

ДЕПАРТАМЕНТ КУЛЬТУРЫ МИНИСТЕРСТВА
ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
БЮДЖЕТНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ КУЛЬТУРЫ
И ИСКУССТВА «ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ВОЕННО-
МОРСКОЙ МУЗЕЙ ИМЕНИ ИМПЕРАТОРА
ПЕТРА ВЕЛИКОГО» МИНИСТЕРСТВА
ОБОРОНЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

АССОЦИАЦИЯ ВОЕННО-МОРСКИХ МУЗЕЕВ
И ХРАНИТЕЛЕЙ МОРСКИХ ТРАДИЦИЙ

**ПЯТНАДЦАТАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ
КОНФЕРЕНЦИЯ ПО ПРОГРАММЕ
«МОРЕ И ФЛОТ»**

**МОРЯКИ НА ЗАЩИТЕ РОДИНЫ.
К 80-ЛЕТИЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ**

ДОКЛАДЫ И МАТЕРИАЛЫ

Центральный военно-морской музей
имени императора Петра Великого

17 апреля 2025 г.

Санкт-Петербург
2026

Печатается по решению Ученого совета
Центрального военно-морского музея
имени императора Петра Великого

Материалы и доклады участников
Пятнадцатой научно-практической конференции
по программе «Море и флот» — «Моряки на защите Родины.
К 80-летию Великой Победы»

ЦВММ, 17 апреля 2025 года

Сборник подготовлен
под общим руководством директора
Центрального военно-морского музея
имени императора Петра Великого
Р.Ш. Нехая

Редакционная коллегия:

О.В. Биято, С.Д. Климовский, К.А. Коломиец, В.Е. Лукин,
С.Ю. Курносков, А.Н. Чернавский

Материалы сборника включают в себя доклады и сообщения, прозвучавшие в Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого на научно-практической конференции «Моряки на защите Родины. К 80-летию Великой Победы», в которой приняли участие ведущие специалисты в области военно-морской истории, а также курсанты и студенты вузов морской направленности. Ряд материалов публикуется с заочным участием авторов. Издание адресовано профессиональным историкам, музейным работникам, сотрудникам общеобразовательных учреждений, учащимся и студентам, представителям ветеранских организаций, сотрудникам муниципальных органов, а также всем лицам, интересующимся ролью Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне.

© Центральный военно-морской музей имени императора Петра Великого, 2026

ISBN 978-5-88727-350-1

©А.А. Цеханович, оригинал-макет, 2026

СОДЕРЖАНИЕ

О конференции	7
Приветственное слово заместителя директора ЦВММ <i>А.Н. Чернавского</i>	10
Приветственное слово председателя Санкт-Петербургского Морского собрания <i>С.Н. Ирютина</i>	12
Доклады и сообщения	
<i>К.Б. Назаренко</i> . Новые подходы к освещению темы Великой Отечественной войны в отечественной и зарубежной историографии	16
<i>А.В. Платонов</i> . Советский Военно-Морской Флот и его противники в Великой Отечественной войне.	19
<i>Б.П. Мещеряков</i> . Боевая деятельность КБФ в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.	39
<i>А.Н. Борзенко</i> . Боевое применение морской пехоты ВМФ в Великой Отечественной войне	50
<i>А.Н. Конеев</i> . Десанты Днепровской и Дунайской военных флотилий советского Военно-Морского Флота в третьем периоде Великой Отечественной войны Советского Союза (1944–1945). К 80-летию Великой Победы.	57
<i>В.Н. Илюхин</i> . Выдающиеся руководители и специалисты Аварийно-спасательной службы Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов	66
<i>В.Б. Прасников</i> . Научно-технический комитет Наркомата Военно-Морского Флота СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.	76

С.В. Куликов. Боевой опыт маскировки кораблей Волжской военной флотилии в ходе Сталинградской битвы 83

Н.К. Шахматов. Система работы на базе музея Московского морского учебного спортивно-технического центра ДОСААФ России со школьниками и студентами Москвы по изучению подвига военных моряков в обороне Москвы 93

Доклады с заочным участием

Г.Э. Вабищевич. Иван Степанович Исаков — Адмирал Флота Советского Союза, первый заместитель народного комиссара Военно-Морского Флота 100

А.О. Вербовой. Война на Ладогe 108

А.И. Павладин. Боевые действия морских летчиков Балтийского флота в Великой Отечественной войне 117

Ю.П. Еремин. Боевые действия авиации КБФ в Восточно-Прусской наступательной операции (13.01 – 25.04.1945 г.). 126

А.В. Шурыгин. Потопление германского учебного линейного корабля «Шлезен» авиацией Краснознаменного Балтийского флота 4 мая 1945 года. 138

О.И. Вербовой. Рассказ земляка о дважды Герое Советского Союза А.Е. Мазуренко 146

Д.С. Грудаков. Общие итоги боевых операций речных флотилий по содействию сухопутным войскам в форсировании водных преград и основные направления строительства речных сил в ходе Великой Отечественной войны. 155

О.Б. Курносова. Военно-морские парады советского флота в 1944–1945 годах 162

Молодежная секция

- Д.Г. Каиуба.* Адмирал А.Г. Головки во главе Северного флота в годы Великой Отечественной войны168
- М.С. Коробко.* Курсанты ВВМУ им. М.В. Фрунзе в защите Лиепай, Таллина, Ленинграда175
- А.А. Пестриков.* Состав, состояние и характеристики сил речных военных флотилий к началу Великой Отечественной войны . . .180
- Д.А. Резвый.* Роль моряков Ладожской военной флотилии в защите Ленинграда в период с 1941-го по 1944 г.187
- И.К. Степанов.* Подвиг моряка М.А. Нефедова на Дороге жизни192
- А.А. Самохвал.* Роль, место и участие морских стрелковых бригад в обороне Москвы.196
- М.С. Меркушева.* Логистика в годы Великой Отечественной войны.200
- Р.В. Шихалев.* Сталинградская битва, вклад моряков и речников в Победу в годы Великой Отечественной войны (1941–1945 гг.)207
- А.Д. Курагин.* Деятельность Днепровской флотилии в Берлинской операции.222
- С.С. Макаров.* Оперативно-тактические выводы по использованию сил и средств речных флотилий при обеспечении форсирования сухопутными войсками водных преград в ходе наступательных операций по опыту Великой Отечественной и Советско-японской войн.227
- С.А. Миккола.* Особенности боевых действий Краснознаменной Амурской флотилии по обеспечению форсирования рек Амурского бассейна войсками 2-го Дальневосточного фронта (9–14 августа 1945 г.)237
- Е.А. Котелевская.* Моряки-герои и их подвиги в период Великой Отечественной войны246

<i>А.А. Комнатная.</i> Моряки на сухопутных фронтах Великой Отечественной войны: забытый герой	252
<i>Е.А. Иванов.</i> Ожившие страницы: Разин Леонид Георгиевич	255
<i>Я.В. Голубкова.</i> Психологические аспекты песен военных лет о Военно-Морском Флоте, посвященных подвигам ВМФ в Великой Отечественной войне	258
Сведения об авторах	267

О КОНФЕРЕНЦИИ

В соответствии с планами Департамента культуры Министерства обороны Российской Федерации и Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого 17 апреля 2025 года в ЦВММ прошла Пятнадцатая научно-практическая конференция по программе «Море и флот» — «Моряки на защите Родины. К 80-летию Великой Победы» (далее — конференция).

В работе конференции приняли участие свыше 90 человек — профессиональные историки, представители Санкт-Петербургского Морского собрания, сотрудники ЦВММ и других музеев, архивные и библиотечные работники, ветераны флота, курсанты и студенты учебных заведений морской направленности, члены Ассоциации военно-морских музеев и хранителей морских традиций, Всероссийского общества охраны памятников истории и культуры и др.

К конференции были подготовлены и экспонировались: передвижная выставка «Флот в Великой Отечественной войне. 1941–1945», а также выставки литературы по теме конференции из фондов Центральной военно-морской библиотеки и военной научной библиотеки ЦВММ.

Открыл конференцию заместитель директора ЦВММ А.Н. Чернавский. С развернутым приветственным словом выступил председатель Санкт-Петербургского Морского собрания, кандидат военных наук, доцент, капитан 1 ранга С.Н. Ирютин.

Затем были заслушаны доклады ведущих специалистов в области военной и военно-морской истории, в том числе докторов исторических наук К.Б. Назаренко и А.А. Михайлова, доктора военных наук А.В. Платонова, доктора технических наук В.Н. Илюхина, кандидатов военных наук Б.П. Мещерякова и А.Н. Конеева, кандидата исторических наук В.Б. Прасникова. Во второй раз на конференции выступили профессор и преподаватели двух кафедр ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия».

Прочитали свои доклады председатель совета Региональной общественной организации морских пехотинцев Санкт-Петербурга А.Н. Борзенко, научный сотрудник НИО (исторического) центра научных исследований проблем развития флота ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» С.В. Куликов, преподаватель Московского морского учебного спортивно-технического центра ДОСААФ Н.К. Шахматов и преподаватель Государственного бюджетного про-

фессионального учреждения города Москвы «Юго-Запад» — ТСП «Ульяновское», военный историк А.В. Вахтеров.

Всего на пленарной части конференции было прочитано 11 докладов.

По сложившейся традиции на конференции в девятый раз работала молодежная секция с участием 45 чел., на которой прозвучали 6 докладов: студентки Санкт-Петербургского государственного морского технического университета Д.Г. Кашубы, старшего оператора научной роты ВМФ № 1 ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» А.А. Пестрикова, курсанта Государственного университета морского и речного флота им. адмирала С.О. Макарова Р.В. Шихалева, старшего оператора научной роты ВМФ № 1 ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» С.С. Макарова, оператора научной роты ВМФ № 1 ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» С.А. Микколы и курсанта Военно-морского института ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия» А.Д. Курагина.

В связи с ограниченным временем работы молодежной секции оставшиеся заявленные для выступления доклады, а также доклады заочных участников конференции решили опубликовать в сборнике докладов и материалов конференции.

Итоги конференции подвел заместитель директора ЦВММ А.Н. Чернавский.

Подготовка и проведение конференции получили высокую оценку органов военного и гражданского управления, участников мероприятия и общественности. По итогам конференции издан предлагаемый вашему вниманию печатный сборник докладов и материалов.

**ПРИВЕТСТВЕННЫЕ СЛОВА
УЧАСТНИКОВ КОЛЛЕГИИ**

Уважаемые участники конференции!

В этом году мы отмечаем знаменательное событие в жизни нашего государства — 80 лет Победы в Великой Отечественной войне.

Великая Отечественная война явилась тяжелым испытанием для нашей Родины и ее Вооруженных Сил. Советский народ на своих плечах вынес основную тяжесть борьбы с фашизмом и внес решающий вклад в его разгром. Главным в боевой деятельности Военно-Морского Флота в годы войны стало содействие приморскому флангу сухопутных войск в обороне и наступлении. Второй по значимости группой задач было нарушение морских сообщений противника, защита своих коммуникаций, уничтожение сил врага в море, нанесение ударов по объектам на его побережье и территории.

Моряки Военно-Морского Флота воевали не только на море, внося свой неоценимый вклад в победу над врагом. В годы войны флот направил на сухопутные фронты свыше 400 тысяч человек, отлично зарекомендовавших себя благодаря стойкости и мужеству. Сформированные бригады и полки морской пехоты отличались высокими боевыми качествами и использовались там, где были необходимы или особая стойкость в обороне, или в наступлении.

Самоотверженно и героически сражались моряки в годы войны, и Родина высоко оценила их заслуги. Десятки соединений, частей и кораблей стали гвардейскими, Краснознаменными, орденосными, многим были присвоены почетные наименования освобожденных ими городов. Более 350 тысяч моряков награждены орденами и медалями, около 600 человек стали Героями Советского Союза, семеро — дважды Героями. Флот до конца выполнил свой долг перед Родиной.

Но сегодня мы вынуждены констатировать тот факт, что в настоящее время предпринимаются попытки искажения роли Советского Союза в победе во Второй мировой войне, возрождается нацизм в странах Западной Европы, на Украине и в Прибалтике. В Киеве 9 Мая режим Зеленского собирается провести мероприятия с Европейским Союзом, призывает не посещать Парад Победы в России и выдвигает угрозы тем, кто на него поедет.

В Центральном военно-морском музее имени императора Петра Великого 10 апреля открылась уникальная выставка «Курсом к Победе», где отражены все периоды участия Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне.

Приглашаем всех участников конференции посетить эту выставку.
Желаю участникам конференции успешной работы, значимых научных результатов и плодотворного общения!

**Заместитель директора ЦВММ
А.Н. Чернавский**

Уважаемые участники конференции! Приветствую вас от имени Совета старшин и всех членов Санкт-Петербургского Морского собрания!

Проведение конференции по программе «Море и флот» уже давно стало доброй традицией для представителей морской общности Санкт-Петербурга и других городов и регионов России.

Одна из ключевых задач, стоящих перед нашим обществом — сохранение исторической правды. И сегодня мы собрались здесь, чтобы отдать дань уважения и памяти тем, кто защищал нашу Родину на морских рубежах в годы Великой Отечественной войны.

80-летие Великой Победы — это не просто дата в календаре, это возможность еще раз вспомнить о подвиге нашего народа, о мужестве и героизме советских моряков. В годы войны моряки проявили себя как истинные патриоты, защищая морские границы нашей страны, обеспечивая снабжение наших войск, участвуя в десантных операциях.

Эта конференция — важное научное событие, которое позволяет нам глубже изучить и осмыслить вклад моряков в общую победу. Ваши исследования, доклады и дискуссии помогут сохранить историческую правду, передать молодому поколению знания о героическом прошлом нашей страны.

Хочу отметить, что члены Санкт-Петербургского Морского собрания активно занимаются вопросами сохранения исторической памяти и правды о Великой Отечественной войне. Их вклад в изучение и популяризацию героического прошлого нашего флота неоценим. Благодаря их усилиям мы можем глубже понимать и уважать подвиг наших предков, передавать достоверные знания молодому поколению.

Так, действительный член Санкт-Петербургского Морского собрания Андрей Витальевич Хитущенко в составе поискового отряда «Сокол» много лет занимается поиском останков погибших советских воинов.

Прошлой зимой, в год 80-летия полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады в болотах Новгородской области поисковики обнаружили подбитый летом 1941 года самолет и останки советского летчика Евгения Кузьменко. Спустя столько лет сохранились личные вещи летчика: партбилет, записная книжка и солдатский медальон. Благодаря документам в кармане куртки удалось установить его имя и найти родственников в Ростовской области. Все эти годы они искали его.

Останки героя захоронили на его родине, там, где сейчас проживает семья, где жил он сам и куда так стремился вернуться с победой.

С 2019 года Газпром трансгаз Санкт-Петербург (генеральный директор — старшина Санкт-Петербургского Морского собрания Георгий Анатольевич Фокин) участвует в масштабном проекте системного изучения дна реки Нева, проводимого с целью поиска, обследования, идентификации и учета затонувших кораблей и судов. Проект организован Центром подводных исследований Русского географического общества (ЦПИ РГО) совместно с Институтом археологии РАН и Национальным центром подводных исследований при поддержке Газпром трансгаз Санкт-Петербург.

Специалистами ЦПИ РГО с 2019 г. было обследовано 80 % дельты реки Нева в пределах Санкт-Петербурга. В ходе исследований было зафиксировано 150 гидроакустических аномалий, значительная часть которых представляет интерес для дальнейшего научного анализа.

Экспедиция 2020 года позволила обнаружить уникальные затонувшие объекты. В ходе экспедиций исследователи погружаются по координатам, предоставленным группой гидроакустического поиска. Водолазы осматривают и снимают на видео останки корпусов, фиксируют положение фрагментов на грунте, берут пробы древесины для радиоуглеродного анализа, который может подсказать возраст объектов.

