

**НА ЛИНИИ ФРОНТА**

**ПРАВДА О ВОЙНЕ**

Мирослав Морозов

# **ГЕРОИ ПОДВОДНОГО ФРОНТА**



**ОБОРОНА МОРСКИХ РУБЕЖЕЙ СОВЕТСКОГО  
СОЮЗА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ**

**1941—1945**

**Мирослав Эдуардович Морозов**  
**Герои подводного фронта. Они**  
**топили корабли кригсмарине**  
**Серия «На линии**  
**фронта. Правда о войне»**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=21183356](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=21183356)*

*Герои подводного фронта. Они топили корабли кригсмарине:*

*Центрполиграф; Москва; 2016*

*ISBN 978-5-227-07027-2*

### **Аннотация**

В годы Великой Отечественной войны советские подводники потопили и повредили 185 кораблей и судов противника. 96 советских подводных лодок и около 3,5 тысяч подводников погибли. Эти цифры могут лишь в незначительной степени передать весь драматизм той борьбы, которая велась на подводном фронте в 1941–1945 гг. Главной фигурой на любом подводном корабле всегда был командир. По ряду причин имена настоящих героев из командиров-подводников стало возможным назвать лишь в наше время, когда пали идеологические оковы и стали доступны документы наших и зарубежных архивов. В годы Великой Отечественной войны в боевые походы

ходили 208 командиров. В результате изучения документов выкристаллизовался список из десяти наиболее заслуженных подводников. Достижения каждого из героев настоящей книги по-своему уникальны. Тем парадоксальнее выглядит почти полное забвение этих имен в современном российском обществе. Данная книга направлена на исправление этой несправедливости.

# Содержание

Предисловие	6
Михаил Петрович Августинovich	10
Конец ознакомительного фрагмента.	54

# **Мирослав Морозов Герои подводного фронта. Они топили корабли кriegсмарине**

© Морозов М. Э., 2016

© «Центрполиграф», 2016

**\* \* \***

*Посвящается 110-летию создания подводного  
флота России*

# Предисловие

Хотя с момента окончания Великой Отечественной войны минуло уже более семи десятилетий, интерес к ее событиям в современном российском обществе по-прежнему не ослабевает. Тому есть множество причин, и одна из них – крайне затянувшийся процесс установления исторической правды об этом крупнейшем в истории России в XX веке событии. До сих пор всплывают события и имена из того далекого времени, которые ранее по тем или иным причинам не получили широкой известности, а зачастую и заслуженного почитания со стороны потомков. В эпоху советской власти пропаганда тех или иных, в ряде случаев даже вымышленных, подвигов определялась политической целесообразностью и решением соответствующих партийных и государственных органов. После 1991 года наблюдался обратный процесс, когда для того, чтобы прослыть настоящим героем, нужно было обязательно иметь реноме обиженного советской властью. Но на самом деле в 1941 году на защиту Родины поднялись обычные люди, граждане нашей многонациональной страны, совершенно не задумавшиеся над тем, как впоследствии будут подаваться их деяния. Попав в ряды вооруженных сил, подавляющее большинство из них старалось честно выполнить свой воинский долг, вне зависимости от отношений с властью.

В полной мере это относилось и к советским подводникам. В годы Великой Отечественной войны они потопили и повредили 185 кораблей и судов. Цена победы оказалась велика – 96 подводных лодок и более 3,5 тысячи подводников погибли.

Главной фигурой на любом подводном корабле всегда был командир. В годы войны в составе трех воевавших флотов (Северный, Балтийский, Черноморский) действовало 190 подводных лодок, которыми за указанный период командовало 268 командиров. 208 человек из их числа совершили по одному и более боевому походу, но лишь 137 выходили в торпедные или артиллерийские атаки. Реальных успехов добились только семьдесят девять из них. 45 командиров добились успехов два и более раза. 105 командиров при различных обстоятельствах погибли или умерли непосредственно в годы войны, еще двое попали во вражеский плен, но смогли его пережить.

Даже эти лежащие на поверхности цифры передают огромный драматизм той схватки, которая велась под водой с 1941 по 1945 год. Естественно, в этой борьбе были свои достижения и свои герои. Причем по целому ряду причин имена настоящих героев стало возможным назвать лишь в наше время, когда, с одной стороны, спали идеологические оковы, с другой – стали доступны документы архивов, в том числе и зарубежных. В ходе углубленного изучения темы кристаллизовался список из десяти имен, кои, с нашей точки зре-

ния, являются наиболее заслуженными командирами советских подводных лодок Великой Отечественной войны. Часть из них была удостоена звания Герой Советского Союза еще тогда, другая часть стала известна только сейчас, благодаря изучению архивных документов. Общее, что их объединяет, – практически полная неизвестность в современном российском обществе. Данная работа в первую очередь направлена на ликвидацию этой несправедливости, пропаганду подвигов этих людей и правдивый рассказ о том далеком героическом и трагическом времени.

Возможно, у кого-то возникнет вопрос, почему в книге отсутствуют имена двух наиболее распропагандированных командиров субмарин военной поры – Александра Маринеско и Николая Лунина. Это объясняется двумя причинами. Первая заключается в том, что, с нашей точки зрения, по своим реальным достижениям, с учетом различных обстоятельств, в том числе количества реальных побед, сложности обстановки, в которой они были одержаны, значимости потерь этих судов для противника, успехи Маринеско и Лунина уступали успехам героев настоящей книги. Во-вторых, Маринеско посвящена отдельная работа, вышедшая в издательстве «Центрполиграф» в начале 2015 года<sup>1</sup>. Работу, посвященную Н. А. Лунину, а точнее, его атаке на германский линкор «Тирпиц», предполагается сдать в одно из россий-

---

<sup>1</sup> Морозов М. Э., Свисюк А. Г., Иващенко В. Н. Подводник № 1 Александр Маринеско. Документальный портрет. 1941–1945. М.: Центрполиграф, 2015.

ских издательств до конца 2016 года.

Настоящая книга рассчитана не только на специалистов, но и на широкие круги общественности, интересующиеся правдой о Великой Отечественной войне и о людях, которые ковали победу непосредственно на фронте. При ее подготовке использована не только мемуарная и прочая общедоступная литература, но главным образом материалы отечественных архивов, в том числе личные дела, политдокументы и некоторые документы военной контрразведки. Подробности боев с силами противника, результаты атак и минных постановок даются на основе материалов германских, финских и румынских архивов. Именно детальное знакомство с документами противной стороны позволило сформировать список наиболее результативных наших командиров, жизнеописания которых мы и предлагаем вашему вниманию в настоящей работе.

Наши отцы и деды оставили нам в наследство Великую Победу, поэтому наш долг – сохранить память о ней и о них!

*Морозов Мирослав Эдуардович полковник, кандидат исторических наук*

*Москва, май 2016 г.*

# Михаил Петрович Августинович

Все дальше уходят от нас годы Великой Отечественной войны, все труднее нам представить людей, быт и технику той эпохи. Не стоял на месте в послевоенное время и военно-технический прогресс в отношении подводных лодок. Современные субмарины обладают огромными боевыми возможностями и обширным арсеналом самых разнообразных средств поражения. В годы же Второй мировой войны они располагали, как правило, исключительно торпедным и артиллерийским оружием. Исключение составляли подводные лодки – минные заградители, которые в дополнение к стандартному составу вооружения могли ставить и якорные мины. Большие перспективы в использовании этого боевого средства выявились еще в Первую мировую войну. Хотя субмарины по понятным причинам не могли соревноваться с надводными кораблями и авиацией по числу выставленных мин, их наличие в составе каждого подводного флота считалось обязательным. Дело в том, что подводные минзаги могли проникать в глубинные районы вражеских вод, куда проход надводным кораблям был заказан, при этом сохраняя полную скрытность, недостижимую для авиации. Выставленные ими мины зачастую обнаруживались в самых неожиданных и, казалось бы, хорошо охраняемых местах, причем, как правило, только по факту подрыва судна.

Уже из этого краткого описания вытекают два главных требования к постановкам из-под воды: ювелирная точность – выставленные в стороне от вражеского фарватера мины для противника безопасны, и абсолютная скрытность – ее потеря автоматически означает, что все мины будут вытралены, не причинив никакого вреда. С учетом этого ясно, что минная постановка предъявляет к командиру подлодки повышенные требования по сравнению с действиями в традиционном торпедно-артиллерийском варианте.

