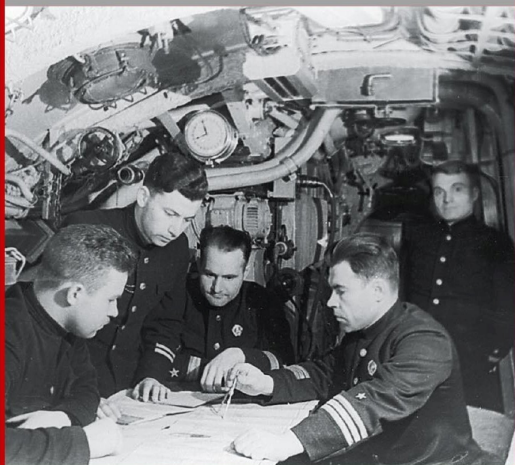


НА ЛИНИИ ФРОНТА
ПРАВДА О ВОЙНЕ

Мирослав Морозов

ПОДВИГ ПОДПЛАВА БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА



**БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ
В ФИНСКОМ ЗАЛИВЕ**

1943

Мирослав Эдуардович Морозов
Подвиг подплава Балтийского
флота. Боевые действия
в Финском заливе. 1943 г.

Серия «На линии
фронта. Правда о войне»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=42857941

*Подвиг подплава Балтийского флота. Боевые действия в Финском
заливе. 1943 г.:
ISBN 978-5-227-08708-9*

Аннотация

Среди драматических эпизодов, выпавших на долю отечественного подводного флота в годы Великой Отечественной войны, кампания 1943 г. на Балтике занимает особое место, как одна из самых неудачных. Из состава 1-го эшелона развертывания кампании 1943 г. пропали без вести две из трех входивших в его состав подлодок, из состава 2-го – две из двух, притом что ни одной из них так и не удалось вырваться за пределы Финского залива. Участвовавшими в кампании субмаринами не было совершено ни одной торпедной атаки, так что понесенные потери не компенсировались никакими боевыми успехами.

Эти факты не оставили равнодушными не только историков отечественного ВМФ, но также ветеранов и публицистов, в результате чего свет увидел целый ряд работ, основанных на различных по качеству материалах. Авторы пытались выяснить, что стало причиной столь тяжелых потерь и кто несет за них персональную ответственность. Рассекречивание в последние годы большого пласта документов из отечественных архивов, находки на дне Финского залива, а также появившийся доступ к документам бывших противников дает возможность довольно полно восстановить картину событий и максимально объективно оценить причины трагических неудач.

Содержание

Состояние Бригады подводных лодок КБФ к началу кампании 1943 г	9
Планирование боевых действий	18
Планирование противником кампании на Балтике 1943 г	26
Действия противника по развертыванию противолодочных рубежей и минных заграждений в начале кампании 1943 г	40
Конец ознакомительного фрагмента.	62

**Мирослав
Эдуардович Морозов
Подвиг подплава
Балтийского флота.
Боевые действия в
Финском заливе. 1943 г**

*Балтийским подводникам, героически
сражавшимся и погибавшим 75 лет тому назад,
посвящается*

© Морозов М.Э., 2019

© «Центрполиграф», 2019

© Художественное оформление серии, «Центрполиграф», 2019

Среди драматических эпизодов, выпавших на долю отечественного подводного флота в годы Великой Отечественной войны, кампания 1943 г. на Балтике занимает особое место. Ни до, ни после нее соотношение успехов и собственных потерь не достигало такой невыгодной разницы, как в этот период. Из состава 1-го эшелона развертывания кампании 1943 г. пропали без вести две из трех входивших в его

состав подлодок, из состава 2-го – две из двух, притом что ни одной из них так и не удалось вырваться за пределы Финского залива. Участвовавшими в кампании субмаринами не было совершено ни одной торпедной атаки, так что понесенные потери не компенсировались никакими боевыми успехами. Худший результат предыдущего 1942 г. – 3-го эшелона развертывания, действовавшего в сентябре – ноябре, – составил 50 % потерь (8 из 16 ПЛ), притом что большинство кораблей все же смогло прорваться в Балтику и нанести определенные потери противнику.

Эти факты не оставили равнодушными не только историков отечественного ВМФ, но также ветеранов и публицистов, в результате чего свет увидел целый ряд работ, основанных на различных по качеству материалах. Во всех этих трудах авторы пытались высказаться о том, что стало причиной столь тяжелых потерь и кто несет за них персональную ответственность. Наиболее ярко и категорично по данному поводу высказался писатель О.В. Стрижак, который после продолжительного общения с известным балтийским подводником П.Д. Грищенко после смерти последнего опубликовал книгу «Секреты Балтийского под-плава»:

«...К Трибуцу, который командовал флотом, Грищенко относился холодно и спокойно: «Убийца...» Из мрачайших страниц жизни Трибуца – лето 43-го.

Весной немцы и финны наглухо перекрыли горло Финского залива сетью из мощного стального троса. От берега до бе-

рега. Наверху сеть держали буи, внизу якоря. Залив перед сетью был густо заставлен минами. Сверху все это простреливалось артиллерией, контролировалось авиацией и противолодочными кораблями. Разведка авиацией, авиафото съемка показали, что заграждение непреодолимо. Штабные учения показали, что ни одна лодка не пройдет это заграждение. Посланные в разведку лодки вернулись ни с чем. Сеть не преодолевалась ни поверху, ни по дну. Ее нельзя было ни прорвать ударами корпуса, ни перепилить. Торпеды проходили сквозь сеть, не взрываясь.

Но Трибуц желал показать Кремлю активность. Он отдал приказ на прорыв заграждения.

Ужаснейшие воспоминания балтийских подводников связаны с тем летом.

За лодкой уходила лодка – и не возвращались. Все гадали: кто будет следующим? Офицеры ходили молча, но с мертвыми лицами. Матросы-подводники бесились в казармах и в голос материли командующего и все начальство. На матросов не обращали внимания, всех не перестреляешь, не с кем будет в море идти.

Всем было ясно, что Трибуц решил уничтожить свои подводные силы»¹ и т. п.

Такой текст не оставил равнодушными многих, в том числе и автора этих строк. С годами, по мере изучения архивных материалов по действиям наших подлодок в годы войны, же-

¹ Стрижак О.В. Секреты Балтийского подплава. СПб., 1996. С. 28–29.

ление разобраться с тем, что же именно произошло на Балтике в 1943 г. и кто несет за это ответственность, росло. Сейчас, когда на дне Финского залива обнаружена последняя погибшая в кампанию того года подлодка, это можно сделать с достаточной полнотой. Именно поискам ответов на эти два взаимосвязанных вопроса и посвящена данная книга.

Книга написана при поддержке благотворительного фонда «Балтийский Варяг».

Автор выражает глубокую признательность всем, кто оказал помощь при работе над книгой: Б.В. Айрапетяну, К.Р. Богданову, И.В. Борисенко, О.А. Балашову, М.И. Иванову, А.Я. Кузнецову, А.Д. Латкину, С.А. Липатову, А. Перестронину, М.Р. Пуслису, В.Ю. Шумилову, И.В. Щетину.

Состояние Бригады подводных лодок КБФ к началу кампании 1943 г

Новый 1943 г. советские люди встречали с большим духовным подъемом и надеждами на лучшее будущее. Успех контрнаступления под Сталинградом привел к общему наступлению Красной армии сначала на южном фланге советско-германского фронта, а затем и на остальных направлениях. События января – начало отступления немецких войск с Северного Кавказа, прорыв блокады Ленинграда и разгром венгерских и итальянских войск под Воронежем – казалось, полностью подтверждали оптимистический прогноз. Трудности начались в феврале, а к 20-м числам марта в результате немецкого контрнаступления нашим войскам пришлось оставить Харьков и Белгород. Обе стороны занялись подготовкой к летней кампании, которая, по общему мнению, должна была стать переломным моментом в противостоянии СССР и Германии.

Хотя подводные лодки Краснознаменного Балтийского флота и не участвовали в зимней кампании 1942/43 гг., их экипажи имели все основания считать, что в наметившемся переломе есть и их скромный вклад. По итогам кампании 1942 г. считалось, что торпедами и артиллерией под-

лодок КБФ было потоплено 49 транспортов суммарным водоизмещением 423 тыс. тонн, миноносец и сторожевой корабль, повреждены девять транспортов (92 тыс. т) и миноносец. Кроме того, на минах, выставленных подводным минным заградителем Л-3, погибли еще три судна (19 тыс. т)². Реальные успехи оказались скромнее: 23 судна суммарным тоннажем 47 949 брт³ были потоплены, девять (39 826 брт) получили повреждения, но этот результат многократно превосходил успехи 1941 г., когда враг потерял от действий балтийских подводников один транспорт и подводную лодку. Три подлодки по итогам 1942 г. стали гвардейскими, две были награждены орденами Красного Знамени. 15 экипажей целиком были награждены орденами и медалями, причем два экипажа (Щ-303 и Щ-406) дважды, а командиры С-7 и Щ-406 С.П. Лисин⁴ и Е.Я. Осипов были удостоены звания Героя Советского Союза.

Успех советских подлодок признал и противник. В своем обзоре кампании 1942 г. и задачах на 1943 г. (прил. 2.2) командующий группой ВМС «Север» генерал-адмирал Р.

² ОЦВМА. Ф. 18. Д. 7464. Л. 28.

³ При сравнении цифр следует иметь в виду, что командиры ПЛ докладывали о размерах цели в тоннах водоизмещения, которое у торговых судов значительно больше, чем валовая регистровая вместимость, измеряемая в брутто-регистрах тоннах (брт).

⁴ После гибели С-7 и пленения С.П. Лисина в октябре 1942 г. не были реализованы представления на Героев Советского Союза на командиров ПЛ «Лембит», Щ-309, Щ-303 А.М. Матиясевича, И.С. Кабо и И.В. Травкина.

Карльс писал: «Удачные, неожиданно многочисленные прорывы русских подлодок туда и обратно не могли быть пресечены до появления ледовых помех, ни постоянным усилением минных заграждений, ни наступательными минными операциями восточнее о. Сескар, так что вся Балтика была объявлена опасной в смысле подводной опасности, и на ней выполнением задач по конвоированию и охоте за подлодками были связаны многочисленные корабли охранения, которые так были нужны на других театрах военных действий». На первое место среди причин, обусловивших советский успех, генерал-адмирал поставил «безоглядный порыв и до сих пор считавшиеся невозможными способности русских подлодок прорвать минные заграждения, сдерживаемые [их] низкой выучкой». Впрочем, прорыв за пределы Финского залива 24 подводных лодок из 30 туда направлявшихся свидетельствовал, что в оценке уровня подготовки экипажей Карльс сильно ошибался.