Нельзя не отметить огромный вклад Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого, работники которого свято хранят память о военных годах. 16 сотрудников музея отдали свои жизни ради сохранения бесценных коллекций в годы войны. Их подвиг увековечен в рисунках блокадных лет художника Константина Аккуратова и в вахтенном журнале, который вел главный хранитель Леонид Ларионов до последних дней своей жизни в 1942 году.

Сегодня музей продолжает свою благородную миссию. В его фондах находится огромное число раритетов, связанных с боевой славой и героизмом советских моряков. Уникальные реликвии военных лет, работы талантливых художников и фронтовых фотокорреспондентов, предметы, принадлежавшие выдающимся флотоводцам и морякам-героям, — все это бережно сохраняется и демонстрируется посетителям.

Музейные работники не просто хранят экспонаты — они создают новые выставки, проводят исследования, ведут просветительскую

работу с молодежью, издают книги. Благодаря их труду память о подвигах моряков остается живой и передается следующим поколениям.

Так, в преддверии 80-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне коллектив музея принял решение выпустить воспоминания контр-адмирала Александра Федоровича Аржавкина в виде отдельного издания «Операция 25-й бригады речных кораблей КБФ на Чудском озере».

Низкий поклон вам за это. Эта книга внесет свой достойный вклад в военно-патриотическое воспитание граждан нашей страны и высокую моральную подготовку будущих защитников Отечества.

Желаю всем участникам конференции плодотворной работы, интересных дискуссий и новых открытий!

Пусть эта встреча станет не только научным событием, но и духовным праздником, объединяющим всех нас в стремлении к миру, созиданию и сохранению памяти о тех, кто отдал свою жизнь за свободу и независимость нашей Родины.

**Председатель
Санкт-Петербургского
Морского собрания
капитан 1 ранга С.Н. Ирюгин**

ДОКЛАДЫ И СООБЩЕНИЯ

НОВЫЕ ПОДХОДЫ К ОСВЕЩЕНИЮ ТЕМЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И ЗАРУБЕЖНОЙ ИСТОРИОГРАФИИ

Великая Отечественная война является важнейшим периодом в истории нашего государства для граждан современной России. Это настоящая «точка сборки» исторического сознания современных россиян, время, история которого объединяет жителей России, в экзистенциальном смысле оправдывает существование российского государства как правопреемника Советского Союза и законного наследника его великой истории.

Очевидно, что период, занимающий такое важное место в массовом сознании, обрастает разного рода трактовками и интерпретациями, многие из которых не подтверждаются современной наукой, то есть являются мифами. Некоторые из мифов по разным причинам обладают большой устойчивостью и с трудом поддаются (или почти не поддаются) разрушению. Очевидно, что важнейшую роль в борьбе с мифами играет популяризация, поскольку выводы, концепции, тексты, исходящие из кругов академической науки, с большим трудом воспринимаются людьми, не имеющими профессионального исторического образования.

Формирование мифов о Великой Отечественной войны началось буквально с 22 июня 1941 г. и продолжалось до конца XX в. В этом процессе можно выделить два основных периода — до середины 80-х гг. XX в. (советский) и второй половины 80-х — конца 90-х гг. XX в. (перестроечный и постперестроечный).

Основные мифы советского времени:

Сталин верил Гитлеру и поэтому не готовился к отражению нападения.

Нападение гитлеровской Германии на СССР было абсолютно неожиданным.

Сталин впал в проstrationию в первые две недели войны.

Доты «Линии Сталина» были взорваны, поэтому немецкие войска не были остановлены на «старой» границе.

Сталин руководил войсками по глобусу.

Сталин требовал взять штурмом конкретную деревню к празднику.

Советские войска все время атаквали в лоб, хотя надо было обходить и окружать врага.

В частности, мифы «Сталин верил Гитлеру и поэтому не готовился к отражению нападения» и «Нападение гитлеровской Германии на СССР было абсолютно неожиданным» в известной степени коренятся в народной интерпретации ряда мест из речи В.М. Молотова 22 июня 1941 г. В частности, в этой речи В.М. Молотов постоянно обращается к мысли о неспровоцированности, вероломности нападения Германии на СССР. В тот момент советскому руководству было жизненно важно доказать нейтральным странам (в частности, США), что СССР является жертвой агрессии, тогда как основным тезисом Гитлера, оправдывавшим нападение на СССР, было утверждение о подготовке Советского Союза к нападению на Германию, которое якобы было предотвращено нападением Германии на СССР. Однако настойчивое повторение тезиса о вероломстве гитлеровской Германии вызвало у части населения СССР представление о том, что «Сталин верил Гитлеру».

К формированию мифов о том, что «Сталин требовал взять штурмом конкретную деревню к празднику» и «советские войска все время атаквали в лоб, хотя надо было обходить и окружать врага» оказались причастны некоторые советские военачальники, которые в своих мемуарах, изданных на рубеже 50–60-х гг., после разоблачения «культы личности» пытались сделать И.В. Сталина главным виновником поражений Красной Армии в начальный период войны.

Несомненно, мифы о Великой Отечественной войне, сформировавшиеся в советский период, носили менее разрушительный для сознания нашего общества характер, чем возникшие во время перестройки и в постперестроечный период.

Мифы перестройки и постперестроечного периода:

СССР сам планировал напасть на Германию и поэтому не готовился к обороне.

Советское командование все время пыталось наступать, тогда как надо было измотать противника в обороне.

СССР победил потому, что «завалил трупами» своих солдат поля сражений.

Органы контрразведки и НКВД беспричинно расстреливали и сажали в лагеря честных солдат и офицеров Красной Армии.

Все бывшие военнопленные были отправлены в лагеря.

Штрафные батальоны сыграли в войне решающую роль.

Без помощи американских союзников («ленд-лиз») победа СССР была бы невозможна.

Советский народ победил вопреки Сталину и руководству страны.

Несмотря на широкое распространение этих и других мифов о Великой Отечественной войне, российское общество показало достаточно высокий уровень гражданской зрелости. На рубеже XX–XXI вв. сформировался общественный запрос на создание новой истории Великой Отечественной войны. Одновременно с этим произошел процесс, которому дали не совсем корректное, но яркое название «архивная революция» — качественный рост уровня работы с историческими источниками по Великой Отечественной войне как российскими, так и иностранными. Эти процессы привели к появлению нового поколения историков, которые вместе с тем являются признанными популяризаторами. Среди них я бы, прежде всего, назвал А.В. Исаева¹ и Е.Н. Яковлева², хотя можно было бы упомянуть в этом перечне десятки имен. В то же время возникли научно-популярные проекты, прежде всего, «Цифровая история», «Тактик-медиа» и др.

Можно констатировать (проанализировав интернет-пространство), что в современном российском информационном поле прекратилось доминирование мифов о Великой Отечественной войне (что было фактом еще пару десятилетий назад) и сейчас в нем значительное место занимают материалы, отражающие современный уровень развития исторической науки.

¹ В особенности: *Исаев А.В.* Антисуворов. Десять мифов Второй мировой, а также другие работы этого автора.

² В особенности: *Яковлев Е.Н.* Нацистский геноцид народов СССР. Неизвестные страницы. М.: Комсомольская правда, 2024.

СОВЕТСКИЙ ВОЕННО-МОРСКОЙ ФЛОТ И ЕГО ПРОТИВНИКИ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Уважаемые коллеги!

Тема моего доклада предусматривает большой объем цифрового материала. Это само по себе часто затрудняет восприятие. Но есть еще одна проблема. Когда речь идет о цифрах, связанных с количеством конкретных именных объектов, слушатели часто отмечают, что они видели или слышали иные значения этих цифр. Как минимум, это раздражает. В этом контексте я объясню, откуда цифры в моем докладе. На самом деле все эти цифры — это нумерованные списки судов или кораблей. То есть если стоит цифра 5, то значит имеется список из 5 судов, где указаны их название, тоннаж, год постройки и т. д. То есть статистика открытая, и все данные могут быть легко перепроверены, хотя, естественно, от ошибок никто не застрахован.

Советский Военно-Морской Флот к началу Великой Отечественной войны количественно значительно уступал флотам так называемых ведущих военно-морских держав мира, к которым относились в то время, прежде всего, Великобритания, США, Япония, Франция и Италия (табл. 1).

Таблица 1

Состав флотов основных государств к осени 1939 г.

Классы кораблей	Великобритания	Франция	США	Италия	Япония	СССР
Линкоры	15	7	15	4	10	3
Авианосцы	7	1	6	–	6	–
Крейсера	64	19	36	22	35	4
Эсминцы	184	70	181	128	121	29
Подводные лодки	58	77	99	105	56	173

При этом существовал чисто национальный фактор, который ставил отечественный ВМФ изначально не в равные условия при его количественной оценке. В силу физико-географических особенностей

Советский Союз вынужденно делил свои корабли как минимум между пятью морскими театрами, при том, что маневр между ними был крайне затруднен (табл. 2). Да и судостроительная база реально существовала только на Балтике и Черном море. Судостроительные заводы на Севере и Дальнем Востоке находились в состоянии становления.

Таблица 2

Распределение боевых кораблей по флотам и Каспийской флотилии на 22 июня 1941 г.

Классы кораблей	СФ	БФ	ЧФ	ТОФ	КФл	Всего
Линкоры	–	2	1	–	–	3
Крейсера	–	2	5	–	–	7
Эсминцы	8	21	16	9	–	54
Сторожевые корабли	3	7	2	6	–	18
Минные заградители	1	4	1	6	–	12
Тральщики	2	24	13	14	–	53
Канонерские лодки	–	2	4	–	5	11
Итого надводных кораблей	14	62	42	35	5	164
Большие подлодки	3	6	3	–	–	14
Средние подлодки	6	33	19	35	–	93
Малые подлодки	6	21	19	37	–	83
Подводные минные заградители	–	5	3	13	–	21
Итого подводных лодок	15	65	44	85	–	211

Примечание: еще две подводные лодки типа «К» война застала в Беломорско-Балтийском канале на переходе с Балтики на Север.

В 1941 г. советский ВМФ качественно заметно отставал от уже воюющих держав. Прежде всего, это относилось к радиоэлектронным средствам обнаружения, противолодочным бомбометам, зенитному вооружению, мореходности, шумности подводных лодок, отсутствию торпедных автоматов стрельбы и неконтактных тралов.

Однако в начавшейся Великой Отечественной войне так называемые ведущие военно-морские державы в основном оказались

нашими союзниками. Итальянцы участвовали в войне с СССР лишь эпизодически своими торпедными катерами и сверхмалыми подводными лодками, а Япония вообще соблюдала нейтралитет.

Так что основными противниками на море для Советского Союза стали, естественно, Германия, а также флоты ее сателлитов — Финляндии и Румынии.

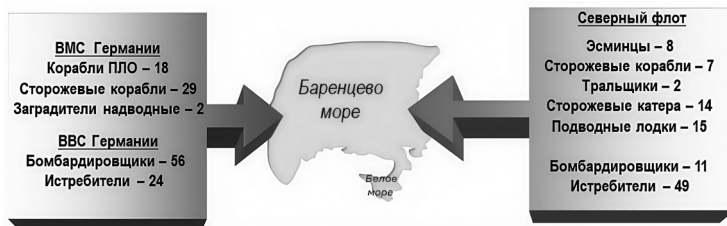
Чтобы перейти непосредственно к анализу соотношения сил и результатов военных действий на море предлагаю взглянуть на те задачи, которые решали силы советского ВМФ в ходе Великой Отечественной войны. Дело в том, что они самым непосредственным образом влияли, с одной стороны, на потребное количество сил, то есть на их достаточность или недостаточность для решения этих задач, а с другой — на интенсивность военных действий, а значит и потери.

Типовыми задачами советского ВМФ в Великую Отечественную войну были:

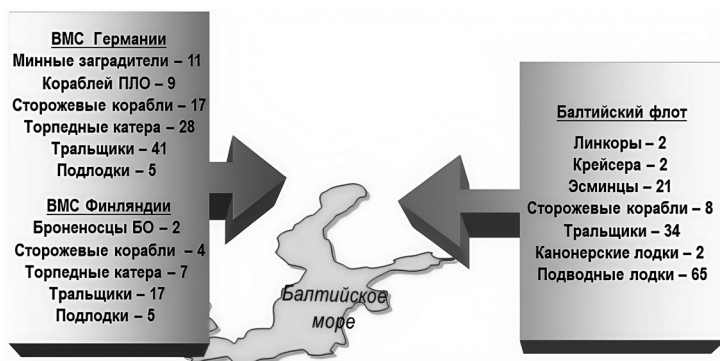
- содействие сухопутным войскам на приморских направлениях;
- нарушение морских коммуникаций противника;
- оборона своих коммуникаций;
- высадка войск морских десантов;
- действия против баз и береговых объектов;
- борьба с силами флота противника в море.

В целом силы советских флотов в ходе Великой Отечественной войны решали обширный круг задач, однако главным содержанием их деятельности стало содействие обороняющимся и наступающим войскам Красной Армии на приморских направлениях. Собственно, и все остальные задачи, как правило, были увязаны с решением первой, главной.

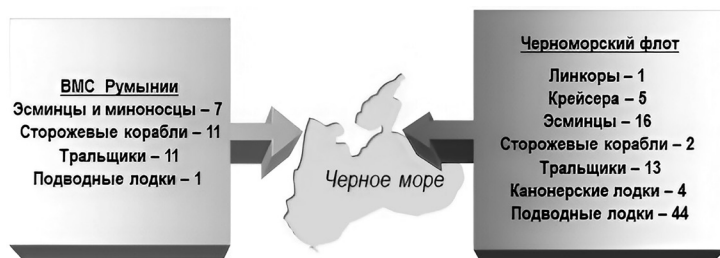
Что касается ВМС противника, то к началу военных действий против Советского Союза на Балтике и Черном море их основу составляли флоты Финляндии и Румынии. В Баренцевом море они практически отсутствовали.



Соотношение сил сторон на Северном морском театре к 22 июня 1941 г.



Соотношение сил сторон на Балтийском морском театре к 22 июня 1941 г.



Соотношение сил сторон на Черноморском морском театре к 22 июня 1941 г.

Отчасти это обусловлено тем, что германское командование планировало нейтрализовать советский ВМФ захватом его баз с суши, то есть не отвлекая свой флот от войны с Великобританией.

Разобщенность советских флотов по разным стратегическим направлениям предопределила различия в содержании их боевых действий в ходе одних и тех же периодов Великой Отечественной войны.

Например, на Севере из шести морских кампаний (табл. 3) только в двух преваляровали задачи содействия войскам Красной Армии. В I кампанию мы остановили германское наступление на Мурманск. V кампания являлась сухопутно-морской, так как ее центральным событием стала операция флота «Вест». Она имела два операционных направления — сухопутное и морское. Первое предполагало изгнание германских войск с побережья Финляндии, а второе — срыв эвакуации германских войск через Киркенес.

Таблица 3

Военные кампании на Северном морском театре и их основное содержание¹

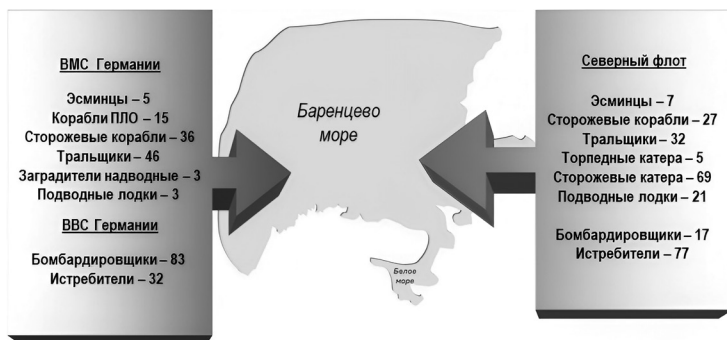
Временные рамки кампаний	Содержание кампаний
I кампания 22 июня – октябрь 1941 г.	Содействие войскам Красной Армии, обороняющимся на приморском направлении. Срыв захвата Кольского залива и ликвидации СФ.
II кампания ноябрь 1941 г. – февраль 1942 г.	Оборона внешних и внутренних морских коммуникаций в условиях слабого противодействия противника. Обеспечение проводки конвоев в рамках повседневной деятельности флота.
III кампания март – ноябрь 1942 г.	Оборона внешних и внутренних морских коммуникаций в условиях сильного противодействия противника. Преодоление кризиса в защите внешних и внутренних коммуникаций.
IV кампания декабрь 1942 г. – апрель 1944 г.	Оборона внешних и внутренних морских коммуникаций в условиях превосходства над противником. Операции флота по обеспечению проводки союзных конвоев.
V кампания май – ноябрь 1944 г.	Содействие войскам Красной Армии, наступающим на приморском направлении. Морская блокада войск противника в Заполярье, освобождение побережья в ходе операции «Вест».
VI кампания декабрь 1944 г. – 9 мая 1945 г.	Защита внешних морских коммуникаций в условиях завершающихся военных действий. Борьба с усилившейся угрозой со стороны германских подлодок на входе в Кольский залив.