Имел в своем составе подводные минзаги и Военно-морской флот СССР. Способные и волевые командиры служили на многих из них, но изучение документов противника однозначно свидетельствует, что самым результативным постановщиком мин оказался командир североморской подлодки К-1 Михаил Петрович Августинович. В годы войны он осуществил двенадцать боевых походов в качестве командира, причем в восьми из них ставил мины. Именно таким оказалось и число подорвавшихся на них кораблей и судов противника, и все они, за исключением одного, затонули. Таким результатом не мог похвастаться ни один из наших командиров, воевавших исключительно артиллерией и торпедами.

Михаил Петрович родился 10 ноября 1912 года в Варшаве. Его отец Петр Николаевич работал лесоводом (лесничим) в государственном лесном хозяйстве. Являясь ин валидом, он не был призван на фронт Первой мировой войны, а в связи с поражением русской армии в Польше вместе с семьей

уехал в эвакуацию в Кострому. Чуть позже Августиновичи перебрались в поселок Голицыно в пригороде Москвы, а с 1924 года переселились непосредственно в столицу. Отец и мать работали служащими, и семья, где кроме Миши имелась еще и дочь Татьяна, жила сравнительно неплохо. Михаил рос живым и развитым мальчиком и в 1929 году окончил семилетку. Еще будучи в школе, он активно участвовал в работе пионерской организации, а на последнем году обучения вступил в комсомол. После школы Михаил поступил в химический техникум, но в августе 1930 года, сразу после окончания первого курса, районный комитет комсомола предложил ему, как активисту и отличнику учебы, поступать в Военно-морское училище имени Фрунзе. Есть все основания считать, что Михаил и сам стремился стать военным. В то время как многие его сверстники оттягивали с поступлением в училища и военные школы до призывного возраста (в то время призывали в 21 год), он поступал, когда ему еще не исполнилось восемнадцати. Позднее эти четыре года форы дали ему возможность сделать головокружительную карьеру еще до начала Великой Отечественной войны. В 1930 же году комсомольская путевка и аттестат выпускника столичной школы дали ему возможность без труда сдать вступительные экзамены в училище имени Фрунзе, но спустя год после начала обучения произошло событие, которое чуть было не сбilo Михаила с избранного пути. Дело в том, что в 1931 году на базе ВМУ имени Фрунзе было создано новое во-

енно-учебное заведение – Военно-морское артиллерийское училище береговой обороны имени ЛКСМУ (тогдашняя аббревиатура комсомола) в Севастополе. Часть курсантов перевели туда, и в их число вошел Августинovich. Два последующих года учебы пролетели незаметно, и в июле 1933 года Михаил выпустился из училища командиром по званию и артиллеристом по специальности. Несмотря на отсутствие знаний по устройству кораблей, и тем более подводных лодок, он, с учетом собственного желания, получил назначение на должность флагманского артиллериста отдельного дивизиона подводных лодок Северной военной флотилии.

Из простого названия должности невозможно оценить всю ответственность этого назначения. Дело в том, что предшественница могучего Северного флота – Северная военная флотилия – была сформирована только летом 1933 года из отряда кораблей Краснознаменного Балтийского флота, перешедших на Север по свежестроенному Беломорско-Балтийскому каналу. В составе флотилии имелся и отдельный дивизион подлодок типа Д (Д-1, Д-2, Д-3), или «декабристов», как их называли по собственному имени головного в серии корабля. Эти первенцы советского подводного кораблестроения вошли в строй только в 1931 году, успели отходить на Балтике всего одну кампанию и вот теперь решением правительства направлялись на Север. Альтернативы этому решению фактически не имелось – другие лодки либо только строились, либо принадлежали к постройке

царских времен, совершенно неприспособленной к суровым условиям этого театра. «Декабристы»<sup>2</sup> же являлись сравнительно крупными для своего времени кораблями – 934 тонны надводного водоизмещения, длина 78 метров, надводная скорость – 15, подводная – 8,5 узла. Вооружение субмарин состояло из шести носовых и двух кормовых торпедных аппаратов, а также одной 102-мм пушки. Последние-то и оказались в заведовании Августиновича. Дело в том, что в соответствии со штатом подводных лодок того времени за лодочную артиллерию отвечал командир торпедно-артиллерийской боевой части (БЧ-2-3). Свое основное внимание он, безусловно, уделял торпедам, поскольку именно они являлись главным оружием субмарин. Артиллерию же можно было использовать только в исключительно благоприятной обстановке, например против одиночного невооруженного торгового судна, да и то если оно не находилось под защитой собственных береговых батарей. Соответственным было и отношение к пушкам – как к запасному оружию, которое может и не пригодиться в боевой обстановке. Михаилу Августиновичу, который только что выпустился из училища, следовало не только организовать уход за вверенной материальной частью, но и фактически научить подводников недавно вступивших в строй субмарин стрелять. И он, надо отдать

---

<sup>2</sup> Одна из подлодок отдельного дивизиона – Д-2 – в настоящее время сохраняется как корабль-музей – филиал ЦВММ в Санкт-Петербурге (Васильевский остров).

ему должное, с честью справился с этой задачей. В его аттестации по итогам первого года службы командир отдельного дивизиона Константин Грибоедов написал следующее: *«Специальность знает хорошо. Энергичен, сообразителен, дисциплинирован, опрятен. Политически развит достаточно. В общественной работе принимает активное участие... В морской обстановке вынослив. Весьма способный и инициативный командир»*<sup>3</sup>.

Но было в молодом командире и еще кое-что, что заставляло окружающих обратить на него внимание и проникнуться авторитетом, – желание быть всегда и во всем лучшим. Близкий друг Августиновича, впоследствии контрадмирал и Герой Советского Союза, а в 1933–1934 годах – командир БЧ-2-3 подлодки Д-1 Иван Колышкин в своих мемуарах писал: *«В ту пору пришел служить к нам дивизионным артиллеристом выпускник Черноморского военно-морского училища береговой обороны имени ЛКСМУ Михаил Петрович Августинович. Подводная служба увлекла его, и он начал старательно готовить себя к командирской работе, часто выходил в море, учился править ходовой вахтой»*<sup>4</sup>. Иными словами, не имея училищной корабельной подготовки, он, чтобы не отставать от подводников, с которыми встречался ежедневно, стал осваивать морские премудрости практически, и вскоре в этом весьма преуспел. А ведь многие,

---

<sup>3</sup> ЦВМА. Личное дело М. П. Августиновича. Л. 12.

<sup>4</sup> Колышкин И. А. В глубинах полярных морей. М., 1970. С. 101.

даже выпускники училища Фрунзе, откровенно тяготились службой на субмаринах, тем более в условиях Севера. Помимо постоянно действовавших факторов, как то периоды полярных дней и ночей, постоянный холод, сильные ветры и волнение, жизнь подводников значительно осложнялась тем, что формирование флотилии происходило фактически на голом месте, при отсутствии специальной базы и жилой инфраструктуры. На протяжении двух лет лодки дивизиона базировались на мурманский торговый порт, а при совершении учебных походов экипажи жили на пароходе «Умба», который при формировании флотилии спешно переименовали в плавбазу. Если лодка выходила в продолжительный учебный поход одна, а такое регулярно практиковалось, то ее экипаж даже при стоянке у берега жил на борту. Это было весьма сомнительным удовольствием – на субмарине не имелось никаких обогревательных приборов, кроме разве что нагревавшихся за время движения в надводном положении дизелей. Молодой флагарт (принятое на флоте сокращение должности флагманского артиллериста) охотно участвовал в ближних и дальних походах, оказывая практическую помощь командирам боевых частей, и одновременно осваивал премудрости подводного дела. Он очень редко бывал в Мурманске и еще реже сходил на берег, как говорят моряки про увольнение в город. Не случайно первая жена Михаила Петровича – Зинаида Александровна (дочь капитана Совторгфлота) – не захотела переезжать к месту службы мужа и осталась в род-

ном Архангельске, что в конечном итоге предопределило их разрыв.

