелетела на аэродром Коровье Село, расположенный приблизительно в 14 км южнее Пскова, ее «Хейнкели» стали регулярно привлекаться для действий против Балтийского флота.

Трудно определить, насколько эти минные постановки были эффективными, так как мины ставились не только самолетами Люфтваффе, но и надводными кораблями Кригсма-

рине. Можно указать лишь потери Балтийского флота, которые, предположительно, стали следствием подрывов на авиационных минах. 29 июля в проливе Соэла-Вяйн подорвался и потонул со всем экипажем тральщик ТЩ-51 «Змей». 2 августа в том же районе наскочила на мину и погибла подводная лодка С-11, и только три моряка смогли покинуть ее через торпедные аппараты. 3 августа опять же в проливе Соэла-Вяйн после подрыва на mine затонул тральщик Т-212 «Штаг».

18 августа в Моонзундском проливе подорвался на mine и затонул тральщик ТЩ-80. В тот же день около 10.00 немецкие бомбардировщики атаковали эсминец «Статный», стоявший на рейде Рогекуль в Моонзундском проливе. Корабль поднял якорь и начал маневрировать в пределах рейда, но через 15 минут подорвался на немецкой донной mine. Носовая часть корпуса до 40-го шпангоута оторвалась и, продержавшись затем на воде около десяти минут, затонула. Почти мгновенно были затоплены носовые отсеки и 1-е котельное отделение эсминца. Затем в течение двух минут заполнились водой и 2-е котельное, и 1-е машинное отделения, поскольку моряки, поспешно покидая их, не успели задрать входные люки. При взрыве погибли все, кто находился в носовой части, в том числе командир эсминца капитан 3-го ранга Н. Н. Алексеев.

Из-за сильного дифферента на нос волны в районе миделя перекачивались через верхнюю палубу. Попытка дать задний ход не удалась, и «Статный» сел носовой частью на грунт, благо глубина в этом месте около 8 метров. В 12.00 к нему подошел спасатель «Сатурн», чтобы попытаться откачать воду из затопленных отсеков, но из-за нового налета вынужден был прервать работу до наступления темноты.

За ночь насосы «Сатурна» осушили отсеки эсминца, но затем днем 19 августа, когда спасатель из-за угрозы новых авиаударов был вынужден снова отойти, вода вновь затопила их. И так продолжалось двое суток. Ситуацию ухудшила еще и погода: к вечеру 19 августа сила ветра достигла 6 баллов, а 22 августа вообще разыгрался 11-балльный шторм. Поврежденный корабль пришлось оставить, и около 14.00 22 августа «Статный» лег на левый борт и затонул.

С большой долей вероятности можно утверждать, что все эти пять кораблей погибли на минах, установленных II./KG4.

Между тем налеты на корабли Балтийского флота продолжались. Вечером 7 августа эсминец «Энгельс» капитана 3-го ранга В. П. Васильева принимал топливо на рейде Роухукюля в бухте Мухувэйн. Мазут подавался с нефтеналивной баржи «Спиноза». В 18.50 сигнальщики корабля сообщили об обнаружении трех немецких самолетов. На эсминце сразу же объявили тревогу, с грохотом поползла вверх якорная цепь. Матросы спешно сбрасывали швартовочные канаты, а те, что не успели, просто обрубили. Васильев приказал дать 12 узлов, однако было уже поздно.

Зайдя со стороны солнца, Ju-88А уже пикировали на эсминец. Вскоре в десяти метрах за кормой прогремели два мощных взрыва, вздыбивших огромные столбы воды. Третья бомба упала рядом с бортом, а четвертая попала в «Спинозу». В результате сильного сотрясения корпус эсминца между машинным и котельным отделениями переломился, вышла из строя правая турбина, кормовые орудия сместились с фундаментов, получили повреждения машинный телеграф, привод рулевой машины и магнитные компасы. Чудом никто не погиб, хотя несколько матросов вылетели за борт.

После этого поврежденный эсминец ушел в Таллин и встал в док. Ремонт «Энгельса» произвели на скорую руку: кое-как заделали палубу, переломленный корпус закрепили, приварив с каждого борта по три рельса. В итоге уже 18 августа эсминец вернулся в строй.

8 августа в 13.55 по московскому времени четыре Ju-88А из KG.806 атаковали и добились прямых попаданий в эсминец «Карл Маркс», находившийся в бухте Хара-Лахт, около эстонского города Локса. Сброшенные ими бомбы попали в машинное и котельное отде-

ления, взрывы пробили корпус, и, приняв большое количество воды, корабль лег на грунт. Погибли 38 матросов, и еще 47 получили ранения. Это был уже второй крупный боевой корабль Балтфлота, уничтоженный пилотами этой авиагруппы. Попутно с эсминцем затонул еще и катер МО-229. Кроме того, в этот же день ударами с воздуха были потоплены катер МО-410 и тральщик ТЩ-76 «Вал».

10 августа во время стоянки около острова Сааремаа был потоплен грузовой пароход «Бартава» тоннажем 768 брт, груженный углем. Погибли шесть человек из команды. 11 августа в Моонзундском проливе, в районе Куйвасту, «Юнкерсы» потопили минный заградитель «Суроп» и судно обеспечения «Вал». В этот же день в районе острова Вормси в результате атаки с воздуха потонул транспорт «Алтай» тоннажем 560 брт. 17 августа было тяжело повреждено гидрографическое судно «Норд».

После всех этих потерь, а также с учетом общего ухудшения обстановки на сухопутном фронте командование Балтийского флота приняло решение полностью отвести свои корабли из Моон-зундского пролива. Последними его 27 августа покинули эсминцы «Суровый» и «Артем», пять тральщиков, три сторожевых катера и один ледокол. Все корабли ушли в сторону Таллина, но гарнизоны островов Сааремаа, Хиума и Муху еще продолжали обороняться.

Таллин

После вхождения Эстонии в 1940 г. в Советский Союз, или ее оккупации Красной Армией, тут уж кому как нравится, Таллин стал главной военно-морской базой Балтийского флота. Здесь находились основные запасы флотского имущества, склады боеприпасов, многочисленные доки и оборудованные стоянки для кораблей. На узких средневековых улочках древнего города расположились многочисленные тыловые учреждения и службы.

К июню 1941 г. противовоздушную оборону города осуществляли два полка зенитной артиллерии. 3-й ЗенАП под командованием капитана Н. И. Полунина состоял из трех дивизионов, в которых были девять батарей 76-мм орудий и одна батарея 37-мм автоматов. В 4-й ЗенАП майора Н. Ф. Рыженко также входили три дивизиона того же состава. Наблюдение за воздухом осуществляли 42 поста ВНОС, объединенные в три роты. Посты располагались в две линии к юго-западу, югу и юго-востоку от Таллина. Кроме того, в районе эстонской столицы находился 27-й отдельный батальон ВНОС Прибалтийского военного округа, имевший в своем составе четыре роты. Самые дальние посты находились в 60 км от города.

Все это обеспечивало надежное обнаружение самолетов за 8-10 минут до их появления над Таллином, за исключением северного направления. Считалось, что этого времени вполне достаточно для приведения в боевую готовность истребителей и зениток, а также для оповещения частей Балтфлота.

Еще весной 1941 г. на базу в Таллине, считавшуюся стратегическим объектом, доставили первую РЛС типа РУС-1, которая, правда, была еще весьма несовершенной. Ее установили на островке Аэгна, расположенном в 20 км севернее Таллина, для наблюдения за морским пространством. В середине июня подвезли более новую РУС-2, и, хотя осваивать ее пришлось уже в ходе начавшейся войны, круговой радиус обнаружения целей увеличился до 100–120 км. Для наблюдения за воздухом с моря была сформирована так называемая флотилия ВНОС. Она состояла из 10 вспомогательных судов, укомплектованных радиостанциями и двумя специалистами-разведчиками. Одновременно в дозоре в секторе остров Аэгна – южная часть острова Найсаар (Нарген) находились три корабля.

Кроме зенитчиков, в систему ПВО главной базы флота входил 13-й ИАП ВВС КБФ, вооруженный истребителями И-16 и И-153 «Чайка». Он базировался на аэродроме около местечка Юлемисте (Лакаборг), расположенного на берегу одноименного озера, примыкавшего к южным и юго-восточным окраинам Таллина.

Начало войны в главной базе Балтфлота прошло относительно спокойно. Мирную обстановку слегка нарушил лишь одиночный самолет-разведчик, пролетевший над городом и портом на большой высоте. Подобные полеты повторились и в последующие дни. Летчики 13-го ИАП неоднократно вылетали на перехват, однако подняться на 5000–7000 метров, а именно на такой высоте, по их утверждению, летали немцы, истребители не могли. Увиденных «призраков» летчики опознали как «Мессершмитты-110».

1 июля для усиления противовоздушной обороны в Таллин с островов Суур и Пакри был передислоцирован 202-й зенитный дивизион капитана А. А. Черного. Его орудия и поставили на защиту аэродрома флотской авиации Юлемисте. Там же расположилась и батарея зенитных автоматов лейтенанта П. Ф. Наумова.

Работа постов ВНОС в Эстонии осложнялась работой местных повстанцев из «кайтселийта». Они выводили из строя полевую радиосвязь и провода, убивали бойцов-наблюдателей. Тем не менее до середины июля обстановка в районе Таллина была довольно



**Командир 3-го ЗенАП
ПВО КБФ
майор Н. И. Полунин**



**Командир 4-го ЗенАП
ПВО КБФ
майор Н. Ф. Рыженко**



**Командир 202-го ОЗАД
ПВО КБФ
капитан А. А. Черный**

спокойной, хотя все знали, что фронт стремительно приближается. Напряжение ощущалось только в порту. С началом войны объемы перевозок значительно возросли, потом появились сообщения о первых погибших кораблях и транспортах, в основном от взрывов на минах.

Спокойствие закончилось на рассвете 14 июля. Восемнадцать Ju-88А и Вf-110 атаковали аэродром Юлемисте. Сначала на взлетную полосу посыпались бомбы, а затем «Мессершмитты» с малой высоты обстреляли самолеты и аэродромные сооружения. На следующий день налет повторился, причем на сей раз летчики 13-го ИАП заявили сразу о якобы семи сбитых бомбардировщиках.

2 августа Люфтваффе совершили первый налет непосредственно на сам Таллин. В это время в воздухе патрулировала пара «Чаяк» (ведущий лейтенант А. В. Мурашев). Кроме

того, после сообщения о приближении немецких самолетов в воздух поднялись еще 16 истребителей. Согласно донесению капитана Блинова, его группа И-153 «разогнала» звено «Юнкерсов», выпустив по ним неуправляемые реактивные снаряды РС-82,¹⁰ после чего совместно с пилотами И-16 сбила три бомбардировщика.

На следующий день двадцать И-88 совершили второй налет на Таллин. Правда, сам город немцы не бомбили, чтобы не разрушить памятники средневековой архитектуры и не вызвать негативной реакции по отношению к себе со стороны эстонцев, бомбы сбрасывались только на позиции зенитной артиллерии, военные объекты и порт.

К концу августа 1941 г. положение на Северном и Северо-Западном фронтах было катастрофическим для Красной Армии. Линии фронта практически не существовало, и остатки войск продолжали стремительно отходить на север и северо-восток. Одни в Эстонию, а другие – к Ленинграду и Новгороду. Лишь местами оказывалось кое-какое сопротивление. В итоге уже к 10 августа дивизии Вермахта вышли на подступы к Таллину. В командование сухопутной обороной города вступил начальник ПВО Балтфлота генерал-майор береговой службы Г. С. Зашихин. Расчеты 76-мм и 85-мм зениток получили приказ в случае необходимости вести огонь прямой наводкой. С воздуха к защите базы подключился 71-й ИАП ВВС КБФ.

¹⁰ Под каждой плоскостью И-153 устанавливались по четыре направляющих для РС-82.



**Легкий крейсер «Киров» на Таллинском рейде,
лето 1941 г.**



**Начальник ПВО Балтийского флота
генерал-майор береговой службы Г. С. Зашихин.
Позднее командовал Ленинградским дивизионным районом ПВО
и Ленинградской армией ПВО**

В самом неблагоприятном положении при этом оказался Балтийский флот. Стремительно потеряв многочисленные базы на побережье Прибалтики, корабли, вспомогательные суда и тыловые службы в беспорядке отступали к эстонской столице. Только в последний момент благодаря отчаянному сопротивлению бригад морской пехоты, стрельбе крейсеров и эсминцев, а также импровизированным укреплениям удалось остановить противника на подступах к городу. Однако ситуация была критической. Подтянув артиллерию и авиацию, немцы стали планомерно теснить русских к морю. Бомбардировщики время от времени совершали налеты на порт и рейд, где наблюдалось целое скопище кораблей.

14 августа оборона Таллина была возложена на Военный Совет КБФ, который возглавляли вице-адмирал В. Ф. Трибуц и его заместитель по сухопутной обороне командир 10-го стрелкового корпуса генерал-майор И. Ф. Николаев. Они пытались укрепить оборону, но все

прекрасно понимали, что нет никакого смысла оборонять город, в то время как немцы уже вышли на подступы к Ленинграду. Оставалось только одно – спешно готовить эвакуацию.

Тем временем налеты продолжались. Так, 15 августа 18 бомбардировщиков нанесли удар по 3-й батарее 14-го зенитного дивизиона капитана И. П. Третьиченко. Десятки бомб разных калибров разорвались на позициях. После этого в течение трех-четырех часов зенитчики приводили батарею в порядок, оказывали помощь раненым и хоронили убитых.

Поскольку железная дорога Таллин – Ленинград была перерезана еще в конце июля, связь с главной базой Балтфлота осуществлялась только по морю. Конвои и одиночные суда, обходя минные поля и подвергаясь атакам авиации, подвозили боеприпасы, эвакуировали раненых и беженцев.

15 августа из Кронштадта в Таллин следовал конвой. В районе бухты Хара-Лахт он подвергся нападению немецких самолетов. Грузовой пароход «Кретинга» тоннажем 542 брт, уклоняясь от бомб, свернул с протраленной полосы и сразу же подорвался на mine и потонул. В данном случае пилоты Люфтваффе фактически потопили корабль, даже не попав в него!

20 августа в составе конвоя из Таллина в Ленинград шел грузопассажирский теплоход «Сибирь» тоннажем 3767 тонн, имевший на борту 890 раненых бойцов и 410 человек гражданского населения. Выход конвоя был зафиксирован самолетами-разведчиками, и вскоре его начала атаковать авиация. В районе острова Родшер «Сибирь» получила прямое попадание. Бомба попала в машинное отделение, в результате чего возник сильный пожар. С помощью кораблей охраны удалось снять с горящего теплохода и высадить на остров Гогланд (Сур-Сари) примерно 900 человек, в том числе 690 раненых. Остальные 209 человек погибли. После этого спасательное судно «Сигнал» повело поврежденное судно, имевший крен 30°, в Кронштадт. Однако после нового налета «Сибирь» все же затонула.

21 августа погиб грузовой пароход «Леени» тоннажем 1842 брт. Идя из Таллина в Кронштадт, в районе мыса Юминда он подвергся атаке бомбардировщиков, начал маневр уклонения и, как и «Кре-тинга» пятью днями ранее, наскочил на мину. Вместе с судном на дно ушли почти 3000 тонн различных грузов.