¹ Военная кампания на море в контексте данного доклада — это совокупность ряда операций и других форм применения сил флота, объединенных общим замыслом и направленных на поэтапное достижение цели на одном из морских театров в определенный период военных действий, ограниченный временными рамками схожих условий оперативной обстановки.

При этом в I кампанию германские корабли действовали только на коммуникации между Кольским заливом и Белым морем. В рамках II кампании немцы начали осознавать значение поставок по ленд-лизу. Временные рамки III кампании как раз определяются сосредоточением на театре максимального количества сил германского флота за всю войну. Это привело к кризису обеспечения проводки союзных конвоев, апофеозом которого стал печально известный RQ-17. В ходе IV кампании обеспечение проводки конвоев осуществлялось уже в условиях нашего превосходства.

Все критичные изменения условий обстановки, а с ними и смены кампаний на театре военных действий хорошо иллюстрируются составом противостоящих сил на море.

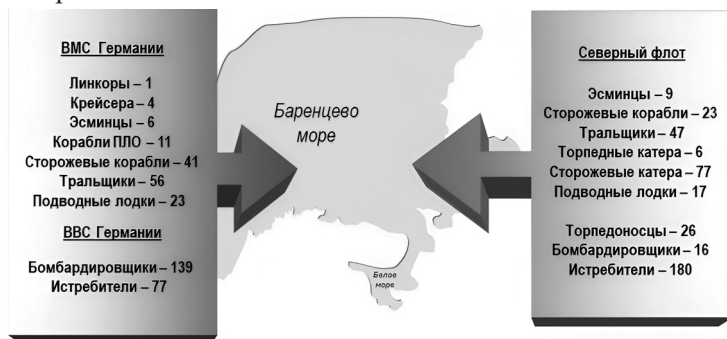
Например, по итогам I кампании фронт уже стабилизировался, а союзные конвои в первую зиму стали для немцев неожиданностью. Одновременно группировка ВМС Германии в заполярных водах специально для войны против СССР первоначально не предусматривалась. Поэтому лишь 10 июля в дополнение к изначально имевшимся здесь соединениям эскадренных кораблей прибыла 6-я флотилия эсминцев, а 22 июля первые две подводные лодки. Фактически в первые две кампании германская ударная корабельная группировка была скорее символической.



Соотношение сил сторон на Северном морском театре
к 1 января 1942 г.

Однако осознание значения союзных полярных конвоев заставило немцев с начала 1942 г. планомерно наращивать свою группировку. Сравнительно быстро они сосредоточили на Севере все крупные надводные корабли. Правда, отчасти это произошло еще

и потому, что Заполярье для них осталось единственным относительно безопасным районом существования. Несмотря на мощнейшую ПВО основных баз флота непосредственно в Германии, не говоря уже о Южной Норвегии или Франции, вывод там из строя крейсеров или линкора англо-американской авиацией являлось вопросом времени.



Соотношение сил сторон на Северном морском театре
к 1 января 1943 г.

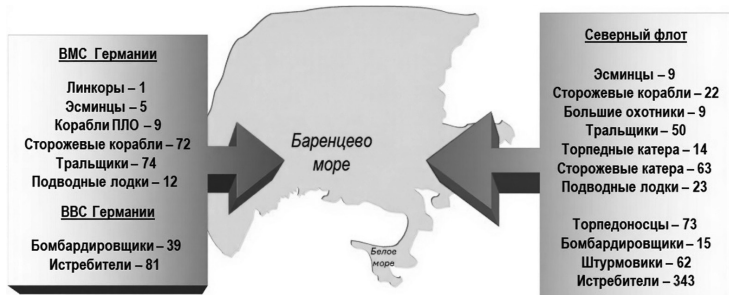
Именно в 1942 г. крупные германские корабли действовали непосредственно в операционной зоне Северного флота. Самый известный случай связан с попыткой перехватить конвой PQ-17 в начале июля 1942 г. самым мощным за всю Вторую мировую войну отрядом германских боевых кораблей. В его состав входили линкор «Tirpitz», тяжелые крейсера «Admiral Scheer» и «Admiral Hipper», а также 7 эсминцев и 2 миноносца. Тогда британское Адмиралтейство приняло наиболее разумное в тех условиях обстановки решение — распустило конвой. Это лишило германский отряд объекта удара. Гоняться за отдельными судами столь дорогими во всех отношениях кораблями было явно нецелесообразно, и они на меридиане полуострова Рыбачий легли на обратный курс в базу². Конвой тогда потерял 85 % из своего состава, но, если бы конвой не распустили, скорее всего до советских берегов не добрался бы никто.

Кроме этого, хорошо известен рейд тяжелого крейсера «Admiral Scheer» в Карское море в обеспечении 6 подлодок. Там он рассчитывал уничтожить несколько конвоев, в том числе ЭОН-18, куда кроме двух ледоколов и транспортов входили лидер «Баку» и два эсминца, переводившиеся на Север с Дальнего Востока. Однако в результате

² Это произошло через 5 ч после атаки линкора «Tirpitz» подводной лодкой K-21 в 18.00.

немцам пришлось довольствоваться потоплением ледокольного судна «Сибиряков» (25.08) и малорезультативным обстрелом порта Диксон (27.08).

Еще дважды отметился тяжелый крейсер «Admiral Hipper». 26 сентября 1942 г. он выставил у берегов Новой Земли 96 мин. А 5–9 ноября во главе боевой группы из 4 эсминцев обследовал северо-восточную часть Баренцева моря, где эсминцы потопили сторожевой корабль СКР-23 и танкер «Донбасс». Минное заграждение до окончания войны так себя и не проявило, а бывший рыболовный траулер и танкер выход крейсера явно не окупили.



Соотношение сил сторон на Северном морском театре
к 1 января 1944 г.

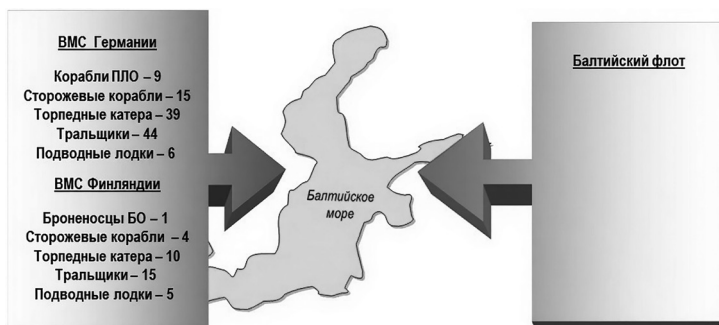
В конечном итоге и в Северной Норвегии авиация союзников добралась до тяжелых кораблей Кригсмарине, что вкупе с рядом потерь в морских боях и на якорных стоянках стало причиной постепенной деградации германской корабельной группировки на Севере. Последнее соединение — 4-я флотилия эсминцев покинуло заполярные воды в январе 1945 г. Что касается советского Северного флота, то он достиг своего максимума: 272 корабля и боевых катера, в том числе линкор, крейсер, 18 эсминцев, 21 подводная лодка, 16 сторожевых кораблей, 30 больших охотников, 43 тральщика, 51 торпедный катер.

На Балтийском морском театре содержанием всех 6 кампаний (табл. 4) полностью или в основном стало содействие войскам Красной Армии сначала в обороне, а затем в наступлении. Причем в четырех из них все силы флота находились в районе Ленинграда, за исключением подводных лодок и авиации, которые действовали на морских коммуникациях противника. Правда, подводники по известным причинам IV кампанию пропустили.

Военные кампании на Балтийском морском театре и их основное содержание

Временные рамки кампаний	Содержание кампаний
I кампания 22 июня – август 1941 г.	Содействие войскам Красной Армии (КА), обороняющимся на приморском направлении. Потеря господства в Финском заливе. Отвод сил флота в район Ленинград — Кронштадт и блокирование их там противником.
II кампания сентябрь 1941 г. – май 1942 г.	Содействие войскам КА в недопущении захвата Ленинграда. Участие в отражении штурма Ленинграда. Устранение угрозы ликвидации БФ.
III кампания июнь – ноябрь 1942 г.	Содействие войскам КА в обороне Ленинграда. Нарушение морских коммуникаций. Огневая поддержка войск КА.
IV кампания декабрь 1942 г. – февраль 1944 г.	Содействие войскам КА в прорыве блокады Ленинграда. Нарушение морских коммуникаций авиацией. Оперативная перевозка войск. Огневая подготовка и поддержка прорыва блокады Ленинграда.
V кампания март – сентябрь 1944 г.	Содействие войскам КА, наступающим на приморском направлении. Нарушение морских коммуникаций. Содействие в освобождении побережья Ладожского озера и южного побережья Финского залива.
VI кампания октябрь 1944 г. – 9 мая 1945 г.	Содействие войскам КА, наступающим на приморском направлении. Нарушение морских коммуникаций. Содействие в освобождении южного побережья Балтийского моря. Морская блокада войск противника в Курляндии.

Войну против Советского Союза на Балтике начали минные заградители. В ночь с 21 на 22 июня они выставили в водах Финского залива порядка 1000 мин. В дальнейшем ситуация в Финском заливе все ухудшалась. Именно это во многом предопределило драматизм событий на Балтике в июле–августе, а затем в сентябре — массивные авиаудары по кораблям в Кронштадте и на его рейдах. В результате численность корабельного состава Балтийского флота постоянно менялась и определить какой-то конкретный момент времени для фиксации его численности очень сложно. Поэтому я просто свел в табл. 5 его изменения за 1941 г. в целом.



Соотношение сил сторон на Балтийском морском театре
 в августе – октябре 1941 г.

Таблица 5

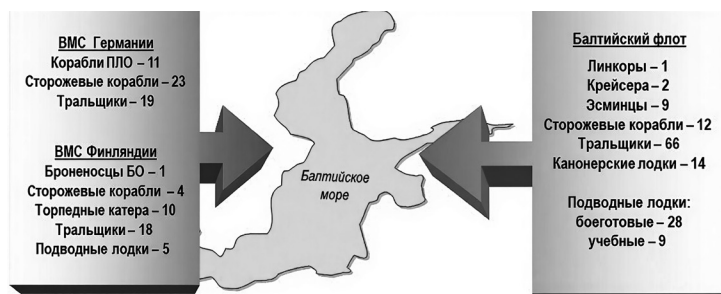
Изменения корабельного состава Балтийского флота в 1941 г.

Корабли БФ в 1941 г.	На 22.6	Вступило в строй	Потеряно
Линкоры	2	–	1
Крейсеры	2	–	–
Эсминцы	21	4	17
Сторожевые корабли	8	10	4
Тральщики	34	59	34
Канонерские лодки	2	15	3
Торпедные катера	44	23	23
Катера МО	17	66	32
Бронекатера	4	6	3
Подводные лодки	65	6	25

Что касается противника, то наибольшие потери он понес от мин. В частности, именно в 1941 г. на Балтике мы добились самой значимой победы за всю войну — 13 сентября подорвался на советской мине и затонул флагман финского флота броненосец береговой обороны «Imaginen». Причем корабли противника гибли как на советских минах, так и на своих собственных, да еще и на шведских. Так, из 11 заградителей, ставивших мины в Финском заливе, четыре домой не вернулись: один погиб в результате подрыва на советской мине, а три — на шведских.

В последующих двух кампаниях основные силы Балтийского флота действовали в районе блокированного Ленинграда. Одновременно частью сил моряки продолжали действовать на морских коммуникациях на Балтике. В 1942 г. это в основном были подводные лодки, а в 1943 г. — морская авиация, прежде всего минно-торпедная.

По этой причине группировка ВМС противника приняла ярко выраженную противолодочную направленность. К решению этой задачи привлекли даже финские подлодки. Однако создать в 1942 г. непроницаемый противолодочный рубеж в Финском заливе противник не смог. Как следствие, они потеряли на Балтике 25 судов, из которых 18 потопили советские подводники.



Соотношение сил сторон на Балтийском морском театре в мае 1942 г.

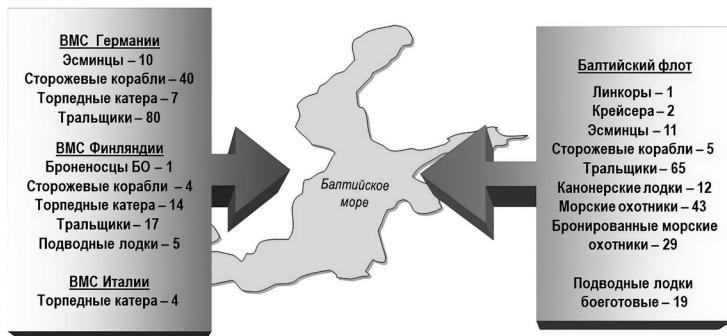
Как известно, в 1943 г. противник перегородил Финский залив противолодочными сетями, что сделало физически невозможным выход советских подлодок в воды Балтики. Теперь главной ударной силой на морских коммуникациях стала авиация, которая потопила 5 судов и 12 боевых кораблей.

Что касается потерь Балтийского флота, то это прежде всего подводные лодки, пытавшиеся прорваться на балтийские коммуникации: 12 в 1942 г. и еще 5 в 1943 г. Из надводных кораблей в 1942 г. мы потеряли по два тральщика и сторожевых корабля, а также канонерскую лодку. В 1943 г. — одну канлодку.

19 сентября 1944 г. Финляндия вышла из войны и советские подводные лодки смогли по финским шхерным фарватерам обойти противолодочный рубеж в Финском заливе и выйти в Балтийское море. Количественно и качественно изменилась морская авиация, что не замедлило сказаться на результатах.

В 1944 г. мы потеряли две подлодки и пять надводных кораблей, в 1945 г. — один тральщик.

В целом, к окончанию военных действий корабельные силы Балтийского флота мало изменились с лета 1944 г.



Соотношение сил сторон на Балтийском морском театре летом 1944 г.

Военные действия на Черноморском театре оказались самыми скоротечными, они завершились уже в сентябре 1944 г. Однако здесь события развивались наиболее динамично (табл. 6). К зиме 1942 г. Черноморский флот фактически потерял почти все свои базы и очутился в Потти, а летом 1944 г. уже осваивал новые базы в Румынии и Болгарии.

Таблица 6

Военные кампании на Черноморском театре и их основное содержание

Временные рамки кампаний	Цель кампании
I кампания 22 июня – октябрь 1941 г.	Содействие войскам КА, обороняющимся на приморском направлении. Набеговая операция на ВМБ Констанца. Оборона Одессы.
II кампания ноябрь 1941 г. – июнь 1942 г.	Содействие войскам КА в освобождении Керченского полуострова и обороне Севастополя. Оборона Севастополя. Участие в освобождении Керченского полуострова (декабрь 1941 г. – январь 1942 г.).