По состоянию на 1 января 1943 г. в бригаде ПЛ⁵ насчитывалось 38 подводных кораблей, однако реальное участие в боевых действиях могли принять менее двух третей от этого

⁵ Командир БПЛ капитан 1-го ранга А.М. Стеценко, с 15 февраля – капитан 1-го ранга С.Б. Верховский, начальник штаба – капитан 1-го ранга Л.А. Курников, начальник политотдела капитан 2-го ранга С.А. Красников, с 10 апреля – капитан 2-го ранга М.Е. Кабанов, командир 1-го ДПЛ капитан 2-го ранга Е.Г. Юнаков, с 18 мая – капитан 2-го ранга А.Е. Орел, 2-го ДПЛ капитан 3-го ранга В.А. Полищук, 3-го ДПЛ капитан 2-го ранга Г.А. Гольдберг, 4-го ДПЛ капитан 3-го ранга П.А. Сидоренко, ДСКР ПЛ – капитан 2-го ранга Н.Э. Эйхбаум, с 1 июля – капитан 1-го ранга Д.А. Павлуцкий.

количества – только лодки, числившиеся в составе с 1-го по 4-й дивизионов. Впрочем, в 4-й дивизион входили две «малютки» VI-бис серии, которые из-за ветхости и низких боевых характеристик нельзя было использовать в Финском заливе, вследствие чего вскоре было принято решение о переводе их в состав Ладожской военной флотилии. 14 февраля приказом командующего КБФ вице-адмирала В.Ф. Трибуца объявлялось о формировании в штабе флота Отдела подводного плавания, начальником которого назначался бывший комбриг контр-адмирал А.М. Стеценко. В подчинение отдела переводился дивизион строящихся и капитально ремонтирующихся подлодок с исключением его из состава бригады. Таким образом, для действий в будущей кампании оставалась 21 подводная лодка, хотя часть из них, как будет показано ниже, находилась в заводском ремонте с неопределенным сроком окончания.

Состав БПЛ КБФ, установленный приказом командующего КБФ № 001 от 7.01.1943 г.

	Дивизион	ПЛ	Командир	Число б/лохотов	Официальные успехи	Награды	Прим.
1.	1-й	С-4	А.А. Башенко	4	+ 1 ТР	—	
2.		С-9	А.И. Мыльников	3	+ 2 ТР	—	
3.		С-12*	В.А. Тураев	1	+ 3 ТР	—	
4.		С-13	П.П. Маланченко	1	+ 3 ТР	—	
5.		Д-2	Р.В. Линденберг	1	+ 2 ТР, = 1 ТР	—	
6.	2-й	Л-3*	П.Д. Грищенко	4	+ 7 ТР, 1 ММ	1.03.1943 Гв	В длит. заводском ремонте, нуждалась в смене АБ
7.		Лембит	А.М. Матиясевич	4	+ 5 ТР	—	В зав. ремонте, переделка минного устройства
8.		К-52	Е.Г. Шулаков	—	—	—	
9.		К-56	И.П. Попов	—	—	—	Зав. ремонт
10.	3-й	Щ-303*	И.В. Травкин	2	+ 4 ТР, 1 СКР, = 1 ТР	1.03.1943 Гв	
11.		Щ-307	Н.О. Момот	2	+ 1 ПЛ, = 4 ТР	—	
12.		Щ-309	И.С. Кабо	4	+ 1 ТР, = 3 ТР, 1 ММ	1.03.1943 Гв	Зав. ремонт
13.		Щ-310	Д.К. Ярошевич	2	+ 1 ТР	—	Зав. ремонт
14.		Щ-318	Н.Н. Бутышкин	—	—	—	Зав. ремонт
15.		Щ-323	А.Г. Андронов	3	+ 4 ТР	17.01.1942 КЗ	
16.		Щ-406	Е.Я. Осипов	3	+ 8 ТР	23.10.1942 КЗ	
17.		Щ-407	В.К. Афанасьев	1	—	—	
18.		Щ-408*	П.С. Кузьмин	—	—	—	
19.	4-й	М-77	Н.И. Карташев	2	—	—	
20.		М-79	К.С. Кочетков	2	—	—	
21.		М-90	С.М. Эпштейн	1	—	—	Зав. ремонт
22.		М-96*	А.И. Маринеско	1	+ 1 ТР	—	
23.		М-102*	П.В. Гладилин	3	—	—	
24.	ДСКР ПЛ	К-51	Н.Е. Шмонов	—	—	—	Достройка
25.		К-53	М.В. Федотов	—	—	—	Достройка
26.		К-54	—	—	—	—	Достройка
27.		К-55	—	—	—	—	Достройка
28.		П-2	Л.А. Лошкарев	1	—	—	В ожидании ремонта боевых повреждений
29.		П-3	А.Н. Пентелев	—	—	—	В ожидании ремонта боевых повреждений
30.		Л-1	—	—	—	—	В затопленном состоянии на грунте в Лен. торговом порту
31.		Л-21	С.С. Могилевский	—	—	—	Зав. ремонт и достройка
32.		Щ-411	П.А. Морозов	—	—	—	Достройка
33.		Щ-412	—	—	—	—	Достройка
34.		М-72	—	—	—	—	На хранении
35.		М-73	—	—	—	—	На хранении
36.		М-74	—	—	—	—	На хранении
37.		М-75	—	—	—	—	На хранении
38.		М-76	—	—	—	—	На хранении

Примечание: * обозначены ПЛ, находившиеся с конца 1942 г. в Кронштадте. Остальные дислоцировались в Ленинграде. + – судно потоплено, = – судно повреждено.

7 марта штабом КБФ была разработана справка о готовности подлодок к кампании 1943 г. К 1 мая планировалось иметь в готовности все шесть подлодок кронштадской группы, а также 12 подлодок в Ленинграде (С-4, С-12, Д-2, К-52, К-56, Щ-310, Щ-318, Щ-323, Щ-407, М-77, М-79, М-90). К 1 июня ожидалось окончание достройки подводного минзага Л-21. По лодкам Щ-307, Щ-309, Щ-406, С-9 и «Лембит» отмечалась необходимость смены аккумуляторных батарей, притом что сами подлодки будут к 1 мая технически исправны. П-2 и П-3 были исправны, но использовать их для боевых действий было нельзя, остальные лодки были в длительной достройке или на консервации⁶. Следует отметить, что в штабе Балтфлота весьма оптимистично оценивали сроки готовности кораблей, поскольку зимний судоремонт на тот момент еще не был завершен.

Перед началом его проведения все подлодки в зависимости от объема требуемых работ были распределены на три группы:

1-я группа (ремонт большого объема) – Щ-323, Щ-407, Щ-310, С-4 (подорвались на минах), «Лембит» (последствия взрыва аккумуляторной батареи, необходимость переделки минных шахт и аккумуляторных ям под отечественные стандарты)⁷, Щ-303;

⁶ ОЦВМА. Ф. 9. Д. 12371. Л. 6.

⁷ В конце концов мины и аккумуляторные элементы были заказаны в Англии

2-я группа (средний ремонт) – Щ-307, Щ-309, Щ-406, С-9, С-12, С-13, Д-2, Л-3;

3-я группа (текущий ремонт) – Щ-318, Щ-408, М-77, М-79, М-90, М-96, М-102, К-52, К-56.

К 10 января работы в полном объеме были завершены на Щ-318, Щ-406, Щ-408 и всех пяти «малютках». Через месяц к ним добавились С-4 и С-13. Следует отметить, что ремонтные работы, выполнявшиеся большей частью силами самих экипажей, велись моряками с большим энтузиазмом. Так, на С-4 ремонт был выполнен на 34 дня раньше запланированного срока, причем эта подлодка стала первой во всем ВМФ, где приборы и часть механизмов были установлены на поступившие по ленд-лизу амортизаторы, предохранявшие устройства от выхода из строя при близких взрывах. 23 подводника были награждены грамотами Военного совета КБФ, несколько представлены к правительственным наградам, а на весь экипаж выдали денежную премию в 5000 рублей. На Щ-406 за активную реализацию различных рацпредложений часть личного состава БЧ-5 получила благодарности от командующего флотом. В результате упорного труда подводников к 20 марта ремонт был полностью завершён на 16 подлодках. Оставались не готовы: Щ-303 (ремонт завершён к концу месяца), Щ-307, Щ-309 (нет сменных АБ, завершили заводской ремонт в конце мая и 4 мая соответственно), Щ-310 (завершила заводской ремонт 31 июля), Щ-407 (25

и необходимость в переделке шахт и ям отпала.

апреля), Д-2 (23 апреля), Л-3 (отсутствовали детали тумб перископов и ходового мостика; 14 июня) и «Лембит» (15 июля).

Впрочем, было бы неверным утверждать, что все 100 % подводников рвались в бой, мечтая как можно скорее выйти в море. Потеря в течение 1942 г. 12 подводных лодок, из которых девять пришлось на осенние месяцы, заставила многих в бригаде задуматься над тем, не перешагнуло ли командование в своих требованиях ту тонкую линию, которая разделяет разумный и неизбежный на войне риск с бессмысленным и бездушным посылаем подчиненных на верную смерть. Каждый внутри себя решал этот вопрос по-своему, и, к сожалению, не все так, как это требовалось в интересах скорейшей победы над врагом. Подтверждением тому явился ряд фактов, о котором сообщалось в политдонесении от 10 июня. Так, например, 24 мая при проворачивании механизмов на С-4 обнаружилась поломка болта тяги торпедного аппарата № 5. При осмотре выяснилось, что болт на $\frac{3}{4}$ был перепилен ножовкой. На Д-2 22 мая в упорном подшипнике правой линии вала был обнаружен крупный кусок ветоши и наждак. На С-9 31 мая в гнезде клапана осушения торпедного аппарата неизвестно кем были оставлены два зубила. Ни в одном из этих случаев конкретные виновники не были установлены⁸.

⁸ ОЦВМА. Ф. 18. Д. 23486. Л. 118, 130–134.