Утром 24 августа из Таллина в Кронштадт вышел конвой в составе санитарного транспорта «Андрей Жданов» (на его борту были 700 раненых), парохода «Аэгна», поврежденного эсминца «Энгельс», танкера № 11 и еще трех судов под охраной шести тральщиков и одного катера «МО». В районе мыса Юминда конвой сначала подвергся артиллерийскому обстрелу с берега, а затем его многократно атаковали немецкие самолеты. В 14.40 группе «Юнкерсов» удалось добиться двух прямых попаданий в транспорт «Эстиранд», на борту которого находились мобилизованные эстонцы. Поврежденный пароход отвернул от конвоя и выбросился на мель у острова Кери. Благо мелей в Финском заливе хватало, труднее было как раз найти глубоководный фарватер. Но неприятности на этом не закончились. В 17.05 «Энгельс» подорвался на mine и через 45 минут затонул. Это был уже седьмой эсминец, потерянный Балтийским флотом за два месяца войны.

Самолеты Люфтваффе продолжали регулярно появляться над конвоем, причем каждый раз звеньями по четыре бомбардировщика. Тральщики и «морской охотник» вели заградительный огонь, но скорострельность 45-мм пушек оставляла желать лучшего. Редкие одиночные разрывы не могли испугать пилотов. В 18.07 две бомбы взорвались на корме танкера № 11. Его танки были пусты, что и позволило избежать немедленной гибели. Тральщик «Ударник» и пароход «Аэгна» сняли с судна всю команду и несколько сотен пассажиров и продолжили путь на восток. Танкер же продолжал медленно тонуть и в 19.40 по московскому времени ушел под воду.

В ночь на 25 августа в Кронштадт вышел еще один конвой, включавший пять транспортов, четыре тральщика, сторожевые корабли «Ижорец» и «Чапаев» и четыре катера «МО». Самым крупным судном был пароход «Даугава», на борту которого находились 506 раненых

солдат. Все утро и первую половину следующего дня тихоходные суда в основном боролись с бесконечными минными полями, выставленными германскими и финскими кораблями. После обеда в небе, как всегда, появились и самолеты.

Пилоты Люфтваффе всегда выбирали корабли покрупнее и потому и нацелились на «Даугаву». В ходе первого налета осколки бомб, разорвавшихся вблизи от бортов, повредили главную магистраль паропровода, и судно на время лишилось хода. После устранения аварии транспорт двинулся дальше. Бойцы, находившиеся на палубах, молились, чтобы поскорее снова наступила темнота или пошел дождь. Но как назло август на Балтике выдался жарким и солнечным. Сам Финский залив навевал неприятные ассоциации. Повсюду плавали обломки, мазутные пятна, глушенная рыба, время от времени попадались обломки судов и спасательные круги.

Вскоре налеты возобновились. И снова главный удар наносился по «Даугаве». Вокруг бортов парохода поднимались огромные столбы воды, валя его с борта на борт, осколки со звоном пробивали палубы и надстройки. Взрывной волной снесло за борт 50 человек, срезало правое крыло мостика, разбило все шлюпки, повредило мачты и покорило дымовую трубу. От динамического удара вышли из строя машины, и пароход уже окончательно потерял ход. Тогда «Даугаву» взяли на буксир тральщики ТЩ-44 и ТЩ-47, которые к утру 26 августа довели ее до острова Сууркюля. Затем поврежденный пароход был отбуксирован в Кронштадт.

Между тем обстановка в самом Таллине ухудшалась с каждым днем. 20 августа немецкие танки и мотопехота вышли к главному рубежу обороны города, и корабли Балтфлота начали вести огонь по наступающим. Первым в 20.25 22 августа из своих 180-мм орудий открыл огонь легкий крейсер «Киров». На прямую наводку на рубеже обороны поставили 64 зенитки среднего и 12 малого калибра, а также счетверенные «Максимы».

23 августа над Таллином впервые был подбит немецкий самолет-разведчик. Пилот сумел совершить вынужденную посадку на остров Прангли, в 48 км северо-восточнее Таллина, где его экипаж и попал в плен. На эту победу претендовали зенитчики легкого крейсера «Киров». Однако этот успех уже никого не воодушевлял. Каждый день по расписанию рейд и порт, где скопилось свыше двухсот кораблей всех типов, атаковали мелкие группы бомбардировщиков. Главным образом это были Ju-87R и Ju-88A из KG77.

При каждом налете катера «МО» сразу ставили дымовую завесу, а зенитчики многочисленных кораблей вели заградительный огонь. Начальник штаба КБФ контр-адмирал Ю. А. Пантелеев затем вспоминал: *«К сожалению, зенитные пушки на эсминцах и лидерах с низким потолком и малой скорострельностью... В лучшем положении крейсер „Киров“, у него кроме зенитных орудий есть еще зенитные автоматы, а также современные приборы управления огнем»*. Однако бешеная стрельба, создававшая над гаванью десятки и сотни разрывов, все же затрудняла прицельное бомбометание.

К 25 августа немцы подтянули к Таллину дальнобойную артиллерию. В связи с усилением артиллерийских обстрелов и налетов корабли были вынуждены сниматься с якорей и под прикрытием дымовых завес на малых ходах маневрировать в тесной гавани. При этом «Кирову» для этого был придан специальный буксир.

В течение этого дня крейсер семь раз подвергался ударам авиации, но ни одна из 55 сброшенных бомб так и не попала в него. Однако в его корму угодила 152-мм артиллерийская снаряд. В палубе образовалась пробоина площадью 1,5 кв. м, были повреждены трубопроводы забортной воды и отопления, возник пожар в кубрике № 12, на юте загорелись шесть больших глубинных бомб. Были убиты 9 моряков и еще 30 ранены.

26 августа налеты на корабли продолжились. В 06.38 фугасная бомба SC50¹¹ попала в эсминец «Славный». Взорвавшись при ударе о щитовое покрытие кормового орудия главного калибра, она засыпала все вокруг осколками. Еще четыре бомбы рванули под водой в 5-10 метрах от правого борта эсминца, подняв тонны воды и ила. Водяные столбы с грохотом обрушились на борт, заливая через дымовые трубы топки котлов № 3 и № 4 и машинное отделение. Находившиеся там матросы решили, что эсминец тонет, и в панике ринулись на верхнюю палубу, давя друг друга.

В 09.50 самолеты Люфтваффе снова появились над рейдом, сбросив еще 24 фугасные бомбы. Затем в период с 16.30 до 18.12 немцы произвели еще три налета на русские корабли, сбросив около 100 бомб. Одна осколочная бомба SD10 попала в кормовую часть лидера «Минск» и разорвалась на палубе, но не пробила ее, а только повредила настил. Осколками был ранен один из матросов и разбит прицел 45-мм зенитного орудия. Возник пожар, который вскоре был потушен.

Ближе к вечеру немецкие пилоты, изрядно поупражнявшись, наконец добились крупного успеха. Они потопили в бухте Копли-Лахт грузовой пароход «Луначарский» тоннажем 3618 брт, стоявший там в ожидании погрузки эвакуируемых.

На следующий день авиацией был потоплен плавучий док и разрушены склады в торговом порту Таллина. 831-я зенитная батарея лейтенанта А. Д. Давыдова вела огонь прямо с пирса, при этом бойцы в горячке боя заявили, что сбили торпедоносец, якобы заходивший для атаки! В то время как таковых в составе Люфтваффе на Балтике просто не было.

¹¹ Обозначение бомб в Люфтваффе состояло из одной или двух литер, указывающих на ее тип, и цифр, соответствующих ее общей массе. Например, SC50 означало «50-кг фугасная бомба», SD250 – «250-кг осколочная бомба», PC1000 – «1000-кг бронебойная бомба».

Разгром суперконвоя

26 августа 1941 г. наконец пришел долгожданный приказ из Москвы, разрешавший перебазировать флот в Кронштадт, а также эвакуировать оставшиеся войска в Ленинград. А на следующий день германская пехота уже вела бои на улицах города. Было ясно, что падение Таллина вопрос пары дней. Погрузка на суда, которая велась и ранее, с этого момента пошла стахановскими темпами. Под обстрелами и бомбежками на пароходы, лайнеры, танкеры, ледоколы, буксиры и прочие суда грузили все подряд: автомобили, зенитные орудия, снаряды, запасы одежды, шины и даже личное имущество адмиралов – серванты, посуду и мягкую мебель. При этом все это происходило в полном хаосе без какого-либо централизованного руководства.

Так, на транспортном судне «Балхаш» должен был идти госпиталь. Известие о погрузке, полученное в ночь на 28 августа, явилось для всех полной неожиданностью. «Посадка» велась неорганизованно, без единого начальника, посему каждый грузил, что хотел: сундуки, велосипеды, чемоданы и даже пиво! Раненые бойцы в количестве примерно 4000 человек хаотично расселись по всей верхней палубе, заняв каждый клочок.

Вывод людей с позиций для посадки на корабли также осуществлялся наобум, бойцы буквально штурмовали первый попавшийся пароход. Кругом царил паника и неразбериха. В 18.00 началось уничтожение заводов, складов и других ценных объектов. Зенитчики, постепенно прекращая огонь, тоже готовились к эвакуации. Для пэвэошников был специально выделен транспорт «Казахстан» тоннажем 3039 брт. На него грузились бойцы и материальная часть 17-го, 19-го, 83-го и 202-го артдивизионов.

Тем временем командующий флотом вице-адмирал Трибуц совместно со своим начальником штаба контр-адмиралом Пантелеевым разработали план перехода. Теоретически все выглядело по-детски красиво. В голове караванов должны были пойти тральщики, за ними – транспорты, переполненные бойцами, ранеными, беженцами и техникой, и последними – боевые корабли, прикрывавшие отход. Командование флота, естественно, собиралось плыть на легком крейсере «Киров». Однако сей «замысел» не брал в расчет, что большинство судов были перегружены, имели разные характеристики и, самое главное, скорость. Еще никогда в истории сражений на море не проводилось операций по проводке сразу двух сотен разнотипных кораблей.

Расстояние до Кронштадта составляло около 200 миль, причем все знали, что Финский залив между Таллином и островом Гогланд за прошедшие два месяца войны был щедро усеян минами самых разных конструкций. Их, не щадя сил, неумоимо выставляли финские и немецкие катера, а также бомбардировщики Люфтваффе. Начиная с 11 июля в районы к северо-западу, северу и северо-востоку от мыса Юминда было доставлено более 2500 мин. Фактически ближайший к южному берегу залива фарватер был «засажен» целыми полями «адских машин». Однако Трибуц принял странное решение идти как раз по нему, боясь, что в открытом море суда «потеряются» или сдадутся финнам. Кроме того, он также боялся мнимых атак линкора «Тирпиц» и немецких подводных лодок, коих в Финском заливе и в помине не было.

Организованной эвакуации не получилось. В только что оставленном Таллине немцы захватили 11 432 пленных, 293 исправных артиллерийских орудия, в том числе 144 зенитные пушки, 304 пулемета, 91 бронемашину, два бронепоезда, а также 4000 якорных мин, 3500 (!) торпед и более 1000 авиабомб всех калибров. В порту были брошены или затоплены 28 различных судов.



**Командующий КБФ
вице-адмирал В. Ф. Трибуц
(послевоенное фото)**



**Начальник штаба КБФ
в июне – сентябре 1941 г.
контр-адмирал Ю. А. Пантелеев**



**Командир отряда легких сил Балтийского флота
контр-адмирал В. П. Дрозд**

Шторм и усилившийся ветер сильно затруднили работу тральщиков, поэтому вице-адмирал Трибуц отдал приказ о выходе только утром 28 августа, когда погода улучшилась. Около 11.18 первая группа кораблей вышла из гавани Таллина и начала движение на восток. Всего в состав огромнейшего конвоя входили около 200 боевых, вспомогательных, транспортных и пассажирских кораблей самых разных типов и классов. В 12.50 над скоплением кораблей пролетел немецкий тактический самолет-разведчик FW-189. Таким образом, о выходе конвоя сразу стало известно немцам.

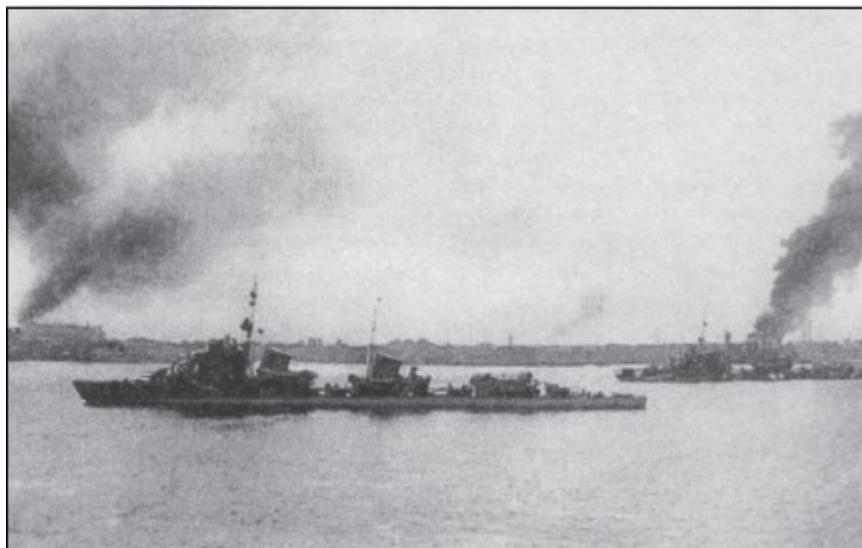
Уже в 13.20 шесть самолетов Люфтваффе, которых наблюдатели приняли за «Ю-87», атаковали корабли. Надо сразу заметить, что в советских источниках эти штурмовики неоднократно упоминаются среди самолетов, бомбивших корабли Балтфлота во время перехода из Таллина в Кронштадт, при этом даже указывается, что они были из «61-й учебно-боевой

эскадрильи». Однако такой эскадрильи в Люфтваффе никогда не существовало, а в 1-м воздушном флоте на тот момент не было ни одной группы, оснащенной Ju-87. Вероятно, это были Bf-110 из ZG26 или Ju-88A из KG.806, правда, остается открытым вопрос, как можно было принять двухмоторный самолет за одномоторный.

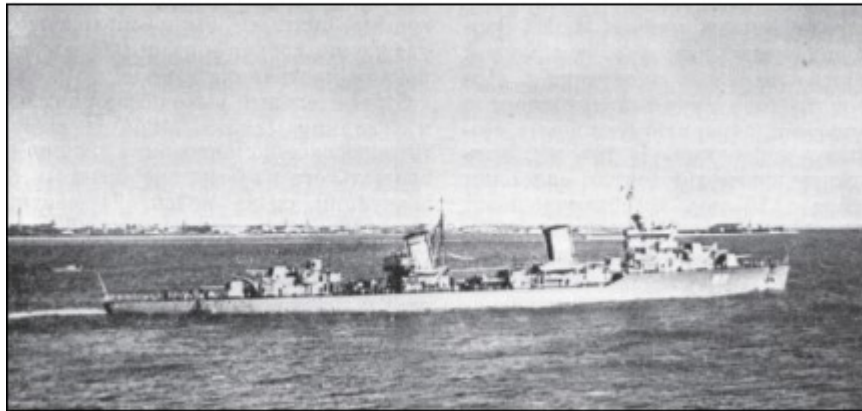
Как бы там ни было, но атакующие промахнулись. Несколько бомб взорвалось возле плавмастерской «Серп и Молот», не причинив этому большому кораблю тоннажем 6000 брт и длиной 107 метров серьезных повреждений.¹² После этого в течение нескольких часов над Финским заливом пролетали различные самолеты, но новых атак больше не последовало.

