

# МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№4 • май • 2011

## Великая Отечественная

- Немецкие авиамины на Черном море
- Сторожевые корабли типа «Бриллиант»
- Крейсер «Коминтерн»



# МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

№4 (41)•2011

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия. Свидетельство о регистрации средства массовой информации ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Издатель:  
ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Главный редактор **С.В.Патянин**

Редакционный совет:

**М.С. Барабанов**  
**В.А. Галыня**  
**А.В. Дашьян**  
**М.Б. Князев**  
**М.Э. Морозов**  
**В.В. Яровой**

Подготовка  
оригинал-макета:  
ООО «Издательство ВЭРО Пресс»

Тел. 8-962-998-05-29

E-mail: [navalcampaign@gmail.com](mailto:navalcampaign@gmail.com)  
<http://mk.tsushima.su>

Подписано к печати 25.05.2011 г.

Отпечатано с диапозитивов заказчика в издательско-полиграфическом центре «РА-Принт», г. Москва.

Тираж 600 экз. (1-й завод)

Все права защищены.  
Перепечатка и копирование электронными средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО «Издательство ВЭРО Пресс».

В оформлении 1-й страницы обложки использован фрагмент картины **А.Н. Лубянова** «На фарватерах Севастополя»

## Содержание

<b>А.Я. Кузнецов.</b> <b>Несостоявшееся «вундерваффе».</b> <b>Немецкие авиамины на Черном море .....</b>	<b>2</b>
<b>Р.В. Лапшин, М.Э. Морозов.</b> <b>Крейсер «Коминтерн» .....</b>	<b>24</b>
<b>В.А. Сутормин.</b> <b>«Драгоценные камни» для пограничников Севера.</b> <b>Пограничные сторожевые корабли пр.43 .....</b>	<b>44</b>
<b>И.В. Борисенко.</b> <b>«Викинги» против конвоя «ВА-18» .....</b>	<b>59</b>
<b>Вопрос – ответ .....</b>	<b>62</b>

Москва 2011

### Уважаемые читатели!

22 июня... В нашей истории эта дата всегда будет символом трагедии. Вот уже 70 лет отделяют нас от начала Великой Отечественной войны. За этот огромный срок много было написано о действиях военно-морского флота и героизме советских моряков, тем не менее, неизученных страниц хватит еще не на одно поколение исследователей. Представляемый вашему вниманию выпуск журнала полностью посвящен событиям Великой Отечественной и кораблям, принимавшим в ней участие.

Материалы исследования **Андрея Ярославовича Кузнецова** (г. Нижний Новгород) о немецких авиационных минных постановках на Черном море и борьбе с ними были озвучены на Первых Нижегородских военно-морских исторических слушаниях в ноябре 2010 г. Мы предлагаем читателям более полный и детализированный вариант. Все схемы для статьи выполнены автором.

Работа **Романа Витальевича Лапшина** (г. Запорожье, Украина) и к.и.н. **Мирослава Эдуардовича Морозова** (г. Москва) рассказывает о службе крейсера «Коминтерн» в советском флоте.

**Владимир Анатольевич Сутормин** (г. Анапа) продолжает рассказ о кораблях морских пограничников. В качестве иллюстраций использованы фотографии из Центрального пограничного музея ФСБ РФ.

Один из малоизвестных эпизодов Великой Отечественной на северном театре освещен в статье **Игоря Викторовича Борисенко** (г. Киселевск, Кемеровской области).

Графику для выпуска выполнили Сергей Балакин и Владимир Михальчук.

Редакция выражает признательность Анатолию Одайнику (г. Одесса) и Кириллу Васильеву (г. Екатеринбург) за предоставленные иллюстрации.

### Где приобрести журнал «Морская кампания»

#### В Москве

- Книжный клуб в спорткомплексе «Олимпийский», 2 этаж, место 274 (метро «Проспект Мира»). Время работы клуба 9.00 — 15.00 (кроме понедельника и вторника).
- Магазин «Техника молодежи/Торговый дом «Новый Колизей» — в спорткомплексе «Олимпийский», подъезд 7, 3-й этаж (метро «Проспект Мира»).
- Магазин «Лейбъ-компания» — Сокольническая пл., д.7 (метро «Сокольники»).
- Редакция журнала «Фронтная иллюстрация» — ул. Новодмитровская, д.5а, 16-й этаж, офис 1601 (метро «Дмитровская»).
- Интернет-магазин [www.milbooks.org](http://www.milbooks.org)

#### В Санкт-Петербурге

- Книжная ярмарка в ДК им. Крупской — пр-т Обуховской обороны, д. 105, Синий зал (КП-3), место 7, Долинин Андрей Витальевич (тел. 8-911-225-28-47). Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00 — 17.00.

#### На Украине

- г. Донецк, книжный рынок «Маяк», магазин № 57. Время работы: вторник, пятница, суббота, воскресенье, 8.00 — 15.00. Тел. +38-050-108-90-06.
- г. Киев, книжный рынок «Петровка», ряд К, место 1. Время работы: ежедневно, кроме понедельника, 9.00 — 17.00. Тел. +38-095-308-47-86.
- г. Днепрпетровск, магазин «Книжка» в ТК «Скорпион», отдел 3. Время работы: ежедневно, 9.00 — 19.00. Тел. +38-095-462-76-47.

# Несостоявшееся «вундерваффе» Немецкие авиамины на Черном море

А.Я. Кузнецов

Применение донных мин немецкой авиацией на Черном море в ходе Великой Отечественной войны – хорошо известный факт. О том, как наш флот столкнулся с новым оружием, как черноморцы учились бороться с ним, написано немало. Но до сих пор практически ничего, кроме самых общих фраз, не писалось о противоположной стороне. Чего в действительности хотели добиться немцы применением этого оружия? Как они оценивали свои успехи? Чего реально добились? Сколько мин поставили? Удовлетворительные ответы на эти вопросы до сих пор не даны. И даже где ставились мины, а где нет – известно приблизительно.

Прекрасный специалист И.А. Киреев в своем фундаментальном труде\* в 1951 году писал: «...полагаясь на воображаемую непреодолимость донной неконтактной мины как нового неизвестного нам вида минного оружия, противник с первого дня войны использовал его для блокирования Черноморского флота в Севастополе». Честно говоря, автору данной статьи долгое время казалось, что, по горячим следам и не видя большей части немецких документов, Киреев кое-что додумал за противника и преувеличил его оптимизм в отношении собственного оружия. Ведь при изучении документов Кригсмарине обнаруживается, что немецким флотом в основном руководили грамотные специалисты, достаточно трезво оценивавшие обстановку и возможности того или иного оружия. Тем большее удивление вызвали документальные свидетельства того, что Кригсмарине и Люфтваффе поначалу действительно «полагались на воображаемую непреодолимость» донных мин – практически, ждали от них чуда.

В данной статье сделана попытка рассказать, почему ожидавшееся врагом чудо так и не случилось. Борьба с неконтактными минами – по-настоящему героическая и светлая

страница истории Черноморского флота. К сожалению, многие подробности этой борьбы до сих пор неизвестны. Это нужно исправить.

Коротко об источниках. Большая часть документов Люфтваффе была уничтожена в конце войны, поэтому подробной и систематической информации о минных постановках с воздуха нет. В документах флота сведения о действиях Люфтваффе над морем присутствуют фрагментарно и эпизодически, если не считать данных воздушной разведки. Как ни странно, это относится даже к минным постановкам, хотя эти действия касались флота напрямую. Информацию приходится собирать по крупицам. Помимо флотских документов, что-то можно найти в хрониках различных бомбардировочных эскадр, изданных после войны. В вышеупомянутом труде И.А. Киреева собраны и проанализированы все имевшиеся на тот момент данные по интересующей нас проблеме. Последующие работы в части, касающейся вражеских минных заграждений, повторяли цифры и выводы Киреева. Проблема в том, что после войны мы не получили сведений о немецких авиационных постановках на Черном море. Поэтому приходилось пользоваться данными наших постов наблюдения. Понятно, что цифры получались заведомо неточные. Часть выставленных мин не обнаруживалась. С другой стороны, нередко падение бомб в воду принималось за сброс мин. Киреев, например, считал, что число мин, выставленных в Керченском проливе весной 1942 года, преувеличено в документах на несколько десятков. И, похоже, был прав.

Нужно отметить, что Люфтваффе на Черном море оказались главным инструментом активной минной войны. Надводные корабли и подводные лодки использовались для этой цели гораздо меньше и, за редкими, но примечательными исключениями, безрезультатно.

## Предыстория вопроса

Как известно, при разработке плана «Барбаросса» Черное море сначала вообще не принималось во внимание, а затем лишь вскользь упоминалось. Считалось, что после молниеносного разгрома Красной Армии черноморские базы попадут в руки немцев. До этого на Черном море ничего особого не предусматривалось, судоходство в румынских водах на первое время прекращалось. Слишком велико было материальное превосходство Черноморского флота. Румынский флот был мал и слаб, немецких морских сил на театре к началу войны практически не было. Оборонительные заграждения и береговые батареи до некоторой степени прикрывали Румынию. Но остальное Черное море приходилось временно оставлять в распоряжении советского флота. Теоретически его можно было парализовать авиацией. Свои возможности она уже продемонстрировала в Норвежской и Критской операциях. Но в первые недели основная масса авиации была занята поддержкой наступления сухопутных войск.

И, тем не менее, оставлять Черноморскому флоту свободу действий не хотелось. В результате родился красивый и одновременно по своей авантюристичности достойный самой «Барбароссы» план. Верховное командование флота и Люфтваффе договорились, что авиация заблокирует неконтактными минами

Севастополь и другие базы ЧФ. Глубины и рельеф берега благоприятствовали минным постановкам. Ожидалось, что советскому флоту нечем бороться с неконтактными минами. Неизвестно, насколько всерьез надеялись на радикальные результаты этого мероприятия «на самом верху». Но уже на ступеньку ниже, на уровне командования группы ВМС «ЮГ», немецкие моряки рассчитывали, что наш флот не сможет выйти из Севастополя.

Имеющиеся данные не позволяют судить, как и на основании чего производились расчеты по минированию. Осознавали ли немецкие адмиралы, что выделенный наряд сил и средств не обеспечивает выполнения задач, непонятно.

## Авиамины

Какими средствами располагали немцы для реализации своих замыслов?

Собственно авиамина (Luftmine = LM) была разработана по заказу флота и при его участии. В войну авиация применяла два типа этих мин – LMA и LMB. Первая из них на Черном море авиацией не применялась (хотя корабли иногда их использовали). Поэтому остановимся на второй. LMB была внешне похожа на бомбу, имела диаметр 66 см, длину около 3 метров, весила 985 кг и содержала 680 кг гексонита (примерно тонна взрывчатого вещества в тротиловом эквиваленте). Те, кто видел взрыв такой мины на небольшой глубине, получали

незабываемые впечатления. Сначала море вспучивалось, а потом поднимался огромный столб воды высотой до 50 метров. Даже линкору хватало подрыва на одной такой мине, чтобы надолго выйти из строя. Корабль подвергался мощному гидродинамическому удару, получал сильную деформацию, масса механизмов и приборов выходила из строя. Кораблям поменьше линкора такой подрыв грозил гибелью.

Основные немецкие бомбардировщики на Восточном фронте – He-111 и Ju-88 – могли брать по две LMB. Мины сбрасывались с высоты не более 800 м на тормозных парашютах, обеспечивавших падение со скоростью 15 м/с. Люфтваффе не нравились парашютные мины LM. В первую очередь не устраивало то, что их приходилось сбрасывать с малых высот и на небольшой скорости, т.е. экипажи подвергались излишнему риску. Сброс парашютных мин с больших высот не позволял добиться необходимой точности. Впрочем, и с высоты 800 метров это удавалось далеко не всегда, что и послужило дополнительным мотивом для создания авиацией собственной мины. В 1938 г. Люфтваффе заказали фирме AEG разработку беспарашютной бомбы-мины BM1000, а затем и взрыва-

\* И.А. Киреев. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. Ч.2. Черноморский театр. – М., 1951. – С.84.



**Погрузка мины LMB**

**Мины LMB на транспортных тележках готовятся к подвеске на самолеты**



K. Gundelach

телей к ней. Вопреки названию, VM1000 весила 870 кг, заряд – 680 кг. На Черном море очевидно использовались модификации VM1000 I/II со взрывателями M101 и M103 (модификация II отличалась от I незначительными конструктивными изменениями), а в 1942-1943 гг. – еще и VM1000 H с магнитно-акустическими взрывателями MA101 и MA102. VM1000 H имела чуть больший вес (885 кг). В остальном же она, за исключением взрывателей, практически не отличалась от VM1000 I/II.

В 1941 году была создана собственная структура ВВС, занимавшаяся минами – «испытательная станция» (Erprobungstelle). Первые мины Люфтваффе не слишком повысили безопасность экипажей. Высота сброса мины при глубине моря 12 м не должна была превышать 2000 м, при 8 м – 1000, при 6 м – 500 метров. Отсутствие опыта ведения минной войны проявлялось во всем. Достаточно сказать, что первоначально Люфтваффе сформулировало всего одно требование к VM1000 – чтобы она размером и формой не отличалась от авиабомбы. К 1945 году бомбу-мину усовершенствовали настолько, что ее можно было сбрасывать с высоты до 6400 м на скорости до 740 км/ч. Но события 1945 г. выходят за рамки данной статьи.

Большой проблемой стали сложные взаимоотношения Люфтваффе и флота. Флот правомерно пытался требовать, чтобы каждая минная постановка рассматривалась как военно-морская операция. Но наталкивался на непонимание авиационных командиров, и даже не всегда своевременно получал информацию о минировании с воздуха. Со скрипом удавалось получать от Люфтваффе и необходимые для траления подробные технические данные по выставленным минам. Зато во второй половине войны, когда авиация на Черном море прекратила минные постановки, она любезно делилась с фло-

том своим минным запасом. Парашютные мины со снятыми парашютами ставились с кораблей.

Мина была весьма сложным изделием, оснащенным большим числом устройств. ИЗОЩРЕННОСТЬ замыслов их создателей иногда просто поражает. Чувствуется, что энтузиасты вкладывали всю душу в свои дьявольские творения. Наиболее существенны для нашего повествования следующие устройства.

**Взрыватели**

Ниже перечислены только те, которые использовались (точно или предположительно) авиацией на Черном море. Нужно предупредить, что относительно первых образцов источники порой противоречат друг другу. Видимо, это связано со сменной системой обозначений взрывателей в 1942 году. Прежде в целях секретности эти устройства обозначались аббревиатурами Bik (Ballon-Inklinatorium, т.е. прибор для измерения магнитного наклона) и Fab (предположительно Fabrikat, т.е. «изделие») – полный аналог эвфемизма, издавна бытующего в нашей оборонной промышленности). Новая система стала логичней. Магнитные взрыватели получили префикс «М» с номером, акустические – «А», гидродинамические – «D»,\* комбинированные – соответствующее сочетание префиксов, например MA1. Нумерация флотских взрывателей началась с единицы, созданных по заказу Люфтваффе – со 101. Старые взрыватели получили новые обозначения, причем три первых магнитных модели для парашютных мин (Bik, Fab I и Fab V) превратились в две (M1 и M3). И кем стал Fab I (M1 или M3), в имеющихся источниках полной ясности нет. Кроме того, встречаются сомнительные утверждения, что Bik и Fab I – это одно и то же. В то же время «люфтваффовский» Fab II в новой системе «разветвился» на M101 и M103. Ниже при-

ведены данные, представляющие наиболее вероятными.

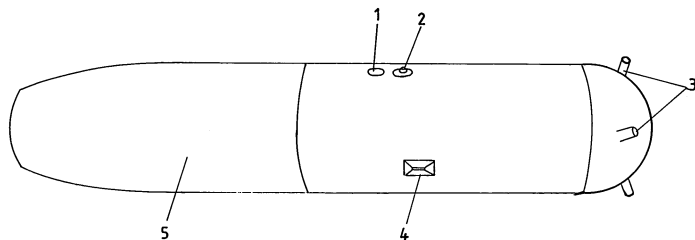
Bik\*\* [M1] – первый магнитный взрыватель. Реагировал на изменение вертикальной компоненты магнитного поля Земли (северного или южного направления, мины соответственно назывались «синими» или «красными»).\*\* Максимальная глубина постановки – 30 м. Чувствительность – до 1941 года 30 мЭ, затем добавились варианты с чувствительностью 10 и 5 мЭ.

Fab I [M3] – развитие Bik. Биполярный магнитный взрыватель («желтый»). Реагировал на изменение вертикальной компоненты магнитного поля независимо от полярности. Им могли оснащаться как донные, так и якорные мины. Максимальная глубина постановки – всего 20 м. Чувствительность 20 мЭ.

\* Гидродинамические взрыватели противник на Черном море применить не успел.

\*\* Строго говоря, SE-Bik. Был еще вариант SM-Bik, предназначенный для якорных неконтактных мин.

\*\*\* Из литературы и даже из имеющихся документов не получается с полной уверенностью заключить, какой из цветов соответствовал той или иной полярности. Вроде бы логично предположить, что северная полярность в соответствии с традиционными цветами стрелки компаса должна была обозначаться синим цветом, а южная – красным. Дополнительным аргументом служит флотский комментарий к плану Люфтваффе ставить на Балтике «синие» и «красные» мины VM1000 в соотношении 1:1. Моряки считали, что 50% «красных» мин – это слишком много. Отсюда можно сделать вывод, что «красные» мины были рассчитаны против кораблей, построенных в южном полушарии и, главное, против «переразмагниченных» кораблей – т.е. кораблей с нормальной (северной) полярностью магнитного поля, которых избыточно размагнитили и в результате их остаточное магнитное поле сменило знак. С другой стороны, встречаются приказы на постановки, в которых число «красных» мин значительно больше «синих», что кажется нелогичным.



**Авиационная мина LMB (модель 1940 г.)**

1 – окно взрывателя; 2 – прибор защиты мины от извлечения и вскрытия; 3 – «рожки», предотвращающие вращение мины на грунте; 4 – крышка парашюта; 5 – бугель подвески под самолет

Fab II – магнитный взрыватель, также реагировал на изменение вертикальной компоненты магнитного поля Земли. Разработан фирмой AEG по заказу Люфтваффе для мин BM1000, выпускался в нескольких вариантах, которые по новой системе обозначений фигурировали как M101 и M103. M101 был однополярным («синим» или «красным») и имел встроенный счетчик контактов (на 3 контакта, позднее на 10). В отличие от взрывателей, создаваемых по заказу Кригсмарине, счетчик был не механическим, а электрическим. При каждом контакте с целью перегорала очередная плавкая вставка, и только последний контакт вызывал подачу тока на электродетонатор. Кроме того, взрыватель имел фотоэлектрическую защиту от вскрытия. При попадании света на фотоэлемент происходил подрыв. M103 отличался от M101 тем, что был биполярным и имел встроенный счетчик контактов на 8 контактов. Впервые Fab II был применен, как и сама мина BM1000, 7 мая 1941 г. против Англии. Максимальная глубина постановки – 35 м.



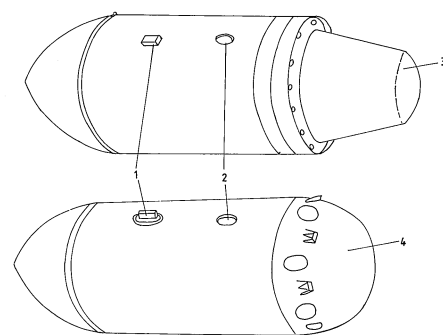
**Бомба-мина BM1000**

Fab III [A1] – акустический взрыватель («зеленый»). Им также могли оснащаться как донные, так и якорные мины. Электрическая схема позволяла отсеивать слишком сильные звуки (например, от взрыва глубинных бомб) и слишком непродолжительные звуки (например, чтобы не реагировать на корабли, проходящие в стороне от мины). Максимальная глубина постановки – 35 м. Чувствительность 200 Гц. Взрыватель оказался легко вытравливаемым, отличался склонностью к преждевременным взрывам, потреблял слишком много энергии. Мог работать со счетчиком контактов ZK II (на 12 контактов). Впервые применен в ночь на 27 августа 1940 г. против Англии. Через некоторое время появился вариант A1st с заглубленным микрофоном для борьбы с кораблями, оснащенными акустическим тралом. Характеристики микрофона позволяли подпустить тральщик на расстояние, достаточное для его уничтожения при подрыве мины. В 1944 году был создан взрыватель A4St – развитие A1St с улучшенными характеристиками (A4 с обычным микрофоном был создан, но не применялся).

A104 – акустический взрыватель, заказанный Люфтваффе для мин BM1000. Выпускался с весны 1942 года. Имел встроенный электрический счетчик контактов (на 10 контактов, как у M103). Максимальная глубина постановки – 35 м. Диапазон частот 50-200 Гц. Осенью 1943 года появился вариант A105 с улучшенными характеристиками. Тогда же был создан и A105St с заглубленным микрофоном.

Fab V [M3 с прибором ZK] – взрыватель Fab I со счетчиком контактов. Мины с ним, как и с Fab I, назывались «желтыми». Максимальная глубина постановки – 20 м.

Fab XI [MA1] – магнитно-акустический взрыватель, комбинация SE-Bik (M1 с чувствительностью 5 мЭ) и Fab III (A1). Мины с ним назывались «зелено-синими». Для подрыва мины было необходимо одновременное воздействие магнитного поля и звука. Из-за этого усложнялась процедура траления. Взрыватель оснащался счетчиком контактов ZK II. После постановки активным была только магнитная секция взрывателя. Акустическая секция активировалась первый раз после того, как обрабатывал установленное число контактов прибор ZK II и срабатывала магнитная секция. Так экономился заряд батареи. Впервые взрыватель был применен в ночь на 27 августа 1941 г. против Англии. Максимальная глубина постановки – 35 м.



**Беспарашютная бомба-мина BM1000**

1 – бугель подвески под самолет; 2 – бомбовый детонатор; 3 – обтекатель мины с взрывателем MA101; 4 – обтекатель мины с взрывателем MA103

В 1942 году начался выпуск улучшенного варианта MA1a, призванного затруднить траление акустическим тралом. MA1a не имел защиты от близких взрывов. В том же году начался выпуск MA2 – дальнейшее развитие MA1 с высокочувствительной магнитной секцией взрывателя.

MA101 – магнитно-акустический взрыватель для мин BM1000, комбинация M103 и специально разработанного акустического взрывателя. Разработка закончена осенью 1941 года. В отличие от MA1, для отработки каждого шага счетчика контактов требовалось срабатывание не только магнитной, но и акустической секции взрывателя. Счетчик контактов был электрический, на 9 контактов. Максимальная глубина постановки – 35 м.

MA102 – развитие MA101 с повышенной чувствительностью магнитной секции. Разработка закончена в 1942 году. Максимальная глубина постановки – 35 м.

### Противотральные и прочие устройства

Для мин был создан ряд устройств, затруднявших борьбу с ними. Вот важнейшие из них:

UES IIa – прибор срочности, совмещенный с гидростатом. Работал только при постоянном давлении воды на глубине не менее 5,2 м. Благодаря нему мина становилась опасной не сразу после постановки, а через установленный промежуток времени от 30 минут до 6 суток. Назначение – затруднить траление. Первоначальный вариант – UES II – отличался тем, что продолжал работать и в случае извлечения мины из воды. Самый ранний вариант (UES I) обрабатывал только фиксированное время (30 минут). Цель – в случае постановки мины с корабля или подводной лодки дать время заградителю уйти из района постановки.

ZK – электромеханический прибор кратности. Назначение – затруднить траление. Позволял пропускать некоторое количество целей, прежде чем мина срабатывала. ZK I использовался в минах с взрывателем M1 и позволял установку в диапазоне от 1 до 6 контактов. В минах LMB с более новыми взрывателями использовался ZK II – до 12 контактов. В минах BM1000 взрыватели имели встроенные электрические счетчики контактов (см. выше). Наши минеры



**Бомбардировщик He-111 из состава I/KG28 готовится к вылету на минную постановку. На переднем плане тележки с минами LMA**

**Мина LMB, упавшая на сушу и не взорвавшаяся (снимок сделан в Англии)**

находили в разоруженных минах приборы кратности на 15 импульсов, упоминание о которых в немецких и американских источниках обнаружить не удалось. Были ли это в действительности стандартные ZK II на 12 импульсов, конструкция которых была не совсем точно понята нашими специалистами, или такая модификация счетчика контактов действительно существовала, на данный момент сказать сложно.

VK – прибор задержки срабатывания взрывателя на заданное число секунд (не более 38). Назначение – отсеять слишком быстроходные цели, в том числе и самолеты-тральщики. У нас таких самолетов не было, но сами немцы их имели, и в том же подозревали своих противников.

PU – 18-суточные часы, которые с заданным интервалом активировали и дезактивировали взрыватель (например, 6 часов в сутки мина была опасной, а 18 – безопасной). Назначение – затруднить траление.

GE – прибор защиты мины от извлечения и вскрытия. В минах LMB он представлял собой пружинную ловушку, которая при попытке извлечения взрывателя подрывала небольшой заряд (около 1 кг, наши называли его камуфлетом), уничтожавший секретные приборы. В минах VM1000 могла устанавливаться ловушка на двух фотоэлементах – подрыв происходил при попадании света на фотоэлементы. Использовались и другие ловушки.

ZE III – нейтрализатор для мин LMB. Приводил мину в безопасное положение через 45-200 суток. Устанавливался не всегда.

Магнитный взрыватель также мог быть оснащен устройством защиты от соседних взрывов. Это был маятниковый механизм, более чувствительный к любому сотрясению, чем магнитная стрелка взрывателя. Он раньше стрелки успевал замкнуть контакт. Включалось реле, электромагнитное поле которого удерживало магнитную стрелку от замыкания контакта, вызывавшего срабатывание взрывателя. Видимо,

биполярные взрыватели (во всяком случае, их первые модели) в принципе не могли иметь защиты от близких взрывов. В акустических минах защита от близких взрывов обеспечивалась тем, что взрыватель отсеивал непродолжительные звуки независимо от их громкости.

Нужно подчеркнуть, что мина могла иметь разный набор перечисленных выше приборов. Отсутствие тех или иных устройств могло быть вызвано как тактическими соображениями, так, видимо, и банальной нехваткой приборов.

**Готовность к борьбе с минами**

Насколько был готов наш флот к встрече с донными минами? Вопрос не так прост, как кажется. Первыми «довели до ума» донные мины англичане к концу Первой мировой войны. Первыми с ними столкнулись немцы в 1918 году, а вторыми – мы. Во время нашей гражданской войны в 1919 году английский флот применил магнитные мины на Северной Двине. Тогда же В.Я. Павлинов создал первый электромагнитный трал, но он оказался малоэффективным. Работы над неконтактными тралами продолжались без особого успеха весь межвоенный период. Был принят на вооружение речной электромагнитный трал РЭМТ, однако насчет его эффективности специалисты не обольщались. На известном сборе командующих флотов и флотилий в 1940 году начальник Минноторпедного управления ВМФ Н.И. Шибяев отметил: «По электромагнитным тралам разработать и испытать что-либо реальное и уже осязаемое на сегодня нам не удалось». Реальные плоды работа принесла лишь после начала войны. На 22 июня 1941 г. на флотах не было ни одного работоспособного неконтактного трала.

Другим направлением борьбы с магнитными минами стало размагничивание судов. Работа над этой проблемой началась в знаменитом Ленинградском физико-

техническом институте в 1936 году (между прочим, в том же году, что и в Англии). Возглавил работы А.П. Александров, будущий президент Академии Наук СССР. К концу 1940 года система размагничивания («система ЛФТИ», иногда встречается написание «система ЛИФТИ») уже была создана, и 31 декабря 1940 г. ГВС ВМФ принял решение об оснащении ею в 1941 году линкоров, крейсеров, эсминцев и тральщиков. Однако к началу войны до массового оснащения дело не дошло. Только на линкоре «Марат» система ЛФТИ была предъявлена к сдаче 27 мая, но к роковому 22 июня всё еще испытывалась.

Итак, к началу войны с неконтактными минами бороться было нечем. Но, благодаря предвоенным исследованиям, работам и испытаниям, имелись все предпосылки для быстрого создания и внедрения средств борьбы.

Встречаются утверждения, что наш флот или вообще не подозревал о существовании неконтактных мин, или не ждал их применения противником. Уже из приведенного выше обзора видно, что и подозревал, и ждал. К этому можно добавить, что мы и сами имели неконтактные мины (МИРАБ).<sup>\*</sup> Кроме того, о применении неконтактных мин немцами против англичан стало известно не позднее начала 1940 года. В марте в английских газетах был подробно описан подвиг лейтенант-командера Ауври (Ouvry), разоружившего магнитную мину 23 ноября 1939 г. Применение магнитных мин достаточно подробно освещено

<sup>\*</sup> Правда, эти индукционные мины предназначались для постановки на реках, имели ряд недостатков и широкого применения не нашли. Интересно, что на Черном море они дали самый высокий процент поражения (13,3 %). Из 15 МИРАБов, выставленных бронекатерами Дунайской флотилии на выходе из Дуная в 1941 году, две погубили немецкие катера-тральщики FR-5 и FR-6. Это однозначно устанавливается при изучении немецких документов. Ранее этот факт известен не был.

## Начало войны на Черном море

щалось в журнале «Морской сборник» в 1940-1941 гг. В общем, о проблеме знало не только командование и специалисты, но и любой, кто читал статьи о войне в журналах и газетах.

И еще к вопросу о неготовности бороться с донными минами. Всё познается в сравнении. Пионеры в данной области – англичане – в начале войны испытали схожие с нашими трудности. Они столкнулись с магнитными минами (их поначалу ставили только подлодки) в первые же дни. Подрывы начались 10 сентября 1939 г. Вскоре у англичан возникли подозрения, что они имеют дело с неконтактными минами. Электромагнитный трал, громоздкий и неудобный, испытывался ими с июля 1939 г., но первую мину удалось уничтожить только 20 октября, т.е. через 40 дней после первого подрыва. И только после того, как в ноябре упомянутый выше Ауври разоружил упавшую на мелководье авиамину, был создан известный и весьма удачный трал «LL». Иными словами, у англичан адаптация к новой угрозе заняла довольно большое время. Немцы, впервые столкнувшись с аналогичным оружием в апреле 1940 г., тоже понесли ощутимые потери и не сразу смогли наладить борьбу с этой угрозой. Остается согласиться с английским историком Роскиллом, который заметил, что, не зная заранее точных данных о минах противника, создать эффективный трал было практически невозможно.

21 июня состоялся последний перед нападением разговор командующего немецкой группой ВМС «Юг» адмирала К. Шустера с представителем 4-го воздушного флота при этой группе генералом авиации К. Цандером.\* Шустер имел информацию, что наступающей ночью Люфтваффе заминует выходы из Севастополя, Николаева и Одессы, и просил Одессу не трогать. Он рассчитывал, что она будет быстро захвачена и станет базой снабжения южного фланга фронта. А мины могли надолго задержать дело. Цандер дал себя убедить. Возможно, тут имела место какая-то межведомственная интрига. Дело в том, что для постановок была выделена бомбардировочная группа II/KG4. Она уже приобрела приличный опыт минирования британских вод. На 21 июня группа имела в наличии 24 самолета He-111, однако лишь 8 из них были исправны. Группа активно участвовала в Балканской кампании и к началу новой войны пришла в потрепанном состоянии. В общем, сил не хватало даже для более-менее нормального минирования одной базы. И Цандер не мог этого не знать, однако почему-то заявил о готовности действовать сразу по трем базам.

Видимо, к ночи 21/22 июня удалось отремонтировать еще один самолет. Судя по числу сброшенных мин (17), в первом

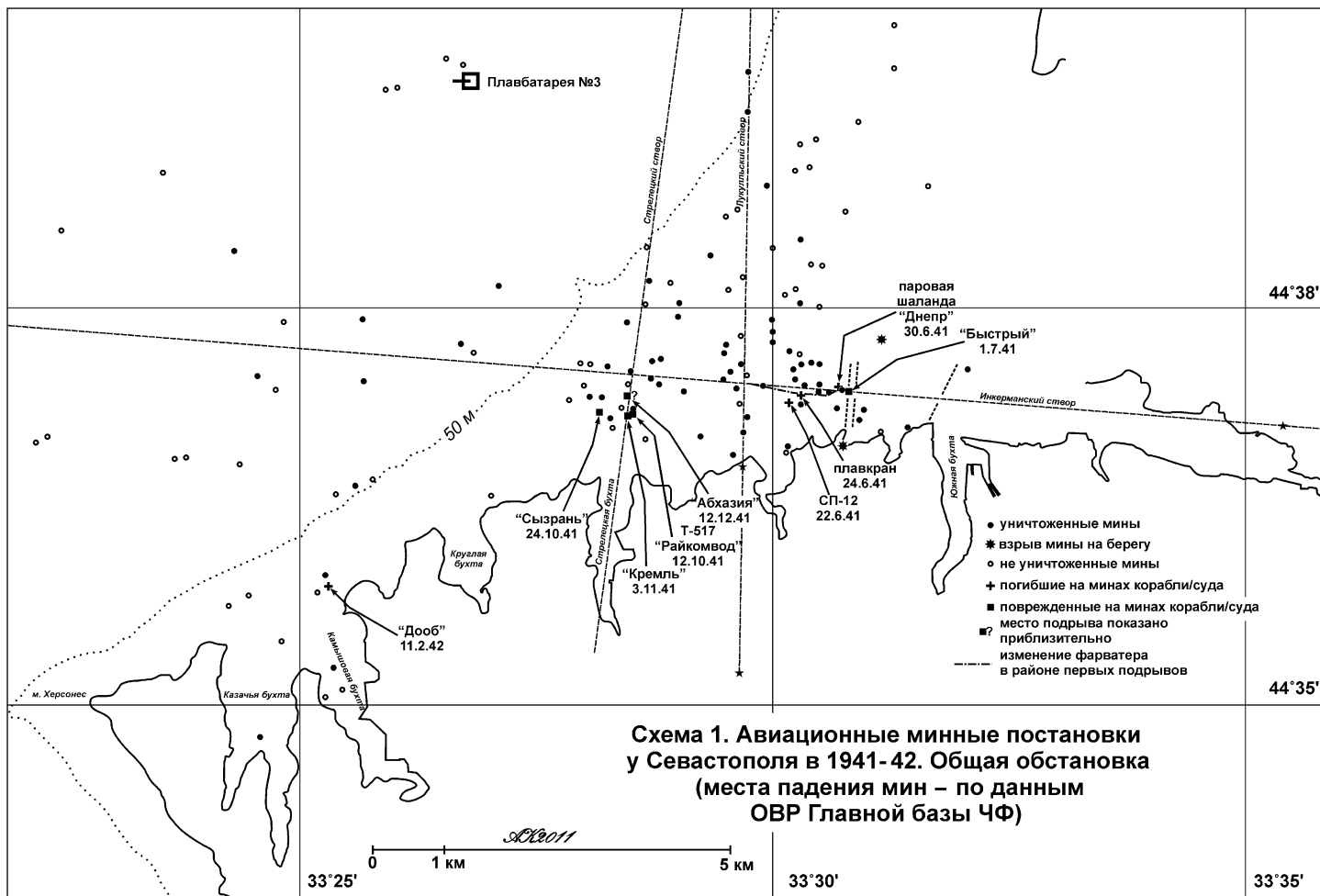


**Командующий группой ВМС «Юг» адмирал Карл-Георг Шустер и представитель 4-го воздушного флота при этой группе генерал авиации Курт Цандер**

вылете участвовали 9 машин. Каждая из них штатно несла по две LMB. Одну мину или привезли обратно, или же один из самолетов летал с неполной нагрузкой. Мины для начала были выбраны самые простые – «желтые», «синие» и «красные», т.е. только магнитные.

Итак, в ночь на 22 июня девятка «Хейнкелей» вылетела к Севастополю и в 3:07 была обнаружена нашей ПВО. Дальнейшее многократно описано: колебания

\* Генерал Цандер раньше служил на флоте и отлично подходил для организации взаимодействия Люфтваффе и Кригсмарине.

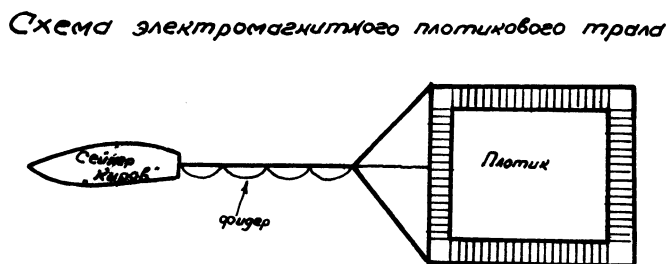
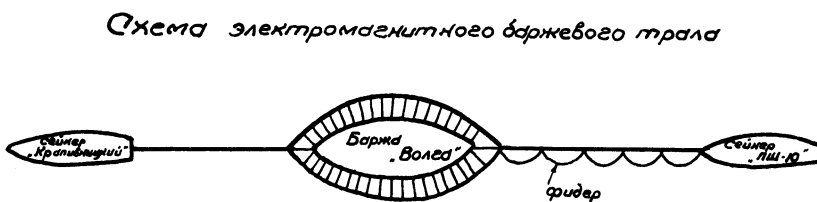
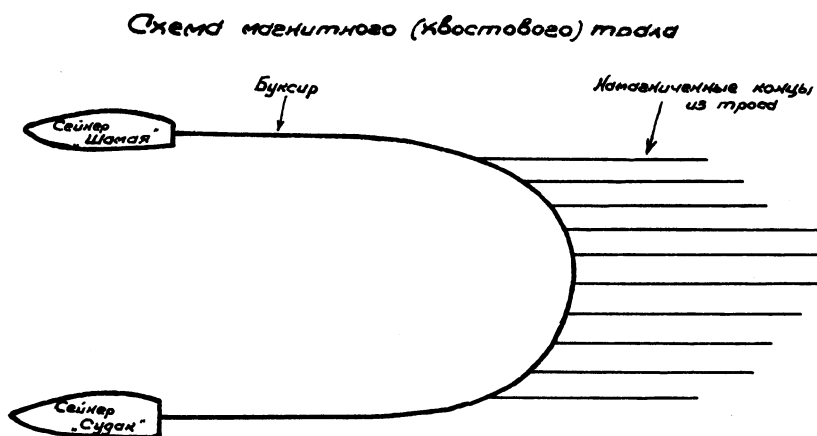


командования, открывать ли огонь, падение мин на парашютах, многими принимавшиеся за десантников, взрыв мины, упавшей на жилой дом, и еще одной, попавшей на мелководье. Нашим зенитчикам показалось, что один самолет сбит и упал в бухту. Вечером 22 июня к месту предполагаемого падения самолета вышел морской буксир СП-12. Уступая место крейсеру «Червона Украина», он уклонился к югу от Инкерманского створа и стал первой жертвой донных мин. Впрочем, пока было непонятно, что мины именно донные (хотя подозрения были), и началось траление обычными тралами против якорных мин. Естественно, оно оказалось безрезультатным. В ночь на 23 июня И/КГ4 минировала Днепро-Бугский лиман 18 минами. А следующей ночью «Хейнкели» снова появились над Севастополем. По немецким данным, было сброшено 17 мин. Из них не менее 11 были замечены, включая упавшие на сушу. Днеп у Константиновского буя на только что поставленных минах погиб 25-тонный плавкран №2. Укрепились подозрения, что враг использует магнитные мины. Средств борьбы с ними пока не было, но что-то нужно было делать.

Первым делом было организовано, по словам Отчета ОВР, «тотальное наблюдение» за акваторией базы. На ночь по бухтам и на створах расставлялись катера, что вместе с наблюдением с берега позволяло контролировать всю водную поверхность базы и окрестностей. Места падения мин отмечались буйками или вешками, каждая мина получала порядковый номер и наносилась на карту. В отчете ОВР ГБ приведен список из 131 мины, зафиксированной в 1941-1942 гг. в Севастополе, с указанием судьбы каждой из них. Собственно на Инкерманский створ, по которому шло основное движение, попадали единичные мины, и до их ликвидации входившие и выходившие корабли просто обходили отмеченные места. 27 июня приказом командующего флотом эту практику распространили на все базы. Таким простым способом обеспечивалось бесперебойное движение кораблей, хотя ни одна мина еще не была вытралена. И в дальнейшем хорошая организация наблюдения существенно облегчала борьбу с минами.

Конечно, одних этих мер для нормальной работы баз было маловато. Сразу же начались попытки траления новых мин с помощью различных импровизаций. Сначала буксировали артиллерийский щит с металлическим корпусом, затем баржу, груженную железом, но всё безуспешно. МТО флота через несколько дней после начала войны оборудовал шхуны «Байдуков» и «Чкалов» примитивными хвостовыми тралами, но и их применение оказалось безрезультатным. Требовалась помощь специалистов.

1 июля в Севастополе появились сразу две группы. Из Научно-исследовательского Минно-Торпедного Института (НИМТИ) прибыли специалисты по минному оружию и неконтактным взрывателям – группа А.К. Верещагина (одного из разработчиков неконтактного взрывателя НВС для торпед), создатель известной авиамины АМГ А.Б. Гейро, а также инженер завода №239



Схемы из книги: В.М. Ковальчук. *Некоторые вопросы обеспечения коммуникаций на Черном море (22 июня – 22 декабря 1941 г.)*. – Куйбышев, 1943

Б.Т. Лишневецкий. В составе ОВР ГБ была создана минно-тральная лаборатория, начавшая разработку средств борьбы с новой напастью. Вскоре в состав лаборатории вошел интендант 3 ранга О.В. Брон, бывший до войны начальником лаборатории электроизоляционных материалов в Харьковском политехе. Он и возглавил работы.

В сжатые сроки был создан баржевый электромагнитный трал (БЭМТ). Выглядел он так. Катер буксировал за собой баржу с уложенной по борту обмоткой, по которой пропускался ток, создававший электромагнитное поле. Ток подавался с катера-питателя с генератором, который следовал за баржей. За БЭМТ закрепилось полуофициальное название «трал Лишневецкого», поскольку этот инженер не только участвовал в создании трала, но и запомнился морякам активным участием в его испытаниях. 7 июля, через две недели после начала войны, трал-баржа уже вышла на первое траление. Для малых глубин (менее 15 м) оборудовали трал-плотик на аналогичных принципах, но питание на него подавалось с самого катера-буксира.

Еще одним активным средством борьбы с минами стал сброс глубинных бомб. С одной стороны, этот способ требовал большого расхода бомб и не всегда давал заметный эффект – мин детонировало

немного, т.к. обычно значительная их часть имела соответствующие средства защиты. Но других способов сначала не было (если не считать еще более трудоемкий способ поиска мин водолазами). К тому же реальный эффект бомбометания был выше, чем могло показаться. Часть мин получала повреждения и навсегда выходила из строя или даже разрушалась без детонации. В Севастополе бомбометание проводил известный катерник Дмитрий Андреевич Глухов, впоследствии отличившийся во многих боях и смертельно раненый в неравном бою у Эльтыгена в ноябре 1943 г. Первую мину удалось подорвать 2 июля в районе боновых ворот. А 9 июля впервые сработал трал Лишневецкого. Дело пошло.

1 июля из Ленинграда прибыла также совместная группа НТК ВМФ и ЛФТИ во главе со специалистом НТК И.В. Климовым для организации размагничивания кораблей. Благодаря тому, что до войны уже проводились подготовительные работы, результат был получен молниеносно. Ночью были произведены расчеты, а 2 июля уже начался монтаж размагничивающих устройств ЛФТИ на кораблях.

\* В ходе ремонта эсминец получил новые повреждения во время налетов и был частично разоружен. Увести из Севастополя его уже не удалось.



**Эсминец «Быстрый» – самый крупный боевой корабль, пострадавший от авиамин на Черном море**



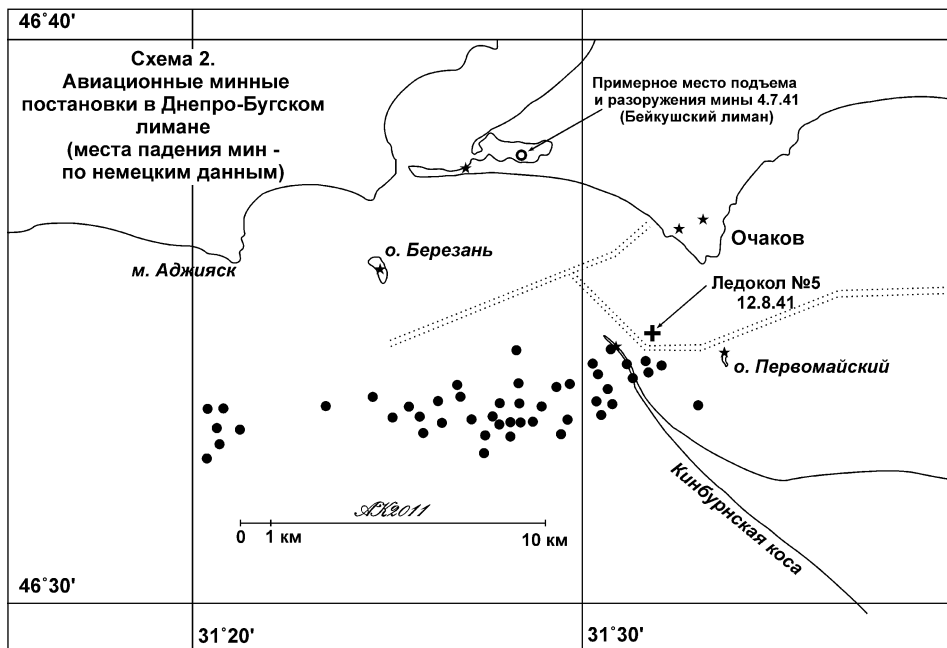
До того, как эти меры стали приносить результаты, 30 июня на донной mine погибла паровая шаланда «Днепр», а 1 июля подорвался и выбросился на берег ЭМ «Быстрый», вышедший на ремонт в Николаев.\* До этого печального случая с 22 июня по 1 июля по Инкерманскому створу прошли 65 кораблей основных классов без вреда для себя. В общем, даже элементарные меры принесли прекрасные плоды.

\*\*\*

Вернемся к немцам. Адмирал Шустер 22 июня начал записи в ЖБД фразой «Кости брошены». И дальше выразился в том смысле, что будущее от нас скрыто, но есть убеждение, что всё кончится хорошо. Как известно, всё кончилось действительно хорошо, но не для немцев. Хотя и не сразу. В отношении же конкретного оружия – донных мин – большие надежды сменялись недоумением и разочарованием очень быстро. Данные воздушной разведки показывали, что советские корабли выходят и возвращаются в Севастополь, как ни в чем не бывало. Немецкие самолеты продолжали ставить мины, но абсолютно ничего не менялось. Набег наших лидеров на Констанцу 25-26 июня еще

раз показал немцам, что Севастополь не блокирован. 28 июня Цандер сообщил Шустеру, что планируется применить более «продвинутое» оружие – акустические и магнитно-акустические мины, но только против Севастополя. Цандер опасался, что группу II/KG4 у него скоро отберут, и мины ставить будет некому. Шустеру категорически не нравились применение магнитно-акустических мин, так как немцы сами не имели тралов против них. Но, считая, что Севастополь после его взятия будет не так важен для снабжения армии, как Одесса, Николаев и Херсон, адмирал все же согласился на их применение против нашей главной базы. Одновременно он сделал запрос на присылку специалиста из SVK.\*

Между тем группу II/KG4 действительно отозвали. В последнем вылете в ночь на 3 июля она вместе с обычными магнитными минами впервые выставила у Севастополя 13 акустических мин. Максимальное число самолето-вылетов за ночь, которого смогла выполнить группа в июне-июле, – тринадцать. 5 июля II/KG4 убыла во Францию, а в начале августа появилась уже на Балтике. В авиационных минных постановках на Черном море наступила почти двухмесячная пауза.



Всего группа выставила на Черном море 140 мин (91 у Севастополя и 49 в Днепро-Бугском лимане). В это число вошли мины, попавшие на сушу или сброшенные вынужденно в безопасном положении. Магнитно-акустические мины тогда выставить так и не решились. 2 июля Шустер отметил, что ни моряки, ни минная группа Люфтваффе не знакомы в достаточной мере со свойствами мин. То есть оружие применяли в какой-то мере вслепую. Заметная часть мин упала на сушу. Во многом это результат работы сильной ПВО Севастополя, а также эффективного затемнения.

Что касается акустических мин, они относительно легко вытраливались маневрированием сторожевых катеров на переменных ходах. Впоследствии были созданы средства акустического траления. Из-за высокой чувствительности акустические мины часто взрывались далеко от цели (до 50 метров), но и на таком расстоянии они причинили некоторые повреждения нескольким судам.

\*\*\*

Благодаря убитию II/KG4 наш флот получил несколько недель передышки. И это время было потрачено с большой пользой. 4 июля была разоружена первая донная мина.\*\* Она упала в лечебные грязи мелководного Бейкушского лимана в районе Очакова и не взорвалась. Место падения оказалось примерно в 3,5 милях от места, где, по данным Люфтваффе, должна была бы находиться ближайшая мина. Иначе говоря, точность постановки получилась невысокой.

Сверхопасную работу по разоружению выполнили начальник минно-торпедной испытательной партии МТО флота военный инженер 3 ранга М.И. Иванов и флагманский минер Одесской ВМБ Н.Д. Квасов. Выяснилось, что это магнитная мина с биполярным замыкателем («желтая») с прибором срочности на время от 30 минут до 6 суток. Гидростат и инерционный взрыватель не сработали, ловушек не было. Подвиг Иванова и Квасова сильно помог продвинуться в разработке средств противодействия. Оба они получили по ордену Красного Знамени.\*\*\*

Траление в Днепро-Бугском лимане свелось к периодическим безрезультатным проходам железной баржи по фарватеру.

\* Sperrversuchskommando – команда по испытанию заградительных средств в Киле, фактически испытательный центр Инспекции по заградительному оружию (мины, тралы, сети, боны и противолодочное оружие).

\*\* Встречается утверждение, что 24 июня не взорвалась и была разоружена мина, упавшая на сушу у Севастополя. Это событие упоминается и в многолетней «Хронике...». Но в документах, написанных по горячим следам, ничего подобного не обнаруживается. В Отчете ОВР ГВМБ за 22.6.1941–1.7.1942, подписанном контр-адмиралом В.Г. Фадеевым, который и отвечал за борьбу с минами, первой разоруженной миной названа именно «очаковская».

\*\*\* Затем в судьбе М.И. Иванова произошел трагический поворот. В феврале 1942 г. он был осужден на 7 лет с заменой наказания отправкой на фронт. Пока не удалось уточнить ни дальнейшую судьбу этого человека, ни причину осуждения. Поэтому непонятно – то ли подвиг не зачелся Михаилу Ивановичу, то ли, наоборот, помог избежать более сурового приговора.