Дисциплина среди командиров подлодок, судя по регулярным донесениям начальника политотдела БПЛ, находилась на недостаточно высоком уровне. В политдонесениях встречались имена заместителя начальника штаба БПЛ Ф.Г. Вершинина, командиров лодок А.И. Мыльников, А.И. Маринеско, П.В. Гладилина, П.П. Маланченко, А.Г. Андронова, Р.В. Линденберга и Е.Я. Осипова. По-видимому, отчасти из-за определенного «головокружения от успехов», отчасти из-за внутреннего чувства обреченности, порожденного высокими цифрами боевых потерь, некоторые офицеры стали позволять себе недопустимые с точки зрения воинского порядка вещи. Все это становилось достоянием политорганов и командующего флотом вице-адмирала В.Ф. Трибуца, но последний ограничивался только объявлениями об аресте при каюте – ни одного снятия с должности командира подлодки по инициативе комфлота, на что, очевидно, рассчитывали некоторые из нарушителей, в этот период не состоялось. Из анализа документов можно сделать вывод, что политико-моральное состояние личного состава БПЛ было достаточно сложным, и многое зависело от того, с каких именно – удачных или неудачных – событий начнется новая военная кампания на Балтике.

Планирование боевых действий

1 декабря 1942 г. командир бригады подлодок КБФ капитан 1-го ранга А.М. Стеценко представил Военному совету флота доклад о потерях 3-го эшелона развертывания⁹. Признавая гибель восьми подлодок и резкий рост потерь по сравнению с 1-м и 2-м эшелонами, Стеценко объяснял эти факты рядом причин. К ним, по мнению комбрига, относились общее усиление сил и средств ПЛО противника, появление большого числа плавающих мин, усложнение навигационной обстановки из-за увеличения продолжительности темного времени суток и связанные с этим случаи попадания подлодок на уже известные минные поля, а также пренебрежение рядом командиров, ходивших в походы в составе 1-го и 2-го эшелонов, опасностями, создаваемыми силами ПЛО и минными заграждениями. Считалось, что пять подлодок погибли при прорыве через Финский залив от действий вражеских надводных и подводных кораблей либо мин, а три других стали жертвами атак субмарин неприятеля, находясь на позициях. Следовательно, главную опасность представляло форсирование Финского залива, в то время как при патрулировании на позиции подлодки подвергались гораздо меньшей угрозе. Современные данные – на дне обнаружены осто-

⁹ ЦВМА. Ф. 702. Оп. 0011727. Д. 3. Л. 727–729.

вы шести из восьми ПЛ 3-го эшелона – не противоречат в целом данной оценке¹⁰. Несмотря на большую в абсолютном выражении цифру потерь, в докладе не высказывалось никаких сомнений по поводу возможностей подлодок форсировать Финский залив в следующую кампанию, напротив – постоянно подчеркивалось, что одновременно с погибшими через те же районы в то же самое время успешно проходили другие подлодки, а значит, преодолеть вражескую ПЛО вполне возможно.

Планирование боевых действий подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) на кампанию 1943 г. началось в самом начале года, когда Финский залив был еще скован льдом. «План действий подводных лодок КБФ на коммуникациях противника в кампанию 1943 г.»¹¹ был завершен к 27 марта и утвержден командующим КБФ вице-адмиралом В.Ф. Трибуцем 8 апреля 1943 г. (прил. 1.3).

В первом разделе документа проводился анализ морских коммуникаций противника на театре военных действий. После рассмотрения сил и средств вражеской ПЛО в третьем разделе определялись наиболее выгодные для действий подлодок районы. Таких составители плана установили одина-

¹⁰ Две ПЛ (С-7, Щ-305) погибли в результате атак финских подлодок, остальные четыре (Щ-304, Щ-306, Щ-311, Щ-320) подорвались на минах, причем Щ-311, всплывшую после подрыва, добил финский самолет ПЛО. Две оставшиеся ненайденными ПЛ (Щ-302, Щ-308) также, предположительно, погибли в Финском заливе на минах при возвращении с позиций.

¹¹ ЦВМА. Ф. 161. Оп. 43. Д. 140. Л. 1—53.

дцать:

№ 1 – западное острова Борнхольм

№ 2 – южный вход в пролив Кальмарзунд – восточное побережье острова Эланд

№ 3 – северный вход в пролив Кальмарзунд, район между континентальным побережьем Швеции и западным побережьем острова Готланд

№ 4 – Норрчепингская бухта и южные подходы к Стокгольму

№ 5 – восточные подходы к Стокгольму и Аландское море

№ 6 – устье Финского залива, подходы к острову Утё

№ 7 – восточное побережье Балтийского моря между параллелями м. Овизи (Овишу) и Нидден (ныне литовский город Нида)

№ 8 – южное побережье Балтийского моря, подходы к Данцигской бухте

№ 9 и 10 – Ботнический залив, разделенный по 62-й параллели

№ 11 – Финский залив между Таллином и Хельсинки.

Позиции № 1, 9, 10 и 11 считались невыгодными для развертывания подлодок в период белых ночей, остальные планировалось занять подводными лодками 1-го эшелона развертывания с началом кампании¹².

По данным разведки, противник в Финском заливе создал и собирался наращивать три рубежа ПЛО: первый между по-

¹² Там же. Л. 19–28.

бережьем Финляндии у Манни, о. Гогланд, о. Большой

Тютерс и о. Вигрунд, второй на меридиане м. Юминдани-на и третий между маяком Порккалан-Калбода и о. Найссаар. Каждый из рубежей состоял из линий минных заграждений, корабельных дозоров, береговых артиллерийских батарей, прожекторов, шумопеленгаторных станций, постов наблюдения. Далее в документе шло подробное описание каждого из участков на основании данных, добытых советской разведкой, причем главным образом самими подводными лодками.

Считалось, что на участке о. Гогланд – о. Большой Тютерс выставлено всего две линии мин, причем одна на участке о. Гогланд – банка Викала, вторая к северу от Большого Тютерса до Викалы. Такое же количество минных линий предполагалось между Большим Тютерсом и о. Вигрунд, их местоположение в документе не уточнялось. Рубеж в районе м. Юминданина, как считалось, содержал в основе минные заграждения, выставленные немецкими и финскими кораблями еще в 1941 г. и теперь подновленные противником. Кроме того, в состав рубежа, по мнению составителей документа, входила противолодочная сеть, обнаруженная в сентябре 1942 г. в точке $59^{\circ}54,0'$ с. ш. / $25^{\circ}20,0'$ в. д. (в 7,5 мили юго-зап. м-ка Калбодагрунд)¹³. Наконец, в самый западный ру-

¹³ В эту «сеть» 22 сентября 1942 г. попала подлодка С-12. Вместе с тем отсутствие данных о постановке противолодочных сетей противником в кампанию 1942 г. заставляет предположить, что подлодка имела встречу с остовом гидрографического судна «Азимут», погибшего в ноябре 1941 г. приблизительно в

беж между Порккалан-Калбода и о. Найссаар, помимо патрульных сил противника, входило минное заграждение неизвестной плотности, состоявшее из антенных и гальваноударных мин. Никакого общего вывода по поводу возможности форсирования Финского залива и ожидаемого уровня потерь при этом составители документа не делали¹⁴. Уверенность в успехе форсирования в предстоящей кампании подтверждалась и постановкой задач на проведенное штабом БПЛ 4 марта 1943 г. командное учение, главной темой которого являлась отработка взаимодействия между ПЛ и ВВС КБФ при атаках конвоев в Балтийском море¹⁵.

Замысел прорыва излагался в «Плане действий» в шестом разделе «Состав и сроки эшелонов»:

«1. Так как для зарядок аккумуляторных батарей ПЛ ПЛ требуется минимум 3 часа темного времени, то развертывание 1-го эшелона должно начаться 7.05.43 г. и быть закончено до 24.05.43 г.

Указанное выше условие диктует начать возвращение первой ПЛ из состава эшелона не ранее 20.07.43 г.

*2. Указанный срок выхода и возвращения ПЛ ПЛ 1-го эшелона вызывает необходимость увеличения автономности их, которая должна быть доведена:
для ПЛ ПЛ типа «Щ» – 65 суток*

этом месте.

¹⁴ ЦВМА. Ф. 161. Оп. 43. Д. 140. Л. 8—14.

¹⁵ ОЦВМА. Ф. 9. Д. 12371. Л. 5—5об.

для ПЛ ПЛ типа «С» – 70 суток

для ПЛ ПЛ типа «Д» и «Л» – 75 суток

для ПЛ ПЛ типа «К» – 80 суток для ПЛ ПЛ типа «М» – 15 суток

Указанное увеличение автономности ПЛ ПЛ достигается за счет увеличения запасов всех видов снабжения».

Последующими пунктами данного раздела оговаривалось выделение в состав 1-го эшелона шести субмарин (Щ-303, Щ-323, Щ-408, С-9, С-13, К-52), в состав резерва – двух (Щ-406, С-12) и для проведения разведывательных выходов – двух (М-96, М-102). Для смены 1-го эшелона к 10 июля штаб БПЛ должен был подготовить восемь других лодок.

В 8-м разделе «Плана» излагались требования и рекомендации по переходу подлодок от Ленинграда до момента окончания прорыва через Гогландский рубеж. Считалось, что на всем этом участке субмарины будут обеспечиваться своими силами, в частности Ленинградской ВМБ, Кронштадского МОР и ВВС флота. Участок от Кронштадта до точки погружения на восточном Гогландском плесе планировалось преодолевать за две ночи с промежуточной покладкой на грунт в районе о. Сескар. Заход и стоянка лодок на Лавенсари разрешались лишь в порядке исключения – при нарушении графика перехода, в связи с наступлением свежей погоды либо при обнаружении минной опасности. Из точки погружения до момента завершения форсирования Гогландского рубежа лодки двигались самостоятельно по маршруту

через Нарвский залив (проход между банками Неугрунд и Намси), но их прорыв должен был обеспечиваться ударами авиации по вражеским дозорам.

Важная информация содержалась в 9-м разделе – «Форсирование подлодками Финского залива на восток от о-ва Голланд».

Штаб флота разработал три маршрута прорыва через Финский залив, из которых наиболее выгодным считался центральный. Хотя он пролегал через наиболее плотную часть минного заграждения «Юминда», уровень опасности считался допустимым, поскольку заграждение сильно разрежилось. В то же время этот маршрут отличался от других отсутствием вдоль него береговых постов наблюдения и корабельных дозоров. Практическая возможность прохождения маршрута была подтверждена в 1942 г. подлодками 3-го эшелона. Тем не менее меридиан маяка Калбодагрунд требовалось форсировать в подводном положении, после чего без паузы в ночь на 4-е сутки прорыва предполагалось преодолеть и Нарген-Порккалауддский рубеж. Перед этим составители плана предусмотрели лишь одну зарядку (а фактически подзарядку) батарей – на протяжении 4 часов в ночь на 3-и сутки похода в районе острова Вайндло (между точками $59^{\circ}44,8'$ с. ш. / $26^{\circ}17'$ в. д. и $59^{\circ}48,2'$ с. ш. / $26^{\circ}05,8'$ в. д.). Окончательный выход за пределы устья Финского залива согласно плановой таблице должен был произойти в 23 часа 5-х суток прорыва. Первая и вторая подлодки эшелона в течение

прорыва должны были трижды связаться с командованием: по окончании 1-й зарядки, после прохода Нарген-Порккала-уддского рубежа и окончании 2-й зарядки и после выхода в Балтийское море. Только после получения всех вышеуказанных донесений от обоих кораблей командование собиралось возобновить развертывание остальной части 1-го эшелона.