В штабе 1-го воздушного флота Люфтваффе не сразу отреагировали на новость о выходе конвоя. Поначалу там, видимо, решили, что речь, как и раньше, идет о проводке обычного небольшого конвоя. Лишь к вечеру стало ясно, что в море вышли практически все русские корабли. В это время почти все имевшиеся бомбардиров-

¹² Судно было построено в 1900 г. в Англии в качестве грузового парохода. Затем было куплено Россией и 10.06.1905 г. вошло в состав флота под названием «Ангара». Затем в 1922 г. его переименовали в «Серп и Молот». Фактически это был огромный плавучий завод, где кроме собственно дымовой трубы имелась еще и труба литейно-кузнечного цеха! Плавмастерская была вооружена четырьмя 45-мм зенитками, двумя пулеметами «Максим» и двумя пулеметами ДШК.



**Корабли Балтийского флота покидают Таллинский рейд,
28 августа 1941 г.**



**Лидер «Минск» выходит из гавани Таллина,
август 1941 г.**

щики выполняли задания на сухопутном фронте, однако вскоре «восьмерка» Ju-88А из 2-й эскадрильи KG77, вылетевшая для атаки шлюзов Беломоро-Балтийского канала, сообщила по радиации, что не может выполнить задание из-за неблагоприятных метеоусловий. Тогда экипажи этих «Юнкерсов» получили приказ атаковать советские корабли, находившиеся тогда западнее минного заграждения у мыса Юминда.

Самолеты появились над конвоем только в 17.55 и тут же добились первого успеха. Шедший концевым транспорт ВТ-530 «Элла» тоннажем 1523 брт получил сразу два прямых попадания. Надо отметить, что почти все суда, участвовавшие в Таллинском переходе, официально именовались военными транспортом (ВТ), имели камуфляжную окраску, на большинстве имелось вооружение. Таким образом, Люфтваффе имели полное право атаковать их, не нарушая при этом никаких международных норм.

Над «Эллой» взметнулся огромный столб дыма, в воздух взлетели обломки и куски человеческих тел. После этого потерявшее управление судно отвалило вправо и вскоре еще и наскочило на мину. После трех страшных ударов транспорт быстро перевернулся вверх килем и ушел под воду. Находившийся поблизости буксир С-101 поспешил к месту катастрофы, но сам подорвался на mine и погиб со всей командой. Тогда к тому же месту, невзирая на опасность, ринулся буксир КП-6, команде которого удалось подобрать 49 человек. Многие пассажиры находились в ужасном состоянии, наглотавшись соленой воды и мазута. Таким образом, всего на «Элле» погибло 866 человек!

После этого Ju-88А атаковали лайнер «Вирония» тоннажем 2026 брт. С его верхней палубы по пикирующим бомбардировщикам открыли огонь крупнокалиберные пулеметы. Одновременно началась пальба с находившегося поблизости эсминца «Суровый». В то же время капитан судна резко переложил руль на борт. Однако пилотов 2./KG77 это никак не смутило. Первые бомбы взорвались по бортам, окатив находившихся на палубе пассажиров водой.

В этот момент на «Виронию», ревя моторами, начал пикировать еще один «Юнкерс». На сей раз фугасная бомба попала точно в корму лайнера, пробила палубу и взорвалась в котельном отделении. Погибли и получили ранения десятки людей, а многих ударной волной сбросило за борт. Однако корабль держался на воде, и вскоре к нему подошло спасательное судно «Сатурн». Когда из воды на борт подняли всех людей, «Вирония» была взята на буксир и поплыла дальше.¹³

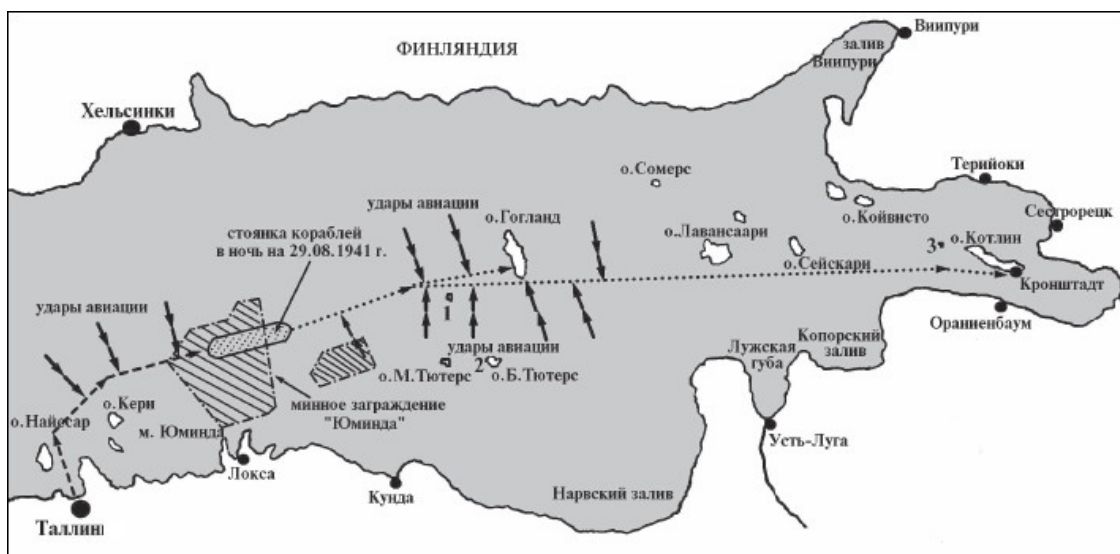


Схема Таллинского перехода 28–29 августа 1941 г.

Цифрами обозначены:

1 – маяк на острове Родшер, 2 – маяк на острове Большой Тютерс, 3 – маяк Толбухин

Немецкие бомбардировщики косвенно стали причиной гибели ледокола «Кришьянис Вальдемарс» водоизмещением 2250 тонн. Когда в 18.15 корабль со стороны атаковали два «Юнкерса», капитан переложил руль вправо, начав описывать циркуляцию. Это спасло ледокол от попаданий бомб, зато вскоре под ним взорвалась мина. Судно подбросило вверх, затем оно начало валиться на борт с одновременно увеличившимся дифферентом на нос и быстро скрылось под водой.

В 19.03 конвой снова атаковали пресловутые «Ю-87», которые на сей раз выбрали главной целью транспорт ВТ-511 – старый эстонский пароход «Алев» тоннажем 1500 брт,¹⁴ на

¹³ Через несколько часов «Вирония» подорвалась на mine и затонула.

¹⁴ В 21.57 того же дня пароход «Алев» подорвался на mine и погиб, унеся с собой под воду 1276 человек. Спасти

борту которого находились 1282 человека, в том числе 843 раненых. Однако ему удалось уклониться от попаданий. Едва команда и пассажиры перевели дух, как в небе появились Ju-88А. Они сбросили несколько десятков бомб, но лишь одна из них нашла свою цель, попав в мостик «Алева». В результате погиб капитан Г. Покидов, часть матросов выбросило за борт. Однако оставшиеся сумели потушить пожар и восстановить управление.¹⁵

После этого над Финским заливом стало темнеть, и Люфтваффе вынуждены были прекратить атаки. Таким образом, в результате первой серии налетов конвой потерял два транспорта, еще два получили повреждения. Это был весьма скромный результат.

Но для русского флота ночь отнюдь не стала спасительной. При прохождении мыса Юминда корабли один за другим стали подрываться на минах. Так, в течение двух часов – с 20.36 до 22.30 – ушли в пучину эсминцы «Яков Свердлов», «Калинин», «Володарский», «Скорый» и «Артем», унеся на дно морское сотни моряков. Лидер «Минск», эсминцы «Суровый», «Гордый» и «Славный» тоже подорвались, но все же остались на плаву. Легкий же крейсер «Киров» уцелел буквально чудом, его параваны несколько раз цепляли мины, причем некоторые из них матросы попросту отталкивали шестами! В итоге один из параванов пришлось попросту отрезать сваркой.

После этого вице-адмирал Трибуц в 22.45 вынужден был дать приказ остановить движение конвоя и встать на якоря к северу от острова Вайндло. С одной стороны, это решение спасло суда от новых подрывов на минах, но с другой стороны, значительно оттянуло их прибытие в Кронштадт.

Командир KG77 оберст Ханс-Йоханн Райтель (Hans-Johann Raithel) начал получать сообщения о движении огромного русского конвоя еще днем, сначала от самолетов-разведчиков, а затем и от экипажей восьми Ju-88А из 2-й эскадрильи, доложивших о потоплении нескольких транспортов. Однако никаких указаний из штаба 1-го воздушного флота в течение дня не поступало. И лишь поздно вечером 28 августа Райтель получил приказ уничтожить конвой. Цель операции состояла в том, чтобы разгромленные в Прибалтике советские войска не добрались до Ленинграда, где они могли немедленно включиться в оборону города.

В это время основной базой штаба KG77 и трех групп эскадры по-прежнему служил аэродром около Нойхаузена,¹⁶ в 10 км северо-восточнее Кенигсберга, от которого до южного побережья Финского залива в районе эстонского города Кунда по прямой было около 640 км. Однако для боевых вылетов непосредственно над линией фронта уж начинали использоваться и захваченные советские аэродромы, находившиеся на территории прибалтийских стран. К ударам по кораблям так же планировалось привлечь и другие самолеты 1-го воздушного флота, в том числе He-111 и Vf-110.

Непосредственная подготовка к операции началась еще до рассвета 29 августа. Общее руководство осуществлял штаб авиационного командования «Остзее», располагавшийся в Риге. В 03.20 по берлинскому времени два самолета-разведчика отправились к Финскому заливу, дабы установить текущую позицию конвоя. К этому времени техники уже заканчивали подготовку «Юнкерсов» к вылету, заправляя их горючим и подвешивая бомбы.

Приблизительно через час в штабе KG77 получили радиосообщение от разведчиков, что армада русских кораблей находится примерно в 50 километрах к западу от острова Гогланд. Это означало, что до Кронштадта им предстояло идти весь следующий день. Экипажи бомбардировщиков получили приказ в первую очередь атаковать крупные транспорты

удалось лишь шестерым.

¹⁵ Был построен в 1909 г. в Англии и спущен на воду под названием «Бромгстроу». В 1935 г. пароход купила Эстония, а в 1940 г. он, как и многие другие, пополнил советский флот.

¹⁶ Ныне г. Гурьевск Калининградской обл.

с войсками, боевые корабли являлись второстепенными целями. Один за другим Ju-88А начали выруливать на старт...

Рассвело над Финским заливом в 05.25 по московскому времени. Небо было ясным и безоблачным, что не предвещало ничего хорошего. Едва рассеялась предрассветная дымка, как в небе послышался гул моторов. В 06.05 над конвоем на большой высоте прошел немецкий самолет-разведчик, уточнивший диспозицию кораблей. Вице-адмирал Трибуц понимал, что налеты Люфтваффе неизбежны. К этому времени из крупных кораблей в боеспособном состоянии остались только легкий крейсер «Киров» и эсминец «Сметливый».

Лидер «Минск», на котором после подрыва на mine вышла из строя вся навигационная аппаратура, шел в кильватер за лидером «Ленинград», используя его в качестве своеобразного поводыря. Эсминец «Свирепый» вел на буксире эсминец «Гордый», а эсминец «Суровый» сопровождал сильно поврежденный «Славный». При этом Трибуц знал, что его могут расстрелять не за потерю транспортов, а за гибель «Кирова» и эсминцев, и посему он принял простое решение: крупным кораблям в сопровождении оставшихся тральщиков на большой скорости идти прямо в Кронштадт, а пароходы и вспомогательные суда предоставить самим себе.

Первый удар немцы нанесли как раз по удирающему «Кирову». В 06.55 шесть самолетов, снова опознанных как «Ю-87», со встречного курса атаковали крейсер. В ответ ударили шрапнелью орудия главного калибра, им вторили остальные зенитки, пушки и пулеметы эсминцев. В результате пилоты штурмовиков не выдержали и неприцельно сбросили бомбы с большой высоты, естественно, ни разу не попав.

Тем временем разношерстная армада из сотен транспортов и вспомогательных судов в 05.40 также двинулась на восток. До Кронштадта оставалось еще около 150 км. После гибели пяти эсминцев и ухода остальных в компании с «Кировым» строй судов окончательно нарушился, и они двигались в полном хаосе, представляя собой фактически полигонную цель для бомбардировщиков.

Около 08.00 по московскому времени последовал первый массированный налет. Сначала жертвой Ju-88А из KG77 стал большой транспорт ВТ-523 «Казахстан», на котором плыли остатки войск



**Второй помощник капитана транспорта «Казахстан»
Л. Н. Загорулько,
который 29 августа 1941 г. возглавил борьбу за живучесть судна
и своими решительными действиями фактически спас его**



Транспорт «Казахстан»

ПВО Таллина во главе с генерал-майором Зашихиным. Бомбы разрушили рулевую рубку и вызвали пожар в машинном отделении. Капитан был выброшен за борт ударной волной. Пассажиров тут же охватила паника, и многие стали в беспорядке бросаться за борт. Однако матросам вскоре удалось локализовать очаги огня, судно осталось на плаву и продолжило путь.

Вслед за этим самолеты поразили транспорт ВТ-512 «Тобол» тоннажем 2760 брт, который почти сразу же перевернулся и утонул. На его борту находились 3500 бойцов и командиров, оставшихся от разгромленных в Эстонии трех стрелковых дивизий. Большинство из

них погибли вместе с «Тоболом».¹⁷ Близкими разрывами бомб также был поврежден пароход «Ленинградсовет».

В 08.20 горящий «Казахстан» подвергся новой атаке. Одна бомба упала около правого борта, перебив осколками расчет одной из зениток, а вторая взорвалась на верхней палубе. Транспорт получил тяжелые повреждения и впоследствии с большим трудом был на буксире доставлен в Кронштадт 2 сентября.

Затем группа из пяти «Юнкерсов» появилась над шедшими один за другим лидерами «Ленинград» и «Минск». Разделившись, они атаковали корабли, отчаянно огрызавшиеся из 45-мм пушек. Все сброшенные бомбы упали на расстоянии 10–20 метров от их бортов, а одна – между лидерами. Поврежденный «Минск» получил дополнительные осколочные пробоины в дымовых трубах, в надстройках и наружной обшивке бортов.

В то же время один из самолетов во время пикирования был подбит и загорелся, волоча за собой шлейф черного дыма. Летчик все же смог вывести машину из пике, однако, пролетев несколько сот метров, она все же перевернулась и упала в воду, подняв огромный столб воды, огня и обломков.

В 08.40 четыре бомбардировщика атаковали плавмастерскую «Серп и Молот». Капитан Тихонов, увидев стремительно пикировавшие самолеты, резко переложил руль влево, и в результате бомбы взорвались по правому борту. Однако ударная волна была столь сильной, что швы корпуса разошлись практически по всему днищу судна. В результате «Серп и Молот» стал постепенно погружаться с

¹⁷ Построен в 1911 г. в Германии под названием «Росток». В 1934 г. его купил СССР, и с началом войны он использовался как военный транспорт ВТ-512.