В первые годы службы окончательно сформировались и остальные черты характера Михаила Петровича. Огромный жизненный оптимизм, энергия и амбициозность прекрасно сочетались у него с наблюдательностью, сообразительностью и усидчивостью при изучении незнакомого дела. В вопросах служебных отношений он был выдержан и тактичен, никогда не конфликтовал с начальством, вне службы много общался с друзьями, отличался веселостью и хорошо развитым чувством юмора. В аттестациях за ним регулярно отмечались всего два более или менее стабильно проявлявшихся недостатка: некоторая поспешность при принятии решений в сложной обстановке, что объяснялось горячностью и чрезмерной иногда энергией, и недостаточная требовательность к подчиненным, в первую очередь к сверстникам, с которыми Августинovich водил дружеские отношения. Впрочем, со временем оба эти недостатка отпали сами собой.

Весь 1934 год Михаил Петрович проплавал на подлодках дивизиона. То же повторилось и в 1935 году. Походы «декабристов» становились все более дальними и продолжительными. Так, в 1934-м Д-1 и Д-2 впервые в истории советского подводного флота совершили плавание к берегам Новой Земли. В следующем году Д-1 уже на протяжении нескольких дней базировалась на губу Белушья на этом архипелаге, откуда выходила на отработку учебных задач. Личный со-

став дивизиона быстро осваивал северные широты и искусство эксплуатации своей боевой техники. Одним из передовиков в этом деле был Августинович. Командование обратило внимание на старания молодого артиллериста и не стало возражать против его желания стать настоящим командиром-подводником. Напротив, в конце 1935-го оно направило его на учебу в Ленинград, в командирский класс Учебного отряда подводного плавания. О том, как он зарекомендовал себя там, лучше всего скажет текст выпускной аттестации: *«Способности хорошие. Сообразителен. Общее развитие хорошее. Добился отличных результатов в учебе. Дисциплинирован. Требователен. Политически развит хорошо. Волевыми качествами командира-подводника обладает. В общественной работе активен. Может быть назначен на должность помощника командира»*<sup>5</sup>. Другой бы воспользовался такой блестящей аттестацией и выбрал бы службу на «курортном» Черноморском флоте, но Михаил Петрович и не видел другой перспективы, как возвращение для совместной службы со старыми друзьями на Север. Так в августе 1936 года он стал помощником командира Д-3. Это оказалось весьма своевременным – субмарины отдельного дивизиона как раз собирались совершить очередной дальний поход.

14 августа все три подлодки вышли из Архангельска и взяли курс на Новую Землю. В походе принял участие командующий флотилией флагман первого ранга Константин Ду-

---

<sup>5</sup> ЦВМА. Личное дело М. П. Августиновича. Л. 12.

шенов. Правда, в Баренцевом море на лодке Августиновича возникла неисправность, и ей пришлось ненадолго зайти в Полярный (с конца 1935 года – главная база флотилии, а затем Северного флота). Тем временем Д-1 и Д-2 дошли до Новой Земли, прошли через пролив Маточкин Шар и впервые в истории советского подводного флота вошли в воды Карского моря. Далее лодки проследовали вдоль восточного побережья Новой Земли, но встретили ледяные поля и вынуждены были возвратиться назад. В Баренцевом море обе подлодки совершили продолжительное плавание вдоль западного побережья архипелага. 2 сентября Д-1, пройдя за поход 3094 мили, вернулась в Полярный, а Д-2, встретившись у берегов полуострова Рыбачий с Д-3, направилась по маршруту мыс Нордкап – остров Медвежий – Шпицбергенская банка – мыс Нордкап, откуда Д-2 12 сентября проследовала к Лофотенским островам. Д-3 тем временем занималась боевой подготовкой у берегов Рыбачьего. В Полярный обе лодки вернулись 26 сентября. За время похода Д-2 прошла 5803 мили в надводном и 501 милю в подводном положении, а Д-3 – в общей сложности 3673,7 мили. Это был один из «стахановских» рекордов своего времени, которым страна гордилась в такой же степени, как полетами Чкалова.

Весной 1937 года появилась возможность усилить подводные силы флотилии еще одним дивизионом подлодок, на этот раз «щук». В феврале 1938 года два отдельных дивизиона объединили в бригаду. Чтобы усилить экипажи

не приспособленных к условиям Севера балтийцев местными кадрами, командование назначает в состав их экипажей несколько наиболее опытных «северян». В их числе и лейтенант Августинович, который становится помощником командира Щ-401. В этой должности ему предстояло пробыть всего несколько месяцев... Шел печально известный 1937 год, который оставил на теле Северного флота (флотилию преобразовали во флот в мае 1937 года) необычайно глубокие следы. Были арестованы и погибли в результате репрессий первый командующий флотом Константин Душенов, первый командир бригады Константин Грибоедов и многие другие, в число которых вошел командир Щ-401 Иван Немченко (его судьба неизвестна и по сей день). В октябре 1937 года Августинович стал командиром «щуки». У тех, кто уцелел после нескольких серий арестов, был неизбежен бурный кадровый рост. В результате уже в июне 1938 года Михаил Петрович стал командиром Д-1, а в октябре 1939 года – командиром дивизиона «декабристов».

Но не следует думать, что в период этой кадровой свистопляски командиры целыми днями ничего не делали, а только сидели и с дрожью ждали, когда за ними придут сотрудники НКВД. Настоящие командиры, а к ним относился и Михаил Августинович, по-прежнему совершенствовали теоретические и практические знания – свои и вверенных им экипажей. Уже на третьем месяце своего командования «декабристом» он ушел в плавание, которое стало новым рекордом

своего времени.

21 сентября субмарина вышла из Полярного в 44-суточный автономный поход по маршруту мыс Цып-Наволок – Нордкап – остров Медвежий – остров Надежды – Новая Земля – остров Колгуев – Кольский залив общей протяженностью в 5842 мили. Отличием этого похода от предыдущих, где лодки практически все время находились в надводном положении, являлось то, что теперь имитировались настоящие условия боевой деятельности, где плавать придется в основном под водой. В общей сложности субмарина находилась в подводном положении 11 суток и прошла при этом 1001 милю, причем 31 октября она 24 часа непрерывно шла под водой без задействования средств регенерации воздуха. Всего за 1938 год Д-1 провела в море 120 суток, пройдя более 10 тысяч миль, из них 1200 под водой. В аттестации по итогам года предыдущий командир Д-1 а теперь командир дивизиона Вячеслав Карпунин не без ревности писал:

*«Тов. Августинovich М. П. из служащих, кандидат ВКП(б) с 1938 года.*

*В должности командира ПЛ Д-1 с июня 1938 г., до этого командовал ПЛ типа «Щ» в течение 9-ти месяцев. В текущей кампании приобрел соответствующие практические знания по организации, управлению и использованию оружия с ПЛ. Хорошо провел 45-суточное автономное плавание в условиях Севера, получил большой опыт в управлении кораблем в подводном положении. Лодка под его командова-*

нием заняла второе место на бригаде по боевой подготовке... Волевой и энергичный командир, но иногда излишне горяч. В море вынослив. В морской обстановке ориентируется. Твердыми знаниями по кораблевождению еще не обладает (кончил училище бер. обороны), но много работает над собой. Дисциплинирован, авторитетом среди личного состава пользуется. Политически развит. Тактическая подготовка удовлетворительная. Вывод: должности соответствует. Достоин присвоения военного звания «капитан-лейтенант». Необходимо повышение тактических знаний, вопросов кораблевождения»<sup>6</sup>. Примерно таким же было и содержание аттестации за 1939 год, но в выводах уже говорилось о том, что Августинovich «по своей подготовке и организационным способностям может быть выдвинут командиром дивизиона подлодок типа «Д» (Карпунин в том же году поступил в Военно-морскую академию). Назначение состоялось в октябре 1939 года, за месяц до начала войны с Финляндией.

Несмотря на то что боевые действия с финнами на северном театре продолжались всего два дня – уже 1 декабря наши войска заняли Петсамо – единственный финский порт на побережье Баренцева моря, – боевые походы североморских подлодок<sup>7</sup> продолжались вплоть до заключения перемирия в марте 1940 года. Наше командование опасалось вмешательства в войну западных «демократий», которые неоднократно

---

<sup>6</sup> ЦВМА. Личное дело М. П. Августинovichа. Л. 14.

<sup>7</sup> С лета 1939 года бригада состояла уже из четырех дивизионов ПЛ.