Разоруженная Ивановым и Квасовым мина не имела защиты от близких взрывов, поэтому применение глубинных бомб дало бы прекрасные результаты. То, что этот способ траления не использовали, нужно признать серьезной ошибкой. В результате относительные потери в районе Очакова оказались по-видимому высоки. Точные данные не обнаружены. Считалось, что погибли на минах ледокол №5 и пять барж, о четырех из которых не известны никакие подробности, вплоть до того, что даже месяц подрыва не ясен (якобы июль или август, но может быть и сентябрь). Кроме того, в ночь на 18 сентября при прорыве из Днестра погибли плавбаза бронекатеров Дунайской флотилии «Гроза» и две баржи, шедшие без всякого сопровождения и, вероятно, не знакомые с минной обстановкой. Возможно эти две баржи учтены в числе четырех вышеупомянутых. Получается, что на 49 мин пришлось 6-8 подрывов – очень высокий показатель. Впрочем, число и обстоятельства подрывов нуждаются в уточнении. До последнего момента на этой коммуникации не прекращалось интенсивное судоходство. До 18 августа здесь прошли 422 плавсредства, из которых подорвались лишь пять. Подрывы произошли при уклонении от атак авиации, т.е. в весьма специфических обстоятельствах.

\*\*\*

В середине июля в Севастополь прибыл представитель английской морской миссии в Москве лейтенант-командер Пауэлл, который поделился опытом в области траления и размагничивания. В августе прибыли и другие англичане. Выяснилось, что английский флот наладил безобмоточное размагничивание подводных лодок. У нас еще в апреле 1941 года этот способ предложил Климов, но только теперь необходимым работам был дан ход. Англичане оказали практическую помощь в этих работах. 9 августа в Севастополь прибыли А.П. Александров и И.В. Курчатов, будущий «отец» атомной бомбы, который с началом войны отложил исследования в области ядерной физики и стал помогать Александрову. Курчатов возглавил работу по безобмоточному размагничиванию в Севастополе и оставался в главной базе до 4 ноября, затем работал в Потти и только 30 декабря был отозван.

В августе произошло еще одно событие, напрямую относившееся к борьбе с минными постановками. Была оборудована знаменитая плавбатарея №3, более известная как «Не тронь меня». 16 числа ее отбуксировали в точку в 4 милях северо-восточнее Херсонеса и поставили на мертвые якоря. С ее помощью было перекрыто наименее защищенное направление подхода миноносной авиации противника.

Таким образом, за лето 1941 года ЧФ научился бороться с донными минами. Из неведомой напасти они в сжатые сроки превратились в неприятное, но достаточно изученное оружие.

\*\*\*

Тем временем «по ту сторону фронта» напряженно искали причину, по которой чудо-оружие не работает. О том, что подрывы всё-таки случались, немцы практи-



**«Хейнкель» He-111 – единственный тип самолета, осуществлявший минные постановки на Черном море**

чески ничего не знали – прямой результат того, что немецкой радиоразведке в тот период было не до Черноморского флота.\* Были лишь данные от пленных о гибели буксира СП-12 (ошибочно датированной 29 июня) и недостоверное наблюдение воздушной разведки о гибели эсминца 25 июня. Флот то ли не слишком доверял этим данным, то ли считал такие результаты неудовлетворительными.

14 июля из Киля прибыл лично начальник SVK капитан-цур-зее Эрих Мюллер. К этому времени в штабе группы ВМС «Юг» пришли к выводу, что мины вообще негодны из-за конструктивных недостатков, доверие к этому оружию катастрофически упало. Мюллер развеял необоснованные сомнения, но справедливо заметил, что мины явно ставятся менее точно, чем заявляет Люфтваффе, и в таком малом количестве, которое не обещает серьезного успеха. Адмирал Шустер и его офицеры в основном согласились с аргументами маститого специалиста. И, тем не менее, у них остались подозрения, что в провале повинно также неправильное хранение мин в условиях жары.

В конце августа в распоряжение Цандера поступили две эскадрильи торпедоносцев – 6./KG26 и 1./KG28. Помимо торпедных атак, они были обучены постановке мин. В ночь на 31 августа эти самолеты выставили 8 акустических ЛМВ у Севастополя, а также впервые минировали Новороссийск, сбросив 10 ВМ1000 непосредственно на внутренний рейд. Эта постановка прошла незамеченной – беспарашютные мины были приняты за обычные бомбы, благо часть из них упала на сушу и взорвалась. Остальные, похоже, вообще никак себя не проявили,\*\* хотя при имевшем место интенсивном движении на внутреннем рейде их счетчики контактов должны были бы отработать очень быстро. Остается предположить, что в данном случае взорыватели мин ВМ1000 (во всяком случае, большинства из них) имели какие-то неисправности или были неправильно подготовлены к постановке.

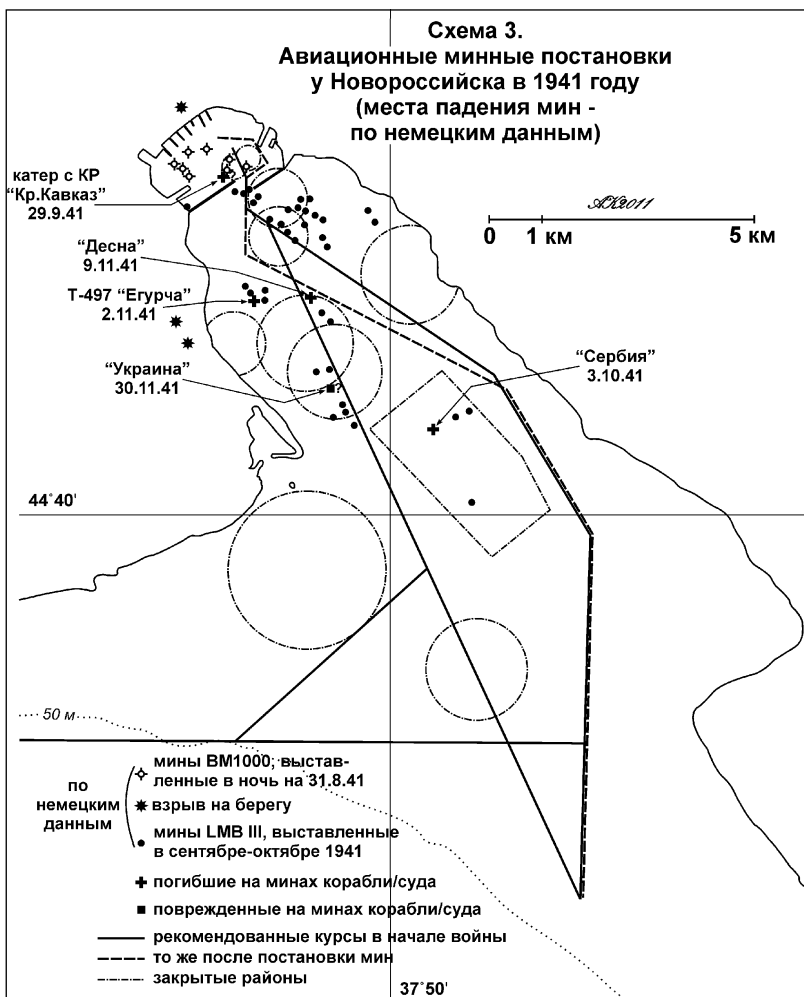
Второй раз самолеты-миноносцы появились над Новороссийском в ночь на 12 сентября. Были сброшены 12 мин ЛМВ, в

т.ч. 3 акустических. Немцы отметили всего 2 взрыва на суше. Наши посты наблюдали падение 11 мин, из которых 4 взорвались на берегу, а еще 2 упали между Восточным молом и Импортным пирсом, где их было нетрудно найти (нужно заметить, что по немецким данным эти мины должны были упасть на внешнем рейде). Действительно, обе мины в тот же день были обнаружены водолазом. По другим данным, сначала специально созданным шлюпочным тралом были обнаружены на дне парашюты и уже затем недалеко от них – сами мины. Шлюпочный трал представлял собой пенковый трос длиной 50 метров с четырехлапными медными кошками, который буксировала пара шлюпок.

Поскольку мины легли в опасной близости от стоявших у причалов кораблей (в т.ч. одна в 200-300 м от крейсера «Ворошилов»), их решено было не уничтожать на месте, а вытащить их на берег и по возможности разоружить. Первая мина была извлечена в тот же день. Ей дали на всякий случай сутки отлежаться на берегу, а затем 13 сентября флагманский минер базы старший лейтенант С.И. Богачек и прибывший из Севастополя Б.Т. Лишневецкий разоружили мину. Участвовал также минер дивизиона подводных лодок старший лейтенант Е.А. Бирюков. Эта страшная работа была организована так: от мины к специально вырытому укрытию протянули телефонный провод, и специа-

\* В книге о немецкой радиоразведке (Jak P.Mallmann Schowell. German Naval Code Breakers. – Annapolis, 2003) утверждается, что по меньшей мере в первые дни войны радиоразведка работала по черноморскому направлению и зафиксировала отзыв кораблей ЧФ в базы (возвращение эскадры в Севастополь после учений 21.6.1941?), постановку оборонительных заграждений и развертывание подлодок. Но в документах Руководства войной на море, группы ВМС «Юг» и нижестоящих инстанций нет никаких следов работы радиоразведки по Черному морю в этот период, в отличие от Балтики.

\*\* 29 сентября у стенки западного мола погиб на мине 6-тонный корабельный катер с крейсера «Красный Кавказ». По немецким данным, там должны были быть ВМ1000. Но, как мы увидим ниже, на внутренний рейд снесло и несколько парашютных ЛМВ. Поэтому и нет уверенности, что хотя бы одна ВМ1000 выполнила свое предназначение.



листы каждое свое действие сообщали по телефону начальнику МТО флота капитан-лейтенанту А.И. Малову для записи, чтобы в случае взрыва уже сделанная работа не пропала даром. Всё закончилось благополучно. Мина оказалась магнитной с прибором кратности и предохранителем от соседних взрывов. Нужно заметить, что точно так же в ноябре 1939 года организовал работу по разоружению и лейтенант-командер Ауври.

Тем временем подняли вторую мину. Решили разоружить и ее. Отдохнув, 14 сентября герои-минеры снова приступили к работе. А через некоторое время над Суджукской косой поднялся огромный черный столб дыма с грибовидным облаком. Малова, выброшенного из окопчика, нашли без сознания, но живого. А от Богачека и Лишневого остались лишь два обрывка ткани с приставшими лоскутками кожи. Люди практически испарились. Взрыв совпал с пролетом самолета-разведчика и зенитной стрельбой по нему. Возможно, это была акустическая мина. Малов рассказал, что перед взрывом Богачек и Лишневы замерли и к чему-то прислушивались. Может быть, в это время начал обрабатывать акустический замыкатель.

Такой страшной ценой доставалась новая информация о минах. В 1979 году об этих событиях был снят художественный фильм «Аллегро с огнем». Конечно, от кинокартины нельзя требовать докумен-

тальной достоверности. Там есть неточности и упрощения, но в целом фильм отразил те драматические события верно.

Первой реакцией на минирование, помимо подъема точно засеченных мин, стало усиление наблюдения и прокладка рекомендованных курсов в обход мест падения мин. Как и в Севастополе, эти меры дали хорошие результаты. На рекомендованных курсах вообще никто не подрывался. Впрочем, как и в других местах, пришлось заплатить железом и кровью за ошибки и разгильдяйство. За пределами рекомендованных курсов случились 8 подрывов (см. таблицу на с.20 внизу)

Траление удалось наладить не сразу. На 12 сентября в Новороссийске имелся единственный неконтактный трал – магнитно-хвостовой МХТ, который буксировался парой сейнеров («Шамая» и «Судак»). Поскольку насчет эффективности МХТ имелись обоснованные сомнения, срочно началось создание трала Лишневого (БЭМТ). Обмотку намотали на барже «Волга», под питатель оборудовали шхуну ПШ-10, а буксировала их шхуна «Крапивницкий». БЭМТ вступил в строй 4 октября. 10 декабря к работе приступил и законченный оборудованием трал-плотик (буксиром-питателем служил сейнер «Киров»). К концу декабря в строй вступил также акустический трал «Конго» на катере-тральщике «Киев». Помимо этого, 11 декабря из Керчи была прибуксировали баржу-трал №14 Керченской базы, а в январе 1942 г. вступила в строй еще и

баржа-трал №120. До вступления в строй этих тралов основным средством борьбы с минами были глубинные бомбы и, против акустических мин, переменные хода катеров. Использовался также упомянутый выше шлюпочный трал.

Всего немцы сбросили у Новороссийска в августе-сентябре 1941 года, по немецким данным, 50 мин – 10 BM1000 (из них якобы всего 2 взорвались на суше) и 40 LMB (в т.ч. 2 взорвались на суше и 1 была сброшена вынужденно в безопасном состоянии далеко в море). Как мы знаем, на суше на самом деле взорвалось больше 4 мин. Всеми средствами траления удалось уничтожить 18 мин: 6 – тралом Лишневого, 1 – трал-плотиком, 2 – глубинными бомбами, 1 – шлюпочным тралом, 3 – водолазами (две из них попытались разоружить, как описано выше) и 5 – ходами катеров. Использование МХТ и акустического трала не дало результатов. Использование базы не прекращалось, несмотря на определенные трудности и потери.

\* \* \*

Торпедоносные эскадрильи продолжали минные постановки, временно отвлекаясь от торпедных атак, до 2 ноября. Всего они, по немецким данным, выставили 65 мин у Севастополя, 8 у Феодосии и, как уже упоминалось, 50 у Новороссийска. В ночь на 17 сентября впервые были применены магнитно-акустические мины у Новороссийска, а 28 сентября и у Севастополя. Шустер очень неохотно согласился на эти постановки, опасаясь, что тралить их придется именно ему, несмотря на отсутствие подходящих тралов. В конце концов, адмирал получил категорическое указание от Руководства войной на море не противиться их применению. «Наверху» беспокоелись, что с подходом Манштейна к Севастополю ЧФ беспрепятственно уйдет в Новороссийск, и в очередной раз решили поймать наш флот в ловушку «неубиваемыми» минами.

С Новороссийском получился интересный казус. В штабе группы ВМС «Юг» (и, видимо, в 4-м воздушном флоте) считали, что акустические и магнитно-акустические мины можно ставить на глубинах не более 20 метров и, глядя на карту Цемесской бухты, недоумевали, где же там их можно использовать. То есть, через 3 месяца после начала войны на местах еще не знали реальных характеристик оружия, которое применяется (глубже 20 метров нельзя было ставить только «желтые» мины с взрывателями Fab I и Fab V). Только 3 октября Руководство войной на море сообщило, что имеющиеся мины можно ставить и на глубинах до 30 метров (фактически почти все – до 35 м). Видимо, исполнители получали лишь отрывочную информацию о новых минах, что не украшает немецкие штабы.

Продолжалась эпопея со спорами между флотом и Люфтваффе, применять ли мины против Одессы. Шустер, все еще надеясь на скорое падение «жемчужины у моря», категорически не хотел засорять порт минами. Понять его можно – тралить потом пришлось бы силами немецкой Дунайской флотилии. И здесь уместно привести данные об офицерах флотилии, чтобы пред-

ставить себе, какие кадры немцы использовали на второстепенных направлениях. В сентябрьском донесении командующего флотилией нарисована феерическая картина. Командир 1-й группы, резервист, не имел минно-тральной подготовки, имел неудовлетворительную штурманскую подготовку, страдал астмой и осенью выходить в море не мог. Замещавший его зондерфюрер (гражданский специалист на офицерской должности) был речником, вообще не имел никакой военной, штурманской и минно-тральной подготовки. Командир 2-й группы прибыл на флотилию уже больным и с заявлением на отпуск по состоянию здоровья, его состояние продолжало ухудшаться. Штаб-офицер при штабе и командир мобилизованного тральщика «Kriemhild» – бывшие саперы без штурманской и минно-тральной подготовки. Адьютант до мобилизации был маклером по фрахту судов вообще без всякой военной и морской подготовки. И с такими людьми предстояло тралить новейшие мины, причем в море, а не на Дунае. Впоследствии на флотилию прибыли подготовленные кадры, но пока приходилось обходиться этим «ополчением».

У Люфтваффе был свой взгляд на решение одесской проблемы. Большие силы авиации для бомбовых ударов отвлек с главных направлений не получалось, и велик был соблазн прервать ее снабжение с помощью мин. Шустеру с трудом удалось отстоять свою точку зрения, и 4-й воздушный флот решил применить мины ВМ1000 по Одесскому порту в качестве обычных бомб, со снятыми минными устройствами, поскольку тяжелых бомб под рукой не было. Авиация вообще нередко применяла ВМ1000 как обычные бомбы. Против этого Шустер не возражал, но просил оставить часть порта целой, чтобы после взятия Одессы сразу приступить к перевозкам.

По нашим данным, 15 сентября в Практическую гавань Одессы была сброшена одна ВМ1000, а 16 сентября – 4 LMB, все без замыкателей, т.е. как обычные бомбы. Мина, упавшая в воду, была поднята с помощью водолаза и затем разоружена, но почему-то армейскими саперами. Когда флотские минеры спохватились, было уже поздно. Они получили от армейских коллег разобранную мину, причем важнейшие устройства якобы были утеряны. Фактически армейцев во всех документах зря поминали недобрым словом. Эта ВМ1000 несомненно была сброшена как обычная бомба, без соответствующих приборов. Но кое-что новое все же удалось узнать – бомба имела ловушку на фотозлементах. Как отмечено в отчетах, «случайные обстоятельства спасли разоруживших».

Поскольку споры по минированию Одессы продолжались, Шустер послал к Одессе офицера узнать обстановку. Тот по возвращении нарисовал унылую картину. Румыны, осаждавшие город, понесли огромные потери, войска деморализованы, падение Одессы – дело отдаленного будущего. Шустер, скрепя сердце, смирился с неизбежностью минирования и последующего траления. К тому же 25 сентября пришел приказ Руководства войной

**Вице-адмирал  
В.Г.Фадеев (крайний  
слева) – главный  
организатор  
борьбы с донными  
минами на Черном  
море – во главе  
сводного полка  
ВМФ на Параде  
Победы в Москве  
24 июня 1945 г.**



«Картинка»

на море – прекратить думать о будущем использовании Одессы, от минирования не отказываться. Однако, как известно, в ночь на 16 октября Приморская армия оставила Одессу в связи с проблемами в Крыму. Ни одной мины немецкая авиация у Одессы выставить не успела.

\*\*\*

Между тем противник по-прежнему не наблюдал серьезной отдачи от минных постановок. Советские корабли как курсировали между Севастополем и Одессой, так и продолжали курсировать. В октябре немцы сами столкнулись с нашими донными минами. Это послужило лишним доказательством, что минно-тральное дело у русских на высоте. Воздушная разведка зафиксировала в наших базах работу неконтактных тральщиков. На немецких морях в очередной раз накатил волна пессимизма. Появились замечания в ЖБД группы ВМС «Юг», что советский флот имеет эффективные средства борьбы со всеми типами мин. В одной из записей встреч с Мюллером мелькнуло его замечание в духе «ну что вы хотите, это же русские – известные мастера минной войны». Так на нас сработал имидж, заработанный в годы Первой Мировой войны. К сожалению, на тот момент слава была уже не совсем заслуженной. Это осознавалось и у нас. Еще на известном сборе командующих флотов и флотилий в 1940 году адмирал Исаков сделал в своем докладе горькое и довольно рискованное по тем временам заявление: «Это дело нашей чести, чтобы поддержать минное оружие на той высоте, на какой оно было в русском флоте... Русский флот был на первом месте по минам. Это место было нами утрачено в силу ряда причин...». Постепенно и у немцев на Черном море сложилось более реалистичное представление о наших возможностях. Этому во многом способствовали показания пленных и перебежчиков. От них немцы узнали и о наших потерях, и о том, что донные мины, использованные ЧФ в 1941-1942 годах – английские (о применении МИРАБов немцы не знали).

Лишь 10 октября 1941 г. в документах Руководства войной на море появились данные о минных успехах у Севастополя. Сведения были получены из показаний пленных и сильно искажены, но, тем не

менее, давали информацию о том, что потери на минах есть. В комментариях к таблице с минными успехами читается неприкрытое ликование. Авторы комментария напоминали о том, что командная вертикаль была настроена к авиаминам в Севастополе крайне скептически, и констатировали, что скептики посрамлены. Завершался комментарий на нравоучительной ноте (в минно-заградительных операциях нет места нетерпению, сомнениям и т.п.).

\*\*\*

Специалисты ЧФ продолжали разрабатывать новые способы борьбы. Разоружение мин играло в этом деле важную роль. 4 октября в Севастополе подняли первую акустическую мину. При ее разоружении сработала очередная ловушка. Сама мина не взорвалась, но при взрыве специального патрона были разрушены все ее важнейшие приборы, погибли начальник 3-го отделения МТО ЧФ инженер-капитан 3 ранга И.И. Иванов (не путать с М.И. Ивановым!), младший флагминер Главной базы капитан-лейтенант И.А. Ефременко и дальномерщик 62-го зенитного полка краснофлотец М.С. Щерба. Тяжелые ранения получил флагминер ОВР старший лейтенант И.В. Щепаченко. Но, как мы увидим ниже, и после этой трагедии не перевелись люди, готовые рискнуть жизнью ради защиты флота от коварного оружия.

Следующая серия постановок с воздуха состоялась в январе 1942 года в связи с Керченско-Феодосийской операцией и угрозой изгнания немцев из Крыма. На этот раз мины ставила группа I/KG27. Основной точкой приложения усилий стала Феодосия, через которую шла переброска войск для наступления вглубь Крыма. 1-14 января здесь были выставлены 53 мины, еще 8 – в Севастополе. Применялись только мины ВМ1000. Кроме того, опасаясь десанта в Ялту и не имея средств заградить подходы к порту нормальным способом, немцы 5-6 января поставили там оборонительное (довольно редкий случай) заграждение из 8 ВМ1000 силами авиации. В июне 1942 года наши торпедные катера дважды ходили по этому минному полю в набег на Ялтинский порт без всякого вреда для себя. В результате враг потерял итальянскую подлодку СБ-5. Можно было бы

## Керченский пролив

предположить, что немцы установили нейтронизаторы мин на слишком малый срок, и к июню мины были уже безопасны. Но с учетом обстановки, в которой принималось решение на минирование, это кажется не слишком вероятным.

4 января в районе Феодосии при постановке мин взорвался в воздухе один He-111 из 1./KG27. Очевидно, при подготовке какой-то из ВМ1000 минеры на аэродроме допустили критическую ошибку. Потеря ли самолета с экипажем повлияла на командование IV авиакорпуса, или просто так совпало, но именно 4 января штаб корпуса обратился в штаб группы ВМС «Юг» по поводу минных постановок. Авиаторы жаловались на безрезультатность минирования и просили моряков поддержать просьбу Люфтваффе к Армии о прекращении этой неприятной работы. Аргументы сводились к следующему: противник имеет все необходимые средства траления; из Севастополя и обратно регулярно перемещаются крупные корабли без вреда для себя; снабжение заминированной Феодосии продолжается большими транспортом без подрывов. IV авиакорпус обещал направить освобожденные от минирования силы на поддержку армии и на борьбу с судоходством. Как мы видим, в данном случае инициатором минных постановок выступали не флот и не авиация, а сухопутные войска.

Минирование Феодосии действительно не дало ожидаемой отдачи. Вопреки расчетам немцев – все-таки Феодосия была только что освобождена и наладить там нормальную борьбу с минами было сложно – подрывов не было практически до нового взятия города немцами. И только за день до этого события на мине погиб транспорт «Жан Жорес».

Четвертая серия минных постановок пришлось на 21-27 марта 1942 г. Для срыва снабжения Севастополя группа I/KG100 безрезультатно выставила 67 мин.

Пятая серия минных постановок началась в ночь на 3 апреля и закончилась в середине мая. Основные силы были брошены на минирование Керченского пролива в рамках подготовки к разгрому Крымского фронта. В проливе было выставлено более 200 мин.\* Наши посты на этот раз насчитали гораздо больше (361), причем постановки до 7 апреля вообще не были замечены. «Перебор» в подсчете мин объясняется тем, что одновременно случались ожесточенные бомбардировки.

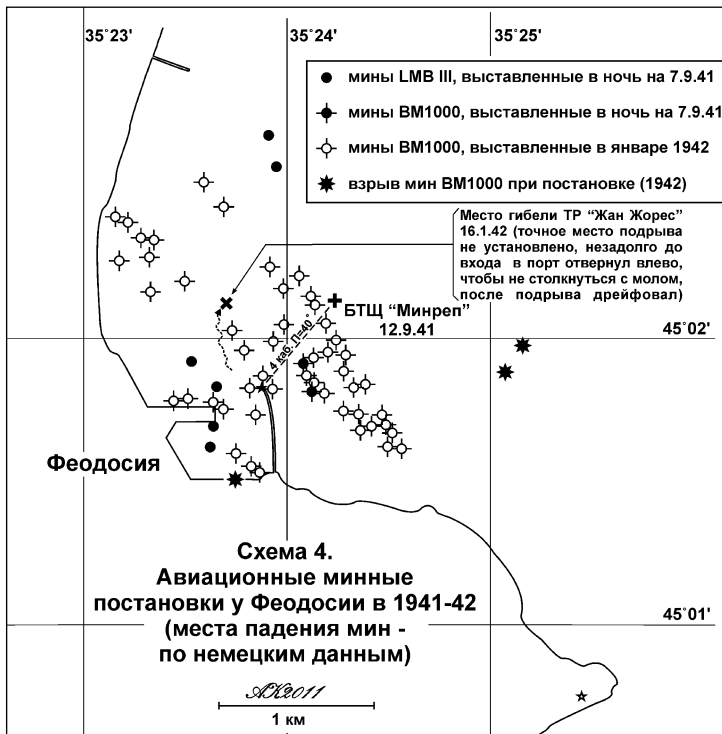
Поскольку немцам уже было ясно, что наши корабли проходят размагничивание, они массово использовали магнитные взрыватели повышенной чувствительности (вплоть до 5 миллизрстед). Таким образом они надеялись заставить мины реагировать даже на слабое остаточное поле размагниченных кораблей. Но оборотной стороной медали стала реакция мин на проход самых мелких катеров, к чему немцы в данном случае, видимо, не стремились. Также наблюдалось большое число самовзрывов при свежей погоде и, возможно, вследствие магнитных бурь.

Минирование с воздуха Керченского пролива весной 1942 года оказалось удачнее, чем все остальные минные операции Люфтваффе на Черном море. Погибли на минах 13 единиц – в основном мелкие сейнеры, шхуны и катера, но оказались среди потерь и два транспорта («Чехов» и «Восток»). Причем на фарватере погиб только «Восток»\*\* (6 мая). Он подорвался, хотя впереди него по курсу катера проводили бомбометание и уничтожили целых 5 мин, а сам транспорт шел за тральщиком «Защитник» и двумя сторожевыми катерами. Кроме того, скорее всего на фарватере погиб находившийся 18 апреля в противоминном дозоре сейнер «Дельфин». Все

остальные подрывы произошли в результате захода судов в закрытые районы, некоторые катера погибли при тралении путем бомбометания (при подрыве мин взрывались соседние мины в опасной близости от катеров).

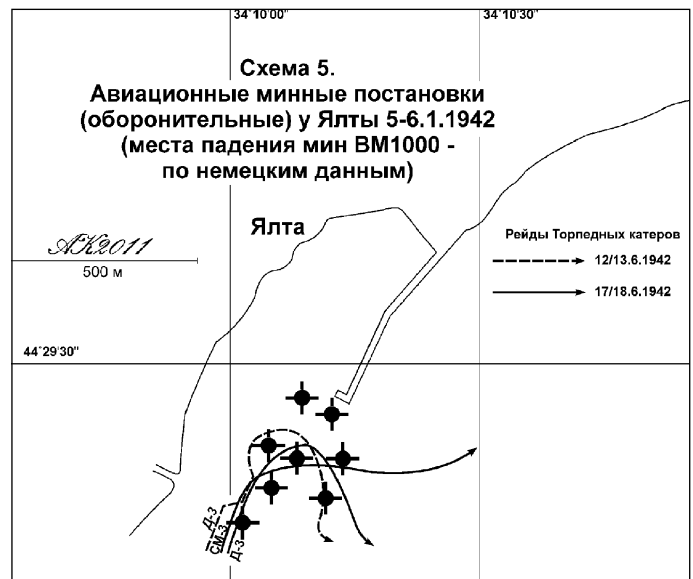
Вход в пролив со стороны Черного моря несколько раз закрывался на срок не более одних суток. Упал и объем грузов, доставленных Крымскому фронту из Новороссийска. В апреле по сравнению с мартом он снизился в разы. Но это связано не только с противодействием противника, но и с организацией перевозок из портов Таманского полуострова. Поэтому общий объем доставленных грузов изменился не так драматично.

В целом, мины в проливе доставили нам много хлопот. Борьба с ними затруднялась тем, что противник минировал очень большую акваторию. И, в отличие от баз, наличными силами организовать наблюдение за сбросом мин по всему проливу оказалось невозможно (хотя в некоторых отчетах и говорится о покрытии наблюдением всей акватории). К тому же, даже то, что было можно сделать, командование Керченской ВМБ сделало с запозданием на одну-две недели, хотя еще в марте штаб флота предвидел и опасался, что противник будет минировать пролив. К 7 апреля имелось всего 12 постов противоминного наблюдения, а к 20 апреля – уже 28 береговых и 30 плавучих. Неконтактных тралов Керченская база не имела, не считая неэффективных МХТ. БЭМТ, оборудованный летом 1941 г., при оставлении Керчи в ноябре был отправлен в Новороссийск, где и остался. В конце апреля 1942 г. из Новороссийска прибыл трал-плотик, но из-за активных действий немецкой авиации использовать его оказалось практически невозможно. Поэтому основными способами траления в проливе стали сброс глубинных бомб и маневрирование катеров на переменных ходах. К



\* Точную цифру установить пока не получилось. По 30 апреля в проливе были поставлены 197 мин, постановки продолжались и в первых числах мая.

\*\* Самый неудобный для погрузо-разгрузочных работ транспорт на Черном море. Единственный, вообще не имевший грузовых стрел.



счастью для нас, большая часть выставленных в проливе мин не имела защиты от близких взрывов.

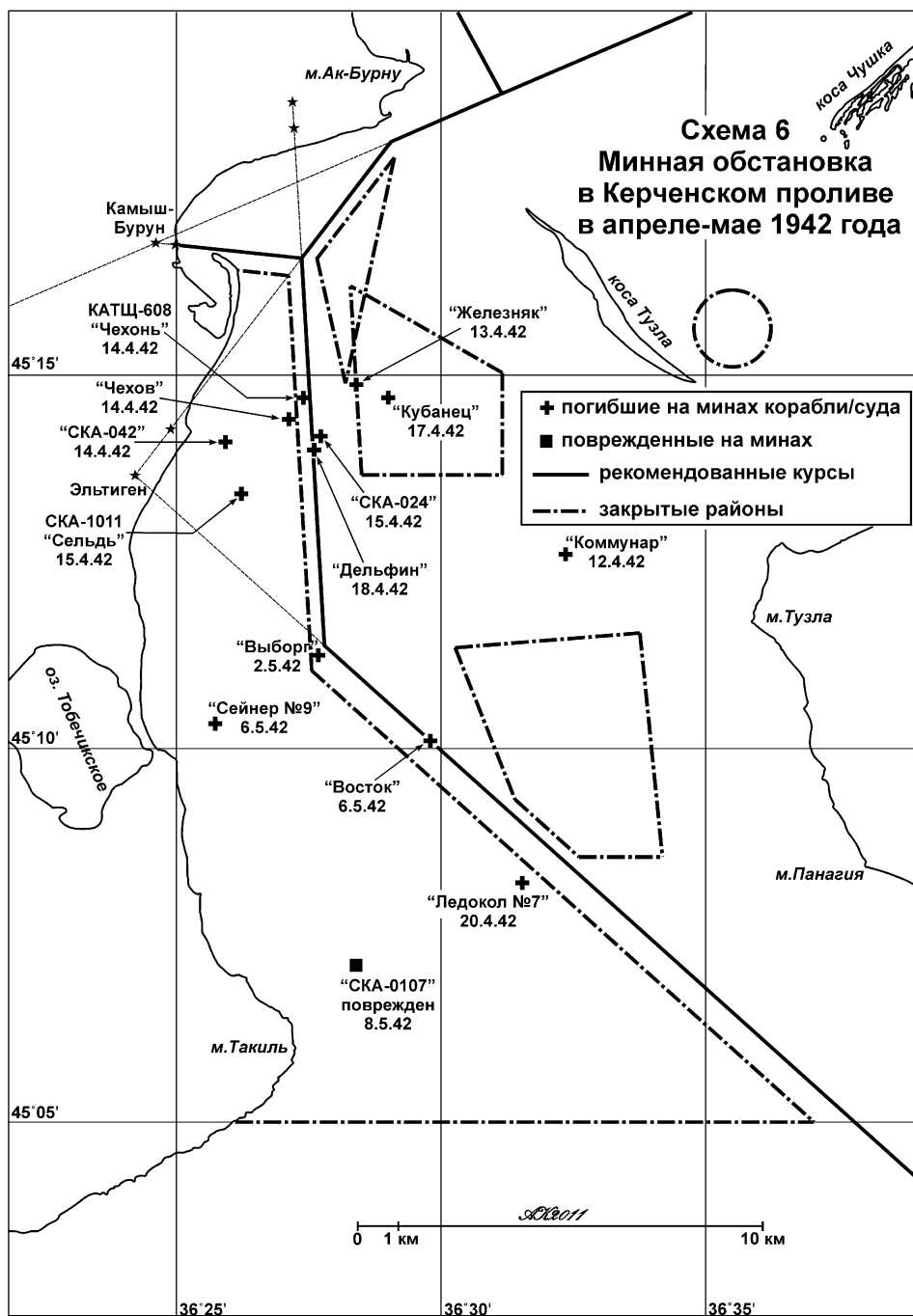
Всего были вытралены 90 мин (87 глубинными бомбами и 3 ходами катеров), еще на 15 случились подрывы (в т.ч. СКА-0107 подорвался сразу на двух минах, но остался на плаву). Кроме того, 20 мин сдетонировали от взрывов соседних мин или во время немецких бомбежек, и еще 16 взорвались без видимых причин. Непонятно, входит ли в число вытраленных 1 мина, разоруженная в Керчи. Всего отмечен взрыв не менее 141 мины. Таким образом, на долю самих немцев, установивших в сентябре контроль над проливом, осталось не менее 60 мин, для траления которых врагу пришлось приложить немало усилий.

Остается спорным вопрос о том, весь ли пролив минировался авиацией. Многолетняя «Хроника», некоторые документы и вслед за ними Киреев сообщают, что минировалась не только южная, но и северная часть пролива. Была якобы и жертва мин в районе Керчи (паровая шхуна «Коммунар» у мыса Змеиный). Но в «Отчете по обеспечению коммуникаций Новороссийской ВМБ» приводится схема опасных районов. По ней получается, что пролив минировался только южнее диагонали, проходящей через косу Тузла.\* А автор отчета, начальник конвоев НВМБ старший лейтенант Писарев, формировал конвои из Новороссийска в порты Крыма (включая Керчь) и лично рассчитывал маршруты их движения. Поэтому он должен был хорошо представлять себе, где есть опасные районы, а где нет. Да и упомянутый выше «Коммунар» в действительности погиб западнее мыса Тузла, т.е. в южной половине пролива. Характерно, что при эвакуации частей Крымского фронта в середине мая 1942 года, которая производилась через северную часть пролива, потерь на минах не было.\*\* И это в условиях общего хаоса и бесчисленных атак авиации, когда выходы за пределы фарватеров были скорее правилом, чем исключением! В немецких документах упоминаний о минировании пролива севернее упомянутой диагонали также не обнаружено. В ноябре 1943 г. Люфтваффе отказывались ставить мины в северной части пролива, ссылаясь на слишком малые глубины. Очевидно, те же соображения имелись и весной 1942 г. В общем, исходя из имеющихся на данный момент данных, наличие немецких авиационных постановок в северной части пролива представляется маловероятным.

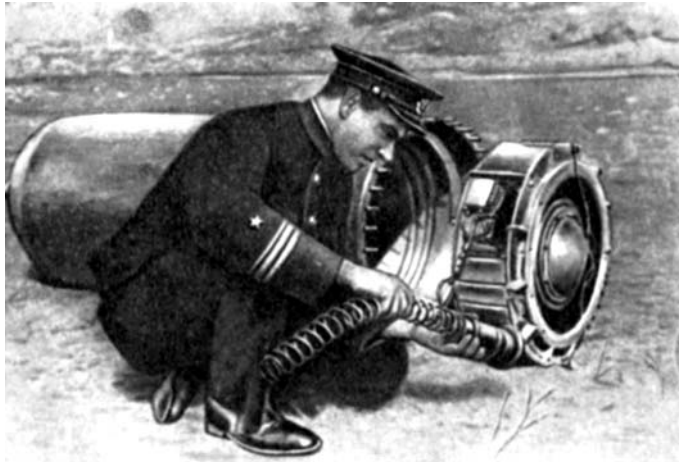
\* Отмечен также кружок у северо-восточного берега косы Тузла. Возможно, это или одиночная случайно сброшенная мина, или авиабомба, принятая за мину.

\*\* По некоторым данным, 15 мая у косы Чушка погибла на mine шхуна М-21. Похоже, единственный источник этой информации – перечень погибших судов, составленный министерством морского флота. В сводных документах такого рода ошибки относительно мелких судов – не редкость. И уж тем более не стоит полагаться на достоверность указанных причин гибели.

**Бомбардировщик He-111 из состава KG27 (1G+VI)  
на полевом аэродроме, 1942 г.**



**Помощник флагманского минера ЧФ капитан-лейтенант Г.Н. Охрименко рядом с разоруженной магнитно-акустической миной. Фото явно постановочное, сделано уже после обезвреживания мины**



**Капитан 2 ранга  
Г.Н. Охрименко,  
1945 г.**

Как ощущал на себе минную обстановку в проливе личный состав флота, на редкость эмоционально обрисовал уже упомянутый Писарев: «Никогда еще не было случаев в предыдущих войнах, чтобы на минах гибли катера, сейнера, шлюпки, т.е. – мелкие до ничтожества – кораблики. Весь плавсостав мелких судов был объят тревогой за свое судно, за людей на нем... Столь огромный успех новых мин привлек внимание всего командования флота, всю техническую мысль, но тем не менее потери всё росли и росли... Кто же с ними [минами] мог бороться? Идущие на бомбежку катера «МО» сами подрывались, идущие сейнера в точки для наблюдения за сбрасываемыми минами не доходили подчас до точки и подрывались. Большие потери... сильно сковали наше плавание в Керченском проливе... В эти напряженнейшие дни торжества минной войны пр-ка – приходилось отправлять в ночь не более 1-2 ТР ТР ... Этим не замедлил воспользоваться пр-к, начавший сильное наступление на Керченском п-ове, закончившееся падением Керчи и К.Буруна. Минная война помогла этому падению, сковав наши перевозки фронту через пролив. Это не могли бы сделать ни торпедоносцы, ни бомбардировщики ... Против же мин – мы были почти бессильны. Немец выполнил свою задачу, хотя и израсходовал много ценнейшего минного боезапаса. Цель – оправдывает средства. Это – золотое правило войны».\*

Сам Писарев в апреле-мае 1942 г. был по горло загружен работой в Новороссийске и вряд ли побывал в проливе в этот период. Но рассказов командиров транспортов и кораблей, видимо, наслушался немало. Несомненно, на столь мрачную оценку повлияла и общая ситуация, в первую очередь катастрофа Крымского фронта. Тот же Писарев написал (в официальном отчете!) по поводу разгрома армий в Крыму: «Трудно сейчас судить, кто должен ответить перед Родиной за эти огромнейшие жертвы!?!?».\*\*

В общем, для личного состава судов и катеров в проливе хождение по немецким минам стало тяжелым испытанием. Но, как уже отмечено выше, реально немцы не смогли ни прервать коммуникацию, ни нанести серьезные потери. Гибель двух транспортов, один из которых был настоящей головной болью для портовых служб из-за отсутствия на нем грузовых стрел, и 11 мелких судов и катеров была, конечно, неприятна, но сильно на ситуацию не повлияла. Крымский фронт имел большой перевес в силах и средствах над противником, и причиной майского разгрома фронта были вовсе не проблемы со снабжением, а качество командования. Тандем Козлова и Мехлиса не оставил вверенным им войскам шансов на благополучный исход.

У Севастополя в апреле-мае 1942 также было выставлено небольшое число мин. В отличие от пролива, система наблюдения в главной базе была налажена отлично, и эти мины потерь не причинили. 9 апреля была поднята первая магнитно-акустическая мина, и помощник флагманера капитан-лейтенант Г.Н. Охрименко при помощи водолаза старшины 1 статьи Л.П. Викулова ее успешно разоружил. Ключ к разработке мер противодействия был получен. До катастрофы Крымского фронта были разоружены еще 3 мины – одна у Керчи и две в Севастополе. Их разоружали старший лейтенант Г.К. Коляда и краснофлотец Католивец. Была получена новая ценная информация.

В отчете ОВР ГБ приводятся следующие итоги борьбы с минами в Севастополе: трал Лишневого – 14, магнитно-акустический трал – 3, глубинные бомбы – 11, подводные фугасы – 8, шум винтов СКА – 8, падение на берег – 8, самовзрыв – 5, при подрыве кораблей – 5, при прохождении кораблей – 3, разоружено – 3, сдетонировала от падения немецкого снаряда – 1, итого 69 из 131 зафиксированной мины. Многообразие причин говорит само за себя. Фактически нельзя выделить один какой-то способ траления – все понемногу пополнили общую копилку тральных успехов.

### **Минная блокада Геленджика**

После мая 1942 г. периодически возникал вопрос о возобновлении авиационных минных постановок. Так, в июне-июле Адмирал Черного моря просил заминировать район косы Тузла и мыса Тузла в восточной части Керченского пролива. В начале августа велись переговоры с 4-м воздушным флотом о минировании Новороссийска и Туапсе, причем флот просил не применять акустические и магнитно-акустические мины, т.к. немцам по-прежнему нечем было их тралить. Все эти планы так и остались планами.

Снова к минным постановкам с воздуха немцы вернулись лишь в феврале 1943 года. Для помощи нашему наступлению на Новороссийск в ночь на 4 февраля были высажены десанты у Южной Озерейки и у Мысхако. Наступление на суше вскоре заглохло, основной десант у Южной Озерейки быстро разгромили, но на вспомогательном направлении, у Мысхако,

благодаря мощной поддержке артиллерии через Цемесскую бухту в теле немецкой обороны осталась опасная заноза – знаменитая «Малая земля».

Примерно за неделю боев немцы убедились, что сбросить десантников в море не получается, надежно блокировать «Малую землю» с море силами торпедных катеров и авиации не удается. Снабжение этого пятачка шло из Геленджика. 12 февраля Руководство войной на море предложило «сильно заминировать» район Мысхако – Кабардинка (т.е. вход в Цемесскую бухту) с воздуха. К 14 февраля оно договорилось с командованием Люфтваффе, и 4-й воздушный флот получил приказ провести эту операцию. На следующий день Адмирал Черного моря, узнав об этом решении, попросил командование VIII авиакорпуса не ставить мины южнее линии Суджукская коса – м.Дооб, чтобы не стеснять действия немецких катеров. Начало постановок запланировали на конец месяца – до этого полная луна не позволяла сбрасывать мины с требуемой скрытностью. В оставшееся до этого время план проанализировали и 23 февраля вообще отказались от постановок у «Малой земли», решив вместо этого завалить минами Геленджикскую бухту – базу снабжения плацдарма. Причем Адмирал Черного моря договорился с VIII авиакорпусом, что авиация будет минировать именно бухту, не пересекая линию м.Тонкий – м.Толстый, опять же чтобы не стеснять действия немецких катеров. Постановки начались в ночь на 25 февраля и продолжались по меньшей мере до 27 марта.\*\*\* Подробностей сохранилось немного, хотя было выставлено около двух сотен мин.

По отчету МТО за I квартал была отмечена постановка 236 мин, сроки хорошо совпадают с имеющимися на данный момент немецкими данными, а количество, похоже, преувеличено, т.к. за сброс

\* ОЦВМА, ф.55 д.32657 л.380б-39.

\*\* Там же, л.4 об.

\*\*\* В немецких документах последнее упоминание о минировании Геленджика встречается 28 марта. Но, видимо, оно относится к ночи 26/27 марта. В ночь на 28 марта наши посты никаких постановок в Геленджикской бухте не фиксировали. А наблюдение за столь малой акваторией столь крупными силами было поставлено, без преувеличения, отлично.

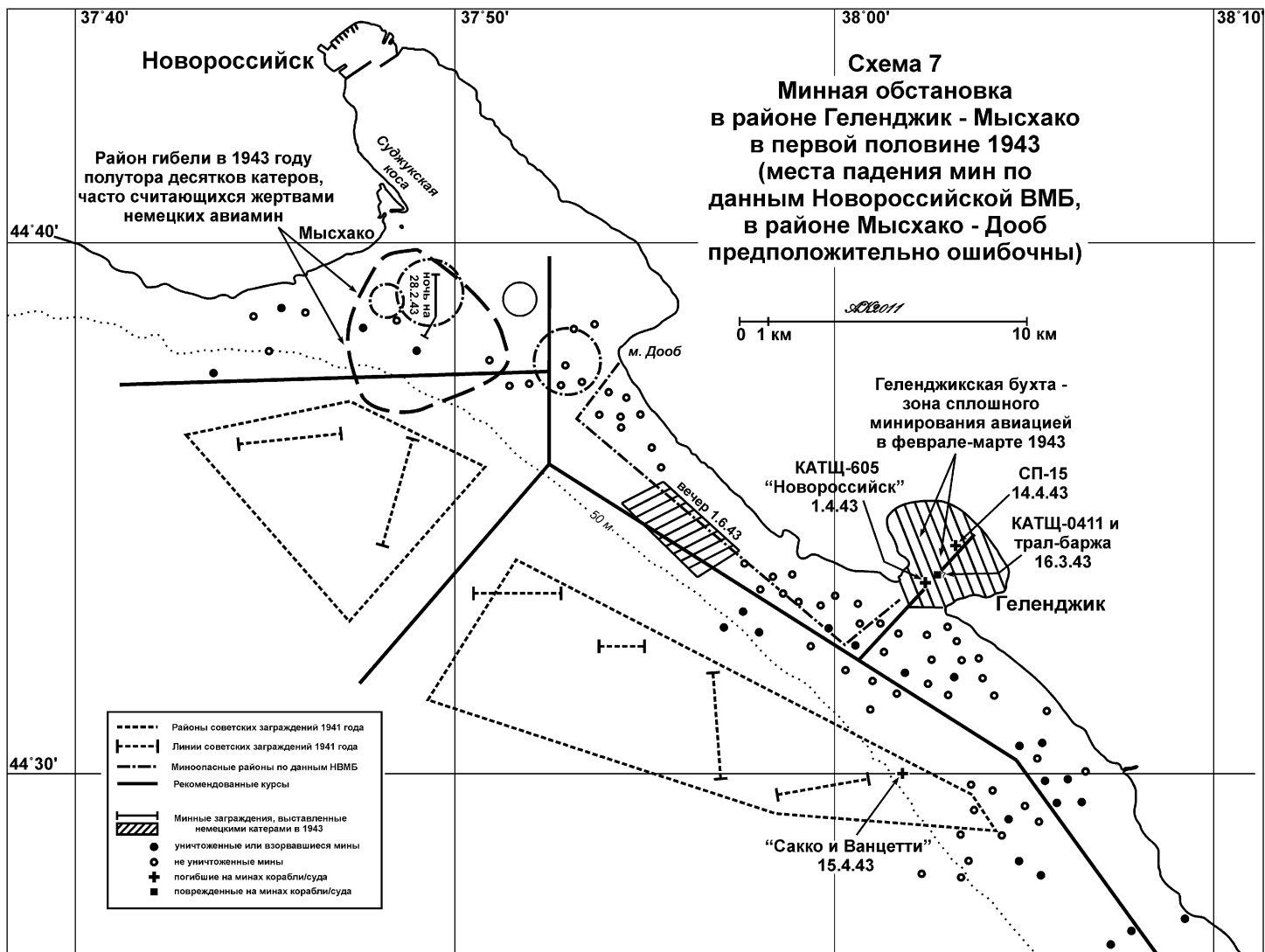
мин принято некоторое количество бомб. В саму Геленджикскую бухту зафиксировано падение всего 72 мин, т.е. точность постановки оказалась невелика. Это произошло из-за сильной ПВО района Геленджика и из-за порывистых ветров во время постановок. Еще 33 мины упали на берег, из них 24 взорвались, причем некоторые через несколько суток, а 9 удалось разоружить. Еще одну мину подняли со дна бухты и также разоружили (ВМ1000 – впервые на Черном море, не считая описанного выше спорного случая в Одессе в 1941 году). В 1944 году в лесу обнаружили и разоружили еще одну ЛМВ. Всего из 11 мин 5 оказались магнитными и 6 – магнитно-акустическими. Магнитные оказались «керченского» типа – с приборами кратности на 15 импульсов, с приборами срочности (от 30 минут до 6 часов), но без защиты от соседних взрывов. Магнитно-акустические мины встретились двух типов – «севастопольского» типа (без приборов кратности и срочности, но с защитой от соседних взрывов) и мины с прибором кратности на 12 импульсов. Все мины имели очень высокую чувствительность (3-5 миллиэрстед), т.к. в данном случае были рассчитаны на поражение катеров и мелких судов. Большая часть мин упала за пределами Геленджикской бухты. Некоторые были вытралены в райо-

не Фальшивого Геленджика, т.е. в 5 милях юго-восточнее входа в бухту. Не совсем понятно, были ли это грубые промахи, или мины здесь всё-таки поставили сознательно, по согласованию с Адмиралом Черного моря или без такового.

Результаты оказались достаточно скромными. Главным из них иногда в документах называется то, что нашему флоту пришлось временно отказаться от рейсов крупных транспортов в Геленджик. Но если посмотреть внимательно, то выясняется, что и до, и после начала минирования использовались именно небольшие транспорты («Тракторист», «Адлер», «Ахиллеон» и т.п.). И лишь в середине апреля, т.е. через семь недель после начала постановок и почти через три недели после их окончания, на линии Туапсе – Геленджик были оставлены только буксиры с баржами и мобилизованные тральщики в роли транспортов. И связано это было в первую очередь не с минной опасностью, а с угрозой налетов немецкой авиации. В пользу этой версии говорит и следующий факт. 22 мая была предпринята попытка вернуть малые транспорты на линию. «Интернационал» (373 брт) вышел в охранении базовых тральщиков «Гарпун», «Мина» и СКА-041 – ненормально мощное охранение для такого неболь-

шого судна. Причем базовые тральщики неконтактных тралов не имели, значит, опасались отнюдь не мин. Увы, немецкие пикировщики разгромили конвой. «Мина» погибла, транспорт и «Гарпун» получили повреждения и вернулись в Туапсе. После этого в Геленджик еще долго ходили только баржи с буксирами и т.п. Стало быть, проблема была отнюдь не в авиаминах.