**Ju-88A-5 из III./KG77,
Восточный фронт, лето 1941 г.**



**Атака советского транспорта в Финском заливе, август 1941 г.
Снимок сделан с борта Ju-88A**

дифферентом на нос. К счастью, впереди по курсу показался остров Гогланд, и капитан Тихонов вознадеялся дотянуть до него и выброситься на мель. Матросам пришлось бороться не только за живучесть судна, но и с многочисленными паникерами, решившими, что корабль вот-вот уйдет под воду. Все панически боялись быть затянутыми в пучину вместе с судном.¹⁸

В 09.10 немцы снова атаковали проходившие в тот момент мимо острова Гогланд эсминец «Сметливый» и легкий крейсер «Киров». Последний был как заговоренный и снова избежал повреждений. Эсминцу повезло чуть меньше. Одна бомба взорвалась в десяти метрах от

¹⁸ Ныне научно доказано, что это чистейший миф. Тонущие корабли не затягивают с собой людей, а, наоборот, выталкивают их на поверхность.

левого борта. Большой осколок, пробив переборку, влетел на камбуз и попал в стоявший на плите бак с маслом. В результате вспыхнул небольшой пожар, три повара получили ожоги. Еще один взрыв прогремел в пяти метрах от левого борта. Корабль сильно накренился, легкие повреждения получили надстройки, в том числе был разбит прожектор.

Через некоторое время пять Ju-88А, зайдя со стороны солнца, атаковали эсминец «Свирепый» и находившийся у него на буксире эсминец «Гордый». Матросы и находившиеся на палубах пассажиры палили из всего, что было под рукой: зениток, пулеметов, в том числе самодельно установленных, и даже из стрелкового оружия. Бомбы легли кучно, но без прямых попаданий. Палубы, трубы и надстройки были изрешечены осколками и пулями, имелось много убитых и раненых. Но оба корабля упорно шли на восток.

В 09.30 новые удары были нанесены по транспортам. Причем на этот раз в атаке участвовали Bf-110 из I-й группы ZG26 «Хорст Вессель», действовавшие с уже находившегося в руках немцев аэродрома Псков. Они сбрасывали фугасные бомбы SC50 и поливали палубы судов из пушек и пулеметов. Первой жертвой стал транспорт ВТ-505 – теплоход «Иван Папанин»,¹⁹ на чьем борту находились примерно 3000 пассажиров и 200 автомобилей. В него попали две 50-кгбомбы. Одна из них пробила все палубы и взорвалась в трюме № 1. В результате там возник пожар, вспыхнули автомобили. Были убиты 22 человека, и еще свыше 60 получили ранения.

Вслед за этим еще один самолет, пройдя над идущими поблизости и отчаянно отстреливавшимися канонерскими лодками, тоже атаковал «Ивана Папанина». На сей раз две фугасные бомбы попали в кормовую часть теплохода. Теперь и трюм № 2 тоже охватило пламя. Кроме того, вышел из строя руль, и тяжелораненый капитан Смирнов отдал приказ остановить машину. Лишенный управления горящий корабль стало сносить к югу. Пассажиры в панике начали прыгать за борт. Командование теплоходом принял единственный оставшийся в строю представитель комсостава – помощник капитана по политчасти Новиков, который, несмотря на кажущуюся безнадежность положения, все же сумел организовать ремонт машины и тушение пожаров.

Тем временем налет продолжался. В 09.50 немецкие бомбардировщики добились прямого попадания в транспорт ВТ-543 «Вторая пятилетка».²⁰ Бомба взорвалась в трюме № 2, пробив корпус судна. В пробоину немедленно стала поступать вода, сотни людей бросились по трапам вверх. На борту теплохода находилось огромное количество эвакуированного промышленного оборудования, целый парк автомашин и военное снаряжение. И капитан Лукин все же хотел довести поврежденное судно хотя бы до Гогланда.

Еще одна бомба попала в кормовую часть ВТ-529 – грузового парохода «Скрунда» тоннажем 2414 брт. Она пробила палубу и взорвалась в машинном отделении. Понимая, что судно обречено, его капитан сразу же отдал приказ садиться на шлюпки. Впрочем, спасти всех, а на борту находились сотни раненых, вряд ли бы удалось. Однако «Скрунде» повезло. В момент атаки она находилась недалеко от острова Вайндло, вокруг которого имелось множество отмелей. Поэтому вскоре лишенный управления, погружающийся с креном на левый борт пароход вынесло на мель. Затем рядом взорвались еще две бомбы, окончательно выведшие его из строя.

После часового перерыва германские бомбардировщики снова появились над Финским заливом. В 10.55 три самолета с разных курсовых углов атаковали транспорт «Ленинградсовет», но судну уже второй раз удалось избежать прямых попаданий. Поскольку у

¹⁹ Построен в 1933 г. на Северной судовой верфи в Ленинграде как лесовоз. Сначала он имел имя «Карл Лепин», но в 1938 г. выяснилось, что это «троцкист и враг народа». Его назвали «Николай Ежов», но и тот вскоре тоже оказался «врагом народа». Наконец, в 1939 г. судно стало «Иваном Папаниным». Оно имело тоннаж 3500 брт и скорость хода 9,5 узла.

²⁰ Построен как лесовоз в 1933 г. на заводе Марти в Ленинграде. Имел тоннаж 3974 брт и скорость 9,5 узла. В начале войны он был вооружен четырьмя 37-мм автоматическими зенитными пушками.

зениток кончились снаряды, по «Юнкерсам» никто не стрелял. Это вызвало странную реакцию среди пассажиров. Толпа людей устремилась на мостик и стала «советовать» капитану Амелько, как именно надо уклоняться от атак авиации. Наиболее горячие головы и вовсе требовали передать им управление кораблем. Другие разделись до трусов, чтобы в случае чего сразу сигать в воду.

Также немецкие самолеты атаковали транспорт ВТ-584 «Найс-сар» тоннажем 1900 брт,²¹ уже поврежденный ранее при подрыве на mine. Они шли на бреющем полете, надсадно ревя моторами и не обращая внимания на беспорядочную пулеметную стрельбу. Часть людей, находившихся на палубе, увидев бомбардировщики, стала прыгать за борт, остальные готовились к этому.

Вскоре послышался свист бомб. Первая из них взорвалась в воде у левого борта, вторая угодила точно в мостик, третья же разорвалась прямо на палубе в гуще пассажиров. Части человеческих тел разлетелись на сотни метров, из носового трюма слышались предсмертные крики раненых, погибавших в огне. Трагедия завершилась быстро. Сотни людей, не сумев покинуть «Найссар», ушли вместе с ним на дно. Но и тех, кто оказался в воде, отнюдь не всегда ждало спасение. Немецкие самолеты носились над водой и расстреливали барахтавшихся в воде.

Пилоты Люфтваффе продолжали топить судно за судном, явно войдя во вкус. Очередной их жертвой стал ВТ-581 – пароход «Лейк Люцерн», на борту которого находились более 3500 эвакуируемых из Таллина солдат и раненых. Одна из трех предназначавшихся транспорту бомб попала в носовой трюм. И опять сотни людей были разорваны, оглушены и выброшены за борт. По воспоминаниям очевидцев, мостик, уцелевшая часть палубы и другие надстройки были буквально завалены человеческими внутренностями. В трюме огонь охватил многочисленное флотское имущество. Затем там раздались еще два мощных взрыва. Однако водонепроницаемость корпуса не была нарушена, и оставшиеся в живых члены команды продолжали вести израненное судно на восток.

²¹ Построен в 1911 г. в Англии и в Первую мировую войну участвовал в Дарданелльской операции и в боях на Адриатическом море. В 1933 г. транспорт купила Эстония, от которой он перешел «по наследству» СССР.



**Командир KG77
оберст Ханс-Йоханн Райтель**



**Командир I./KG4
гауптман Клаус Нёске,
награжденный
Рыцарским Крестом
16 мая 1941 г.**



**Обер-лейтенант
Зигфрид Рётке,
награжденный
Рыцарским Крестом
3 марта 1943 г.**

Во время этого же налета недалеко от Гогланда был поврежден транспорт ВТ-550 «Сауле» тоннажем 1207 брт. Его капитаном была женщина – А. Щетинина, которая не растерялась, тотчас повела судно прямо к острову и выбросила его на мель.

Следующий налет на конвой последовал в 12.15. На этот раз германские пилоты выбрали в качестве цели уже поврежденный и еле плетущийся транспорт «Вторая пятилетка». Бомба угодила в кормовую часть и, пробив палубу, вывела из строя машину. После этого вода стала поступать в трюмы еще быстрее, и судно с дифферентом на нос начало постепенно погружаться. Капитану Лукину ничего не оставалось, как отдать приказ покинуть его. При этом шлюпок катастрофически не хватало. Пассажиры использовали все, что могло держаться на воде, в том числе доски и бревна. Остальные попросту прыгали за борт, опять же напрасно опасаясь, что судно утащит их за собой. Однако в дальнейшем погрузе-

ние замедлилось и «Вторая пятилетка» снова встала на ровный киль. Тогда Лукин вместе с электромехаником Кульковым, четвертым механиком Моргуновым и военврачом Ивановым предприняли последнюю попытку спасти огромный корабль. И им даже удалось, находясь по пояс в воде, запустить машину!

Но через несколько минут в небе снова появились немецкие бомбардировщики. Теперь это были девять He-111H из I./KG4 «Генерал Вефер» во главе с командиром группы гауптманом Клаусом Нёске (Klaus Noske). Они один за другим начали снижаться и заходить на цели, атакуя их с малой высоты. Снова засвистели бомбы и над кормой «Второй пятилетки» взметнулся огромный столб огня. Теперь транспорт уже был обречен. Вода хлынула в машинное отделение, ломая переборки. Через несколько минут он на ровном киле ушел под воду в четырех милях от островка Родшер, расположенного западнее острова Гогланд. Потопление «Второй пятилетки» было записано на счет лейтенанта Зигфрида Рётке (Siegfried Rothke).²²

Всего же, по немецким данным, 29 августа пилоты I./KG4 потопили три судна общим тоннажем в 6000 брт и еще три повредили.

В 12.25 бомбардировщики атаковали сильно поврежденный теплоход «Иван Папанин». После очередных попаданий на нем начался сильнейший пожар, распространившийся почти на все палубы. Охваченные огнем люди прыгали за борт, ища спасение в воде. Однако судно упорно продолжало идти к острову Гогланд и тонуть не хотело. Матросы и солдаты, находившиеся на борту, тушили огонь всем, что было под рукой, в том числе ведрами и касками.

Тем временем три Ju-88A из KGr.806, пройдя над «Папаниным», нацелились на находившиеся неподалеку эсминцы «Славный» и «Суровый». Два «Юнкерса» сбросили бомбы с большой высоты, но промахнулись, третий же пилот решил действовать наверняка. Невзирая на бешеный зенитный огонь, бомбардировщик, ревя моторами, пикировал прямо на «Славный». Видя быстро приближающийся самолет, матросы уже решили, что *«подлый фашист»* решил протаранить эсминец, однако в последний момент от него все же отделились четыре бомбы. Командир эсминца капитан 3-го ранга М. Д. Осадчий тотчас дал команду круто переложить руль вправо. Повалившись на борт, «Славный» в последний момент резко отвернул, и взрывы прогремели в нескольких метрах от борта по старому курсу. Всех стоявших на палубе матросов ударной волной сбilo с ног, а часть сбросило в воду. Сам эсминец подбросило вверх и положило на борт. Сам же Ju-88A, по утверждению наблюдателей, пройдя над самыми мачтами, пролетел еще несколько сот метров и плюхнулся в воду.

В 12.40 пассажиры многострадального «Ивана Папанина» снова увидели уже знакомые силуэты приближающихся самолетов. Первые бомбы упали рядом с бортами, окатив пылающее судно спасительной водой. Но в тот же момент в трюмах начали взрываться бензоцистерны и боеприпасы. Рулевой старший матрос Хильков, теряя сознание, успел направить теплоход на ближайшую отмель, после чего упал на пол рубки.

Вскоре нос корабля уткнулся в песок. Уцелевшие пассажиры и матросы бросились в воду, в которой теперь уже не могли утонуть. Однако до спасения было еще далеко. Два самолета описали вокруг «Ивана Папанина» круг на бреющем полете, расстреливая людей из пулеметов, а третий сбросил на судно еще четыре бомбы. Три из них взорвались у бортов в гуще пассажиров, последняя же попала в трюм № 3, загруженный боеприпасами. Тотчас огромной силы взрыв буквально разорвал корпус теплохода, и только после этого довольные

²² 29.01.1942 г. в ходе очередного боевого вылета его He-111H попал под огонь советской зенитной артиллерии. Тремя прямыми попаданиями было выведено из строя рулевое управление, однако Рётке все же смог посадить горящий самолет на единственной просеке в лесу, до которого он дотянул. После 30-часового перехода Рётке и его экипажу удалось перейти линию фронта в районе Старой Руссы. Всего в ходе войны он совершил 476 боевых вылетов, при этом часть из них на реактивном бомбардировщике Ar-234.

немецкие летчики улетели. Катера и небольшие буксиры, прибывшие с Гогланда, начали собирать оставшихся в живых. Всего до острова сумели добраться примерно 2000 человек.

Через какое-то время немцы заметили большое скопление народа на Гогланде и совершили несколько налетов уже на сам остров! Сотни полуголых людей, многие из которых из-за мазута были похожи на негров, с криками носились по камням и между немногочисленными деревьями, пытаясь найти хоть какое-нибудь укрытие. В то же время оказавшиеся здесь примерно 30 «особистов» из различных управлений НКВД Прибалтики немедленно приступили к расстрелам «паникеров» и «трусов».

В 13.10 «Хейнкели» из I./KG4 с большой высоты сбросили бомбы на лидер «Ленинград» и шедший вплотную за ним «Минск». Взрывы прогремели кучно, но уже в кильватерной струе за кормой кораблей.

Тем временем к острову Гогланд приближались еще два поврежденных судна: плавмастерская «Серп и Молот» и транспорт «Лейк Люцерн». Первая все больше зарывалась носом в воду, а второй горел. Мало было этих неприятностей, так два погибающих судна еще и столкнулись бортами, вследствие чего огонь перекинулся на плавмастерскую, охватив на ней шлюпки, надстройки и чехлы на раструбах. Часть пассажиров от сильного удара при столкновении вывалились за борт, но об их спасении было думать некогда.

Вскоре показались спасительные прибрежные отмели, и «Серп и Молот» выбросился на мель невдалеке от пылающего остова «Ивана Папанина». Пассажиры стали переправляться на берег на уцелевших шлюпках, катере и самодельных плотках из бочек. Однако около 13.30 эту картину нарушил вой немецких самолетов. На этот раз их пилоты были на редкость точными, всадив в судно сразу три фугасные бомбы. В небо взметнулись большие столбы огня, и вслед за этим «Серп и Молот» охватил огромный пожар, уничтоживший плавмастерскую, а вместе с ней и весь запас цветного металла, вывезенный из Таллина. Еще одна бомба попала в охваченный огнем остов «Ивана Папанина». Ударной волной его сорвало с мели, отнесло на открытую воду, где судно уже окончательно затонуло.