Вместе с тем обстановка в Финском заливе была гораздо сложнее, чем она представлялась в штабе Краснознаменного Балтийского флота.

Планирование противником кампании на Балтике 1943 г

Прежде чем перейти к непосредственному рассмотрению вопроса, раскроем структуру командования германскими ВМС на Балтийском ТВД в 1943 г.

По состоянию на начало года главной инстанцией, отвечавшей за ведение боевых действий на театре, являлось командование группы ВМС «Север» (командующий – генерал-адмирал Р. Карльс). Группе были подчинены восемь (!) различных командований, в том числе морская станция Балтийского моря (адмирал Г. Гузе), отвечавшая за береговую оборону всего Балтийского моря и морской район, расположенный южнее линии Мемель (Клайпеда) – южная оконечность о. Эланд, «Морской командующий Прибалтики» (1 февраля должность переименована в «Адмирал Прибалтики»; контр-адмирал Т. Бурхарди), отвечавший за береговую оборону оккупированного побережья Прибалтики и Ленинградской области, и начальник тральных соединений «Восток» (контр-адмирал К. Бемер). Последнему были подчинены все корабельные соединения, действовавшие на Балтийском театре военных действий против СССР, под которым понималась часть Балтийского моря, расположенная севернее линии Мемель – южная оконечность о. Эланд и Финский

залив.

Назначенный 30 января на должность главкома кригсмарине гросс-адмирал К. Дениц решил изменить структуру командования, а заодно произвести перестановки командного состава, заменив старых адмиралов, коллег предыдущего главкома на своих доверенных лиц. В марте вместо Карльса был назначен адмирал О. Шнивинд, вместо Гузе – адмирал Г. Шмундт. 2 апреля все три вышепоименованных командования были выведены из подчинения группы ВМС «Север». Теперь «Адмирал Прибалтики» и начальник тральных соединений стали подчиняться морской станции Балтийского моря, которая в июле была преобразована в Военно-морское командование. Впрочем, в 1943 г. адмирал Шмундт, хорошо проявивший себя на Балтике в качестве фактического командующего немецким Балтийским флотом в 1941 г., теперь почти не вмешивался в боевые действия в Финском заливе, сконцентрировав свое внимание на борьбе с минами в южной части Балтики и проводке конвоев и кораблей через датские проливы.

Из опыта кампании 1942 г. командование ВМС Германии пришло к выводу, что никакие потери, понесенные на минах, не заставят советское командование отказаться от попыток развертывания подводных лодок в Балтийском море. В то же время прорыв даже небольшого количества подлодок из Финского залива ставил под угрозу плавание неохранных судов на всем Балтийском театре и заставлял вводить

систему конвоев, для надежного охранения которых противник не располагал достаточным количеством эскортных кораблей. Кроме того, само по себе введение системы конвоев приводило к задержкам судов в пунктах формирования и, как следствие, к снижению общего объема грузоперевозок. Перед командованием противника стояла задача найти способ полностью заблокировать подлодки КБФ в восточной части Финского залива и, таким образом, окончательно решить вопрос обороны своих коммуникаций на Балтийском театре.

Вопросом, игравшим первостепенную роль при планировании кампании, с точки зрения немецкого командования, являлось занятие наиболее выгодного исходного положения. На состоявшемся в ставке Гитлера 17 ноября 1942 г. совещании главком ВМС гросс-адмирал Э. Редер подчеркивал: *«В начале следующего года для ведения войны на море важен вопрос изоляции Ленинграда, чтобы уменьшить объемы применения заградительных средств и кораблей и одновременно сделать изоляцию действеннее. В случае если взятие Ленинграда в эту зиму окончательно не состоится, значительное облегчение принесет занятие берегового выступа Шепель – Ораниенбаум с островами Лавенсари и Сескар»* (прил. 2.1). В приложении к докладу Редера указывалось, что *«примерно на широте Шепеля (Шепелевского маяка. – Авт.) заграждение можно поставить только из 3600 мин, что составляет примерно 28 % материала, потребного на сегодняшний день,*

и при этом на гораздо более подходящих глубинах и намного плотнее. Там они также будут более действенными, т. к. их можно будет наблюдать с берега и с помощью небольшого числа кораблей, а также прикрыть от попыток траления береговыми батареями».

22 декабря Редер докладывал Гитлеру по данному вопросу повторно. При этом он не скупился на описание выгод, которые получают немецкие ВМС в случае, если сухопутные войска займут острова в восточной части залива и ликвидируют Ораниенбаумский плацдарм.

«Большая нагрузка и нехватка эскортных сил вынуждает еще раз обсудить большие преимущества мер по изоляции района Лавенсари – Сескар и участка Шепель – Ораниенбаум до весны 1943 г.

Только создание эффективного заграждения внутренней части Финского залива близко к вражеской базе даст возможность сэкономить корабельные силы и мины. Даже если Ленинград будет полностью уничтожен огнем артиллерии, подводная опасность не исчезнет, поскольку Кронштадт останется базой. Каждая подводная лодка, провавшаяся в Балтийское море, представляет угрозу для судоходства на всем море и создает опасность дальнейшего сокращения нашего дефицитного тоннажа».

Гитлер признал важность решения данного вопроса и потребовал держать его в курсе принимаемых решений и вы-

деляемых сил¹⁶. Впрочем, в связи с общим положением, сложившимся на Восточном фронте в последние недели 1942 г., попытки командования кригсмарине повлиять на Гитлера, чтобы тот, в свою очередь, поставил соответствующие задачи перед сухопутными войсками, оказались обречены на провал.

В результате при попытке спрогнозировать обстановку к началу кампании командующий группой ВМС «Север» генерал-адмирал Р. Карльс был вынужден исходить из того, что сухопутные войска могут как захватить острова в восточной части залива и Ораниенбаумский плацдарм, так и оставить захваченные весной 1942 г. острова Гогланд и Большой Тюттерс (прил. 2.2). Это обстоятельство заставило немецкого командующего сосредоточить основные усилия не на передовом – Гогландском (в основе минное заграждение «Зееигель»), а на тыловом – Нарген-Порккалауддском (заграждение «Насхорн») противолодочном рубеже:

«1) Независимо от того, какая из названных ситуаций сложится, предусмотрено, как и в 1942 г., сразу после таяния льда во внешнем Финском заливе усилить заграждение «Насхорн», особенно в отношении вытравленных льдом самых мелко стоящих мин.

2) В будущем году и далее нужно осуществить полное ого-

¹⁶ The U.S. National Archives and Records Administration (далее NARA), фонд T-1022, микрофильм (roll) 1729, дело PG32187, Kriegstagebuch der I.Skl., Teil C/ 1942–1943, Heft VII, Pruf. I, Niederschriften des Ob.d.M. Über Vortrage beim Fьhrer. S. 191–192.

раживание от подлодок с помощью наблюдаемых сетей, потому что одни мины против русских успеха не достигнут. После переговоров с начальником сетезаградительного отряда установлено, что он сможет выполнить эту задачу с наличным на начало 1943 г. материалом, если отказаться от сетевых заграждений Хела и Гьедсер. Это кажется подходящим. Решение надо принять заранее, в начале января».

В конце документа подчеркивалось, что «...ни в коем случае в Финском заливе не надо связывать себя соображениями экономии материалов, т. к. затраты на силы охранения по всей Балтике на случай подводной опасности несравнимы со щедрым расходом сетей и мин».

В окончательном виде замысел противника на проведение кампании был оформлен в директиве группы ВМС «Север» от 17 февраля 1943 г. (прил. 2.3). Принимая за основу неизменность морских позиций в Финском заливе, Карльс окончательно определил в качестве места сосредоточения основных усилий Нарген-Порккалауддский рубеж. На нем планировалось поставить противолодочную сеть и усиленное минное заграждение. В последнем минный интервал планировалось довести до 20–25 метров, притом что в вертикальной плоскости угроза непосредственной встречи с миной или ее антенной создавалась на любой глубине – от перископной до максимальной в данной точке моря. Заграждение было сугубо противолодочным, мины на нем ставились на глубине с таким расчетом, чтобы противолодочные корабли мог-

ли маневрировать над ним без риска подрыва. Между сетями и расположенным восточнее минным полем создавался небольшой свободный район, поскольку существовало опасение, что под влиянием течений сеть может сдрейфовать на восток и сыграть роль гигантского трала.

Выбор Нарген-Порккалауддского рубежа в качестве главного на кампанию 1943 г. не был случаен. Нахождение его в 300–320 км от аэродромов ВВС КБФ в районе Ленинграда и Кронштадта гарантировало развернутые тут противолодочные силы, как от эффективного воздействия усилившейся по сравнению с 1942 г. советской морской авиации, так и легких сил (торпедных катеров), базировавшихся на расстоянии чуть более 100 миль на бухту о. Лавенсари. Кроме того, он имел меньшую протяженность, чем Гогландский, что обещало некоторую экономию заградительных средств.

Гогландский рубеж, игравший в 1942 г. роль главного, напротив, усиливался лишь незначительно. Противолодочные мины на нем ставить не планировалось, лишь некоторое количество против надводных кораблей и катеров для предотвращения траления и прорывов на запад.

Помимо противолодочных рубежей, Карльс уделял большое внимание активным минным постановкам на маршрутах развертывания наших подлодок на участке от Ленинграда до о. Лавенсари. Для этого планировалось продолжить минирование Ленинградского морского канала силами специального саперного подразделения сухопутных войск,

кронштадтских рейдов силами авиации и участка от Красногорского рейда до Лавенсари силами надводных заградителей (быстроходные десантные баржи, моторные тральщики, катера-заградители, финские торпедные катера). Подчеркивалась важность периодичности минных постановок для того, чтобы держать в постоянном напряжении наши тральные силы и затормозить развертывание подводных лодок. В дополнение к этому в течение зимы – ранней весны «Адмирал Прибалтики» контр-адмирал Бурхарди неоднократно обращался к командованию 1-го ВФ с просьбой о бомбардировке объектов инфраструктуры на островах Лавенсари и Сескар, к командованию 18-й армии с просьбой подвергнуть бомбардировке осадной артиллерией судостроительные заводы, где, по данным аэрофотосъемки, производился ремонт подводных лодок и т. п., но, к счастью для нас, общая военная ситуация не позволила противнику использовать для этого достаточное количество сил и средств.