но заявляли о поддержке Финляндии и посылали туда своих добровольцев и оружие. Субмарины СФ развертывались вдоль побережья Северной Норвегии, примерно на тех же позициях, на которых им предстояло затем действовать на протяжении четырех лет Великой Отечественной. Командиры и экипажи лодок получили прекрасную морскую практику, освоились с условиями районов боевой деятельности. Михаил Петрович дважды выходил в боевые походы в качестве старшего на борту Д-1 (две другие подлодки дивизиона находились на ремонте в Ленинграде) и вводил в строй молодого командира «декабриста» Федора Ельтищева.

После окончания войны бригада подлодок снова вернулась к боевой учебе, результаты которой, впрочем, оценивались высшими инстанциями как не слишком успешные. Из-за напряжения в ходе войны, вскоре после заключения мира многие подлодки стали в ремонт, из-за чего редко выходили в море и выполнили мало практических торпедных стрельб. Кроме того, в качестве одного из основных недостатков называлась слабая отработка штаба бригады как органа боевого управления из-за частой смены начальников штабов. В октябре того же года командование Северного флота решило положить этому конец, назначив на должность постоянного начальника штаба, обладавшего знанием театра и служивших здесь людей, – Августиновича. При этом стоит отметить, что на день назначения ему еще не исполнилось 28 полных лет! Весьма вероятно, что это назначение спасло ему

жизнь – 13 ноября при пробном погружении после ремонта единственная лодка его бывшего дивизиона Д-1 стала жертвой катастрофы и погибла со всем экипажем. Хотя разбирательство установило, что наиболее вероятной причиной гибели являлся дефект конструкции субмарины, в ходе его были вскрыты многочисленные нарушения в организации боевой подготовки со стороны командира бригады Павлуцкого. Вскоре он был снят. Новым комбригом стал Николай Виноградов, до того являвшийся командиром бригад «малюток» на Балтике и на Севере никогда ранее не служивший. В лице начальника штаба он нашел исполнительного и инициативного командира, которого оценил очень высоко.

*«Штаб бригады, – писал Виноградов в своих мемуарах, – к счастью, составляли люди совсем иного склада. Не бездумные механические исполнители, а люди большей частью творческие, ищущие. Безусловно, разные по характеру, но зато все, как один, влюбленные в свою специальность, в лодки, в нашу бригаду.*

*Особая заслуга тут принадлежала капитану 3-го ранга М. П. Августиновичу, который был начальником штаба в предвоенную пору. Именно он сумел сколотить хороший, дееспособный штабной коллектив, настроил его работу на камертон деловитости и добросовестности. Энергичный, живой, подвижный, деятельный, Августинович, отличаясь превосходным знанием северного морского театра, корабельного состава, был толковым распорядителем и орга-*

низатором, моей надежной опорой во всех делах»<sup>8</sup>.

И действительно, за те девять месяцев, которые Михаил Петрович возглавлял штаб, он успел сделать очень многое. В другом месте своих мемуаров Виноградов с благодарностью вспоминает, что штабными работниками на случай войны и максимально приближенных к ней учений «были заблаговременно разработаны необходимые учебно-боевые документы: боевой приказ, боевая инструкция, примерные схемы районов боевого патрулирования и маршрутов переходов лодок к ним»<sup>9</sup>. Все это весьма пригодилось с началом военных действий. Комбриг был буквально в восторге от своего начштаба. «Служить бы нам с ним да служить. Но так случилось, что с Михаилом Петровичем мне пришлось расстаться буквально в первые же дни войны»<sup>10</sup>. Что же такое произошло? Ответ на этот вопрос прост, но в то же время до крайности необычен: с началом войны Августинович написал рапорт с просьбой вновь назначить его командиром подводной лодки!

Благодаря художественной литературе и мемуарам мы хорошо знаем, какой эмоциональный всплеск у наших людей вызвало известие о вероломном нападении фашистской Германии. Многие в первые недели войны писали заявления с просьбой зачислить их в ряды Красной армии или народного

---

<sup>8</sup> Виноградов Н. И. Подводный фронт. М., 1989. С. 33.

<sup>9</sup> Там же. С. 5.

<sup>10</sup> Там же. С. 33.

ополчения. В войсках, дислоцировавшихся в Средней Азии и на Дальнем Востоке, военнослужащие писали рапорта с просьбой направить их в действующую армию. Многим такие рапорта удовлетворяли, и они шли воевать на равнозначных должностях или даже получали повышения, если попадали во вновь формируемые соединения. Примерно аналогичные вещи происходили и внутри действующих флотов, когда речь заходила о формировании частей морской пехоты из тыловых подразделений. В то же время практически неизвестно случаев, чтобы кто-то из командиров руководящего звена просился бы на фронт на должность, опускающую его на две ступени вниз, чтобы лично принять участие в боевых действиях. Как говорится, «плох тот солдат, который не мечтает стать генералом», и потому военнослужащие крайне неохотно и болезненно воспринимают любые понижения в служебном положении. А тут сам и добровольно. Тем более если он и так служит в составе воюющего флота и никто и никогда не упрекнул бы его в том, что он не воевал, пусть даже и сидя в береговом штабе. Жизнь дается человеку только один раз, и шансов уцелеть в штабе намного больше, чем на боевой подлодке. Какой же силой характера и уверенностью в себе следовало обладать, как же надо было любить Родину, чтобы принять такое решение, не имевшее аналогов в нашем подводном флоте в годы войны?!

Собственно, и само желание у Михаила Петровича, и возможность его осуществить возникли не на голом месте. Вот

что писал по этому поводу Н. И. Виноградов:

*«Произошло так, что одна из больших подводных лодок – К-1 – осталась без командира. Капитан 3-го ранга К. А. Чекин, возглавлявший ее, внезапно заболел. На смену ему назначили было опытного подводника капитана 3-го ранга И. А. Смирнова, служившего до того в отделе боевой подготовки штаба флота. Он принял командование. Но при первом же серьезном испытании – внезапном налете вражеской авиации на одну из бухт, где стояла К-1, – у Смирнова сдали нервы, и стало ясно, что вынести тяжелой боевой нагрузки он не сможет.*

*Вновь «катюша» оказалась без командира. И тогда-то предложил свою кандидатуру на эту должность Августинович. Для меня его решение было крайне неожиданным, и поначалу я наотрез отказал ему. Но Михаил Петрович настаивал и в конце концов покорил-таки меня своей беззаветностью и своим бескорыстием. Ведь он просился не куда-нибудь – на лодку, где создалось трудное положение. Добавлю к этому, что в интересах дела он шел фактически на двойное понижение в должности.*

*Да, такое уж наступило время: каждому теперь не о должностях, не о личных удобствах надо было думать. В общем, пришел я к тому, что стремление Августиновича надо решительно поддержать. Без начальника штаба (а надеяться, что нового подберут быстро, не приходилось) на меня ложилась дополнительная нагрузка, но зато я твер-*

*до знал, что на К-1 будет командир, на которого всегда и во всем можно положиться. Вместе с Августиновичем мы убедили А. Г. Головки (командующий СФ. – М. М.) в необходимости данного назначения, и оно состоялось»<sup>11</sup>.*

Так Михаил Петрович стал командиром одной из новейших крейсерских подводных лодок.

Подлодки типа К, или, как их называли на флоте, «катуши», стали самыми крупными советскими субмаринами, принявшими участие в Великой Отечественной войне. Они проектировались в середине 1930-х годов для взаимодействия с эскадрами крупных надводных кораблей и дальнего крейсерства на коммуникациях противника. Таким образом, изначально в проект закладывалась значительная универсальность, одним из проявлений которой стало оснащение этих подлодок устройством для постановки мин. При надводном водоизмещении в 1500 тонн лодки этого проекта имели длину 98 метров, скорость 22,5 узла в надводном и девять в подводном положении, автономность до 50 суток. Их вооружение состояло из 10 торпедных аппаратов (шести в носу и четырех в корме), двух 100-мм и двух 45-мм пушек и 20 якорных мин. По штату экипаж состоял из 65 человек, в том числе десять комсостава. По меркам того времени это была самая большая и комфортабельная лодка – на ней даже имелась душевая кабина!<sup>12</sup>

---

<sup>11</sup> Виноградов Н. И. Указ. соч. С. 33–34.