В 13.40 восточнее острова Гогланд Ju-88A из KG77 снова атаковали эсминцы Балтфлота. На сей раз удар наносился по «Свирепому» и находящемуся у него на буксире «Гордому». Первому опять удалось уклониться от попаданий, во второй же угодила одна бомба весом 250 кг. Она взорвалась на палубе, не нанеся серьезных повреждений, но перебив часть экипажа. На «Свирепом» от близких разрывов начали барахлить машины. Тем не менее неутомимые эсминцы после небольшого замешательства продолжили свой нелегкий путь в Кронштадт.

Августовский день был в самом разгаре, и налеты продолжались. В 14.30 недалеко от острова Родшер три самолета, опять идентифицированных как «Ю-87», атаковали транспорт ВТ-546 – бывший латышский пароход «Аусма» тоннажем 1800 брт.²³ Одна из сброшенных ими бомб попала в кормовой трюм судна. В результате в корпусе образовалась большая пробоина, вышли из строя машина и паропровод. После этого немцы обстреляли тонущий корабль из пулеметов и удалились. Спасательные шлюпки ударной волной были сорваны с балок и улетели за борт, так что пассажирам пришлось попросту прыгать в воду. Между тем пароход повалился на правый борт, потом перевернулся вверх килем и быстро затонул.

Остальные бомбардировщики, вероятно, все же Ju-88A, набросились на проходивший неподалеку транспорт «Шяуляй» тоннажем 2500 брт. Они пикировали на него, заходя с разных курсовых углов. Капитан попытался совершить маневр уклонения, но старое судно поворачивалось слишком медленно. Вскоре возле правого борта поднялся огромный столб

²³ Построен в Англии в 1889 г. под названием «Эстаг». В мае 1940 г. он ремонтировался в Амстердаме, а когда город заняли немцы, его капитан Рудольф Кунтсберг, сын «латышского стрелка», поднял на судне советский флаг и увел его в СССР!

воды, затем взрыв прогремел на корме, разметав находившихся там людей. Третья бомба взорвалась под кормой, выведя из строя винт.

Потеряв ход, «Шяуляй» стал дрейфовать в юго-восточном направлении. Но транспорту повезло. Вскоре к нему подошли спасательное судно «Москва», буксир «Тазуя», недавно также переживший налет штурмовиков, а также тральщик ТЩ-21. Они выловили из воды людей, потом взяли пароход на буксир и потащили дальше. В 15.50 транспорт прибыл в бухту Сууркюля на острове Гогланд, где началась его разгрузка.

Однако в небе снова появился немецкий самолет, сбросивший серию из четырех бомб. Две упали у бортов «Шяуляя», третья попала в середину судна, а четвертая взорвалась в кормовом трюме, где находились боеприпасы. Раздался страшный взрыв, и в небо взметнулся столб огня высотой несколько сотен метров. Подоспевший к пылающему остову буксир успел оттащить судно от причала, после чего транспорт сел на мель, где и догорел.²⁴

Район Гогланда к этому времени представлял собой ужасное зрелище. За десятки километров были видны огромные столбы дыма, повсюду плавали обломки судов, разбитые шлюпки, трупы людей и куски тел. Среди широких пятен мазута барахтались цеплявшиеся за разные предметы люди. Наверное, все в этот момент думали только о том, скорее бы наступил закат. Но августовское солнце стояло еще высоко...

В 16.05 конвой атаковали шесть Bf-110, в частности, в районе острова Лавансаари они обстреляли транспорт ВТ-524 «Калпакс»²⁵ тоннажем 2200 брт с 1100 ранеными на борту. В результате погибли капитан и рулевой, а также расчеты обоих имевшихся на борту зенитных пулеметов. После этого «Мессершмитты» сделали еще два захода, расстреливая мостик и рубку судна. Стреляли они исключительно метко, и в результате там в живых остался лишь старший штурман Шверст, который и взял на себя управление. Стоя среди окровавленных тел, он один вел «Калпакс» на восток.

Истребители улетели, но зато вскоре появились двухмоторные бомбардировщики. Сразу девять «Юнкерсов», зайдя с кормы, атаковали транспорт. Одна за другой в него попали сразу три бомбы. Первая взорвалась в трюме № 2, битком набитом ранеными. В воздух взлетели десятки тел, а те, кто выжил, тотчас утонули в прибывающей воде. Второй взрыв прогремел в трюме № 1, третий – в машинном отделении. «Калпакс» стал быстро погружаться с дифферентом на нос, и Шверсту ничего не оставалось, как отдать приказ покинуть корабль.

С борта удалось спустить две чудом уцелевшие шлюпки, правда, одна раньше времени сорвалась и упала вверх днищем. Лишь немногие успели покинуть «Калпакс» до того, как он ушел под воду. Сам старший штурман едва не утонул, но в последний момент его все же выбросило на поверхность. Там Господь послал Шверсту одинокое бревно, на котором он и спасся. Всего же уцелели 70 человек, в том числе 16 членов экипажа транспорта, а более 1100 погибли.

Вслед за этим немецкие самолеты атаковали шедший чуть впереди транспорт ВТ-563 «Атис Кронвалдс» тоннажем 1230 брт.²⁶ Сначала с бреющего полета его обстреляли Bf-110, а затем Ju-88А с пикирования сбросили серию бомб. Первая взорвалась на мостике, выбросив за борт капитана Артура Эмсиня, вторая угодила в носовой трюм. Борьбу за живучесть судна никто вести не стал. Вместо этого матросы стали швырять в воду спасательные круги

²⁴ Затем в ноябре – декабре 1941 г. корпус «Шяуляя» использовался для бункеровки углем кораблей, следовавших на базу Ханко. 13.07.1942 г. командир одной из русских подлодок принял его за «фашистский транспорт» и торпедировал. Взрыв окончательно уничтожил остатки судна.

²⁵ Построен в 1913 г. во Франции и первоначально назывался «Лейтон». В 1926 г. куплен Латвией, от которой затем и перешел русским.

²⁶ Построен в Ростове-на-Дону под названием «Хильда Горн». В 1925 г. он был куплен Латвией и переименован в «Абаву», после чего сменил еще семь названий. В 1940 г. он достался Советскому Союзу и с началом войны был переоборудован в военный транспорт ВТ-563.

и пояса, а потом наскоро скинули и две шлюпки. Правда, обе они упали вверх килем и были унесены течением. Поэтому прыгавшим за борт пассажирам, а на корабле было не менее 1100 раненых, приходилось рассчитывать на свои силы и умение плавать. Вскоре корма «Атиса Кронвалдса» встала вертикально вверх, после чего судно быстро ушло под воду. Это была последняя жертва так называемого Таллинского перехода.

Кроме выше перечисленных судов, Люфтваффе потопили грузопассажирский пароход «Вайндло» тоннажем 604 брт. В районе Южного Гогландского маяка был тяжело поврежден транспорт ВТ-519 – грузовой пароход «Сигулда» тоннажем 2000 брт. После этого капитан В. Беклемищев выбросил судно на мель и приказал покинуть его. При этом погиб всего один матрос. Через сутки «Сигулда» затонула. Самым маленьким судном, ставшим в тот день жертвой немецких летчиков, был ВТ-537 – грузовой пароход «Эргонаутис» тоннажем 205 брт, затонувший в районе мыса Юминда. На нем погибли более 300 человек. Также были потоплены транспорт ВТ-547 «Ярвамаа» и танкер № 12. Еще один малый грузопассажирский пароход «Вормси» в результате полученных повреждений выбросился на берег острова Большой Тютерс.

В 16.40 легкий крейсер «Киров» бросил якорь на Большом Кронштадтском рейде. Кораблю, несмотря на многочисленные налеты бомбардировщиков и обстрелы, все же удалось почти невредимым добраться до новой главной базы флота. Впрочем, это не обещало его команде спокойной жизни. Немцы уже вели бои в пригородах Ленинграда. Тем временем остальной и сильно поредевший суперконвой продолжал свой скорбный путь.

Характерно, что ВВС Балтфлота и ВВС Северного и СевероЗападного фронтов не оказали конвою практически никакой поддержки. Все их истребительные полки были вовлечены в ожесточенные бои над сушей, неся при этом тяжелые потери. Первые русские самолеты появились над оставшимися судами только в 18.10, когда те уже были на подходе к Кронштадту. Это были летающая лодка МБР-2 и два сопровождавших ее И-16. В связи с этим у участников невиданного перехода появилась поговорка: *«Мы шли от Таллина до Кронштадта под прикрытием немецких пикировщиков»*.

Вскоре стало темнеть, и на Финский залив опустилась спасительная ночь. 30 августа в 05.10 по берлинскому времени над заливом появился самолет-разведчик Ju-88D. Его бортрадист передал открытым текстом донесение, перехваченное советской службой радиоперехвата: *«Вся поверхность Финского залива до острова Гогланд представляет собой огромное сплошное пятно мазута, в котором плавают обломки и трупы»*.

Германской авиации удалось потопить 22 судна общим тоннажем около 40 000 брт. Всего же во время Таллинского перехода советский флот потерял, по разным данным, от 64 до 68 кораблей. В их числе были 13 боевых кораблей Балтийского флота: пять эсминцев, три подводные лодки, два сторожевика, два тральщика и одна канонерская лодка! Это составляло около 33 % от первоначального состава суперконвоя. Десятки других судов, в том числе три эсминца, получили различные повреждения. Людские потери тоже оказались огромными. По разным оценкам, погибли от 12 000 до 20 000 человек! Если верить последней цифре, хотя некоторые историки ставят ее под сомнение, то получается, что на дно Финского залива отправились две трети эвакуированных из Таллина людей!

Это была настоящая катастрофа для советского военного и торгового флота и в то же время большой успех Люфтваффе, полностью выполнивших поставленную перед ними задачу. В течение 29 августа бомбардировщики выполнили 137 самолето-вылетов, истребители-бомбардировщики Вф-110 – 16 самолето-вылетов и самолеты-разведчики – три. При этом немецкие потери в ходе атак суперконвоя оказались минимальными. Обратившись на свой аэродром не вернулся один И-88А из КGr.806. Еще три He-111 из I./KG4 «Генерал Вефер» получили повреждения от огня зенитной артиллерии, и затем один «Хейнкель» из 1-й эскадрильи совершил вынужденную посадку «на живот» на аэродроме Коровье Село.

31 августа авиационное командование «Остзее» с гордостью сообщило, что подчиненные ему самолеты с начала войны выполнили над Балтийским морем 1775 боевых вылетов, в ходе которых потопили пять эсминцев, один миноносец, один сторожевой корабль, два торпедных катера, одно вспомогательное судно, а также торговые суда общим тоннажем 66 000 брт. Еще 34 военных корабля и транспортных судна были повреждены. При этом суммарные потери авиагрупп составили всего 10 самолетов всех типов!

Эти данные в отношении боевых кораблей Балтфлота выглядят несколько преувеличенными. Так, к примеру, авиация потопила лишь три эсминца, а не пять. Что же касается торговых судов, то заявленные данные являлись более или менее объективными, если учесть, что только во время так называемого Таллинского перехода Люфтваффе перетопили судов примерно на 40 000 брт.

Второе падение Моонзунда²⁷

После эвакуации Таллина значительно осложнилось положение гарнизонов островов Моонзундского архипелага, оказавшихся в глубоком тылу у немцев. Ими командовал начальник Береговой обороны Балтийского района (БОБР) генерал-майор А. Б. Елисеев.

Между тем именно с острова Сааремаа советские бомбардировщики по приказу Сталина совершали налеты на Берлин. Эти удары были неточными и совершенно бесполезными, однако, веря донесениям летчиков, командование было убеждено, что *«германская столица пылает в огне»*, и требовало продолжать налеты. Между тем запас авиабомб на острове быстро иссяк, и для их доставки были привлечены тральщики Балтфлота. И это в то время, когда кораблей этого типа катастрофически не хватало на заминированных коммуникациях.

В ночь на 24 августа из Кронштадта на Сааремаа вышел первый конвой в составе базовых тральщиков «Кнехт» и «Бугель», груженных бомбами, а также сопровождавших их тральщика «Верпа» и двух катеров «МО». Однако ни одна бомба до места назначения не доплыла. В районе мыса Юминда оба «бомбовоза» подорвались на минах и погибли со всеми командами.

Тогда на следующую ночь по тому же маршруту отправился второй конвой в составе базового тральщика «Патрон» старшего лейтенанта М. П. Ефимова, тихоходного тральщика Т-298 старшего лейтенанта А. В. Соколова и катера МО-208 лейтенанта П. И. Саж-нева. Когда по утру 25 августа конвой миновал остров Лавансаари, в небе прошел немецкий самолет-разведчик. После этого начались атаки авиации.

По показаниям экипажа «Патрона», на тральщик было сброшено свыше 300 бомб всех калибров, что, несомненно, являлось очень завышенным числом. При близких разрывах левый борт корабля был пробит многочисленными осколками, от сотрясения вышли из строя некоторые механизмы и приборы. Погибли пулеметчик И. Мелихов и сигнальщик В. Харламов. Тяжелые ранения получили командир, его помощник, военком и еще несколько членов экипажа. Получил повреждения и Т-298. Однако матросы обоих кораблей сумели устранить повреждения и довести их до острова Сааремаа.

Подобным образом шли к Моонзунду и обратно и другие конвои. Так, 25 августа грузовой пароход «Космос» следовал из Вайнамэри в Палдиски, буксируя военный катер. Во время атаки немецкого самолета капитан резко сбавил ход. В результате буксирный трос погрузился в воду и, намотавшись на гребной винт, застопорил ход. После этого неуправляемый корабль выбросило на скалы. В результате пароход затонул, а катер сгорел.

Начальник военно-лоцманской службы лейтенант Т. М. Кузнецов вспоминал: *«Проводка осуществлялась в ночное время, так как днем налетала авиация противника. Мы проводили корабли и суда только известными нам курсами, свободными от мин. И только по особой нашей заявке включалось навигационное ограждение, которое постоянно было выключено. Если длительно горели буи и створы, то появлялись самолеты противника, и у биев и на створах ставились мины»*.

После того как Балтийский флот покинул Таллин, Люфтваффе приступили к регулярным налетам на рейды и стоянки кораблей

²⁷ В первый раз германские войска захватили Моонзундский архипелаг в ходе крупной десантной операции в 1917 г. во время Первой мировой войны.



**Капитан многострадального теплохода «Иван Папанин»
А. П. Смирнов**



**Начальник Береговой обороны
Балтийского района
генерал-майор А. Б. Елисеев**



**Командир тральщика «Патрон»
старший лейтенант
М. П. Ефимов**

вокруг Моонзундских островов. 29 августа немецкие самолеты совершили налет на рейд порта Триги, расположенного на северном берегу острова Сааремаа. Взрывами бомб был тяжело поврежден грузовой пароход «Хельге» тоннажем 750 брт. Судно село на грунт и было оставлено командой. Тем не менее оно еще несколько раз подвергалось атакам авиации и обстрелам с берега.²⁸ 3 сентября в бухте Кыгусте на острове Сааремаа был потоплен грузо-пассажирский пароход «Густав» тоннажем 107 брт.

13 сентября бомбардировке подвергся рейд порта Кярдла, находящийся на северо-восточном берегу острова Хиума. В результате прямого попадания бомбы в паровой котел

²⁸ В 1942 г. остов «Хельге» атаковали уже советские бомбардировщики Ил-4, чьи экипажи затем записали на свой счет очередной «фашистский транспорт».