Схожая ситуация была и с минами. На реализацию запланированных в течение кампании постановок выделялся лимит в 10 505 мин (позже урезан до 10 401 мины) и 780 минных защитников, что было меньше числа мин, фактически израсходованных в предыдущей кампании (11 146 мин и 2582 защитников). Одновременно сокращалось количество выделяемых флотилий кораблей – с девяти (по состоянию на конец кампании 1942 г.) до семи, причем среди них не было ни одной флотилии охотников за подводными лодками! Та-

ким образом, для того чтобы заблокировать советский флот в восточной части Финского залива, выделялось меньше сил и средств, чем в предыдущую кампанию, когда эта задача не была решена. В этой ситуации единственным выходом было принятие какого-то оригинального решения, нового способа, и он был найден.

Задача непосредственного распределения флотилий кораблей по задачам, равно как и непосредственное планирование минных постановок легли на начальника тральных соединений «Восток» контр-адмирала К. Бемера. В начале марта он разработал приказы на постановку мин на заграждениях «Зееигель» и «Насхорн» в начале кампании (прил. 2.4), а также приказ по организации дозорной службы на противолодочных рубежах (прил. 2.5). В соответствии с его замыслом дозор на Нарген-Порккалауддском рубеже западнее сетей должны были нести 25-я (тральщики проекта М40) и 31-я (малые тральщики проекта КФК) флотилии тральщиков. Близость Таллина, на который базировались флотилии, позволяла постоянно держать на позиции позиции около 2/3 кораблей, числившихся в составе данных соединений. Кроме несения дозора и наблюдения за сетью, они же должны были осуществлять постоянный поиск подлодок – тральщики типа М40 при помощи гидролокаторов, типа КФК – при помощи опускаемых шумопеленгаторов типа FNG. В случае обнаружения признаков нахождения подлодки перед сетью (притопление сети, взрыв мины на заграждении «Насхорн»)

тральщикам разрешалось переходить в район восточнее сети – проходить над сетью по инерции с остановленными винтами. Для этого следовало сеть притопить, при необходимости продырявив сетевой буй. На минное поле «Насхорн» разрешалось заходить только тральщикам типа КФК, имевшим небольшую (1,3–1,4 м) осадку.

Дозор на Гогландском рубеже обеспечивали тральщики 3-й (проекта М35) тральной флотилии, усиленные тяжелыми плавбатареями из состава 24-й десантной флотилии и охотниками ПВО. Эти силы должны были постоянно базироваться на финский порт Котка. Тральщикам также ставилась задача поиска и преследования обнаруженных подлодок, но главной задачей этого дозора все же являлось наблюдение за минным заграждением «Зееигель» и недопущение попыток его траления или прорыва через него советских надводных кораблей и катеров.

Помимо вышеназванных остальные флотилии кораблей должны были решать следующие задачи:

24-я десантная флотилия¹⁷ (БДБ) – оборонительные минные постановки и транспортные перевозки в интересах ВМС в Финском заливе;

1-я флотилия моторных тральщиков (моторные тральщики проекта «R 41») – навигационное и противоминное обеспечение оборонительных минных постановок, активные минные постановки, разведывательное траление в районах

¹⁷ До 15.2.1943 флотилия имела 27-й номер.

маневрирования ДОЗК, уничтожение старых минных полей;

3-я флотилия сторожевых кораблей (мобилизованные рыболовные траулеры) – конвоирование наиболее ценных судов в Балтийском море.

Флотилия охраны побережья «Прибалтика» (мобилизованные эстонские рыболовные катера) – несение дозорной службы на таллинском рейде, траление и поиск подлодок на «Фиолетовом» фарватере (Таллин – побережье Эстонии – о. Большой Тютерс).

Силы, выделенные командованием ВМС Германии для участия в кампании 1943 г. в Финском заливе (состав флотилий дается по состоянию на 1 мая 1943 г.)

Флотилия	Корабли	Примечания
3-я ФТЩ	ТЩ М35 «М 15» — «М 19», «М 22», «М 29», «М 30»	На 1 мая в Таллине и Котке. «М 22» находился на ремонте в Данциге и прибыл в Таллин 8 мая
25-я ФТЩ	ТЩ М40 «М 403», «М 413», «М 423», «М 443», «М 451», «М 453», «М 459», «М 460»	На 1 мая корабли флотилии находились в юж. части Балтийского моря. «М 413», «М 423», «М 451», «М 453», «М 459» прибыли в Таллин 14 июня, «М 443», «М 460» — 24 июня, «М 403» — 11 июля
31-я ФТЩ	Группа «А» — ТЩ КФК «М 3120» — «М 3140» Группа «В» — МТЩ «R 29», ТЩ КФК «М 3101» — «М 3109», «М 3111» — «М 3119» Группа «С» — КЗМ «КМ 6», «КМ 28», «КМ 29» и «КМ 30»	На 1 мая все в Таллине, за исключением: «М 3133» — «М 3140» находились в Свинемюнде и прибыли в Таллин: «М 3133», «М 3134» — 21 мая, остальные — до конца мая
Группа «С» 34-й ФТЩ	КАТЩ «М 3471» — «М 3484»	Приписаны к ПЛБ КАТЩ «MRS 12»

Флотилия	Корабли	Примечания
1-я	МТЩ «R 65», «R 67» — «R 70», «R 72», «R 73», «R 75», «R 76», «R 119», «R 120», Ох ПВО «FJ 25», «FJ 26»	На 1 мая в Котке, за исключением «R 75» — ремонт в Кенигсберге, «R 67», «R 120» — ремонт в Таллине. «FJ 26» находился на ремонте в Кенигсберге и прибыл в Таллин 9 августа
Полуфлотилия из состава 11-й ФМТЩ	МТЩ «R 189» — «R 191», «R 193», «R 198», «R 212»	На 1 мая в Таллине, в том числе «R 190» и «R 198» в ремонте. «R 193» на мели у о. Прангли
3-я ФСКР	СКР «V 302», «V 303», «V 305», «V 307», «V 310», «V 311», «V 313» — «V 315»	На 1 мая все в Таллине, за исключением: «V 302», «V 307» с конвоем в Риге, «V 315» на ремонте в Кенигсберге
24-я ДФ	1-я группа — БДБ «F 188», «F 189», «F 191» — «F 193» 2-я группа — БДБ «F 194», «F 195», «F 203», «F 257», «F 258» 3-я группа — ЛПБ «Гретхен», БДБ «F 259», «F 266» — «F 268», «F 273» 4-я группа — БДБ «F 167», «F 173», «F 177» — «F 179» 5-я группа — БДБ «F 140», «F 166», «F 172», «F 204», «F 498», «F 511» 6-я группа — ТПБ «Ост», «Вест», «Нинбург», «Хелена», «Поларис», «Роберт Мюллер» 1 ВСУ, 4 ТХ, 6 сам. барж, 2 бук., 1 ПЛМ, 2 разъездных катера	На 1 мая все в Таллине, Хельсинки и Котке, за исключением ТБП «Хелена» — на ремонте в Киле. «F 177» на ремонте в Таллине
ФОП «Прибалтика»	Группа «А» — КАТЩ «ORe 21» — «ORe 27» Группа «В» — КАТЩ «ORe 31» — «ORe 34», «ORe 44», «ORe 54» Группа «С» — КАТЩ «ORe 35», «ORe 41» — «ORe 43», «ORe 52», «ORe 55» Группа «D» — КАТЩ «ORe 36», «ORe 45», «ORe 46», «ORe 53», «ORe 54», «ORe 56»	На 1 мая все в Таллине

Флотилия	Корабли	Примечания
Соединение СЗ «Центр»	СЗ Netzleger I, IV, VI, СТ Netzender 15, 19, 20, 46, рабочие катера Arbeitsboot 1, 3, 4	На 1 мая все в Таллине и Палдиски
Отдельные корабли	Корабли-ловушки «Schiff 7», «Schiff 47»	На 1 мая «Schiff 7» находился в Готенхафене, «Schiff 47» — в Таллине. Выполняли функции эскортных кораблей в юж. части Балтийского моря
	ПБ КАТЩ «MRS 11», «MRS 12»	На 1 мая находились в Либаве, в течение кампании обеспечивали траление старых МЗ в южной части Балтийского моря
	ЗМ «Кайзер», «Роланд»	На 1 мая все находились в Палдиски, обеспечивали доставку и хранение мин в передовых ВМБ
	МТР «Ирбен», «Оттер»	Обеспечивали доставку и хранение мин в передовых ВМБ

Действия противника по развертыванию противолодочных рубежей и минных заграждений в начале кампании 1943 г

Усиление минного заграждения «Насхорн»

По сути, подготовка к будущей кампании началась в 20-х числах марта 1943 г. с момента перехода выделенных для действий в Финском заливе соединений кригсмарине в Таллин и Палдиски. Не понимая сути проводившихся противником мероприятий, командование КБФ тем не менее спланировало и осуществило силами ВВС специальную минно-заградительную операцию с целью «стеснить использование портов»¹⁸. В общей сложности между 16 и 26 марта удалось выставить 51 мину, из которых 31 приводнилась в Таллинской бухте, 18 – между полуостровом Порккала-Удд и Хельсинки, а две были сброшены аварийно. Задачу выполняли самолеты Ил-4 1-го гмтап, которые, вылетая одиночным порядком, успевали в течение ночи совершить по два вылета. Мины следовало сбрасывать с высот 250–300 м, на которых огонь береговых зениток был бы смертелен. В связи с этим в каждом случае в штабе тщательно планировали боевые кур-

¹⁸ ЦВМА. Ф. 596. Оп. 42. Д. 81. Л. 40.