<sup>12</sup> До настоящего времени одна из «катуш» сохраняется в качестве корабля-му-

К-1 была построена в Ленинграде и вступила в строй в декабре 1939 года. Фактически сразу после того, как в 1940 году Финский залив и Беломорско-Балтийский канал очистились ото льда, была начата подготовка к ее переходу на Север. Он состоялся в июле, после чего экипаж до октября занимался боевой подготовкой, а параллельно – устранением «детских болезней», без которых никогда не обходился ни один головной корабль серии. После катастрофы Д-1 вся боевая учеба на бригаде замерла, а с декабря корабль начал гарантийный ремонт с участием специалистов с завода-строителя. Поставки необходимых запасных частей и оборудования осуществлялись так медленно, что субмарина не успела закончить технического обслуживания до начала войны. Еще хуже было то, что ее экипаж так и не успел за время непродолжительной боевой подготовки стать экипажем в полном смысле своего слова. Многие моряки знали технику своего корабля еще достаточно слабо, и практически ни у кого не имелось отработанных до автоматизма навыков. А ведь без этого на настоящей войне очень сложно одерживать победы, да и вообще уцелеть. Не мог знать матчасти и только что назначенный командиром Августинович. И хуже всего было то, что времени на раскочку практически не оставалось – командование спешило послать подводный крейсер в дальний поход.

Приказ о назначении Михаила Петровича состоялся 14

июля 1941 года, а уже 1 августа «катюша» вышла в море. Как и в мирные годы, первое ее плавание состоялось к берегам Новой Земли. Его целью, помимо отработки у членов экипажа морских качеств, являлась защита местного судоходства от немецких кораблей, которые перед этим совершили два рейда на наши коммуникации у побережья Кольского полуострова. Поход продолжался недолго и вряд ли относился к категории удачных. Утром 9 августа при очередном погружении оказались заклинены носовые горизонтальные рули подлодки, и она с большим дифферентом на глубине 60 метров ударилась носовой частью о грунт. От этого получили повреждения и перестали открываться крышки носовых торпедных аппаратов, в результате чего лодка лишилась возможности использовать более половины своего торпедного вооружения. Пришлось возвращаться в базу. Как оказалось, причиной аварии стал отставший от корпуса и упершийся в рули лист обшивки – излишне облегченная конструкция «катюш» не была рассчитана на постоянное плавание в суровых северных водах.

Следующей ступенью оморачивания молодого экипажа стал поход с 28 августа по 25 сентября 1941 года на самую удаленную позицию у норвежского побережья, в район порта Нарвик. Переход туда оказался нелегким, но еще большие испытания ждали моряков на позиции. Из 19 суток нахождения там в течение тринадцати поиск судов противника был невозможен из-за густого тумана или штормовой по-

годы. При первом же 8-балльном шторме была повреждена муфта переключения привода носовых горизонтальных рулей, из-за чего рули вышли из строя до конца похода. Сорвало семь съемных листов на палубе надстройки и несколько листов обшивки у левого пера кормовых горизонтальных рулей. В ночь на 21 сентября при осуществлении работ на палубе волной был смыт за борт боцман мичман Клементьев. Падение за борт в ледяных северных водах, да еще и в ночное время, на 99 % означает гибель. Много зависит от того, насколько оперативно будут приняты меры по спасению, ведь любая лишняя минута, проведенная в холодной воде, может привести к остановке сердца. Но командир субмарины не растерялся, принял необходимые меры, и уже спустя 12 минут боцман вновь стоял на палубе и принимал поздравления со «вторым рождением»!

Несмотря на постоянно возникавшие сложности, Михаил Петрович при каждом удобном случае пытался подойти к вражескому берегу и обнаружить достойную атаки цель. Это оказалось весьма непросто. Дело в том, что западный участок вражеской коммуникации был защищен со стороны моря многочисленными шхерами. Шхерами называют небольшие скалистые острова у такого же скалистого и изрезанного берега. Мореплаватели стараются избегать плавания в шхерных районах, поскольку любая ошибка в кораблевождении может привести к посадке на мель или столкновению со скалой, что обычно имеет для судна самые неблагоприят-

ные последствия. Исключением здесь не являются и подводные лодки. Их плавание в подводном положении в шхерном районе в период полярного дня осложнялось еще и тем, что командиру приходилось тщательно рассчитывать ресурс работы аккумулятора батареи, заряда которой должно было хватить и на подход к шхерам, и проход между ними, поиск противника на внутреннем фарватере и отход в море. К этому необходимо добавить то, что в начале войны мы совершенно не обладали разведанными относительно того, как немцы охраняют норвежские берега, где у них развернуты посты наблюдения, береговые батареи и т. д. В этих условиях командирам приходилось считать, что наблюдательный пункт может находиться на любом острове и мысе, что вынуждало предпринимать излишние меры предосторожности. В результате Августиновичу не удалось ни разу выйти в торпедную атаку на корабли противника, хотя он несколько раз и наблюдал их с больших дистанций. В своих выводах после похода он писал: *«Считаю, что район № 1 с его внутренними шхерными фарватерами является чрезвычайно затрудненным для действий такой большой подводной лодки, как К. Крайняя стесненность маневра, постоянная опасность оказаться на банках, сильное течение в узких рукавах фиордов чрезвычайно затрудняет и зачастую делает невозможным торпедную или артиллерийскую атаку»*<sup>13</sup>. В то же время в этом походе К-1 прошла 4123 мили, а ее экипаж при-

---

<sup>13</sup> ОЦВМА. Ф. 112. Д. 1497. Л. 141.

обрел необходимую морскую выучку, и ему стали доверять еще более ответственные задания.

Таким заданием стала постановка мин, для чего К-1 вышла в море 21 октября. Здесь необходимо сделать небольшое отступление. Дело в том, что само минное устройство «катюш» отличалось большой оригинальностью. Обычно подводные лодки ставят мины из специальных горизонтальных труб или вертикальных шахт. Там мины плотно прилегали к стенкам с направляющими и перемещались только при постановке при помощи тросовой системы или под воздействием собственного веса. На подлодках типа К все было иначе: мины хранились в специальной минно-балластной цистерне, которая находилась прямо под центральным постом. Там они стенок не касались, а просто стояли на рельсах до момента начала постановки. Когда постановка начиналась, они перемещались по рельсам при помощи тросового механизма до сделанного в днище цистерны люка, через который выпадали под действием собственного веса. Теоретически такая система сулила заметную экономию в весе и объеме, но на практике все оказалось не так просто. Раньше мы уже писали, что первый же поход показал, что, несмотря на свои размеры, «катюша» не обладала достаточной прочностью для плаваний в условиях Севера. Это в полной мере относилось и к минному устройству, которое до войны даже не успело пройти всех необходимых испытаний. Впрочем, все это выявилось далеко не сразу. Сами мины имели спе-

циальную конструкцию и нигде, за исключением «катюш», не использовались. Промышленность только разворачивала их выпуск, в связи с чем на момент начала войны ни одной мины этого типа на складах Северного флота не имелось. Именно поэтому на свою первую постановку «катюша» вышла только в октябре. Впрочем, главные сюрпризы ждали ее экипаж впереди.