там затонул грузовой пароход «Хииула». На следующий день там же был потоплен катер-тральщик КМ-1308. 16 сентября в районе Палдиски жертвой немецких самолетов стал тральщик ТЩ-81 («Ижорец-22»²⁹). 17 сентября на рейде Триги был потоплен малый грузопассажирский пароход «Тритон» тоннажем 183 брт. 19 сентября в Матсапусском заливе был тяжело поврежден грузопассажирский пароход «Рудольф». Капитан вывел судно на мелководье, где оно затонуло, после чего команда покинула его. В этом случае никто не погиб.

Пилоты Люфтваффе продолжали топить один корабль за другим, словно на учениях. 19 сентября сначала севернее Сааремаа были отправлены на дно катер МО-405 и катер-тральщик КМ-2 «Волхов», а затем в одной из бухт на северном берегу острова были потоплены еще пять стоявших там катеров-тральщиков. 20 сентября около Кыгусте немцы потопили торпедные катера № 34 и № 74.

Тем временем германские войска начали десантную операцию по захвату архипелага. Остатки советского гарнизона оставили остров Сааремаа и эвакуировались на Хиуму. Между тем отдельные разрозненные группы бойцов еще оставались на полуострове Сырве в южной части острова. Командир БОБР генерал-майор Елисеев решил в ночь на 4 октября выслать туда восемь разъездных катеров типа «КМ» под командованием капитана 3-го ранга П. А. Яковлева для эвакуации защитников полуострова. Однако на Балтике был шторм, и на полпути катерам пришлось укрыться в бухте на полуострове Кыпу.

Самолеты-разведчики Люфтваффе вели тщательное наблюдение за морем, и вскоре отряд был обнаружен. После этого катера подверглись ожесточенной бомбардировке и отказались от выполнения задачи. Также не удалось прорваться к Сырве и посланным туда мотоботу № 1, речному катеру «Свеланд», катеру «Этта» и даже торпедным катерам. Лишь катер МБЛ-3 с гидрографом лейтенантом Кудиновым в невероятно сложных погодных условиях сумел дойти до полуострова. Но и он не вернулся назад. Немецкие самолеты потопили катер, а оставшиеся в живых попали в плен.

Генерал-майор Елисеев докладывал в Военный Совет Балтийского флота: *«Все наши старания на скудных плавсредствах эвакуировать что-либо с Сырве на Хиума не увенчались успехом. Ни торпедные катера, ни катера „КМ“, ни буксиры не смогли прорваться... Противник сосредоточил большое количество кораблей и авиации, которые все уничтожают».*

5 октября одной из последних жертв Люфтваффе в районе Моон-зундских островов стал торпедный катер № 151.

Вскоре началась высадка немецкого десанта и на остров Хиума. Попутно 11 октября около острова был потоплен пассажирский пароход «Кондорс» тоннажем 210 брт. В итоге на военно-морскую базу Ханко, на одноименном полуострове на южном побережье Финляндии, удалось эвакуировать лишь 4000 человек. Это было все, что осталось от гарнизона двух огромных островов...

²⁹ Тральщики данного типа переделывались из буксиров типа «Ижорец», построенных на одноименном заводе. Они имели водоизмещение 165 тонн, длину 24 метра, ширину 6 метров и скорость хода до 9 узлов. Вооружение обычно состояло из одной 45-мм пушки 21-К. Экипаж – 32 человека.

Глава 2

Недолгий путь Чудской флотилии

Необходимость создания военной флотилии на Чудском озере возникла в тот момент, когда Вермахт занял Ригу и вышел на рубеж реки Западная Двина. 3 июля приказом командующего Морской обороной Ленинграда и Озерного района (МОЛИОР) контр-адмирала Самойлова на базе дивизиона учебных кораблей высшего военно-морского инженерного училища была сформирована Чудская военная флотилия (ЧВФ). Ее командующим был назначен капитан 1-го ранга Н. Ю. Авраамов. В целом новое формирование было подчинено МОЛИОРу, а в оперативном отношении – командованию сухопутных войск. Этот же приказ предписывал изъять все плавсредства у их владельцев и перевести из западной части озера в восточную.

Чудское озеро имеет площадь 2670 кв. км, средняя глубина в нем 7,1 м, а наибольшие «впадины» достигают 15 метров. На юге оно соединено с небольшим Теплым озером, которое, в свою очередь, также на юге соединяется с Псковским озером. И общая площадь объединенного водоема составляет уже 3550 кв. км.

Главной задачей импровизированной флотилии являлась поддержка своих войск огнем, переправа их с берега на берег и, в свою очередь, препятствование переправе немцев. Главной базой ЧВФ был определен город Гдов, на восточном берегу Чудского озера. Надо сказать, что вновь созданный «флот» собирался с миру по нитке. В Ленинграде удалось наскрести 427 человек личного состава, но совершенно отсутствовали орудия, снаряды, пулеметы и прочая необходимая техника. В конце концов штаб МОЛИОР сумел раздобыть две 76-мм пушки с легендарного крейсера «Аврора», девять «сорокапятков», некоторое количество винтовок, мин, пулеметов, продуктов и обмундирования.

9 июля все это хозяйство на 18 автомашинах отправилось от станции Лигово, под Ленинградом, в Гдов. По дороге «путников» атаковала германская авиация, и в итоге до места назначения добрались только 13 грузовиков. За 28 часов колонна преодолела 250 км, и 11 июля достигла озерной «военно-морской базы». Туда также прибыл представитель штаба МОЛИОРа батальонный комиссар А. Т. Караваев, и нельзя сказать, что увиденное сильно обрадовало его. Он знал, что еще в феврале 1941 г. нарком ВМФ Кузнецов разрешил передать училищу суда бывшей эстонской пограничной флотилии, которые предназначались для подготовки и морской практики курсантов. Корабли, доставшиеся от эстонцев, были отремонтированы и с начала июня начали плавать по озеру. На них было всего четыре станковых пулемета и несколько винтовок. Таким образом, все стоявшее на плесе Чудского озера около Гдова никак не могло оправдать даже самых скромных ожиданий прибывшего политработника.

Ядро Чудской флотилии составили три учебных корабля – «Нарва», «Эмба» и «Исса», которые по этому поводу срочно переименовали в канонерские лодки. «Нарва» водоизмещением в 110 тонн, как и плавбаза «Плюсса» водоизмещением 150 тонн, была колесным пароходом. При этом на плавбазе машины были столь изношены, что она не могла самостоятельно передвигаться. Винтовые «Исса» водоизмещением 110 тонн и «Эмба» водоизмещением 115 тонн³⁰ имели бронированные рубки и площадки для установки двух орудий.

³⁰ Бывший буксирный пароход, построенный еще в 1908 г. в Германии. В августе 1915 г. его мобилизовали по военно-судовой повинности и зачислили в Чудскую флотилию. Во время Гражданской войны он входил в состав Красной Чудской флотилии. 20.05.1919 г. «Эмба» захватили белогвардейцы, и осенью 1919 г. он вошел в дивизион канонерских лодок Эстонии.

Однако артиллерийского вооружения на них не было вовсе, а в качестве топлива использовались дрова!

Кроме того, в состав флотилии вошли посыльное судно «Уку», семь озерных и речных пароходов, 13 моторных катеров и несколько барж. Вспомогательные силы флотилии состояли из госпитального судна «Нептун» и нескольких старых буксиров, которые силами курсантов были приведены в более или менее сносное состояние. Защита экипажей катеров от осколков осуществлялась мешками со шмотьем, брошенным при эвакуации! Вот с таким «флотом» предстояло *«препятствовать переправе вражеских войск»*. Мир, наверное, еще не знал столь жалкой и смешной эскадры.

Орудия, доставленные из Ленинграда, было решено установить следующим образом: на канонерке «Нарва» – три 45-мм пушки, на «Эмбахе» и «Плюссе» – по две и на пароходе «Тарту» – одну. «Исса» стала настоящим флагманом флотилии, вооруженным двумя 76-мм и одной 45-мм пушками. Их командам выдали оружие времен Первой мировой войны, хранившееся в арсенале в Тарту.

Далее началась военная подготовка. Караваев вспоминал: *«За неделю базирования в Гдове курсанты и красноармейцы, назначенные комендорами, сумели научиться стрелять из орудий по береговым и воздушным целям... Тренировки частенько прерывались воздушными налетами, и тогда начинались боевые стрельбы. Огонь по берегу отрабатывали на реальных целях»*.

Тем временем войска немецкой группы армий «Север» продолжали наступать и к середине июля уже продвигались по берегам Чудского озера. Незанятыми оставались лишь северный и северозападный берег. 17 июля флотилия отошла в исток реки Нарва, к поселку Васкнарва. Впрочем, где именно находится противник, никто не знал. По воспоминаниям Караваева, положение на фронте представлялось весьма туманно. Фактически моряки действовали по принципу *«Увидел на берегу немца – пали!»*. Корабли обстреливали прибрежные дороги и деревни, хотя из-за малого количества стволов этот огонь был малозаметен. 17 и 18 июля канонерки и пароходы участвовали в эвакуации из района Гдова окруженных частей 118-й стрелковой дивизии.

19 июля кораблям пришлось отойти к эстонскому городку Муст-вез, расположенному на северо-западном берегу озера. При этом из-за мелководья там к причалам смогли подойти только катера, все остальные же бросили якоря на рейде. 20 июля канонерские лодки «Нарва», «Эмбахе» и «Исса» обстреливали прибрежное шоссе, на котором *«наблюдалось оживленное движение автотранспорта противника»*. Проверить результаты стрельбы не представлялось возможным. Другие корабли и катера в эти дни вели разведку побережья, занятого немцами, и доставляли оружие партизанам. Батальонный комиссар Караваев затем рассказывал: *«Можно понять, как ценилась каждая возможность задержать продвижение противника хотя бы до того момента, пока к Луге и Кингисепу будут выдвинуты наши войска, а на ближних подступах к Ленинграду не возведут оборонительные рубежи»*.

В это время Чудская военная флотилия фактически оказалась в тылу противника. Германское командование видимо обеспокоилось поступающими от пехоты данными, что у берегов появляются какие-то уродливые корабли и палят по тыловым частям и обозам, мешают солдатам купаться. Поскольку создавать свою флотилию на озере немецкое командование не торопилось, то разделаться с русскими было поручено авиации.

Утром 22 июля над рейдом гавани Муствез появился самолет-разведчик, а чуть позднее три группы бомбардировщиков одна за другой атаковали корабли ЧВФ. Затем после 12.00 рейд бомбили и обстреливали шесть Bf-110F. В результате были потоплены две баржи с продовольствием, а все три канонерские лодки получили сильные повреждения. На «Иссе» и «Нарве» погибли все артиллерийские расчеты, а на «Эмбахе» полег весь комсостав. Еще

на трех кораблях флотилии были убиты командиры и многие артиллеристы. По самолетам вели огонь из 45-мм пушек и винтовок, но эта пальба не причинила тем никакого вреда.

После завершения налетов командующий флотилией капитан 1-го ранга Н. Ю. Аврамов, не надеясь больше на свою слабую ПВО, приказал рассредоточить корабли в устьях рек, замаскировав их ветками и рыболовными сетями. В последующие дни налеты повторились. 23 июля были потоплены канонерская лодка «Нарва» и посыльное судно «Уку», на остальных были разбиты все палубные надстройки, повреждены рулевые устройства, борта пробиты десятками осколков. На «Иссе» после двух суток бомбардировок из 48 человек личного состава в строю остались всего семеро.

Продвижение германских войск и налеты авиации заставили командование флотилии принять решение о затоплении вспомогательных судов и плавсредств и отходе остатков основных сил из Муствеэ. Канонерки «Исса» и «Эмба», а также плавбаза «Плюсса» на буксире перешли на 20 км к северо-западу к устью реки Ранна-Пунгерн. Кроме них, в составе флотилии еще оставались два буксира, баржа с бензином и несколько катеров.

Уже на новой стоянке суда были снова атакованы самолетами Люфтваффе, и «Плюсса» получила тяжелые повреждения. 1 августа все оставшиеся были затоплены своими командами на мелководье. С плавбазы «Плюсса» и канонерки «Исса» сняли пушки и передали их частям 8-й армии. На сем история ЧВФ могла бы и закончиться...

Однако через несколько дней советское армейское командование спохватилось, что несколько поспешило с затоплением кораблей флотилии. Морякам пришлось поднять с грунта и снова ввести в строй канонерскую лодку «Эмба» и несколько катеров. На них снова поставили вооружение!

12 августа отряд в составе канонерки и четырех катеров выполнил новое задание, выйдя в Чудское озеро и высадив южнее Гдова 60 разведчиков. Они должны были установить связь с окруженными частями. При отходе от берега произошел бой между кораблями флотилии и немецкими дозорными катерами. По донесениям сторон, в ночном бою они взаимно «потопили» друг друга.

На самом деле утром 13 августа «эскадра» вернулась в устье реки Ала-Йиги, где «Эмба» и прочие суда вторично затопили, а корабельное имущество спрятали в дюнах. 76-мм орудия с крейсера «Аврора» закопали в песок. Из личного состава был организован береговой отряд, который 20 августа в составе 189 человек прибыл в Ленинград.

27 августа 1941 г. Чудская военная флотилия, от которой остались одни моряки, была официально расформирована приказом командующего МОЛИОР.

Любопытно, что затопленные суда затем снова плавали по Чудскому озеру, но, правда, уже под немецким флагом. В сентябре того же года немецкие саперы поднимали канонерки «Исса» и «Нарва», а также плавбазу «Плюсса», которые после ремонта были соответственно переименованы в «Ванемуине» («Vanemuine»), «Хайматланд» («Heimatland») и «Ильтамар» («Ilmatar»). Затем в октябре настала очередь канонерки «Эмба», получившей название «Балтенланд» («Baltenland»).

Все четыре многострадальных судна затем 26 августа 1944 г. снова подверглись удару с воздуха и снова были потоплены, но теперь уже советской авиацией. После войны их уже в который раз поднимали. Три бывшие канонерки сразу отправились на слом, а «Ильтамар», которому вернули прежнее название «Плюсса», передали Чудскому пароходству и переоборудовали в несамоходную баржу. Она прослужила до 1950 г., после чего тоже была сдана на слом.

Глава 3 Буря в заливе

Коронный город

С начала XVIII в. основной базой российского флота на Балтийском море был Кронштадт, что в переводе с немецкого означает «Коронный город», основанный в 1710 г. императором Петром I на мрачных и неприветливых берегах острова Котлин в восточной части Финского залива. Здесь были выстроены мощные форты, береговые батареи, склады, причалы и судоремонтные верфи. Массивный Морской собор на долгие годы стал символом города-крепости, сохранившимся затем и в разрушительные годы Советской власти.

Расположение Кронштадта оказалось очень удачным. С одной стороны, он стал надежным укрытием для кораблей, а с другой – позволял надежно прикрыть столицу Российской империи от вражеских десантов и обстрелов. За два с половиной столетия Кронштадт повидал многое, это были и успехи и поражения флота и процветание и запустение. История военно-морской базы тесно переплелась с событиями Первой мировой войны и двух революций 1917 г., а потом и Гражданской войны. Петровские бастионы повидали и торпедные атаки британских катеров, и германские бомбардировки, и Кронштадтский мятеж матросов. Именно здесь нашел свой конец флот царский, а потом зародился флот советский.