сы самолетов при постановке и корректировали их с изменением группировки ПВО противника. Помимо этого с целью отвлечения зенитной артиллерии бомбардировщики ДБ-3Б, СБ и летающие лодки МБР-2 бомбардировали таллинский порт. Наиболее крупные бомбардировки имели место в лунные ночи 23—26-го числа. В них в общей сложности приняли участие 46 самолетов (6 ДБ-3Б, 15 СБ, 25 МБР), которые смогли нанести некоторые разрушения жилым и производственным постройкам, потери гражданскому населению (по трем первым налетам 13 убитых и около 15 раненых). На территории порта бомбы взорвались лишь в последнем налете, но все ограничилось выбитыми стеклами в зданиях и незначительными повреждениями причалов. Что же касается минных постановок, то после подрыва и гибели на них транспорта «Бунгсберг» (24 марта) немцы быстро организовали систему противоминного наблюдения на внешнем рейде Таллина и движение судов по обводным фарватерам. В апреле при попытке оказать помощь севшему на камни моторному тральщику в непротраленной зоне на авиамине погиб сетевой тендер, в мае при тралении катер-тральщик «ОРе 35»¹⁹.

Эти акции, которые нельзя назвать массированными ударами даже с большой натяжкой, вызвали серьезные затруднения при проведении начавшейся с 24 марта операции по

¹⁹ NARA. T-1022, roll 3561. PG 39578. Abschlussbericht des F.d.M.-Ost Über den Einsatz im Finnenbusen 1943. S. 75.

усилению минного заграждения «Насхорн».

К концу 1942 г. оно представляло собой сравнительно небольшое минное поле (14 постановок по 1–2 минных линии в каждой, 1855 мин), большая часть которого (1389 мин) входила в состав противолодочных минных линий, установленных на глубину 10 и более метров²⁰. По-видимому, именно последним обстоятельством объяснялась его сравнительно высокая эффективность, подтвердившаяся в послевоенные годы обнаружением остовов советских подлодок. В течение кампании на минах «Насхорна» погибли четыре (М-97,

Щ-304, Щ-306, Щ-311) и получили повреждения еще две (Л-3, С-12) наши субмарины. Следует подчеркнуть, что этот результат был достигнут, несмотря на тот факт, что ось рекомендованного для форсирования фарватера пересекалась всего шестью минными линиями. С учетом глубины постановки к началу кампании 1943 г. на своих местах должны были оставаться еще не менее 1400 мин, поскольку мелко-поставленные линии пришлось уничтожить самим немцам во избежание подрывов при постановке новых мин.

Между 24 и 30 марта (29-го выхода не было из-за свежей погоды) сводная группа из девяти БДБ 24-й флотилии («F 191» – «F 195», «F 203», «F 259», «F 267», «F 268») полностью выставила минные поля «Насхорн-1а», «Насхорн-3а»

²⁰ NARA. T-1022, roll 4049. PG 39519. Akten des Marinebefehlshabers Ostland/ Admirals Ostland/Admirals der uestlichen Ostsee – Bericht/ Übersicht der Ostseekrieg 1942. Frames 409–411.

и в основном завершила постановку «Насхорн-2а», включавших в общей сложности 3258 мин! Каждое из них состояло из трех – шести минных линий. Постановкой мин во много рядов противник стремился добиться на каждом из заграждений 20—25-метрового суммарного минного интервала. Поскольку безопасное расстояние²¹ между минами УМА²² составляло 69 метров, поля из мин этого типа могли быть трехрядными, а у мин ЕМС с их расстоянием в 120–140 метров – шести- или семирядными. При этом мины в соседних рядах одного поля ставились не одновременно, а с 5-секундной задержкой – так, чтобы при пересечении поля неизменным курсом увеличить шансы подлодки на подрыв.

Постановки осуществлялись в светлое время между ранним утром и полуднем, после чего БДБ возвращались в Таллин и сразу же приступали к погрузке очередной партии мин. Ее следовало завершить до 21 часа, то есть до предположительного времени начала налета советской авиации. Дело осложнялось отсутствием достаточного количества портовых кранов (всего три) на причале торгового порта с железнодорожными путями, а также запретом на хранение мин непосредственно в порту, во избежание уничтожения их в результате бомбардировок. Мины хранились на минных за-

²¹ Расстояние, при котором мина не получает повреждений при взрыве соседней мины.

²² Краткие сведения об использованных ВМС Германии в кампанию 1943 г. минах представлены в приложении № 3.

градителях, минных транспортах, различных мобилизованных лихтерах, но главным образом прямо в железнодорожных вагонах, которые рассредоточивались по запасным путям в пригородах Таллина и подавались в порт в первой половине дня непосредственно перед погрузкой. При этом немецкому морскому командованию пришлось пойти на такие меры, как изменение расписания движения пригородных поездов и даже захват гражданских локомотивов под свои нужды. Для ускорения погрузки использовались каботажные суда с грузовыми стрелами, которые принимали утром мины на борт, а вечером своими силами перегружали их на БДБ. С наступлением темноты десантные баржи и все суда плавучего тыла выходили на внешний рейд, где пережидали очередной налет, чтобы в 4–5 часов утра выйти на постановку снова²³. Таким образом, несмотря на созданные советским противодействием затруднения, противник не только не приостановил постановки, но смог поддерживать их в беспрецедентно высоком темпе.

После завершения периода плохой погоды утром 2 апреля постановки были возобновлены с новой силой. В тот день уже упоминавшийся отряд из девяти барж выставил первую часть поля «Насхорн-4а», а спустя двое суток – утром 4 апреля – вторую. В момент выхода на эту минную постановку немецкие корабли наблюдали налет трех самолетов Пе-2

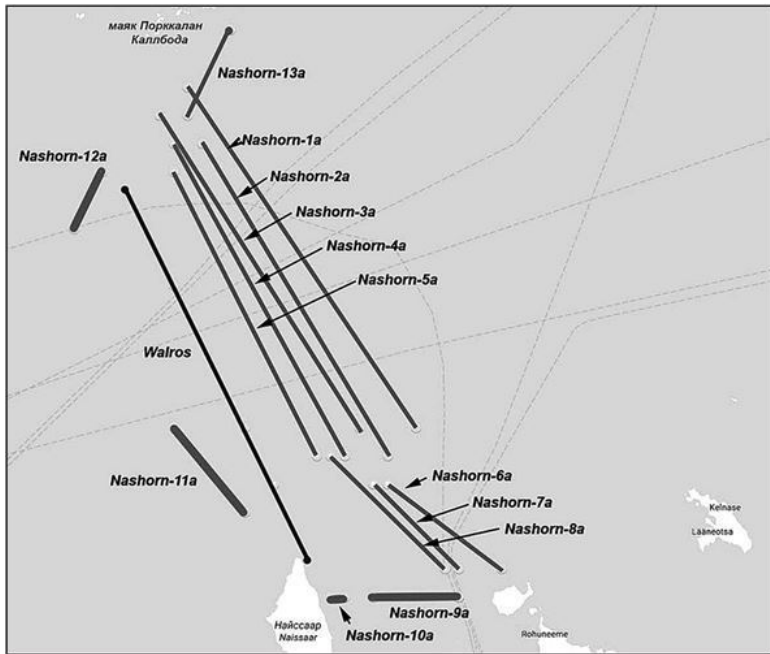
²³ NARA. T-1022, roll 4055. PG 39563. Kriegstagebuch des F.d.M.-Ost 1.10.1942 — 15.5.1943. S. 100–104, 152–153.

на таллинский порт. Учтя опыт мартовских ударов, командование ВВС КБФ решило перенести время атаки на момент рассвета, предоставляя возможность пилотам пикирующих бомбардировщиков нанести точечный удар по видимой цели. В качестве таковой планировался «миноносец», обнаруженный у одного из причалов вечерней авиаразведкой. К сожалению, при реализации данного замысла возникли проблемы – из-за густой дымки у земли цель не наблюдалась, и удар был произведен с высоты 2000 м по месту стоянки. Согласно немецким наблюдениям, две ФАБ-250 взорвались в воде у северного мола, две другие – в жилых кварталах.

Этот эпизод оказался последним в ряду неосознанных попыток командования КБФ затруднить создание противолодочного рубежа в западной части Финского залива. Теперь противник мог действовать без затруднений, чем он сразу же и воспользовался. В тот же день 4 апреля три наскоро перезаряженные минами баржи совершили повторный выход на постановку, завершив поле «Насхорн-2а». 5–7 апреля в связи с погодными условиями экипажам БДБ был предоставлен отдых, после чего работа закипела с новой силой, тем более что в Таллин прибыли остальные баржи трех первых групп 24-й флотилии²⁴. 8-го две группы по шесть барж завершили «Насхорн-4а» и начали «Насхорн-5а», а на следующие сут-

²⁴ БДБ 1, 2, 3-й групп 24-й флотилии были специально переоборудованы для использования в качестве минных заградителей, 4-й группы считались вспомогательными минными заградителями, 5-й группы являлись обычными транспортными баржами.

ки целое соединение из 15 БДБ выставило 669 ЕМС и ЕМФ, завершив таким образом 5-й «Насхорн», а с ним и главный участок заграждения, простиравшийся от о. Найссаар до маяка Порккалан-Калбода. Но и этого Бемеу показалось мало, и во второй половине дня пять свежеперезаряженных барж выставили первую часть поля «Насхорн-7а» на входе в Таллинскую бухту. 10-го две баржи завершили «Насхорн-7а», а 12 других одновременно в один прием выставили «Насхорн-8а» (648 ЕМС и ЕМФ). В конце апреля две баржи в течение четырех суток выставили поля «Насхорн-9а» и «Насхорн-10а», запечатав Таллинскую бухту окончательно.



Минные постановки на заграждении «Насхорн» в 1943 г.

Подведем итоги. В общей сложности с 24 марта по 30 апреля противник выставил на заграждении «Насхорн» 6864 мины, в том числе 1365 якорных неконтактных²⁵. Поля «Насхорн-1а» – «Насхорн-5а», как отмечалось выше, составляли главный участок. Первые два заграждения состояли из

²⁵ NARA. T-1022, roll 3561. PG 39578. Abschlussbericht des F.d.M.-Ost über den Einsatz im Finnenbusen 1943. Anlage 3. S. 55.

поставленных на различную глубину противолодочных мин УМА, третье из тяжелых якорных мин ЕМС с антеннами, четвертое и пятое – из равного числа поставленных вперемешку якорных контактных ЕМС и якорных неконтактных ЕМФ. Такое число полей потребовалось для того, чтобы перекрыть всю толщу воды от перископной до максимальной глубины хода подлодок. С учетом уже упоминавшегося горизонтального 20—25-метрового интервала между минами в пределах каждого поля это создавало практически 100 %-ную вероятность встречи с миной или минной антенной при движении на запад любым курсом на любой глубине.