III кампания июль 1942 г. – декабрь 1942 г.	Содействие войскам КА, обороняющимся на приморском направлении. Участие в обороне Новороссийска и Туапсе. Ликвидация угрозы уничтожения ЧФ путем захвата его баз. Набеговые операции отрядов надводных кораблей на порты Крыма и морские коммуникации у румынского побережья.
IV кампания январь 1943 г. – 9 сентября 1944 г.	Содействие войскам КА, наступающим на приморском направлении. Участие в освобождении Тамани и Крыма, побережья Северо-Западного района Черного моря.

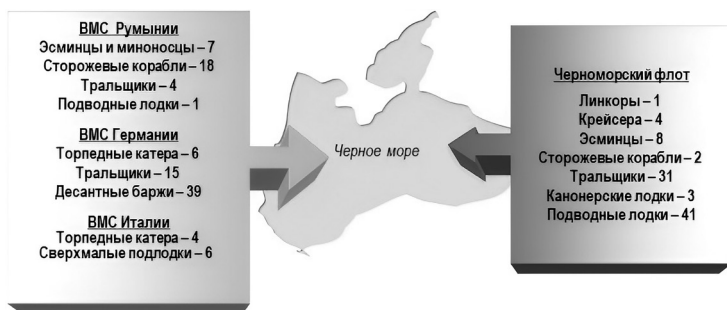
Но сначала был 1941 г., который для всей нашей страны складывался крайне неудачно. Черноморцы потеряли 14 боевых кораблей, включая крейсер, 4 эсминца и 7 подлодок.

В первый год войны германские корабли на Черном море отсутствовали. Но ситуация вокруг Севастополя заставила немцев изменить свое отношение к этому морскому театру. Война затягивалась, а противолодочных сил у румын было явно недостаточно. Болгары вообще Советскому Союзу войну не объявляли, в Софии функционировало советское диппредставительство, где даже имелся военный атташе. Боевой потенциал болгарских ВМС был близок к нулю, но они активно боролись с советскими подлодками вблизи своего побережья.

В этих условиях пришлось немцам перебрасывать на Черное море свои корабли. Главной ударной силой стали подлодки и торпедные катера. Первые появились на театре уже после падения Севастополя, а вот катера приняли в его блокаде самое активное участие. В частности, именно они потопили два советских малых охотника, где пленили последнего руководителя обороной города генерал-майора П.Г. Новикова.

Одновременно в строй вступило большое количество десантных барж МФП (MFP), в том числе местной постройки. Естественно, и потерь в 1942 г. с их стороны стало больше. Авиация потопила три десантные баржи, на минах подорвались 5 и еще одну потопили торпедные катера.

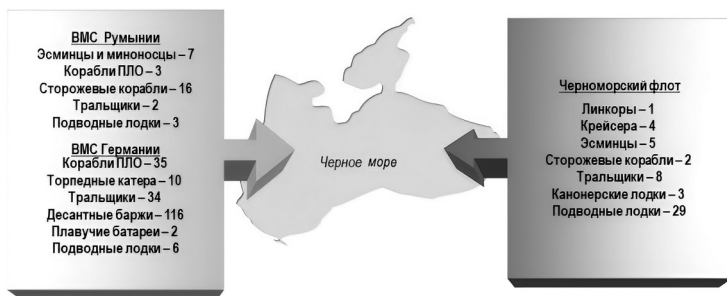
Летом 1942 г. в Крым прибыли итальянские соединения торпедных катеров и сверхмалых подлодок. И уже 13 июня подлодку СВ-5 потопил в Ялте советский торпедный катер Д-3. Правда, почти одновременно торпедный катер MAS-571 19 июня потопил советскую подлодку Щ-214.



Соотношение сил сторон на Черноморском театре в июле 1942 г.

Как мы видим, превосходство в силах было однозначно на стороне Черноморского флота, однако господства на театре он не имел, что и привело к падению Севастополя. На 1942 г. приходится и самые тяжелые потери Черноморского флота — 28 единиц, в том числе 7 эсминцев и 13 подлодок.

В 1943 г. маховик войны изменил сторону вращения, и Черноморский флот во взаимодействии с фронтами начал движение на запад. Правда, на этот год так же приходится ощутимые потери — 8 кораблей, в том числе по три эсминца и подлодки.



Соотношение сил сторон на Черноморском театре к 1 января 1944 г.

Все основные события развернулись в 1944 г. Силы Черноморского флота наиболее активно действовали в ходе освобождения Крыма. Тогда с 11 апреля по 7 мая они уничтожили 22 судна, 2 корабля и несколько десятков различных малотоннажных судов, лихтеров, сейнеров и мотоботов. Сами черноморцы в 1944 г. потеряли 4 подлодки, тральщик и несколько боевых катеров.

Рассмотрев соотношение сил сторон на море по театрам и кампаниям, подведем итоги в целом.

Начнем с наших побед. В табл. 7 представлены потери противника по театрам. В итоге на нашем счету более 672 единиц, из которых не менее 393 судов. Реально было уничтожено больше плавсредств противника. Здесь не учтены Дунай и озера Чудское, Ильмень, отчасти Азовское море. Везде речь идет о малотоннажных плавсредствах типа рыбацких баркасов или лодок.

Таблица 7

Результативность советского ВМФ в Великой Отечественной войне

Год	Группа	Северный флот	Балтийский флот	Черноморский флот	Всего
1941	суда	11	8	19	38
	корабли	1	18	12	31
	Всего	11	26	31	68
1942	суда	24	25	35	84
	корабли	5	11	14	30
	Всего	29	36	49	114
1943	суда	17	11	77	105
	корабли	11	19	29	59
	Всего	28	30	106	164
1944	суда	49	41	37	127
	корабли	21	44	52	117
	Всего	70	85	89	244
1945	суда	0	39	0	39
	корабли	0	42	0	42
	Всего	0	81	0	81
Итого	суда	101	124	168	393
	корабли	38	134	107	279
	Всего	139	258	275	672

Если попытаться дать качественную оценку потерь противника, то многое зависело от театра. Например, на Черном море количество

транспортов вместимостью более 1 тыс. т было крайне ограничено, и практически всех их мы уничтожили. На Севере в операционной зоне Северного флота отмечено 581 транспортное судно, из которых 57 % были крупнее 1 тыс. т, а около 13 % — более 5 тыс. т. Одновременно только по одному судну имели вместимость чуть более 13 и 15 тыс. т. На Балтике плавали суда любого тоннажа. Отсюда и структура жертв нашего флота. На Черном море это в основном суда вместимостью менее 1 тыс. т. На Севере половина из потерянных немцами судов (133 ед.), наоборот, оказалась вместимостью более 1 тыс. т. Что касается Балтики, то именно там советские моряки уничтожили самые крупные суда, такие как «Вильгельм Густлофф» (25500 брт) и «Штойбен» (14600 брт).

Все наиболее крупные надводные корабли противника были уничтожены на Балтике:

- финский броненосец «Imarinen» — подорвался 13 сентября 1941 г. на mine, выставленной малым охотником с ВМБ Ханко;
- тяжелая зенитная плавучая батарея «Niobe», потопленная авиацией 16 июля 1944 г. в Котке;
- миноносец Т-31, потопленный 19 июня 1944 г. в финских шхерах торпедными катерами.

Всегда вызывают интерес потери среди подводных лодок. В настоящее время мы можем претендовать не менее чем на 11 потопленных подлодок противника (табл. 8). Понятно, что вопрос определения места и причины гибели подлодок наиболее сложный. Особенно, если возможной причиной их гибели являются мины. Есть спорные моменты и при определении авторства результативных действий среди надводных кораблей.

Таблица 8

Подводные лодки, уничтоженные советским ВМФ в Великую Отечественную войну

ПЛ	Дата	Место	Кто потопил	Обнаружение	Поражение	Примечания
У 144	10.08.41	Балтика, у о. Даго	пл Щ-307	визуально всплывшую пл в 6 кв	две торпеды	в вечерние сумерки из надводного положения

СВ-5 (смпл)	13.06.42	Ялта	тка Д-3	визуально	торпеды	ночная атака; доклад о потоплении баржи в 600 т
U 639	28.08.43	Карское море, у м. Желания	пл С-101	визуально в перископ	три торпеды	возвращалась с минной постановки
U 250	30.07.44	Выборг- ский залив	МО-103	визуально в подводном положении, затем ШП	глубинные бомбы (ГБ)	поднята АСС КБФ в 1944 г.
U 9	20.08.44	Констанца	ВВС ЧФ	визуально	авиабомбы	промах по назначенной цели, случайное попадание
U 362	05.09.44	Карское море, у о. Уеди- нения	тщ Т-116	визуально, затем ГАС	реактивные ГБ	–
U 78	16.04.45	в канале Пиллау– Кенигсберг	сухо- путные войска	визуально	артиллерия	использовалась в качестве зарядной станции
U 479	После 15.11.44	Устье Финского залива	•	–	мина	заграждения 1941 г.
U 679	После 27.12.44	Устье Финского залива	•	–	мина	заграждения 1941 г.
U 745	04.02.45	Устье Финского залива	•	–	мина	заграждения 1941 г.
U 367	15.03.45	Балтика, западнее п-ова Хель	Л-21	–	мина	заграждение из 20 мин выставлено 13.03.45

Кроме этого, силы Северного флота нанесли тяжелые повреждения, как минимум, еще трем германским подлодкам. Это U 454, атакованная 24 апреля 1942 г. глубинными бомбами торпедных катеров ТКА-13 и ТКА-14 у Варде. А также U 578 и U 1163, которых таранили 24 ноября 1941 г. сторожевой корабль «Бриз» и 8 декабря 1944 г. эсминец «Живучий».

Уверен, что по мере обнаружения и обследования погибших германских подлодок количество достоверных побед советского ВМФ возрастет.

В 1945 г. завершилась Вторая мировая война. По ее итогам всем было очевидно, что Красная Армия всех сильнее «от тайги и до британских морей». А что с Красным флотом? Внешне тоже неплохо. Его численность достигла 538 ед. И это без боевых катеров и призванных из народного хозяйства судов, которые практически уже к началу 1945 г. возвратили владельцам.

Таблица 9

Советский ВМФ в 1945 г.

Класс корабля	1941 г.		1945 г.		Всего за войну	
	на 22.6	на 9.5	на 3.9	было в строю	погибло	
					ед.	%
линкоры	3	3	3	4	1	25
крейсера	7	9	9	10	1	10
эсминцы	54	45	45	78	34	43,6
сторожевые корабли	18	28	41	74	20	27
большие охотники	–	58	89	93	4	4,3
тральщики	47	94	146	207	39	18,8
мониторы	20	16	16	27	11	40
канонерские лодки	20	27	27	81	27	33,3
Итого нк	169	280	376	574	137	23,9
Итого пл:	211	163	162	267	99	37
ИТОГО	380	443	538	841	236	28

Корабли ленд-лиза и полученные в счет репараций с Италии (в том числе полученные после 3.09.1945 г.): линкор «Архангельск», крейсер «Мурманск», эсминцы типа «Дерзкий» — 9 ед., подлодки типа В-1 и В-2 — 4 ед., торпедные катера — 202 ед., сторожевые корабли типа «Ф» — 28 ед., большие охотники типа «БО-1» — 78 ед.,

малые охотники типа «МО-1» — 60 ед., тральщики — 99 ед., десантные корабли — 43 ед. Всего — 525 ед.

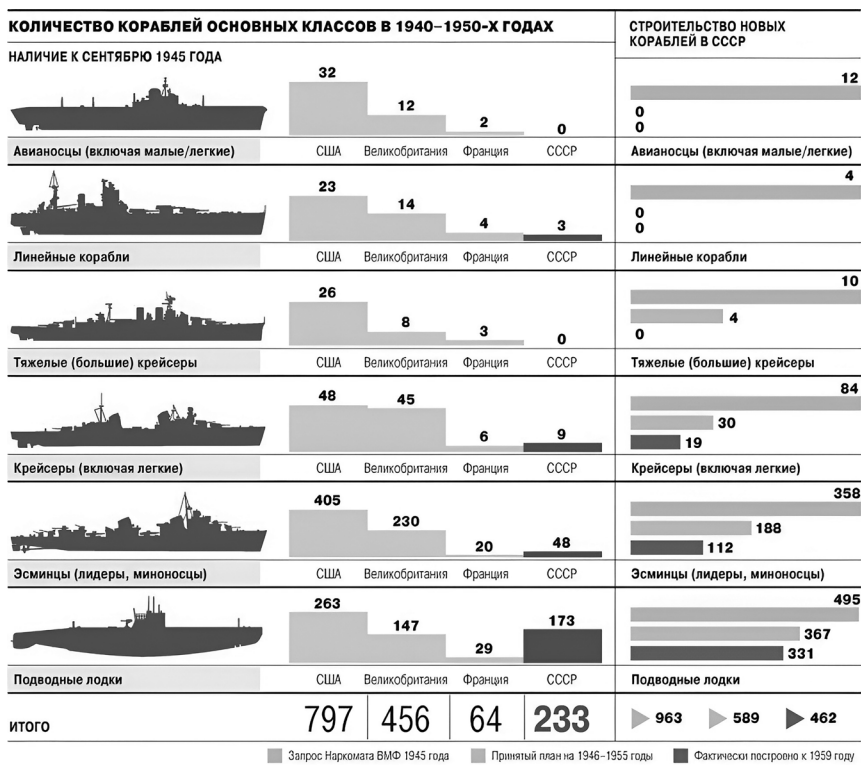
Количество надводных кораблей выросло почти в 3 раза и достигло 376 единиц. Но из 405 надводных кораблей, вошедших в состав флота за весь период войны, только 289 являлись кораблями специальной постройки, из них 216 — иностранные. Это привело к тому, что, например, надводные силы Тихоокеанского флота более чем на 70 % состояли из импортных кораблей, полученных по ленд-лизу. Многие из них необходимо было вернуть: линкор, крейсер, половину эсминцев Северного флота, все фрегаты Тихоокеанского флота, большую часть больших охотников и т. д.

Дальше не лучше: абсолютное большинство кораблей отечественной постройки находилось в небоеспособном состоянии. Например, на Черном море «в живых» осталось 5 эсминцев из 16. Но с большим трудом в строю поддерживались лишь два корабля типа «Новик» времен Первой мировой войны. Аналогичное положение сложилось на Северном и Балтийском флотах.

Судоремонтная база находилась просто в убогом состоянии. Многие поставленные в ремонт корабли провели там большую часть оставшегося срока службы. Например, лидер «Ленинград» простоял в Кронштадте более 8 лет, после чего прослужил всего 3,5 года. «Баку» ремонтировался 6,5 года, «Громкий» — почти 8 лет, «Грозный» — около 7 лет и т. д. Трофейные корабли были пригодны лишь в качестве учебных и опытовых.

Оценивая сложившуюся ситуацию, командование ВМФ в конце 1949 г. считало, что «дело идет к катастрофе». Уместен вопрос: а какое это имеет отношение к теме доклада? Самое прямое. Это результат видения роли и места ВМФ в системе обороны страны. Предназначение флота — содействие сухопутным войскам привело к его финансированию по остаточному принципу. Правомерность такого решения сейчас не обсуждается!

В ходе войны реально серийно строились лишь рейдовые тральщики и боевые катера, да и те в большой степени с использованием импортной техники, в частности, дизельных и бензомоторов, дизель-генераторов.



Советский ВМФ среди главных флотов мира к 1950 г.

Вот именно в этом ключе и надо рассматривать решение о строительстве кораблей довоенных проектов с добавлением индекса «бис», пуская почти не отличающихся от них по боевым возможностям, но зато технически исправных.

Так, после Великой Отечественной войны советский ВМФ получил 14 крейсеров проекта 68-бис, 70 эсминцев проекта 30-бис, 247 больших охотников проекта 122-бис. Это позволило не только сохранить кадры, но и создать материально-техническую базу для подготовки новых экипажей кораблей, а в конечном итоге второй по могуществу военный флот мира.

БОЕВАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КБФ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1941-1945 гг.