Другим результатом немецкой минной операции стала необходимость переброски тральных средств из южных баз. Очевидно, командование Черноморского флота в первую очередь опасалось минирования баз, которые использовали подводные лодки и крупные корабли, поэтому Геленджик остался оголенным. К концу февраля 1943 г. неконтактных тралов здесь вообще не было. Только в середине марта удалось доставить баржу с электромагнитным и акустическим тралами. Были также доставлены один трал-плотик и малооплезные тралы МХТ. До этого использовалась бомбометание с катеров и шлюпок, поиск мин шлюпочным тралом (позволял подцепить со дна парашют, а мина обычно оказывалась рядом с ним), поиск водонезами и, на небольших глубинах, просто визуальным наблюдением. Кроме того, был опробован экзотический способ подрыва мин минометным огнем с берега.







Он результата не дал, как и применение МХТ. До конца марта баржевым магнитно-акустическим тралом (модификация старого доброго БЭМТ) были уничтожены 6 мин, еще 6 подорваны глубинными бомбами и 6 взорвались самопроизвольно. Заметим, что уничтожение 18 мин из 72 попавших в бухту оказалось вполне достаточно для безопасного плавания по фарватеру, т.к. большая часть мин упала, естественно, за его пределами. Более того, несколько недель единственным средством траления оставался сброс глубинных бомб, и этого оказалось достаточно, чтобы продолжать интенсивное использование базы. Залог успеха – хорошо поставленное наблюдение плюс строгое следование по фарватерам. Очевидно, сама идея минирования маленькой, хорошо просматриваемой и прикрытой сильной зенитной артиллерией акватории была порочной. Главный фарватер внутри бухты имел длину менее 2 миль и до прибытия тралов поддерживался в рабочем состоянии сбросом глубинных бомб. Скромное число взорвавшихся мин (6) не должно вводить в заблуждение – остальные мины на фарватере должны были получить фатальные повреждения без детонации. На главный фарватер попало всего 11 мин, еще некоторое количество легло в опасной близости. До прибытия тралов потерь в Геленджикской бухте вообще не было. Конвои из Геленджика и обратно продолжали ходить, как ни в чем не бывало.

Прямые потери в сравнении с затраченными противником усилиями оказались мизерными. Днем 16 марта КАТЩ-0411 с трал-баржой при тралении получили повреждения в результате детонации мины. В апреле погибли катер-тральщик (сейнер) и буксир (был поднят через 2 месяца). Оба подрыва случились в результате схода катеров с протраленных фарватеров. Считается также, что за пределами бухты погиб на донной мине небольшой транспорт «Сакко и Ванцетти», но на этот счет есть сомнения. Подрыв произошел,

видимо, на глубинах больше 35 метров.\* Из найденных описаний события однозначно заключить, что мина была донная, невозможно. Не исключено, что судно встретилось с дрейфующей миной.

Во II квартале, когда постановки мин уже прекратились, баржевым тралом уничтожили 10 мин, глубинными бомбами – 32, ходами катеров – 2, глубинными бомбами с запалом ДБШ со шлюпок – 14. Всего же в районе Геленджика были уничтожены 67 мин, в т.ч. 13 – трал-баржой, 49 – глубинными бомбами (включая 5 предварительно обнаруженных осмотром со шлюпок) и 5 – ходами катеров. Кроме того, 11 мин были разоружены, как описано выше.

Согласно некоторым данным, которыми пользовался и Киреев, постановки с воздуха наблюдались вплоть до 13 июля (16 мин в апреле, 2 в мае, ни одной в июне и 9 в июле). В немецких документах авиационные постановки после марта не обнаруживаются, не встречаются даже намерения на этот счет. Согласно отчету Новороссийской ВМБ, в зону ответственности которой входил и Геленджик, за II квартал отмечен сброс всего 2 мин (у Геленджика) и ни одной в III квартале. Очевидно, за эти две мины было принято падение авиабомб. Немцы не ставили мин такими мелкими порциями.

Нужно сказать, что в это время немецкий флот уже не ждал от авиамин каких-то чудес, и в ЖБД Адмирала Черного моря прямо записано, что минирование Геленджикской бухты вряд ли приведет к заметным результатам. Командующий группой ВМС «Юг» 12 февраля 1943 г. отметил, что неконтактное траление у русских очень развито и тральные силы кон-

\* Исходя из веса заряда мин LMB и BM1000, они считались опасными при постановках на глубине до 50 метров. Но взрыватели реагировали на проход надводных кораблей лишь при глубинах не более 35 м. Таким образом мина, поставленная глубже 35 м, оставалась опасной лишь для подлодок в подводном положении.

### **Катер-тральщик ЧФ, переоборудованный из мобилизованного сейнера. Именно такие кораблики занимались тралением неконтактных мин**

центрируются в немногих миноопасных районах (мы знаем, что с концентрацией у нас оказалось не всё хорошо, но в данном случае этот недостаток не имел последствий). Примерно в это же время отмечалось, что наш флот имеет эффективные средства неконтактного траления. Таким образом, к середине войны противоминная оборона нашего флота заслужила признание противника. Успешная борьба с минной блокадой Геленджика не позволила немцам сорвать снабжение «Малой земли» и удуть этот важный плацдарм «костлявой рукой голода». Но провал немецкой минной операции у Геленджика имел и другие последствия. Противник окончательно убедился, что наша способность бороться с неконтактными минами не позволяет добиваться нужных результатов. На этом фактически завершилась эволюция отношения немцев к донным авиаминам – от неоправданно больших надежд до осознания унылой реальности. На фоне возраставшей нехватки сил авиации отвлекать ее на действия, не сулившие успеха, командование 4-го воздушного флота не хотело, и вынужденно вернулось к ним только в июле 1944 года.

### **Загадочные подрывы у Мысхако**

Несравнимо больше, чем в районе Геленджикской бухты, наш флот весной-летом 1943 года потерял на минах в районе Мысхако. Тогда это никого не удивляло, поскольку считалось, что подходы к плацдарму также минировала авиация. Киреев насчитал в марте-августе 14 подрывов только у Мысхако, из них 10 – на неконтактных минах без оговорок, 1 – на неконтактной мине предположительно и 3 – либо на неконтактных минах, либо от артогня. Возможно, в этот список нужно добавить еще 2 единицы. Во-первых, это буксир «Миус», который до сих пор числится потопленным торпедой вечером 28 февраля. Однако в то время, когда он погиб, немцы не проводили торпедных атак, поблизости не было ни торпедных катеров, ни подлодок. Вероятно, «Миус» погиб на мине, хотя существует и версия о его гибели в результате попадания снаряда. Во-вторых, нужно упомянуть СКА-088, который 17 марта скорее всего погиб при взрыве паров бензина, но нельзя полностью исключить и подрыв на мине. Всего получается до 16 подрывов у «Малой земли».

В чем же загадка? Дело в том, что немецкая авиация мин у Мысхако, скорее всего, вообще не ставила. Хотя первоначально, как уже упоминалось, такие планы были. По наблюдению наших постов, в отличие от района Геленджика, где постановки были массовыми, в районе Мысхако и мыса Дооб в I квартале 1943 г. были сброшены одиночные мины. С большой долей вероятности можно предположить, что за мины были приняты авиабомбы.\* Есть

убедительные свидетельства того, что по меньшей мере до второй половине апреля 1943 года донных мин в районе Мысхако не было. В приложенной к ЖБД 3-й флотилии раумботов есть схема их действий против «Малой земли» в ночь на 18 апреля. По ней видно, что раумботы свободно действовали перед плацдармом, чего при наличии немецких авиамин никто планировать и делать бы не стал. Нанесена на немецкую схему и минная обстановка. На ней есть только советские минные поля 1941 года (условно безопасные для катеров, т.к. мины имели углубление более 3,5 метров), а также единственное немецкое заграждение в этом районе, о котором и нужно подробно рассказать.

Еще 11 февраля Адмирал Черного моря решил выставить у берега, занятого десантниками, 24 якорных контактных мины УМВ с торпедных катеров. По разным причинам выход на постановку состоялся только вечером 26 февраля, прерван по метеусловиям и повторен вечером следующего дня. Катера S-47, S-28, S-26 и S-51 повел командир 1-й флотилии капитан-лейтенант Г. Кристиансен. По приказу, следовало поставить 24 УМВ с углублением 1 метр вдоль берега плацдарма как можно ближе к береговой черте, но при этом проводить постановку скрытно от противника, а затем действовать на коммуникации Мысхако–Геленджик. Похоже, что этот выход стал для немцев самым удачным из всех, совершенных на Черном море. Вопреки приказу, обнаружив в 23:02\*\* несколько кораблей в районе пристаней у «Малой земли», Кристиансен не удержался и атаковал их. Выпустив в 23:23–23:24 шесть торпед с дистанций от 780 до 1800 метров, катера торпедировали канонерскую лодку «Красная Грузия» и базовый тральщик «Груз». От взрыва торпеды, поразившей «Груз», получил повреждения и находившийся рядом СКА-0102. Наши саму атаку не заметили и сначала считали, что корабли погибли на магнитных минах или от попадания крупных снарядов.\*\*\* Катера никто не видел и не преследовал, они оставались рядом и выбирали место и время постановки. О том, чтобы поставить заграждение перед пристанями, уже нечего было и думать. Кристиансен направился к Суджукской косе, намереваясь выставить линию оттуда в направлении плацдарма. Но в последний момент появились наши катера (видимо, занятые спасением людей), и в 0:22 заграждение начали ставить на курсе 180°, т.е. строго на юг от Суджукской косы. И только незадолго до окончания постановки удалось повернуть на юго-запад. В результате получилась линия с одним изломом, напоминавшая укороченную хоккейную клюшку. После этого катера, у которых осталось лишь две торпеды на четверых, пошли в базу, куда и прибыли в 5:45 28 февраля. А в 6:20 в этом районе погиб уже упомянутый буксир «Миус». Заметим, что катера Кристиансена в этом выходе пересекали в самых разных направлениях район, который по нашим данным уже был заминирован немецкой авиацией.

Адмирал Черного моря остался не очень доволен постановкой, выполненной



шнелльботами. Мины оказались в стороне от плацдарма, при этом в некоторой степени стесняли будущие действия немецких катеров у Мысхако. Однако заграждение получилось очень коварным. Оно лежало на пути Кабардинка–Мысхако, по которому иногда осуществлялось движение. Кроме того, иногда на эту линию попадали, причем под опасным острым углом, катера на переходе из Геленджика к Мысхако и обратно. Поскольку район простреливался немецкой артиллерией, тралить там было невозможно. Все подрывы на заграждении происходили в темное время суток и обычно приписывались авиаминам.\*) Это заграждение оставалось неизвестным для нас во время войны и не было обнаружено послевоенным тралением (вероятно, успешно разрядиться на 100%). В полученных после войны материалах заграждения, поставленные на Черном море торпедными катерами в 1943–1944 гг., почему-то отсутствовали. Насколько известно автору, данные о существовании этого заграждения до сих пор не публиковались. Впрочем, вероятно, именно это заграждение имели в виду Ровер и Хюммельхен в своей известной «Хронологии»,\*\* когда написали о постановке мин у Мысхако в ночь на 31 марта (ошибка на месяц) катерами S-72, S-28, S-47 и S-102. Реальный перечень шнелльботов дан выше, а в ночь на 31 марта к побережью севернее и южнее Туапсе безрезультатно выходили две группы – S-72, S-102 и S-47, S-26, S-28. Никаких мин они не ставили и на борту не имели, да и от Мысхако были очень далеко.

Похоже, что это заграждение стало для нас настоящим проклятьем. Именно на нем, вероятно, произошли многие из упомянутых выше подрывов в районе Мысхако (часть катеров могла погибнуть от дрейфующих мин или попаданий снарядов). Заграждение должны были многократно пересекать наши «охотники», прикрывавшие разгрузку и временами отражавшие атаки немецких катеров на район пристаней. Отсюда и непропорционально большая доля «охотников» среди подорвавшихся катеров – 7 из 15 (почти 50%), при том, что доля «охотников» среди побывавших в районе Мысхако катеров и судов была меньше в разы.

Вообще данные по причинам, обстоятельствам и координатам погибших у

### **Шнелльботы 1-й флотилии торпедных катеров в Севастополе, 1942 г.**

Мысхако катеров весьма противоречивы. Находки дайверов в последние годы также не сильно проясняют ситуацию. Справедливости ради нужно сказать, что обстоятельства гибели нескольких катеров по некоторым описаниям действительно похожи на подрывы на донных минах. Вопрос в достоверности этих описаний. Ведь подрывы происходили в темное время суток, что не могло не отразиться на точности наблюдений. Считалось, что район заминирован с воздуха, и это могло повлиять на восприятие характера взрывов. Наши там донных мин не ставили, подозревать немцев в том, что они заминировали район активных действий своего флота, нелепо (немецкие торпедные катера продолжали действовать в районе Мысхако вплоть до второй половины августа). Удаление от запланированного района постановок превышает 10 миль, что с учетом высот сброса заставляет отвергнуть возможность сноса парашютных мин порывами ветра. Можно было бы предполагать ошибки отдельных эки-

\* На схеме минной обстановки в зоне Новороссийской ВМБ за I квартал 1943 года, помимо нескольких сброшенных и не обнаруженных впоследствии никакими средствами мин, отмечены 2 взорвавшихся при падении и 6 уничтоженных мин. В документах тральные успехи в этих местах не обнаруживаются. Вероятно, это места подрывов катеров, произошедших, по мнению штаба НВМБ, на донных минах. На другой схеме, где отражены постановки до 6 марта, одна из мин (ближе к м.Дооб) отмечена как поставленная 23 февраля, т.е. тогда, когда постановки еще не начались. Это лишний раз доказывает и без того очевидный факт, что наблюдательные посты иногда принимали за постановку мин падение обычных авиабомб. Понятно, что визуально отличить упавшую в воду и не взорвавшуюся бомбу от постановки беспарашютной мины ВМ1000 было невозможно.

\*\* Время здесь и далее переведено в московское.

\*\*\* К утру было установлено, что это всё же торпедная атака. Насчитали 4 торпеды, канлодка и тральщик получили по одному попаданию. Немцы посчитали потопленными миноносец (явно БТЩ, якобы 3 попадания), пароходы в 2500 и 1200 брт, а также каботажное судно 800 брт с боеприпасами – т.е. считали, что попали все 6 торпед.

\*) В некоторых документах три подрыва правильно приписаны малым контактными минам (каким и были УМВ). Но возобладали другие мнения.

\*\*\*) J. Rohwer, G. Hümmelchen. Chronology of the war at sea 1939–1945. – Annapolis, 1992. – P.201.

## Немецкие активные заграждения (без авиационных) на Черном море

Не учтены заграждения, выставленные как оборонительные, но становившиеся активными по мере освобождения Красной Армией оккупированных территорий. Справочно показано единственное оборонительное заграждение (S37), выставленное торпедными катерами

Обозначение*	Дата	Место	Заградители	Мины	Примечание
S35	29.6.1942 21:24-21:30	12 миль западнее м. Сарыч	ТКА	30 FMC	Не проявило себя, находилось в границах нашего минного поля
S37	2.8.1942 20:50-20:55	южнее Керченского пролива	4 ТКА	32 FMC	Оборонительное. Не проявило себя
...	27.2.1943 22:22-...	южнее Суджукской косы	ТКА	24 UMB	Причинило много потерь. Мины опасны при всплытии
Nautilus	1.6.1943 23:52-24:00 или 23:47-23:56	северо-западнее Геленджика	ТКА, раумботы	44 FMC	По приказу – 48 FMC. Не проявило себя.
A1** Jasmund	10.8.1943	у Ейска	артлихтеры	12 LMB	Не проявило себя
A1** Aussenjade	3.9.1943 01:05-01:40	на траверзе устья Миуса	артлихтеры	12 LMB/S по приказу (2 ряда)	Не проявило себя
OMU102	20.9.1943 19:47-19:52	Поти	ПЛ	6 TMB I и 3 TMB II	В 1946 вытралены 3 мины
A7 Pressburg	26/27.9.1943	у Ачувеской косы	раумботы	12 LMB (6 M1, 6 MA1)	Не проявило себя
K18 [K16?]	9.11.1943 03:30-04:30	вост. часть пролива между Еникале и Жуковкой	БДБ	40 LMA	Вероятно, причинило потери
K18	11.11.1943 после 02:30	между м. Тузла и Эльтигеном	БДБ	30 FMC	Не проявило себя ***
Tannenberg	22.1.1944 23:40-23:56	у Туапсе	ТКА	21 LMF/S (якорн. неконтакт. мина)	По приказу (отдан еще 28.8.1943!) – 24 FMC или FMB. S-45 запоздал со сбросом 3 мин. Не проявило себя
OMU110	27.2.1944 20:27-20:37	Поти	ПЛ	9 TMB II	Не проявило себя

\* Заграждения получали литерно-цифровое наименование. Словом («Nautilus» и т.п.) назывались операции по постановке мин.

\*\* В документах есть путаница с литерно-цифровым обозначением этих заграждений. Какое из них действительно было A1, установить не удалось.

\*\*\* В ночь на 17.11.1943 в Керченском проливе пропал АКА-76. Вероятнее всего, он погиб на mine – дрейфующей или на mine одного из нескольких немецких заграждений. Таким образом, есть некая вероятность, что заграждение K18 повлекло за собой одну потерю.

пажей самолетов-миноносцев, но начертание береговой линии между Мысхако и Геленджиком настолько характерно и удобно для ориентирования с воздуха, что многократные грубые ошибки такого рода представляются маловероятными.

\*\*\*

Позволим себе небольшой экскурс в альтернативную историю. Что было бы, если бы немцы плотно заминировали подходы к Мысхако сложным для траления набором якорных и донных мин, а затем периодически подновляли бы это заграждение с воздуха? Не могла ли в этом случае «Малая земля» задохнуться от недостатка снабжения? Ведь траление в этом районе было практически невозможно. Нам пришлось бы или всё-таки тралить под мощным артогнем с берега (что вряд ли продлилось бы долго из-за тяжелых потерь), или идти на тяжелейшие потери при регулярном форсировании плотного минного поля конвоем Геленджик–Мысхако (что опять же долго продолжаться не могло). В любом случае, войска на «Малой земле» ждал бы печальный исход. К счастью, немцы ради сохранения свободы действий своих катеров у плацдарма на это не пошли. Несомненно, такой выбор был ошибочным, т.к. катера оказались способны лишь на периодические болезненные уколы, не более того.

*О плотной блокаде вроде удавшейся через полгода у Эльтигена речь не шла. Очевидно, немцы хорошо понимали все плюсы и минусы выбора «мины или катера». Но неустрабимая тяга к переоценке возможностей своих сил сыграла и здесь свою пагубную роль. Сначала они надеялись сбросить десантников в море комбинированным ударом, который несколько раз откладывался и в итоге состоялся только 17 апреля. После провала этого наступления вроде бы следовало ответить катерам другие районы действия, а подступы к Мысхако плотно заминировать. Но без авиационных постановок создать плотное минное поле в тех условиях было уже невозможно. Авиация же сначала погрязла в воздушных сражениях на Кубани, потом основными силами участвовала в Курской битве, а затем стало вообще не до того.*

### Днепр-Бугский лиман (1944 г.)

По нашим данным, немцы эпизодически ставили мины с воздуха и во второй половине 1943 года, и в 1944-м. Например, днем 9 мая 1944 г., перед оставлением немцами Севастополя, вражеские самолеты якобы поставили в бухтах 16 мин. Источником сведений оказались показания местного

населения. В немецких документах подтверждения этому не находится. В 1943-м и первой половине 1944 года флот в специфических случаях по меньшей мере два раза обращался к Люфтваффе с просьбами о минировании. В ноябре 1943 г. адмирал Кизерицки просил I авиакорпус выставить мины в районе нашей высадки на Еникальском полуострове северовосточнее Керчи. Сам флот уже заминировал фарватер в северной части пролива, но при этом понес потери и отказался от дальнейшего применения БДБ в районе Еникале. В ответ Кизерицки получил лишь объяснение, что для постановки с воздуха глубины у плацдарма слишком малы.\* Второй случай произошел в конце марта 1944 года. Немцы, изгнанные из Днепр-Бугского лимана, не успели заминировать некоторые его районы и попросили авиацию доделать работу флота, когда получится отвлечь самолеты от более насущных задач. Но свободные самолеты у Люфтваффе в тот период не появились.

К этому вопросу вернулись в середине 1944 года. 1 июля Адмирал Черного моря Г. Бринкман и командующий 4-го воздушного флота генерал-полковник О. Деслох достигли соглашения о минировании лимана. Несмотря на недостаток бомбардировщиков и их загруженность поддержкой войск, удалось выделить на

две ночи группу I/KG4 (бывшую I/KG100).\*\* Некоторые подробности удалось найти только в книге К. Гунделаха о 4-й бомбардировочной эскадре.\*\*\* По нашим данным, вылеты имели место в ночи на 5 и на 8 июля.\* В первую ночь наши посты насчитали 10-12 Ju-88, включая те, что бомбили прожекторы и зенитные батареи. Предположительно были сброшены до 8 парашютных мин и около 20 бомб, зенитчики подбили один самолет. Судя по упомянутой книге Гунделаха, 18 He-111 сбросили мины LMB III и BM1000, а еще 3 самолета наносили отвлекающие удары. Исходя из числа самолетов-миноносцев, расход мин должен был составить 36 штук. Очевидно, беспарашютные BM1000 были приняты нашими постами за обычные бомбы. В ночь на 8 июля были зафиксированы 18 самолетов, причем зенитчики отчитались о двух сбитых He-111. Посты засеки сброс 16 мин и 24 бомб. Гунделах сообщает, что в вылете участвовали 26 самолетов-миноносцев. Всего за две ночи выполнено 44 вылета самолетов-миноносцев, т.е. выставлены предположительно 88 мин. В документах Кригсмарине данных об этих постановках не обнаружено, всё ограничивается информацией о соглашении с Люфтваффе 1 июля.

Минная обстановка в лимане и его окрестностях и до этого была довольно сложная, но тральщики с ней успешно справлялись. Авиамины вызвали дополнительные усилия тральных сил, но никаких потерь не причинили.\*\*\* Последняя попытка минирования с воздуха закончилась показательной неудачей. Рутинная работа только что сформированной 3-й бригады траления – вот всё, что потребовалось для нейтрализации угрозы.

## Заключение

Попробуем подвести итог. Что дало немцам применение авиамин на Черном море? Сначала основной удар направлен против Севастополя. Главная цель – запереть флот в базе – не удалась. Нанести существенные потери тоже не получилось. Первое время мины несколько стеснили действия флота, но ни к каким последствиям оперативного и, тем более, стратегического характера это не привело. Более того, применение авиамин в гомеопатических дозах и с перерывами дало нашим специалистам время для поиска средств борьбы с новым оружием.

В Днепро-Бугском лимане в 1941 году относительные потери оказались выше, что связано вынужденным уклонением с фарватера при атаках авиации. Но даже и там мины не помешали интенсивному судоходству. Постановки в районе Новороссийского порта также не дали ничего, кроме незначительного уровня потерь. В Феодосии результаты оказались еще скромнее. Оборонительное авиационное заграждение у Ялты не смогло защитить порт от небесов.

Ближе всего к созданию серьезных проблем для наших коммуникаций немцы подошли весной 1942 года в Керченском проливе. Из-за мин пришлось снизить объем перевозок крупными транспор-



Тральщик Т-402 «Минреп» – еще одна жертва авиационных мин

Из коллекции В.В. Костриченко

ми. Впрочем, отчасти это было компенсировано использованием мелких судов в зонах ответственности Керченской ВМБ и Азовской флотилии. Возможно, если бы такая ситуация затянулась на несколько месяцев, войска на Керченском полуострове начали бы испытывать нехватку снабжения. Однако крах Крымского фронта произошел гораздо раньше. Да и могли ли немцы сохранять ситуацию в том виде, в котором она была чуть больше месяца в апреле-мае 1942 года? С учетом будущей операции «Блау» и последовавших боев на Дону, у Сталинграда и на Кавказе основные силы Люфтваффе в любом случае ушли бы из Крыма. И если продолжение минных постановок оставшимся частями было по силам, то сохранение господства в воздухе над проливом становилось более чем сомнительным. А именно это господство и не позволяло организовать полноценное траление фарватеров. Без этого поддержание фарватеров в рабочем состоянии становилось вполне реальным, хотя из-за обширности акватории и потребовало бы больших усилий, чем в других районах. В общем, движение крупных транспортов вскоре возобновилось бы в прежнем объеме.

В районе Геленджика в 1943 году, несмотря на большие усилия, результаты оказались мизерными. А попытка в 1944 году снова заминировать с воздуха Днепро-Бугский лиман вообще закончилась ничем.

Теперь о прямых материальных потерях. Насколько можно судить по немецким данным, всего в 1941-1943 гг. авиация выставила до 950 мин. Прямые материальные потери, которые они причинили, приведены в таблицах. Произошло около 40 подрывов (включая поврежденные единицы). Получается, что свои жертвы нашли примерно 4% мин. В принципе, результат умеренно хороший, вот только ожидания были совсем другими.

Несколько слов нужно сказать и об активных минных постановках немецких надводных кораблей и подводных лодок. По идее, постановки разными носителями должны работать на единую задачу, как это было, например, в британских водах. Но на Черном море немцы возвращались к активной минной войне нерегулярно и с большими перерывами. По цели, месту и времени с авиационными постановками оказалась увязана, пожалуй, лишь одна

постановка торпедных катеров – упомянутое выше заграждение южнее Суджукской косы в районе Мысхако. Оно же и принесло наибольший успех. В большинстве остальных случаев активных действий надводных и подводных заградителей были призваны решить отдельные частные задачи, и обычно заканчивались безрезультатно. Насколько можно судить, основной причиной неудач стала неспособность надводных заградителей перекрыть наши фарватеры и рекомендованные курсы. Похоже, что в некоторых случаях причиной неудач послужили ошибки в подготовке мин к постановке или производственный брак, благодаря которым мины оказались небоеготовы.

Часть заграждений стала нам известна из полученных после войны материалов. А некоторые так и остались неизвестными, и информация о них, обнаруженная в немецких документах, публикуется здесь впервые.

Таким образом, все остальные носители, кроме авиации, выставили незначительное число мин в активных заграждениях. Всего в 11 заграждениях были выставлены 115 неконтактных (94 донных и 21 якорная) и 128 контактных якорных мин. На них погибли или получили повреждения менее (возможно, сильно менее) 20 катеров и судов, что дает до 8% к числу выставленных мин. Результат хороший. Но нужно учесть, что почти все успехи приходятся на одно сверхуспешное заграждение, а остальные оказались в основном пустой тратой сил и средств. Понятно, что проценты потерь являются ориентировочными, поскольку пока не удалось выяснить

\* Наши посты в это же время и в этом районе зафиксировали сброс мин. Понятно, что это были обычные бомбы, упавшие в воду, а вывод о минах связан с произошедшими в этом районе подрывами. Но они случились на минах, выставленных ранее с надводных кораблей.

\*\* В октябре 1943 года I/KG4 и I/KG100 поменялись номерами.

\*\*\* К. Gundelach. Kampfgeschwader 4 «General Wever». – Stuttgart, 1978.

\* У Гунделаха первый вылет датирован ночью на 4 июля (явно ошибка на сутки), второй произошел «через несколько дней».

\*\* В этом районе в 1944 было два подрыва до постановки авиамин и еще два – после. Но последние два, судя по координатам, произошли в районе заграждения S85, выставленного надводными кораблями.

с достаточной достоверностью причины потерь некоторых катеров и судов.

Кроме того, при уходе из временно оккупированных советских портов немцы засорили их 374 минами (в т.ч. 364 донными). Понятно, что при постановке мин в портах проблем с точностью не было. Некоторые из этих «полуактивных» заграждений

нанесли нам ощутимые потери – всего до 25 единиц, что дает результативность около 6,5%. Наиболее яркий пример – заграждение А8 в Темрюке. Жертвы могли быть гораздо тяжелее. Но, к счастью для нас, нервная обстановка при отступлении, а порой и бегстве немцев, не способствовала тщательной работе мине-

ров. Так, у обнаруженных в 1944 году в Севастопольских бухтах донных мин RMH детонаторы оказались не подключены к электрической цепи взрывателей.

Общая картина выглядела так: там, где траление было невозможно (например, район Мысхако) или по разным причинам тралением пренебрегали (как в

### Число выставленных авиамин

Район	Период	LMB	BM1000	Итого по немецким данным	Зафиксировано нашим флотом	
					Период	Число мин
Севастополь	22.6-3.7.1941	91	-	91*	22.6.1941-6.5.1942	(44)
	31.8-2.11.1941	55	10	65*		
	1-14.1.1942	-	8	8*		
	21-27.3.1942	...	...	67**		
	6 и 16.5.1942	...	...	ок.200? **		
<b>итого</b>				<b>ок.250</b>		<b>131</b>
Днепро-Бугский лиман	23-30.6.1941	49	-	49*	22.6-13.8.1941	30
Новороссийск	31.8-2.11.1941	40	10	50*	11.9-5.11.1941	50
Феодосия	6.9.1941	6	2	8*	6.9.1941 9.1.1942	44
	1-14.1.1942	-	53	53*		
<b>итого</b>				<b>61</b>		
Ялта (оборонительное)	5-6.1.42	-	8	8*	-	-
Керченский пролив	3-30.4.1942	.....	.....	197**	7.4-17.5.1942	361
	1-4.5.1942			ок.30? **		
<b>итого</b>				<b>ок.230</b>		
Геленджик	25.2-27.3.1943	...	...	ок.200? **	25.2-27.3.1943	236***
Днепро-Бугский лиман	начало июля 1944	...	...	88? **	5 и 8.7.1944	24
<b>Всего</b>	<b>22.6.1941-27.3.1943</b>	<b>...</b>	<b>...</b>	<b>до 950</b>		<b>840</b>
Одесса	-	-	-	-	15-16.9.1941	6
м. Утришенок	-	-	-	-	5.3.1942	5
Азовское море	-	-	-	-	22.4-10.5.1942	20
Мысхако - Озерейка	-	-	-	-	25.4.1942	3
Мысхако – Геленджик	-	-	-	-	1.4-13.7.1943	до 45****
					11 и 14.9.1943	
Гагры	-	-	-	-	июнь 1943	1
Керченский пролив	-	-	-	-	октябрь-ноябрь 1943	12
у Тендровской косы	-	-	-	-	«апрель 1944?»	1 *****
Азовское море	-	-	-	-	1944	7
Севастополь	-	-	-	-	9.5.44	16
<b>Итого фактически не минировавшиеся районы</b>	-	-	-	-		<b>120</b>

\* Данные люфтваффе

\*\* Посчитано по данным кригсмарине и прочим источникам

\*\*\* По Отчету НВМБ за 1-й квартал 1943 года, включая ошибочно зафиксированные мины (небольшое количество) в районе Мысхако – Дооб.

\*\*\*\* рассчитано как разница данных И.А. Киреева за 25.2-13.7.43 (278-281 мина) и данных по Отчету НВМБ за 1-й квартал 1943 года (236 мин). По Отчетам НВМБ, во 2-м квартале зафиксированы всего 2 мины (ошибочно), в 3-м квартале – ни одной.

\*\*\*\*\* Вытралена мина восточнее северной оконечности Тендровской косы. Возможно, это аварийно сброшенная (ошибочно в боевом положении) мина 1941 года.

### Число подрывов на авиаминах

Район	Подрывы			Всего		Кроме того, сомнительные случаи подрывов
	на фарватере	вне фарватера	при тралении	затонули	повреждены	
Севастополь	1	8	0	4	5	1
Днепро-Бугский лиман (1941)	0	7	0	7	0	3
Феодосия	0	2	0	2	0	0
Ялта	0	0	0	0	0	0
Новороссийск (1941)	0	5	0	4	1	0
Керченский пролив (1942)	2	10	2	13	1	1
Мысхако (1943)	0	0	0	0	0	16
Геленджик (1943)	0	2	1	2	1 *	1
Днепро-Бугский лиман (1944)	0	0	0	0	0	0
<b>Итого</b>	<b>3</b>	<b>34</b>	<b>3</b>	<b>32</b>	<b>8</b>	<b>23 **</b>

\* Подрыв КАТШ-0411 вместе с трал-баржей посчитан за 1 случай.

\*\* Большинство этих случаев или даже все они, скорее всего, не связаны с подрывом на авиаминах. Требуют дальнейшего изучения.

Темрюке), результаты минных постановок иногда получались просто ошеломляющими. Что, впрочем, не удивительно. Противодействие тралению (как в Керченском проливе) повышало % потерь на минах, хотя драматических результатов уже добиться не удавалось. А там, где была возможность наладить нормальное наблюдение и проводить мало-мальски

регулярное траление, обычно ущерб ограничивался умеренными потерями или вообще отсутствовал.

Резюмируя, можно сказать, что на Черном море основным средством немецкой активной минной войны стали неконтактные авиамины. От них поначалу ждали практически чуда. Но слаженная совместная работа советских ученых и военных

помогла относительно легко справиться с угрозой. Постепенно воздушная минная война противника на этом театре сошла на нет.

*Автор выражает благодарность за помощь Р.И. Ларинцеву, Ю.И. Мартыненко, М.Э. Морозову и участникам форума [www.tsushima.su](http://www.tsushima.su)*

## Потери на минах в районах авиационных минных постановок (включая спорные случаи)

*Жирным шрифтом выделены погибшие корабли и суда, курсивом в скобках – сомнительные случаи, прочерками (---) предварены явно ошибочные данные о потерях*

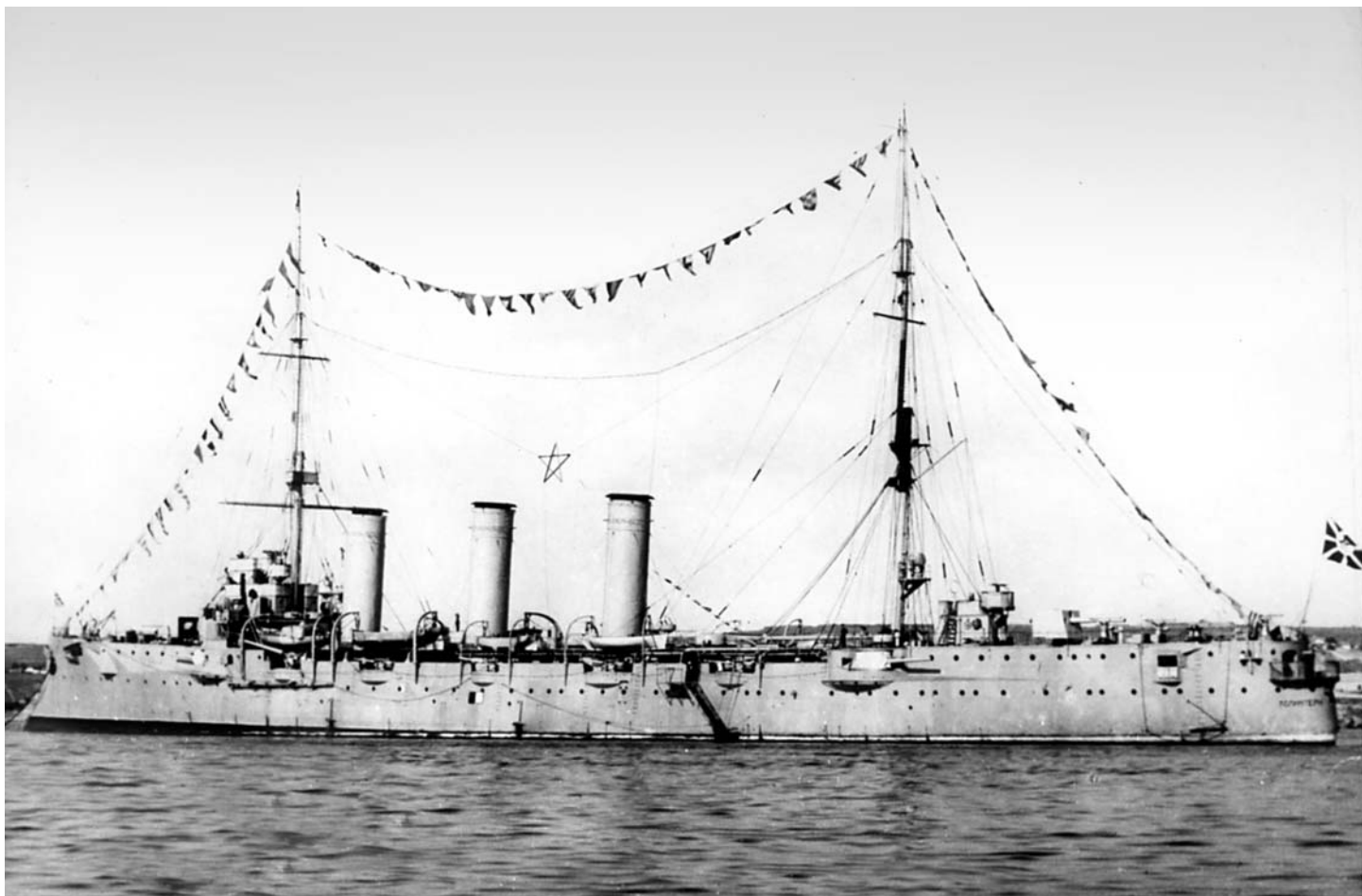
Дата / время	Название	Тоннаж	Район подрыва	Примечание
<b>Район Севастополя</b>				
22.6.1941	<b>буксир СП-24</b>	280	Севернее Карантинной бухты. Сошел со створа, уступая путь крейсеру.	Затонул
24.6.1941	<b>25-т плавкран</b>	...	Севернее Карантинной бухты (южнее Инкерманского створа)	Затонул
30.6.1941	<b>паровая шаланда «Днепр»</b>	925	На Инкерманском створе западнее 1-х боновых ворот, севернее фарватера	Затонула
1.7.1941	ЭМ «Быстрый»	2402	На Инкерманском створе при прохождении боновых ворот	Выбросился на отмель. 13 июля снят, поставлен в ремонт. Получил новые повреждения при налетах авиации, разоружен, оставлен в Севастополе.
9.7.1941 23:35	<i>(СКА-0101)</i>	56	Севернее м. Лукулл, в 15 милях от Инкерманского створа	Поврежден. Ближайшая авиамина зафиксирована в 10 милях от места подрыва. Видимо, катер поврежден в результате взрыва дрейфующей мины.
12.10.1941 7:27	ТЩ Т-517 «Райкомвод»	1958	Севернее Стрелецкой бухты, за пределами рекомендованного курса	Поврежден
24.10.1941 18:17	МЗ «Сызрань»	2810	Севернее Стрелецкой бухты, за пределами рекомендованного курса	Поврежден
3.11.1941 20:03	танкер «Кремль»	7661 брт	Севернее Стрелецкой бухты, за пределами рекомендованного курса	Незначительно поврежден
12.12.1941 04:50	ТР «Абхазия»	4727 брт	Севернее Стрелецкой бухты, за пределами рекомендованного курса	Незначительно поврежден
11.2.1942 18:29	<b>МЗ «Дооб»</b>	150	Севернее Камышовой бухты, за пределами рекомендованного курса	Затонул
<b>Район Днепро-Бугского лимана</b>				
21.7.1941 14:04	<b>сухогрузная баржа</b>	200	у о. Первомайский	На переходе Херсон-Одесса, затонула
12.8.1941 15:56	<b>ледокол №5</b>	1000 [503 т]	у о. Первомайский	Буксировал корпус ПЛ С-35 из Николаева в Севастополь, затонул после подрыва на 2 минах
15.8.1941	<i>(буксир «Снег»)</i>	...	западнее о. Первомайский.	Затонул. Информация сомнительна, только из «Таблицы потерь кораблей и судов ЧФ за 2 года войны». В других источниках упоминаний об этом событии пока не обнаружено. Ледокольный буксир «Снег» уничтожен в сентябре 1942 года при уходе флота из Таманского залива.
июль-август 1941	<b>4 баржи</b>	800	у о. Первомайский	Погибли на минах. Подробности пока не обнаружены
18.9.1941	<b>ПБ БКА ДуВФ «Гроза» и (две баржи)</b>	...	у о. Первомайский	Погибли на минах при прорыве из Днепровского лимана. Не исключено, что баржи уже учтены выше
<b>Район Феодосии</b>				
12.9.1941 21:15	<b>БТЩ Т-402 «Минреп»</b>	476	на рейде Феодосии в закрытом районе (при выходе из порта).	Затонул
16.1.1942 21:00	ТР «Жан Жорес»	3972 брт	у входа в Феодосийский порт (уклонился с рекомендованного курса)	Затонул

Район Новороссийска				
29.9.1941	корабельный катер с КР «Красный Кавказ»	6	Новороссийск, у стенки Западного мола, за пределами рекомендованного курса	Затонул
3.10.1941	недостроенный ТР «Сербия»	2000	Цемеская бухта, в закрытом районе	Затонул. Шел на буксире у спасательного судна «Черномор», которое уцелело
2.11.1941 9:25-16:10	ТЩ Т-497 «Егурча»	1080	Цемеская бухта, за пределами рекомендованного курса	Затонул
9.11.1941 8:20	ТР «Десна»	2926 брт	Цемеская бухта, за пределами рекомендованного курса	Затонул
30.11.1941 17:38	ТР «Украина»	4727 брт	Цемеская бухта, за пределами рекомендованного курса.	Поврежден
16.4.1942	--- КАТЩ «Сельдь» [СКА-120]		Новороссийск	Согласно справочнику «Потери боевых кораблей и судов...» ГШ ВМФ, погиб при тралении у Новороссийска. Фактически погиб 14.4.1942 в Керченском проливе
16.4.1942	--- КАТЩ-570 [до 26.5.1942 КАТЩ-120]		Новороссийск	Согласно справочнику «Потери боевых кораблей и судов...» ГШ ВМФ, погиб при тралении. Очевидно, спутан с «Сельдью» (в тот период СКА-120).
Керченский пролив				
12.4.1942 10:12	парусно-моторная шхуна «Коммунар»	100	Западнее м. Тузла за пределами рекомендованного курса. Версия о гибели в р-не м. Змеиный (у Керчи) ошибочна	Затонула
13.4.1942 19:00 или 21:55	сейнер «Железняк»	46	Западнее косы Тузла в закрытом районе	Затонул
14.4.1942 4:00	ТР «Чехов»	2121 брт	Восточнее мыса Камыш-Бурну. Сошел с фарватера.	Затонул
14.4.1942 10:10	СКА-042 (быв. ПК-133)	56	Восточнее мыса Камыш-Бурну при тралении в закрытом районе	Затонул
14.4.1942 16:10	КАТЩ-608 (сейнер «Чехонь»)	68	Северо-восточнее мыса Камыш-Бурну, при тралении	Затонул
15.4.1942 6:10	СКА-120 (сейнер «Сельдь»)	96	Восточнее Эльтигена в закрытом районе	Затонул
15.4.1942 19:55	СКА-024 (быв. ПК-142)	56	Северо-восточнее мыса Камыш-Бурну, сошел с фарватера при конвоировании ТР «Азов»	Затонул
17.4.1942 12:40 или 7:40	сейнер «Кубанец»	43	Юго-западнее косы Тузла в закрытом районе	Затонул
18.4.1942 17:45	сейнер «Дельфин»	46	Восточнее мыса Камыш-Бурну, находился в дозоре. Видимо, находился на фарватере	Затонул
20.4.1942 2:00	ледокол №7 (буксировала баржу, она уцелела)	827	Северо-восточнее м. Такиль, за пределами фарватера	Затонул
2.5.1942 20:00	КАТЩ-531 «Выборг»	...	Северо-восточнее м. Чонгелек, за пределами фарватера	Затонул
6.5.1942 18:50	сейнер №9 (по справочнику «Потери боевых кораблей и судов...» ГШ ВМФ - КАТЩ-537, бывшая парусно-моторная шхуна «Пушкин»)	80	На траверзе оз. Тобечик, в закрытом районе	Затонул
6.5.1942 7:25	ТР «Восток»	2782 брт	Северо-восточнее м. Такиль, на фарватере.	Затонул. Впереди по курсу катера глубинными бомбами уничтожили 5 мин, впереди ТР прошли 2 СКА и Т-411 «Защитник».
8.5.1942 17:24	СКА-0107	56	Северо-восточнее м. Такиль, в закрытом районе.	Незначительно поврежден при взрыве 2 мин
15.5.1942	(парусно-моторная шхуна М-21)	...	У косы Чушка	Согласно перечню потерянных судов Минморфлота, погибла на mine у косы Чушка. С большой долей вероятности данные ошибочные.

<b>Мысхако *</b>				
28.2.1943 6:20	<i>(буксир «Миус»)</i>	...	Погиб юго-восточнее Мысхако	Считался потопленным немецкими ТКА, фактически погиб на новом контактном заграждении или, по некоторым данным, от попадания артснаряда
4.3.1943 20:33	<i>(ТЩ Т-514 «Ост»)</i>	285	Юго-восточнее Мысхако	Пропап. Проходившие корабли слышали взрыв. Считался погибшим в результате атаки ТКА (ошибочно) или подрывавшимся на mine.
5.3.1943 6:00	<i>(МЗ «Заря»)</i>	354	Юго-восточнее Мысхако	Погиб. Наблюдался столб воды в районе носовой части. Возможен подрыв на mine или взрыв снаряда
11.3.1943 22:30	<i>(СКА-069)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако.	Поврежден, якобы на неконтактной mine. Оторвана корма. Вероятно, подрыв на контактной mine (дрейфующей либо из заграждения 28.2.1943, на циркуляции либо из-за задевания винтами
17.3.1943 21:30	<i>(СКА-088)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	Погиб в результате взрыва паров бензина (встречаются утверждения о подрыве на mine)
26.3.1943 4:50- 5:00	<i>(ТЩ-511 «Червоный казак»)</i>	1050	Юго-восточнее Мысхако	Погиб в результате глухого взрыва с большим столбом воды «по правому борту» или «в 5 м от правого борта». Пробоины не было, но разошлись швы.
5.4.1943 5:30 [5:00]	<i>(буксир «Симеиз»)</i>	370	Юго-восточнее Мысхако	Погиб юго-восточнее Мысхако в условиях плохой видимости в результате взрыва в носовой части. Наиболее вероятен подрыв на контактной mine. Вел баржу №54, она не пострадала.
5.4.1943 6:15	<i>(СКА-095)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	Погиб в результате взрыва в кормовой части. Вероятнее всего, задел винтами мину из заграждения 28.2.1943
18.4.1943 3:00	<i>(СКА-054)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	Погиб на mine во время боя с немецкими катерами. Вероятнее всего, попал на заграждение 28.2.1943
23.4.1943 23:20	<i>(СКА-058)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	Затонул в 0:01 24.4.1943
10.5.1943 3:58 (3:07)	<i>(СКА-098)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	Погиб в результате взрыва в кормовой части. Вероятнее всего, задел винтами мину из заграждения 28.2.1943
18.5.1943 0:00	<i>(Сейнер №42)</i>	47	Юго-восточнее Мысхако	Погиб юго-восточнее Мысхако, по отчету НВМБ – на контактной mine, предположительно небольшой. Это описание хорошо подходит для мин УМВ, из которых состояло заграждение 28.2.1943
25.5.1943 2:08	<i>(СКА-016)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	По отчету НВМБ, погиб на контактной mine, предположительно небольшой. Это описание хорошо подходит для мин УМВ, из которых состояло заграждение 28.2.1943. Некоторые источники причиной гибели называют попадание артснаряда.
25.5.1943 22:09	<i>(Сейнер «Окунь»)</i>	68	Юго-восточнее Мысхако	По отчету НВМБ, погиб на контактной mine, предположительно небольшой. Это описание хорошо подходит для мин УМВ, из которых состояло заграждение 28.2.1943
27.7.1943 3:30	<i>(СКА-014)</i>	56	Юго-восточнее Мысхако	На циркуляции под одним мотором средним ходом произошел взрыв за кормой, кормовая часть разрушена, затонул через 35 минут.
30.8.1943	<i>(моторная шхуна ЧФ МШ-7 [СП-201 бот №5])</i>	35	У м. Мысхако	Погибла на mine. Потеря упомянута в сводном документе «Сведениях о потерях наших и противника», в других документах пока не обнаружена, в отчете НВМБ за 3-й кв.1943 отсутствует. Подробности неизвестны. Исключена из списков приказом от 8.10.1943
<b>Геленджик</b>				
16.3.1943 днем	КАТЩ-0411 и трал-баржа	69	Геленджикская бухта	Повреждены при тралении от близкого взрыва mine
1.4.1943 17:30 [18:00]	КАТЩ-605 (сейнер «Новороссийск»)	60	Геленджикская бухта, в закрытом районе	затонул после подрыва на mine
14.4.1943 5:45 (5:25)	буксир СП-15	280	Геленджикская бухта.	Выбирая буксирный конец после постановки барж на якорь, вошел в закрытый район и подрывался
15.4.1943 22:35 (20:46)	<i>(ТР «Сакко и Ванцетти»)</i>	818 брт	Южнее Геленджикской бухты	Разломился пополам и затонул после подрыва на mine. Исходя из обстоятельств и глубины моря в районе подрыва, наиболее вероятен подрыв на дрейфующей mine

\* Данные по точным координатам погибших или поврежденных перед «Малой землей» катеров и судов противоречивы, по ним в таблице местом гибели указано «юго-восточнее Мысхако». Все эти случаи произошли в районе, обведенном пунктиром на схеме №7





## Крейсер «Коминтерн»

Р.В. Лапшин, М.Э. Морозов

### Возрождение

2 ноября (по старому стилю) 1920 г. в 14 часов 50 минут генерал П. Врангель с чинами своего штаба прибыл на стоявший в Севастополе крейсер «Генерал Корнилов» и отдал приказание сниматься с якоря. Корабли с десятками тысяч военных и гражданских беженцев взяли курс на Босфор. «Старый стиль» для Черноморского флота и всей России закончился – началось новое время.

Вскоре город заняли наступавшие части Южного фронта, и красному командованию пришлось столкнуться с печальным фактом – Черноморского флота, который всего три года назад загнал турок в Босфор и активно готовился высадить десант на его берега, у страны больше не было. В бухтах Севастополя и других портов гнили сотни брошенных «коробок» так недавно гордо именовавшихся линкорами, крейсерами, эсминцами и подводными лодками; десятки кораблей лежали на дне от Одессы до Новороссийска; свыше 200 боевых единиц и транспортных судов – от дредноута «Генерал Алексеев» до землечерпалок – оказалось за рубежом.