Помимо этого были выставлены четыре схожих по плотности заграждения на входе в Таллинскую бухту. В мае и июне за этим последовала постановка еще четырех заграждений (1219 мин)²⁶ – одного на входе в Таллинскую бухту, одного перекрывавшего мелководье между маяком Порккалан-Калбода и полуостровом Порккала-Удд и двух из донных неконтактных мин близ сетевого заграждения «Вальросс» в тех местах, где сети не достигали дна. К 29 июня – моменту завершения противником постановок на рубеже Порккалан-Калбода – о. Найссаар – на нем с учетом мин, сохранившихся с 1942 г., стояло не менее 9,5 тыс. смертельных сюрпризов. Плотность заграждения была беспрецедентной – до момента достижения сети, следуя по использовавшемуся

²⁶ NARA. T-1022, roll 3561. PG 39578. Abschlussbericht des F.d.M.-Ost über den Einsatz im Finnenbusen 1943. Anlage 3. S. 57.

в 1942 г. фарватеру, каждой подлодке предстояло бы пересечь 31 минную линию, что практически не оставляло шансов на возвращение.

Постановки на МЗ «Насхорн» в 1943 г.

Название	Дата постановки	Координаты	Число и тип мин (к-во рядов)	Углубление, м	Минный интервал в одном ряду, м	Корабли-постановщики
Насхорн 1а	24.3.43, 25.3.43	59°40,9' с. ш./ 24°39,0' в. д. — 59°52,7' с. ш./ 24°23,5' в. д.	1122 UMA (3 ряда)	20 м	69 м	24.3 — БДБ F 191, 192, 193, 194, 195, 203, 259, 267, 268 25.3 — те же
Насхорн 2а	26.3.43, 30.3.43, 4.4.43	59°40,4' с. ш./ 24°37,1' в. д. — 59°50,8' с. ш./ 24°24,5' в. д.	978 UMA/KE (3 ряда)	30 м	69 м	26.3 — БДБ F 191, 192, 193, 194, 195, 203, 259, 267, 268 30.3 — БДБ F 191, 192, 259 4.4 — БДБ F 194, 195, 259
Насхорн 3а	27.3.43, 28.3.43, 30.3.43	59°41,3' с. ш./ 24°34,7' в. д. — 59°52,3' с. ш./ 24°21,2' в. д.	761 EMC/KA 99 EMC/15 м ант* 436 EMC/ 30 м ант (6 рядов)	10 м	123 м	27.3 — БДБ F 191, 192, 193, 194, 195, 203, 259, 267, 268 28.3 — те же 30.3 — БДБ F 193, 194, 195, 203, 267, 268
Насхорн 4а	2.4.43, 4.4.43, 8.4.43	59°40,25' с. ш./ 24°34,25' в. д. — 59°50,9' с. ш./ 24°22,0' в. д.	572 EMF 64 EMC/KA 281 EMC/ 15 м ант 226 EMC/ 30 м ант (6 рядов)	20 м	123 м	2.4 — БДБ F 191, 192, 193, 194, 195, 203, 259, 267, 268 4.4 — те же 8.4 — БДБ F 191, 192, 193, 203, 267, 268
Насхорн 5а	8.4.43, 9.4.43	59°40,4' с. ш./ 24°32,35' в. д. — 59°49,8' с. ш./ 24°21,9' в. д.	469 EMF 128 EMC/KA 158 EMC/15 м ант 238 EMC/30 м ант (7 рядов)	35 м	140 м	8.4 — БДБ F 189, 194, 195, 259, 266, 273 9.4 — все 15 БДБ 1—3 групп 24-й ДФ
Насхорн 6а	7.5.43	59°36,4' с. ш./ 24°44,9' в. д. — 59°39,6' с. ш./ 24°37,4' в. д.	266 UMA/KE 124 UMA (3 ряда)	15 м	69 м	БДБ F 188, 191, 193, 258, 259, 266
Насхорн 7а	9.4.43, 10.4.43	59°36,46' с. ш./ 24°42,5' в. д. — 59°39,0' с. ш./ 24°36,54' в. д.	195 EMC/KA 176 EMC/ 15 м ант (7 рядов)	10 м	140 м	9.4 — БДБ F 188, 192, 266, 268, 273 10.4 — БДБ F 195, 259
Насхорн 8а	10.4.43	59°35,9' с. ш./ 24°42,6' в. д. — 59°39,95' с. ш./ 24°33,0' в. д.	286 EMC/ 15 м ант 38 EMC/KA 324 EMF (6 рядов)	25 м	123 м	БДБ F 273, 267, 191, 192, 266, 194, 193, 189, 268, 203, 257, 258
Насхорн 9а	26.4.43, 27.4.43, 29.4.43	59°35,2' с. ш./ 24°42,9' в. д. — 59°35,4' с. ш./ 24°38,6' в. д. — 59°35,4' с. ш./ 24°36,3' в. д. — 59°35,2' с. ш./ 24°42,7' в. д. — 59°35,3' с. ш./ 24°38,9' в. д.	192 фр. и 43 голл. м (2 ряда)	8 и 20 м	64 и 74 м	26.4 — БДБ F 191, 266 27.4 — те же 29.4 — те же
Насхорн 10а	24.4.43	59°35,5' с. ш./ 24°34,8' в. д. — 59°35,4' с. ш./ 24°32,3' в. д.; 59°35,2' с. ш./ 24°32,8' в. д. — 59°35,3' с. ш./ 24°34,3' в. д.	39 голл. и 39 фр. мин (2 ряда)	8 и 35 м	60 и 48 м	БДБ F 191, 266
Насхорн 11а	9.5.43	59°38,3' с. ш./ 24°27,5' в. д. — 59°41,2' с. ш./ 24°22,6' в. д.; 59°38,3' с. ш./ 24°28,0' в. д. — 59°41,2' с. ш./ 24°23,1' в. д.	168 RMH (4 ряда)	—	172 м	БДБ F 188, 193, 258, 259
Насхорн 12а	29.6.43	59°48,0' с. ш./ 24°15,6' в. д. — 59°50,2' с. ш./ 24°17,2' в. д.; 59°47,8' с. ш./ 24°15,2' в. д. — 59°50,2' с. ш./ 24°16,9' в. д.	168 RMH (4 ряда)	—	172 м	БДБ F 203, 259, 267, 268
Насхорн 13а	10.6.43	59°54,9' с. ш./ 24°26,5' в. д. — 59°52,3' с. ш./ 24°23,5' в. д.	111 RMH (4 ряда)	—	172 м	БДБ F 191, 258, 259, 266
			215 EMC/KA, 55 EMC/KE (5 рядов)	15 м	100 м	БДБ F 188, 194, 266, 273
			8083 мин, в том числе 559 донных и 1365 EMF			БДБ F 258, 259, 266, 267, 268, 273, SW-11

Постановка сетевого заграждения «Вальросс»

Как уже отмечалось ранее, в 1943 г. германское командование коренным образом изменило свое решение на организацию противолодочной обороны в Финском заливе и сделало рубеж Порккалан-Калбода – о. Найссаар главным. Теперь его основным элементом являлось двойное сетевое заграждение «Вальросс» (Морж), перекрывавшее залив практически от берега до берега. Приказ на постановку был отдан шефом Сетевого заградительного соединения капитаном цур зее З. Чирхом 10 марта (прил. 2.6.). Постановка была начата 28 марта и осуществлялась с той же энергией, что и усиление заграждения «Насхорн». Уже 10 апреля, несмотря на перерывы, вызванные плохой погодой, был выставлен первый ряд сети между Найссааром и Порккалан-Калбода. Во второй половине месяца из-за погоды и нехватки сетевого материала заградительная группа работала всего четыре дня. Наконец, в первой половине мая погода улучшилась, что позволило завершить к 15-му числу установку второго ряда сети на главном участке, а также дополнительного двойного заграждения между маяком Порккалан-Калбода и о. Мякилуото. Участок сети, прикрывавший вход в Таллинскую бухту, был выставлен позже (прил. 2.10).

Противник оценил реализацию своего замысла как крупный успех. *«Постановке таких сетей, которые закрывали бы глубины до 72 м в морском районе таких размеров, как Финский залив, – отмечалось в отчете начальника тральных соединений за 1943 г. (прил. 2.14), – не было аналогов. До*

глубины 40 м ставились обычные сети. До 60-метровой глубины сначала с тендеров-носителей были выставлены донные тросы, и затем сети наподобие занавесок были подвешены между тендерами с помощью необходимого количества промежуточных буйев. В таком виде сеть была планомерно размещена между Порккала и северной оконечностью Найссаара. Таллинская бухта была загорожена на западе дополнительным сетевым заграждением с проходами (участками затопленных сетей) для судоходства. Севернее Порккала тоже была выставлена двойная сеть – до ихер, фарватер по ихерам сам был на западе загорожен финнами по моей просьбе с помощью двух небольших сигнальных сетей, так что просачиванию русских на запад пришел конец»²⁷. На изготовление сети с четырехметровыми квадратными ячейками ушло около 1500 км стального троса диаметром 18 мм²⁸.

Потери немцев в течение всей операции составили два сетевых тендера: один подорвавшийся на авиамине, другой перевернувшийся при сильном волнении. На темпах и качестве постановок это никак не отразилось.

Усиление минного заграждения «Зееигель»

На развернутом на участке о. Гогланд – о. Большой Тю-

²⁷ NARA. T-1022, roll 2641. PG 39578. Abschlussbericht des F.d.M.-Ost über den Einsatz im Finnenbusen 1943. S. 13–14.

²⁸ Матиясевич А.М. По морским дорогам. 2-е изд., доп. Л., 1987. С. 184.

терс – о. Вигрунд минном заграждении «Зееигель» (Морской еж) в течение кампании 1942 г. противником было выставлено 5763 мины, в том числе 254 донные неконтактные²⁹. На участке о. Гогланд – о. Большой Тютерс нашим подлодкам приходилось форсировать не одну, как считали составители «Плана действий подводных лодок», а 13–14 линий мин (в зависимости от курса форсирования), в том числе две донные неконтактные. На маршруте форсирования через проход между о. Большой Тютерс и о. Вигрунд стояли 9—10 линий мин, в том числе одна линия неконтактных. На основе данных о разряжении минных полей можно предположить, что значительное количество мин самоликвидировалось в период осенних штормов и ледостава, однако с учетом того, что 2703 якорные мины стояли в противолодочных заграждениях, то есть были выставлены с углублением 10 м и более, даже по самым оптимистичным подсчетам к началу кампании 1943 г. на «Зееигеле» должно было оставаться не менее 4000–4100 мин. Это понимало и немецкое командование. В связи с данным обстоятельством, а также с сосредоточением основных усилий на Нарген-Порккалаудском рубеже, оно решило дополнить «Зееигель» лишь относительно небольшим количеством новых мин с углублением 1,5 м, вместо тех, что были потеряны в период ледоста-

²⁹ NARA. T-1022, roll 4049, PG 39519. Akten des Marinebefehlshabers Ostland/ Admirals Ostland/Admirals der uestlichen Ostsee – Bericht/ Übersicht der Ostseekrieg 1942. Frames 405–409.