Военно-Морской Флот СССР внес достойный вклад в достижение общей победы над врагом, 80-летие которой мы отмечаем в этом году. Согласно плану войны против Советского Союза, больше известному как план «Барбаросса», наряду с разгромом частей Красной Армии в Белоруссии решающим условием успешного наступления на Москву считалось овладение Ленинградом. Захват Советской Прибалтики и уничтожение сил Краснознаменного Балтийского флота (КБФ) открывали Германии короткие и наиболее удобные морские коммуникации для снабжения группы армий «Север» (16-й и 18-й полевых армий и 4-й танковой группы), наступавшей на Ленинград. замысел действий гитлеровского верховного командования на указанном направлении сводился к тому, чтобы разгромить противостоящие силы Красной Армии, захватить сухопутными войсками побережье и порты Балтики, включая Ленинград. При этом враг рассчитывал на уничтожение КБФ ударами авиации и массированным применением минного оружия либо на захват кораблей в занятых сухопутными войсками базах. Применять крупные силы германского флота для уничтожения КБФ не планировалось, всего было выделено около 100 боевых кораблей, в том числе 5 подводных лодок (ПЛ), 10 минных заградителей, 28 торпедных катеров, сторожевые корабли и флотилия тральщиков.

Но положение КБФ серьезно осложнялось тем, что Финляндия вступила в войну на стороне Германии и предоставила свою территорию и базы для развертывания немецких сил. Это позволило Германии еще до начала войны перевести в базы Финляндии свои корабли для постановки мин и действий совместно с финским флотом на наших коммуникациях в Финском заливе. Но планам врага не суждено было сбыться. КБФ, которому гитлеровцы пророчили близкую и неминуемую гибель, с первых дней войны и до победоносного ее завершения проявлял высокую боевую активность, беспощадно уничтожал ненавистного врага и внес значительную лепту в его разгром.

К началу войны КБФ считался самым сильным в ВМФ СССР, в его состав входило более 300 боевых кораблей (2 линкора, 2 крейсера, 65 ПЛ, 2 лидера эскадренных миноносцев и 21 эсминец, 7 сторожевых кораблей, 2 канонерские лодки, 4 минных заградителя,

31 тральщик, 48 торпедных катеров, 44 сторожевых катера). ВВС флота имели в своем составе 714 самолетов, в том числе 367 истребителей и 183 бомбардировщика, а береговая оборона (БО) — 424 орудия (от 76 до 406 мм) и 352 орудия ПВО. Система базирования флота была достаточно разветвленной и включала главную военно-морскую базу (ВМБ), Ленинградскую, Кронштадтскую, Прибалтийскую, Лиепайскую ВМБ и ВМБ Ханко. Каждая из них имела силы охраны водного района (ОВР), ПВО и БО, части специального и тылового обеспечения, а в составе Кронштадтской ВМБ формировалась 1-я бригада морской пехоты.

Германский флот еще до начала войны в период с 16 по 20 июня выставил оборонительные минные заграждения на подходах к портам Мемель, Пиллау, Данциг, а также прикрыл минами свои сообщения в южной части Балтийского моря. Кроме этого, чтобы сорвать развертывание сил КБФ, скрытно были выставлены минные заграждения в устье Финского залива, у входа в Ирбенский пролив и Соэлавяйн, на фарватерах Ханко — Таллин — Кронштадт, а также перед Лиепайей и Вентспилсом. В районе Лиепая — Таллин было развернуто 5 ПЛ противника. КБФ (командующий — вице-адмирал В.Ф. Трибуц) с 19 июня находился в боевой готовности № 2, а в 23 ч 37 мин 21 июня 1941 г. по приказанию наркома ВМФ адмирала Н.Г. Кузнецова начался перевод сил на боевую готовность № 1.

Военные действия на Балтийском морском театре начались в 3 ч 15 мин 22 июня 1941 г. ударами с воздуха по советским ВМБ и аэродромам. С первого дня войны КБФ в соответствии с оперативным планом приступил к развертыванию на позиции подводных лодок и выполнению минных постановок в устье Финского залива, Ирбенском проливе, Моонзунде и на подходах к Лиепайе. Одновременно с этим началась мобилизация и пополнение сил флота кораблями и личным составом. В результате проведенной в первую неделю войны минно-заградительной операции силами флота в устье Финского залива было выставлено 3059 мин и 498 минных защитников. Минные заграждения в сочетании с береговой артиллерией, расположенной на полуострове Ханко и острове Осмуссар, образовали минно-артиллерийскую позицию с целью не допустить прорыв сил флота противника в Финский залив. В дальнейшем до конца года кораблями КБФ в Финском заливе было выставлено 42 оборонительных минных заграждения из 5657 мин и 1480 минных защитников, что во многом защитило Кронштадт и Ленинград от нападения с морского направления.

Но главную угрозу силам КБФ в этот период создавали сухопутные войска и авиация противника. Ударами авиации и постановкой магнитных мин противник стремился ослабить и заблокировать силы флота в базах. Вследствие слабости ПВО, противоминной и противолодочной обороны флот нес неоправданные потери и был сильно стеснен в своих действиях. Однако решающие изменения в обстановке на театре военных действий происходили в результате наступления немецких сухопутных войск на приморском направлении. Только за первые 18 дней войны Северо-Западный фронт потерял Литву, Латвию, часть территории Эстонской ССР и РСФСР, вследствие чего создалась угроза выхода противника через Лугу к Ленинграду. 10 июля 1941 г., учитывая сложность обстановки, Государственным Комитетом Обороны (ГКО) были созданы главные командования войсками направлений, на которые возлагалась организация управления войсками нескольких фронтов и оперативно подчиненных флотов. КБФ был оперативно подчинен Главному командованию Северо-Западного направления, который определил задачи флота в этот период войны. Основным содержанием действий КБФ стало содействие сухопутным войскам в оборонительных операциях на приморских направлениях, которое включало решение силами флота комплекса задач, таких как участие в обороне военно-морских баз и побережья, артиллерийская и авиационная поддержка приморских флангов армии, оборона морских коммуникаций и перевозка войск и техники морем, нарушение морских коммуникаций противника, высадка морских десантов, формирование бригад морской пехоты и их действия в оборонительных операциях.

Особенно большую роль содействие КБФ сухопутным войскам сыграло в ходе обороны военно-морских баз Лиепая, Таллин, Ханко и Моонзундских островов, которые оказались в полосе наступления войск противника и их пришлось оборонять с сухопутного направления, к чему они не были подготовлены. Именно во многом благодаря содействию сил флота противник не смог занять эти базы с ходу, а их длительная оборона сковала значительную часть 18-й немецкой армии, наступающей на Ленинград. КБФ своей береговой и корабельной артиллерией поддерживал наши обороняющиеся войска, а на заключительном этапе обороны баз осуществил эвакуацию их гарнизонов. Так, в период с 27 по 30 августа 1941 г. была проведена операция по эвакуации войск Таллинского гарнизона и прорыву кораблей КБФ в Кронштадт, в которой участвовали 153 боевых

корабля и 75 судов. Несмотря на потерю от авиации и мин противника 16 кораблей и катеров, 34 судов и около 11 тыс. человек в Кронштадт прибыл основной корабельный состав флота и почти 17 тыс. человек. В ноябре – декабре 1941 г. по решению Ставки ВГК силами КБФ была проведена успешная эвакуация Моонзундских островов и Ханко. В Ленинград было доставлено около 23 тыс. закаленных бойцов, 128 орудий, 1385 т продовольствия и 1265 т боеприпасов. Силами флота в 1941 г. были также эвакуированы гарнизоны островов Бьёркского архипелага, Гогланда, а также войска с побережья и островов Ладого — всего около 170 тыс. человек.

С перебазированием сил КБФ в Кронштадт начался новый этап в его боевой деятельности — непосредственное участие в битве за Ленинград. Укрепляя оборону города, Ставка ВГК провела ряд организационных мероприятий. 23 августа 1941 г. был образован Ленинградский фронт, а севернее Онежского озера — Карельский фронт, затем на Олонецком перешейке — Волховский фронт. Одновременно с этим для оказания поддержки приозерному флангу наших войск, а также для обеспечения сообщений на Ладожском озере были созданы Ладожская военная флотилия, а также озерные флотилии на Чудском, Онежском и Ильменском озерах. С момента своего создания Ладожская военная флотилия вела активные действия по оказанию поддержки огнем корабельной артиллерии приозерным флангам войск Карельского и Волховского фронтов, высаживала тактические десанты, осуществляла эвакуацию войск, прижатых к побережью Ладожского озера. Но с 3 сентября 1941 г. главной задачей флотилии вплоть до прорыва блокады стала доставка продовольствия, топлива, воинских грузов и пополнения в Ленинград, а в дальнейшем эвакуация жителей города и оборудования предприятий. Эту задачу Ладожская флотилия успешно выполнила: за время блокады в город было завезено 358 700 чел. пополнения и 1169,9 тыс. т различных грузов, а вывезено 1104 400 чел. и 308,7 тыс. т грузов. Наряду с кораблями флотилии огромная роль в защите морских коммуникаций принадлежала авиации и средствам ПВО КБФ.

В сентябре 1941 г. враг, подтянув резервы, предпринял новое наступление, в результате которого войска 8-й армии в районе Стрельны были отрезаны от основных сил фронта, образовался Ораниенбаумский плацдарм. На юго-востоке 8 сентября враг овладел Шлиссельбургом и полностью отрезал Ленинград с суши. Город оказался в блокаде, которая продолжалась почти 900 дней. В отражении

сентябрьского штурма противника участвовали все корабли КБФ, имевшие артиллерию калибра 130–305 мм, а также тяжелая артиллерия Научно-испытательного морского артиллерийского полигона, всего около 300 орудий. Кроме того, осенью 1941 г. флот сформировал и отправил в ряды защитников Ленинграда 6 бригад морской пехоты, отдельные полки, батальоны и роты общей численностью более 83 тысяч человек. С целью срыва наступления врага силами флота были высажены тактические десанты в Стрельне, Петергофе, Усть-Тосно, осуществлялись перевозки войск. В целом действия войск Ленинградского и Волховского фронтов, КБФ, Ладужской и других озерных флотилий сорвали план гитлеровцев с хода захватить Ленинград. Немецкое командование было вынуждено перейти к планомерной осаде города.

В ходе начавшейся непосредственной обороны Ленинграда по-прежнему главной задачей артиллерии флота была артиллерийская поддержка войск в обороне и борьба с артиллерией противника, которая варварски разрушала город. К концу 1941 г. было принято решение о централизации управления артиллерийским огнем и переходу к контрбатарейной борьбе. Все артиллерийские средства флота были объединены и подчинены командующему артиллерией фронта. В феврале 1942 г. была сформирована 101-я морская бригада железнодорожной артиллерии, объединившая 12 батарей флота и 16 батарей артиллерии фронта. Это позволило уже в 1942 г. добиться хороших результатов в контрбатарейной борьбе. В 1943 г. для повышения эффективности контрбатарейной борьбы из состава артиллерии флота и фронта был создан 3-й Ленинградский контрбатарейный артиллерийский корпус, что резко сократило число обстрелов города.

Одновременно с этим ВВС флота совместно с армейской авиацией осуществляли авиационную поддержку сил флота в обороне Ленинграда, действуя в составе единой группировки под общим командованием. Это позволило не только защитить перевозки по Ладужскому озеру, но и сорвать воздушную операцию противника «Айштосс» («Ледовый удар») в апреле 1942 г. с целью уничтожения главных корабельных сил КБФ, стоявших во льду на Неве. В ходе операции противник нанес 6 массированных авиационных ударов по кораблям, в которых было выполнено 596 вылетов и сброшено более 500 т авиабомб. Но цель не была достигнута, получили повреждения лишь крейсер «Киров» и несколько судов. В отражении ударов врага активное участие принимали истребители четырех полков ВВС

флота, зенитная артиллерия кораблей и ПВО флота. Потери противника составили около 60 самолетов.

Важнейшей задачей флота с первых дней войны стало нарушение морских коммуникаций противника, по которым осуществлялось снабжение группы армий «Север», а также перевозки стратегически важного сырья из портов Швеции и Финляндии для германской промышленности. Для решения этой задачи применялись все рода сил флота, но ведущее место заняли подводные лодки, которые уже с началом войны были развернуты на назначенные позиции. Действовали они двумя методами — позиционным и крейсерством в назначенном районе, применяя в основном торпедное и минное оружие. Так, в кампанию 1941 г. ПЛ КБФ совершили 79 боевых похода, из которых 56 для действий на морских коммуникациях противника. В результате 40 торпедных атак было потоплено 6 транспортов и одна ПЛ противника, а на 90 выставленных минах подорвались 7 транспортов, тральщик и учебный корабль. В целом действия ПЛ КБФ на коммуникациях противника заметно ограничили свободу плавания вражеских судов и заставили противника выделить силы и средства своего флота для защиты судоходства.

В 1942 г. Балтийскому флоту наряду с содействием войскам Ленинградского фронта были поставлены задачи: наносить максимальный урон перевозкам врага на Балтике и в Финском заливе, вести борьбу за расширение операционной зоны для ведения активных операций и боевых действий.

Для решения этих задач силами личного состава флота и ленинградских рабочих в условиях блокады к весне 1942 г. было отремонтировано более 200 кораблей, в том числе линкор, 2 крейсера, 6 эсминцев, 38 ПЛ и другие суда. С началом кампании 1942 г. разнородные силы флота начали постановку активных минных заграждений в восточной части Финского залива, на подходах к портам и базам противника. Одновременно с этим началось развертывание ПЛ для действий на коммуникациях противника в центральной и южной частях Балтики. Несмотря на создание противником в Финском заливе противолодочного рубежа, ПЛ КБФ форсировали его и почти непрерывно 3–4 лодки действовали на коммуникациях противника в Балтийском море. Всего в кампанию 1942 г. ПЛ КБФ совершили 40 боевых походов и потопили 35 транспортов и 7 боевых кораблей противника, потеряв при этом 12 ПЛ. Наряду с ПЛ на коммуникациях противника действовала минно-торпедная, а в Финском заливе

бомбардировочная и штурмовая авиация, которая потопила 10 и повредила 17 судов противника. В результате действий сил КБФ, как признали после войны немецкие историки: «В стратегическом отношении Германия уже в 1942 г. в морской войне на Балтийском море была вынуждена перейти к обороне».

Понеся потери, противник к маю 1943 г. значительно усилил противолодочные рубежи и создал в Финском заливе единую противолодочную зону глубиной более 150 миль. Нигде до и в ходе Второй мировой войны не создавалось таких сильных противолодочных рубежей, как в Финском заливе. Предпринятые попытки их форсирования были неудачными, ни одной из 5 направленных ПЛ не удалось прорваться, при этом 4 из них погибло. В создавшихся условиях задача нарушения морских коммуникаций противника была возложена на минно-торпедную авиацию, которая применялась методом крейсера и совершила до конца года 228 самолетовылетов. Со второй половины 1943 г. к действиям на коммуникациях подключилась бомбардировочная и штурмовая авиация, а в Финском заливе торпедные катера. Всего авиацией в 1943 г. было потоплено 46 и повреждено 34 судна, а торпедными катерами — 5 кораблей противника.

Но первой операцией 1943 г., в которой активно участвовали силы КБФ, стала операция «Искра» — прорыв блокады Ленинграда встречными ударами Ленинградского и Волховского фронтов на Шлиссельбургско-Синявинском выступе. В соответствии с планом операции силы КБФ обеспечили перевозку войск и боевой техники через Ладожское озеро, а с переходом 67-й армии в наступление — поддержку ее своей артиллерией и авиацией. Для этого было выделено 97 орудий морской артиллерии калибром от 130 до 406 мм, которая израсходовала 15 585 снарядов. Авиация флота, поддерживая наступление войск Ленинградского фронта, выполнила в ходе операции 914 самолетовылетов, израсходовав 4372 бомбы. Кроме этого непосредственно в боях участвовали две бригады морской пехоты. Прорыв блокады ознаменовал собой коренной перелом в битве за Ленинград. Он дал возможность организовать прямую связь города со всей страной по суше, что значительно улучшило снабжение Ленинграда и позволило накопить необходимые резервы для разгрома врага и полного снятия вражеской блокады Ленинграда.