Лодка прибыла на позицию вечером 22-го, но не смогла немедленно приступить к постановке из-за густых снежных зарядов, снижавших видимость временами до полного нуля. Норвежский берег не наблюдался, а раз так, то штурман К-1 не мог уточнить своего места, и первое из главных требований к постановке – точность – не могла быть достигнута. А ведь лодке вновь предстояло проникнуть на шхерный фарватер и поставить мины между берегом и островами – таким способом командование Северного флота пыталось заставить суда противника ходить открытыми морскими путями, где их поджидали торпедные подводные лодки. Ожидая хорошую погоду, «катюша» дождалась шторма – вечером 23-го волнение усилилось до шести, а затем до 9–10 баллов по 12-балльной шкале Бофорта. В таком состоянии море находилось в течение трех дней. Жуткая четырехдневная болтанка страшно вымотала экипаж. К тому же начались поломки – из-за крена, доходившего до 53 градусов (!!!), из аккумуляторных батарей неоднократно выливался электролит, нарушилась их изоляция и произошла серия коротких замыка-

ний. Лопнули сварные швы находившейся внутри прочного корпуса топливной цистерны, и 200 кг соляра затопили артиллерийский погреб и одну из аккумуляторных ям. Пока моряки устраняли все эти поломки, в минно-балластной цистерне временами слышались сильные стуки. Вечером 26-го шторм начал утихать, а утром 28-го появилась возможность уточнить свое местонахождение. Августинович сразу же погрузился и направился в район, где ему следовало произвести постановку мин. Прибыв в точно назначенное место, «катюша» начала ставить мины. Пять первых вышли хорошо, но дальше произошло непредвиденное: одновременно застряли мины в люках левого и правого борта (впоследствии они самопроизвольно выпали в случайном месте), кроме того, в минном устройстве левого борта оборвалась лебедка. Постановку пришлось прервать и уйти в море для осмотра. В ночь на 29-е минно-балластная цистерна была вскрыта и морякам довелось увидеть результаты трехдневного безумства морской стихии. *«Большинство мин, как левого, так и правого борта, – писал Августинович в своем боевом донесении, – вследствие перенесенного шторма соскочили с рельс, развернулись и своими роликами стояли прямо на дне цистерны»*<sup>14</sup>. С большим трудом экипажу удалось вручную установить мины правого борта на рельсы, а левого борта – разоружить и примотать тросами. Следует подчеркнуть, что проникнуть внутрь минно-балластной цистер-

---

<sup>14</sup> ОЦВМА. Ф. 112. Д. 1497. Л. 220.

ны можно было только через расположенные на палубе погрузочные люки. После того как команда минеров спустилась туда, люки пришлось задрать – без этого в случае возникновения опасности субмарина не смогла бы погрузиться. Минеры знали, что в критической ситуации лодка уйдет под воду, минно-балластная цистерна заполнится, а они погибнут, и тем не менее смело пошли на задание. Шесть с половиной часов ждал Августинович, когда неполадки в минном устройстве будут устранены. К счастью, враг за это время не обнаружил субмарины.

После завершения работ в распоряжении командира осталось только восемь мин правого борта, которые он должен был выставить в другом районе. Это было осуществлено днем 29 октября. Командир считал, что постановка прошла без сучка и задоринки, но на самом деле последняя мина была найдена после возвращения в базу застрявшей в люке. В последующие дни вплоть до отъезда в базу Августинович пытался действовать на шхерном фарватере, но новый шторм и снежная буря свели все его усилия на нет. Тем не менее командование не посчитало поход К-1 совсем уж неудачным. По донесению самого Михаила Петровича вечером 29-го в направлении места второй постановки он наблюдал сильный взрыв и последующий полуторачасовой пожар на воде, что предположительно означало гибель на mine вражеского танкера. Тем не менее в немецких документах никаких сведений о взрывах и тем более гибели судов в эти сутки нет. И

все-таки постановка «катюши» не осталась безрезультатной. На первой из двух выставленных банок днем 8 ноября подорвался германский пароход «Флоттбек», шедший в составе конвоя в норвежский порт Киркенес, откуда осуществлялось снабжение войск немецкого горнострелкового корпуса, действовавших на мурманском направлении. О гибели судна советскому командованию стало известно спустя две недели, после того как одна из британских подводных лодок, временно действовавших в составе Северного флота, привезла в Полярный захваченного в море капитана норвежского судна, давшего много полезных сведений об организации немецких перевозок и потерях, нанесенных им подлодками Северного флота. Главным же результатом похода стало то, что экипаж поверил в своего командира, понял, что с ним он придет к новым победам. После того как Михаил Петрович днем 29 октября дал большей части команды посмотреть в перископ на разыгравшийся в море пожар, среди краснофлотцев пошли такие разговоры: *«Вот теперь и мы имеем боевой успех. Теперь надо топить фашистские корабли торпедами»*<sup>15</sup>. В экипаже выросла дисциплина, некоторые краснофлотцы, списанные на берег Августиновичем за дисциплинарные проступки, теперь обещали исправиться и умоляли командира взять их назад.

И все-таки нашлись и такие, кто считал, что командир К-1 ведет себя в море недостаточно активно и избегает насто-

---

<sup>15</sup> ОЦВМА. Ф. 112. Д. 19191. Л. 403.

ящего боя с врагом. Служили они в политотделе бри гады подводных лодок и считали своим долгом всячески «взбадривать» подводников, чтобы те докладывали о все новых и новых победах. А успехи бригады к тому времени казались весьма солидными. До конца 1941 года подлодки Северного флота, совершенно не понеся потерь, доложили о 52 торпедных и артиллерийских атаках, тридцать три из которых считались успешными (после войны по документам противника подтвердился успех только пяти из них). Военный совет флота возбудил ходатайство о преобразовании бригады в гвардейскую, на нескольких командиров были написаны представления к награждению званиями Героев Советского Союза. По заявкам подавляющее большинство командиров имело на своем счету потопленные торпедами или артиллерией корабли, а тем, кто таких побед не имел, политотдел бригады объявил настоящую войну. Августинович в категорию неудачников вроде бы не попадал, но и победных докладов от него поступало не так много, как хотелось бы. Перед октябрьским походом на подлодке поменяли комиссара, но и новый политработник не узрел в действиях Михаила Петровича ничего неправильного, за что после возвращения получил упрек в пассивности и малой компетентности в подводных делах. Доказывать свою храбрость командиру К-1 предстояло в новом походе.

«Катюша» вышла в море 14 декабря на этот раз с задачей нарушать коммуникации немцев на участке между нор-

вежскими портами Тромсё и Хаммерфест. В минное устройство был загружен полный запас мин, который ей надлежало выставить небольшими группами – банками – в различных местах вражеской коммуникации. С этого и начали. Вечером 16-го субмарина приблизилась к норвежскому берегу и приступила к постановкам. Полярная ночь была в разгаре, и командир решил ставить мины из надводного положения. Несмотря на активное плавание в районе большого количества норвежских рыболовных мотоботов, которые могли обнаружить лодку и сообщить об этом немцам, подводный крейсер проник в глубину Ульфс-фьорда и начал ставить мины. Дважды К-1 вызывали сигналами с береговых постов, но Августинович как ни в чем не бывало проходил мимо, оставляя вражеских наблюдателей в недоумении – а не померещился ли им в ночной мгле темный корпус неизвестного судна. Ведь русские корабли никогда не пытались проникнуть в глубь шхерного района. Выставив три минные банки, Михаил Петрович решил пополнить заряд аккумуляторных батарей. «Катюша» стала под скалой у берега, укрытая падающей тенью, и приступила к зарядке. Здесь она, казалось, надежно укрыта от глаз противника. Но, как назло, пошел снегопад, и очень скоро корпус подлодки начал напоминать плавучий айсберг, резко контрастировавший на фоне темной скалы. Субмарину могли в любой момент заметить с берега и обстрелять. Чтобы избежать этого, Августинович приказал выслать на верхнюю палубу матросов с метелками,

которые сметали снег за борт. Увидев, что командир вместо срочного погружения продолжает как ни в чем не бывало запрягать батарею, комиссар схватился за сердце и ушел с мостика внутрь лодки. Лично для него все подозрения в трусости Михаила Петровича развеялись как дым. С наступлением сумерек, означавших полярный рассвет, К-1 погрузилась и выставила две оставшиеся банки. Но и после этого командир не стал выходить из шхерного района, желая понаблюдать за минными полями. Впрочем, противолодочная оборона противника в этом районе оказалась не такой слабой, как это могло показаться первоначально.