Весной 1921 г., с окончанием военных действий на берегах Черного моря, началось восстановления флота. 19 мая приказом коморси А.В. Немитца №73 были

реорганизованы Морские силы Черного и Азовского морей (МСЧАМ). Из числа крупных надводных кораблей царского флота в состав действующего флота были зачислены линкор «Евстафий» (с 6 июля 1921 г. – «Революция») и «систершип» ушедшего на Босфор, а оттуда на долгий отстой в Бизерту «Генерала Корнилова» – крейсер «Память Меркурия». И если для первого приказ о вводе в строй стал чисто символическим – в море старый броненосец никогда больше не вышел, то второму он продлил жизнь на два с лишним десятка лет.

Вкратце напомним историю корабля. Бронепалубный крейсер 1 ранга «Кагул» был заложен на Николаевском адмиралтействе 23 августа 1901 г. и вместе с однотипным «Очаковым» должен был пополнить весьма слабые на тот момент крейсерские силы Черноморского флота. Вначале строительство шло быстро, но неудачная русско-японская война и вспыхнувшая вслед за ней первая русская революция 1905-1907 гг. изрядно затормозили финансирование и завершение работ. В конце января 1907 г. новый крейсер ушел из Николаева в Севастополь для проведения ходовых испытаний, а 25 марта получил новое имя «Память Меркурия» (соответственно, бывший «Очаков» переиме-

новали в «Кагул»), став третьим кораблем с таким названием. Он принял активное участие в Первой мировой войне, но в конце марта 1918 г., в связи с общей демобилизацией флота, был сдан на хранение в Севастопольский военный порт и в таком виде 1 мая достался немцам. Те использовали его как плавказарму и особого урона не нанесли, а вот пришедшие им на смену англичане, не имея возможности увести крейсер, в конце апреля 1919 г. подорвали на нем цилиндры паровых машин. Согласно поданному 31 мая того же года в Москву «Списку учреждений и кораблей Морского ведомства... с указанием числа служащих на них военных моряков», на борту «Памяти Меркурия» в это время находилось 10 военморов. Осмотревшая крейсер в конце 1920 г. комиссия отмечала: большая часть орудий и приборов управления огнем отсутствовала (их снимали на вооружение бронепоездов и мобилизованных канлодок), котлы требовали замены трубок, четыре цилиндра главных машин взорваны, большая часть электротехнического оборудования демон-

**В в е р х у:** крейсер «Коминтерн» в парадном убранстве, первая половина 1930-х гг.

Из коллекции С. Игнатьева

тирована, а трюмная система повреждена. Водой были затоплены днищевые отсеки; она проникла в котельные и машинные отделения, нарушила изоляцию электрооборудования. Будущий капитан 1 ранга П.И. Петров, прибывший на борт в начале 1921 г. с первыми краснофлотцами, вспоминал: «На корабле были взорваны главные машины и котлы, оставшиеся механизмы полуразрушены и покрыты толстым слоем ржавчины. Прежде, чем восстановить крейсер, нужно было вынести вручную сотни тонн взорванного металла и тысячи тонн застоявшейся вонючей жижи».

Но не напрасно говорилось: «Нет таких крепостей, которые не взяли бы большевики». Несмотря на казалась бы безнадежный вид, штаб флота принял решение о ремонте «Памяти Меркурия» и максимально быстром введении в строй. В марте 1921 г. его на буксире перетащили к стенке Севастопольского Морского завода и начались предварительные работы. С 1 апреля на корабль переселился небольшой пока экипаж, приступивший, совместно с рабочими завода, к откачке воды из первого котельного отделения. Параллельно шла очистка и покраска внутренних помещений, группа механиков во главе с Д.П. Вдовиченко начала ремонт машин и механизмов, другая группа во главе с трюмным кондуктором А.О. Власовым взялась за электрику. Невзирая на постоянную нехватку запасных частей, топлива, продуктов и электроэнергии, к концу весны удалось ввести в строй два котла кормового котельного отделения, отремонтировали отопление и электрическое освещение, жилые помещения оборудовали необходимой мебелью. Уже летом того же года начальник Морских сил Черного и Азовского морей Э.С. Панцержанский решил использовать ремонтирующийся крейсер в качестве своего штабного корабля, и в августе на него перебрался Реввоенсовет МСЧАМ. Так, оставаясь в ремонте, он фактически начал выполнять функции флагмана возрождавшегося Черноморского флота.

Осенью «Память Меркурия» официально включили в списки кораблей, подлежащих капитальному ремонту, и поставили в док, где очистили подводную часть, заделали ряд небольших пробоин, а после вывода из дока даже подняли пар в одном из котлов. В марте 1922 г. первоначальный штат команды (234 чел.) вырос до 366 человек. Фактически простых «работяг», вытянувших на себе первый этап ремонта, стали усиливать артиллеристами, мотористами, связистами. Собравшаяся 6 мая 1922 г. комиссия Реввоенсовета флота, учитывая сложившуюся ситуацию, приняла решение срочно вводить крейсер в строй даже с неоконченными работами по машинной части – механизмы на смену взорванным взять было просто неоткуда, потому «парадный ход» ограничили 12 узлами. В середине мая корабль перевели в разряд учебных для походов с учениками Учебного отряда флота. К тому времени на нем окончили удаление мусора из машинных и котельных отделений, провели гидравлические пробы оставшихся не

взорванными нескольких цилиндров главных машин, пригнали и собрали коленчатые валы, смогли отремонтировать 12 котлов и большинство вспомогательных механизмов. Остатки работы должны были вести квалифицированные рабочие, но фондов для оплаты их труда выделено не было.

В конце июня 1922 г. в Севастополь прибыли М.И. Калинин и Г.И. Петровский. Они посетили цеха и мастерские завода, побывали в Северном доке, где в то время находился корпус линкора «Императрица Мария». Вечером 28 июня состоялось расширенное заседание Окружного комитета РКП(б). Перед Севморзаводом была поставлена задача – ускорить ремонт и восстановление кораблей.

Как говорится, «не было бы счастья, да несчастье помогло». Вскоре для «Памяти Меркурия» нашлась серьезная «сырьевая база»: на Балтике приняли решение сдать на слом практически однотипный «Богатырь». Появилась возможность заимствовать с него часть недостающих механизмов и запасных частей. Особенно остро стояла проблема цилиндров главных машин – для их демонтажа и доставки в июле 1922 г. в Кронштадт выехала делегация из 20 машинистов во главе со старшим механиком Д.П. Вдовиченко. Восемь снятых цилиндров с арматурой двумя эшелонами в конце августа 1922 г. прибыли на юг. Также использовалась арматура и трубопроводы с готовившихся к разборке броненосцев «Евстафий» и «Иоанн Златоуст». Вести работы стало значительно легче. В середине октября 1922 г. крейсер наконец-то официально стал на капитальный ремонт, и, кроме экипажа, за дело взялись свыше 200 квалифицированных рабочих.

Из вооружения на борту имелось лишь четыре 6-дюймовки Канэ в башнях, да и те без затворов. Всю остальную артиллерию сняли в годы гражданской. Между тем, еще в годы Первой мировой войны на ряде крейсеров эти пушки стали заменять на новые 130-мм/55 орудия Обуховского завода в палубных установках. Шесть 130-мм орудий сняли с разоруженных и

переданных в народное хозяйство канонерок Азовской флотилии, еще шесть «подарил» поднятый линейный корабль «Императрица Мария», последние четыре получили с того же «Богатыря».

31 декабря 1922 г. приказом Реввоенсовета Республики №2903/569 «Память Меркурия» сменил имя на более революционное – «Коминтерн». По этому случаю командир И.П. Шабельский построил команду на верхней палубе, а комиссар И.П. Бойцов особо подчеркнул в своей речи, что крейсер «Коминтерн» станет первым крупным кораблем возрождающегося Черноморского флота.

В феврале 1923 г. началась установка артиллерии. Завод изготовил фундаменты для 12 орудий, еще четыре ставили в башни на место 6-дюймовок. Общий боезапас включал 2705 снарядов. На каждой из башен установили по 76-мм зенитке Лендера. Также имелось две 47-мм салютных пушки Гочкиса и 4 пулемета (в основном для вооружения корабельных катеров). На главную палубу крейсер мог принимать до 200 мин образца 1908-1912 гг., которые ставились через специальные порты в кормовой части корпуса. Два еще оставшихся на корабле торпедных аппарата в ходе ремонта сняли.

Спасательные средства включали один паровой и два моторных катера, два полубарказа, две шестерки и два вельбота, причем почти все пришлось изготовить заново шлюпочной мастерской того же Морзавода. На сигнальном мостике стояло два 90-см прожектора Шуккерта, а на кормовом – один 75-см. Электричество (напряжением 110 В) вырабатывали пять главных динамо-машин завода Лесснера общей мощностью в 395 л.с. (291 кВт), две из которых располагались под броневой палубой, две – в корме, еще одна – на жилой палубе. Крейсер оборудовался радиопередатчиком мощностью 2 кВт с дальностью действия до 250 миль.

**Выступление шефов.  
Хорошо винда 76-мм зенитка Лендера  
на кормовой башне**



Из коллекции В. В. Костриченко



Корабль имел нормальный запас угля 700 т (в перегруз брали 1100 т); его расход достигал 9 т/ч при экономическом ходе в 10 уз и 18 т/ч на полном ходу, а при стоянке – 5,8 т в сутки. Расчетная дальность плавания составляла до 1050 миль полным ходом и 2100 миль экономическим.

Численность экипажа по штатам мирного и военного времени составляла: комсостав – 22 человека, политсостав – 7/6, старшины – 12/17, краснофлотцы – 394/603, всего – 435/647 чел.

Что бы ни говорили сегодня о том времени, стоит признать – вожди умело использовали энтузиазм масс. Вот лишь одна резолюция собрания коллектива завода, посвященного ускорению темпов ремонта крейсера:

*«Наши берега Черного моря являются рубежом с капиталистическими соседями, которым доверять в миролюбии не приходится, ибо Революция, рабоче-крестьянская Республика для капиталистических стран есть мозоль, бельмо на глазу, которое всяческим образом и действиями стараются удалить. Поэтому наш боевой Красный Черноморский флот*

*необходим для защиты наших берегов от нападения. Общими усилиями, героическим революционным энтузиазмом даем обещание – выпустить «Коминтерн» из ремонта к 1 мая 1923 г.».*

Рабочие сдержали слово, и в последних числах апреля 1923 г., после пятилетнего бездействия, крейсер впервые отошел от стенки. До этого, с середины февраля по 30 апреля, шли швартовые испытания котлов и машин, устранялись недоделки. Водоизмещение при этом достигало 6409 т, метацентрическая высота составила 0,75 м.

Вскоре началась погрузка угля – самая тяжелая работа. Начальник команды музыкантов крейсера Н.Л. Бияковский так вспоминал непростой и знаменательный день:

*«Я подал оркестру знак играть «угольный» марш. Был у нас и такой марш, под него бригады грузчиков цепочкой зашепили с мешками угля на борт корабля. В мешках был отборный донецкий антрацит, «чернослив», так звали его моряки. От «чернослива» постепенно чернели лица, руки, волосы. Угольная пыль хрустела на зубах. Музыканты вытряхивали*

## **Восстановленный «Коминтерн» в море, 1920-е гг.**

*из мундштуков тягучие черные капли... Оркестр непрерывно играл марш. Потом пошли вальсы, польки-бабочки... У музыкантов беспощадно болели и ныли губы. У грузчиков – руки и спины. При электрическом свете под черную метель угольной пыли грузили до поздней ночи...».*

30 апреля 1923 г. «Коминтерн» перевели из категории учебных кораблей в боевые, и он официально стал числиться крейсером. Уже 1 мая севастопольцы провожали его на ходовые испытания. В 9 утра на верхней палубе по сигналу «Большой сбор» выстроились экипаж и, отдельно, сдаточная команда. Подняли военно-морской флаг, гюйс и флаги расцветивания. В 12 часов с крейсера прогремел салют, и он начал готовиться к выходу в море. Сразу же случился неожиданный казус: хотя корабль шел под флагом коморси Черного моря А.К. Векмана, и на борту собрались лучшие специалисты, практически никто из них ранее не стоял у штурвала столь крупного корабля! Вывести «Коминтерн» из бухты взялся старший штурман крейсера военмор К.А. Безпальчев, успешно справившийся с задачей.

На переходе от Севастополя к мысу Фиолент корабль шел экономическим ходом, опробуя специфику работы механизмов. Испытания на полную скорость не проводились – в действие удалось ввести лишь 10 из 16 котлов. Недоделки по остальным устраняли весь май и начало июня, однако 15 июня 1923 г. корабль сдали приемной комиссии с теми же десятью готовыми к работе котлами. 17-21 июня комиссия тщательно проверяла работу механизмов и орудий как на стоянке, так и при выходе в море. Также успешно прошли государственные испытания в конце июня 1923 г., на которых крейсер развивал до 17 уз.

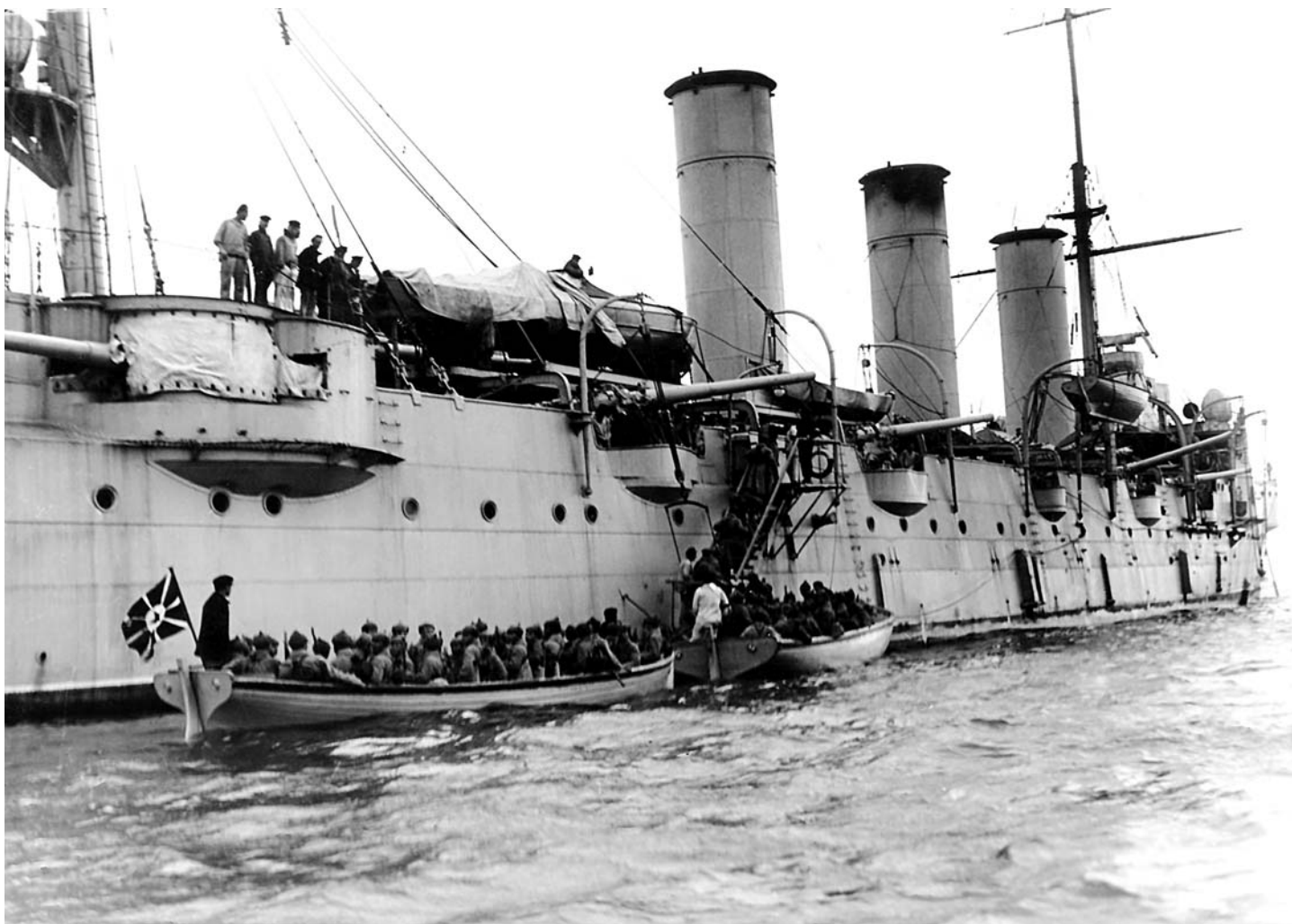
## **Первые походы**

8 июля 1923 г. крейсер под флагом того же коморси Векмана прибыл на Тендровский рейд и приступил к выполнению учебных задач в составе отряда Морских сил Черного моря. В начале августа он с двумя эсминцами пришел в Одессу – советских кораблей такого класса в порту еще не было. Население радушно встречало моряков. Одесский Совет в честь их прибытия дал торжественный обед.

8 сентября Реввоенсовет СССР особо отметил вступление крейсера в строй. В ноябре 1923 г. за восстановление «Коминтерна» ВЦИК наградил Севастопольский Морской завод орденом Трудового Красного Знамени – такую награду судостроительное предприятие в стране получало впервые. Ряд работников завода этим же решением получили звание Героя Труда. Старший механик крейсера Д.П. Вдовиченко за большой личный вклад получил орден Трудового Красного Знамени.

## **«Коминтерн» в Одессе, 1920-е гг.**





Крейсер же в сентябре-октябре 1923 г. в составе большого отряда из 19 разнотипных кораблей и катеров все так же под флагом коморси совершил поход вдоль юго-восточного побережья Крыма и Кавказских берегов. По пути посетили Феодосию, Новороссийск, Туапсе, Сухуми, Батуми. Командовал кораблем по-прежнему И.П. Шабельский, а вот комиссар сменился – к осени 1923 г. им стал К.П. Годун. В походе проводили разнообразные учения и маневры, а в каждом порту корабли посещали представители местной власти и множество граждан.\*

5 октября «Коминтерн» с тремя подводными лодками прибыли на рейд главной базы, 9-го в Севастополь благополучно вернулся и остальной отряд. Всего крейсер прошел 940 миль, но уже 22-27 октября главные силы флота, во главе с «Коминтерном», провели совместные учения с находившимися в Крыму армейскими частями.

Наряду с боевой не забывали и про политработу – с января по август 1923 г. ячейка коммунистов корабля выросла с 59 до 98 человек, а к 1 августа 1924 г. ее ряды пополнили еще 25 моряков. Весной 1924 г. снова сменился комиссар – теперь им стал А.М. Акимов. В 1926 г. его заменил В.А. Опарин. Политработники в те годы играли важную роль и не только в вопросах политучебы, поэтому о их работе не стоит забывать.

В январе 1924 г. крейсер снова стал на ремонт в Морзаводе. В этот раз удалось привести в порядок и оставшиеся 6 котлов, так что, выйдя в конце апреля в море, «Коминтерн» смог кратковременно превысить 20-узловую отметку, а скорость 19 уз держал довольно ровно. На испытаниях корабль вел новый командир – 23 апреля Шабельского сменил «первый красный адмирал»\*\* А.А. Ружек.

При Ружеке повысилось качество подготовки специалистов. Моряк старой закалки, он уделял немало внимания подготовке артиллеристов – в течении плаваний стрельбы велись у Тендры, также в Евпаторийском и Феодосийском заливах. К концу года коминтерновцы взяли 5 из 8 призов за стрельбу по итогам общештотских соревнований. Не хуже были результаты и в следующем году – 4 приза из 7. В

\* Одним из результатов похода стало то, что по просьбе местных правительств Абхазии и Аджарии две канонерских лодки типа «Эльпидифор» сменили свои старые номера на имена «Красная Абхазия» и «Красная Аджария». Республики взяли шефство над кораблями – в те годы это было модно и служило патриотическому подъему. Призывники с большей охотой шли служить в «свои» корабли и части, а власти старались чем могли помочь таким воинским подразделениям.

\*\* Александр Антонович свои погоны контр-адмирала получил 23 ноября 1917 г., то есть уже после Октябрьской революции, но еще до полной отмены этой революцией всех чинов и званий.

### **Шлюпочные учения, 1926 г. Обратите внимание на стоящий на рострах крейсера торпедный катер типа «Торникрофт»**

сентябре 1925 г. «Коминтерн» с парой старых миноносцев типа «Сокол» – «Шмидт» и «Марти» – под флагом наморси Черного моря Э.С. Панцержанского снова совершил поход вдоль Кавказского побережья.

Осенью 1925 г. в Севастополь приехала киносъемочная группа Сергея Эйзенштейна. Будущий всемирно известный режиссер искал натуру для съемок фильма о восстании на броненосце «Потемкин». самого героя фильма уже не было «в живых», поэтому командование выделило Эйзенштейну блокшив №8 – старый, давно уже разоруженный броненосец «Двенадцать апостолов». Внешне он походил на «Потемкин», но на нем не было ни орудийных башен, ни надстроек. Эйзенштейн снимал «Двенадцать апостолов» на фоне воды снизу, с носа, а ставшие классикой мирового кинематографа сцены подготовки к расстрелу непокорных матросов – на палубе «Коминтерна».

В ходе учений 1926 г. «Коминтерн» использовался для доставки двух торпедных катеров (трофейные, типа «40-футовый Торникрофт»). Иногда крейсер брал на борт и гидросамолеты, хотя постоянного корабельного авиаотряда не

**«Коминтерн» на якорной стоянке в Босфоре во время визита в Турцию. Справа от крейсера видна президентская яхта «Эртугрул»**

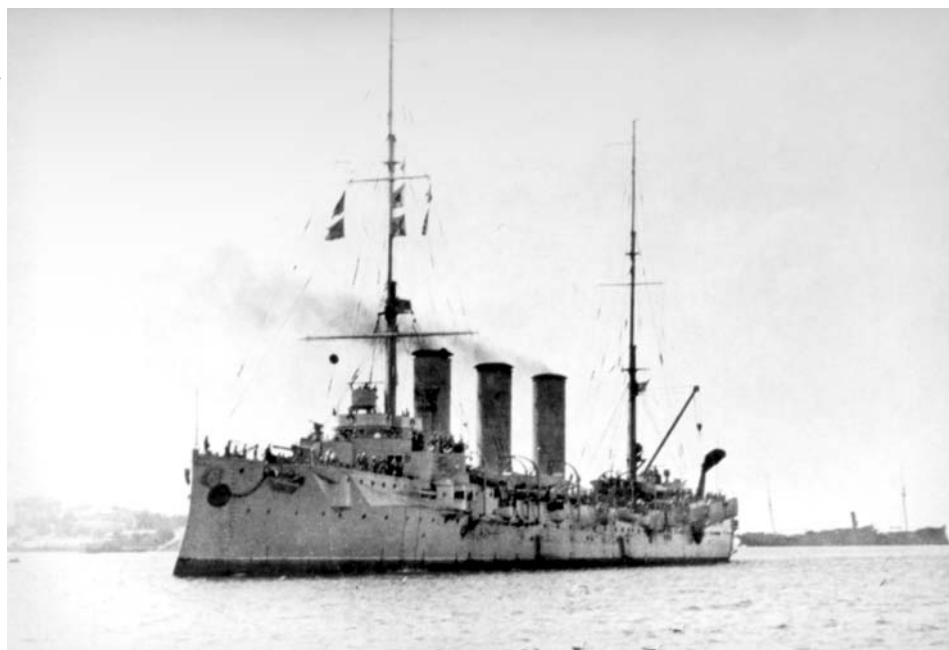


«Кортник»

имел. Адмирал Кузнецов оставил свидетельство о произошедшем в Севастополе инциденте, в котором участвовал «один из моих лучших друзей, командир корабельного авиационного звена крейсера «Червона Украина» Н.А. Гурейкин. В прошлом летнаб (летчик-наблюдатель), он решил переучиться на летчика. Будучи лихим, но недостаточно опытным летчиком, однажды на «Авро» едва не ударился о мачты крейсера «Коминтерн», идя на посадку в бухте. Но все обошлось благополучно».

С октября 1926 г. кораблем командовал герой гражданской войны И.Н. Кадацкий-

Из коллекции В.В. Костриченко



**Вверху: подъем гидросамолета на борт крейсера  
Внизу: «Коминтерн» на стоянке в Севастополе, конец 1920-х гг.**

Из коллекции Б.А. Айзенберга



Руднев. Старпомом у него проходил службу будущий военно-морской министр И.С. Юмашев.\* В том же месяце в Севастополе крейсер принял на борт начальника морских сил СССР Р.А. Муклевича и снова ушел с ним на борту к берегам Кавказа. Встречи в Сухуми и Батуми с представителями местных властей и горожанами были по-прежнему радушными и гостеприимными. На время стоянки в портах морякам разрешили бесплатно посещать театры, кино и клубы. Примерно в это время произошла встреча корабля и с другим будущим крупнейшим советским флотоводцем – Н.Г. Кузнецовым. Прибыв по распределению после учебы с группой сокурсников на Черноморский флот, он застал «Коминтерн» у стенки завода:

«Спустившись к бухте, мы обнаружили, что «Красный моряк» [штабной корабль МСЧМ. – Прим. авт.] стоит там, но без отличительных знаков власти на своей мачте: корабль в том году перестал плавать. По существу, это была реликвия, а не корабль. Кстати, в Севастополе в 1926 г. сохранилось немало подобных реликвий. В глубине Южной бухты стоял остов «Поповки» [бывшая царская яхта «Ливадия», к тому времени блокив №7 – Прим. авт.] – круглого корабля, сооруженного по проекту адмирала Попова. Как и следовало ожидать, он не нашел применения. Его конструкция отрицала все законы судостроения и теории плавучести. Неподалеку от вокзала виднелись два старых маленьких миноносца – «Шмидт» и «Марти», отличившиеся в годы Первой мировой войны у турецких берегов, но уже давно потерявшие боеспособность, а на приколе у стенки Сухарной балки – устаревший корабль «Знамя социализма». Печальным памятником в Северной бухте возвышался затонувший линкор «Императрица Мария».

В те годы Советский Союз и Турция, едва ли не впервые за многовековой период, установили добрососедские и партнерские

\* В январе 1938 г. он возглавит Черноморский флот; с марта 1939 г. примет командование над Тихоокеанским флотом; в январе 1947 г. станет Главкомом ВМФ и заместителем министра Вооруженных Сил СССР, а в феврале 1950 г. возглавит военно-морское министерство СССР.

отношения. Возглавляемая Ататюрком страна запомнила, кто оказал ей реальную помощь в 1920-1922 гг., когда стоял вопрос о ее существовании как государства, а греческие и прочие оккупанты контролировали свыше 80 процентов ее территории. Советские корабли и раньше посещали турецкие порты, а в сентябре 1928 г. пришла очередь «Коминтерна».

Буквально накануне выхода из Севастополя с него сошли «киношники», снимавшие картину «Разлом», довольно популярную в довоенное время. Перед выходом корабль посетил наморси Черного моря В.М. Орлов и пожелал удачного похода. На борту находилась группа выпускников военно-морского училища им. Фрунзе. Утром 30 сентября крейсер вышел к Босфору, а в 10 часов 1 октября бросил якорь на рейде Стамбула, и в честь его прихода был дан салют наций. По довольно непростому в навигационном отношении Босфору корабль шел без лоцманов, что вызвало заслуженное уважение у турок – подготовка штурманской части советского корабля была на высоком уровне.

Визиту сопутствовала весьма дружеская атмосфера. Трое суток «Коминтерн» стоял на рейде – экипаж увольнялся на берег и знакомился с достопримечательностями турецкой столицы. Футбольная команда крейсера сыграла матч с местными футболистами. 4 октября корабль через Дарданеллы ушел к острову Митилена в Эгейском море, откуда вернулся в Мраморное море и вечером 5 октября стал на рейд острова Халки (Принцевы острова). Экипаж снова встречался с местными жителями и играл в футбол. Затем последовало возвращение в Стамбул, а после обеда 8 октября корабль взял курс к родным берегам. Утром 9 октября он вернулся в Севастополь.

С момента ввода в строй и до конца 20-х годов крейсер неоднократно посещали представители различных шефских организаций. Даже после вступления в строй нового крейсера «Червона Украина» высокие флотские чины не раз держали флаг на «старичке». Только с мая по ноябрь 1929 г. он семь раз выходил в море под флагом наморси Орлова, а в конце сентября на борту вновь присутствовал Муклевич.

Зимой 1929-1930 гг. на Черное море с Балтики перешли линейный корабль «Парижская коммуна» и крейсер «Профинтерн». Активно шла служба крейсера «Червона Украина». Велась достроечные работы на будущем «Красном Кавказе». Вошли в строй все оставшиеся на Черном море эсминцы–«новики». На новые корабли требовались подготовленные кадры, поэтому на «Коминтерн» возложили функции учебного корабля, однако для полноценного использования в это роли ему требовалось серьезное переоборудование.

## Модернизация

В мае 1930 г. «Коминтерн» пришел на Севастопольский Морской завод для капитального ремонта и модернизации. На это раз переоборудование под учебную спец-

ифику оказалось более существенным и трудоемким. Провели капитальный ремонт котлов 2-го и 3-го котельных отделений. Котлы из 1-го котельного отделения демонтировали, а в освободившемся помещении, после приведения его в нормальный вид, устроили учебные классы. Скорость в результате уменьшилась до 16 уз. Главным машинам и большинству механизмов провели средний ремонт. Сменили восемь поперечных переборок. Было заменено второе дно и все котельные фундаменты. Капитально отремонтировали три динамомашины, дымоходы и дымовые трубы, заново оборудовали командные пункты и посты управления огнем, отремонтировали погреба. Сменили электропроводку и даже светильники. Работа шла основательно: список только серьезных пунктов ремонтной ведомости превышал 200 пунктов!

Одним из главных результатов такой модернизации стали изменения в вооружении. Наконец-то демонтировали артиллерийские башни. На их месте установили по одной 130-мм пушке с броневыми

щитами. Четыре 130-мм орудия в казематах сохранили, а вместо четырех с каждого борта на шкафуте оставили лишь по одному. Таким образом, основу вооружения крейсера теперь составляли 8 130-мм/55 орудий.

Зенитки Лендера переместились на крыши кормовых казематов, а вместо пушек главного калибра на верхней палубе побортно установили четыре 75-мм/50 орудия на станках Меллера. В дополнение к паре салютных 47-мм пушек Гочкиса появилась не совсем удачная новинка отечественного оборонпрома – два 37-мм зенитных автомата образца 1928/30 гг. Созданные на основе немецких образцов, отечественные пушки подтверждали поговорку «первый блин – комом»: заедала автоматика, темп стрельбы оказался невысок, неудобно было работать самим зенитчикам. К середине 30-х годов автоматы сняли и отправили в металлолом.

На время ремонта на корабле осталась лишь небольшая группа специалистов во главе со старшим механиком



*В е р х у : краснофлотец у рынды на шкафуте корабля, 1930 г. Хорошо видны манипуляторы управления паровыми лебедками*

*В н и з у : послеобеденный отдых команды, 1930 г.*



*Оба снимка из коллекции В.В. Косприченко*



**Крейсера «Коминтерн» и «Червона Украина» – крупнейшие в конце 1920-х корабли Черноморского флота**

И.К. Хановым, контролировавшая качества ведения работ. Основной экипаж расформировали и передали на другие корабли. В середине июля 1931 г. крейсер предъявили к сдаче, но еще около двух месяцев велось устранение мелких недоделок и различные испытания. 15 сентября 1931 г. в присутствии начальника штаба Морских сил Черного моря К.И. Душенова состоялся подъем военно-морского флага. С этого момента «Коминтерн» официально числился учебным кораблем, хотя полуофициально его продолжали именовать крейсером. Интересно отметить, что угловой

штамп на официальных исходящих бумагах со словами «Крейсер «Коминтерн» использовался до момента окончания службы корабля.

### Предвоенное десятилетие

Особенно насыщенным событиями для «Коминтерна» оказался 1932 год. Корабль совершил 4 больших похода – два в восточную часть моря от Севастополя до Батуми, один к Тендре и еще один – в северо-восточную часть Черного моря, по пути зайдя в Феодосийский залив, Керчь, Анапу

и Новороссийск. На борту обучались специалисты различных специальностей: артиллеристы знакомились с существовавшими на вооружении советского ВМФ того времени артсистемами и отрабатывали навыки стрельбы; штурманы получали практические уроки по ориентации в море, углубляли знания в навигации и астрономии, готовясь к будущей службе в конкретном регионе; курсантов младших курсов нередко привлекали к несению вахт в котельных отделениях – практика давалась собственным потом и мозолями. В таких походах часто устраивались парусные переходы на шлюпках или гребные гонки. Ученики школ Учебного отряда флота на время нахождения на корабле зачислялись в основной штат и несли вахты наряду со старшинами и краснофлотцами крейсера – люди сразу чувствовали ответственность за порученное дело и не считали себя временными «пассажирами».

Практиковались и специализированные походы. Так, в октябре и ноябре 1934 г. «Коминтерн» со штурманами специальных курсов командного состава на борту два раза ходил в район Туапсе, раз до Батуми с заходом в порты Кавказского берега и еще раз в Одессу с заходом в Евпаторию и, почти традиционно, на Тендровский рейд, где провели стрельбу из 75-мм и 47-мм орудий. Главный калибр в ходе таких учений практическими стрельбами «беспокоили» очень редко – ученики должны были получать навыки, а конкретные стрельбы им предстояли уже на боевых кораблях.

В апреле 1934 г. инспекторскую проверку «Коминтерна» провел очередной коморси Черного моря И.К. Кожанов. Выходец из так называемых «черных гардемарин» – кандидатов в офицеры еще царского времени, призыва периода Первой мировой, он хорошо знал практику учебных плаваний (в 1916-1917 гг. сам участвовал в подобных на Дальнем Востоке на вспомогательном крейсере Сибирской флотилии «Орел») и мог немало подсказать основываясь, в том числе, и на богатом собственном опыте.

Среди участников учебных плаваний на крейсере было немало людей, позднее дослужившихся до больших чинов и званий и ставших известными не только на флоте. Так, в 1928 г. на практике среди прочих находились В.И. Платонов, К.Д. Сухашвили, Н.Э. Фельдман (к началу Великой Отечественной они выросли в крупных флотских начальниках), в том же году на корабль попал В.Л. Богденко (с 1946 по 1949 г. – военно-морской представителем СССР в военно-штабном комитете ООН), в 1931 г. практику старшим помощником крейсера проходил В.Ф. Трибуц (в 1939-1947 гг. – командующий Балтийским флотом). В разные годы практику проходили будущий начальник Главного Артиллерийского управления ВМФ А.И. Катков и начальник высшего военно-морского училища Ю.В. Ладинский; некогда вахтенный начальник крейсера В.К. Родионов после Великой Отечественной

### Тактико-технические элементы крейсера «Коминтерн» (быв. «Память Меркурия») по состоянию на 1924 г.

**Кораблестроительные элементы:** длина наибольшая – 134,25 м; длина по ватерлинии – 132,4 м; ширина наибольшая – 16,6 м; углубление форштевнем в полном грузу – 6,5 м; углубление форштевнем без груза – 5,5 м; углубление ахтерштевнем в полном грузу – 6,8 м; водоизмещение полное – 6409 т; нагрузка на 1 дюйм (2,54 см) осадки – 38,4 т; метацентрическая высота – 0,75 м.

Шлюпки: 2 полубаркаса, 3 катера, 2 мотора, паровой катер №1, 2 шестерки, 2 вельбота.

**Тактические элементы:** скорость наибольшая: контрактная – 23,3 уз; на приемных испытаниях – 23,3 уз; экономический ход при 6 котлах – 10 уз; диаметр циркуляции – 3,5 кбт; время циркуляции – 3 мин.

**Броня:** нижняя палуба (карапас) – 35 мм, рубка – 152 мм, башня: лобовая часть – 152 мм, тыльная часть – 102 мм, крыша – 45 мм.

**Артиллерийское вооружение:** XVI – 130-мм/55 орудий Обуховского з-да; III – 76-мм/30 орудия Лендера Путиловского з-да; II – 47-мм орудия; наибольшая дальность стрельбы, допускаемая установками – 79-80 кбт; ПУАО системы Гейслера обр. 1910 г.; скорострельность 6-9 выстр./мин.; боекомплект 130-мм – 2705 выстрелов.

**Минное вооружение:** мин заграждения – 200 обр. 1908 и 1912 г.

**Машинные элементы:** 2 вертикальных 4-цилиндровых машины системы Шлика, 150 об/мин; мощность 19 500 л.с.; винтов – 2; 16 котлов Нормана.

Топливо: уголь; запас нормальный – 720 т, максимальный – 1100 т; расход: на экономическом ходу – 9 т/ч, на полном – 18 т/ч, на стоянке – 5,8 т в сутки.

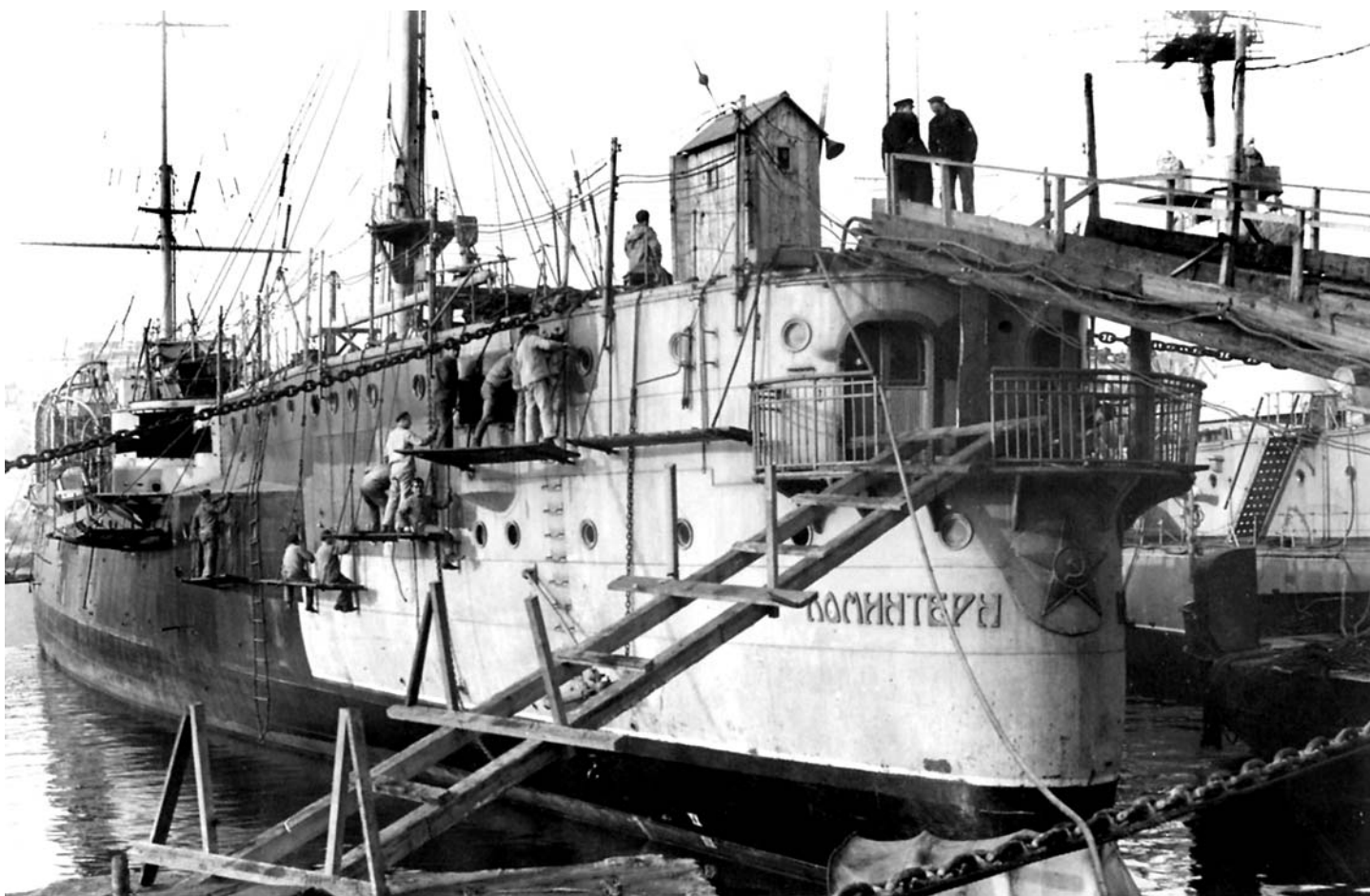
Район плавания: полным ходом – 1050 миль; экономическим ходом – 5000 миль.

**Главные динамо-машины:** 5 постоянного тока системы Лесснера, динамо Вольта; напряжение – 110 В; мощность общая – 395 л.с. (291 кВт); двигатель – паровой, поршневой, двойного действия; расположение: 2 под броневой палубой, 2 в корме, 1 на жилой палубе.

**Прожекторы:** три; 2 – 90-см, 1 – 75-см; системы Шуккерт; 90-см на сигнальном мостике, 75-см в корме.

**Радио:** передатчики – 2 Морского раб.-тех. завода; приемник – Морского Ведомства, тип П.М.; дальность передачи 250 миль.

**Комплектация:** комсостава: мирного времени – 22, военного времени – 22; политсостава: м.в. – 7, в.в. – 6; главстаршин: м.в. – 12, в.в. – 17; некомсостава: м.в. – 394, в.в. – 603.



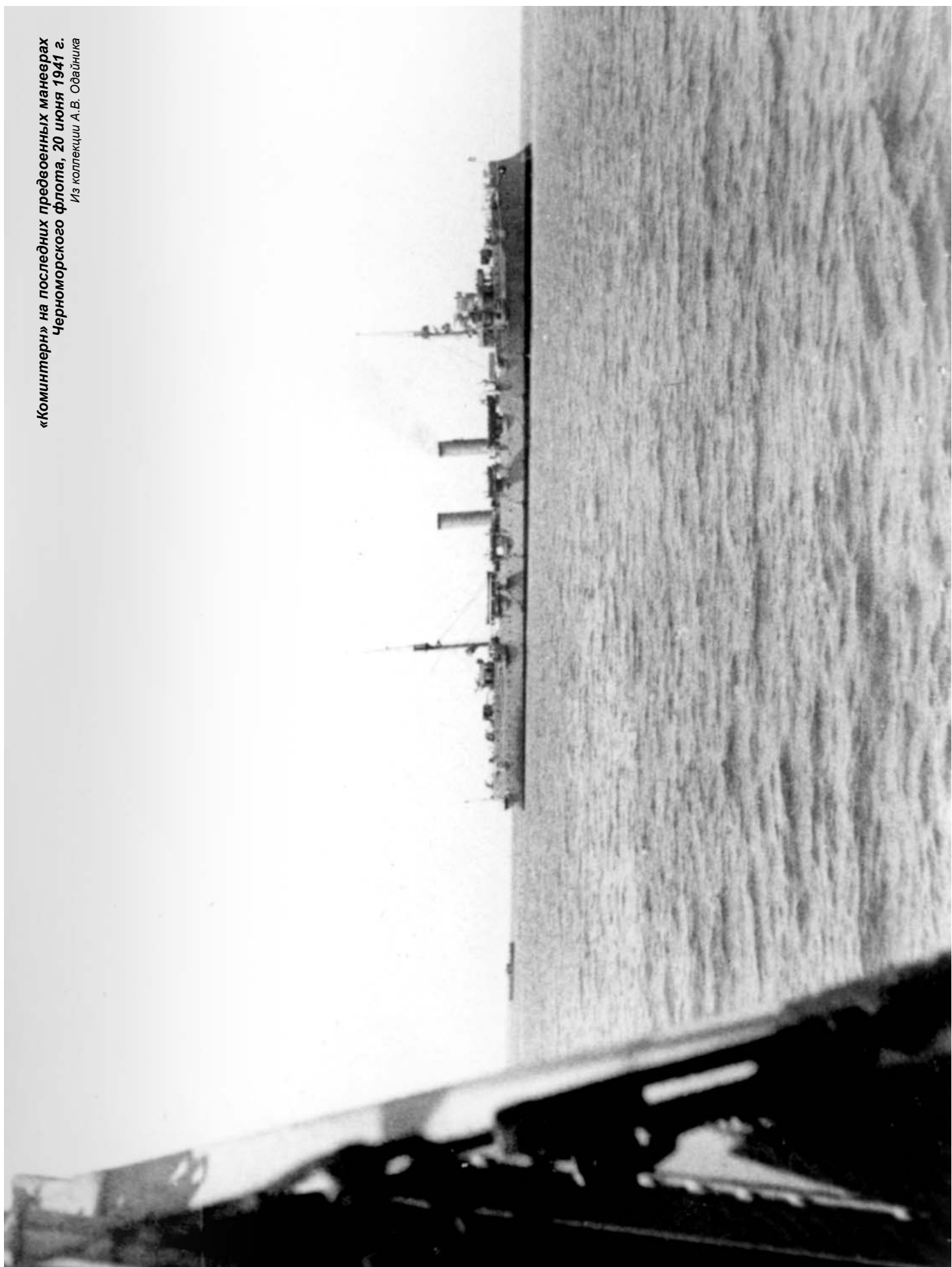
*«Коминтерн» в ходе ремонта и модернизации на Севастопольском морском заводе, 1930 г.  
Справа виден линкор «Парижская коммуна»*

*Работы на «Коминтерне», зима 1931 г.*

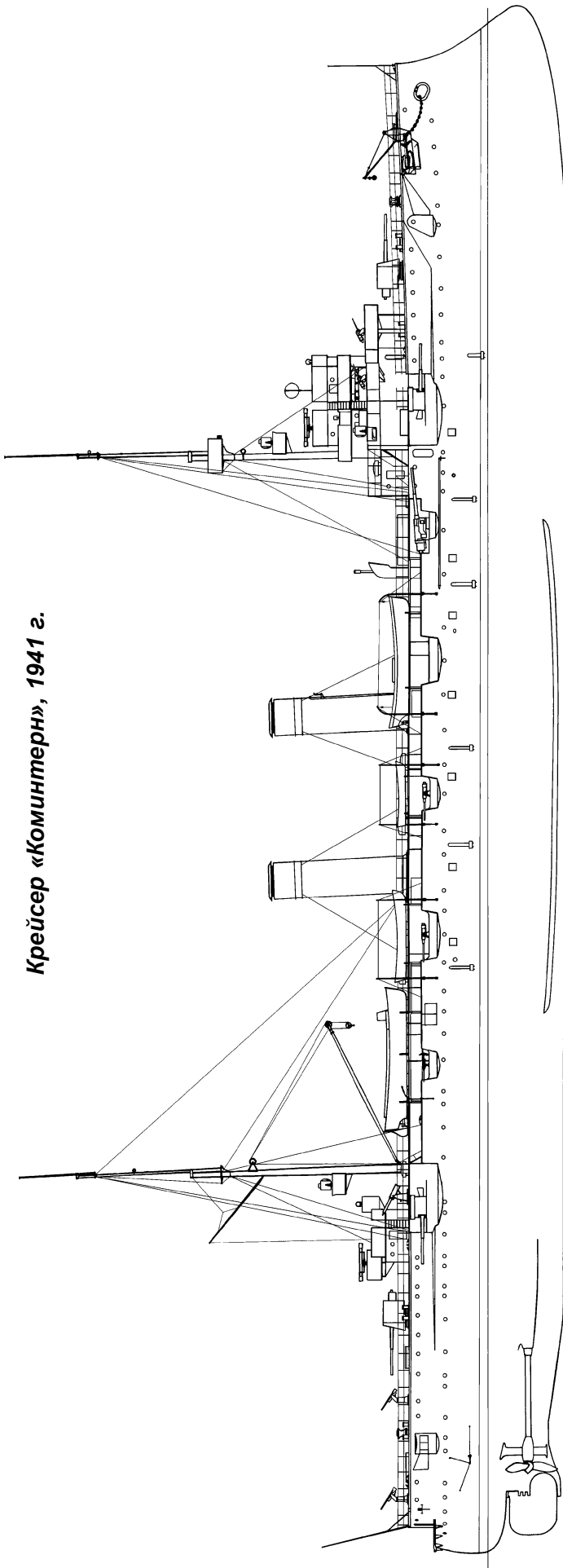




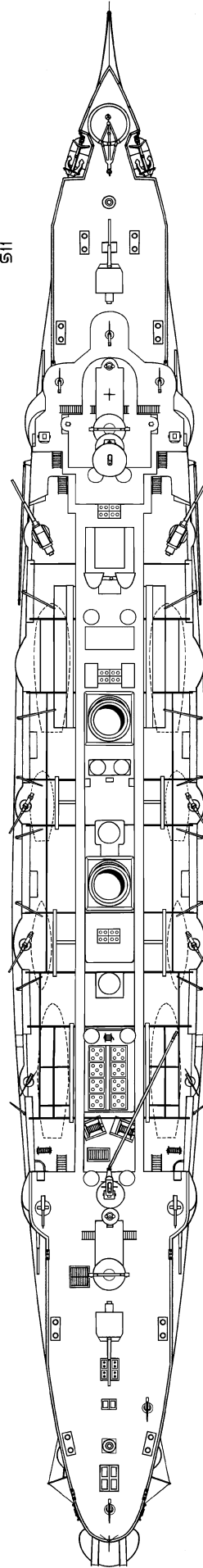
**«Коминтерн» на последних предвоенных маневрах  
Черноморского флота, 20 июня 1941 г.**  
Из коллекции А.В. Одайника



**Крейсер «Коминтерн», 1941 г.**



0 10 20 м  
511



**Тактико-технические характеристики по состоянию на 1941 г.**

- |                           |   |
|---------------------------|---|
| Водоизмещение:            | полное – 7638 т   |
| Размерения:               | 133×16,6×7,2 м  |
| Энергетическая установка: | 2 ПМ тройного расширения, 12 ПК Нормана, 19 500 л.с.; 700 т угля  |
| Скорость:                 | 12 уз.  |
| Дальность плавания:       | 2200 (10) миль  |
| Бронирование:             | палуба 37 мм (скосы 51 мм), рубка до 140 мм   |
| Вооружение:               | 8×1 – 130-мм/55, 3×1 – 76-мм/30, 3×1 – 45-мм/46, 4×1 – 75-мм/50 (учебные),<br>2×1 – 47-мм/44 (учебные), 2×1 – 37-мм автомата «Виккерс», 120-160 мин |
| Экипаж:                   | 490 чел.  |

Графика: С. А. Балакин  
(реконструкция)



**Главный калибр «Коминтерна» – 130-мм/55 орудие Обуховского завода образца 1913 г. (палубная установка №4 левого борта)**

вание для минных постановок. Теперь на минных рельсах могли разместиться 160 мин обр. 1926 г. или 120 типа КБ-3. Сняли 47-мм салютные пушки, на мостике дополнительно установили три 45-мм полуавтомата 21-К. Полное водоизмещение корабля после ремонта достигло отметки 7838 т, скорость упала до 13-14 узлов, экипаж насчитывал 490 чел. Как и прежде бывший крейсер входил в состав отряда учебных кораблей ЧФ, где кроме него числились учебные корабли «Нева» и «Днепр».