В 1944 г. силы КБФ активно участвовали в операциях по разгрому немецко-фашистских войск под Ленинградом и Новгородом, в Карелии и Прибалтике. Основным содержанием боевой деятельности

КБФ в 1944 г. продолжало оставаться содействием войскам фронта, но уже в наступательных операциях.

Первой операцией 1944 г. (январь – февраль), в которой силы КБФ приняли активное участие, была операция Ленинградского фронта по разгрому войск противника под Ленинградом и Новгородом «Нева-2». Перед флотом были поставлены следующие задачи: в период подготовки операции скрытно, в назначенные сроки перевести войска 2-й ударной армии из Ленинграда на ораниенбаумский плацдарм, а в ходе операции силами морской артиллерии и авиации флота оказывать огневую поддержку войскам фронта в прорыве обороны противника и наступлении. Все задачи были выполнены. За период с 5 по 20 ноября 1943 г. на плацдарм было скрытно перевезено более 52 тыс. человек, 211 танков, 677 орудий, 2300 автомашин и тракторов, 5800 т боезапаса, 14 тыс. т других воинских грузов. Перевозку обеспечивали транспортные суда, катера и плавсредства ОВРа Ленинградской и Кронштадтской ВМБ.

Для артиллерийской и авиационной поддержки войск Ленинградского фронта в ходе операции было привлечено 209 орудий корабельной и береговой артиллерии, а также 319 самолета ВВС флота. Из кораблей, береговой и железнодорожной артиллерии были сформированы 5 артиллерийских групп, которые выполнили 1005 стрельб, израсходовав 23624 снаряда, при этом 70 % стрельб было произведено с корректировкой огня. Авиация флота в интересах наступающих войск фронта осуществила 5327 самолетовылетов. Таким образом, КБФ внес существенный вклад в окончательное снятие блокады Ленинграда.

Летом 1944 г. силы КБФ, Ладужской и Онежской военных флотилий совместно с войсками Ленинградского и Карельского фронтов принимали участие в Выборгско-Петрозаводской стратегической наступательной операции (10.06 – 19.09.1944 г.) с целью разгрома основных сил финской армии на Карельском и Олонецком перешейках. Она состояла из двух последовательно проводимых операций: Выборгской и Свирско-Петрозаводской.

В ходе Выборгской операции (10–20 июня 1944 г.) основные силы правого крыла Ленинградского фронта развивали наступление вдоль северо-восточного побережья Финского залива. Флот во время операции совершил перевозку войск 21-й армии численностью 22 тыс. человек, оказывал войскам поддержку огнем своей артиллерии — 175 орудий калибром 100–406 мм, выполнил 916 стрельб,

прикрывал их фланги и затруднял противнику проведение маневра резервами из глубины обороны, чем обеспечил прорыв семи оборонительных полос финнов на Карельском перешейке. В результате к исходу 20 июня войска фронта штурмом овладели Выборгом. После этого силами флота были успешно высажены десанты для захвата островов Бьёркского архипелага и Выборгского залива, что обеспечило дальнейшее наступление войск фронта.

Так же успешно действовали силы Ладожской и Онежской флотилий в Свирско-Петрозаводской операции Карельского фронта (21–29 июня), где им были поставлены задачи: подрывом Свирской плотины, огнем корабельной артиллерии и высадкой тактических десантов содействовать войскам фронта в форсировании реки Свирь, прорыве свирского рубежа обороны противника и наступлении вдоль берегов Ладожского и Онежского озер. Все поставленные задачи были выполнены. Успешное проведение Тулоксинской десантной операции с 22 по 26 июня значительно ослабило сопротивление противника, и к концу июля 1944 г. наши войска вышли к советско-финляндской границе. 19 сентября 1944 г. в Москве было подписано соглашение о перемирии с Финляндией, в соответствии с которым обеспечивалось базирование сил КБФ на базы Финляндии.

В сентябре–октябре 1944 г. с целью разгрома группы армий «Север» войсками Ленинградского, 1-го, 2-го и 3-го Прибалтийских фронтов и частью сил 3-го Белорусского фронта в тесном взаимодействии с Балтийским флотом была проведена Прибалтийская стратегическая операция, составными частями которой были Таллинская, Рижская, Мемельская и Моонзундская фронтовые операции. Силы КБФ приняли активное участие в Таллинской и Моонзундской операциях, а также содействовали успеху в двух других. В ходе этих операций силы флота оказывали огневую поддержку наступающим на приморских направлениях войскам, обеспечивали форсирование водных преград, высаживали десанты на острова, в тыл и во фланг обороняющемуся противнику, прикрывали приморский фланг наступавших войск от обстрелов кораблей противника, а также осуществляли морские перевозки. В результате успешных совместных действий армии и флота 28 сентября 1944 г. была освобождена от немецко-фашистских захватчиков вся материковая часть территории Эстонии. А проведение 24 сентября – 24 ноября 1944 г. Моонзундской десантной операции — самой крупной на Балтийском море в ходе войны позволило вернуть себе важную стратегическую

позицию, контролирующую вход в Финский и Рижский заливы. Также флот получил базы для организации блокады окруженной с суши курляндской группировки противника. Необходимо отметить, что с окончанием Моонзундской десантной операции КБФ был выведен из оперативного подчинения Ленинградского фронта и передан в подчинение наркому ВМФ.

Базирование на порты Финляндии позволило уже 8 октября 1944 г. развернуть на позиции в Балтийском море 10 ПЛ, действуя на коммуникациях противника, потопили до конца года 13 транспортов и один боевой корабль противника. Это заставило немцев значительно усилить противолодочную оборону своих коммуникаций, проводить свои конвои только ночью с усиленным эскортом. Но это не остановило наших подводников. Так, в январе–феврале 1945 г. за один поход ПЛ «С-13» под командованием капитана 3 ранга А.И. Маринеско потопила торпедами лайнер «Вильгельм Густлов» и транспорт «Штойбен» общей вместимостью 40144 т, на которых погибло около 10 000 человек, что стало наилучшим результатом по тоннажу среди советских подводников за годы войны. Всего же в кампанию 1945 г. подводники КБФ потопили 16 транспортов противника. Но решающая роль в нарушении морских коммуникаций противника на Балтике принадлежала авиации. ВВС флота в кампанию 1945 г., применяя различные рода авиации, потопили 107 транспортов и 29 кораблей.

Славными страницами в боевую летопись флота вписаны его действия на заключительном этапе войны в 1945 г. В конце января войска 1-го Прибалтийского фронта перешли в наступление и при поддержке железнодорожной артиллерии и авиации КБФ разгромили мемельскую группировку немецко-фашистских войск и овладели городом и портом Мемель (Клайпеда). Артиллерия произвела в ходе операции 351 стрельбу и израсходовала 5100 снарядов калибра 130–152 мм. Выдающейся операцией 1945 г. стала Восточно-Прусская стратегическая наступательная операция (13.01 – 25.04.1945 г.), в которой КБФ, содействуя войскам нескольких фронтов, выполнял задачи, вытекавшие из общего стратегического плана разгрома врага, — нарушение морских коммуникаций противника, прикрытие приморского фланга войск и высадка морских десантов. В феврале–марте войска 3-го Белорусского фронта во взаимодействии с кораблями и авиацией КБФ разгромили основные силы восточно-прусской группировки врага и 9 апреля штурмом овладели городом и крепостью Кенигсберг. В это

же время войска 2-го Белорусского фронта, взаимодействуя с частью сил КБФ, провели Восточно-Померанскую операцию по ликвидации группировок немецко-фашистских войск, прижатых к морю в районе Гдыни и Гданьска. Кроме этого, войска 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов, взаимодействуя с частью сил КБФ, вели активные боевые действия по ликвидации остатков войск группы армий «Север», окруженных на Курляндском плацдарме. Последними действиями сил КБФ в ходе войны стала высадка с катеров морских десантов 9 мая на о. Борнхольм и в Лиепаю.

Подводя итоги боевой деятельности КБФ в годы Великой Отечественной войны, можно с полной уверенностью сказать, что флот выполнил поставленные перед ним задачи. Родина высоко оценила вклад моряков-балтийцев в победу над врагом, свыше 82 тыс. из них были удостоены высоких правительственных наград, а 174 присвоено высокое звание Героя Советского Союза и 9 за подвиги, совершенные в годы войны, — звание дважды Героя Советского Союза. Более 60 частей и кораблей флота стали орденоносными, 23 — гвардейскими.

7 мая 1965 г. за выдающиеся боевые заслуги перед Родиной, массовый героизм и мужество, проявленные личным составом флота в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, и в ознаменование 20-летия Победы советского народа в Великой Отечественной войне КБФ был награжден вторым орденом Красного Знамени.

БОЕВОЕ ПРИМЕНЕНИЕ МОРСКОЙ ПЕХОТЫ ВМФ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Боевой путь многих бригад морской пехоты, морских стрелковых бригад, полков, батальонов, рот и отрядов морской пехоты начинался под Одессой, в Крыму и Приазовье, продолжался на Кавказе, у стен Новороссийска и Керчи, затем он пролегал на запад. Вместе с воинами Красной Армии морские пехотинцы освобождали советскую землю и народы поработанной Европы. Иногда они даже не имели штатных наименований и вошли в документы того времени под названием «особых», «отдельных» или под именами своих отважных командиров.

Великая Отечественная война была для советского народа и его Вооруженных Сил самым драматическим, но вместе с тем и героическим временем.

Сражающаяся морская пехота — это потрясающая картина героической боевой деятельности моряков на фронтах войны.

В годы войны на сухопутных фронтах сражалось около 500 тысяч моряков (порядка 60 стрелковых дивизий).

Во время войны существовали три разновидности морской пехоты: соединения и части морской пехоты, в наибольшей степени соответствовавшие предназначению этого рода сил флота, морские стрелковые бригады и, наконец, соединения и части сухопутных войск, не имевшие в своих названиях слов «морская» или «морской», но укомплектованные в основном моряками.

На различных фронтах в составе объединений и соединений сухопутных войск, флотов и флотилий в разное время сражались одна дивизия, 19 бригад, 14 полков, 36 батальонов морской пехоты и 35 морских стрелковых бригад. Кроме того, около 170 тысяч моряков воевали в составе 24 гвардейских стрелковых и 53 стрелковых дивизии, а также 4 гвардейских стрелковых и 17 стрелковых бригад.

Основным предназначением этих соединений и частей являлись действия в составе морских десантов, противодесантная оборона побережья и оборона важных военно-морских баз (ВМБ) и островов.

Сосредоточение крупных сил морской пехоты в ходе стратегической обороны на главных операционных направлениях: ленинградском, сталинградском, кавказском, а также в обороне военно-

морских баз: Таллина, Севастополя и других дало возможность не только обеспечить устойчивость приморских стратегических флангов советско-германского фронта и сковать значительные силы противника, но и удержать такие важные в стратегическом отношении города, как Ленинград, Москва и Сталинград.

На Балтийском флоте в годы войны были сформированы одна дивизия, 9 бригад, 4 полка и 9 батальонов морской пехоты, общая численность которых с учетом маршевых подразделений и пополнений составила свыше 100 тысяч человек.

Устойчивость обороны Ленинграда, особенно в начале блокады в значительной степени определялась невиданным мужеством и стойкостью восьми отдельных бригад морской пехоты. На Ленинградском фронте не было ни одной дивизии, в составе которой не сражались бы моряки.

Одной из основных задач морской пехоты в первом периоде войны стала оборона военно-морских баз.

В обороне Таллина в августе 1941 г. важную роль сыграла 1-я особая бригада морской пехоты Балтийского флота, являвшаяся боевым ядром обороны главной базы флота. Она сражалась на самых ответственных участках фронта и во многом содействовала тому, что Таллин в течение 24 дней успешно отбивал атаки пяти фашистских дивизий.

В героической летописи Великой Отечественной войны особое место занимает Ораниенбаумский плацдарм, где из 60 км общей линии обороны 50 км занимали морские пехотинцы 2-й и 5-й отдельных бригад морской пехоты. Именно здесь родилось название «Малая земля», которое нашло свое продолжение под Новороссийском и на полуостровах Среднем и Рыбачьем, где героически сражались соединения и части морской пехоты Черноморского и Северного флотов.

Нельзя недооценивать роль морской пехоты Черноморского флота в обороне Одессы, Севастополя, Новороссийска, Туапсе и в придании устойчивости южному стратегическому флангу сухопутного фронта.

Железная стойкость морской пехоты Черноморского флота, в составе которой сражались шесть бригад, девять полков, несколько отрядов и 22 батальона морской пехоты, явилась одной из важнейших причин, сорвавших весеннее наступление немецких войск 1942 г.

Мужество и отвагу проявили в обороне Одессы три полка и шесть отрядов морской пехоты. Поучительными с точки зрения опыта

является ночная высадка полка морской пехоты в районе Григорьевки 22 сентября 1941 г. с одновременной высадкой тактического воздушного десанта.

Одной из наиболее ярких и героических страниц истории Великой Отечественной войны явилось участие морской пехоты Черноморского флота в обороне Севастополя.

После прорыва немецких войск группы армий Листа на Северный Кавказ соединения и части морской пехоты приняли активное участие в обороне ВМБ Новороссийск, Туапсе и Черноморского побережья Кавказа.

В Крымской стратегической наступательной операции отличились 83-я и 255-я отдельные стрелковые Краснознаменные бригады морской пехоты, сыгравшие важную роль в освобождении Крымского полуострова.

Для действий на суше в годы войны Северный флот сформировал 3 бригады, 2 полка и 7 батальонов морской пехоты.

Важное значение имело создание в июле 1942 г. Северного оборонительного района (СОР) численностью около 32 тысяч человек, основу которого составляли три бригады и несколько отдельных частей морской пехоты. Боевая деятельность такого особого объединения флота на полуостровах Среднем и Рыбачьем значительно укрепила оборону войск Карельского фронта и способствовала успешному освобождению Заполярья в 1944 г. Более трех лет в суровых условиях горно-тундровой местности морские пехотинцы героически защищали северные рубежи.

Период 1944–1945 гг. характерен использованием для высадки тактических десантов быстроходных сторожевых и торпедных катеров, а в отдельных случаях и гидросамолетов. При этом значительную часть высаженных в этот период десантов составляла морская пехота. Так, поучительным по замыслу и его исполнению явился высаженный в октябре 1944 г. в порт Линахамари десант морской пехоты Северного флота. Смелыми и дерзкими действиями при поддержке штурмовой авиации флота морские пехотинцы менее чем за сутки овладели портом.

Наиболее сложным в годы Великой Отечественной войны было использование морской пехоты в морских десантах.

Всего во время войны флоты и флотилии высадили 125 десантов, в которых участвовало более 250 тысяч человек. Морская пе-

хотя принимала непосредственно участие в 74 десантах, причем в 49 из них она действовала самостоятельно.

В первом периоде войны был высажен 31 тактический десант и проведена Керченско-Феодосийская стратегическая десантная операция, в ходе которой был захвачен обширный плацдарм для развития наступательных операций по освобождению Крыма и временно ликвидирована угроза прорыва противника на Кавказ через Таманский полуостров.

Особого внимания заслуживают действия высаженного 3 февраля 1943 г. в ходе десантной операции в районе Станичка штурмового отряда майора Цезаря Куникова. Отряд численностью всего в 250 человек был сформирован из лучших морских пехотинцев-добровольцев Новороссийской ВМБ, защитников Одессы и Севастополя, участников Керченско-Феодосийской операции. Только ему, предназначавшемуся для высадки в демонстративном десанте, удалось захватить и удержать плацдарм 300 на 400 м.

В Новороссийской десантной операции 1943 г. значительную роль сыграла морская пехота.