Немецкая военная разведка (Абвер) стала проявлять пристальный интерес к главной советской военно-морской базе на Балтике уже в начале 30-х гг. XX в. В 1934 г. Теодор Ровель (Theodor Ro-wehl), ставший затем создателем и командиром специальной авиagrуппы, совершавшей секретные разведывательные полеты над территориями других стран, лично произвел аэрофотосъемку Кронштадта с высоты 9144 метра. Взлетая с территории Восточной Пруссии на двухмоторном самолете, оснащенном дополнительными топливными баками, он с интервалом в несколько недель регулярно пролетал над Кронштадтом.

Тем самым Ровель предоставил руководству Абвера ценные сведения о советском военно-морском флоте, объемах и темпах строительства новых военных кораблей. В последующие годы немецкие самолеты неоднократно появлялись над базой, причем количество их пролетов особенно возросло в течение 1940–1941 гг.

Интересовались Кронштадтом и финны. Для воздушной разведки использовался двухмоторный самолет Бристоль «Бленхейм» Mk.I «BL-141» из 42-й эскадрильи (LLv42), который был специально оборудован для высотных полетов. Есть данные, что 24 мая, 25 мая и 11 июня 1941 г. командир этой эскадрильи майор Армас Эскола (Armas Eskola), взлетая с аэродрома Сиикакангас, расположенного в 44 км северо-восточнее города Тампере, совершал на этом самолете тайные рейды над СССР. Точные их маршруты неизвестны до сих пор, но можно с достаточной уверенностью утверждать, что разведчик пролетал над Кронштадтом и Ленинградом (ныне Санкт-Петербург).

Таким образом, к концу июня 1941 г. – к моменту начала войны Германии и Финляндии против Советского Союза – разведки этих стран, а следовательно, и военное командование уже имели представление о состоянии советской военно-морской базы.

К этому времени противовоздушная оборона непосредственно самого Кронштадта состояла из 1-го ЗенАП майора С. А. Игнатовского, в котором имелись три артдивизиона. Все двенадцать батарей полка были вооружены 76-мм зенитными пушками. Кроме того, в

состав полка входили три батареи 27-го ОЗАД, зенитно-прожекторная и зенитно-пулеметная роты, расположенные на острове Койвисто,³¹ в 75 км северо-западнее Кронштадта.

Южные подступы к Кронштадту, а также корабли и батареи на берегу Финского залива прикрывал 2-й ЗенАП майора Н. Я. Рычкова. В его составе были четыре артдивизиона (всего десять батарей 76-мм орудий), зенитно-прожекторный и зенитно-пулеметный батальоны. Еще семь батарей из 9-го, 13-го и 37-го ОЗАД защищали так называемый Лужский укрепрайон.

Все эти силы входили в состав участка ПВО Кронштадтской военно-морской базы, командный пункт коего располагался в Петергофе. До войны этот район считался тыловым, так как основные силы Балтийского флота находились в передовых базах в Эстонии, Латвии и на полуострове Ханко. Это и объясняет наличие в зенитных полках и дивизионах устаревшей материальной части.

Задачи противовоздушной обороны флота и его береговых объектов также лежали и на ВВС КБФ во главе с генерал-майором М. И. Самохиным. В их составе на 22 июня имелась 61-я истребительная авиабригада, включавшая 5-й и 13-й ИАП и 71-й ИАП, входивший в 10-ю смешанную авиабригаду, а также две отдельные истребительные авиаэскадрильи (ОИАЭ). В общей сложности в этих частях насчитывалось 368 истребителей. Главным образом это были монопланы И-16 и бипланы И-153 «Чайка», но также встречались и безнадежно устаревшие И-15бис.

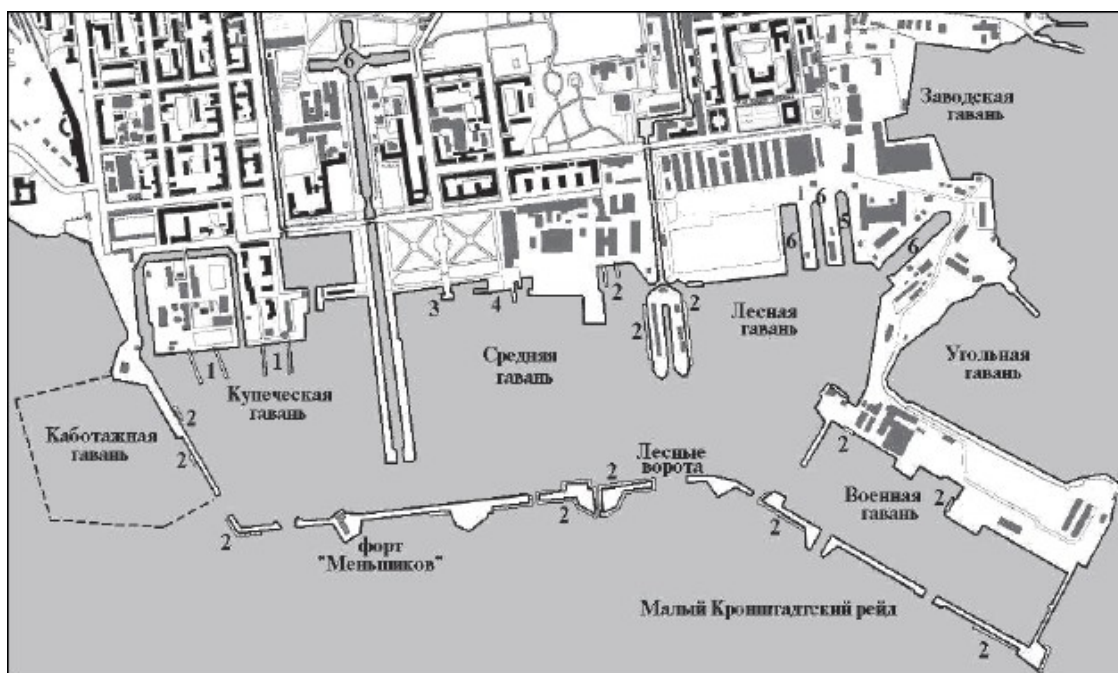


Схема гаваней Кронштадта:

1 – причалы, 2 – пирсы, 3 – Петровская пристань, 4 – Зимняя пристань,
5 – док «Памяти трех эсминцев», 6 – доки

Кроме того, необходимо заметить, что в 25 км к юго-востоку от Кронштадта находился Ленинград. Он входил в число трех важнейших административно-политических и промышленных центров Советского Союза (двумя другими были Москва и Баку), для защиты которых от воздушных атак еще в предвоенные годы были сформированы корпуса ПВО. Так, в состав Северной зоны ПВО³² под командованием генерал-майора артиллерии Ф. Я. Крю-

³¹ Ныне остров Большой Березовый.

³² В нее, помимо 2-го корпуса ПВО, также входили Мурманский, Петрозаводский, Выборгский, Свирский и Лужский бригадные районы ПВО.

кова вошел 2-й корпус ПВО генерал-майора М. М. Процветкина, отвечавший за непосредственное прикрытие Ленинграда. Он насчитывал шесть арtpолков – 115-й, 169-й, 189-й, 192-й, 194-й и 351-й ЗенАП, – вооруженных пушками среднего калибра, один ОЗАД среднего калибра, один зенитный пулеметный полк, два зенитно-прожектор-ных полка, три полка аэростатов заграждения, один полк ВНОС и отдельный радиобатальон ВНОС. Помимо этого, для противовоздушной обороны Ленинграда из состава ВВС Ленинградского военного округа были выделены две истребительные авиационные дивизии (ИАД), в которых к 22 июня насчитывалось 272 самолета.

«Немецкие самолеты сбрасывают какие-то предметы...»

В июне 1941 г. Балтийский флот проводил учения, в которых участвовали как корабли, так и подразделения противовоздушной обороны. Закончились они аккуратно к началу войны – 21 июня. На следующую ночь на Петергофском КП дежурил капитан С. Г. Куш-нерев. Начав смену, он проверил готовность к бою дежурных зенитных батарей, прожекторов, средств наблюдения за воздухом, исправность всех линий связи, убедился, что в воздухе нет своих самолетов и нет заявок на полеты в охраняемой зоне. Дежурство ожидалось спокойным, как-никак впереди был выходной день, да и учения только что закончились. Однако все части Балтфлота, в том числе и расположенной в глубоком тылу Кронштадтской военно-морской базы, находились в состоянии оперативной готовности № 1, а треть зенитной артиллерии, прожекторов и все посты ВНОС – в полной боевой готовности.

Начало мирного воскресного дня на Балтике не предвещало ничего плохого. Но спокойствие закончилось около 03.00 по московскому времени. В это время на КП по телефону поступило донесение от дежурного по батарее № 413, расположенной на форте «Обручев», приблизительно в 7 км к северо-западу от Кронштадта. В нем сообщалось, что слышен шум моторов, приближающийся с северо-запада. Тогда Кушнерев отдал приказ прожектористам осветить цель. Вскоре лучи воткнулись в светящееся небо, и наблюдатели с ужасом увидели в их свете двухмоторные самолеты с крестами на крыльях, идущие на малой высоте. С командного пункта в Кронштадте также пришло сообщение: *«В лучах прожекторов немецкие самолеты сбрасывают какие-то предметы на парашютах в районе маяка Толбухин».*

Это были четырнадцать 1и-88А-5 из 1-й эскадрильи KGr.806 во главе с командиром группы оберст-лейтенантом Хансом Эмигом и приданные им для усиления еще четыре машины одного звена из 1-й эскадрильи KGr.506. Они поднялись с аэродрома в Восточной Пруссии и, пролетев над Балтийским морем и Финским заливом, подошли к Кронштадту с северо-западного направления, то есть со стороны Финляндии.

Каждый «Юнкерс» нес по две мины BM1000. Каждая из них имела боезаряд массой 680 кг и была оснащена магнитным взрывателем. То обстоятельство, что самолеты летели на малой высоте – около 500 метров, объяснялось имевшимися ограничениями по высоте сброса мин этого типа. При сбросе на парашюте с высоты 2000 метров глубина воды в месте падения мины должна была быть не менее 12 метров, при сбросе с 1000 метров – не менее 8 метров, а при сбросе с высоты 500 метров – не менее 6 метров. Поскольку восточная часть Финского залива мелководная, требовалось производить постановку мин с возможно меньшей высоты, чтобы исключить их удар о дно и преждевременный подрыв.

После недолгого размышления капитан Кушнерев подал команду: *«Дежурным батареям открыть огонь! Всем остальным частям ПВО – боевая тревога!»* Сомнения Кушнерева были понятны и причины для них весьма веские. Он хорошо помнил строжайший



**Командующий ВВС КБФ
генерал М. И. Самохин
(послевоенное фото)**



**Начальник оперативного участка
ПВО Кронштадтской ВМБ
С. Г. Кушнерев
(послевоенное фото)**



**Командующий
1-м воздушным флотом
Люфтваффе
генерал-оберст Альфред Келлер**



**Командир
1-го авиакорпуса Люфтваффе
генерал авиации
Гельмут Фёрстер**

приказ – *«не поддаваться на провокации»*. Впоследствии он вспоминал: *«У нас, зенитчиков, непосредственно сталкивавшихся с примерами наглой воздушной разведки, накапливалась злость... Мне некогда было поднимать наших истребителей на перехват, да и не успели бы наши самолеты, а противник, сотворив свое черное дело, ушел бы безнаказанным. В который раз!»* И он отдал приказ, и батареи 1-го ЗенАП открыли огонь. В этот момент над Финским заливом курился легкий туман, тем не менее зенитчики в свои оптические приборы отчетливо видели силуэты немецких самолетов, кресты и другие опознавательные знаки на их фюзеляжах.

По свидетельству командира батареи 11-го ОЗАД Я. М. Дмитриева, 19 июня его батарея для выполнения учебных ночных стрельб прибыла в Кронштадт, на форт «Краснофлотский», где находился зенитный полигон. Поскольку к вечеру того же дня небо затянули

облака, стрельбы были отменены. Такая же картина повторилась 20 и 21 июня. В роковую ночь в ожидании хорошей погоды личный состав батареи отдыхал у орудий и приборов. Примерно в 03.40 командир дальномерного отделения обнаружил группу самолетов, летевших вдоль финского берега в направлении Кронштадта, которые он опознал как немецкие. Поначалу ему, естественно, никто не поверил.

Подбежав к дальномеру, Дмитриев сам убедился в правильности доклада. В предутренней мгле он увидел большую группу самолетов, показавшихся ему похожими на «Дорнье-215», которые шли на высоте 300–400 метров длинной растянутой колонной. Подлетая к фарватеру, они сбрасывали какие-то продолговатые предметы, вероятно, мины. Поскольку действия самолетов носили явно враждебный характер, командир батареи подал команду на открытие огня. Зенитчики, бежавшие сквозь рассветный туман к своим пушкам, еще не знали, что сейчас будут производить одни из первых выстрелов в предстоящей долгой и страшной войне.

Стрельбу в Кронштадте заметили с южного берега Финского залива, где в районе форта «Красная Горка» находились позиции 309-го отдельного прожекторного батальона. Начальник его штаба доложил своему командиру, что Кронштадт, видимо, атаковали вражеские самолеты. Майор П. П. Ковкин воспринял это как сигнал о продолжении учений, в плане которых намечалось «воздушное нападение на ВМБ Кронштадт», которое должно было «отражаться» с проведением учебных стрельб.

Через некоторое время послышался звук моторов приближавшихся самолетов, и в небе появились два силуэта, летевших курсом с востока на запад. Перед КП размещалась 3-я батарея 11-го ОЗАД, но она не открывала огня из-за слишком малой высоты полета целей. Через две минуты прошли еще три самолета. Они летели над фарватером, и тут уж батарея произвела по ним залп. Только тогда до командира-прожекториста дошло, что это уже не учения, а настоящая война.

Разрывы снарядов в непосредственной близости от своих машин стали неожиданно для экипажей Люфтваффе. Пилотам «Юн-керсов» пришлось срочно выполнять противозенитный маневр. Впрочем, ни один самолет не пострадал, хотя пэвэошники затем и утверждали, что сбили два и повредили еще один бомбардировщик.

Сбросив мины ВМ1000 в фарватеры на подходах к главной базе Балтийского флота, Ju-88А повернули обратно на северо-запад. При этом немецкие бортстрелки, видимо, в отместку за внезапный зенитный огонь обстреляли пароход «Луга», случайно оказавшийся на маршруте их полета. Поскольку запаса топлива, чтобы вернуться обратно в Восточную Пруссию уже не хватало, «Юнкерсы», как и было заранее спланировано, направились на финский аэродром Утти, расположенный в 10 км восточнее города Коувола.

Еще в начале мая 1941 г. три офицера из KG.806 были командированы в Финляндию, чтобы определить, какие аэродромы в южной части страны могли бы при начале войны против Советского Союза послужить базой для 1-й эскадрильи. 18 июня финское правительство разрешило Люфтваффе использовать шесть аэродромов на своей территории: Хельсинки-Мальми, Утти, Луонетярви, находившийся северо-западнее города Тампере, а также Рованиеми, Кеми-ярви и Петсамо (ныне Печенга). И уже в тот же день в Луонетярви прибыли три Do-215 из 1-й эскадрильи АиШ^г. ОВ. ёХ., а в Рованиеми перелетели три Do-17Р из 3-й эскадрильи дальней разведки Aufkl.Gr.22. Затем в течение 20–21 июня на аэродром Утти были доставлены топливо, запасы бомб и донных мин и немецкий технический персонал, необходимые для дозаправки и перевооружения «Юнкерсов».