Выйдя из ремонта в мае 1941 г., «Коминтерн», которым теперь командовал капитан 2 ранга И.А. Заруба, принял участие в больших флотских маневрах, проводимых Черноморским флотом совместно с войсками Одесского военного округа. В Севастополь корабль вернулся перед самым началом войны.

### На защите Севастополя и Одессы

Участие бывшего крейсера в Великой Отечественной войне можно условно разделить на три различных по продолжительности периода. В первом он играл роль минного заградителя, во втором – канонерской лодки и в третьем – быстроходного войскового транспорта. Увы, суровые реалии войны в конечном итоге привели к тому, что корабль завершил свою боевую карьеру в малопочетной роли волнолома...

Для «Коминтерна», как, впрочем, и для всего Черноморского флота, война началась ранним утром 22 июня 1941 года. В 3 часа 15 минут германские самолеты донными минами попытались закупорить выход из Главной базы. Флот в целом успешно отразил нападение и приступил к развертыванию. Оно заключалось в том числе и в выполнении плана оборонительных минных постановок. Он был составлен еще до войны в расчете на привлечение всех подходящих для постановок кораблей флота. Не последняя роль в этом плане отводилась и «Коминтерну», который с началом войны был переклассифицирован в минзаг. Дело в том, что кроме него на момент начала войны имелся лишь еще один специальный заградитель – «Островский», да и тот переоборудованный из товаро-пассажирского теплохода. В начале июля по мобилизации вступил еще один заградитель, переоборудованный из теплохода – «Дооб». «Островский» и «Дооб» составили отряд минных заградителей Охраны водного района (ОВРА) Главной базы ЧФ. «Коминтерн» же после начала войны был оперативно подчинен командующему эскадрой ЧФ контр-адмиралу Л.А. Владимировскому, штаб которого отвечал за постановку мин на подходах к Севастополю. Мины грузили корабельными средствами с барж в Севастополе и на Бельбекском рейде. Каждый выход из базы обеспечивали сторожевые катера, велась авиаразведка.

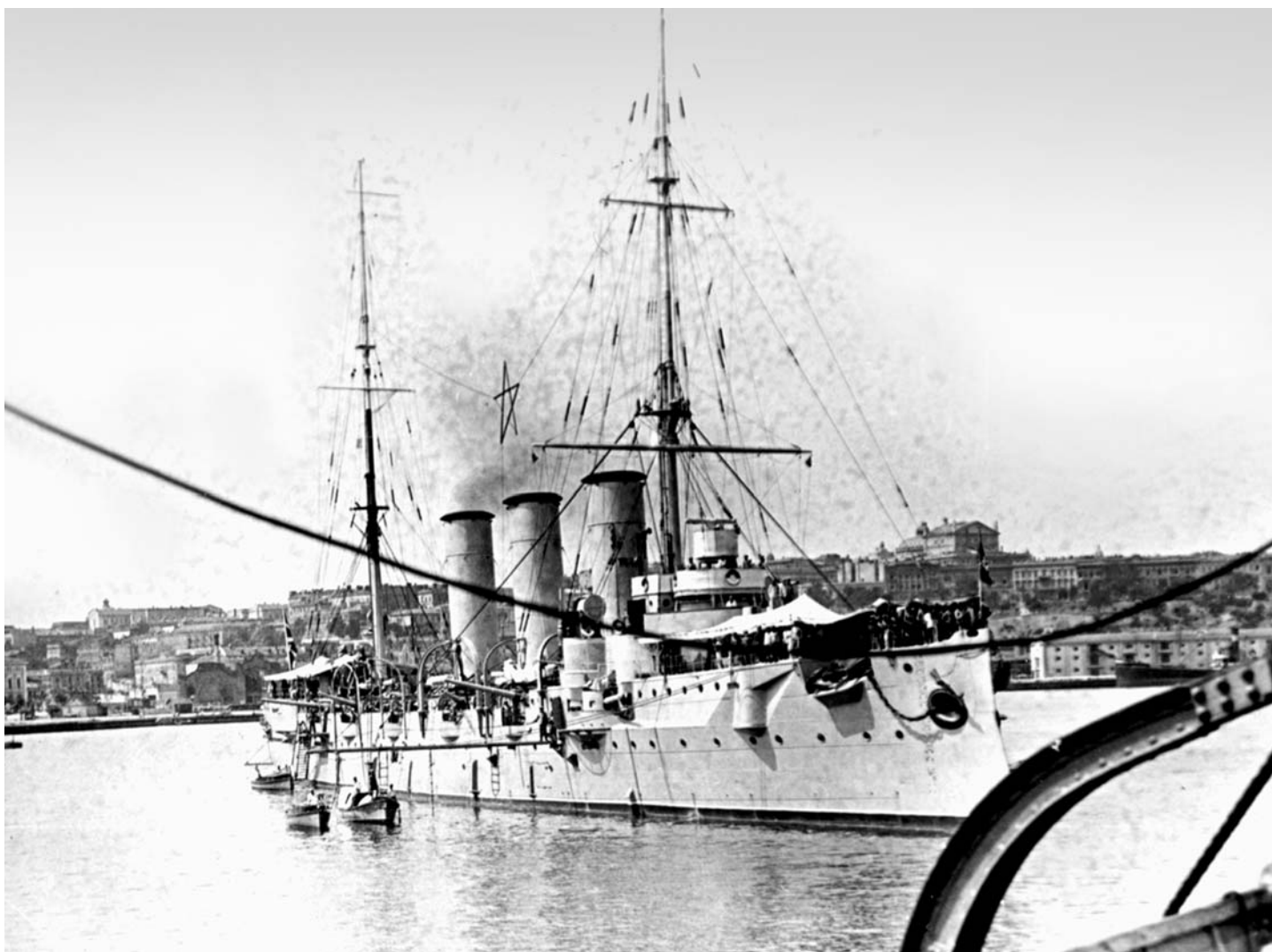
возглавлял советские посольства в Турции и Швеции; ставший вице-адмиралом В.Г. Фадеев 24 июня 1945 года командовал сводным полком ВМФ на Параде Победы...

Не прошел мимо «Коминтерна» печально известный 1937 год. В числе первых, 17 мая, был арестован командир корабля С.И. Кара. Некогда храбрый революционный матрос, член партии с 1917 года, глава судового комитета балтийского эсминца «Азарт» был признан заговорщиком и участником террористической организации. 20 сентября Верховная коллегия Военного Суда приговорила его к «высшей мере социальной защиты» и в тот же день приговор привели в исполнение. Недолго командовал крейсером бывший старший помощник Ф.С. Марков – в августе арестовали и его. Маркову повезло – в июне 1938 г. он оказался в числе тех, кого выпустили из тюрьмы и даже вернули на флот. В 1939 году он командовал новым лидером эсминцев «Харьков», в 1943-м возглавил бригаду крейсеров Черноморского флота, а в 1944-

1945 гг. исполнял обязанности начальника штаба эскадры ЧФ. Практически одновременно с Карой арестовали военкома корабля И.И. Анисимова, «взяли» и И.Д. Гинзбурга – предшественника Маркова в должности старшего помощника.

Вместе с тем, продолжалась обычная боевая учеба. Крейсер ежегодно выходил в море с очередными группами учеников. Велась работа с шефами: в 1938 г. в связи с 15-летием активной службы крейсеру вручила Красное знамя Каменец-Подольская комсомольская организация. В том же году экипаж дал клятву приложить все силы, чтобы в будущих боях оправдать славное имя. Письмо об этом в Москву для вручения главе Коминтерна Георгию Димитрову отвезли лейтенант Н.А. Гудзенко и старшина Руденко.

В начале 1941 г. в ходе очередного текущего ремонта радикально изменился внешний вид корабля. Демонтировали первую трубу, которая длительное время выполняла лишь декоративную функцию. Помимо этого, отремонтировали оборудо-



Уже с утра 23 июня «Коминтерн» вместе с крейсерами «Красный Кавказ» и «Червона Украина», минным заградителем «Островский», лидером «Харьков» и эсминцами «Бойкий», «Безупречный», «Беспощадный», «Смышленный» начал ставить оборонительные минные заграждения вблизи Севастополя. Корабли ставили их группами, «Коминтерн» вышел во второй группе в 5:17. Вместе с ним находился эсминец «Бойкий», который по плану должен был прикрыть выставляемую минзагом минную линию линией защитников. В 7:38 «Коминтерн» начал ставить мины в районе юго-западнее мыса Херсонес. Увы, первый блин получился комом.

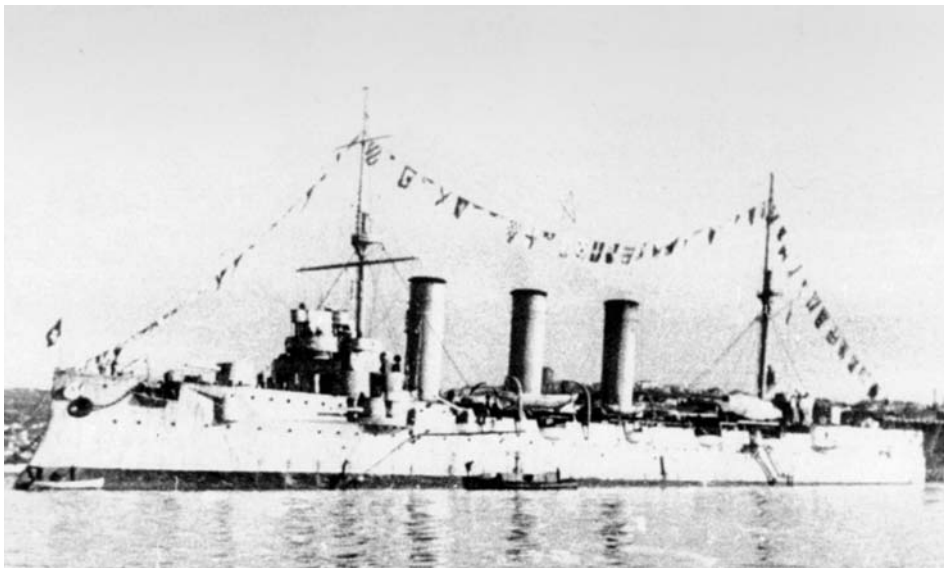
В 7:55 с «Бойкого» просигналили («Прямо по курсу крейсера минное заграждение!» Заруба приказал немедленно прекратить постановку мин и возвратиться в базу. Вероятно командир посчитал, что район постановки заминирован противником, и без предварительного разведывательного траления продолжать выполнение задачи нельзя. Фактически же с «Бойкого» заметили две плавающие мины, сорвавшиеся, вне всякого сомнения, с заграждения, выставленного на рассвете «Харьковым» и «Смышленным». Так или иначе, но план оборонительных постановок оказался нарушен, а линия 7/30 – не завершена.

Не меньшие проблемы выявились и на следующий день. В 12:54 при возвращении с постановки в Севастопольскую бухту крейсеров «Красный Кавказ» и «Червона Украина» в непосредственной близости от них подорвался и погиб на вражеской донной мине 25-тонный кран, получил повреждения буксир «СП-2». По возвращению на рейд командиры кораблей указали, что они *«считают использование крейсеров для минных постановок в районе своей базы при современных средствах противодействия противника роскошью и риском, не оправданным насущной необходимостью»*. Командование флотом согласилось с этими доводами, вследствие чего дальнейшие постановки легли главным образом на «Островский», эсминцы и «Коминтерн». К слову сказать, в тот же день у борта последнего, стоявшего на якоре на бельбекском рейде, произошел самовзрыв двух донных мин, не причинивший, впрочем кораблю никаких повреждений.

Между 24 и 27 июня он выставил на подходах к Севастополю еще четыре минных линии из 518 мин. Забегая вперед можно отметить, что выставленные «Коминтерном» «рогатые смерти» не причинили никакого вреда ни противнику, ни своим кораблям, что, к сожалению, было не таким уж редким явлением.

#### **«Коминтерн» в Одессе. Середина 1930-х гг.**

Серьезные проблемы крейсеру создавал его недавний учебный статус. До последнего ремонта он комплектовался с учетом занятия ряда корабельных должностей краснофлотцами учебных школ флота и курсантами военно-морских училищ. Пройдя ремонт и сразу начав кампанию, корабль не получил полного штата экипажа – так, зенитный дивизион был укомплектован лишь на 65-70 %, отсутствовал командир 45-мм батареи; котельная группа имела до 80% от штата; не было командиров минной (первые постановки производились без него) и машинной групп, электротехнического дивизиона, начальника химслужбы; в боцманской команде не было строевых, хотя они предусматривались. Укомплектовать команду до штатной численности удалось только в начале июля. Пополнение включало 85 краснофлотцев и старшин и 4 лейтенантов, занявших пустующие командные должности. Несмотря на то, что довоенные планы предусматривали после создания минного барража у Севастополя передать «Коминтерн» для выполнения аналогичной функции в распоряжение командования Одесской ВМБ, в начале июля он посетил Севморзавод. Там осуществили



**«Коминтерн» на параде  
в Севастополе,  
1 мая 1936 г.**

срочные работы по замене трех наиболее расстрелянных стволов 130-мм орудий и сняли 75-мм учебные пушки.

В 13 часов 6 июля минзаг вышел в Одессу. Некоторое время его сопровождало пять торпедных катеров, осуществлявших профилактическое бомбометание. Как оказалось эта мера предосторожности была не напрасной – взрыв одной из глубиннок привел к детонации донной мины. Если не считать этого происшествия, переход прошел вполне успешно. Как оказалось, с постановками первой очереди к тому времени уже справились канлодки «эллипидифоры» и рисковать столь крупным кораблем не стали. Первой его боевой задачей здесь стало прикрытие перехода кораблей Дунайской флотилии в Одессу. К 6 часам утра 19 июля отряд в составе «Коминтерна», эсминца «Шаумяна» и четырех сторожевых катеров занял отведенные позиции. Еще южнее – у острова Змеиный – находились лидер «Харьков» и эсминец «Бодрый». Из-за свежей погоды выход флотилии задержался до вечера, из-за чего корабли прикрытия были вынуждены провести в море несколько тревожных часов. В конечном итоге операция завершилась полным успехом – около 100 кораблей и катеров Дунайской флотилии, пограничников и различных гражданских организаций без потерь прибыли в пункт назначения. Вместе с тем, командование ЧФ посчитало что с отводом наших сил из устья Дуная риск высадки морского десанта возрос и приказало выставить на подходах к Одессе дополнительные заграждения. Для приемки мин минзаг перешел в Очаков, базируясь на который 21 и 22 июля совершил два выхода. В первом корабль, совместно с канонеркой «Красный Аджаристан» и в охранении трех сторожевых и четырех торпедных катеров, поставил три минных линии в 10-12 милях южнее Большого Фонтана. Во втором к отряду присоединилась канлодка «Красная Грузия». По дороге к месту постановки отряд стал свидетелем налета группы бомбардировщиков Ju-88, на шедший в Одессу конвой. Корабли, включая «Коминтерн» открыли зенитный огонь и воспрепятствовали прицельному

сбросу авиабомб. После этого корабли в соответствии с планом выставили четыре минных заграждения. На этом постановки у Одессы были прекращены окончательно. Как и в случае с минированием у Севастополя, на сегодняшний день нет никаких оснований, чтобы утверждать, что поставленные минзагом мины привели к подрыву какого-либо корабля.

5 августа Ставка Верховного Командования отдала приказ: «Одессу не сдавать и оборонять до последней возможности, привлекая к делу Черноморский флот». С него начинается исчисление битвы за город, продлившейся 73 дня. Уже 6 августа был сформирован отдельный Отряд кораблей Северо-западного района под командованием контр-адмирала Д.Д. Вдовиченко – сына упоминавшегося выше механика Д.П. Вдовиченко. Флагманом стал «Коминтерн», кроме него в отряд вошли эсминцы «Незаможник» и «Шаумян», минный заградитель «Лукомский», дивизион канонерских лодок, 2-я бригада торпедных катеров, отряд сторожевых катеров, дивизион тральщиков и четыре болидера.

Впрочем, флот помогал обороне не только кораблями. Еще в июле, вскоре после прибытия в Одессу, по указанию штаба базы на «Коминтерне» сформировали отряд морской пехоты в количестве 100 человек во главе с помощником командира ст. лейтенантом Невוליным. В свободное время моряки начали изучать основы сухопутного боя. 14 августа отряд сошел на берег – на усиление 1-го полка морской пехоты под командованием Я.И. Осипова. За время обороны Одессы он потерял практически половину первоначального состава (14 убитых и 36 раненых). Только в конце августа команду пополнили 142 человека, прибывшие маршевым пополнением из Севастополя. Согласно корабельным документам, к середине сентября экипаж обновился почти на 70 процентов. Нередко команду привлекали и к разгрузке транспортов – так, в начале сентября груз с транспорта «Красная Кубань» снимали сразу 150 моряков «Коминтерна».

С 12 августа, после выхода частей противника к берегу моря у Сычавки, Одесса оказалась блокированной. С вечера 26

августа румынские батареи из района Чебанки и Гильдендорфа открыли огонь непосредственно по городу. В 19:05 на территории Одесского морского порта разорвался первый снаряд. Ночью 26 августа штурман стоявшего в порту крейсера «Коминтерн» лейтенант Ю. И. Максюта позвонил в штаб военно-морской базы и доложил, что только что взял пеленг на вспышку орудийного выстрела, после чего через 25 секунд в гавани разорвался снаряд. Второй пеленг во время очередного выстрела был взят из расположения 1-го морского полка. Их пересечение означало, хотя и весьма приблизительно, вероятное месторасположение батареи. Она находилась в 17 километрах от порта. Благодаря засечке пеленгов удалось определить место нахождения батареи и подавить ее, хотя саму огневую задачу в том случае решил не «Коминтерн», а орудия береговой обороны.

При организации огневой поддержки сухопутных войск командование Одесского оборонительного района (ООР) установило следующее деление: корабли с главным калибром 130 мм и выше вели контрбатареиную стрельбу, а также осуществляли огневые налеты на дороги, по которым противник подводил к линии фронта резервы и снабжение; корабли с более легкими орудиями вели стрельбу по видимым с моря целям в восточном секторе обороны. С 31 августа к стрельбе по берегу привлекался и старый крейсер. По 5 сентября включительно он произвел более десятка стрельб с общим расходом 191 фугасный и 8 осветительных снарядов главного калибра. Более интенсивной стрельбе мешало плохое состояние стволов орудий главного калибра, которые до начала обороны Одессы были расстреляны на 75%. Как правило огонь велся с дистанции 40-50 кбт велась по целям в районах Гильдендорф, Вапнярка, Александровка, Новая Дофиновка и Сычавка.

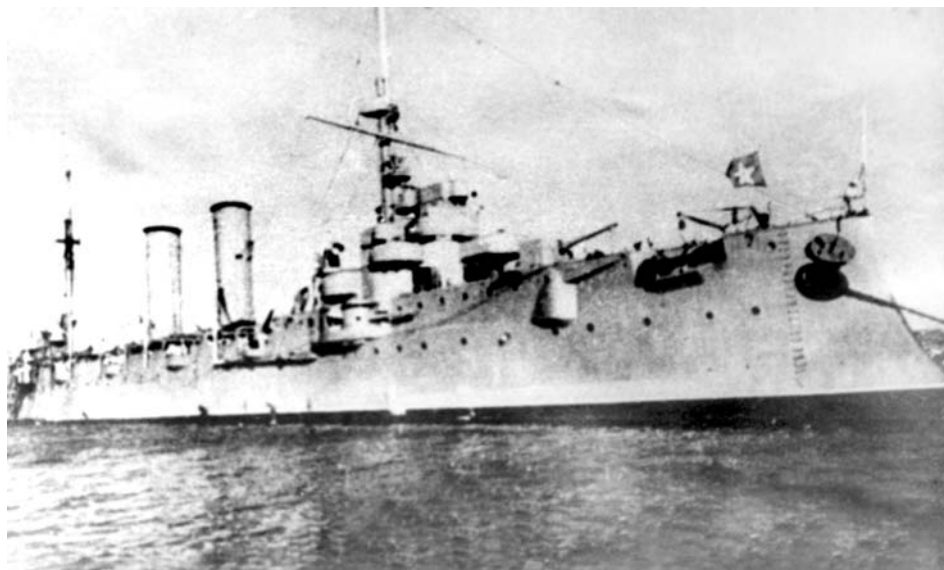
Несмотря на это результаты стрельбы «Коминтерна» даже по официальным данным не слишком впечатляли – уничтожена одна и подавлена другая артбатареи, уничтожен наблюдательный пункт батареи, рассеяна и частично уничтожена колонна пехоты, а так же несколько машин и повозок. При обстреле населенных пунктов, где находились на постое румынские войска, разрушено несколько домов, вызвано шесть пожаров. Увы, надеяться на большее в условиях отсутствия корректировки и отсутствия прямой связи с командирами сухопутных частей было нельзя. Командование Одесского оборонительного района явно не впечатлилось достигнутым. 5 сентября в очередной раз оно попросило штаб ЧФ заменить «Коминтерн» крейсером типа «Червона Украина», ссылаясь на то, что на минзаге осталось всего три действующих орудия (остальные вышли из строя из-за расстрела стволов). В другой телеграмме командующий ООР контр-адмирал Г.В. Жуков указал, что исполь-

## Накануне Великой Отечественной войны крейсер лишился носовой трубы

зывать «Коминтерн» днем для поддержки фланга армии невозможно, поскольку он представляет большую и заманчивую цель для авиации и береговой артиллерии. В связи с этим адмирал предлагал загрузить минами и отправить его в Севастополь. Опасения были отнюдь не беспочвенными. Еще 18 августа при налете девяти бомбардировщиков на одесский порт корабль серьезно пострадал от близких разрывов бомб на пирсе. От града осколков погибло 8 и было ранено 32 человек, в том числе 12 – тяжело. Среди убитых был комсомолец С.М. Слободнюк, у которого осколком авиационной бомбы пробито комсомольский билет, хранившийся в нагрудном кармане. Ныне этот билет находится в Центральном военноморском музее. На верхней палубе возник пожар, осколки бомб оборвали антенны, а в бортах позднее насчитали свыше 40 пробоин от 10 до 150 мм в диаметре. Всего же за время нахождения в Одессе крейсер отразил 47 воздушных налетов, израсходовав 1800 зенитных снарядов всех калибров и свыше 7300 патронов.

Вечером 7 сентября, взяв на борт 544 раненых, «Коминтерн» в охранении эсминца «Бойкий» ушел в Севастополь, а оттуда сутки спустя – в Новороссийск. 9-го – в день прибытия корабля в эту базу – последовало указание ГМШ об усилении сухопутной обороны Севастополя, для чего разрешалось использовать артиллерию «Коминтерна», вспомогательного крейсера «Микоян», мобилизованных сторожевиков, а также кораблей, находившихся в длительном ремонте. В тот раз командование ЧФ отрицательно отреагировало на эту инициативу, решив продолжить использование минага, но на этот раз в качестве войскового транспорта. Крупный по размерам и быстрый по сравнению с обычными гражданскими судами «Коминтерн», казалось бы, идеально подходил для перевозки войск, однако отсутствие грузовых трюмов и небольшая свободная площадь палубы сильно ограничивала его возможности по перевозке тяжелого вооружения.

16-17 сентября бывший крейсер со сторожевыми катерами обеспечивал переход в Одессу транспортов «Днепр» и «Абхазия» с частями 157-й стрелковой дивизии. Непосредственно до порта корабль не дошел, а свернул в Севастополь, вероятно по причине технического характера. В главной базе он задержался до 29 сентября, когда ушел в Новороссийск. Тем временем ситуация на фронтах все ухудшалась, и 30 сентября Ставка приняла решение о эвакуации Одессы. 3-4 октября минага сопровождал конвой в Севастополь, а 7-го прибыл в Одессу, откуда вышел тем же вечером имея на борту 1455 бойцов и командиров, 250 тонн груза, 7 автомашин и 23 повозки. Это был первый эшелон Приморской армии, срочно переправлявшийся в Крым для участия в обороне Перекопа. Увы, техническое состояние не позволило продолжить участие в эвакуационных перевозках.



Из коллекции А.В. Обайника

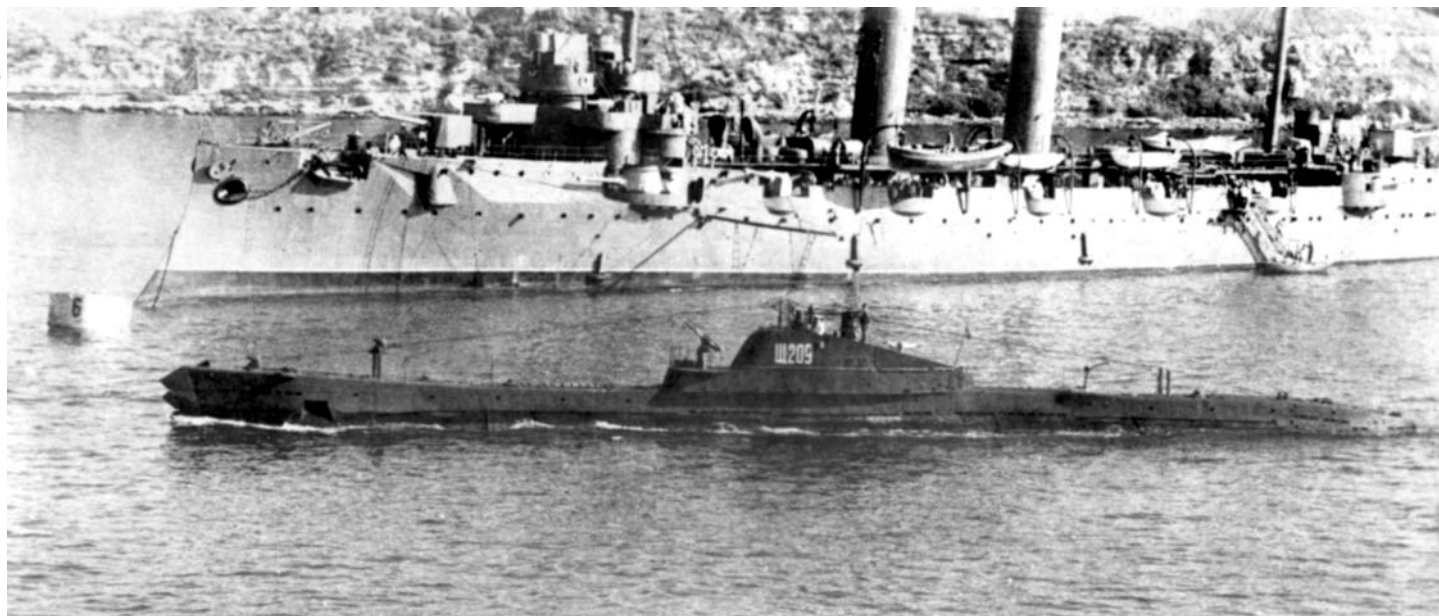
18 октября «Коминтерн» ушел оттуда в Новороссийск, а 24-го оказался в Поти, где прошел небольшой ремонт. Еще до его окончания капитан 2 ранга И.А. Заруба был переведен на равнозначную должность на крейсер «Червона Украина», а новым командиром «Коминтерна» стал капитан 2 ранга А.А. Барбарин.

Завершив ремонт, 7 ноября корабль вышел в Севастополь, на подступах к которому уже гремели бои. Выгрузка грузов и прием на борт раненых происходили в сложных условиях. В ночь с 9 на 10 ноября в районе места стоянки крейсера разорвалось около 80 артиллерийских снарядов, но прямых попаданий не было. В обратный рейс взяли сразу 3 тысячи эвакуируемых – в основном, женщин и детей – и 12-го без происшествий доставили их в Туапсе. В тот же день немецкая авиация потопила в Севастопольской бухте крейсер «Червона Украина», после чего командование ЧФ запретило дневное нахождение крупных кораблей и порту. Отряд кораблей Северо-западного района 20 ноября был официально расформирован, после чего «Коминтерн» был включен в состав ОВРа Потийской ВМБ. Впрочем, ставить мины в ее операционной зоне кораблю не пришлось, а вместо этого 20-22 ноября был повторен поход Поти–Севастополь с грузом боеприпасов. Вечером 23-го в обратный рейс приняли 500 гражданских, 160 раненых и 300 тонн флотского боезапаса, не требовавшегося в Севастополе. Жилые помещения – кубрики экипажа и кают-компания командного состава – были переполнены. Люди сидели, лежали на палубах. Ноябрь стал рекордным – в этом месяце крейсер прошел 2100 миль, сколько в мирное время «нахаживал» за весь учебный год.

Впрочем, в боевой карьере корабля имелись не только факты успешного выполнения заданий командования. В последние дни ноября контрразведка ЧФ внезапно раскрыла на минаге «контрреволюционную организацию» в составе 42 человек (!!!). Согласно директиве начальника Главпура ВМФ И.В. Рогова №83сс от 15.12.1941 члены этой и других аналогичных организаций «ставили своей задачей пребывать комполитсостав и увести

корабли к немецким захватчикам и в Турцию». В документе говорилось, что руководители организации были завербованы немецкой разведкой, а «бывший комиссар КР «Коминтерн» Шакин [снят с должности 30.11.1941 – прим. авт.] оказался политическим слепцом, близоруким, не знающим своего личного состава». Заодно с ним был снят и командир корабля А.А. Барбарин, а на его место назначен бывший старпом капитан-лейтенант Ф.В. Жиров. Старпомом стал ранее служивший помощником командира эсминца «Совершенный» лейтенант М.Е. Степанов. На место военкома пришел батальонный комиссар А.Д. Королев, бывший военком Ейской военно-морской базы Азовской флотилии. Неужели на бывшем флагмане красного ЧФ действительно собралась большая группа предателей, собиравшаяся увести корабль к врагу? Хотя подробности следственного дела нам не известны, поскольку оно хранится в Центральном архиве ФСБ РФ, можно с большой степенью уверенности предположить, что истинная вина краснофлотцев заключалась в чтении подобранных в Севастополе немецких листовок и обмене мнениями относительно сложившейся военно-политической обстановки. Возможно кто-то при этом высказал негативное отношение к комсоставу корабля, и все это стало достоянием ушей бдительных контрразведчиков. Так или иначе, но из-за проводимого расследования и арестов корабль на некоторое время стал небоеспособен и не смог принять участие в перевозке подразделений 388-й стрелковой дивизии из Поти в Севастополь в первой половине декабря, хотя штаб ЧФ это первоначально и планировал.

17 декабря немцы начали второй штурм Севастополя. Положение становилось угрожающим, защитники города просили срочной помощи. 20-го Ставка приказала командующему Закавказского фронта перебросить на помощь Приморской армии еще одну стрелковую дивизию или две стрелковых бригады и 3000 человек маршевого пополнения. 21 декабря из Новороссийска на крейсерах и эсминцах отбыла 79-я бригада морской пехоты.



**«Коминтерн» и подводная лодка Щ-209 в Северной бухте Севастополя, весна 1941 г.**

В Туапсе на транспорты грузили 345-ю дивизию. Утром 22 декабря «Коминтерн» увез из Поти 1850 человек маршевого пополнения и 70 т боеприпасов. А ведь нормами мирного времени считалось, что крейсер мог брать на борт лишь 500 бойцов (батальон), да и то при перевозке на небольшие расстояния! Переход из Поти в Севастополь длился двое суток. Долго находится в Севастополе было нельзя. Всего за 14 часов крейсер не только выгрузил людей и грузы, но и взял на борт 265 раненых и вечером 24-го ушел в море.

### Керченско-Феодосийская операция

Чтобы помочь Севастополю и оттянуть с этого направления часть сил, Ставка приняла решение высадить десанты в Феодосии и Керчи. Первоначальным планом планировалась лишь передача с «Коминтерна» на идущий в передовом отряде для десанта в Феодосию крейсер «Красный Крым» моторного баркаса с 4 краснофлотцами для усиления средств высадки. Однако 28 декабря 1941 г. командир Потийской военно-морской базы от имени начальника штаба флота контр-адмирала И.Д. Елисеева приказал крейсеру срочно идти в Туапсе. Обстановка изменилась, и «Коминтерн» решили привлечь для переброски в Феодосию полка 63-й горнострелковой дивизии из второго эшелона десанта. Осложняло выполнение приказа то, что корабль только что вернулся из Севастополя и выгружал тяжелораненых. Были полностью исчерпаны запасы топлива, продуктов, воды. Командование отдало на подготовку к походу всего двое суток.

Высадка в Феодосии началась в 4:50 29 декабря. Несмотря на ожесточенное сопротивление порт удалось занять быстро, а в городе бои затянулись. Баркасы уму-

дрялись брать за один рейс свыше 50 вооруженных бойцов – никакими нормативами это не предусматривалось и вообще не верилось, что они на это способны. Коминтерновский баркас во главе с краснофлотцем И.А. Корчагиным сделал 6 рейсов и высадил свыше 300 человек, вернувшись на крейсер около 20 раненых. Вскоре Корчагин сам был ранен, и его обязанности стал выполнять С.А. Бобко. Еще 6 рейсов, и на подходе к берегу баркас начал тонуть. Бобко и еще один член экипажа, В.А. Чумаков, вместе с десантниками прыгнули на берег и более двух суток вели бой, лишь по его окончании вернувшись на крейсер. Раненого И.Я. Кузнецова подобрал другой катер.

«Коминтерн», перевыполнив назначенные сроки выгрузки, днем 29 декабря ушел в Туапсе, прибыв к месту следующим утром, но из-за шторма войти в порт и начать погрузку смог лишь вечером. Новый год той зимой не праздновал никто! 1 января 1942 г. из Туапсе в Феодосию вышли тральщик «Судком» (в 0:05), минзаг «Коминтерн» (в 2:25) с 1200 бойцами и 300 т боезапаса для 44-й армии. К утру 2 января ветер усилился до 6-7 баллов, видимость упала до 100 м, но высадку никто не отменял. Бывший крейсер получил приказ выгрузить боеприпасы и людей не в самом порту, а на Широком молу с внешней стороны, и до рассвета выйти в море. Задача была тяжелой: командир корабля ни разу не был в Феодосии, волна и низкая видимость осложняли швартовку, а из-за отсутствия людей на молу даже закрепить швартовы было некому. Командиру отделения боцманской команды старшине 2 статьи П.И. Зубареву пришлось прыгать с борта на мол, но, рискуя сломать ноги, он выполнил задачу. Благоприятствовало отсутствие вражеского огня и северный ветер, поджимавший корабль к стенке мола. На высадку десантников и разгрузку выделялось лишь 3,5 часа. Десантники не умели быстро спускаться по трапу, и им помогали краснофлотцы; все проходило в условиях темноты. К 6:25 удалось перебросить на берег всех пехотинцев и

выгрузить грузы. Корабль срочно ушел в Новороссийск. Стоял густой туман, укрывший его от авиации противника, но сильный ветер и температура до  $-9^{\circ}$  привели к тому, что днем 3-го числа минзаг прибыл в порт с обледеневшей палубой, а на стволах орудий висели сосульки.

Новый поход состоялся 7-8 января. В этот раз из Новороссийска в Феодосию доставили 1200 бойцов и около 300 т грузов. Выгрузку и прием раненых провели за 6 часов.

Ранним утром 15 января «Коминтерн» снова отбыл в Феодосию – на борту 1100 бойцов, 100 т боеприпасов, 390 т продовольствия, несколько машин и полевых кухонь. Ночью крейсер вошел в порт и сразу начал разгрузку. Обратно грузили раненых; в этот раз их приняли рекордное число – 650. В 2:05 корабль направился в Батуми и днем 17 января отшвартовался там у пассажирской пристани. Всего за 18 суток операции «Коминтерн» совершил 3 похода и прошел около 1500 миль.

### Огненные рейсы

Несмотря на героизм наших войск и постоянную доставку подкреплений, Феодосию удержать не удалось. Немцы захватили порт 18 января, что наихудшим образом отразилось на снабжении войск новообразованного Крымского фронта. Несмотря на несколько попыток прорвать немецкую оборону на Парпачских позициях, советским войскам так и не удалось вырваться на просторы степного Крыма и деблокировать главную базу ЧФ. «Коминтерн» вновь переключился на доставку людей и грузов в Севастополь. С 20 января по 11 марта за четыре рейса\* он перевез 1926 человек маршевого пополнения, 649 тонн продуктов и боеприпасов, 18 автомобилей, 58 минометов, 25 пулеметов и 500 винтовок. Таким образом, на него приходится четверть личного состава и

\* Корабль швартовался в Севастополь 24 января, 13 и 24 февраля, 6 марта.

## Минные постановки крейсера «Коминтерн»

треть грузов от общего числа доставленного в Севастополь боевыми кораблями за этот период.

Из Новороссийска, Туапсе или другого кавказского порта «Коминтерн» шел к берегам Крыма не кратчайшим путем, как говорят черноморцы, «через перевал», а параллельно берегам Турции и лишь на меридиане Севастополя брал курс на север.

Первый такой поход начался 20 января – сразу после выгрузки в Батуми раненых из Феодосии. Зайдя в Новороссийск и взяв отряд морской пехоты, а также 132 т авиабомб и реактивных снарядов для авиации, минзаг вышел в море. В крайне трудных погодных условиях на подходе фарватере его должны были встречать тральщики Т-407 и Т-413, но в условленном месте их не обнаружили. Почти семь часов корабли крутились вблизи друг друга и встретились лишь около 7:30. Разгрузку вели быстро. Бывшему крейсеру предстояла и другая задача – обстрелять цели на берегу по заявке сухопутных частей. Огонь велся по району Качи на пределе дальности, но армейцы отметили успешное выполнение поставленной задачи.

Переход в Новороссийск и затем в Поти прошел без помех. В Поти корабль прошел профилактический ремонт и 22 февраля снова ушел в Севастополь в конвое с везущим боеприпасы транспортом «Абхазия». В вахтенном журнале осталась запись: «22 февраля 1942 года. Везли мины. Были атакованы торпедоносцами. Уклонились от четырех торпед...».

24 февраля противник провел мощный авианалет на район Северной бухты, а морякам крейсера пришлось участвовать еще и в тушении пожаров в районе выгрузки. Немалую сложность представлял прием топлива для обратного рейса. Так называемая Угольная стенка, у которой в мирное время грузились корабли, находилась под обстрелом германской артиллерии. Около сотни моряков под командованием командира артиллерийского дивизиона главного калибра А.С. Осадчего и политрука А.А. Ходулина грузили уголь вначале на баржу, ее на буксире выводили на рейд, и уже там перегружали на крейсер. Взяв менее чем за сутки 375 тонн на обратный рейс, «Коминтерн» вернулся на Кавказ.

В полночь 4 марта, приняв новые грузы и пополнение, минзаг с транспортом «Кубань» и «Белосток» в охране эсминца «Бдительный» опять ушел в Севастополь. Груз включал размещенные на шкафуте грузовые автомобили, что не исключало использование стоящих там 130-мм орудий. 6 марта корабль прибыл в Севастополь и, разгрузившись за 5 часов, временно остался в базе. К тому времени он уже получил пятнистую камуфляжную окраску, удачно сливавшуюся с общим фоном берега в Сухарной балке, поэтому немецкий обстрел 7-8 марта урона не причинил.

Поздно вечером 8 марта «Коминтерн» в последний раз ушел из Севастополя. Следующим утром он должен был встретить в море транспорт «Кубань» и совместно с эсминцем «Сообразительный» отконвоировать его в Новороссийск. Густой

№	Дата (время окончания постановки)	Район (координаты)	Число и тип мин	Номера заграждений по документам штаба ЧФ	Минные интервалы/ углубление, м
1.	23.6.1941 (7:55)	ю-з м. Херсонес (44.30,6 с.ш./33.04,4 в.д. – 44.43,0 с.ш./33.04,4 в.д.)	59 обр. 1926	7/30	55/4,8
2.	24.6.1941	зап. м. Фиолент (44.29,5 с.ш./33.19,4 в.д. – 44.29,3 с.ш./33.12,6 в.д.)	160 обр. 1926	4/30	- // -
3.	25.6.1941	с-з м. Лукулл (44.59,4 с.ш./33.24,6 в.д. – 44.56,9 с.ш./33.20,8 в.д.)	130 обр. 1926	5/34	- // -
4.	27.6.1941	ю-з м. Херсонес (44.31,2 с.ш./33.10,0 в.д. – 44.34,4 с.ш./33.08,1 в.д.)	139 обр. 1912	9/30	44/4
5.	27.6.1941	с-з м. Херсонес (44.36,4 с.ш./33.11,3 в.д. – 44.38,8 с.ш./33.09,0 в.д.)	89 обр. 1926	12/30	55/4,8
6.	21.7.1941	юж. Одессы (46.11,5 с.ш./30.50,3 в.д. – 46.12,0 с.ш./30.52,4 в.д.)	50 обр. 1926	2/47	55/3
7.	21.7.1941	юж. Одессы (46.10,4 с.ш./30.47,6 в.д. – 46.11,6 с.ш./30.48,4 в.д.)	50 обр. 1926	5/47	- // -
8.	21.7.1941	юж. Одессы (46.10,0 с.ш./30.43,9 в.д. – 46.10,0 с.ш./30.45,6 в.д.)	50 обр. 1926	6/47	- // -
9.	22.7.1941	ю-в. Одессы (46.18,8 с.ш./31.09,9 в.д. – 46.17,7 с.ш./31.08,5 в.д.)	50 обр. 1926	7/46	- // -
10.	22.7.1941	ю-в. Одессы (46.17,4 с.ш./31.06,5 в.д. – 46.16,8 с.ш./31.04,6 в.д.)	50 обр. 1926	8/46	- // -

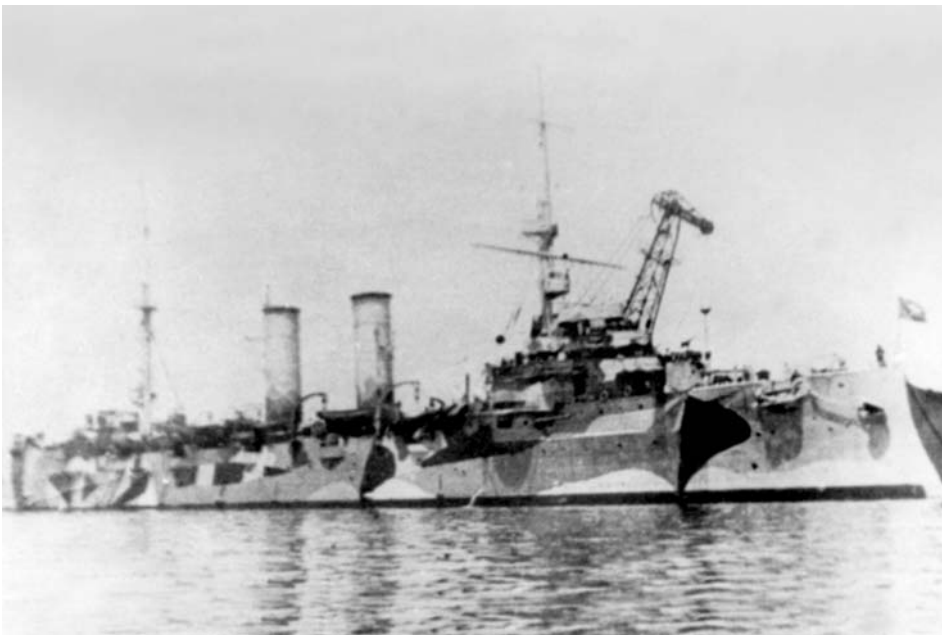
туман и минимальная видимость осложнили визуальное наблюдение, пришлось вступить в радиопереговоры. Служба радиоперехвата немцев работала отменно, и хотя густой туман позволил отойти подальше от крымских берегов, как только около 16 часов распогодилось – начались налеты. К их отражению пришлось привлечь даже 130-мм орудия, которые, ведя огонь дистанционными гранатами, заставляли самолеты противника (по немецким данным в атаке участвовали три He-111 с торпедами) сойти с боевого курса. Успеха враг не добился, а следующий день прошел спокойно.

Вечером 10 марта в 105 милях от Сухуми «Сообразительный», на котором кончалось топливо, отделился от конвоя и ушел в Туапсе. Утром 11-го у Поти минзаг и транспорт встретили сторожевые катера. Транспорт вошел в порт, а «Коминтерн» отправился в Батуми.

За осень и зиму 1941-1942 гг. крейсер прошел около 8000 миль, состояние техники начало вызывать опасение. К

тому времени котлы уже втрое превысили свой межремонтный ресурс; три динамомашинки нуждались в заводском ремонте; износ коленчатого вала левой машины превышал допустимые нормы; носовой гирокомпас отказывался работать даже на небольшой волне. Однако необходимые производственные мощности в Поти отсутствовали, а проведенные силами экипажа и береговых мастерских во второй половине марта работы могли лишь слегка поправить положение. Учитывая это командование флота решило больше не использовать ветерана для перевозок в Севастополь, а задействовать его на коммуникации, связывавшей порты Кавказа, тем более, что транспортных судов для этого не хватало, а количество грузов постоянно росло. Из Поти и Батуми в Туапсе и Новороссийск в основном перевозились грузы для сухопутных войск, которые затем отправлялись на быстроходных кораблях в Севастополь и Керчь. В обратном направлении шло эвакуированное из Севастополя флотское имущество, беженцы и раненые.





**«Коминтерн» в камуфляжной окраске в годы Великой Отечественной войны**

**Внизу: «Коминтерн» в Одессе, сентябрь 1941 г.**

Лендера, погиб один и получили ранения семь моряков. При отражении налетов «Коминтерн» израсходовал 34 76-мм, 54 45-мм снаряда и 1010 патронов к пулеметам «Максим». 22 апреля корабль прибыл в Батуми с оборудованием судоремонтного завода №201 и на нем же до 8 мая проходил аварийный ремонт. В ходе него усилили зенитную артиллерию, установив дополнительно четыре пулемета ДШК и три 25-мм зенитных автомата на станках армейского образца (позже один из них был заменен на ДШК). Пулеметы «Максим» сняли, а 76-мм орудия Лендера заменили на такое же число современных пушек 34-К того же калибра. Места выбывших членов экипажа заняли 50 молодых краснофлотцев.

8 мая немцы развернули наступление против войск Крымского фронта, а спустя пять дней «Коминтерн» доставил в Новороссийск 199 тонн боезапаса и батарею 152-мм орудий. Куда именно затем попали эти грузы не известно, но в любом случае положение наших войск продолжало ухудшаться – 19 мая пала Керчь. Теперь было очевидно, что враг возьмется за Севастополь. 14 июня минзаг доставил в Новороссийск для последующей перевозки в главную базу 150 тонн боеприпасов, 200 тонн других грузов и 76-мм батарею. Первоначально к этому планировалось привлечь быстроходные корабли, но спустя двое суток командование передумало и решило послать в бой бывший крейсер. В 18:20 19 июня «Коминтерн», имея на борту 280 тонн груза, четыре 37-мм автомата и 807 человек пополнения, в сопровождении трех базовых тральщиков и трех сторожевых катеров вышел к месту назначения. С учетом того, что тихоходные транспорты уже не могли прорваться в базу, погибая под ударами авиации либо на переходе, либо в порту, вероятность успеха похода старого крейсера была чрезвычайно мала. Очевидно, в штабе ЧФ это понимали, но решили попытаться счастья, поскольку иного способа доставки больших партий грузов просто не существовало. От трагической развязки корабль спасла телеграмма командующего флотом вице-адмирала Ф.С. Октябрьского, приказавшего конвою вернуться в Новороссийск. Дело в том, что вечером 19 июня немецкие войска вышли к берегу Северной бухты, полностью исключив заход сюда судов с большой осадкой, а к причалам полуострова Херсонес «Коминтерн» из-за нее же не смог бы подойти. Днем 20-го корабль вернулся в Новороссийск, где на длительное время задержался в ожидании новых приказов. Грузы для Севастополя оставались на борту, и лишь в последние дни месяца, когда командование объявило о начале эвакуации войск Севастопольского оборонительного района, их начали сдавать в порт.

3-4 апреля корабль доставил из Поти в Новороссийск 200 тонн снарядов к морским и зенитным орудиям, а 8-го зашел в Туапсе. Там он стал свидетелем ночного налета авиации, в ходе которого на небольшом удалении взорвались три бомбы, ранив осколками одного из зенитчиков. 10 апреля минзаг доставил из Туапсе в Поти 122-й зенитно-артиллерийский полк. Следующий рейс из Батуми в Туапсе пришелся на 17 апреля. На этот раз «Коминтерн», помимо того, что перевозил разное военное имущество для последующей его отправки в Севастополь, совместно с эсминцем «Дзержинский» сопровождал танкер «Иосиф Сталин». Взяв на борт в Туапсе 240 человек маршевого пополнения, корабль вечером 18-го ушел в Новороссийск. В этом порту 19 и 20 апреля пришлось отражать налеты авиации. В 13:15 19-го два «юнкерса» вывалили на корабль 12 авиабомб. От их близких раз-

рывов и осколков оказался разбит главный магнитный компас, выведено из строя одно 130-мм орудие, перебиты антенны. На правом борту выше ватерлинии насчитали 31 пробоину от осколков диаметром от 30 до 50 мм. Одна пробоина пришлась на борт ниже ватерлинии, а еще 17 пробоин нашли в надстройках и дымовых трубах. Потери экипажа составили одного убитого и девять раненых. Вечером порт подвергся еще трем налетам, но в них, самолеты противника, к счастью, не обратили на бывший крейсер никакого внимания, зато повредили транспорта «Кубань», «Курск», «Эльбрус» и «Потемкин».

Новые налеты последовали утром 20-го. Первые группы бомбардировщиков атаковали суда и портовые объекты, но в 12:28 несколько самолетов сбросили бомбы по корме минного заградителя. На этот раз в надстройках обнаружилось семь пробоин, вышли из строя два зенитных орудия

## Командиры крейсера «Коминтерн»

И.П. Шабельский	авг. 1921 - 23.4.1924
А.А. Ружек	23.4.1924 – сент. 1926
И.Н. Кадацкий-Руднев	окт. 1926 – май 1930
Ю.К. Зиновьев	июль 1931 – 1935
И.С. Кара	1936 – 17.5.1937
Ф.С. Марков	18.5.1937 – авг. 1937
А.А. Барбарин	сент. 1937 – 1940
И.А. Заруба	май 1941 – нояб. 1941
А.А. Барбарин	нояб. 1941
Ф.В. Жиров	дек. 1941 – сент. 1942



Командиры крейсера в годы Великой Отечественной войны: И.А. Заруба (слева) и Ф.В. Жиров

### Под бомбами

1 июля Севастополь пал, а на следующий день командование немецкого VIII авиакорпуса решило нанести массированный удар по Новороссийску, где, по данным воздушной разведки, скопилось множество кораблей и судов. Одновременной атаке подверглись Анапа, Тамань, Темрюк, Ахтари и Ейск. Всего в налете приняли участие 78 двухмоторных и 40 одномоторных бомбардировщиков, из которых наше ПВО над Новороссийском между 11:20 и 11:35 зафиксировало, по различным данным, от 50 до 64. Налет оказался совершенно внезапным и потому сопровождался необычайно тяжелыми потерями. Были потоплены лидер «Ташкент», эсминец «Бдительный», транспорт «Украина», недостроенный транспорт «Пролетарий», спасательный буксир «Черномор» и ряд небольших судов. Повреждения получили эсминцы «Сообразительный» и «Незамужник», сторожевые корабли «Шторм» и «Шквал», подводная лодка Л-24, торпедный катер №41, транспорта «Ворошилов» и «Курск», плавдок.