Утром 18 декабря, когда лодка шла в надводном положении, прямо по курсу был замечен одиночный буксир. Михаил Петрович объявил боевую тревогу и начал сближаться с целью для торпедной атаки. Внезапно, когда дистанция до судна еще составляла полторы мили, буксир открыл огонь по подлодке из автоматической пушки. В этой ситуации рассчитывать на успех торпедной атаки не приходилось, и Августинovich счел за благо уклониться погружением. Дальнейшие события показали, что это решение оказалось единственно правильным. На самом деле принятым за буксир кораблем оказался немецкий охотник за подводными лодками Uj-1214, шедший в головном охранении крупного конвоя. Немецкое командование было неприятно удивлено, узнав, что в глубине шхерного района действует советская подлодка. Для ее поиска было выделено четыре траль-

щика, которые искали «катюшу» на протяжении двух суток. Но знатоки подводного дела из политотдела расценили поведение командира совсем иначе. *«Вместо того, – писалось в политдонесении, – чтобы уничтожить буксир артиллерийским огнем, лодка погрузилась, тем самым уклонилась от поставленной ей задачи, не пытаясь даже использовать своих преимуществ перед противником в артиллерийском вооружении»*<sup>16</sup>. В одиночку «катюша» действительно превосходила охотник в огневой мощи, но любое попадание в нее с пробитием прочного корпуса привело бы к тому, что лодка не смогла бы погружаться и, тем самым, автоматически потеряла бы свое важнейшее преимущество. Весьма вероятно, что это привело бы ее к гибели точно так же, как полгода спустя в бою с кораблями противника погибла однотипная К-23. Тем более что к охотнику наверняка присоединились бы и остальные корабли конвоя. Будучи по специальности артиллеристом, Августинович все это учитывал, но доказать свою правоту в этом эпизоде мог разве что ценой собственной жизни. В результате преследования «катюша» оказалась вытесненной в море, где попала в шторм, продолжавшийся шесть суток. Снова все повторилось, как и в октябрьском походе, – треснули швы топливных цистерн, выплеснулся электролит, возникли многочисленные мелкие поломки и замыкания. Несмотря на это, после окончания шторма и устранения повреждений Михаил Петрович снова пред-

---

<sup>16</sup> ОЦВМА. Ф. 112. Д. 19327. Л. 276–277.

принял попытку проникнуть в шхеры, где днем 28 декабря атаковал торпедами пару немецких охотников. Несмотря на то что экипаж слышал взрывы, торпеды, к сожалению, прошли мимо. Но это не означало, что в этом походе лодка не добилась боевого успеха. Вечером 26-го на выставленном в Ульфс-фьорде заграждении погиб норвежский пароход «Конг Ринг», зафрахтованный немецким командованием для перевозки своих солдат-отпускников. После подрыва на mine судно старой постройки продержалось на воде всего несколько минут и затонуло с большей частью перевозившихся пассажиров – 257 из 269 находившихся на борту немецких солдат не пережили рождественскую ночь. С учетом тяжести понесенных противником утрат эту победу можно назвать самой значимой из всех, каких наши подлодки добились на Северном морском театре за годы войны.

Командование бригады поставило за поход Августиновичу заслуженную хорошую оценку. В его аттестации за 1941 год указывалось: *«Подводная лодка К-1 к выполнению боевых задач подготовлена хорошо. Смелыми и решительными действиями [Августинович] утопил один фашистский транспорт. Выставил три активных минных заграждения у берегов противника. Установлена гибель двух транспортов противника на минах, выставленных подводной лодкой К-1. Предан делу партии Ленина – Сталина и Социалистической Родине. Политически и морально устойчив, хорошо знает свое дело, грамотный командир-подводник. Кораблем*

*управляет хорошо. Дисциплинирован, состояние дисциплины на корабле в удовлетворительном состоянии. В начале командования кораблем требовательность к подчиненным была недостаточна, сейчас повышается. Организация службы стояла на низком уровне в начале войны (потеря плавучести, выстрел боевой торпедой у пирса), за последнее время на корабле улучшилась. Занимаемой должности соответствует. Достоин посылки на учебу в академию»<sup>17</sup>.*

Но ни в какую академию Августинович поступать не стал – не для того он писал рапорт о переводе на должность командира подлодки. Вместо этого он снова пошел в море. Пятый поход «катюши» состоялся в январе – феврале 1942 года на восточный участок коммуникации в районе Тана-фьорда. И в этот раз подлодка ставила мины, но из-за неудачно выбранного в штабе Северного флота места постановка не имела успеха. Тогда решили вновь обратить внимание на западный шхерный район коммуникаций. Туда «катюша» совершила свой шестой поход в апреле 1942-го. Он стал одним из самых удачных и в полном объеме продемонстрировал командирский талант Августиновича. На подходе к месту постановки первой банки он обнаружил два тральщика, осуществлявшие контрольное траление фарватера. Пронаблюдав за ними пару часов, Михаил Петрович точно установил, где пролегают курсы вражеских кораблей, и после ухода тральщиков выставил там две группы мин.

---

<sup>17</sup> ЦВМА. Личное дело М. П. Августиновича. Л. 20.

Одиннадцатую мину заклинило в люке, но благодаря мастерству личного состава она была выброшена за борт, а минное устройство вновь введено в строй. После этого К-1 перешла в соседний район, где выставила оставшиеся девять «сюрпризов». Все три банки оказались результативными. В апреле 1942-го на одной из них погибло судно «Курцзее», в мае на другой – крупный транспорт «Асунсьон» (оба с грузом продовольствия). После этого немецкие тральщики протралили весь район, но не настолько тщательно, чтобы сделать его полностью безопасным. В феврале 1943-го на случайно пропущенной при тралении мине подорвался и получил серьезные повреждения транспорт «Мольткефельс». К счастью, он не затонул – его «груз» составляли советские военнопленные, каторжный труд которых немецкое командование использовало для строительства дорог и береговых батарей. Что же касается апрельского похода, то в ходе него «катюша» еще и высадила на берег разведгруппу, а также приняла участие в операции по прикрытию союзного каравана. После возвращения из похода Михаил Петрович был удостоен своей первой боевой награды – ордена Боевого Красного Знамени. И напротив, седьмой поход в мае 1942-го в район порта Вардё был неудачен – из-за наступления полярного дня лодка неоднократно обнаруживалась и подвергалась преследованию противолодочных сил противника, не давших ей ни одной возможности для выхода в атаку. Мин

в том походе «катюша» не ставила.

Сосредоточенный и требовательный в море, на берегу Михаил Петрович был мастером шуток, розыгрышей и душой любой компании. Мало кто знает, но знаменитая традиция чествовать экипаж добившейся успеха подлодки за обедом с жареными поросятами – именно его изобретение. В своих мемуарах И. А. Колышкин писал:

*«Приятное разнообразие в наш будничный быт вносят торжественные обеды с жареным поросенком. Этим роскошным по военным временам блюдом угощают победителей. А началось все с шутки. Как-то Августиневич, сохраняя серьезное выражение на лице, сказал Морденко (командир береговой базы бригады подлодок СФ. – М. М.):*

*– Не вижу со стороны береговой базы ликования по поводу наших побед. Подводники, понимаешь ли, в поте лица корабли топят, салюты в честь этого дают. А вы вроде бы и не замечаете. Поросенка бы, что ли, резали за каждую победу. А то нехорошо получается...*

*Григорий Павлович отнесся к такому предложению вполне по-деловому. Договорились, что для каждой команды, вернувшейся с победой, будет даваться обед с поросятами по числу потопленных кораблей. И командир базы сдержал свое слово. Новый обычай всем очень понравился. И вскоре Морденко пришлось завести довольно крупный свинарник. Случалось, он сокрушался:*

*– Ну виданное ли дело? Для одной «малютки» – двух по-*

росят жарить! Команда ведь маленькая – не съедят. Да и свиней этак не напасешься.

Однако опасения рачительного хозяйственника были напрасны. Поросячье стадо имело достаточный приплод. А то, что попадало на праздничный стол, никогда не оставалось недоеденным.

Популярность таких обедов объяснялась отнюдь не преувеличенным интересом подводников к тонкостям гастрономии. Обеды с поросятами стали своеобразной формой сплочения и укрепления нашей морской семьи и даже обмена боевым опытом. На них приглашали командующего флотом, члена Военного совета, командование бригады, командиров дивизионов и лодок, стоявших в базе. В простой и непринужденной обстановке участники минувшего похода с увлечением рассказывали о пережитом в море, приводили бесчисленные подробности боевого столкновения с врагом. Здесь в отличие от официальных разборов их рассказы получали более сочную, эмоциональную окраску.