Интересно, что есть сведения о том, что во время первого налета на Кронштадт в ночь на 22 июня на борту ведущего Ju-88А из KG806 находился финский летчик – лейтенант Эрви (P. Ervi). Он был прикомандирован к штабу 1-го воздушного флота Люфтваффе в



Ju-88A-6 «M7+GH» из 1-й эскадрильи KG.806, приземлившийся на аэродроме Хельсинки-Мальми, 25 июня 1941 г.



Тот же самый бомбардировщик во время дозаправки на аэродроме Хельсинки-Мальми, 25 июня 1941 г.

качестве офицера связи. Эрви был летчиком-истребителем и хорошо знал подходы к аэродрому Утти, который долгие годы был главной базой финской истребительной авиации. Можно предположить, что его задачей было помочь немецким пилотам и штурманам найти незнакомый для них аэродром.

В тот же день – 22 июня – еще две группы. Ги-88А-1/А-5 общей численностью около 34 самолетов, пролетев через воздушное пространство Финляндии,³³ сбросили мины ВМ1000 на Морской канал, соединяющий Кронштадт и Ленинград, и на шлюзы на Бело-моро-Бал-

³³ На тот момент Финляндия еще соблюдала формальный нейтралитет в отношении начавшейся советско-германской войны. Она объявила войну СССР только 25.06.1941 г., используя в виде повода бомбардировки советской авиацией своих аэродромов, которые состоялись в тот же день.

тийском канале имени Сталина. Точных данных о том, каким именно авиагруппам принадлежали эти «Юнкерсы», нет. Но скорее всего они были из состава или KG1, или KG76, или KG77, входивших 1-й авиакорпус Люфтваффе под командованием генерала авиации Гельмута Фёрстера (Helmut Forster).

Тем временем события на командном пункте участка ПВО Кронштадтской военноморской базы в Петергофе развивались своим чередом. От дежурного по штабу 2-го корпуса ПВО последовал запрос о причине пальбы над Кронштадтом. Командующий Северной зоной ПВО генерал-майор Крюков тоже потребовал *«доложить воздушную обстановку над Кронштадтом»*. Тем временем на КП по тревоге прибывали офицеры. В эти минуты никому не хотелось верить, что пришла война, люди надеялись, что произошла какая-то ошибка, провокация и скоро все разъяснится. Вскоре явился и военный комиссар участка ПВО Л. Л. Маргулис. Этот не в меру ретивый политработник тут же «принял меры», а именно отстранил несчастного капитана Кушнерева от дежурства. Да еще и пригрозил: *«Мы разберемся, что вы натворили и по каким самолетам открыли огонь»*. Но разбирательство продлилось недолго. В полдень как гром среди ясного неба по радио прозвучало сообщение наркома по иностранным делам СССР В. М. Молотова, разом разрешившее вопрос о правомерности действий зенитчиков.

На разборе состоявшихся стрельб со всеми командирами батарей и дивизионов командир 1-го ЗенАП майор Игнатовский наряду с положительными результатами отметил и ряд серьезных недостатков: неуверенные знания правил стрельбы по низколетящим самолетам, слабую слаженность в действиях расчетов орудий и приборов управления огнем, большую затрату времени на захват воздушных целей, не всегда правильное распределение целей между батареями и т. д. Примерно такая же картина была и в других частях противовоздушной обороны.

Сведения о количестве и типах увиденных в утренней мгле самолетов-призраков поступали самые противоречивые. Надо сказать, что в советской ПВО вопрос с опознаванием самолетов противника в начале войны стоял весьма остро. Если обнаружить цель ночью можно было по звуку моторов с расстояния 10–12 км, то опознать же было гораздо сложнее. В то время основным способом было сравнение с силуэтом, но их-то зенитчики знали слабо. При этом лучше других знали бомбардировщик «Дорнье-215», так как в 1940 г. две такие машины были проданы в Советский Союз, и их фотографии получили широкое распространение в частях ПВО. О более же современном Ju-88 было известно гораздо меньше.

Н. П. Мильченко, который в начале войны в звании лейтенанта командовал взводом в 169-м ЗенАП, вспоминал: *«К моменту нападения Германии на нашу страну в полку, да и в корпусе, к сожалению, не имелось необходимого для этого материального обеспечения, не было и пособий по изучению немецких самолетов. А все потому, что в предвоенное время в централизованном порядке запрещалось выпускать литературу и пособия о вооруженных силах Германии. А на местах не все сумели развернуться. Когда началась война, разведчиков-наблюдателей мы стали учить кустарным способом, кто как умел. И конечно же, это дало о себе знать»*. Из-за ошибок в опознавании обстрел зенитчиками своих самолетов стал обыденным делом, равно как и пропуск немецких, принятых за свои.

Люфтваффе свою задачу на рассвете 22 июня в целом выполнили, однако часть мин была сброшена там, где корабли вообще не ходили. Видимо, пилоты имели не вполне точную информацию о глубинах и фарватерах вокруг Кронштадта. Да и вообще начало войны на море с постановки мин, то есть, по сути, с применения пассивного оружия, представляется ошибочным (подобную же операцию в это же самое время на Черном море проводила и II-я группа KG4 «Генерал Вефер»). Эффект внезапности лучше было бы использовать для массированного бомбового удара по крупным кораблям, стоявшим в базах.

Утром над Кронштадтом пролетел самолет-разведчик, опознанный постами ВНОС как финский. По нему вели огонь зенитные батареи, в том числе орудия стоявшего в гавани линкора «Марат».

Надо заметить, что в общем-то спутать самолеты финских ВВС и Люфтваффе было немудрено, поскольку и те и те имели один и тот же опознавательный знак – свастику, отличавшуюся лишь цветом: у финнов она была синяя, а у немцев – черная. Однако при этом финская свастика не имела ничего общего с нацистской символикой, что неоднократно подчеркивалось и продолжает подчеркиваться в Финляндии. Еще в начале марта 1918 г. шведский граф Эрик фон Розен (Erik von Rosen) подарил финнам самолет «Моран-Пара-соль», который имел на крыльях его личную эмблему – синюю свастику. Этот знак был известен с глубокой древности³⁴ и считался в христианстве выражением пожелания благополучия, счастья и удачи. В итоге синяя свастика, в знак признательности фон Розену, стала официальным опознавательным знаком финских ВВС и просуществовала в этом качестве с марта 1918 г. до апреля 1945 г.

В ночь на 23 июня Ju-88A из 1-й эскадрильи KG.806 снова появились над Кронштадтом, причем на этот раз сирены воздушной тревоги впервые завывали и в соседнем Ленинграде. Самолеты шли двумя группами по семь – девять машин со стороны Карельского перешейка. Они опять летели на малой высоте, около 500 метров, что, как уже говорилось выше, диктовалось требованиями к высоте сброса мин BM1000.

Фактор внезапности, сработавший накануне, был уже утрачен, за что немецкие пилоты и поплатились. В районе Сестрорецка они попали под плотный огонь батарей 115-го и 194-го зенитных артполков. В результате был подбит и загорелся «Юнкерс» лейтенанта Ханса Тюрмаера (Hans Turmeyer). Согласно советским данным, отличились зенитчики батареи младшего лейтенанта А. Т. Пимченкова из 115-го ЗенАП.

Из-за малой высоты полета прыгать на парашютах было нельзя, и Тюрмаеру ничего не оставалось, как совершить вынужденную посадку «на живот». При этом бомбардировщик получил сильные повреждения, все члены его экипажа получили ранения и вскоре были взяты в плен. По утверждению ленинградского писателя Виссариона Саянова,³⁵ присутствовавшего на допросе Тюрмаера, тот вел себя насмешливо и заявил, что вылетел на прогулку, заблудился в тумане, после чего случайно и оказался в районе Кронштадта.

По имеющимся данным, тогда зенитным огнем были повреждены еще несколько «Юнкерсов». Среди них был Ju-88A-4 W.Nr.4547 «M7+FH», который получил пару десятков осколочных пробоин в фюзеляже и плоскостях, но все же смог дотянуть до финского аэродрома Утти и благополучно приземлиться.

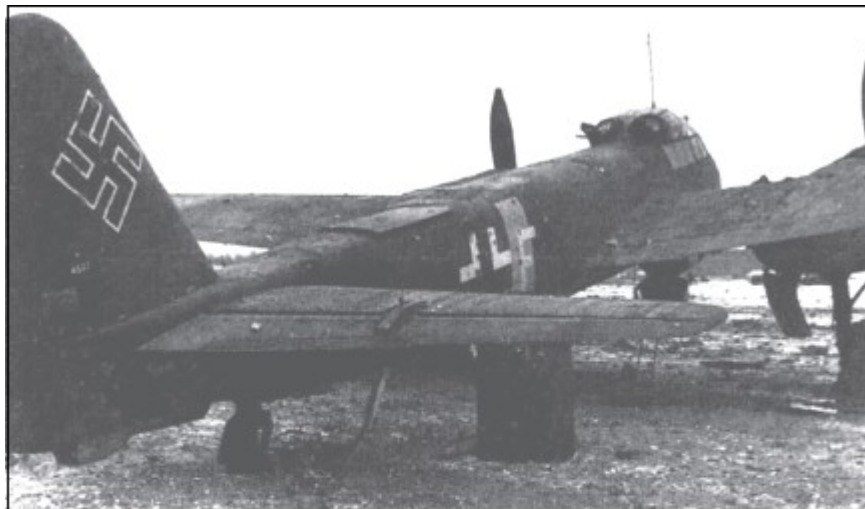
1-я эскадрилья KG.806 действовала с аэродромов Хельсинки-Мальми и Утти до конца июля 1941 г. «Юнкерсы» взлетали перегруженными, с максимальной бомбовой нагрузкой и полными баками, что требовало длинного разбега. Поэтому командование Люфтваффе обратилось к финнам с просьбой срочно удлинить взлетно-посадочную полосу аэродрома Мальми на 1500 метров. В течение четырех дней, с 22 по 26 июня, финские саперы выполнили эту задачу, снеся при этом пять зданий и вырубив лес по обеим сторонам летного поля.

Экипажи KG.806 выполнили еще несколько ночных вылетов к Кронштадту, продолжая минирование подходов к главной военно-морской базе Балтийского флота. Используя

³⁴ Уже в IV в. до н. э. свастика была широко распространена в Персии, позднее она встречается в Греции, Средней и Юго-Восточной Азии, Индии, Тибете, Японии и в катакомбных церквях начального христианства. Ее изображение можно найти даже на бумажных банкнотах, выпущенных после революции в Советской России. В качестве элемента орнамента, украшавшего одежду и предметы домашней утвари у народов Скандинавии, Прибалтики и Кавказа, она встречалась вплоть до середины XX в.

³⁵ Саянов В. М. (1903–1959) во время войны служил корреспондентом фронтовых газет. В частности, он написал книги «В боях за Ленинград» (1943) и «Нюрнбергский дневник» (1948).

мины ВМ1000 с ударными взрывателями, они также атаковали шлюзы на Беломорско-Балтийском канале имени Сталина. Один из таких налетов 28 июня стал последним для командира группы оберст-лейтенанта Ханса Эмига. Во время пикирования на цель его Ju-88А получил прямое попадание зенитного снаряда, но, несмотря на это, Эмиг продолжил атаку. Мина, сброшенная им с высоты нескольких метров, попала точно в ворота шлюза, но при ее взрыве был уничтожен и самолет самого Эмига.³⁶



**Ju-88A-4 W.Nr.4547 «M7+FH» из 1-й эскадрильи KGr.806,
поврежденный огнем советской зенитной артиллерии.
На фюзеляже и плоскостях видны небольшие осколочные пробойны**



**Ju-88A-5 «S4+FH» из 1-й эскадрильи KGr.506,
аэродром Пори, Финляндия, лето 1941 г.**

Уже утром 22 июня тральщики, базировавшиеся в Кронштадте, начали разведывательное траление на имеющейся сети фарватеров. Однако русские ничего не знали об электромагнитных минах, а именно такие были выставлены самолетами Люфтваффе в районе

³⁶ 21.08.1941 г. он был посмертно награжден Рыцарским Крестом.

Кронштадта. Вплоть до начала августа инженеры Балтфлота считали, что немцы и финны используют только контактные мины, потому проведенное траление и оказалось неэффективным.

Утром 24 июня недалеко от Кронштадта подрывался тральщик Т-208 «Шкив». При этом некоторые матросы заметили, что взрыв произошел не непосредственно у носа корабля, а как бы чуть в стороне от него. От мощного гидродинамического удара в корпусе корабля образовались большие трещины, и, несмотря на работу всех водоотливных средств, он через 40 минут затонул. Эта потеря стала весьма серьезной, ибо Т-208 относился к базовым тральщикам специальной постройки водоизмещением 450 тонн. Его экипаж состоял из опытных моряков.

Аналогичным образом 7 июля напротив маяка «Толбухин» подрывался и потонул тральщик ТЩ-39 «Петрозаводск». В этом случае взрыв тоже произошел в стороне от борта, тем не менее причиной катастрофы объявили «якорную мину». После этого фарватеры КБ-1а и КБ-1б были закрыты для плавания и снова «протралены» обычными контактными тралами. Мин опять обнаружено не было. Впрочем, специальных электромагнитных тралов в распоряжении Балтфлота все равно не было. Единственным способом борьбы с донными «адскими машинами» было сбрасывание глубинных бомб, что сводило уничтожение мины к чистой случайности.

Позднее командование Балтийского флота образовало в Финском заливе три района траления. 3-й район включал в себя акваторию Кронштадтской военно-морской базы с ее фарватерами, проложенными в Лужскую губу, на северо-восток к Выборгу, на запад к острову Гогланд и к Ленинграду. Ответственность за борьбу с минами и конвойную службу в районе возлагалась на командира базы, в распоряжении которого имелись 22 тихоходных тральщика, 13 катеров типа «КМ» и восемь «морских охотников».

Прелюдия

Уже первые рейды «Юнкерсов» к Кронштадту показали, что требуется срочное усиление его ПВО. Большинство зенитных батарей 1-го ЗенАП дислоцировались на северных и южных фортах военно-морской базы. Они были вооружены 76-мм короткоствольными орудиями образца 1915 г., установленными на железных плитах, вмонтированных стационарно в бетон. Эти пушки имели малые скорости вращения механизмов по горизонту и вертикали и потому не успевали за целью, особенно летящей на малой высоте. Другие батареи полка располагались за пределами крепости и на южном берегу Финского залива. Они были оснащены более новыми 76-мм орудиями образца 1931 г., а также приборами ПУАЗО-1 и ПУАЗО-2. Однако и это вооружение уже явно не соответствовало времени.

И тут произошел редкий случай в советской истории, когда меры по перевооружению на новую технику были предприняты оперативно. Уже спустя несколько дней командир 1-го ЗенАП получил приказ в течение 48 часов произвести замену зенитных орудий и приборов управления огнем. К началу июля все батареи полка получили новые 85-мм зенитные пушки 52-К. Этому были рады все. Но вот новый прибор ПУАЗО-3 озадачил даже командиров батарей, потому что раньше его никто и в глаза не видел.

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.