На «Коминтерн» было сброшено 27 бомб, разорвавшихся на расстоянии от 6 до 70 метров. Бывший крейсер одним из первых открыл зенитный огонь. За время отражения налета им было выпущено 525 снарядов и 387 патронов ДШК, но около 11:24 корабль был поражен авиабомбой, вес которой позднее оценили в 500 кг. Она прошла через козырек кожуха дымовой трубы, верхнюю (район попадания – 64–69 шпангоуты по левому борту) и жилые палубы и взорвалась при ударе о броневую. Над кораблем поднялся столб дыма, пара, пламени, угольной пыли и осколков. Сила взрыва была такова, что разбились почти все лампочки и около половины электриче-

### «Коминтерн» на рейде Одессы, 1941 г.

ских светильников. В кубриках команды и 2-м котельном отделении возникли пожары, которые угрожали взрывом артиллерийского погреба №5. Для того, чтобы избежать этого, затопили платформу над погребом на высоту до полутора метра. Слаженными усилиями команды, которая задействовала для борьбы с огнем 10 шлангов и 23 огнетушителя, огонь был потушен уже через 7 минут. Правда, вылитая при тушении пожара вода слилась в угольные ямы, а оттуда через клинкету проникла в 1-е котельное отделение, которое пришлось погасить во избежание взрыва котлов. Удалось запустить два котла во 2-м отделении (у остальных оказались повреждены паропроводы) и обеспечить откачку воды из ям, позднее число работающих котлов довели до шести, что позволило кораблю тем же вечером выйти в море.

Осмотр повреждений показал весьма впечатляющую картину: разрушены оказались 110 м<sup>2</sup> верхней и 60 м<sup>2</sup> жилой палуб, деформированы по 200 м<sup>2</sup> верхней и жилой, а также 80 м<sup>2</sup> броневой палуб, причем стрелка прогиба на поврежденных участках достигала 350 мм. От сильнейшей взрывной волны, срывавшей заклепки, и осколков пострадали не только палубы, но и борта, днище, а также три водонепроницаемые переборки. Были повреждены кубрики машинистов, электриков и минеров, часть минных путей и ростр; выведены из строя командный пункт, гирокомпас, курсограф и лаг; пострадало обо-

рудование штурманской и радиорубок. Все паропроводы, проводка, оказавшиеся в районе взрыва были разрушены, котельные вентиляторы из-за проседания палубы просели и заклинились.

Ущерб от прямого попадания единственной бомбы превысил все, что досталось старому крейсеру за год войны. Погибло 20 и было ранено 43 человека, причем часть из 17 тяжелораненых позднее скончалась от ран. Расчеты некоторых боевых постов пострадали весьма серьезно, например, из аварийной партии средней группы невредимым остался лишь один моряк. Медперсонал около 4 часов боролся за жизнь раненых, пока тех не увезли в береговые госпитали.

Вечером на корабль прибыл начальник штаба флота контр-адмирал И.Д. Елисеев и, осмотрев повреждения, отдал приказ идти на ремонт в место постоянного базирования. В 18:10 в сопровождении трех сторожевых катеров «Коминтерн» 8-узловым покинул Новороссийск и в 16:50 4 июля прибыл в Поти. Там экипаж без промедления приступил к подготовительным работам: расчистке района поврежденных, розыску материалов для ремонта и изготовлению маскировочных сетей. Параллельно происходила перестановка и выдвижение должностных лиц на замену вышедшим из строя. Эти работы находились в самом разгаре, когда 16 июля эта считавшейся тыловой база подверглась авиационному удару.





**Разрушения левого борта и палубы крейсера в результате попадания авиабомбы 2 июля 1942 г.**

После окончания боев за Севастополь большая часть немецкой ударной авиации была перебросена из Крыма на другие участки и интенсивность ударов по нашим базам намного снизилась. Как правило, они совершались небольшими группами, основываясь на принципе внезапности. Так произошло и 16 июля. Вечером наша ПВО обнаружила группу из 30 вражеских бомбардировщиков, двигавшихся по направлению к Потю. Командование базовым участком, принадлежавшее к сухопутным войскам, а не флоту, отправило на перехват истребители и объявило воздушную тревогу за 15 минут до начала удара, но об этом почему-то не стало известно персоналу ВМБ. В результате, как и в Новороссийске, зенитный огонь был открыт лишь с падением первых авиабомб. Зенитчики минного заградителя успели выпустить по врагу 901 снаряд и 539 патронов, но не наблюдали каких-либо успехов. Вражеские самолеты сбрасывали бомбы с горизонтального полета в «окна» облачности, поэтому нанесенный ущерб в целом был не слишком большим. Попало только две бомбы из 60-70 сброшенных, но оба попадания – в эсминец «Бодрый» и «Коминтерн» – имели самые тяжелые последствия.

В 17:17 бомба калибром 250 кг попала в вентиляционную шахту 1-го котельного отделения «Коминтерна» по правому борту в районе 64-65 шпангоутов – почти симметрично попаданию 2 июля относительно диаметральной плоскости. При попадании погиб краснофлотец, двое получили ранения и один был контужен. Без взрыва бомба прошла поперечную угольную яму, и, изменив направление, через водонепроницаемую переборку по 65-му шпангоуту проникла в артпогреб №5, который, к счастью был выгружен после предыдущего повреждения. При ударе о нижнюю платформу погреба бомба раскололась, и ее хвостовая часть вместе со стабилизато-

ром прошла через двойное дно, образовав пробоину размером 0,6×0,7 м во внешней обшивке. Головная часть снаряда застряла во втором дне и была извлечена позднее.

Первоначально со всех боевых постов сообщили, что повреждений нет, но вскоре из обоих котельных отделений доложили о поступлении воды через клинкет угольных ям и разные магистрали. Под напором стали выгибаться водонепроницаемые переборки, а те, что были повреждены осколками 2 июля, попросту не выполнили своих функций. Через 12 минут поступила команда оставить 1-е котельное отделение, во 2-м, несмотря на задействование гидротурбины производительностью 300 т/ч, вода подступила к топкам. Через 40 минут команде пришлось оставить и 2-е котельное отделение. Это повлекло за собой отключение питания бортовой сети, всех осушительных средств и освещения. Через переборочные сальники, переговорные трубы в водонепроницаемой переборке по 83-му шпангоуту вода устремилась в 1-е машинное отделение. При свете аккумуляторных фонарей экипажу удалось отстоять отсек. В то же время общая обстановка была безрадостной – за 40 минут корабль принял около 2600 тонн воды, его осадка носом выросла на 2,1 м, кормой на 1 м, появился крен в 7° на правый борт. Водоотливные средства, которыми располагала база, первоначально ничем не смогли помочь старому кораблю, поскольку их слишком короткие шланги не могли забирать воду из отсеков. Возникла реальная угроза посадки корабля на грунт (глубина в месте стоянки 9 метров) и переворачивания на борт. С запозданием было принято решение опустить за борт легководолазов, которые могли бы определить район нахождения пробоины и завести на нее пластырь. Вскоре это работа была выполнена, а с доставкой с берега мотопомпы, производительностью 300 т/ч началась откачка воды из отсеков. При этом приходилось несколько раз усиливать пластырь, плотно прилечь которому мешали бортовые кили. Лишь к утру удалось осушить котельные отделения до уровня коллекторов, а днем 18-го полностью откачать воду. Тогда и выяснился истинный объем разрушений и причина затопления.

Первоначально командование рассчитывало восстановить корабль, хотя конкретные сроки и место выполнения работ не определялось. Подтверждением этого являлся приказ командующего ЧФ №00429 от 19.7.1942, согласно которому «Коминтерн» включался в формируемую Бригаду траления и заграждения. 4 августа с корпуса сняли пластырь (на пробоину был наложен цементный ящик), частично наладили работу котлов. Пробоины в переборках, платформе погреба и втором дне были заварены. Корабль мог двигаться своим ходом, но до боевого состояния ему было весьма далеко. Не работал ни один из паровентилаторов носового котельного отделения, шесть водоотливных турбин, а для запитывания потребителей электроэнергии носовой части по палубе пришлось проложить «летучую» проводку. Тем временем, наземная обстановка в ходе начав-

шейся битвы за Кавказ быстро ухудшалась – немцы прорвали оборону советских войск и быстро продвигались к Краснодару (пал 12 августа) и Новороссийску. 3 августа из состава экипажа был сформирован отряд в составе 34 человек, отправившийся воевать на сухопутный фронт. В этих условиях содержать в тылу большой и довольно неплохо вооруженный, но небоеспособный корабль с довольно большим экипажем было непозволительной роскошью. Наконец, 14 августа, скрепя сердце командование ЧФ приняло решение разоружить бывший крейсер, а его вооружение передать Туапсинской ВМБ для усиления сухопутной обороны.

Утром 17-го «Коминтерн» вышел в море в сопровождении тральщика «Защитник» и двух сторожевых катеров. Весьма примечательно, что отряд сопровождался буксиром, на борту которого находилась мотопомпа. Скорость перехода из-за неработающих паровентилаторов составляла всего 8 узлов. На переходе корабль отряда пять раз открывали огонь по самолетам-разведчикам и небольшим группам бомбардировщиков, но атакам не подвергались. Утром 18-го крейсер вошел в порт и вскоре с помощью плавкрана приступил к демонтажу 130-мм орудий. Вскоре после обеда восемь установок сняли и, погрузив на специально подготовленные «сани», увезли из порта. Настала очередь зенитной артиллерии. К вечеру выгрузили три 76-мм и три 45-мм пушки, оба 25-мм автомата, пять 12,7-мм пулеметов и весь боезапас. Передали на берег 3-метровый дальномер. К утру 19 августа на корабле не осталось не одного ствола!

Из большей части снятых с «Коминтерна» орудий сформировали 167-й отдельный артиллерийский дивизион под командованием подполковника М.Н. Власова. В его состав вошли двухорудийные 130-мм батареи №742 и №743, трехорудийная 76-мм зенитная батарея №173 и числящаяся противотанковой трехорудийная батарея №770 (также в дивизион входила двухорудийная 152-мм подвижная батарея №715). Еще две 130-мм батареи №746 и №747 составили 166-й отдельный арtdивизион под командованием капитана П.П. Дешевых. 25-мм зенитные автоматы установили на железнодорожные платформы и включили в состав 16-й отдельной 180-мм железнодорожной батареи капитана Н.Н. Богданова. Все эти батареи с конца сентября 1942 г. приняли активное участие в боях за Туапсе. Для обслуживания артиллерии на берег списали сразу 184 моряка в том числе шесть офицеров. На митинге прощания с кораблем выступили командир капитан 3 ранга Ф.В. Жиров и комиссар С.П. Никольский. На борту осталось чуть более 200 человек – столько, сколько нужно для обратного перехода в Потю.

В полночь корабль, взяв на борт 500 эвакуируемых и 100 т груза, в сопровождении базового тральщика «Щит» и двух сторожевых катеров ушел в Потю. На переходе пришлось перейти на управление машинами – вышли из строя вначале электрическое, затем и парогидравлическое рулевые устройства. В 22 часа 19 августа корабль прибыл в Потю.

## Остов «Коминтерна» в устье реки Хоби, 1970-е гг.

За период боев под Одессой, Севастополем и обеспечения коммуникаций «Коминтерн» прошел 15691 милю (за 1604 ходовых часа), перевез 16746 бойцов и гражданских лиц, 6790 тонн грузов, вывез 1866 раненых, расстрелял на переходах 9 плавающих мин, 14 раз вел огонь по целям на берегу. По советским данным, его зенитчики сбили 4 и повредили 3 бомбардировщика. На борту крейсера погибло 33 и было ранено 150 человек – в основном, в результате от авиационных налетов. Старый корабль внес немалый вклад в дело общей победы!

### Река Хоби – последний причал

По приходу в Потю с корабля ушли в морскую пехоту еще 150 человек. На разоруженном крейсере оставалось около 50 моряков, проводивших консервацию механизмов. Вскоре «Коминтерн» передали как плавказарму базировавшимся на Потю тральщикам.

Перевод в слабо оборудованные порты Кавказского побережья оставшихся в строю единиц создал огромную проблему. Местные порты никогда не рассчитывались на такое количество и такие классы кораблей. В устье реки Хоби (севернее Потю) оборудовали базу для торпедных и сторожевых катеров. Место было довольно удобным, однако фарватер в устье реки постоянно заносило песком и галькой, а на строительство постоянного волнолома длиной 250-300 м не было ни времени ни средств. Пришлось пойти на крайние меры: вместо волнолома затопили корпуса недостроенных транспортов «Лепсе», «Камышин» и «Балаклава». Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов разрешил усилить волнолом корпусом крейсера «Коминтерн».

Накануне затопления с него сняли все, что могло пригодиться. Работы начались в середине сентября и продолжались до начала октября. 10 октября с корабля сошли последние члены экипажа – до места «последнего причала» его проводжали около десятка старшин и краснофлотцев во главе со старшим помощником командира капитаном 3 ранга А.М. Ованесьянцем и инженером 2 ранга Н.В. Зобковым. Им поручили открыть кингстоны перед затоплением.

В 7:55 утра 10 октября 1942 г. «Коминтерн» вышел из Потю на буксире в сопровождении СКА-058 и СКА-0108. Не было последних гудков или прощальных речей. Менее чем через 2 часа он оказался у точки. Крейсер топили в головной части будущего волнолома, рядом должны были затапливаться транспорты. После открытия кингстонов корабль быстро лег на грунт на ровном киле. Вскоре после затопления на нем оборудовали наблюдательный пост – палуба возвышалась над уровнем моря, а моряки укрывались при несении службы в еще оставшихся надстройках. Последнюю службу корабль нес исправно до конца войны.



Internet

После войны затопленные транспорта подняли, а корпус некогда гордого красавца-крейсера теперь был никому не нужен. Так и стоял он долгие годы примерно в 500 м от намытой морем и ветром песчаной косы. В середине 80-х годов о нем неожиданно вспомнили. Сперва журнале «Техника – молодежи», а затем в ряде других изданий появились соответствующие материалы. К тому времени от корабля сохранились днище, фор- и ахтерштевни, оси шпильей, бронированные основания

башен главного калибра и боевых рубок. Хотя борта были основательно «изъедены» морскими волнами, а оригинальных механизмов вообще не осталось, появились фантастические планы, что не мешало бы «Коминтерн» поднять и установить как памятник в Севастополе. Развал страны в 1991 году и резкая смена приоритетов окончательно похоронили эти проекты. В конце 1990-х и даже начале 2000-х годов остатки крейсера возвышались над водой, но сейчас, похоже, нет и их.

### Источники и литература

- РГА ВМФ. Ф.р-861 (крейсер «Коминтерн» 1922-1942).
- ОЦВМА, ф.10, д.9093, 32723, 32854.
- Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917-1941. – М., 1994.
- Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941-1942. – М., 1992.
- Денисов Б.А. Использование мин Военно-Морским Флотом СССР в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Часть I, II, III. Л., 1955.
- Зубков А.И. Керченско-Феодосийская десантная операция. – М., 1974.
- Корабелы Севастополя. – Л., 1983.
- Корабли и вспомогательные суда Советского Военно-Морского Флота 1917-1927 гг. – М., 1981.
- Красиков Б.Я. Опыт борьбы за живучесть кораблей и судов Краснознаменного Черноморского флота в Великую Отечественную войну 1941-1945 гг. Часть вторая Борьба за живучесть кораблей и судов флота в ходе боевых действий. – Л., 1976.
- Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. – М., 1975.
- Куманин Н.И. Отправляли в поход корабли. – М., 1965.
- Мельников Р.М. Крейсер «Очаков». – Л., 1986.
- Пензин К.В. Черноморский флот в обороне Одессы (1941 г.). – М., 1956.
- Спахов С.Ф., Степанов М.Е. Крейсер «Коминтерн». – Киев, 1990.
- Список судов РККФ на 01.01.1924 г. – М., 1924.
- Судовой справочник морских сил Союза ССР. – Л., 1925.
- Судовой список Российского Императорского флота 1914 г. – СПб., 1914.
- Таблицы элементов судов, входящих в составы Балтийского и Черноморского флотов, Флотилии Северного Ледовитого океана и флотилий, возникших во время войны, по сведениям, собиравшимся с февраля 1916 по февраль 1917 г. – Петроград, 1917.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Черноморском театре Вып.1-3. – М., 1945-1948.



## «Драгоценные камни» для пограничников Севера Пограничные сторожевые корабли пр.43

В. А. Сутормин

### Строительство

Пограничные войска, получавшие в 1930-х гг. в основном деревянные малотоннажные катера, нуждались в мореходных кораблях со стальным корпусом, пригодных для службы в суровых северных условиях Баренцева, Белого и Карского морей. В связи с этим морской отдел Главного управления пограничной охраны и войск ОГПУ (ГУПО и ВОГПУ) добился включения в Программу военно-морского судостроения для пограничной охраны ОГПУ на 1933–1937 гг., утвержденную постановлением Совета Труда и Оборона 11 июля 1933 г., задания на поставку кораблей такого класса. Всего первоначально их планировалось построить 22 единицы, однако впоследствии это число было значительно урезано.

Заказ на постройку новых сторожевых кораблей для морской пограничной охраны был размещен на Северной верфи в Ленинграде (с 1936 г. – судостроительный завод имени А.А. Жданова), которая к тому времени уже имела опыт разработки быстроходных тральщиков, эскизное проектирование которых вела кораблестроительная секция НКТМ под руководством Ю.А. Шиманского, а общий проект, получивший номер 3, разрабатывался сотрудниками Центрального конструктор-

ского бюро спецсудостроения (ЦКБС-1) Северной верфи Л.В. Диковичем, Ф.П. Мурагиным и Г.И. Вераксо.

Тральщики пр.3, которые при полном водоизмещении 433 т имели дизельную энергетическую установку и развивали скорость более 18 уз, в целом устраивали морпогранохрану по своей мореходности, вооружению, дальности плавания и другим параметрам. Поэтому было принято решение использовать их в качестве прототипа для пограничных кораблей. 4 февраля 1934 г. ГУПО и ВОГПУ заключило договор с Северной верфью на постройку четырех пограничных сторожевых кораблей, проект которых, получивший номер 43, разрабатывался на основе быстроходных тральщиков. Отличий оказалось не так много. На сторожевиках не предусматривалось трального вооружения, 100-мм орудие Б-24 заменялось на 102-мм, для усиления артиллерийского вооружения дополнительно устанавливалось второе 45-мм орудие.

Постройку четырех сторожевых кораблей пр.43 начали в 1934 году на Северной верфи. Первым, в июне, был заложен ПСК-301, а до конца года за ним последовали ПСК-303, ПСК-302 и ПСК-304 (заводские номера 483-486 соответственно). Пограничники собирались построить еще шесть сторожевых кораблей этого

типа на Севастопольском морском заводе, однако в связи с решением Совета Труда и Оборона от 8 марта 1936 г. завод полностью перешел на строительство тральщиков, и заказ морпогранохраны выполнен не был.

Строительство пограничных сторожевых кораблей велось практически параллельно с быстроходными тральщиками, заложенными в конце 1933 – начале 1934 г. Соответственно, процесс создания кораблей пр. 43 пережил все трудности, которые встретились при постройке прототипа. Сначала возникли проблемы с получением от промышленности, а потом доработкой дизельных двигателей, поставка которых нормализовалась лишь в конце 1935 г. Кроме того, имелись проблемы с остойчивостью. Так, при креновании тральщиков «Фугас» и «Заряд» в октябре-ноябре 1936 г. поперечная метацентрическая высота при нормальном водоизмещении составила всего 0,42 м (вместо 0,72 м по проекту). 17 августа 1937 г. начальник Главного управления пограничной и внутренней охраны (ГУПВО) НКВД Н.К. Кручинкин, ознакомившись с данными о креновании ПСК-301 и ПСК-302, отменил свое решение об их приемке и приказал считать сторожевики «условно принятыми», обязав завод-изготовитель довести остойчивость кораблей до спецификационных величин. Для устранения снижения остойчивости на

Наименование корабля			Заводской номер	Заложен	Спущен на воду	Вступил в строй
первоначальное	с 9.1.1941	с 23.6.1941				
ПСК-301	«Жемчуг»	СКР-27	483	июнь 1934	нояб. 1935	1937
ПСК-302	«Рубин»	СКР-28	485	3.11.1934	18.8.1935	1936
ПСК-303	«Бриллиант»	СКР-29	484	19.10.1934	5.11.1935	1938
ПСК-304	«Сапфир»	СКР-30	486	26.12.1934	20.12.1935	1938

тральщиках и сторожевых кораблях заводом предпринимались различные меры: от внесения некоторых конструктивных изменений до принятия дополнительного балласта. Приемная комиссия, по результатам сдаточных (государственных) испытаний этих кораблей отмечала перегруз на 23-25 т, недобор скорости (0,3-0,8 уз), снижение остойчивости (начальная поперечная метacentрическая высота оказалась на 0,03 м меньше проектной даже после принятия 15 тонн твердого балласта) и т.д. В приемном акте ПСК-303 комиссия квалифицировала полученные значения водоизмещения и остойчивости как «вредительство при разработке и утверждении проекта» и предложила ограничить плавание корабля в штормовую погоду. Тем не менее, пограничникам выбирать тогда, как впрочем, и в последующие годы особо было не из чего, и корабли вошли в состав частей морпогранохраны.

## Конструкция

Пограничный сторожевой корабль проекта 43 создавался на основе быстроходного тральщика проекта 3 и сохранил основные особенности его конструкции. Корабль имел полубачную архитектуру с тремя небольшими надстройками, одной трубой и располагавшимися в районе носовой и кормовой надстроек фок- и грот-мачтами. Корпус набирался по смешанной поперечно-продольной системе и изготавливался клепано-сварным из стали 4Н. Девять водонепроницаемых поперечных переборок делили корабль на десять главных отсеков. На палубе имелись световые люки для естественного освещения машинных отделений и кубриков.

На крыше носовой надстройки располагался ходовой мостик, имевший ограждение от ветра и брызг, на котором устанавливались основные приборы управления: штурвал, магнитный компас, два репитера гирокомпаса, машинный телеграф.

Артиллерийское вооружение по первоначальному проекту состояло из одного 102-мм орудия, двух 45-мм универсальных пушек 21-К и двух 12,7-мм пулеметов ДШК.

102-мм/60 орудие производства завода «Большевик» располагалось на баке. Нормальный боезапас включал 150 унитарных выстрелов, 6 находилось в кранцах первых выстрелов. В перегруз могло приниматься еще 52 снарядов. Подача боезапаса к 102-мм орудиям производилась элеватором, обеспечивавшим скорострельность до 12 выстр./мин.

Оба 45-мм/46 полуавтоматических орудия 21-К располагались на юте в диаметральной плоскости, одно за другим. На орудиях использовался прицел ШБ-1. Погреба 45-мм боезапаса располагались непосредственно рядом с орудиями и вме-

щали 1000 унитарных патронов. Кроме того, в кранцах первых выстрелов находилось по 20 патронов на каждую пушку.

На крыше носовой надстройки побортно устанавливались два 12,7-мм пулемета ДШК.

В 1942 г. для усиления зенитного вооружения на кормовой надстройке был установлен 37-мм/67 автомат 70-К, а в 1943-1944 г. обе 45-мм пушки были заменены на два таких же 37-мм автомата. Кроме того, дополнительно было установлено еще четыре пулемета ДШК.

37-мм автоматы существенно превосходили «сорокапятку» по скорострельности и скорости горизонтального и вертикального наведения, являясь несравнимо более эффективным оружием ПВО. Они имели обойменное питание на 5 патронов. В погребе хранился боезапас в количестве 1000 патронов на каждый автомат, кранцы первых выстрелов вмещали еще по 50 штук.

Для управления стрельбой служила ПУС Гейслера, на крыше носовой надстройки располагался стереоскопический дальномер ДМ-1,5 (цифра в индексе указывает базу).

Противолодочное вооружение в годы Великой Отечественной войны было представлено двумя кормовыми лотковыми бомбосбрасывателями, а на «Бриллианте» и «Сапфире» в августе 1941 г. установили по два бомбомета БМБ-1. Корабль мог принять 20 больших и 20 малых глубинных бомб. Большие бомбы хранились в штатных тележках, малые – в бомбосбрасывателях. Для обнаружения подводных лодок использовалась ГАС «Тамир».

В перегрузку корабль мог принять 31 мину образца 1926 года, на палубе имелись минные рельсы и кормовые минные скаты для их постановки. Из противоминного вооружения осталось только два комплекта параванов К-1 и параван-кран. В случае войны предусматривалась установка трального оборудования в соответствии с проектом 3, но после передачи сторожевых кораблей в состав ВМФ оно так и не было смонтировано.

Средства связи были представлены коротковолновыми и УКВ-радиостанциями, а также аппаратурой боевой корабельной трансляции. В качестве средств визуальной связи использовались боевой прожектор типа МПЭ-э7,5, установленный на кормовой надстройке у грот-мачты, сигнальный прожектор на фор-марсе, фонари Ратьера, Семенова, пистолет Верри. На фок-мачте имелись пограничные огни (два зеленых). Радиолокационного оборудования в годы войны корабли, увы, так и не получили.

Главная энергетическая установка – дизельная, двухвальная. На пограничных кораблях устанавливалось два шести-

цилиндровых, четырехтактных, бескомпрессорных реверсивных дизеля марки 42-БМРН-6 с наддувом Бюхи. Они располагались в двух машинных отделениях, носовой работал на левый вал, кормовой – на правый. Дизели имели общую мощность 2200 л.с., что позволяло развивать максимальную скорость до 18 узлов. Соединение коленчатых валов с валопроводом осуществлялось при помощи гидромумфт. Упорные подшипники – системы Митчеля. В движение корабль приводился двумя трехлопастными гребными винтами постоянного шага диаметром 1,45 м, изготовившимися из бронзы.

Для обогрева внутренних помещений в кормовом машинном отделении устанавливался вспомогательный паровой котел системы Ярроу, имевший рабочее давление 3 кг/см<sup>2</sup>, поверхность нагрева 18 м<sup>2</sup> и паропроизводительность 400 кг/ч.

Топливо размещалось в междудонных и бортовых цистернах правого и левого бортов. Для смазочного масла имелись запасные бортовые и междудонные цистерны. Котельная вода находилась в цистернах, расположенных в креновых отсеках, а питьевая вода – в цистернах креновых отсеков правого борта и в цистерне под носовой платформой. При максимальном запасе соляра 75 т дальность плавания экономическим ходом достигала 3500 миль.

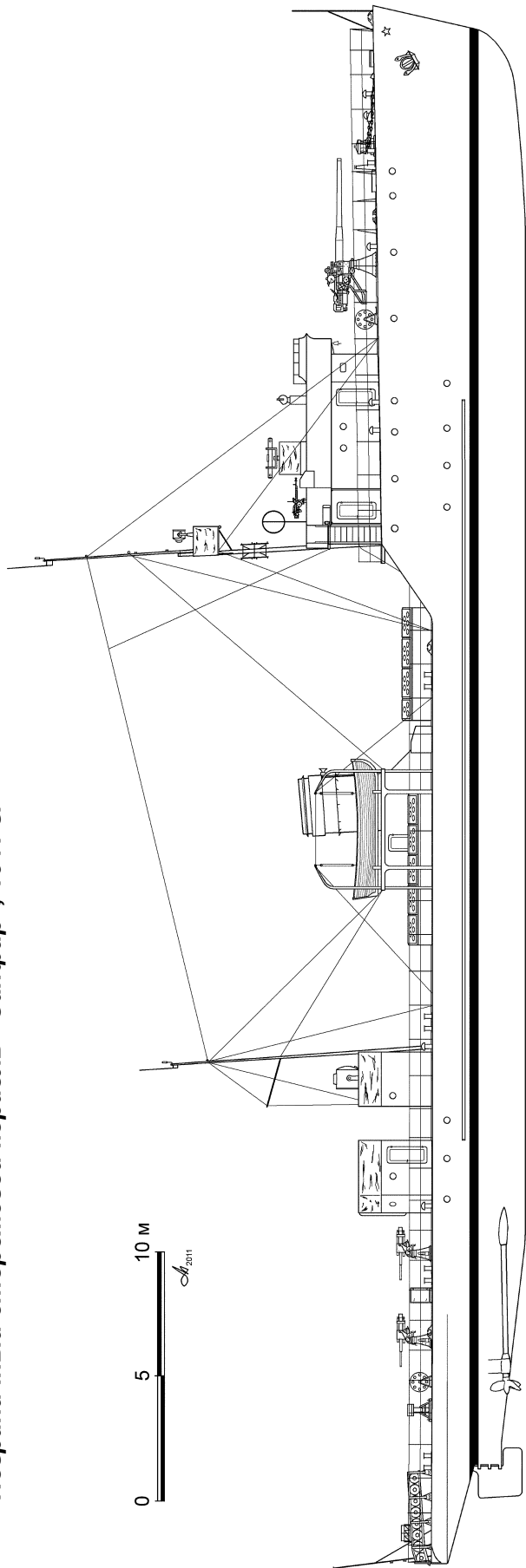
Рулевое устройство включало один полубалансирный руль, расположенный в диаметральной плоскости и имевший электрическое управление системы Вард-Леонарда. Предусматривалось и аварийное ручное управление рулем. Посты управления рулем располагались на ходовом мостике, в ходовой рубке и в румпельном отделении. Диаметр циркуляции на полном ходу при положении руля 30° составлял 1,57 кбт, разворот на 180° осуществлялся за 1 мин 13 сек.

В состав штурманского вооружения входили: гирокомпас «Сперри II», три 127-мм магнитных компаса, лаг УФ, радиопеленгатор «Градус-К», механический лот Томсона, ручные лоты и другие штурманские приборы.

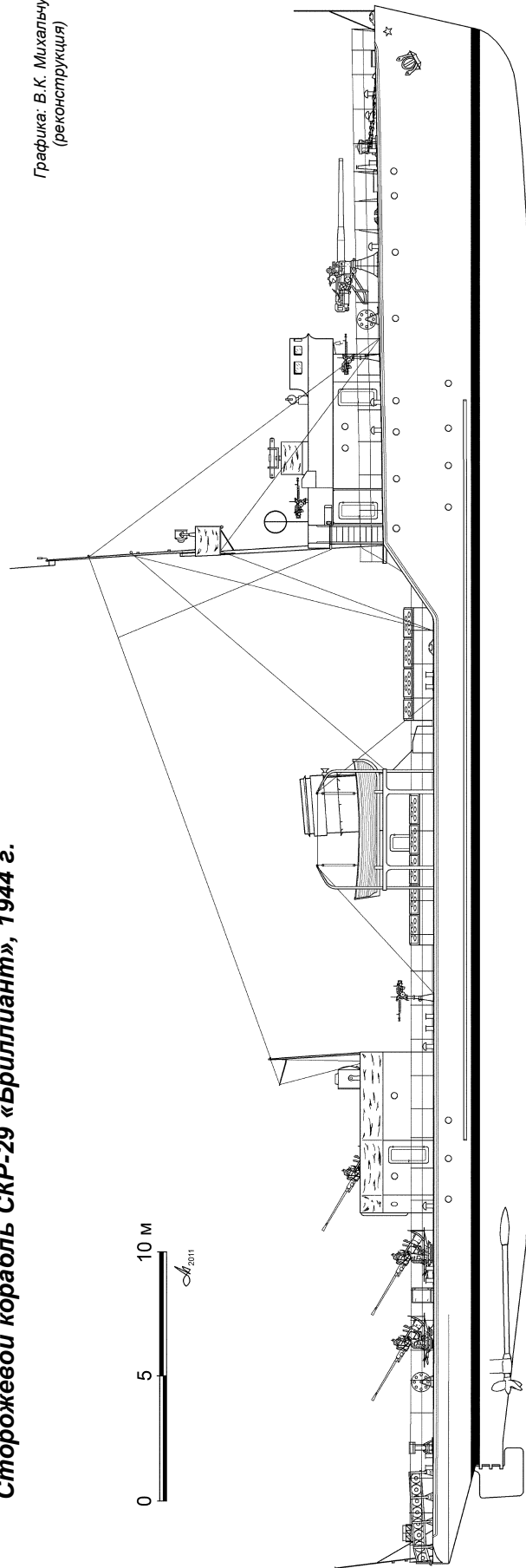
Для выработки электроэнергии использовались два дизель-генератора мощностью по 32 кВт и вспомогательный дизель-генератор мощностью 16 кВт. Оба главных дизель-генератора и главный распределительный щит были установлены в носовом машинном отделении, вспомогательные дизель-генератор и распределительный щит – в кормовом.

Дизель-генераторы вырабатывали постоянный ток напряжением 115 В. Для сети переносных ламп, а также питания трансляции и киноустановки применялся переменный ток напряжением 24 В от низковольтного агрегата-преобразователя

**Пограничный сторожевой корабль «Сапфир», 1941 г.**



**Сторожевой корабль СКР-29 «Бриллиант», 1944 г.**



Графика: В.К. Михальчук  
(реконструкция)

с понижающими трансформаторами. Аварийное освещение при исчезновении напряжения в сети постоянного освещения включалось автоматически и обеспечивалось от аккумуляторной батареи напряжением 12 В.

Противопожарная система, магистраль которой проходила под верхней палубой и имела три разобщительных клапана с управлением с верхней палубы, включала два поршневых пожарных насоса с электроприводом производительностью 20 т/ч (при давлении 10 кг/см<sup>2</sup>), установленных в носовом и кормовом машинных отделениях. Для орошения погребов боезапаса использовались отводы от противопожарной системы, оканчивавшиеся трубами с мелкими отверстиями. Кроме того, для борьбы с пожарами имелись огнетушители. В качестве водоотливных средств применялись три стационарных эжектора системы осушения и три переносных насоса. Все они имели производительность по 30 т/ч (при давлении 2 кг/см<sup>2</sup>).

Якорное устройство включало два якоря Холла. Для их выборки имелся шпиль с электрическим приводом. Корабельные плавсредства были представлены двумя шестивесельными ялами, располагавшимися на средней надстройке, у дымовой

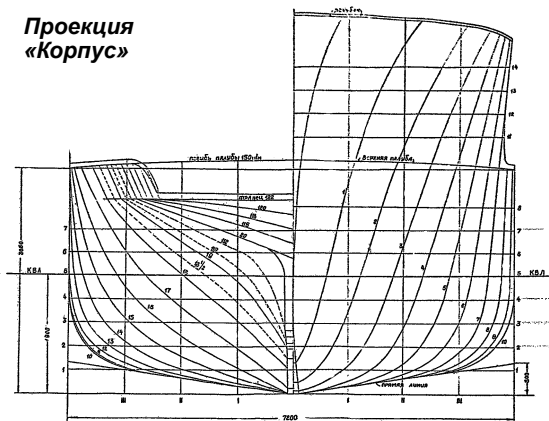
трубы. Для их спуска служили поворотные шлюпбалки.

Для постановки дымзавес на борту имелось 6 морских больших дымовых шашек (МБДШ), крепившихся в корзинах в корме. Помещения, оборудованные коллективной противохимической защитой, на корабле отсутствовали.

Экипаж пограничных сторожевых кораблей по штату состоял из 68 человек (9 начсостава, 20 старшин, 39 рядовых).

В целом сторожевики проекта 43 можно оценить как удачные и отвечавшие требованиям того времени пограничные корабли. Обладая достаточной скоростью хода и дальностью плавания, неплохой мореходностью, соответствующим поставленным задачам вооружением, они вполне справились с охраной государственной границы в столь сложном для навигации регионе как Баренцево и Белое моря. Во время Великой Отечественной войны в гибели «Жемчуга» и «Бриллианта» сыграло свою роль относительно слабое противолодочное вооружение и особенно средства обнаружения ПЛ. Стоит заметить, что это

Проекция «Корпус»



было не столько недостатком данного проекта, по своим задачам не предназначенного для борьбы с подводными лодками, сколько общим невысоким техническим уровнем отечественных гидроакустических станций того времени.

## Служба

### На границе

Все четыре пограничных корабля, получившие номера ПСК-301, ПСК-302, ПСК-303 и ПСК-304 после приемки от промышленности были переведены по Беломорско-Балтийскому каналу на Север и вошли в состав 35-го Мурманского морпогранотряда. Вопрос о выделении собственного пункта базирования для пограничных кораблей на Севере длительное время не находил разрешения. Наконец, в 1937 году для размещения кораблей и катеров морпогранотряда было предоставлено место в небольшом поселке Кувшинская Салма, расположенном на выходе из Кольского залива, и 8 июня 1938 г. туда перешли пограничные корабли. К этому времени пункт базирования еще не был построен, и моряки прибыли практически на пустое место. Строительство пришлось начинать самим.

Пополнение отряда новыми кораблями позволило обеспечить более надежное прикрытие границы на участке ответственности. Пограничникам Мурманского морпогранотряда удалось вытеснить основную массу браконьеров из районов, запрещенных для иностранного промысла, установить контроль за движением иностранных судов в 12-мильной морской полосе и их стоянкой в советских портах. С 5 по 25 августа 1938 г. ПСК-301 и ПСК-302 совершили первый поход пограничных кораблей к Новой Земле. Во время перехода они посетили губу Белушья, район пролива Маточкин Шар, Печорскую губу и, после захода в Нарьян-Мар, возвратились в Мурманск. На обратном пути 22 августа пограничники задержали в наших водах немецкий траулер и отконвоировали его в Йоканьгу.\* За поход было пройдено 3200 миль. Командованием была отмечена высокая профессиональная подготовка штурманов кораблей А.Д. Шеварднадзе и Ф.И. Карпенко.

\* В документах того времени встречалось также название – Йоканка.

## Тактико-технические характеристики

(СКР «Рубин», 1943 г.)

Водоизмещение:	
стандартное	424 т
нормальное	550 т
полное	580 т
Размерения:	
длина наибольшая	62 м
ширина наибольшая	7,2 м
осадка наибольшая	3 м
Высота над ватерлинией:	
верхней палубы	1,69 м
палубы полубака	3,65 м
ходового мостика	8 м
кюпитера	17,3 м
Главная энергетическая установка:	
Главные двигатели	2 дизеля марки 42-БМРН-6
Число валов	2
Двигатели	2 трехлопастных винта диаметром 1,45 м
Мощность двигателей	2200 л.с. (2×1100 л.с.)
Число оборотов на полном ходу	450 об./мин.
Скорость хода наибольшая	17,22 уз
Запас топлива	нормальный – 45 т, полный – 75 т
Запас воды	котельной – 10,9 т, питьевой и мытьевой – 11,2 т
Дальность плавания	3500 миль (со скоростью 13 уз)
Время приготовления машин к походу	нормальное – 30 мин, экстренное – 16 мин
Вооружение:	
102-мм/60 орудие	1×1 (150 снарядов + 6 в кранцах)
45-мм/46 зенитная пушка 21-К	1×1 (1000 снарядов + 40 в кранцах)
37-мм/67 зенитная пушка 70-К	2×1 (2000 снарядов + 100 в кранцах)
12,7-мм зенитный пулемет ДШК	2×1
мины обр.1926	31
бомбометы БМБ-1	2 (только «Бриллиант» и «Сапфир»)
глубинные бомбы	Б-1 – 20 шт., М-1 – 20 шт.
Экипаж:	
Офицеров	9 чел.
Старшин	20 чел.
Рядовых	39 чел.
ВСЕГО	68 чел.



Служебно-боевая деятельность морской пограничной охраны на Севере в предвоенный период протекала в условиях непростой и быстро меняющейся обстановки, осложнившейся с началом Второй мировой войны, и ставшей особенно напряженной с началом советско-финской войны. Все чаще иностранные суда «случайно» заходили в наши воды, вели разведку советского побережья и акватории. В январе 1939 г. ПСК-302 в районе Дроздовки задержал немецкий траулер, который под видом ловли рыбы занимался рекогносцировкой нашего побережья.

В связи с обострением советско-финляндских отношений, на основании постановления ЦК ВКП(б) и СНК СССР № 1749-439 от 11 октября 1939 г., предусматривавшего передачу охраны морских границ с началом мобилизации или военных действий Военно-морскому флоту, Нарком ВМФ приказом от 14 октября 1939 г. поручил Военному совету Северного флота принять в оперативное подчинение 35-й Мурманский морпогранотряд, за исключением сил, охраняющих сухопутную границу, и принять под охрану морскую государственную границу, охранявшуюся ранее НКВД. В это же время, к 1 января 1940 г. в Кувшинской Салме завершил формирование разворачиваемый на базе 35-го морпогранотряда Отряд пограничных судов Мурманского пограничного округа. Командиром отряда сначала был назначен осуществлявший формирование Е.И. Гуськов, позднее у него принял дела А.И. Дианов.

Во время финской кампании 1939–1940 гг. корабли Отряда погрансудов Мурманского округа, находясь в оперативном подчинении флота, охраняли государственную границу по усиленному варианту, несли дозорную службу, осуществляли конвоирование транспортов с войсками и военными грузами, охрану рейдов. Корабли проекта 43 приняли участие и в боевых действиях флота. С 30 ноября по 2 декабря 1939 г. ПСК-302 в составе отряда кораблей Северного флота осуществлял артиллерийскую поддержку и обеспечение высадки подразделений Красной Армии в порту Петсамо и Лиинахамари.

В декабре 1939 г., во время наступления Красной Армии на Печенгу, ПСК-302 и ПСК-303 приняли участие в операции по взятию порта Лиинахамари. Кроме того, до марта 1940 года корабли отряда выполняли боевые задачи по охране и обеспечению высадки войск 14 армии в пунктах Вайто, Лахти, Петсамо. За отличие в период ведения боевых действий морским пограничникам были вручены государственные награды. В числе награжденных были командир отряда капитан 3 ранга А.И. Дианов, командир ПСК-302 старший лейтенант А.Д. Шеварднадзе и командир ПСК-303 капитан-лейтенант Б.И. Чернышев. В соответствии с приказом НКВД от 13 марта 1940 г. корабли Мурманского отряда погрансудов приняли под охрану новую границу с Финляндией.

11 июля 1940 г. Мурманский отряд погрансудов был выведен из оперативного подчинения Военного совета СФ, а 18 октября того же года приказом НКВД

соединению было присвоено новое наименование – 1-й Северный отряд пограничных судов (ОПС).

После вторжения немцев в Норвегию в апреле 1940 года основным элементом оперативной обстановки на Баренцевом и Белом морях стала разведывательность германских спецслужб по выявлению состава и дислокации наших частей и соединений на Северном театре. Немецкие разведчики пытались вскрыть обстановку в регионе, был отмечен их интерес к размещению аэродромов, полярных станций, к организации проводки по Северному морскому пути судов и военных кораблей. Суда Германии, двигавшиеся в советские порты, отклонялись от рекомендованных курсов и заходили в районы, запретные для плавания. Кроме торговых, для разведки применялись и промысловые суда. Немецкая разведывательная авиация, теперь базировавшаяся в Норвегии, все чаще нарушала воздушное пространство

СССР. Перед войной, в мае-июне 1941 г., нарушения границы немецкими самолетами стали регулярными.

Командовавший в то время Северным ОПС А. И. Дианов писал в своих воспоминаниях: «В октябре 1940 года во взаимодействии с Северным флотом в районе Териберки были обнаружены пять неопознанных целей. Дежурный корабль ПСК-302 по боевой тревоге снялся с якоря и швартовых и форсированным ходом направился к месту обнаружения целей, ими оказались немецкие рыболовные траулеры. Отрезав удачным маневром пути отхода траулерам, ПСК-302 задержал их и отконвоировал в Мурманск. У задержанных судов оказались мощные радиопередатчики, а на навигационных картах были нанесены наши военные объекты». На борту задержанных судов находились несколько человек, которые не числились в списках экипажей. Как и ожидалось, эти неизвестные оказались

**ПСК-303 (будущий «Бриллиант») на зимней стоянке. Ведется окраска корпуса**



Из коллекции С. А. Балакина

сотрудниками германских спецслужб. За умелые действия при задержании опасных нарушителей границы командир корабля и штурман были поощрены начальником пограничных войск Мурманского округа.

В августе 1940 года ПСК-301 сопровождал на переходе переводимые из Мурманска в Таллин Беломорско-Балтийским каналом морские охотники №№ 300, 316, 318, 319. Осенью 1940 года Морским отделом созданного к тому времени Главного управления пограничных войск была проведена инспекторская проверка морских частей. Ее итоги показали, что корабли и соединения морской погранохраны в целом находятся в высокой степени боевой готовности и способны решать возложенные на них задачи как в мирное время, так и с началом войны. По итогам проверки в числе лучших соединений был отмечен 1-й Северный отряд погрансудов, среди кораблей – ПСК-302. За высокие показатели в службе и боевой подготовке командиру отряда капитану 3 ранга А.И. Дианову было досрочно присвоено очередное воинское звание.

Приказом НКВД от 9 января 1941 г. были установлены ранги и разряды пограничных кораблей, катеров и служебно-вспомогательных судов и введены их новые наименования. Корабли пр.43 стали пограничными сторожевыми кораблями 3 ранга и получили имена драгоценных камней, ПСК-301 был переименован в «Жемчуг», ПСК-302 стал «Рубином», ПСК-303 – «Бриллиантом», а ПСК-304 – «Сапфиром».

Не были редкостью в те годы нарушения не только нашей морской границы, но и разведполеты над нашими водами и территориями. Перед самым началом войны 30 мая 1941 г. «Бриллиант», командиром которого к тому времени стал А. Косменюк, нес службу по охране границы в районе губы Орловка. В 20 часов 25 минут наблюдатель по курсу 76° на расстоянии в два-три километра обнаружил неизвестный самолет. По данным, имевшимся у командира, наших самолетов в этом квадрате не было. На корабле была сыграна боевая тревога. Подпустив самолет на дальность действительного огня, командир «Бриллианта» приказал открыть огонь по нарушителю. Разведчик отвернул и стал удаляться в сторону Норвегии.

### Война!

Для пограничников война началась в 3 часа 50 минут 22 июня 1941 года, когда в небе над базой 1-го Северного отряда погрансудов в Кувшинской Салме появился вражеский самолет. Орудийные расчеты кораблей встретили его интенсивным зенитным огнем.

С началом войны пограничные корабли 1-го Северного отряда пограничных судов капитана 2 ранга А.И. Дианова вошли в состав Северного флота. С 23 июня 1941 г. «Жемчуг», «Рубин», «Бриллиант», и «Сапфир» получили наименования соответственных СКР-27, СКР-28, СКР-29 и СКР-30.

24 июня 1941 г. по приказу командующего Северным флотом № 00276 от 23 июня отряд пограничных кораблей перебазировался в Иоканьгу на восточном побережье

Кольского полуострова, где разворачивалась военно-морская база, командиром которой был назначен капитан 2 ранга А.И. Дианов.

Основой создаваемой базы должен был стать 1-й Северный отряд погрансудов, состоявший из дивизиона сторожевых кораблей и катеров типа МО и дивизиона служебно-вспомогательных судов и катеров. Кроме пограничников, в Иоканьгу прибыли переклассифицированные в сторожевики рыболовные траулеры «Айсберг» и «Бриз», доукомплектованные пограничниками, две подводные лодки типа «Щ», плавбаза «Умба», еще два сторожевых корабля и два тральщика типа РТ (по мере отмотелизования), пять сторожевых катеров типа «Касатка» и другие суда. Во время Великой Отечественной структура и численный состав Иоканьгской ВМБ неоднократно изменялся.

Командующий Северным флотом так определил основные задачи Иоканьгской ВМБ:

- во взаимодействии с Архангельским военным округом и силами Беломорской военной флотилии не допустить противника в Белое море и предотвратить попытку десантом захватить стратегические пункты в горле Белого моря;
- обеспечить бесперебойное плавание судов в конвоях по трассе Архангельск – Иоканьга – Кольский залив и охрану судов в базе;
- организовать разведку на подходах к бассейну Белого моря.

Опасность для судоходства в зоне ответственности Иоканьгской ВМБ представляли как надводные корабли противника, так и, особенно, его подводные лодки и авиация, которые, ввиду слабости имеющихся средств обнаружения, всегда появлялись внезапно. Поэтому корабли, личный состав базы находились в постоянной боевой готовности к отражению вражеских атак.

Для пограничных кораблей и катеров охрана коммуникаций, сходная со способами несения службы по охране границы, была привычным делом, поэтому с первых же дней без особого труда была организована служба дозоров по их прикрытию, налаживалась организация конвоирования судов. Тем более, первое время группировка немецких ВМС активности не проявляла.

В Мурманске и в Кольском заливе к началу войны скопилось много торговых и рыболовных судов. Военный Совет Северного флота принял решение отправить их в Архангельск для вывода их из-под удара вражеской авиации. В конце июня суда поодиночке, рассредоточено, вышли из залива, и, следуя вдоль берега, начали переход в Белое море. Пограничным кораблям на этот период была поставлена задача прикрытия перехода со стороны моря и несения противолодочного дозора.

Во многих публикациях упоминается, что за первые 20 дней войны корабли бывшего Северного отряда погрансудов «Рубин», «Бриллиант», «Жемчуг», а также бывший траулер «Бриз» уничтожили от двух до пяти подводных лодок противника. Еще 24 июня при перебазировании из Кувшинской Салмы в Иоканьгу между мая-



**Командир отряда пограничных судов Мурманского погранокруга капитан 3 ранга А.И. Дианов (послевоенное фото) и командир ПСК-303 ст. лейтенант Б.И. Чернышев (фото 1937 г.)**

ком Териберка и Гавриловскими островами пограничные корабли пытались атаковать глубинными бомбами обнаруженную, по их мнению, субмарину.

В конце июня пост СНИС передал в базу сторожевых кораблей, что около Лумбовских о-вов в Белом море наблюдалась вражеская подводная лодка. В район ее обнаружения был направлен СКР-28 «Рубин», несший службу в горле Белого моря. Через некоторое время сигнальщик корабля краснофлотец Ю.В. Чегодарь заметил предмет, похожий на перископ. Командир корабля старший лейтенант А.Д. Шеварднадзе немедленно атаковал цель глубинными бомбами. После нескольких заходов на основании обнаруженного на поверхности мусора и масляных пятен был сделан вывод об уничтожении лодки, впоследствии не подтвердившийся.