За некоторыми праздничными столами бывает не принято говорить о повседневных делах, о службе – считается, что интереснее и лучше для отдыха вести общих, «развлекательный» разговор; в этом видят чуть ли не признак хорошего тона. Мы придерживались на это своей точки зрения. Для нас не было ничего, более интересного и увлекательного, чем свежие воспоминания товарищей о поиске и торпедных атаках, артиллерийском бое и уклонении

*от вражеского преследования. Ведь в этом была вся наша жизнь!»<sup>18</sup>*

Вообще же весна – лето 1942 года стали периодом заметного снижения активности и результативности действий североморских подводников. Дело в том, что немецкое командование, до того почти игнорировавшее угрозу своим перевозкам из-под воды, приняло решительные меры к их защите, заметно усилив эскорт конвоев и выставив вдоль берега противолодочные минные поля. Сразу же начались потери, которые за первое полугодие составили шесть субмарин из двадцати одной, с которыми бригада встречала Новый 1942 год. Головокружение от успехов быстро прошло, у многих экипажей и командиров его сменили пассивность и уныние. Даже в базе субмарины не могли чувствовать себя в безопасности – в результате участвовавших авианалетов на Мурманск и Полярный ряд подлодок получил повреждения. Не стала исключением и проходившая ремонт К-1 – 2 июля она была буквально изрешечена осколками трех взорвавшихся рядом авиабомб. Лишь благодаря самоотверженным усилиям рабочих и экипажа она к началу августа была введена в строй, после чего сразу же вышла в новый боевой поход.

На этот раз ей предстояло поставить мины в устье весьма крупного по размерам Порсангер-фьорда, где находился узел немецких морских коммуникаций. С некоторой за-

---

<sup>18</sup> Кольшикин И. А. Указ. соч. С. 90–91.

держкой из-за густого тумана это задание было выполнено вечером 6 августа. Правда, без каприза минного устройства не обошлось – на этот раз в люке застряла девятнадцатая мина. Предшествующие восемнадцать были выставлены новым способом, который, по-видимому, придумал сам Августинovich, – не отдельными мелкими банками, как это делалось раньше, а «ожерельем», то есть на одной дуге сложной конфигурации. В последующие дни «катюша» продолжила действовать на позиции в торпедном варианте. Вечером 11 августа она чуть было не стала жертвой того же оружия, которым столь успешно действовала против вражеского судоходства. Когда «катюша» отходила в подводном положении от вражеского берега для зарядки аккумуляторов, над ней прогрехотал мощный взрыв. Лодку спасло лишь то, что благодаря предусмотрительности командира она шла на глубине 60 метров, в то время как противолодочная мина была установлена на глубине 11 метров от поверхности и сработала в результате задевания корпуса лодки за чувствительную антенну. В момент взрыва внутри «катюши» погасло все освещение, вышли из строя кормовые рули, а сама она получила значительный дифферент на нос.

Нам сейчас тяжело представить, какие эмоции испытали моряки в этот момент. Главное же, что никакой паники в этот момент не было. Благодаря четко отданным командам и многократным тренировкам члены экипажа произвели все необходимые действия и, после восстановления освещения

и плавучести, приступили к выяснению полученных повреждений. А они оказались на удивление небольшими. Помимо большого количества разбившихся лампочек и измерительных приборов, сплющило ввод радиоантенны, через который в лодку начала поступать вода. Течь была легко устранена. После всплытия выяснилось, что палуба в носовой части сильно вогнута, а ограждение рубки и орудия поцарапаны осколками, которые в изобилии валялись на верхней палубе, зенитный перископ был заклинен и не выдвигался из тумбы. Михаил Петрович посчитал, что, несмотря на подрыв, субмарина вполне может продолжить действия на позиции, но после доклада в штаб его отозвали домой. Это неудивительно, с учетом того, что примерно в то же время в результате подрывов на минах погибли однотипная К-2 и «малютка» М-173. Изучив материалы похода Августиновича, командование бригады пришло к выводу, что следует обязать всех командиров подлодок осуществлять подход к берегу через районы, предположительно заминированные врагом, на глубинах погружения 75 метров. В дальнейшем эта рекомендация спасла жизнь не одному экипажу подлодок.

Что же касается мин, выставленных К-1 в том походе, то спустя несколько дней после возвращения флотская разведка донесла, что на них погиб сторожевой корабль противника. На самом деле история выставленных «катюшей» «сюрпризов» сложилась иначе. К тому времени немцы уже

наладили контрольное траление на всем протяжении своей прибрежной коммуникации и вскоре наткнулись на постановку К-1. Несколько мин оказались вытралены, но немецким тральщикам не удалось вычислить сложного начертания «ожерелья Августиновича». 12 сентября на оставшихся в районе минах подорвался и затонул немецкий пароход «Роберт Борнхофен», шедший в Киркенес с грузом угля. Лишь после этого немцам удалось уничтожить большую часть оставшихся мин.

В сентябре К-1 выходила для прикрытия союзного конвоя, а затем некоторое время ремонтировалась. Наконец-то ее экипажу удалось выявить причину постоянно возникавших неисправностей минного устройства. Немалая заслуга в этом принадлежала лично Михаилу Петровичу. Он добился разрешения на проведение серии испытаний устройства на морском полигоне в условиях, максимально приближенных к боевым. Техническая комиссия флота с участием командира высказывала различные предположения о причинах регулярных заеданий, они устранялись, лодка выходила в море и приступала к практической постановке. Так происходило несколько раз, но результат каждый раз оставался негативным – мины снова и снова застревали в люках. Командир делал все возможное к тому, чтобы удержать их в таком положении и привезти в базу, чтобы комиссия могла наконец-то выяснить причину заеданий. В конце концов ее удалось раскрыть – оказалось, что из-за производствен-

ного дефекта кулачки вертикальных направляющих минного устройства имели различную высоту. Когда при постановке мина наезжала на них, из-за дефекта кулачков ей сообщался крутящий момент, разворачивающий мину вокруг своей оси, что приводило к падению ее на люк и заклиниванию всего устройства. После того как высоту кулачков выровняли, все последующие практические и боевые постановки проходили уже без проблем. Рекомендации по регулировке устройства передали на другие «катюши», что позволило наконец-то, к середине второго года войны, преодолеть этот дефект вооружения. В этом была немалая личная заслуга Михаила Петровича.

В начале ноября 1942 года в штабе Северного флота был разработан новый план минирования вод противника. И если ближние вражеские коммуникации могли быть заминированы катерами, то дальние – исключительно подводными заградителями, которых к тому моменту в строю флота было всего три единицы. Две из них являлись только что вступившими в состав флота подлодками типа «ленинец», экипажи и командиры которых еще не успели приобрести необходимого опыта. Выполняя план, каждый из заградителей совершил по три похода, но успех сопутствовал только подлодке Августиновича – на новом «ожерелье», выставленном в устье Порсангер-фьорда, спустя две недели погибли два немецких сторожевых корабля. Они шли в составе одного конвоя, один из них подорвался на mine, а второй – при по-

пытке спасти экипаж первого. Погибло 65 немцев – из состава экипажей обоих сторожевиков мало кому удалось спастись. Конечно, такой успех отчасти объяснялся счастливым стечением обстоятельств, но налицо было и мастерство командира «катюши». Ведь мины были выставлены скрытно, точно на судоходном фарватере, и «ожерелье» располагалось таким образом, что при следовании по фарватеру корабли оказывались бы идущими не поперек, а вдоль линии мин – в противном случае на них не подорвалось бы два корабля. После этого суммарный счет командира достиг семи погибших и одного поврежденного корабля противника. Правда, Михаил Петрович об этом не знал. В аттестации за 1942 год ему засчитывалось только три корабля – редчайший случай для нашего флота, поскольку у остальных командиров число декларируемых побед всегда превышало число реальных. Тем не менее за успешное выполнение заданий командования в январе 1943 года его наградили орденом Отечественной войны первой степени. Тогда же корабль стал в продолжительный ремонт.

В чем же заключался секрет успехов Михаила Петровича? Казалось бы, его слагаемые – старательность при выполнении приказов командования о постановке в точно назначенном месте, доразведка начертания вражеских фарватеров перед постановкой, стремление и умение соблюсти скрытность – лежали на поверхности, и о том же самом докладывали и другие командиры подводных минзагов. Но в том-то и

дело, что докладывали многие, а реально делал именно Августинovich. Документы противника дают достаточно много информации к размышлению о личном почерке наших командиров – чьи банки стояли точно на фарватерах, чьи рядом с ними, а чьи вообще не удалось обнаружить ни немецким, ни нашим тральщикам при послевоенном тралении...

# 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.