Так, основную боевую силу оперативно-тактического десанта составили 255-я отдельная бригада морской пехоты (обрмп) и 393-й отдельный батальон морской пехоты (обмп), героические усилия которых по захвату и удержанию плацдармов в Новороссийске способствовали успешному наступлению восточной и западной сухопутных группировок 18-й армии, в том числе наступавшей с Малой земли 83-й обрмп.

В ноябре 1943 г. с целью овладения Керченским полуостровом была проведена Керченско-Эльтигенская десантная операция, в которой приняли участие войска Северо-Кавказского фронта во взаимодействии с Черноморским флотом и Азовской флотилией. Соединениям 56-й и 18-й армий придавались части морской пехоты. Так, 11-му стрелковому корпусу, высаженному северо-восточнее Керчи, придавалась 389-й обмп, 318-я стрелковая дивизия усиливалась 386-м обмп, а 117-я стрелковая дивизия — батальоном 255-й обрмп. Приданные стрелковым соединениям батальоны морской пехоты использовали в качестве передового отряда десанта. На них всегда возлагалась самая трудная задача — захват пункта высадки.

Особый героизм, мужество и высокое боевое мастерство проявил высаженный рано утром 1 ноября в районе Эльтигена 386-й обмп.

Десантом в бессмертие называют высаженный 26 марта 1944 г. в порт Николаев отряд старшего лейтенанта К.Ф. Ольшанского из 384-го отдельного батальона морской пехоты.

Против горстки морских пехотинцев было брошено три пехотных батальона, четыре танка, четыре орудия и два миномета, применены отравляющие вещества. Десантный отряд отразил 18 атак, уничтожил около 700 солдат противника, два танка и четыре орудия. Всем 67 участникам десанта, павшим и живым, было присвоено звание Героя Советского Союза.

В октябре 1944 г. активное участие в разгроме Петсамо-Киркенесской группировки противника приняла морская пехота Северного флота. При этом в начале стратегической наступательной операции усиленная 12-я брмп самостоятельно прорывала долговременную оборону противника на хребте Муста-Тунтури.

Примером достижения внезапности, хорошей организации взаимодействия моряков и морских пехотинцев служит Тулоксинская десантная операция Ладожской флотилии в июне 1944 г., в ходе которой были высажены 70-я отдельная морская стрелковая бригада (омсбр) и усиленная 3-я обрмп.

Высадкой десанта в районе устья реки Тулокса (22–27 июня 1944 г.) и успешным решением поставленных ему задач на берегу (благодаря господству в воздухе нашей авиации и артиллерийской поддержке) была создана угроза окружения отступавших вдоль побережья войск противника, что заставило его выделить для борьбы с десантом часть своих сил за счет группировки, действовавшей против нашей 7-й армии. Противник был лишен единственного удобного пути для переброски своих резервов из тыла и отхода частей с передовых рубежей, что способствовало успешному наступлению войск Карельского фронта.

Во время Советско-японской войны в августе 1945 г. высадка морских десантов в порты Северной Кореи — Юки, Расин, Эттин и ВМБ Сейсин и Гензан были полностью нарушены коммуникации японских войск с метрополией, что позволило успешно завершить полное окружение и разгром Квантунской армии. Благодаря десантам Тихоокеанского флота советские войска смогли быстро овладеть Южным Сахалином и Курильскими островами.

В своем докладе от 26.05.1945 г. Председателю ГКО Маршалу Советского Союза И.В. Сталину «О составе ВМФ и прошедших изменениях в нем за время Великой Отечественной войны, а также

о мероприятиях в связи с переходом флотов и флотилий европейских морских и речных театров с военного времени на мирное положение» адмирал флота Н.Г. Кузнецов указал: «Война доказала жизненность и необходимость наличия в составе флотов морской пехоты, которой до войны почти не было».

Таким образом, исходя из вышеизложенного, позволю себе сделать следующие выводы:

1. Формирование, развитие и боевое применение морской пехоты в годы Великой Отечественной войны оказали значительное влияние на исход многих операций, особенно в ее наиболее сложном для страны первом периоде. Созданные летом и осенью 1942 г. части и соединения морской пехоты прошли сложный боевой путь. Они помогли сухопутным войскам не только выстоять в ходе стратегической обороны, но и создать благоприятные условия для проведения стратегических наступательных операций во втором и третьем периодах войны.

2. Комплектование частей морской пехоты наиболее подготовленным личным составом ВМФ, лучшими представителями советской молодежи, воспитанными на славных боевых традициях армии и флота, а также интенсивная и целенаправленная боевая подготовка обусловили ее высокую боевую способность и эффективное боевое применение на сухопутных фронтах.

3. Одной из важнейших задач морской пехоты в первом периоде войны стала оборона ВМБ. При этом их долговременная оборона, а также удержание приморских плацдармов явилась новым видом совместных действий сухопутных войск и сил флота, в котором значительную роль сыграла морская пехота. В ходе борьбы за удержание ВМБ части и соединения морской пехоты использовали, как правило, на наиболее сложных участках обороны на направлении сосредоточения противником основных усилий.

4. Основным способом боевого применения морской пехоты в годы войны явились действия морских, озерных и речных десантов. Опыт высадки десантов на приморских направлениях, а также на приозерных и приречных районах со всей убедительностью доказал необходимость иметь в составе флотов и флотилий части и соединения морской пехоты, как наиболее подготовленный для ведения десантных действий род сил флота.

5. В ходе Великой Отечественной войны морская пехота оформилась как самостоятельный род сил, что определило ее дальнейшее развитие в составе ВМФ.

Литература

Советское военное искусство в Великой Отечественной войне / Ф.К. Корженевич. — М.: Воениздат, [б/г].

Периодические издания Министерства обороны РФ («Военная мысль», «Армейский сборник», «Зарубежное военное обозрение» и др.), интернет-ресурсы.

ДЕСАНТЫ ДНЕПРОВСКОЙ И ДУНАЙСКОЙ ВОЕННЫХ ФЛОТИЛИЙ СОВЕТСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА В ТРЕТЬЕМ ПЕРИОДЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ СОВЕТСКОГО СОЮЗА (1944–1945).

К 80-летию Великой Победы

Девятого мая 1945 года победоносно завершилась Великая Отечественная война Советского Союза. В 1944–1945 годах советские Вооруженные Силы провели стратегические наступательные операции, в результате которых были разбиты мощные группировки немецко-фашистских войск на оккупированной территории СССР, в странах Восточной и Юго-Восточной Европы и на территории Германии — разгромлен фашистский блок, изгнаны вражеские войска за пределы СССР, освобождены от оккупации страны Европы, потерпела полный крах и безоговорочно капитулировала нацистская Германия.

Белорусская, Яско-Кишиневская, Белградская, Будапештская, Венская и Берлинская стратегические наступательные операции войск фронтов проводились в бассейнах рек Днепра, Дуная, Вислы, Одера — в районах, где расположены крупнейшие государственные и военно-промышленные центры, узлы железнодорожных, автомобильных, водных и воздушных коммуникаций. Сами реки являются водными преградами как оборонительные рубежи оперативно-стратегического значения. Во всех наступательных операциях важное место занимало совместное применение разнородных войск Красной Армии и сил Военно-Морского Флота. Для решения главной задачи — содействия советским войскам в их наступательных операциях на приречных операционных направлениях в бассейнах рек Днепра и Дуная были воссозданы Днепровская (сентябрь 1943 года) и Дунайская (апрель 1944 года) военные флотилии как оперативные объединения советского Военно-Морского Флота. Днепровская и Дунайская флотилии прошли в 1944–1945 годах боевой путь от Бerezины и Днестровского лимана до Берлина и Линца, оказывали содействие войскам Красной Армии в наступательных операциях в Белоруссии, Польше, Румынии, Болгарии, Югославии, Венгрии, Австрии и Германии. В 1944–1945 годах военные флотилии в бас-

сейнах Дуная и Днепра решали главным образом задачу артиллерийской поддержки сухопутных войск на приречных направлениях, обеспечивали переправы и перевозки войск. Десантные действия велись ограниченно.

Однако в ходе наступательных операций частям Красной Армии нередко приходилось форсировать крупные водные преграды с целью овладения приречными плацдармами, занятыми противником, для последующего наступления в глубину обороны его или вдоль рек. Высадка десантов обеспечивала захват таких плацдармов. Днепровской и Дунайской военными флотилиями в 1944–1945 годах было высажено 68 десантов, в которых приняло участие более 43 тыс. десантников.

В ходе Белорусской стратегической наступательной операции (23 июня – 29 августа 1944 года) Днепровская военная флотилия содействовала наступлению войск 1-го Белорусского фронта в Бобруйской наступательной операции. Высадка двух рот десантников в Здудичи (в ночь с 25 на 26 июня 1944 года) позволила войскам смежных флангов 48-й и 61-й армий 1-го Белорусского фронта ликвидировать этот важный приречный опорный пункт обороны противника, при артиллерийской поддержке кораблей овладеть приречным узлом сопротивления немцев в Паричах и успешно наступать на Бобруйск вдоль берегов Березины. Быстрая переправа основных сил 48-й армии южнее Бобруйска кораблями Днепровской флотилии предопределила успешное завершение разгрома окруженной бобруйской группировки немецких войск.

По завершении этой операции луинецко-пинское направление стало главным для Днепровской флотилии. Успешная высадка Днепровской военной флотилией девяти десантов на левый берег Припяти южнее Колковичи, в Патриков и Дорошевичи при поддержке кораблей позволила ликвидировать приречные узлы сопротивления противника, обеспечить переправу основных частей 61-й армии 1-го Белорусского фронта для последующего наступления вдоль железной и шоссейной дорог на Житковичи, Луинец, Пинск.

Высаженный в ночь на 5 июля десант в составе батальона (375 чел.) южнее села Борки при поддержке бронекатеров быстро овладел этим селом, что заставило немцев прекратить переправу войск и взорвать мост через Припять в 5 км восточнее Турова. Это дало возможность 23-й стрелковой дивизии быстро овладеть Туровом и переправить все части дивизии на северный берег Припяти.

12 июля внезапно высаженный первый эшелон десанта в составе стрелкового полка непосредственно в Пинск на причалы порта при артиллерийской поддержке в течение двух часов занял значительную часть города, дезорганизовал оборону противника. Полк второго эшелона десанта из-за перенаправления его на другой участок высажен не был, а в качестве подкрепления десанту высажено уже при сильном противодействии противника только 450 человек из состава обеспечивающих подразделений. Борьба за Пинск приобретала затяжной характер, внезапная высадка десанта сюда оказалась неиспользованной для быстрой ликвидации этого узла сопротивления противника. В дальнейшем при содействии Днепровской флотилии 14 июля Пинск был полностью освобожден от противника. Разрушенные гидротехнические сооружения Днепровско-Бугского канала исключали дальнейшее продвижение флотилии к Бресту. У Пинска закончились боевые действия Днепровской флотилии по содействию советским войскам в Белорусской стратегической наступательной операции. За успешные боевые действия в этой операции флотилия, 1-я и 2-я бригады речных кораблей, 2-й гвардейский дивизион бронекатеров были награждены орденом Красного Знамени.

В сентябре впервые по железным дорогам в прифронтовой зоне в ходе наступления советских войск было осуществлено перебазирование Днепровской флотилии из Мозыря и Пинска на реку Западный Буг.

В конце октября 1944 года Днепровская военная флотилия высадкой десанта и артиллерийской поддержкой оказывала содействие частям 47-го и 96-го стрелковых корпусов 70-й армии, наступавшим вдоль правого и левого берегов Западного Буга на Избицу и Коморницу. Артиллерийская поддержка приречных флангов сухопутных войск и переправы частей 70-й армии оказали важную помощь сухопутным войскам в овладении приречными узлами сопротивления и опорными пунктами противника — Сероцком, Зегже, Избицей и Коморницей, способствовали войскам фронта в решении оперативных задач как в наступлении, так и в обороне на сероцком плацдарме.

В ходе Берлинской стратегической наступательной операции (16 апреля – 8 мая 1945 г.) на небольшом участке севернее канала Гогенцоллерн до Шведта немцы удерживали западный берег реки Одер. Наличие в руках противника этого района создавало фланговую угрозу главным силам фронта, обошедшим Берлин с севера и северо-запада. Высаженный Днепровской военной флотилией

десант (300 чел.) в устье канала Гогенцоллерн южнее Одерберга с одновременной огневой поддержкой и переправой войск обеспечили форсирование р. Одер 232-й стрелковой дивизией 61-й армии и сосредоточение главных сил для наступления севернее Берлина в западном направлении с целью прикрытия группировки войск 1-го Белорусского фронта, обходившей Берлин с севера и северо-запада. На этом закончились боевые действия кораблей Днепровской военной флотилии в Берлинской операции. Впрочем, малые катера флотилии активно участвовали в штурме столицы нацистской Германии, перевоза войска через реку Шпрее.

В Яско-Кишиневской стратегической наступательной операции (20–29 августа 1944 года) высадка десантов Дунайской военной флотилией на западное побережье Днестровского лимана, в Жебрияны и дельте Дуная позволила форсировать крупнейшую водную преграду — Днестровский лиман, переправить десантную группу войск левого фланга 46-й армии 3-го Украинского фронта для последующего его наступления на приморском направлении и выхода этой группы войск при содействии Дунайской флотилии и авиации Черноморского флота к дельте Дуная от устья до Галаца. Это позволило окружить и разгромить 3-ю румынскую армию, отрезать пути отхода войскам противника через Дунай в Добруджу и Болгарию, способствовало успешному завершению Яско-Кишиневской стратегической наступательной операции.

В Белградской стратегической наступательной операции (28 сентября – 20 октября 1944 года) Дунайская военная флотилия участвовала в нанесении главного удара, содействуя 57-й армии и 4-му гвардейскому механизированному корпусу 3-го Украинского фронта на заключительном, третьем этапе (14–20 октября 1944 года). Высадкой десантов в Радуетац и Прахово с артиллерийской поддержкой в конце сентября 1944 года Дунайская военная флотилия успешно содействовала войскам 57-й армии 3-го Украинского фронта в ликвидации сильно укрепленного неготинско-радуетацко-праховского приречного узла сопротивления немецко-фашистских войск, прикрывавшего единственный путь прорыва 57-й армии, усиленной 4-м гвардейским механизированным корпусом, в долину Восточно-Сербских гор с целью соединения с войсками Народно-освободительной армии Югославии.

Порт Смедерово, находившийся в 54 км ниже Белграда, являлся мощным узлом вражеской обороны, прикрывавшим столицу

с юго-востока. Высадка десантов Дунайской флотилии при сильном противодействии противника у Смедерова и на о. Ратно у крепости Земун с одновременной артиллерийской поддержкой значительно ускорила разгром окруженной смедеровской группировки немецко-фашистских войск, сорвала попытку их прорыва в Белград для усиления гитлеровского гарнизона, осажденного советскими и югославскими войсками.

Как накануне, так и в ходе Белградской операции Дунайская флотилия осуществляла и обеспечивала интенсивные оперативные перевозки и переправы советских войск.

Стремительности наступления советских войск в Белградской стратегической наступательной операции в значительной степени способствовала высадка десантов и артиллерийская поддержка кораблями и береговым отрядом сопровождения Дунайской военной флотилии, которые велись согласованно с действиями войск 3-го и 2-го Украинских фронтов, действовавших на придунайском направлении.

В ходе Будапештской наступательной операции (29 октября 1944-го – 13 февраля 1945 года) основным содержанием боевой деятельности Дунайской флотилии были десантные действия, артиллерийская поддержка десантов и сухопутных войск, переправа войск через Дунай южнее Будапешта.

Чтобы ликвидировать плацдарм противника на правом берегу Дуная от устья Дравы до Илока, Дунайская флотилия в декабре 1944 года высадила десанты в Герьен, Илок, Опатовац и Вуковар в полосе наступления 4-й гвардейской и 57-й армий 3-го Украинского фронта. Высадка десанта на правый берег Дуная в полосе наступления 3-го Украинского фронта в Герьен способствовала соединению в единый плацдарм войск 2-го и 3-го Украинских фронтов у озера Балатон, создала благоприятные предпосылки для организации переправ и подкреплений на плацдарм и артиллерийской поддержки войск этих фронтов, действовавших на плацдарме у озера Балатон. Десанты, высаженные Дунайской флотилией на правый берег Дуная у Илока, Опатоваца и Вуковара, имели важное значение для действий 68-го стрелкового корпуса 3-го Украинского фронта, а также для 12-го армейского корпуса Народно-освободительной армии Югославии.