В течение первых месяцев войны командиры кораблей еще несколько раз докладывали о неподтвержденных после войны победах над вражескими ПЛ. Так, 10 июля СКР-27 «Жемчуг» доложил о контакте с подводной лодкой противника в районе м. Святой Нос, сбросил 9 глубинных бомб, после чего наблюдал всплытие масляных пятен. 12 июля СКР-29 «Бриллиант» под командованием капитан-лейтенанта А.А. Косменюка, зашедший в Иоканьгу для пополнения продовольствия и боеприпасов, получил из штаба базы сообщение, что береговые посты СНИС в районе губы Савиха засекли вражескую подводную лодку. Корабль тут же направился в указанный район, и, проведя бомбометание, доложил об атаке и потоплении немецкой субмарины. Через день, 14 июля, «Жемчуг» и «Бриллиант» эскортировали наши транспорта из Архангельска в порты Кольского полуострова. Шедший позади конвоя СКР-27 «Жемчуг» (командир – старший лейтенант П.Д. Долгов) доложил сначала об обнаружении, а после проведенного бомбометания – и об уничтожении еще одной ПЛ.

Увы, исследования современных историков утверждают, что в первый поход в операционной зоне Северного флота немецкие подлодки U-81 и U-652 вышли только 23 июля. За 1941–1942 гг. подводных лодок противника на этом театре уничтожено не было, а из всех перечисленных выше кораблей успеха добился лишь СКР-25 «Бриз», который через пять месяцев, 25 ноября 1941 г., смог нанести таранный удар по

U-578 и ее повредить. Более подтвержденных противолодочных успехов корабли Йоканьгской ВМБ не имели.

Можно с сожалением отметить, что в послевоенное время эпизоды с якобы имевшими место победами «Рубина», «Бриллианта», «Жемчуга», «Сапфира» над вражескими субмаринами силами так называемых «историков» обросли невероятными подробностями, включающими обнаружение ПЛ в надводном положении, погоню за ними, артиллерийскую перестрелку и даже выловленные после бомбовой атаки личные вещи гитлеровцев с погибших лодок. Стоит ли говорить, что действительно героическая судьба моряков этих кораблей не нуждается в дополнительном приукрашивании.

### Первые потери

С 26 июня 1941 г. немецкие и финские войска перешли государственную границу СССР и начали наступление на Мурманск. В ходе оборонительных боев сторожевики пр.43 неоднократно участвовали в боевых операциях Северного флота по оказанию огневой поддержки сухопутным войскам, высадке тактических десантов. С 6 июля корабли бывшего Северного отряда погрансудов участвовали в десантной операции в губе Западная Лица. В состав батальона морской пехоты, десантированного 7 июля на западном берегу губы, в том числе и с бывших пограничных кораблей, морских охотников и мотоботов, вошло немало добровольцев из числа экипажей 1-го Северного ОГПС. В состав отряда кораблей огневой поддержки десанта, двое суток прикрывавшего наших морских пехотинцев, вошли СКР-29 «Бриллиант», СКР-24 «Айсберг» и малые охотники. 9 июля оттянувшийся на себя значительные силы противника батальон был снят нашими кораблями с завоеванного плацдарма.

С 17 июля фашистские горно-егерские дивизии вновь усилили натиск вдоль дороги Печенга – Мурманск. 18 июля отряд в составе сторожевиков «Смерч», «Бриллиант» и «Айсберг» вышел на поддержку наших сухопутных войск, обороняющих полуострова Средний и Рыбачий. С первых залпов корабли накрыли наступающих солдат 19-го немецкого горно-стрелкового корпуса. Командир «Бриллианта» капитан-лейтенант А.А. Косменюк передал по радио в базу: *«Ведет артиллерийский огонь по позициям противника, дистанция 20 кабельтовых. Наблюдаем хорошую пристрелку и накрытие окопов и блиндажей противника»*. Огневая поддержка наших войск продолжалась в течение шести часов. По оценке командира отряда, было подавлено несколько немецких артиллерийских и минометных батарей. При отходе после выполнения задания «Бриллиант», «Айсберг» и «Смерч» были атакованы сорока «юнкерсами». «Смерчу» и «Айсбергу» удалось уклониться от боя и уйти в густую полосу тумана, поэтому вся мощь вражеских самолетов обрушилась на «Бриллиант».

Вот записи из вахтенного журнала корабля: *«Атакованы бомбардировщиками противника. Пикируют по три одновременно фронтом. Сбросили несколько*

*бомб. Одна бомба разорвалась по носу в 50 метрах, вторая в 40 метрах, третья сзади по корме в 70 метрах. От сильных взрывов весь корабль накрыло водой, грязью, осколками... от сильного сотрясения в магистралях питьевой воды образовалась течь... Самолеты атакуют волна за волной... Ведет ураганный огонь из орудий и ДШК»*. Поставив дымовую завесу и маневрируя на полном ходу, сторожевик отстреливался из всех стволов. Во время боя орудиями корабля был сбит один бомбардировщик, но это не остановило гитлеровских летчиков, которые продолжали атаки. Скорострельность всей бортовой артиллерии доведена до предела. Раскаленные стволы пушек и пулеметов краснофлотцам приходилось поливать из ведер водой и обертывать мокрыми тряпками. За два часа «Бриллиант» успешно отразил восемь атак, не получив при этом существенных повреждений, и без потерь личного состава вернулся в базу.

В первые же месяцы войны был потерян один из «драгоценных камней», как называли на Севере сторожевые корабли проекта 43. 9 августа 1941 г. «Жемчуг» вышел в горло Белого моря для несения дозорной службы на участке Святой Нос – Канин Нос, где ранее были замечены немецкие подводные лодки, и командованием СФ было решено выставить там корабельный дозор. 11 августа 1941 г. около м. Святой Нос СКР-27 «Жемчуг» (командир корабля – ст. лейтенант П.Д. Долгов, военком – И.И. Щербина) был торпедирован немецкой подводной лодкой U-451 (корветен-капитан Э. Хоффман) и погиб со всем экипажем. Немцы выстрелили одну торпеду в 21:12 11 августа и наблюдали обломки корабля и двух выживших, судьба которых осталась неизвестной. Взрыв был услышан в 22:30 постом наблюдения на мысе Канин Нос, также его слышали на «Бриллианте» и «Рубине», возвращавшихся в это время в Йоканьгу из Архангельска. По приказанию находившегося на борту «Рубина» начальника штаба Йоканьгской ВМБ капитана 3 ранга Ф.И. Карпенко был организован поиск в предполагаемом районе гибели «Жемчуга», однако никого из экипажа погибшего сторожевика обнаружить не удалось. Правда, удалось выгнать немцев из района, чем спасти от уничтожения судно «Профессор Визе». На следующий день «Бриллиант», «Сапфир» и «Айсберг» продолжили поиски в месте гибели «Жемчуга», однако выживших так и не нашли.\*

В августе 1941 г. Йоканьгская и Беломорская военно-морские базы вошли в состав вновь сформированной Беломорской военной флотилии с главной базой в Архангельске. Когда в конце лета штаб Северного флота проверил боеготовность флотилии, «Рубин», «Бриллиант» и «Сапфир» по основным дисциплинам получили оценки «отлично» и «хорошо».

Несмотря на широкий круг задач, решаемых в ходе войны сторожевыми кораблями

проекта 43, основными оставались охрана водного района, защита коммуникаций и поиск подводных лодок противника. «В начале войны сторожевых кораблей на Северном флоте было немного, и это возлагало большую ответственность на пограничные суда, так как они с успехом могли выполнить функции противолодочных кораблей, – отмечал после Победы контр-адмирал в отставке А.И. Дианов. – Поэтому и легла на них основная тяжесть службы в боевом дозоре, в поиске подводных лодок, охране и сопровождении союзных конвоев».

С 5 по 8 августа СКРы «Бриллиант» и «Сапфир», тральщик Т-907 охраняли конвой из 9 транспортов, 2 ледокольных пароходов, 2 мотоботов (командир конвоя капитан 3 ранга Ф.И. Карпенко) по маршруту Архангельск – о. Колгуев.

Со своими задачами североморцы справлялись. За 1941 год кораблями Йоканьгской базы было проведено по коммуникациям 610 транспортов. Потери составили 3 транспорта и 4 судна водоизмещением до 500 т. Об активности боевой деятельности кораблей пр. 43 могут свидетельствовать следующие данные: только с 26 августа по 30 декабря 1941 г. СКР-28 «Рубин» находился на боевой службе в море 97 суток, СКР-29 «Бриллиант» – 91 сутки, СКР-30 «Сапфир» – 107 суток. Соответственно, коэффициент напряженности за этот период составил от 0,72 у «Бриллианта» до 0,84 у «Сапфира», то есть корабли несли службу что называется «на износ». Приведем только некоторые эпизоды их боевой деятельности.

16 сентября авиация неприятеля трижды бомбила Йоканьгу, два самолета были сбиты зенитной артиллерией СКР-30 «Сапфир» (ст. лейтенант В.В. Дударев) и СКА-252.

21 октября СКР-28 «Рубин» вместе с СКР «Гроза» участвовал в проводке конвоя в составе ледоколов «Л. Каганович» и «Монткальм», ледокольного парохода «Георгий Седов», транспорта «Волга».

С 24 октября «Сапфир» сопровождал транспорта «Спартак» и «Осмуссар», следующие в Архангельск. В ночь на 25 октября германская подводная лодка U-576 атаковала этот конвой, выпустив с дистанции 1500 м по «Сапфиру» торпеду, но та прошла мимо. В этот момент СКР повернул на лодку, которая стреляла из надводного положения, чем вынудил ее начать уклоняться и прервать атаку. Поворот этот был случаен, поскольку ни торпеда, ни лодка не были обнаружены.

13 ноября СКР-28 «Рубин» на подходе к Йоканьге был атакован немецкой авиацией, но вместе с находящимся в дозоре у мыса Фадеева СКР-73 отразил атаки вражеских самолетов.

21 ноября сторожевому кораблю «Рубин» была поставлена боевая задача выйти в район Западной Лицы и обстрелять позицию врага в губе Вичаны. К двадцати часам СКР-28 прибыл в назначенный район и спустил шлюпку, чтобы установить телефонную связь с берегом для корректировки огня. Всего за четыре часа сторожевик выпустил 66 102-мм снарядов и, после выполнения боевой задачи в 0:38 следую-

\* «Жемчуг» стал единственной победой U-451, которая ненадолго пережила его, будучи потопленной 21 декабря 1941 г. недалеко от Танжера.

*Пограничный сторожевой корабль  
ПСК-304 – будущий «Сапфир»  
ЦГМ*





**Экипаж пограничного сторожевого корабля «Жемчуг» накануне Великой Отечественной войны**

щих суток убыл в Мурманск. За выполнение этого боевого задания командир «Рубина» А.Д. Шеварднадзе, комиссар П.К. Хведчун, командир артиллерийской боевой части лейтенант Н.И. Рябюк, старшина артиллерийской команды О.И. Вялякко, командир отделения В.А. Пашенко, краснофлотцы Н.Ф. Капустин, С.С. Кобелев, В.В. Плугатырев, Д.Г. Радугин, В.С. Табаченко и А.К. Фадеев были награждены правительственными наградами. Впоследствии в своей книге «Вместе с флотом» адмирал Головкин писал: «Помощь, оказанная 14-й армии на приморском участке морскими отрядами ... сыграла – об этом нужно сказать прямо – решающую роль в создании перелома на всем Мурманском направлении фронта». Через несколько дней после выполнения этой операции СКР-28 «Рубин» возвратился в Йоканьгу, конвоируя транспорт «Обь».

Корабли Йоканьгской ВМБ часто высылались для поиска и уничтожения вражеских лодок, обнаруженных авиацией или береговыми постами. 12 февраля 1942 г. СКР-29 «Бриллиант» был выделен для поиска неприятельской ПЛ в районе мыс Чёрный – мыс Святой Нос – мыс Б. Городецкий. Обнаружить лодку сторожевику не удалось.

27 февраля СКР-29 и две пары летающих лодок МБР участвовали в поиске подводной лодки противника, обнаруженной постом Гавриловский. Первая пара самолетов нашла ее и сбросила 4 бомбы, после чего наблюдались два масляных пятна. В дальнейшем в течение всей войны сторожевые корабли Йоканьгской ВМБ регулярно выполняли задачи по поиску и уничтожению подводных лодок противника в зоне ответственности базы.

30 марта СКР-28 «Рубин» под командованием капитана 3 ранга А.В. Жукова (капитан-лейтенант А.Д. Шеварднадзе к тому времени был назначен командиром дивизиона сторожевых кораблей) и эсминец «Громкий» встретили поврежденный крейсер «Тринидад» из состава конвоя «PQ-13» и, совместно с английскими

эсминцами, сопроводили его в Кольский залив.

Ночью 1 апреля сопровождавший транспорт «Леонид Красин» из Мурманска в Йоканьгу «Рубин» обнаружил в море спас 14 моряков с потопленного немцами американского транспорта «Эффингэм», проводивших трое суток в спасательной шлюпке.

4 апреля СКР-21 и СКР-28 на переходе были атакованы тремя бомбардировщиками Ju-88, однако сумели отбить налет.

7 апреля, когда «Рубин» находился в губе Ивановская в ожидании транспорта «Красин» для конвоирования его в Мурманск, акватория в связи с ухудшением погоды покрылась льдом. Командир пытался выйти на чистую воду, но корабль застрял во льду и дальше двигаться не мог. Из Йоканьги на помощь ему было выслано спасательное судно «Шквал». Только на следующий день СКР-28 «Рубин» смог освободиться из ледяного плена и вышел в Полярное.

16 апреля СКР-28 в результате навигационной аварии при входе в базу погнул винты и вышел из строя на несколько суток.

27–28 апреля СКР-28 «Рубин» в составе отряда кораблей огневой поддержки вместе с эсминцем «Громкий» и СКР «Смерч» участвовал в высадке на южный берег Мотовского залива в районе мыса Пикшуев 12-й особой бригады морской пехоты. Во время операции «Рубин» вел артиллерийский огонь по огневым точкам, живой силе и технике противника. Морские пехотинцы, поддержанные артиллерией отряда, смогли закрепиться на берегу.

30 апреля «Рубин» был направлен для оказания помощи английскому крейсеру «Эдинбург», получившему серьезные повреждения в результате атаки подводной лодки U-456 во время проводки конвоя «QP-11». В 18:30 1 мая «Рубин» и буксир-спасатель №29 присоединились к английским эсминцам «Форрестер» и «Форсайт», эскортирующим «Эдинбург» в Кольский залив. Утром 2 мая «Рубин» принял уча-

стие в отражении атаки трех немецких эсминцев, решивших добить поврежденный крейсер. В ходе боя «Эдинбург» получил еще одну пробоину и был оставлен экипажем (фашисты при этом потеряли эсминец «Герман Шёман»). Личный состав крейсера был принят кораблями охранения, в том числе и «Рубином». По возвращении в базу 4 мая сторожевик посетили представитель английского военного командования в СССР и командир «Эдинбурга», лично выразившие благодарность командиру корабля капитану 3 ранга А.В. Жукову и всему экипажу, мужественно сражавшемуся с врагом при защите поврежденного крейсера.

3 мая транспортом «Пролетарий» и СКР-29, СКР-77 в Йоканьгу из Полярного были доставлены части 17-й бригады морской пехоты. Во время перехода сторожевики заметили перископ вражеской подводной лодки и провели бомбометание, но признаков уничтожения ПЛ не наблюдали.

5–6 мая сторожевые корабли «Рубин» и «Бриллиант» участвовали во встрече и сопровождении в Кольский залив союзного конвоя «PQ-15».

Противник постоянно совершал налеты на базу в Йоканьге. При налете трех Ju-88 в 18 часов 45 минут 12 мая 1942 г. СКР-29 «Бриллиант» был сильно поврежден бомбами, взорвавшимися у левого борта и изрешетивших его осколками. Образовалось несколько пробоин, загорелись надстройки, шкафут окутался густым дымом, пламя тянулось к погребанам с боезапасом, вышли из строя водяная магистраль и электрическая сеть, однако экипаж продолжал бороться за живучесть. Старшим в этот день на корабле был лейтенант Г.Д. Добин, командир капитан-лейтенант А.А. Косменюк находился в штабе базы. Несмотря на тяжелое ранение в ногу, Добин продолжал руководить спасением корабля и личного состава. Командир отделения сигнальщиков старшина 1 статьи Волков и краснофлотец Кочнев получили тяжелые ранения, но не покинули своих постов. Стоя по пояс в холодной воде, краснофлотцы аварийной партии заделывали пробоины в борту. Командир отделения кочеваров старшина 2 статьи Некрасов проник в задымленный носовой артогреб и, затопив его, предотвратил взрыв боеприпасов. Однако несколько рваных пробоин у ватерлинии стали расползаться, насосы перестали справляться с откачкой воды, осадка угрожающе увеличивалась. В 19 часов 15 минут к кораблю подошли два мотобота, морской буксир «Северянин» и спасатель «Шквал». «Северянин» поливал «Бриллиант» из шланга, сбивая пламя. «Шквал» начал снимать с него боезапас. Но все снять не успели. В 19 часов 54 минуты со сторожевого корабля за борт упала глубинная бомба, раздался взрыв, нанеся дополнительный ущерб, и «Бриллиант» погрузился в воды бухты. В ходе боя погибло 10 (военком

**Список погибших на СКР-29 «Бриллиант» 12 мая 1942 г.**  
(ЦВМА ф.864, оп.1, д.1342)

1. Самодин В.А. – ст. политрук, военком 5-го ДСКР, 1908 г., утонул, не найден.
2. Михалев А.П. – ст. политрук, военком 3-го ДСКР, 1906 г., кладб. Гремиха, бр.мог. №8.
3. Пономаренко П.В. – ст. политрук, военком СКР-29, 1913 г., кладб. Гремиха, бр.мог. №8.
4. Долбин В.Т. – зв. не имеет, фельдшер СКР-29, 1918 г., кладб. Гремиха, бр.мог. №9.
5. Андрианов М.А. – краснофлотец, комендор СКР-29, 1919 г., кладб. Гремиха, бр.мог. №9.
6. Шишлов Н.С. – краснофлотец, сигнальщик СКР-29, 1919 г., утонул, не найден.
7. Семанин В.П. – старшина 2 статьи, к/о рулевых СКР-29, 1918 г., утонул, не найден.
8. Маринкин Ф.Ф. – ст. краснофлотец, ст. моторист СКР-29, 1918 г., утонул, не найден.
9. Курсков Ф.А. – старшина 2 статьи, к/о рулевых катера 5-го ДСКР, 1918 г., кладб. Гремиха, бр.мог. №8.
10. Мелехин А.П. – старшина 2 статьи, к/о мотористов катера 5-го ДСКР, 1914 г., утонул, не найден.
11. Рошин М.В. – краснофлотец, моторист катера 5-го ДСКР, 1914 г., утонул, не найден.
12. Милорадов И.Г. – краснофлотец, моторист СКР-29, 1918 г., кладб. Гремиха, бр.мог. №9.
13. Завьялов А.В. – краснофлотец, строевой СКР-29, 1919 г., утонул, не найден.
14. Копылов И.Н. – гл. старшина, старшина хозгруппы СКР-29, умер от ран 13.5.1942, кладб. Гремиха, бр.мог. №8.

П.В. Пономаренко, военфельдшер В.П. Долбин, шесть краснофлотцев и старшин, а также находившиеся в это время на сторожевике военкомы 3-го и 5-го дивизионов сторожевых кораблей А.П. Михалев и В.А. Самодин) и было ранено 42 человека. Кроме того погибли 4 моряка с катера 5-го дивизиона. За отвагу и мужество в этом бою награды были удостоены лейтенант Добин, лейтенант Гаврилов, старшина 1 статьи Волков, краснофлотцы Гальцов, Кочнев и многие другие.

«Бриллиант» затонул на неглубоком месте. При отливе клотик поднимался из воды. 25 сентября 1942 г. техническое отделение Йоканьгской ВМБ, возглавляемое инженер-капитан-лейтенантом Л.К. Биргером подняло «Бриллиант» и подготовило его к переходу для ремонта на завод в Архангельск. Подъемные работы заняли 41 день и проводились с помощью понтонов с использованием приливно-отливных колебаний уровня воды.

Только в левом борту сторожевика моряки насчитали свыше 800 пробоин. Затем «Бриллиант» был переведен в Архангельск, а в ноябре 1942 г. поставлен в Лайский док. Восстановление и ремонт корабля велось Молотовским (ныне Северодвинск) заводом №402, но к работам удалось приступить только в марте 1943 г., и длились они 14 месяцев. Пока в течение трех месяцев полуразрушенный сторожевик стоял в доке, корпусники завода заменили на нем 40% наружной обшивки, 35% бортового набора, 60% поперечных и продольных переборок, 80% шахт, мостиков и надстроек. Потребовался

капитальный ремонт всей линии валопроводов, главных дизелей и вспомогательных механизмов с изготовлением недостающих деталей. Было заменено пришедшее в негодность от нахождения под водой электрооборудование, заново смонтированы кабельные трассы, при этом схемы вентиляции и электрооборудования были упрощены. Полностью восстановили штурманское, навигационное и радиооборудование, а также артиллерию. Вместо двух 45-мм орудий 21-К на корабле установили три 37-мм автомата 70-К. Были убраны грот-мачта, кормовой прожектор и минные пути, в корме поставлены бомбометы. На ходовом мостике появилось бронирование. В результате ремонта водоизмещение корабля увеличилось почти на 62 тонны, следствием чего явилось уменьшение скорости. Проведенный капитально-восстановительный ремонт СКР-29 был самым большим по объему ремонту, выполненным за годы войны на заводе №402. 24 июня 1944 г. представителями флота был подписан приемный акт, и корабль вновь вступил в строй.

**Защита арктических коммуникаций**

С 1942 года сторожевые корабли бывшего 1-го Северного отряда погрансудов, совместно с другими кораблями, участвовали в обеспечении движения союзнических конвоев в западном секторе Арктики, а также внутренних конвоев в зоне ответственности Северного флота.

20 мая конвой в составе двух катеров типа МО, транспорта «Красин», эсминца «Куйбышев» и СКР-28 «Рубин» доставил

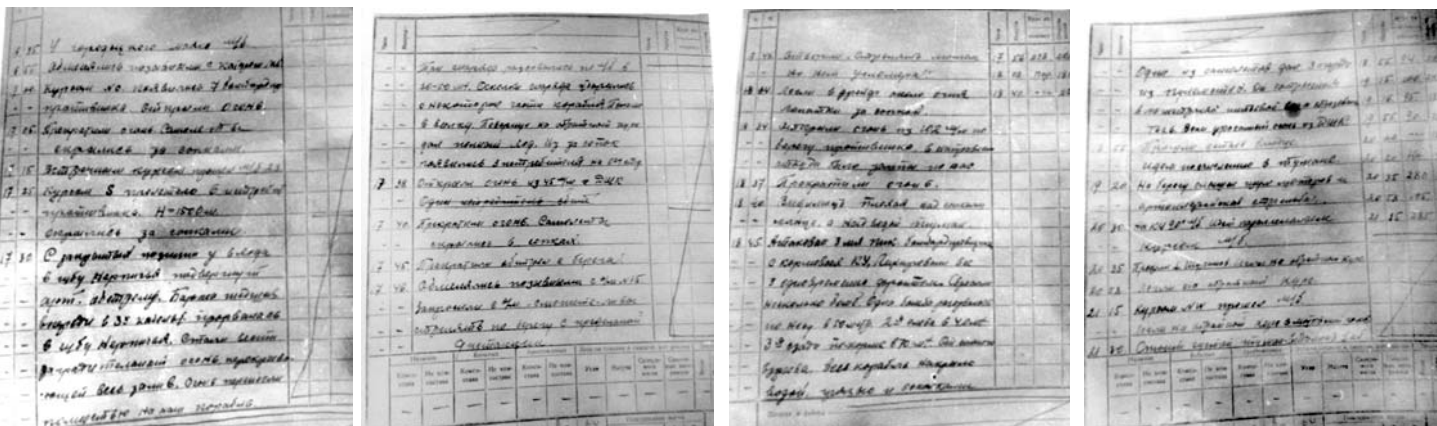
из Мурманска в Йоканьгу 150 человек и военные грузы.

29 мая СКР-28 «Рубин», СКР-24 «Айсберг» и СКР-25 «Бриз» вместе с эскадренными миноносцами Северного флота в районе мыса Нордкап приняли союзнический конвой «PQ-16» и сопровождали его в Архангельск. Транспорта постоянно подвергались налетам немецкой авиации. 30 мая на конвой обрушилось до 40 вражеских самолетов, но корабли боевого охранения не подпустили их к транспортам, приняв весь удар на себя. Тяжелые повреждения в этом бою получил СКР «Айсберг». Но благодаря умелым действиям экипажей и заградительному огню кораблей охранения главная задача была выполнена, конвой прибыл в Архангельск. Первый морской лорд Британского адмиралтейства Дадли Паунд прислал телеграмму, в которой не скрывал своего восхищения: «Мы поздравляем весь личный состав с его великолепным подвигом в боевом конвоировании «PQ-16» по пути в северную часть России, несмотря на опасность атак противника с моря и воздуха».

2 июня СКР-28 «Рубин» на Йоканьгском рейде вновь выдержал авианалет противника. Экипажу удалось не допустить прямых попаданий бомб, однако корабль был поврежден в результате их близких разрывов и поставлен на двухмесячный ремонт, проведенный силами базы.

С июня СКР-30 «Сапфир» участвовал в проводке судов, следующих для снабжения необходимыми грузами воинских частей и полярников Арктического бассейна. В их числе был конвой, вышедший 10 июня 1942 г. в составе трех транспортов в охранении СКР «Нептун», «Сапфир», СКР-26 и тральщиков Т-883, Т-886, Т-908. Утром 17 июня суда конвоя подошли к п. Маяк Городецкий. В это время наблюдатели сторожевика заметили фашистский воздушный разведчик, который на безопасном расстоянии обошел стороной караван и скрылся из виду. Зная тактику врага, состав конвоя стал готовиться к бою. Гитлеровские самолеты не заставили себя долго ждать: вскоре караван атаковали 11 бомбардировщиков. В результате огня кораблей эскорта самолеты противника после нескольких безуспешных атак,

**Страницы из вахтенного журнала СКР-29 «Бриллиант»**



**Сторожевой корабль СКР-29  
«Бриллиант» в камуфляжной окраске**



сбросив свои бомбы мимо цели, улетели восвояси. Во время боя воздушной волной от бомбы, разорвавшейся недалеко от «Сапфира», за борт сбросило минера Чевакина, которого спас матрос Воеводин, бросившийся в ледяную воду за своим контуженным сослуживцем. В тот же день конвой прибыл в Йоканьгу.

6 июля 1942 г. СКР-30 «Сапфир» под командованием ст. лейтенанта М.Г. Паровенко вышел в море для встречи и сопровождения в базу транспорта «Донбасс» из состава разгромленного немцами конвоя «PQ-17». В расчетной точке в 12 часов 7 июля транспорт не был обнаружен, по получении уточненных данных о месте «Донбасса» СКР-30 направился в указанную точку. Во время перехода к точке встречи в 15 часов корабль был обнаружен авиаразведкой противника, первая атака четырьмя самолетами последовала через несколько минут, затем — другая. Суммарно в течение полутора часов сторожевик был атакован 18 фашистскими самолетами, сбросившими на него более 70 бомб. Метким огнем и умелым маневрированием кораблю удалось отбить вражеские атаки, не получив ни одного прямого попадания. Однако близкие разрывы бомб нанесли сторожевику повреждения корпуса (образовались трещины в корпусе, затопило несколько помещений) и механизмов (вышли из строя левая машина, радиоаппаратура, гирокомпас и магнитный компас), он принял в отсеки около 120 т воды, однако аварийные партии во главе с инженером-ст. лейтенантом В.Г. Румянцевым и главстаршиной И.О. Воронковым смогли спасти свой корабль. На крупные пробоины был заведен пластырь, заделаны мелкие, укреплены переборки, запущены водоотливные средства. Удалось ввести в строй радиоаппаратуру и поврежденную машину. К утру 8 июля корабль дошел до Канинского берега в районе Шойны, там

ему на помощь пришли тральщики Т-103 и Т-908, спасатель «Шквал». За отличие в этом бою 18 членов экипажа СКР-30 были удостоены государственных наград. После возвращения из похода «Сапфир» встал в трехмесячный ремонт на заводе №402 и вернулся в строй в ноябре 1942 года. По выходу из ремонта корабль вместе с эсминцем «Сокрушительный» и тральщиком Т-905 встретили шедший из Исландии английский транспорт «Ричард Алви» и сопроводили его в Архангельск, куда прибыли 7 ноября 1942 г.

Корабли пр.43 привлекались и к сопровождению арктических конвоев, доставлявших Северным морским путем военные грузы с Дальнего Востока. Сторожевики Йоканьгской ВМБ встречали транспорта в Карском море и доводили их до Архангельска. С целью усиления охраны караванов командование Северного флота организовало на Новой Земле военноморскую базу, командиром которой был назначен теперь уже капитан 1 ранга А.И. Дианов, временно придав ей с 24 сентября 1942 г. СКР-28 «Рубин», который нес патрульную службу на подходе к Новой Земле. За два месяца он отконвоировал без потерь 27 транспортов, отразив при этом 42 налета фашистских самолетов.

14 октября «Рубин» нес службу в охране конвоя, прибывшего Северным морским путем. Транспорт «Щорс», загруженный боеприпасами, при выходе из пролива Югорский шар отклонился от протраленного фарватера и подорвался на минной банке, ранее выставленной немецкими лодками U-589 и U-592. Сторожевой корабль взял транспорт на буксир, однако дифферент на корму судна продолжал увеличиваться, «Щорс» в любую минуту мог затонуть. С «Рубина» на транспорт для спасения ценного груза была высажены моряки, которые вместе с экипажем тонущего судна, работая по пояс в ледяной воде, перегрузили на сторожевик

большую часть ящиков с боеприпасами. После этого «Щорс» посадили на мель для облегчения работы аварийно-спасательной службе по возвращению его в строй.

15 октября «Рубин» и ледокол «Литке» обеспечивали в своей зоне сопровождение транспортов. В условиях сильного шторма лопнуло крепление одной из глубинных бомб, и ее смыло за борт. Старшины Влячко, Бидник, краснофлотцы Корнеев и Кудьяков, закрепившись концом и страхуя друг друга, чтобы их не унесло за борт, смогли перенести оставшиеся бомбы в кормовой умывальник. Встретив транспорты, СКР-28 и ледокол «Литке» обеспечили беспрепятственное движение судов к портам назначения.

21 октября «Рубин» вместе с эсминцем «Куйбышев» и СКР «Гроза» участвовал в проводке из Югорского Шара конвоя в составе 2 ледоколов, 1 ледокольного парохода и 1 транспорта.

23 октября СКР-30 «Сапфир» и МО-121 сопровождали из Югорского Шара конвой ледоколов, которые обеспечивали там проводку по льдах наших транспортов и сопровождавшего их охранения.

В течение ноября «Рубин» и «Сапфир» участвовали во встрече и проводке в наши порты одиночных транспортов, следующих из Исландии.

26 ноября СКР-30 «Сапфир» вместе со спасательным судном «Шквал» и минзагом «Мурман» участвовал в оказании помощи подорвавшемуся на mine севернее о. Кильдин ледоколу «Микоян». В результате проведенной спасательной операции ледокол был благополучно сопровожден кораблями в Йоканьгу.

2 декабря «Сапфир» попал в сильный шторм в 50 милях от острова Колгуева и вследствие большой волны и вибрации корпуса у него на палубе лопнули швы в районе 52-го шпангоута. Однако, уже 22 декабря сторожевик сопровождал до меридиана 41°21' транспорт «Мста», а 23 декабря — транспорт «Урицкий», совершавшие самостоятельный переход в Исландию.

Всего же в течение осени 1942 года пограничные сторожевые корабли участвовали в проводке из 42 судов (в том числе 3 эсминцев) из состава 10 конвоев.

8 марта 1943 г. СКР-28 «Рубин» вместе с эскадренным миноносцем «Куйбышев», СКР «Гроза» и двумя морскими охотниками участвовал во встрече и сопровождении в Полярный совершивших переход через Тихий и Атлантический океаны подводных лодок С-55 и С-56. В течение мая — первой половине июня 1943 г. СКР-28 «Рубин» и СКР-30 «Сапфир» практически непрерывно участвовали в сопровождении конвоев из Кольского залива в Белое море и обратно.



**Командиры сторожевых кораблей СКР-29 «Бриллиант» ст. лейтенант М.В. Махоньков (слева, фото 1941 г.) и СКР-28 «Рубин» капитан-лейтенант Б.Е. Валинский**

Во второй половине июня 1943 г. двумя конвоями «БА-4» и «БА-7» были выведены в Арктику ледоколы «Микоян», «Красин», «Каганович», ледорез «Ф. Литке» и ледокольный пароход «Монткальм». Эти сверхценные корабли шли в охранении лидера «Баку», эсминцев «Урицкий», «В. Куйбышев», «Гремящий», «Грозный», сторожевых кораблей СКР-28 и СКР-30, минзага «Юшар» и английского тральщика «Бритомарт». В составе обратных конвоев «Рубин» и «Сапфир» сопровождали до Йоканьги транспорты «Иртыш» и «Сура». По возвращению в Йоканьгу 7 июля СКР-30 «Сапфир» был поставлен на ремонт сроком на полтора месяца.

24-26 июля СКР-28 сопровождал конвой «БА-10» в составе транспортов «Андре Марти», «Георгий Седов» и буксирного парохода №18 под эскортом эскадренного миноносца «Урицкий» и тральщиков Т-894 и Т-896, шедший из Белого моря в Югорский Шар и далее на Диксон. 10 августа «Рубин» присоединился уже к следующему арктическому конвою «БА-14» в составе транспортов «Унжа», «Диксон», тральщиков Т-903, Т-905 и Т-906 и катеро-тральщиков №№ 436 и 438, вышедшему с Северо-Двинского рейда. С 25 августа на обратном пути из Югорского Шара в Архангельск СКР-28 шел в составе конвоя «ВА-6» (транспорт «Лахта» и тральщик Т-886).

Осень 1943 г. выдалась для «драгоценных камней» напряженной. С 26 сентября СКР-30 конвоировал из Архангельска в Шойну транспорт «Громов». 4 октября «Сапфир» сопровождал транспорт «Вытегра» из Амдермы в Хабарово. 6 октября из Хабарово в Архангельск вышел конвой «АБ-30» в составе транспорта «Вытегра», СКР-30, тральщика Т-104 и 12 октября суда прибыли в пункт назначения. С 21 октября «Сапфир» был в составе конвоя «БА-28» из Нарьян-Мара в Амдерму (транспорт «Свияга» и СКР-72). С 25 по 28 октября СКР-28 участвовал в проводке конвоя «АБ-8» из Хабарово в Архангельск в составе танкера «Юкагир», эскадренных миноносцев «Куйбышев», «Урицкий» и тральщика Т-110, с 31 октября по 2 ноября сопровождал конвой «БИ-22» (танкер «Юкагир») из Молотовска в Йоканьгу, а 3 ноября ушел на ремонт в Кольский залив. «Сапфир» 3 ноября принял участие в ока-

зании помощи севшему на мель сторожевому кораблю СКР-84, с 4 ноября вместе с тральщиком Т-103 конвоировал транспорт «Рошаль» из Хабарово в Архангельск, а 5–7 ноября сопровождал в Йоканьгу транспорт «Софья Перовская».

С 24 июня 1944 г. СКР-30 «Сапфир» участвовал в проводке конвоя «ПБ-3» (транспорт «Громов» и тральщик Т-883) из Индиги в Архангельск, а СКР-28 «Рубин» в этот же день вышел из Кольского залива с конвоем «КИ-10» (транспорт «Революция», танкер «Володарский», тральщики Т-102, Т-112, Т-114, Т-884). С 29 июня по 3 июля СКР-28 сопровождал конвой «БН-1» (транспорт «Енисей», тральщик Т-907) из Архангельска в губу Белушья. 2 июля «Сапфир» присоединился к конвою «БП-5» из Архангельска в Нарьян-Мар (транспорт «Вятка» и СКР-74), прибывшему в пункт назначения 5 июля. Уже 6 июля корабль сопровождал транспорт «Свияга» из Нарьян-Мара в Хабарово.

9 июля «Рубин» и вышедший из ремонта «Бриллиант» провели из Архангельска в Кольский залив конвой «БК-20» (транспорт «Эмпайр Прауэс»). 12 июля эти же корабли возвращались из Кольского залива в Архангельск с конвоем «КБ-18» (транспорт «Форт Верчерес»), 14 июля СКР-30 вышел из пролива Югорский Шар в Йоканьгу в сопровождении транспортов «Воронеж» и «Ямал», а 19 июля – с этими же судами из Йоканьги далее в Архангельск. 21 июля «Сапфир» шел в Архангельск уже в составе конвоя «ИБ-15» (СКР-15 с плавбазой «Нарьян-Мар» на буксире и большой охотник БО-210). 24–25 июля СКР-30 сопровождал из Архангельска конвой «БИ-11» (транспорт «Эмпайр Прауэс»), сдав который, приступил к сопровождению из Йоканьги в Умбу конвоя «ИБ-16» (транспорт «Софья Перовская»). 27 июля «Сапфир», находясь в охранении конвоя «БН-3», шедшего из Белого моря в губу Белушья, атаковал в 44 милях западнее мыса Канин Нос вражескую подводную лодку – к сожалению, безуспешно. 29 июля СКР-30 вышел из губы Белушья в Архангельск с конвоем «НБ-2» (транспорт «Форт Верчерес»). В конце июля СКР-28 «Рубин» вместе с эсминцем «Громкий», тральщиками Т-113 и Т-120 конвоировал ледорез «Литке» и транспорт «Киров» во время их перехода из Белого

моря на Диксон. 2 августа «Рубин» вышел с Диксона с конвоем «ДЕ-5» (транспорт «Тбилиси» и тральщик Т-113), следующим в Ошмарино (Енисейский залив). 6 августа он же сопровождал с острова Диксон в пролив Югорский Шар конвой «ДБ-3» в составе транспортов «Спартак», «Кама», СКР-77 и тральщика Т-120. 14 августа СКР-28 «Рубин» прибыл на ремонт в Архангельск, а уже 20 августа присоединился к конвою «БК-29» из Архангельска в Кольский залив.

#### **Гибель СКР «Бриллиант»**

20 августа 1944 г. вышедший из ремонта СКР-29 «Бриллиант» с новым командиром ст. лейтенантом М.В. Махоньковым выполнял боевое задание по поиску и уничтожению вражеской ПЛ в районе Лумбовского залива. По воспоминаниям контр-адмирала в отставке Ф.И. Карпенко, ходившего на тот выход проверяющим, подводная лодка была обнаружена и атакована глубинными бомбами, хотя убедиться в гибели лодки нашим морякам не удалось.

Если в первые годы войны транспорты из Архангельска на Дальний Восток в конвоях ходили лишь до новоземельских проливов, а далее в Карское море шли самостоятельно, то в 1944 году для противодействия активизировавшимся фашистским подлодкам Северный флот был вынужден распространить конвойную службу по всему Карскому морю. 5 сентября 1944 г. СКР-28 «Рубин» и СКР-29 «Бриллиант» прибыли в развернутую на о. Диксон Карскую военно-морскую базу Беломорской флотилии. В состав вновь созданной Карской ВМБ помимо прочих вошел и 5-й дивизион сторожевых кораблей (СКР-28, СКР-29, СКР-30, СКР-19 «С.Дежнев», минный заградитель «Мурман»).

В конце августа СКР-30 участвовал в проводке из пролива Югорский Шар в Архангельск конвоя «ДБ-5» в составе транспортов «Архангельск», «Сура», «Лахта», танкера «Юкагир», буксирного парохода «Норд», буксировавшего транспорт «Унжа», тральщиков Т-112, Т-115, Т-117, Т-118, эскадренных миноносцев «Урицкий», СКР-13 и большого охотника БО-203.

В сентябре 1944 г. проводились операция по проводке встречных конвоев «ДВ-



**Германская подводная лодка VII серии в Арктике**



**Схема перехода конвоев «ДВ-2» и «ВД-1», составленная бывшим начальником походного штаба капитаном 1 ранга М.И. Рейтманом**

2» и «ВД-1» в восточной части Карского моря. Проводка этих конвоев была спланирована как единая операция. Корабли охранения должны были провести из Диксона в море Лаптевых три транспорта, обратно четыре. Корабли охранения были разбиты на ударную группу (СКР-28, СКР-29 и Т-120), спасательную группу и группу проводки за тралами.

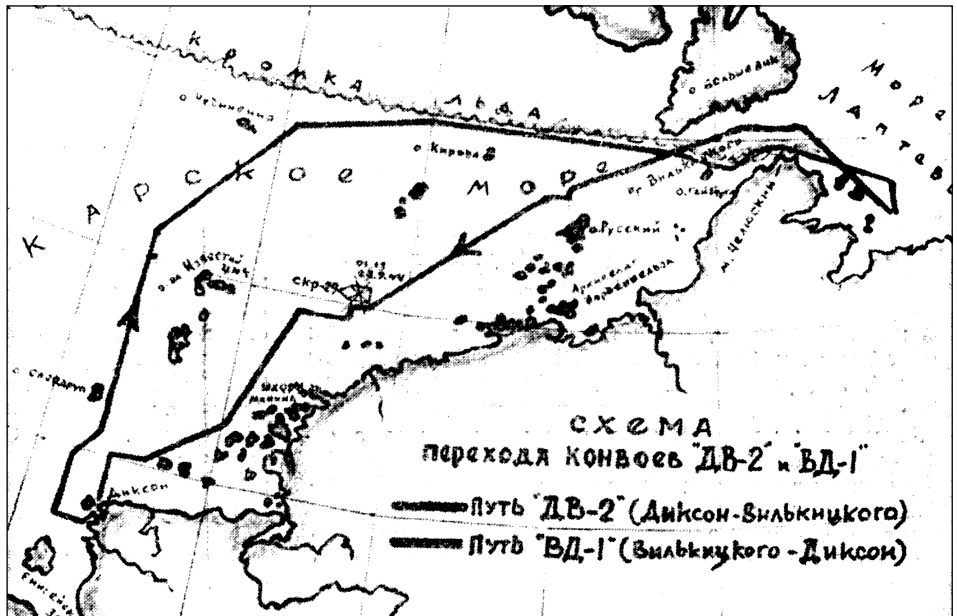
В конце августа «Рубин» и «Бриллиант» сопровождали конвой «БД-6» (транспорты «Андреев», «Моссовет», «Игарка», «Диксон») из Архангельска на Диксон, куда и прибыли 6 сентября 1944 г.

14 сентября «Сапфир» вышел с конвоем «БД-7» (транспорты «Селенга», «Иртыш», эскадренные миноносцы «Жаркий», «Дерзкий», тральщики Т-112, Т-113, Т-115) из Молотовска через пролив Югорский Шар и прибыл в Ошмарино 25 сентября.

15 сентября из порта Диксона на Дальний Восток вышли в составе конвоя «ДВ-2» транспорты «Моссовет», «Игарка» и «Андреев». До мыса Челюскина их сопровождал эскорт из 7 военных кораблей, в числе которых были СКР-28 «Рубин» и СКР-29 «Бриллиант», тральщик Т-910 и четыре тральщика типа АМ: Т-111, Т-117, Т-119, Т-120. Конвой ДВ-2 прошел благополучно.

21 сентября, когда корабли эскорта ожидали в районе пролива Вилькицкого транспорта, шедшие с Дальнего Востока, их атаковала подводная лодка U-711, но выпущенные ей торпеды не нашли цели, а взрыв одной из них при ударе о льдину был принят нашими моряками за минный. 22 сентября корабли приняли под охрану обратный конвой «ВД-1» в составе транспортов «Революционер», «Комсомольск», «Буденный», «Кингисепп» и начали их конвоирование на рейд Диксона. В этот же день на конвой напали немецкие лодки U-739 и U-957, но и их залпы оказались безрезультатными, и не были замечены нашими экипажами. В ночь на 23 сентября 1944 г. конвой был атакован подводной лодкой U-957 (обер-лейтенант Герхард Шаар), выпустившей акустическую торпеду Т-5, которой в 1:13 был потоплен «Бриллиант». Для преследования лодки

**СКР-29 «Бриллиант» в 1944 г.  
Один из последних снимков корабля...**



командир конвоя назначил тральщик Т-120, на следующий день также торпедированный У-739.

Н. Носуля, бывший второй механик парохода «Комсомольск», в послевоенное время писал: «СКР-29 «Бриллиант» шел во второй линии справа на траверзе нашего судна в ста пятидесяти – двухстах метрах в центре конвоя. Было раннее утро, брезжил рассвет. После вахты я перед сном вышел на палубу и смотрел в сторону «Бриллианта». Вдруг в районе полубака... всплеснулся столб оранжево-красного пламени, осветив все вокруг. Носовое орудие сорвалось с фундамента и, перевернувшись в воздухе, упало за борт. С ходового мостика в разные стороны, распластав руки и ноги, летели вместе с обломками люди... Корабль какое-то мновение продолжал следовать прежним курсом, не теряя хода. Через несколько секунд из жилых помещений и с кормовой части корабля повалили клубы пара, и корабль стал медленно погружаться носом в воду, продолжая двигаться вперед. Дифферент на нос стремительно нарастал, и «Бриллиант», уходя в воду, стал почти вертикально, кормой вверх. В таком состоянии он держался несколько секунд, затем произошел толчок, и корабль погрузился примерно на три четверти корпуса; потом еще толчок – и в вертикальном поло-

жении «Бриллиант» быстро ушел под воду. С воды был подобран один матрос, который, как стало известно позже, не приходя в сознание, скончался. Пока мы находились поблизости, никаких шлюпок на поверхности воды не было».

По воспоминаниям бывшего командира «Рубина» капитан-лейтенанта Б.Е. Валинского: «Наш СКР-28 «Рубин» и СКР-29 «Бриллиант» под командованием старшего лейтенанта М.В. Махонькова имели более мощное артиллерийское вооружение, чем остальные корабли. Оба корабля на период операций выделялись в ударную группу. Эта группа при обнаружении противника должна была немедленно вступать в бой, отвлекая таким образом внимание на себя, чтобы дать возможность конвою отойти...»

Ледовая обстановка была благоприятной, лишь в нескольких местах встречались поля разрезанного, крупно- и мелкобитого льда. 18 сентября конвой вошел в пролив Вилькицкого, на акватории которого плавали отдельные крупные льдины. На траверзе мыса Челюскин, пожелав друг другу счастливого плавания, транспорты пошли на восток самостоятельно, по своему назначению. Корабли же эскорта остались на рейде, лавируя между льдинами. В то время когда транспорты находились уже на горизонте, неподалеку от кораблей конвоя, возле ледяного поля, произошел огромной силы взрыв, который, однако, не причинил вреда судам. Все полагали, что это взорвалась мина, так и было дано оповещение по флоту. От командира конвоя последовало приказание – «Усилить наблюдение». Перед кораблями эскорта стояла задача: проводив суда, следующие из порта Диксона на восток, ожидать у мыса Челюскин подхода четырех транспортов, идущих из Америки с военным грузом; встретить их и сопроводить в порт Диксон...

22 сентября вечером с востока подошли четыре транспорта: «Революционер», «Комсомольск», «Буденный» и «Кингисепп». Транспорты и эскортные корабли построились в походный ордер и двинулись в



**Спасательный круг с «Бриллианта», найденный в 1970 г.**

порт Диксон... 23 сентября рано утром раздался мощный взрыв с правой стороны конвоя. Выскочив на мостик, я бросился к помощнику: «Что случилось?» Он ответил: «Не знаю, ничего не было видно». Тут же на мостик поднялся комдив – капитан 3 ранга В.В. Кручинин. Доложив ему обстановку и объявив боевую тревогу, я дал машине полный ход, пересек линию движения транспортов и оказался на правой стороне конвоя. Заметив впереди «амик», запросили его семафором: «Что случилось?» Он ответил: «Бриллиант» взорвался и затонул». В этот момент получили приказ командира конвоя: «Остаться на месте взрыва, произвести поиск и уничтожение подлодки противника». Конвой изменил курс и вскоре скрылся в снежном заряде. Сделав необходимый расчет, СКР-28 начал подходить к месту взрыва. Вдруг в снежном заряде прямо по носу заметили силуэт корабля. Это оказался АМ-120. В конвое он как раз шел в кильватере за СКР-29. Мы спросили капитан-лейтенанта Лысова: «Где место взрыва?» Он ответил: «К северу от вас, в расстоянии 6-7 кабельтовых». Далее мы спросили: «Подняли ли кого-либо из экипажа СКР-29 «Бриллиант»?» Он ответил: «Поднял одного человека, который тут же на палубе умер, даже не удалось узнать его имени». Когда мы подошли к месту, указанному командиром АМ-120, то увидели на воде большое соляровое пятно, две шлюпки-шестерки, залитые водой, несколько пробковых матрацев и деревянные обломки. Людей не обнаружили. После тщательного обследования места гибели СКР-29 «Бриллиант» не нашли ничего нового и начали поиск подлодки противника вместе с АМ-120...