ва 1942/43 гг. (прил. 2.4). Для подлодок в силу отсутствия противотральных трубок и электрических антенн эти мины непосредственной угрозы не представляли, но представляли большую опасность для тральных и катерных сил КБФ.

Сразу после окончания создания главного участка «Насхорна», вечером 10 апреля 17 БДБ приняли мины, предназначенные для постановки полей «Зееигель-2а» – «Зееигель-5а». Следует отметить, что если все постановки заграждения «Насхорн» в части, касаемой количества и типов мин, были осуществлены в точном соответствии с планом, то постановки «Зееигеля» были перепланированы в сторону некоторого сокращения. Количество тяжелых мин ЕМС и донных неконтактных мин РМН было сокращено за счет использования старых немецких мин ЕМВ, а также голландских и французских мин, использовать которые изначально не собирались. По-видимому, целью этих изменений являлось создание резерва минных материалов, так, сэкономленные донные мины позже были использованы для усиления заграждения «Насхорн». Впрочем, с учетом изменения роли «Зееигеля» в кампанию 1943 г. такие меры считались немецким командованием допустимыми.

Планировалось выставить все четыре поля одновременно, закрыв таким образом все доступное для форсирования подлодками пространство между о. Большой Тютерс и Кургальским полуостровом. В исполнение этого замысла в очередной раз вмешалась погода. Из-за сильного волнения 11-го

и 12-го числа соединение простояло на таллинском рейде и лишь около полудня 13-го три отряда кораблей, куда помимо барж входили еще и 12 «раумботов», вышли для проведения операции. Вечером, когда соединение проходило район м. Юминданина, оно было обнаружено нашей воздушной разведкой. Хотя лишь 12 вражеских кораблей были опознаны как баржи, этого хватило, чтобы вызвать большой ажиотаж в штабе КБФ. Там в первую очередь опасались неприятельского десанта на Лавенсари и сразу же потребовали у командования Островного укрепленного сектора доклада о готовности к отражению высадки. Командир Островного укрепленного сектора полковник С.С. Молодцов доложил, что вокруг острова стоит сплошной лед, но противодесантная оборона находится в готовности к отражению врага. Данные о ледовой обстановке уже должны были вызвать сомнения в отношении правильности определения намерений противника – высаживать десант на кромку сильно подтаявшего льда вряд ли стали бы и в советском ВМФ, – но в штабе Балтфлота решили исходить из самого для себя опасного, пусть и маловероятного варианта развития событий. Впрочем, для нас это было к лучшему, поскольку командование поставило задачу перед ВВС флота утром 14-го обнаружить десантное соединение противника и нанести по нему массированный удар³⁰.

³⁰ Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Вып. 4 (1 января – 30 июня 1943 г.). М., 1949. С. 259–260.

Метеобстановка утром наступивших суток оказалась много хуже, чем рассчитывало командование противника. Облачность силой 10 баллов на высотах от 200 до 800 метров сократила видимость до 2–4 километров. Волнение не менее 4 баллов тяжело переносилось экипажами плоскодонных барж, ставя под сомнение удержание заданной для постановки скорости и курса. В этих условиях командир 24-й десантной флотилии, командовавший наиболее многочисленным отрядом (10 БДБ, 5 моторных тральщиков), предназначенным для постановки «Зееигель-2а», принял решение перенести выполнение приказа на более подходящий момент. Дело было не только в вышеназванных причинах и том, что отряд не мог определить свое местоположение с необходимой для постановки мин точностью по береговым объектам, но и в риске попасть на свои же старые заграждения. Не дойдя до Большого Тютерса, отряд направился к Гогланду и по пути подвергся атаке четырех истребителей И-153 из состава дислоцировавшегося на острове Лавенсари 71-го краснознаменного истребительного авиаполка. Хотя летчики доложили о попадании одной из 50-кг бомб в тральщик, фактически атака оказалась безрезультатной. До полудня отряд бросил якоря на стоянке у острова Киркомансаари, находившегося в шхерах южнее порта Котка.

Тем временем два других отряда, воспользовавшись тем, что в восточной части Нарвского залива погодные условия оказались несколько лучшими, продолжили выполнение бо-

своей задачи. На рассвете две баржи выставили небольшие минные заграждения «Зееигель-3а» и «Зееигель-4а», состоявшие из 30 донных неконтактных мин каждое. В этот момент они были визуально замечены нашими береговыми постами с Лавенсари. Командир Островного сектора немедленно выслал для удара по ним пять И-153. При заходе на цель группа была перехвачена немецкими истребителями, сбросила бомбы в воду и потеряла один И-153 поврежденным (при возвращении на другой аэродром самолет обстрелян своей зенитной артиллерией и разбился при посадке). Две группы штурмовиков Ил-2 попали в низкую облачность в районе Лавенсари и нанесли удары по запасным целям на Кургальском полуострове. Тем не менее другому отряду БДБ все же не удалось выставить заграждение «Зееигель-5а» из-за повреждений двух барж, полученных из-за сильного волнения (у одной началась течь через носовую аппарель, у другой оказались поломаны минные скаты). Оба отряда ушли в Нарва-Йыэсуу (Усть-Нарва), где занялись устранением повреждений и перегрузкой мин на исправные БДБ³¹.

Хотя никакой десант на Лавенсари так и не высадился, угроза его сохранялась. В связи с этим начальник штаба флота контр-адмирал Арапов приказал полковнику Молодцову установить направление движения транспортов и барж противника и место, куда ушли обнаруженные группы кораб-

³¹ NARA. T-1022, roll 3056, PG49684. Kriegstagebuch der 24. L.-flottille 1-15.4.1943. S. 23–24.

лей. Командир Островного укрепленного сектора³² Молодцов доложил, что условия погоды не позволяют вести воздушную разведку, но, по его предположению, южная группа кораблей ушла в устье реки Нарова, а северная направилась в Котку, что практически соответствовало действительности. В последующие дни, несмотря на продолжавшуюся плохую погоду, советские самолеты-разведчики напряженно разыскивали десантные соединения противника и 17-го нашли одно из них на стоянке Киркомансаари. На следующий день стоявшее там соединение подверглось удару двух групп наших штурмовиков. На тральщике «R 76» осколки вывели из строя правый двигатель, на двух баржах имели место случаи пробития осколками мин. Десять немецких моряков получили ранения, из них двое позже умерли. Мы потеряли один Ил-2, уничтоженный зенитной артиллерией, и два Як-1, сбитые при возвращении финскими истребителями³³. После этого немецкое командование решило не искушать дальше судьбу и отдало приказ о возобновлении операции. Минные поля «Зееигель-2а» и «Зееигель-5а» были выставлены на рассвете 19 апреля, практически одновременно с тем, как пятерка Пе-2 73-го бомбардировочного полка отбомбилась по пустой стоянке в Киркомансаари. Никакого положительного результата удар не имел, а подоспевшие

³² 20.04.1943 нарком ВМФ подписал приказ о развертывании на базе Островного укрепленного сектора Островной ВМБ в составе КМОР.

³³ ОЦВМА. Ф. 46. Д. 12337. Л. 234.

финские «Мессершмитты» подбили одну из «пешек», совершившую вынужденную посадку на о. Котлин. Кроме того, один из Ла-5 группы сопровождения был сбит своей же зенитной артиллерией с острова Лавенсари. Группы постановщиков также были обнаружены «чайками» с Лавенсари, но высланные для удара по ним штурмовики попали в густую облачность и вернулись на аэродром³⁴.

После постановок 19 апреля соединение БДБ разделилось. Семь барж ушли в Таллин, но восемь должны были вернуться в Киркомансаари, где принять мины для завершающего поля – «Зееигель-1а». Из-за погодных условий эта группа была вынуждена стать на якорь в бухте Суркюля на о. Гогланд, где в течение всей ночи подвергалась налетам одиночных Ил-4 и СБ 1-го гмтап. В ходе 10 вылетов бомбардировщики сбросили на баржи 76 ФАБ-100, но не смогли добиться ни одного попадания, что с учетом времени суток удивления не вызывает.

Тем временем контр-адмирал Арапов предложил командованию ВВС КБФ с рассветом 20 апреля нанести удар по скоплению десантных барж у Гогланда, а если их там не окажется, то произвести новый поиск в районе островов Большой Тютерс, Гогланд и Хаапасаари. По непонятной причине стоявший до вечера в бухте Сууркюля отряд барж своевременно обнаружен не был, что заставило штаб ВВС выбрать для запланированного удара иную цель. Ей оказались кораб-

³⁴ Там же. Л. 236.

ли финского Отряда легких сил, стоявшие на якорной стоянке у о. Ванханкюлялмаа и готовившиеся к усилению минного заграждения «Рукаярви», являвшегося как бы северным продолжением «Зееигеля» между о. Гогланд и Хапасаарскими шхерами. Вечером 20-го стоявшие на стоянке корабли были атакованы пятеркой Ил-2. Штурмовикам удалось нанести осколочные повреждения канонерке «Турунмаа», на борту которой было ранено двое матросов. Ответным огнем финны сбили отставший от общей группы штурмовик старшины Лосева³⁵.

Поиск неуловимых барж продолжился и на следующий день. Утром при облете Хапасаарских шхер зенитным огнем канонерской лодки «Уусимаа» был сбит истребитель И-153. По-видимому, именно зенитный огонь помешал четко опознать находившиеся у о. Ванханкюлялмаа финские корабли и катера, которые были приняты за баржи. Спустя несколько часов для удара по ним прибыла пятерка Ил-2, пилоты которой доложили об уничтожении сторожевого корабля и повреждении трех БДБ. Фактически пострадала уже упоминавшаяся «Уусимаа», на которой осколками близко разорвавшейся бомбы была перебита паровая магистраль, убит один и ранено 12 моряков. Ремонт корабля продолжался в Хельсинки до 1 мая, а спустя пять дней канонерка уже вышла в дозор. При возвращении эскорт штурмовиков провел длительный воздушный бой с финскими перехватчиками. По

³⁵ ОЦВМА. Ф. 46. Д. 12337. Л. 238; Ф. 9. Д. 13766. Л. 1.

его результатам финская сторона доложила о 19 воздушных победах, советская о 12, хотя фактически оказались сбиты лишь один Ла-5 и два финских «Брюстер» В-239.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

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

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