В тот же день около двенадцати ноль-ноль командир конвоя сообщил, что на своем пути корабль эскорта дважды обнаруживали в позиционном положении подлодки противника. Мы получили приказ немедленно возвращаться к конвою. Вечером, догнав конвой, наш корабль занял указанное ему место в охранении транспортов... 24 сентября в шесть часов тридцать минут караван прибыл на рейд порта Диксон... На итоговом разборе похода кораблей из порта Диксон к мысу Челюскин и обратно в период с 15 по 24 сентября 1944 года по поводу гибели СКР-29 «Бриллиант» все офицеры высказали единое мнение. Командир корабля старший лейтенант М.В. Махоньков,

## Список погибших на СКР-29 «Бриллиант» 23 сентября 1944 г. (Центральный пограничный музей, ф.3308, оп.9362, д.2, л.236-241)

1. Командир корабля – ст. лейтенант Махоньков М.В.
2. Пом. командира – ст. лейтенант Рыбаков Л.А.
3. Штурман – ст. лейтенант Веселов Н.Я.
4. Артиллерист – ст. лейтенант Голубев А.И.
5. Парторг дивизиона – ст. лейтенант Сировский Я.И.
6. Дублер артиллерист – ст. лейтенант Ставицкий И.С.
7. Механик – техник-лейтенант Куколев Л.Н.
8. Дивизионный штурман – лейтенант Будын А.Ф.
9. Дивизионный химик – мл. лейтенант Соснин К.И.
10. Фельдшер – лейтенант м/с Шейн А.Н.
11. Командир отделения рулевых – старшина 1 ст. Молчанов В.Д.
12. Старший рулевой – ст. краснофлотец Михайленко А.Т.
13. Рулевой – краснофлотец Юрин В.Е.
14. Командир отделения – комендор палубный – старшина 2 ст. Шевнин Б.В.
15. Командир отделения – комендор зенитный – старшина 1 ст. Ревякин И.В.
16. Командир отделения – комендор зенитный – старшина 2 ст. Зинченко В.К.
17. Командир отделения – комендор зенитный – старшина 2 ст. Салтыков М.В.
18. Комендор палубный старший – ст. краснофлотец Головчук Г.С.
19. Комендор зенитный старший – краснофлотец Снегирев А.И.
20. Комендор зенитный старший – ст. краснофлотец Демьянов К.С.
21. Комендор зенитный старший – краснофлотец Ластова Г.Ф.
22. Комендор палубный – краснофлотец Самойлов Ф.И.
23. Командир отделения пулеметчиков – краснофлотец Удовиченко З.И.
24. Пулеметчик – ст. краснофлотец Горчаков И.И.
25. Комендор отделения минеров – ст. краснофлотец Иоффе Л.Е.
26. Минер – краснофлотец Белоглазов П.С.
27. Командир отделения сигнальщиков – старшина 1 ст. Волков В.К.
28. Сигнальщик старший – ст. краснофлотец Корпилянский И.З.
29. Сигнальщик – краснофлотец Стаханов А.К.
30. Командир отделения радистов – старшина 1 ст. Кондратенко А.М.
31. Радист старший – ст. краснофлотец Ефременко В.М.
32. Радист – краснофлотец Богомолов Н.С.
33. Командир отделения – шифровальщик – краснофлотец Кочнев В.В.
34. Штурманский электрик – ст. краснофлотец Камский Х.З.
35. Старшина группы электриков – старшина 1 ст. Синько К.П.
36. Командир отделения мотористов – старшина 1 ст. Кирилин Е.М.
37. Командир отделения мотористов – старшина 1 ст. Евстюнин Н.А.
38. Моторист старший – ст. краснофлотец Евсенков С.П.
39. Моторист старший – ст. краснофлотец Машенко П.П.
40. Моторист старший – краснофлотец Василенко Я.А.
41. Моторист старший – ст. краснофлотец Бей Г.Ф.
42. Моторист – краснофлотец Андрусенко Д.П.
43. Моторист – краснофлотец Алексеев В.Х.
44. Моторист – краснофлотец Зенцов В.И.
45. Моторист – краснофлотец Давиденко Н.Н.
46. Моторист – краснофлотец Бутерин С.М.
47. Моторист – краснофлотец Фатьянов А.И.
48. Моторист – краснофлотец Боголюбов В.В.
49. Моторист – краснофлотец Горифзянов Г.
50. Моторист – краснофлотец Лялюк М.М.
51. Командир отделения машинистов котельных – старшина 2 ст. Некрасов И.Ф.
52. Котельный машинист – краснофлотец Конев С.И.
53. Командир отделения трюмных машинистов – старшина 2 ст. Костюченко Д.С.
54. Машинист трюмный – ст. краснофлотец Бигма А.А.
55. Электрик – краснофлотец Пересичанский А.Т.
56. Командир отделения – химик – старшина 1 ст. Таичкин В.Д.
57. Кладовщик старший – старшина 1 ст. Канев Г.И.
58. Кладовщик – ст. краснофлотец Миронов А.Ф.
59. Кок – краснофлотец Соболев А.И.
60. Плотник – ст. краснофлотец Дьяков И.К.
61. Строевой – краснофлотец Мыльников В.А.
62. Строевой – краснофлотец Коноплев Е.Е.
63. Дальномерщик старший – краснофлотец Антропов В.А.
64. Гидроакустик – краснофлотец Победенный Н. Ф.
65. Главный боцман – гл. старшина Горбачев А.В.

заметив след торпеды, направленной в транспорт, преградил ей путь своим бортом. В данных условиях защитить транспорт иначе он не мог: время измерялось секундами. Обладая хорошей маневренностью и большим запасом скорости по сравнению с той, которой шел конвой, СКР-29 «Бриллиант» мог легко уклониться от торпеды, но тогда последняя

поразила бы транспорт. Нет сомнения, что вражеская подводная лодка избрала объектом своей атаки большой грузеный транспорт (какой именно – сказать трудно), а не сторожевой корабль».

За этот подвиг старший лейтенант Михаил Васильевич Махоньков посмертно был представлен к награждению орденом Отечественной войны I степени.



### От войны к миру

Уже 25 сентября СКР-28 вышел из порта Диксон в Ошмарино с конвоем «ДЕ-10» (транспорты «Тбилиси», «Комсомольск», «Буденный» и «Кингисепп», ледокольный пароход «Седов», гидрографическое судно «Циркуль», тральщики Т-111, Т-117, Т-119, БО-142, БО-206). а 29 сентября «Сапфир» и «Рубин» в составе конвоя «ЕД-8» (транспорты «Диксон» и «Киров», тральщики Т-111, Т-112, БО-142, БО-206 и БО-209) вышли обратно из Ошмарино к Диксону. 6 октября СКР-30 с конвоем «ДБ-6» (транспорты «Киров», «Диксон», «Петровский», эскадренные миноносцы «Достойный», «Деятельный», «Жесткий» и тральщик Т-112) прибыл с острова Диксон в Хабарово (пролив Югорский Шар).

В конце октября 1944 г. сторожевые корабли СКР-30 «Сапфир» и СКР-24 «Айсберг» в составе конвоя «АБ-15» сопровождали в Белое море ледоколы и другие суда после завершения навигации. 27 октября акустик «Айсберга» краснофлотец С.И. Серегин обнаружил шумы вражеской подводной лодки. Сторожевики атаковали ее глубинными бомбами, как посчитали командиры кораблей – успешно, что, впрочем, впоследствии не подтвердилось. В октябре-ноябре 1944 г. СКР-28 и СКР-30 участвовали в охране конвоев «ДБ-8», «ДБ-9» и «ДБ-10» (проводка транспортов по маршруту Диксон – Белое море). В ноябре 1944 г. разгром немецко-фашистских войск в Советском Заполярье завершился.

С 1941 по 1944 год бывшие пограничных корабли, в числе которых были «Бриллиант», «Рубин» и «Сапфир», находились на выполнении боевых заданий 4163 суток, прошли 201 503 мили и отконвоировали 1443 советских и иностранных транспорта.

Совместным приказом начальника войск Северо-Западного пограничного округа и командующего Северным флотом от 27 июня 1966 г. были объявлено:

«...Для отдания воинских почестей героизму, мужеству и самоотверженности моряков-пограничников на местах их героических боев установить координаты мест боевой славы:

а) широта 68 градусов 45 минут северная, долгота 42 градуса 55 минут восточная – место гибели пограничного сторо-

### Мемориальная доска на доме, где жил М.В. Махоньков в г. Ногинск

жевого корабля «Жемчуг» 11 августа 1941 года при несении боевого дозора;

б) широта 76 градусов 09 минут северная, долгота 87 градусов 47 минут восточная – место гибели пограничного сторожевого корабля «Бриллиант» 23 сентября 1944 года при конвоировании советских транспортов.

Моряки-пограничники до конца выполнили свой воинский долг. Корабли погибли, но не спустились перед врагом военно-морской флаг.

В поселке Кувшинская Салма в сентябре 1967 г. поставлен памятник морякам-пограничникам Заполярья, погибшим в годы Великой Отечественной войны. На гранитной плите золотом выбита надпись: «В памяти народа не померкнет бессмертный подвиг моряков-пограничников, отдавших свою жизнь в боях за Советское Заполярье».

Через 26 лет после гибели «Бриллианта» были обнаружены немые свидетели его подвига.

Летом 1970 г. на острове Добрыня Никитич архипелага Норденшельда в Карском море гидрографы Диксонской гидрографической базы обнаружили обломки шестивесельного яла, весла и связанные вместе два пробковых матраца. Двумя годами позднее на соседнем острове Пахтусова гидрограф В.А. Троицкий нашел спасательный круг с надписью «Бриллиант».

По окончании войны в соответствии с приказами НКВД от 17 августа 1945 г. «О формировании морских частей» в Карело-Финском пограничном округе были создан 3-й Северный отдельный дивизион сторожевых кораблей (7 июля 1946 г. реорганизованный в 3-й Северный отряд погрансудов), который возглавил капитан 3 ранга Б.Г. Чернышев, до войны командовавший «Бриллиантом». В состав формируемой части вошли и пережившие войну погра-

ничные сторожевые корабли пр.43 «Рубин» и «Сапфир», продолжившие нести службу по охране северных морских границ.

В марте 1955 г. оба корабля были переданы в состав ВМФ. 31 мая 1955 г. «Рубин» был переклассифицирован в посыльное судно «Кушум», а «Сапфир» – в посыльное судно «Визим», 27 декабря 1956 г. – в опытовое судно ОС-16. В этом качестве они прослужили еще несколько лет.

Бывший «Рубин» 3 октября 1957 г. был выведен из эксплуатации и поставлен на отстой в Кольском заливе. 30 июня 1960 г. был исключен из списков судов ВМФ и разделан на металл на Мурманской базе «Главвторчермета». Бывший «Сапфир» 28 января 1959 г. был превращен в мишень и использовался для обеспечения выполнения боевых упражнений. 6 декабря 1959 г. был исключен из списков флота и также разделан на металл.

По традиции, имена кораблей проекта 43 были переданы поступившим в морские части пограничных войск в 1950-е годы сторожевым кораблям на базе тральщиков проекта 254. «Жемчуг» и «Бриллиант» вошли в состав 3-го отряда пограничных кораблей (затем – 36-й отдельный дивизион сторожевых кораблей) в Кувшинской Салме, а «Сапфир» и «Рубин» – в состав 22-го ОДСКР в Петропавловске-Камчатском. После их списания имена были переданы пограничным сторожевым кораблям проекта 1124П, в 1972–1976 гг. вошедшим в состав сформированной к тому времени в Кувшинской Салме 1-й отдельной бригады сторожевых кораблей.

При постройке серии ПСКР пр.10410 два корабля первоначально получили названия «Рубин» и «Бриллиант», однако позже были переименованы в «Подольск» и «Сыктывкар» соответственно. В настоящее время «Рубин» назван новым пограничный сторожевой корабль Черноморско-Азовского пограничного управления береговой охраны ФСБ России. Имена «Жемчуг», «Сапфир» и «Бриллиант» пока пропали из списков пограничных кораблей, но хочется верить, что ненадолго.

### Список использованной литературы

- Бережной С. С. Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945. Справочник. – М.: Воениздат, 1988.
- Боевая летопись военно-морского флота 1941-1942. – М.: Воениздат, 1992.
- Боженко П.В. Субмарины на войне. Вып.4. – Львов, 1997.
- Коммунаров В.А. Подвиг «Бриллианта» // «Моделист-Конструктор», 1983, №5.
- Костриченко В.В., Кулагин К.Л. Быстроходные тральщики типа «Фугас» // «Морская коллекция», 2005, спец. вып. №2.
- Морозов М.Э, Нагирняк В.А. Стальные акулы Гитлера. Серия «VII». – М.: Эксмо, 2008.
- Мошков Ф.А. Морская пограничная охрана России: от Петра I до наших дней. – М.: 2007.
- Пятянин С.В. Корабли Второй мировой войны. ВМФ СССР 1941–1945 гг. // «Морская кампания», 2009, №3.
- Платонов А.В. Энциклопедия советских надводных кораблей. 1941–1945. – СПб.: Полигон, 2002.
- Пузырев В.П. Беломорская флотилия в Великой Отечественной войне. – М.: Военное издательство, 1981.
- Троицкий В. Круг с «Бриллианта» // «Вокруг Света», 1974, №6.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Северном театре. Вып.1-8. – М.: Воениздат, 1945-1949.
- Щедролов В. В. Три сестры Беломорской флотилии. – СПб.: Лекс, 2006.
- Материалы сети Internet:
- www.uboa.net
- Тарасов А. Дивизион «драгоценных камней» // www.konkurs.senat.org
- Химаныч О. Немеркнущий свет «Бриллианта» // www.polarpost.ru

# «Викинги» против конвоя «ВА-18»

И.В. Борисенко

Осенью 1943 года немецкий подводный флот переживал не лучшие свои дни. Вслед за катастрофическим маем, когда союзники смогли нанести детскую Денница решительное поражение, наступила черная полоса, когда лодкам пришлось забыть о прежних успехах. Основное поле боя – Атлантика – было фактически покинуто после 24 мая, и усилия перенесли на отдаленные театры, где оборона противника была слабее.

В этом смысле ярким примером стали советские коммуникации в Карском море. Перевозки по Севморпути важных грузов из США находились в этом районе под охраной неопытных в противолодочной борьбе моряков Северного флота, к тому же не имевших для эффективного противодействия «у-ботам» ни кораблей, ни вооружения.

Каравану «ВА-18» не посчастливилось попасть под сосредоточенный удар пусть небольшой, но все же «волчьей стаи», результатом чего стали тяжелые потери.

Выход конвоя был запланирован на 23 сентября, когда на острова Комсомольской правды с Диксона прибыл пароход «Аркос» под escortом минного заградителя «Мурман» и тральщиков Т-886 (№31)\* и Т-909 (№63). Эти же боевые корабли должны были вести в обратный путь четыре судна, совершившие самостоятельный переход с Дальнего Востока Севморпутем – «А. Андреев», «Моссовет», «Архангельск» и «Сергей Киров». На тот день, однако, прибыл только теплоход-лесовоз «А. Андреев», который успел выгрузить в порту Тикси кое-какие грузы и принять другие, для Диксона и Дудинки. То же самое касается парохода-лесовоза «Моссовет», а вот «Архангельск» и «Сергей Киров» везли различные грузы для норильского комбината. У первого в трюмах было ценное оборудование из Сан-Франциско, второй вез на палубе строительные фермы.

После сбора всех судов, задержавшихся ненадолго, в 11:05 25 сентября «ВА-18» вышел в путь. Возглавлял его командир «Мурмана» капитан 3 ранга Похмельнов. Первый выход оказался недолгим – уже в 15:35 от командира Северного отряда капитана 2 ранга Аннина была получена радиogramма с приказом возвращаться обратно вследствие обнаружения радиоразведкой в Карском море немецких подлодок, а также опоздания тральщиков, которые должны были усилить escort. Как видно, плохая примета – возвращаться – сработала.

В этот момент в Карском море действительно находились две подводные лодки – U-960 и U-601. Они только что закончили постановку мин около Диксона (операции «Зеешланге» и «Зеемёве»). Как видно, именно их доклады на базу об успешном

завершении постановок были запеленгованы советской стороной. Еще одна лодка – U-703 – проводила разведку ледовой обстановки севернее Новой Земли – она тоже вела передачи и могла быть засечена.

Надо сказать, что у немцев имелось довольно много разведывательной информации, однако по большей части отрывочной. Основную часть поставляла радиоразведка, но конкретных сведений о караване «ВА-18» или отдельных его кораблях и судах в донесениях не встречается. Зато служба «В-Dienst» на основании анализа более 100 советских радиogramм заключила, что намечается проводка каравана через Карское море с востока на запад. Всем трем имевшимся в том районе лодкам дали указание быть наготове. Немцы ожидали сильное охранение как на море, так и в воздухе.

Командование решило использовать для перехвата этого предполагавшегося конвоя U-960 и U-601, на 25 сентября державшиеся западнее Диксона. Вместе с U-703 они составили группу «Викинг». Последняя лодка находилась в море уже больше месяца, из-за чего 27 сентября остальным двум пришлось передать на нее некоторое количество запасов. Затем, с 28 сентября все три лодки были направлены на линию патрулирования в квадратах AS1975–AS1928 юго-восточнее островов Арктического Института. В последующие дни все три «у-бота» последовательно перемещались на северо-восток, в направлении пролива Вилькицкого, на выходе из которого к 30 сентября должны были занять позиции.

Тем временем «ВА-18» 28 сентября в 13:00 покинул острова Комсомольской Правды. Приказание о выходе дали по радио с Диксона, но из-за плохой слышимости оно было получено с опозданием. С другой стороны, немцы его совсем не перехватили. На помощь escortу конвоя еще в 2:25 того же дня с Диксона вышли тральщики Т-894 (№40) и Т-896 (№42). Они должны были встретиться с конвоем в точке 76°20' с.ш. и 86°16' в.д., а если «ВА-18» там не будет – идти обратно в пролив между

островами Известий ЦИК и Арктического института, где ждать подхода каравана.

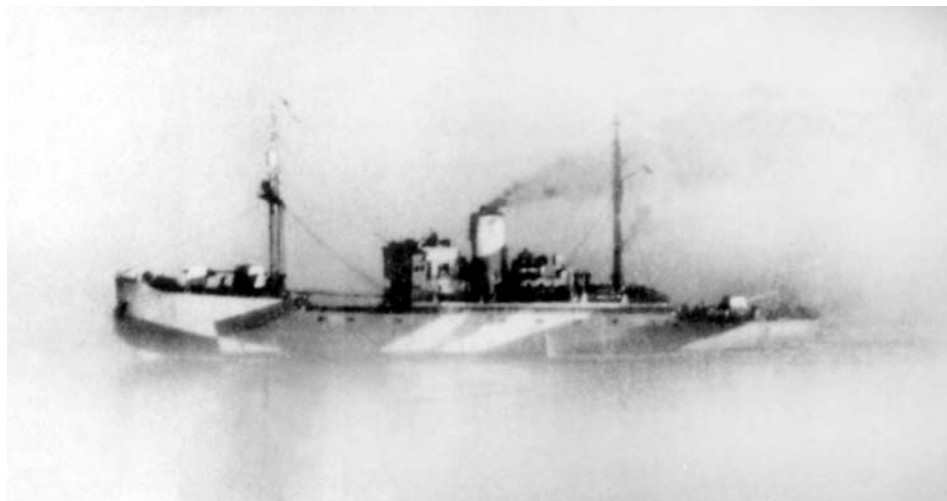
В течение 29 сентября конвой следовал из моря Лаптевых в Карское. Головным шел «Мурман», за ним пароходы в двух колоннах, а тральщики занимали места на курсовых углах 80° правого и левого бортов от головных пароходов. В условиях шторма (ветер 8-9 баллов, волнение 7-8) скорость упала до 4-5 узлов, поэтому в точку randevу с тральщиками караван не успел, и те, как было приказано, отошли на юго-запад.

Видимо, именно эти два тральщика были замечены U-601 (обер-лейтенант Грау) – она доложила сначала о трех сторожевых кораблях на курсе 75° в квадрате ХА7422, а потом о рыболовном траулере в квадрате ХА7136 на курсе 220°.

30 сентября в 0:12 (время берлинское, отстает от московского на час) в квадрате ХА4988 конвой первой обнаружила U-960 (обер-лейтенант Хайнрих). Его состав немцами был определен почти правильно: 4 парохода, ледокол, 3 сторожевика. Согласно докладу командира лодки, в 7:50 в квадрате ХА4898 ей был потоплен четырехмачтовый сухогруз вместимостью 6000 брт, после чего контакт с конвоем потерялся – Хайнрих боялся преследования и после атаки ушел.

Несмотря на то, что ранее командование прямо сообщало о наличии в Карском море подводных лодок противника, «ВА-18», преследуемый субмариной в течение семи часов, обнаружить ее присутствие не смог. Даже после торпедирования «Архангельска» в 8:55 (время московское) в 46 милях северо-западнее острова Нансена, мысль о подлодках командиру конвоя в голову почему-то не пришла. Он решил, будто конвой попал на минное поле, после чего корабли и суда отвернули на правый борт, отошли на 20-25 миль в сторону, и затем легли на прежний курс.

**Минный заградитель «Мурман» – флагманский корабль escortа конвоя «ВА-18»**



Из коллекции С.В. Пятянина

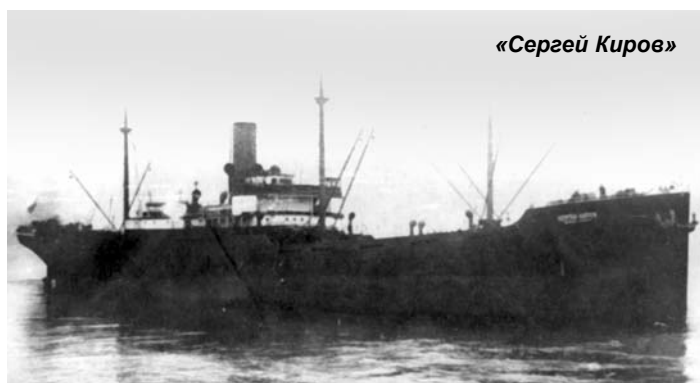
\* В документах тральщики именовались по бортовым номерам.

## Суда, входившие в состав конвоя «ВА-18»

Все фото из коллекции К. Васильева



«Моссовет»



«Сергей Киров»



«Архангельск»



«А. Андреев»

Во время гибели «Архангельска» (капитан Г.Г. Ермилов) погибло 11 человек, а тральщик Т-886 смог подобрать 29 человек из его команды, правда, двое из них вскоре умерли.

Во время торпедирования пароход шел вторым в правой кильватерной колонне, следом за «Моссоветом». Во время, как «Архангельск», разломившись, в 9:01 затонул, «Моссовет» меньше чем через час якобы заметил перископ, а позже слышал два взрыва, которые посчитали самоликвидацией торпед после прохода ими предельной дистанции. Так как У-960 часом ранее оторвалась от каравана, а другие лодки к тому моменту еще не обнаружили «ВА-18», следует признать догадку советских моряков неверной. То же касается и перископа. Корабли открывали огонь по этой ложной цели, но естественно, никакого результата от стрельбы не достигли. Странно другое: и теперь Похмельнов не доложил командованию, что конвой атакован подлодками!

После гибели «Архангельска» ордер каравана был перестроен. Теперь следом за «Мурманом» шел самый крупный пароход – «Сергей Киров», а два других судна двигались справа и слева от него.

Хотя ветер и волнение утихли, и караван смог двигаться со скоростью 8 узлов, немецкие лодки в надводном положении передвигались гораздо быстрее. В 21:00 (по Берлину) в квадрате ХА7189 контакт с «ВА-18» посредством гидроакустики установила У-601. Лодка начала преследование. В 0:05 она заметила дым, двинулась напрямик к нему и визуально обнаружила караван: три парохода, ледокол, три

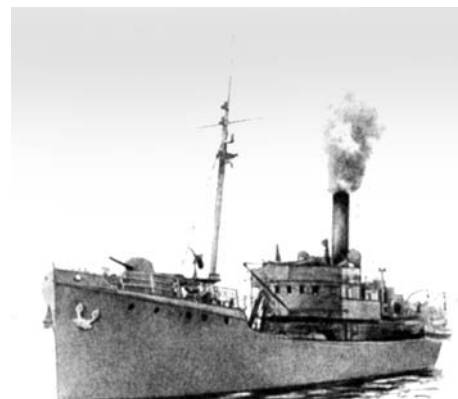
сторожевика. Примерно через час У-960 также восстановила контакт.

Таким образом, утром 1 октября конвой преследовали обе лодки, но не ясно, какую из них отогнал Т-886. Враг был обнаружен в 70-80 кабельтовых и спокойно ушел на восток, пользуясь большим преимуществом в скорости: тральщик, бывший траулер, не мог дать больше 10 узлов. Командир конвоя снова ничего не сообщил командованию о подлодке на том основании, что он не наблюдал ее лично! Конвой продолжил следовать прежним маршрутом, с прежней скоростью.

Тут уже и У-703 (обер-лейтенант Брюннер), узнавшая про конвой в 12:27 30 сентября после сообщения У-960, нашла противника. К 7:10 1 октября она установила контакт. До 13:10 лодка маневрировала, чтобы занять позицию для атаки, после чего в квадрате AS2446 потопила пароход типа «Сергей Киров», оцененный в 4200 брт. Через четыре минуты был дан еще один двухторпедный залп и предполагалось повреждение другого парохода, но уточнить результат не удалось, так как контакт был потерян.

С советской стороны потопление «Кирова» (капитан А.И. Литвиненко) зафиксировано в 14.12 по московскому времени в 12 милях к востоку от островов Известий ЦИК. Первоначально команда пыталась завести пластырь и спасти судно, но скоро стало ясно, что с поступлением воды не совладать. Весь личный состав с парохода был снят.

Только теперь командир конвоя дал радиограмму, одновременно повернув на южный курс. У-703 после этого события конвой преследовать прекратила, напра-



Один из мобилизованных траулеров Северного флота. К этому же типу принадлежали входившие в состав эскорта тральщика

вившись на остров Надежды. Там ей немецкое командование приказало забрать трех моряков с парохода «Декабрист», потопленного чуть ли не год назад!

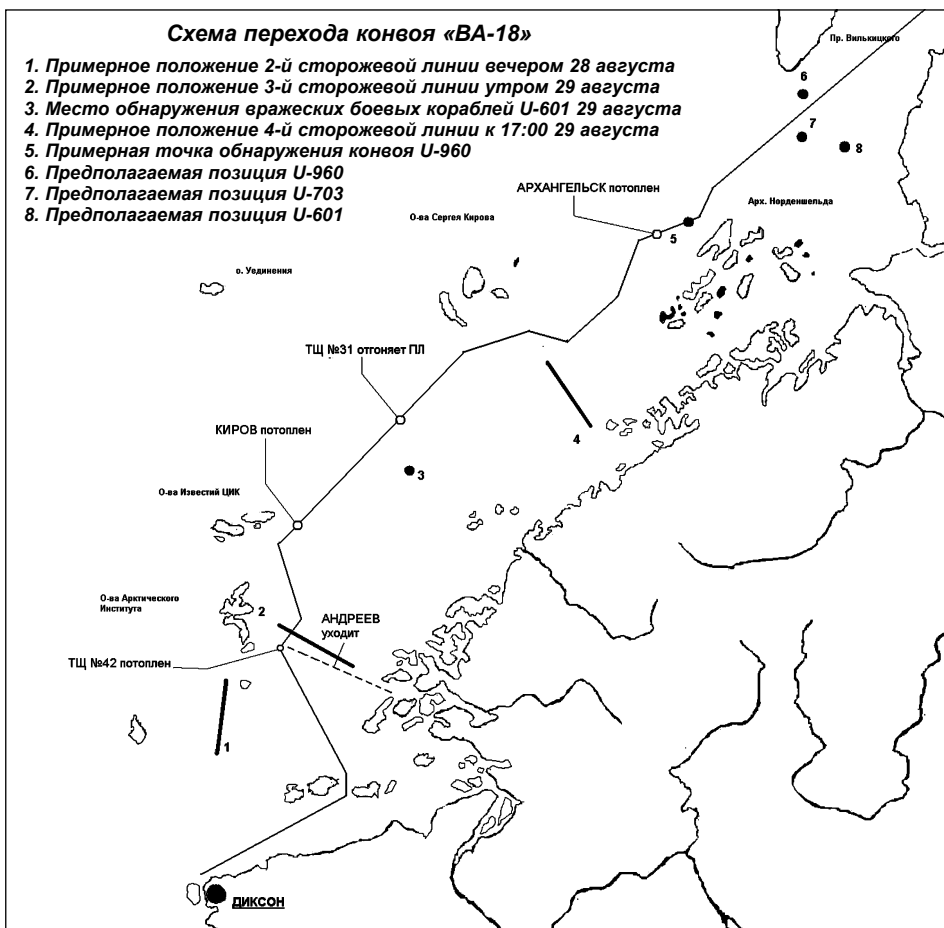
В 15:42 к конвою присоединились, наконец, Т-894 и Т-896, а для проведения противолодочного патрулирования с Диксона был выслан гидросамолет типа ГСТ. Уже в 16:03 Т-896 обнаружил вблизи конвоя две подводные лодки, которые вынудил погрузиться. Видимо, это были У-960 и У-601, которым появление тральщика не помешало через два-три часа провести свои атаки.

Первой это сделала У-601, в 17:13 выпустившая торпеды FAT по ледоколу. Действительно, в 18:06 с «Мурмана» заметили следы двух торпед. Как казалось

«Гангут»

### Схема перехода конвоя «ВА-18»

1. Примерное положение 2-й сторожевой линии вечером 28 августа
2. Примерное положение 3-й сторожевой линии утром 29 августа
3. Место обнаружения вражеских боевых кораблей U-601 29 августа
4. Примерное положение 4-й сторожевой линии к 17:00 29 августа
5. Примерная точка обнаружения конвоя U-960
6. Предполагаемая позиция U-960
7. Предполагаемая позиция U-703
8. Предполагаемая позиция U-601



Грау, одна из них попала в стоящий за ледоколом 5100-тонный пароход, который утонул. Сама лодка после атаки подверглась 17-минутному артобстрелу с кораблей эскорта. Советские моряки якобы даже наблюдали большой взрыв, а потом обнаружили на воде большое масляное пятно, но, увы, «немка» не имела никаких повреждений. С удовлетворением записав 2 октября, что конвой уничтожен – ушли только ледокол и 2 сторожевика – Грау отправился на базу.

U-960, после долгого преследования, в 18:06 выстрелила последние торпеды (FAT) и, по заявлению Хайнриха, потопила сухогруз типа «Андреев» в 2900 брт, а также рыболовный траулер. Празднуя двойную победу, 960-я отошла, чтобы на следующий день следовать домой.

В действительности, в результате этой атаки был потоплен только тральщик №42. По данным нашей стороны, это случилось в 19:10 в 58 милях к северо-западу от полуострова Михайлова. К сожалению, весь лич-

ный состав корабля во главе с командиром капитан-лейтенантом Голубцом, погиб. В это время теплоход «Андреев», развив ход, покинул конвой и скрылся в снежных заряхах. На всех парах достигнув шхер Минина, он спрятался в районе малых глубин около острова Круглый. По непонятным причинам (скорее всего, боясь быть обнаруженным с помощью радиоперехвата), капитан «Андреева» несколько дней не отвечал на вызовы разыскивающего его командования. Нашли судно только 4 октября...

Между тем, в 19:47 1 октября с Диксона на помощь конвою вышли тральщики Т-108 и Т-110 с командиром Северного отряда на борту. Они никого найти не смогли и вернулись, чтобы заняться тралением обнаруженных мин – как раз тех, что недавно выставили U-601 и U-960. «ВА-18», охраняемый самолетами, пришел на Диксон около 15 часов 2 октября...

В чем же причина данной трагедии? Ответ, в принципе, лежит на поверхности: конвой охранялся кораблями, мало приспособленными для выполнения подобной задачи. Ни минзаг, ни переделанные из крупных траулеров тихоходные тральщики не могли соревноваться со специально обученными для атак караванов ночью подлодками. Сказалось также и явная неспособность Похмельнова руководить подобной рода операцией. Еще одной из причин, приведших к тяжелым потерям, указывается недисциплинированность капитанов судов, обильно использовавших радиосвязь во время перехода по Севморпути. Как было показано, это действительно дало немцам повод кратковременно сосредоточить в нужном месте три лодки и провести массивную атаку, тем самым лишив норильский комбинат весьма ценного оборудования, что серьезно затруднило его работу.

К счастью, немцев подвела самоудовлетворенность или недостаточная опытность командиров подводных лодок, посчитавших конвой полностью уничтоженным. Плюс ко всему, к 30 сентября все лодки уже получили приказы на возвращение, U-960 вечером 1 октября расстреляла все торпеды (из-за минных постановок на борту имелся ограниченный боекомплект), а у U-703 продуктов и топлива оставалось только на обратный путь. Все это позволило уцелеть половине конвоя, пускай и наименее ценной.

### Суда и корабли – участники событий:

- «Андреев» – теплоход-лесовоз голландской постройки (1936 г., 2847 брт).
- «Архангельск» – бывший пароход «Uskvalley» британской постройки (1929 г., 2480 брт), выскочивший на мель в Белом море, поднятый ЭПРОном и включенный в состав советского торгового флота.
- «Моссовет» – пароход-лесовоз датской постройки (1936 г., 2981 брт); потерян 31.7.1947 в Арктике.
- «Сергей Киров» – бывший пароход «Hebburn» британской постройки (1925 г., 4146 брт).
- «Мурман» – бывший гидрографический корабль, переоборудованный в минный заградитель (1940 г., 3700 т).
- Т-909 (№ 83) – бывший рыболовный траулер «Большевик» (РТ-36) (1929 г., 1100 т).
- Т-886 (№ 31) – бывший рыболовный траулер «Засольщик» (РТ-15) (1930 г., 1150 т).
- Т-894 (№ 40) – бывший рыболовный траулер «Северный» (РТ-83) (1935 г., 1150 т).
- Т-896 (№ 42) – бывший рыболовный траулер «Красный Онежанин» (РТ-308) (1287 т).
- U-601 – вступила в строй 18.12.1941; потоплена «Каталиной» 210-й эскадрильи RAF 25.2.1944 северо-западнее Харстада, погибла со всем экипажем под командованием капитан-лейтенанта Хансена; Петер-Оттмар Грау пережил войну и умер в 1994 г.
- U-703 – вступила в строй 16.10.1941, пропала без вести после 16.9.1944 у восточного побережья Исландии.
- U-960 – вступила в строй 28.1.1943, потоплена 19.5.1944 американскими эсминцами «Niblack», «Ludlow» и самолетами «Веллингтон» 36-й эскадрильи и «Вентура» 500-й эскадрильи RAF в Средиземном море, северо-западнее Алжира; погиб 31 член экипажа, 20 спасено (в том числе и Хайнрих).

### Источники и литература:

- KTB des Führer der Unterseeboote Norwegen.
- Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на северном морском театре. Выпуск 5 (1 июля – 31 декабря 1943 г.) – М.: Воениздат, 1949.
- Руднев Г.А. Огненные рейсы. – Владивосток: Дальневосточное книжное издательство, 1990.
- Niestle A. German U-boat losses during World War II. – Annapolis: Naval Institute Press, 1998.

**Вопрос:** Ищу детали программы военного-морского строительства на Третью пятилетку. По имеющимся у меня данным, состав советского флота к 1943 г. предполагалось довести до уровня: 19 линкоров, 20 крейсеров (тяжелых и легких), 18 лидеров, 145 эсминцев, 341 подводная лодка, 514 торпедных катеров. Хотелось бы уточнить эти данные и получить распределение кораблей по действующим флотам.

**А. Бартельский, Варшава**

**Ответ:** План военного судостроения на 1938-1942 гг., как и практически все предшествующие советские планы «большого судостроения», фактически на правительственном уровне не утверждался. На основе этого плана НКВМФ в 1940 г. был разработан его откорректированный вариант, считавшийся как бы действующим, а Н.Г. Кузнецовым 27.07.1940 был утвержден план строительства кораблей ВМФ на 1940-1942 гг.

Реально осуществление всех программ велось исключительно по годовым планам.

Что касается плана 1938-1942 гг., то в откорректированном варианте 1940 г. он предусматривал («История отечественного судостроения», т. IV, стр. 250-254) строительство следующих кораблей (в скобках - из них ввод в строй к 1 января 1943 г):

- линейные корабли – 6 (0);
- тяжелые крейсера – 4 (0);
- лёгкие крейсера – 21 (10);
- лидеры – 12 (6, включая «Ташкент»);
- эскадренные миноносцы – 86 (62);
- сторожевые корабли – 30 (9);
- большие подводные лодки – 30 (27);
- средние подводные лодки – 93 (44);
- малые подводные лодки – 78 (60);
- тральщики – 83 (58);
- большие охотники – 36 (22);
- морские бронекатера – 8 (4);
- речные мониторы – 12 (4);
- речные бронекатера – 27 (25);
- речные тральщики – 8 (8);
- торпедные катера – 171 (171);
- торпедные катера на воздушной подушке – 29 (29).

Также предусматривалась постройка 8 сетевых заградителей, 17 морских десантных судов и 16 десантных барж, но по ним по всем планам не был согласован с НКСП.

Помимо этого, постановлением Правительства СССР №154сс от 26.06.1936 утверждается программа «крупного морского судостроения» рассчитанная на десять лет. Согласно ей, к постройке было запланировано:

- линкоры типа «А» (35 000 т) – 8 (КБФ – 4, ЧФ – 4);
- линкоры типа «Б» (26 000 т) – 16 (СФ – 2, КБФ – 4, ЧФ – 4, ТОФ – 6);
- легкие крейсера новые (7500 т) – 5 (СФ – 2, КБФ – 3);
- крейсера типа «Киров» – 15 (КБФ – 3, ЧФ – 4, ТОФ – 8);
- лидеры типа «Ленинград» – 6 (КБФ – 2, ЧФ – 2, ТОФ – 2);

- лидеры новые (2790 т) – 11 (СФ – 2, КБФ – 3, ЧФ – 2, ТОФ – 4);
- эсминцы типа «Гневный» – 128 (СФ – 16, КБФ – 40, ЧФ – 28, ТОФ – 44);
- подлодки большие типов «Д», «Л», «П» – 28 (СФ – 3, КБФ – 6, ЧФ – 6, ТОФ – 13);
- подлодки большие типа «К» – 62 (СФ – 17, КБФ – 6, ЧФ – 4, ТОФ – 35);
- подлодки средние типа «С» – 89 (СФ – 20, КБФ – 14, ЧФ – 9, ТОФ – 46);
- подлодки средние типа «Щ» – 75 (СФ – 4, КБФ – 22, ЧФ – 15, ТОФ – 34);
- подлодки малые типа «М-1» – 50 (КБФ – 16, ЧФ – 6, ТОФ – 28);
- подлодки малые типа «М-3» и «М-4» (200 т) – 40 (КБФ – 14, ЧФ – 14, ТОФ – 12);

Всего – 533 корабля (СФ – 66, КБФ – 137, ЧФ – 98, ТОФ – 232).

План верстался келейно, на скорую руку и без кого-либо реального обоснования. В тот момент и моряки и промышленность хотели получить общее представление о порядке цифр, о грандиозности замыслов членов Политбюро. Уже через год Комитет обороны при СНК СССР постановлением №87сс от 15.08.1937 его переработал в сторону сокращения. Потом процесс сокращения продолжили.

**М. Барабанов, Ю. Каторин**

**Вопрос:** В документах бригады ТКА КБФ наткнулся на упоминание о торпедном катере типа «ЯМБ» (возможно «ЯМБ», он же по-видимому ТКА №174). Входил в состав БТКА КБФ по 28 июня 1942 г., возможно и в более ранний период. О его деятельности во втором квартале 1942 г. известно только, что 85 суток простоял в базе (в т.ч. 55 в ремонте), 4 суток был на ходу.

В боевых выходах не отмечен. Прошел 60 миль со средней скоростью 12 уз. В последующие периоды в отчетах не замечен.

В справочнике С.С. Бережного «Корабли и суда ВМФ 1928-1945» он отсутствует. Что это за катер?

**М. Морозов**

**Ответ:** ЯМБ – это не наименование, а тип катера; расшифровывается как «яхта морская быстроходная». Это были стальные катера, которые строились на ленинградском судостроительном заводе №194 им. Марти в 1937 г. Водоизмещение – 34,7 т, размерения – 22,7×5,0×0,9 м, 2 мотора ГАМ-34 по 800 л.с., скорость 25 уз.

Серия состояла из 6 единиц: 1 – для Наркома ВМФ, 1 – для Северного флота, 2 – для Штаба КБФ, 1 – для ВВС КБФ.



«Авиабазы»

**Один из катеров типа ЯМБ в послевоенные годы на Неве**

**В н и з у: под номером РК-877 у борта тральщика пр.254**

**С л е в а: тот же катер в более поздний период – уже под названием «Ленинград»**



«Авиабазы»

Таким образом, в 1939 г. на Балтике имелось три катера данного типа: Ш-11 и Ш-12 в составе плавсредств штаба КБФ (можно предположить, что впоследствии они получили номера Ш-1 и Ш-2, или М-1 и М-2); ВС-75 – в составе плавсредств ВВС КБФ. Последний был передан бригаде торпедных катеров КБФ и вначале получил обозначение ТК-11, на 1.9.1940 уже имел номер ТК-21, а циркуляром НШ КБФ №К/009 от 28.9.1941 включался в 3-й отряд БТКА КБФ с присвоением боевого №174.

Один из катеров типа ЯМБ был на Ханко, участвовал в эвакуации этой базы и по справочнику потерь ВМФ значится раздавленным льдом в бухте о. Гогланд 13.12.1941.

Во избежании путаницы с торпедными катерами следует отметить, что боевые катера имели номера без всяких букв, а вот плавсредствам присваивались литеры (например, «Ш» – плавсредства штаба флота, «ПЛ» – плавсредства бригады подводных лодок, «ТК» – плавсредства бригады торпедных катеров, «ВС» – плавсредства ВВС флота и т.д.).

**В. Яровой**

\* \* \*

**Вопрос:** В статье М. Морозова по поводу работы Ю. Ровера в числе незаслуженных побед немцев на Черном море указывается транспорт «Ленинград», якобы потопленный 23 июня 1943 г. подводной лодкой U-18. В чем причина сомнений?

**В. Яровой**

**Ответ:** Сомнения вызваны тем, что 23.6.1943 U-18 никого не топила. Транспорт «Ленинград» был потоплен в Евпатории 17.10.1941, но вскоре поднят и отбуксирован в Туапсе, где, насколько известно, оставался в неисправном состоянии до конца войны. На самом деле U-18 23.6.1943 безуспешно атаквала буксир «Петраш», шедший в конвое, в составе которого также были СП-15 и катер МО. Атака была зафиксирована советской стороной, причем немецкие торпеды взорвались на берегу.

**М. Морозов**

\* \* \*

**Вопрос:** По справочнику «Потери боевых кораблей и судов...» отмечается потопление 10.7.1942 года при доставке боеприпасов десантникам на остров Коммерс советских торпедных катеров №83 и №123. Во всех прочитанных мной статьях и публикациях при достаточно подробном описании боевых действий у острова в предыдущие дни, гибель этих катеров упоминается вскользь только в итоговых списках потерь. Что же с этими двумя катерами произошло?

**А. Федоров**

**Ответ:** Да, в открытых источниках все именно так и выглядит, поскольку эти катера фактически пропали без вести со всеми экипажами в условиях отсутствия

**Подводная лодка U-18 входит в Констанцу, 18 мая 1943 г.**

четкого боевого управления. Их потерю списали последним днем операции, когда подвели итоги потерям.

Фактически, ТКА №83 и №123 в 13.28 8 июля вышли из бух. Норре-Каппелльлахт для атаки канонерских лодок у Коммерса. В 13.46 за ними вышли ТКА №23, №63. Далее, согласно Журналу боевых действий БТКА, в 13.52 канонерские лодки начали обстрел наших катеров, в 14.05 ТКА пошли в атаку, в 14.55 «2 ТКА возвратились после атаки на о. Лавенсари. 2 ТКА, вышедшие в атаку ранее, не возвращались». Таким образом, №83 и №123 потоплены финскими КЛ 8-го, а не 10 июля.

Финский отчет по событиям у Коммерса содержит более детальное описание событий. Фактически ТКА №83 и №123 были тяжело повреждены КЛ «Турунмаа» и несколькими сторожевыми катерами. Оба катера потеряли ход, и финны попытались взять их на буксир – один VMV-9, другой VMV-12. Судя по всему, VMV-9 это удалось, но наш катер при этом затонул. Другой катер затонул до того, как его начали буксировать. С катеров финны взяли 11 пленных. Нельзя полностью исключить, что в расстреле катеров приняли участие финские истребители – наши катерники жаловались на их атаки, а оба ТКА вышли в атаку в тот момент, когда наших истребителей в районе не было.

**М. Морозов**

**Вопрос:** В продолжение предыдущего вопроса. В «Потерях...» за 28.12.1941 значится погибший от огня немецкой артиллерии у Керченского полуострова тральщик Т-485 «Каховка». Ни в одном описании Керченско-Феодосийской десантной операции я упоминаю об этом тральщике не нашел. Не просветите ли вы меня, что же там с ним такое случилось?

**А. Федоров**

**Ответ:** Очередная путаница. Реально 27 декабря АВФ потеряла ТЩ «Кизилташ», который после налета авиации противника выбросился на берег близ поселка Кучугуры. В «Потерях...» он значится как погибший 1.3.1942 с припиской, что по другим данным погиб 27.12.1941.

«Каховка» в Керченско-Феодосийской операции не участвовал. Он погиб 25.2.1942 после налета немецкой авиации на Камышбурун – выбросился на мель близ маяка на рейде.

**М. Морозов**

\* \* \*

**Вопрос:** Какова была структура и штат флотилий немецких СКР и охотников? Как велись боевые действия, осуществлялся ремонт и отдых экипажей? Велась ли боевая подготовка и что она включала? При мобилизации в состав экипажей добавлялись военные моряки или менялся весь личный состав?

**А. Моркин**



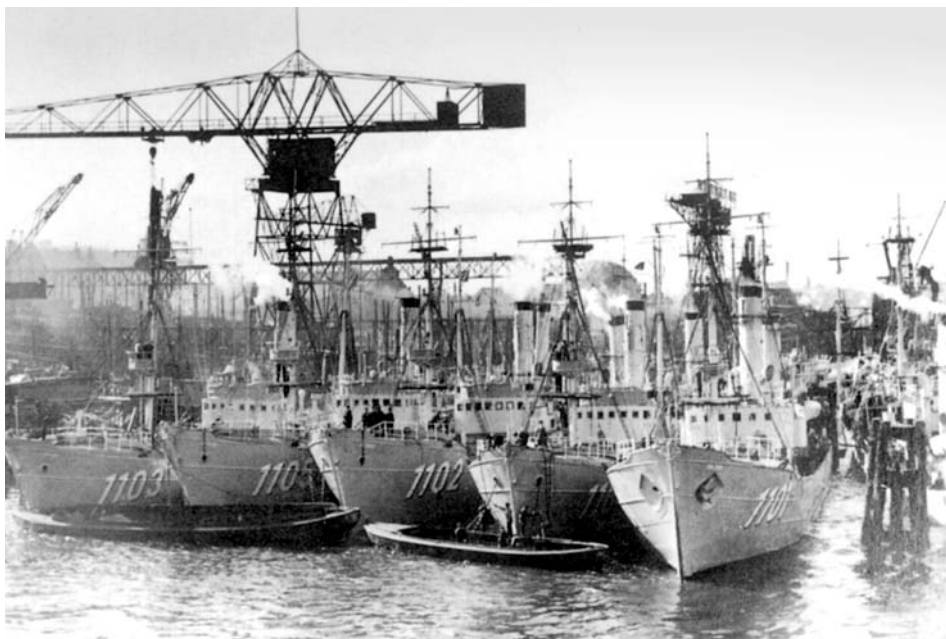
Транспорт «Ленинград»

Из коллекции К. Васильева



G. Enders





**Ответ:** В иностранной литературе поднятые вопросы подробно не освещались, но на основе чтения немецких документов можно сказать следующее.

Структура флотилий была простой: командир флотилии – корабль, числом от 8 до 16. Те флотилии СКР, которые комплектовались катерами типа КФК, были более многочисленными и включали от 3 до 5 групп (А, В, С и т.д.) по 4-6 единиц. Флотилии крупных кораблей такой подструктуры не имели, но, как правило, охотники действовали внештатными тактическими группами по 2-3 корабля, где командиром являлся один из командиров кораблей.

Каждая такая группа вела собственный Журнал боевых действий (ЖБД, в немецком написании КТВ), который являлся приложением к КТВ флотилии. У флотилий СКР вне зависимости от типов кораблей, как правило, существовал только объединенный ЖБД. Кроме того, и в тех, и в других флотилиях отдельный ЖБД вел инженер-механик флотилии.

Аварийные ремонты осуществлялись по мере получения повреждений, чистка котлов – на театре в тыловых портах примерно раз в полгода сроком на две недели. Для проведения планово-предупредительных

ремонтов флотилии охотников уходили в германские верфи раз в год (на Балтике в период ледостава в Финском заливе) сроком на 3-4 месяца. Так же ремонтировались и СКР на Балтике. На Севере корабли 59-й и 61-й флотилий ремонтировались по скользящему графику иногда на верфях Южной Норвегии, иногда в Германии. Это приводило к сильному перемешиванию кораблей и довольно продолжительным периодам, когда они действовали в отрыве от флотилии. Поэтому периодически немецкому командованию приходилось перенумеровывать корабли с передачей их в состав флотилий, где они реально оказывались.

После проводки очередного конвоя сторожевики 1-3 дня стояли в порту, где давался отдых командам и осуществлялись занятия по боевой подготовке (БП). Охотники находились в море гораздо больше, но это компенсировалось большими сроками нахождения в Германии во время планово-предупредительного ремонта. После его окончания осуществлялся цикл занятий по БП на полигонах ПЛО в Южной Балтике. Конкретных сведений по задачам и нормативам БП нет.

При мобилизации, насколько известно, частично оставался старый экипаж

**С л е в а :** 11-я флотилия сторожевых кораблей на мобилизационных сборах, 1939 г.

**В н и з у :** 17-я флотилия охотников за ПЛ на зимней стоянке, 1940 г.

(кроме специалистов по рыбной ловле), который дополнялся военной командой. Офицерский состав частично набирался из резерва (призванные рыболовы), частично комплектовался за счет выпускников военно-морских школ военного времени. До войны немцы регулярно (примерно раз в год) осуществляли мобилизационные сборы для судов рыболовного флота. Кстати, в 1939 г. такие сборы были спланированы на август, благодаря чему все флотилии были развернуты очень быстро.

**М. Морозов**

\* \* \*

**Вопрос:** Я из Болгарии и интересуюсь действиями советских подлодок в западной части Черного моря в 1941-1944 гг. В мае 1942 г. Щ-214 потопила три шхуны, которые считаются болгарскими. Экипажи были отпущены, а капитаны задержаны на лодке. В болгарской литературе я ничего про это не встречал. Перечитал внимательно и переписку болгарского МИД с советском посольстве в Софии, и ничего про такой инцидент не нашел. Известны ли названия этих шхун и что стало с их капитанами?

**К. Стоянов**

**Ответ:** Данные о действиях Щ-214 против шхун в мае – июне 1942 г. дополняются следующим интересным фрагментом, почерпнутым из политдонесения военного комиссара 1-й бригады подводных лодок ЧФ за июнь 1942 г.:

*«Шхуны, идущие под турецким флагом из Босфора в Бургас, имеют болгарский флаг и позывные. В Бургасе сдают груз немцам, которые имеют в порту Бургаса своего агента, а из Бургаса эти же шхуны грузят древесный уголь и другие материалы и везут его в Турцию».*

То есть можно сделать вывод, что в момент потопления шхуны шли под турецким флагом, но при обыске на борту были найдены болгарские флаги и установлены болгарские позывные. Несомненно, что источником вышеприведенной информации были допросы капитанов, произведенные на борту “щуки”, поскольку сразу после прибытия в порт пленные наверняка были сданы в разведывательный отдел или, что скорее, представителям военной контрразведки. Тот факт, что допросить капитанов на борту удалось без помощи переводчиков, дает дополнительный повод считать пленных болгарскими, хотя это могли быть и турки, владеющие болгарским языком.

**М. Морозов**

При подготовке раздела использованы материалы интернет-форума <http://tsushima.borda.ru>