Высадкой тактических десантов в Герьен, Илок, Опатовац и Вуковар, обеспечением армейских переправ на Дунае от Новисада

до южных подступов к Будапешту, артиллерийской поддержкой десантов и наступавших сухопутных войск на будапештском и вуковарском направлениях Дунайская флотилия способствовала решению оперативных задач армиями 3-го и 2-го Украинских фронтов в форсировании Дуная и захвате плацдарма на его правом берегу, в окружении и окончательном разгроме будапештской группировки противника.

В Венской стратегической наступательной операции (16 марта – 15 апреля 1945 года) войск 2-го и 3-го Украинских фронтов десантные действия, огневая поддержка десантов и сухопутных войск на приречных флангах, переправы и перевозки войск и воинских грузов являлись основными задачами Дунайской флотилии.

Эстергомско-товарошская группировка противника численностью до четырех дивизий, опираясь на заранее подготовленные рубежи обороны, сдерживала наступление 46-й армии 2-го Украинского фронта вдоль правого берега Дуная. Десантный отряд кораблей Дунайской флотилии прорвался через уцелевшие пролеты Эстергомского моста, преодолев ожесточенное огневое противодействие противника на приречных узлах его обороны у Эстергома и Парканя, и высадил усиленный батальон 83-й отдельной бригады морской пехоты в районе населенного пункта Тат в приречном тылу эстергомско-товарошской группировки противника. Десант перехватил шоссе Эстергом — Вена, отрезав противнику пути отхода на запад. И хотя из-за сильного противодействия противника своевременно усилить десант не удалось, он в течение четырех суток отбил 18 атак противника, прочно удерживал прибрежную дорогу, идущую от города Тата на запад, и отвлекал на себя его силы. На исходе 23 марта десант соединился с частями 10-го гвардейского стрелкового корпуса в Тате.

Во время успешного наступления 46-й армии на правом берегу Дуная 7-я гвардейская армия, встречая упорное сопротивление западнее реки Грон, медленно продвигалась вдоль левого берега Дуная на Комарно. Стремительная высадка 83-й отдельной бригады морской пехоты на левый берег Дуная между населенными пунктами Радвань и Мочь, ее удар с тыла заставили противника начать свертывание обороны и отход в полосе наступления 7-й гвардейской армии, которая овладела чешским городом Комарно, а затем успешно продвигалась к Братиславе. Все это позволило войскам 46-й и 7-й гвардейской армий, наступавшим вдоль берегов Дуная при содействии Дунайской

флотилии, выйти к Братиславе, которая и была освобождена войсками левого крыла 2-го Украинского фронта и Дунайской флотилии 4 апреля.

Войска 3-го Украинского фронта достигли ближних подступов к Вене и вышли к правому берегу Дуная южнее ее. Для обеспечения переправы с правого на левый берег Дуная 46-й армии 2-го Украинского фронта Дунайской флотилией был высажен десант на левый берег Дуная у Орта, что позволило быстро овладеть приречным узлом сопротивления противника у Орта и Мансдорфа. Десант при огневой поддержке кораблей Дунайской флотилии соединился с наступавшим 75-м стрелковым корпусом. Выгодный для переправы 46-й армии участок левого берега Дуная был очищен от противника. В течение двух суток флотилия и инженерные войска фронта переправили основные силы 46-й армии с правого на левый берег Дуная для дальнейшего наступления на Вену.

Во время ожесточенных боев непосредственно за Вену немецкие войска, отходя на северо-запад, взорвали четыре из пяти венских мостов через Дунай, стался лишь мост Рейхсбрюкке в юго-восточной части города. Задачу овладения этим мостом успешно решил десант, высаженный 11 апреля с бронекатеров Дунайской флотилии у оконечностей моста одновременно на левом и правом берегах Дуная. При огневой поддержке артиллерийских и минометных катеров флотилии десантники двое суток удерживали мост до соединения войск 2-го и 3-го Украинских фронтов, овладевших Веной 13 апреля.

12 апреля Дунайская флотилия высадкой десанта в количестве 1572 чел. в районе югославского города Сотина содействовала быстрому разгрому вражеских войск (13 апреля) на вуковарском плацдарме. Республика Югославия была полностью освобождена от гитлеровских оккупантов.

За участие в Венской операции Дунайская флотилия была награждена орденом Кутузова, 2-я бригада речных кораблей — орденом Ушакова, а 1-й бригаде речных кораблей присвоено почетное наименование «Венская».

Только во время Белградской, Будапештской и Венской операций Дунайской флотилией было высажено 15 тактических десантов. Всего в 1944 и 1945 годах в них приняли участие 27762 человека. Высадка десантов была связана с форсированием Дуная для захвата оперативных плацдармов, необходимых для последующего наступления советских войск на приречных флангах и направлениях.

Десанты обеспечивали захват побережья противника на участках предстоящего форсирования Дуная главными силами фронтов и захват прибрежных укрепленных пунктов и узлов сопротивления противника на пути наступления наших войск.

Опыт Советского Союза в Великой Отечественной войне свидетельствует о существенной роли речных военных флотилий в наступательных фронтовых и армейских операциях, которые велись в бассейнах судоходных рек. Силы речных военных флотилий в ходе войны решали задачи, которые не могли быть самостоятельно решены сухопутными войсками.

Десантные действия занимали наиболее видное место в боевой деятельности Дунайской и Днепровской флотилий в 1944–1945 годах. Из 110 десантов, высаженных советским ВМФ в годы Великой Отечественной войны, 30 было осуществлено Дунайской и Днепровской военными флотилиями. Высаживаемые десанты позволяли дезорганизовать оборону приречных флангов противника, захватывать его приречные укрепленные пункты и узлы сопротивления, а также важные участки, занимаемые противником на берегах рек, что обеспечивало последующее форсирование рек крупными силами наших сухопутных войск.

Таким образом, десантные действия Днепровской и Дунайской военных флотилий наряду с артиллерийской поддержкой, переправами и перевозками войск в операционных зонах фронтов и армий играли весьма важную роль во фронтовых и армейских наступательных операциях советских войск в 1944–1945 годах, внесли существенный вклад в разгром гитлеровской Германии.

Боевой опыт речных военных флотилий, накопленный во время Великой Отечественной войны, является ценным вкладом в развитие советского военно-морского искусства. Изучение и обобщение опыта боевой деятельности речных военных флотилий имеет большое познавательное и практическое значение.

Литература

Боевой путь советского Военно-Морского Флота. — М.: Воениздат, 1988.

Великая Отечественная война 1941–1945 годов. [В 12 томах]. Т. 4. — М.: Кучково поле, 2012.

Вербовой О.И., Нога Н.Ф. Боевые действия советского ВМФ в Великой Отечественной войне. Ч. 1. — Пушкин: тип. ВВМИУ, 1996.

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — М.: Воениздат, 1960.

Вьюненко Н.П., Мордвинов Р.Н. Военные флотилии в Великой Отечественной войне. М., 1957.

Горшков С.Г. Во флотском строю: Военные мемуары. — СПб.: LOGOS, 1996.

Локтионов И.И. Дунайская флотилия в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1962.

Платонов А.В. Применение речных флотилий ВМФ СССР в оборонительных и наступательных действиях сухопутных войск (1941–1945). — СПб.: тип. ВМА, 2007.

Рязанцев В.И. По речным дорогам войны. — СПб: Лениздат, 1994.

Советская военная энциклопедия. [В 8 томах]. Т. 3. — М.: Воениздат, 1977.

Хроника боевых действий Краснознаменной орденов Нахимова 1-й степени, Кутузова 2-й степени Дунайской флотилии (1 сентября 1944 г. – 9 мая 1945 г.). М., 1951.

ВЫДАЮЩИЕСЯ РУКОВОДИТЕЛИ И СПЕЦИАЛИСТЫ АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941-1945 ГОДОВ

В статье показана роль наиболее выдающихся руководителей и специалистов Аварийно-спасательной службы (АСС) ВМФ, внесших значительный вклад в решение задач АСС ВМФ на всех флотах и флотилиях во время Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Приведены основные результаты деятельности руководителей и специалистов АСС ВМФ в Великой Отечественной войне по оказанию помощи аварийным кораблям и судам, выполнению судоподъемных и подводно-технических работ на всех флотах и флотилиях. Рассмотрена роль командира и бойцов роты особого назначения, созданной по инициативе контр-адмирала Ф.И. Фролова на базе специалистов ЭПРОН, при обороне Ленинграда и на Ладожском озере. Приведены сведения о вкладе специалистов АСС ВМФ в обеспечение десантных операций на Черноморском и других флотах. Обобщен опыт руководителей и специалистов АСС ВМФ в составе главного военно-речного управления, созданного на базе сил и средств АСС ВМФ и выполнивших труднейшие задачи по обеспечению боевых действий Красной Армии на всех фронтах. Сделаны выводы о роли руководителей и специалистов АСС ВМФ для аварийно-спасательного обеспечения действий ВМФ на всех флотах и флотилиях.

Роль АСС ВМФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов

Аварийно-спасательная служба (АСС) ВМФ создана на основе легендарной Экспедиции подводных работ особого назначения (ЭПРОН), выполнявшей до 22.06.1941 г. задачи аварийно-спасательного обеспечения в интересах всей страны. В первый же день начавшейся войны Приказом наркома ВМФ СССР и наркома Морского флота СССР от 22 июня 1941 г. № 0525/22с ЭПРОН был полностью передан в состав ВМФ и сохранял свое наименование в составе ВМФ до 1942 г. Приказом наркома ВМФ от 2.06.1942 г. № 0469 ЭПРОН был переименован в Аварийно-спасательную и судоподъемную службу ВМФ, а затем и она была переименована в АСС ВМФ.

АСС ВМФ внесла значимый вклад в победу нашего народа в Великой Отечественной войне и вписала в свою историю славные страницы героических свершений и высокопрофессиональной деятельности на всех флотах и в тылу. С первых и до последних дней войны АСС ВМФ выполняла задачи по:

- спасанию людей с гибнущих кораблей и судов;
- оказанию помощи аварийным кораблям в тушении пожаров, поддержании на плаву, снятии с мели, эвакуации людей и грузов;
- разминированию акваторий;
- обеспечению переходов боевых кораблей и гражданских судов;
- обеспечению десантных операций, переброски войск и техники;
- эвакуации людей и техники с захваченных врагом территорий;
- выполнению подводно-технических работ;
- подъему затонувших кораблей, судов, самолетов и другой техники.

В годы войны АСС ВМФ были оказаны различные виды помощи (снятие с мели, поддержание на плаву, тушение пожаров и др.) более чем 1500 аварийным судам и кораблям, что в значительной степени обеспечило поддержание боеспособности кораблей флота и работу морского транспорта. За годы войны количество кораблей и судов, поднятых АСС ВМФ на морях и реках, составило около 1700, а их суммарный тоннаж около 730 тыс. т.

С образованием в 1943 г. Речного аварийно-спасательного управления (РАСУ) ВМФ значительно усилилась интенсивность работ по расчистке речных фарватеров, повысилась эффективность аварийно-спасательных работ (АСР). Подъем и восстановление затопленных судов, разделка поднятых судов, не подлежащих ремонту, на металлолом, а также восстановление гидротехнических сооружений портов были определены как общегосударственные задачи. Начиная с февраля 1944 г., задания по этим работам вносились в народнохозяйственный план страны и утверждались ГКО СССР. 15.11.1944 г. был издан циркуляр начальника Главного штаба (ГШ) ВМФ № 01289, которым определялись создание и состав аварийно-спасательных отделений на Днепровской и Дунайской военных флотилиях. Успешное решение задач, поставленных перед АСС ВМФ в годы Великой Отечественной войны, во многом определялось высокими организаторскими способностями ее руководителей и высоким профессионализмом специалистов [1], [2].

Два адмирала

Выдающимся организатором аварийно-спасательного и судоподъемного дела в стране, внесшим большой вклад в его развитие, создавшего из ЭПРОН мощную единую организацию, завоевавшую авторитет в стране и за рубежом, был начальник ЭПРОН с 1932-го по 1942 г. контр-адмирал Ф.И. Крылов. С начала войны и до 1942 г. он в блокадном Ленинграде руководил работой оперативной группы, выполнявшей спасательные работы на Ладожском озере и обеспечивавшей движение по Дороге жизни. В состав вновь созданной Ладожской военной флотилии для аварийно-спасательного обеспечения транспортировки грузов по Ладоге ЭПРОНОм были сформированы отряды подводно-технических работ (ОПТР) в Новой Ладоге, Кобоне, Гостинополье, в том числе 27-й ОПТР в Осиновце. ОПТР возводили новые береговые сооружения, молы, шоссейные и железные дороги, а также специальные слипы для спуска на воду судов и подводных лодок. Перед водолазами 27-го отряда ПТР Ладожской флотилии стояла задача поднимать из воды из затопленных немцами барж как технику, снабжение, так и зерно. Каждая водолазная станция за вахту в 6 ч поднимала вручную не более 15–18 мешков зерна, что было крайне недостаточно. По указанию Ф.И. Крылова был доставлен гидравлический насос-эжектор, изготовленный еще до войны А.Ф. Маурером для разработки подводных траншей в песчаных грунтах. За час работы установки стали поднимать по 10–15 т зерна. В сентябре и октябре 1941 г. из затонувших барж было поднято свыше 4000 мешков с зерном, крупой, мукой и другими продуктами.

Всю осень 1941 г. Ф.И. Крылов был на Ладожском озере, через которое шла единственная водная, а затем ледовая трасса, связывающая блокадный Ленинград со страной. Свой флаг он держал на спасательных судах «Водолаз» и «Сталинец», которые беспрерывно спасали людей, поврежденные корабли и суда. В сентябре 1941 г. Ф.И. Крылов был назначен старшим морским начальником на переправе в районе Невской Дубровки при проведении десантной операции и обеспечивал спасение людей, переправу танков, подавая пример мужества, бодрости духа и высокого воинского мастерства. Водолазы пытались перетаскивать танки под водой стальными тросами, перекинутыми с берега на берег. Зацепленный тросом танк двигался по дну реки и появлялся из-под воды на другом берегу. Однако при ураганных обстрелах переправ снаряды нередко разрывали стальные тросы и тогда танки оставались под водой. Некоторые

из них были подняты из воды совсем недавно. Эпронцами в начале 1942 г. было собрано и переведено около 130 танков на Невский пятачок. Появление танков на левом берегу Невы для фашистов было полной неожиданностью. В одной из операций при переправе через Неву Ф.И. Крылов был ранен. В июне 1942 г. он сдал дела начальника ГУ ЭПРОН инженер-вице-адмиралу А.А. Фролову и был переправлен в Москву на лечение. После выздоровления в 1943 г. в связи со сложной обстановкой на реках, затрудняющей наступательные операции советских войск, Ф.И. Крылова назначили начальником РАСУ ВМФ, которым он руководил до 1946 г. Начальниками отделов в РАСУ ВМФ были назначены высокопрофессиональные специалисты АСС ВМФ — капитаны 1 ранга Н.А. Максимец, Э.Е. Лейбович, В.Н. Алюнов и С.Н. Федоров. Район действий РАСУ ВМФ охватывал западные территории СССР, Польшу, Чехословакию, Румынию, Болгарию, Венгрию, Австрию и Прибалтику. Последняя опергруппа во главе с Ф.И. Крыловым работала в Берлине. Широко известна фотография, на которой запечатлено, как в июне 1945 г. на фоне поверженного рейхстага начальник РАСУ ВМФ СССР контр-адмирал Ф.И. Крылов вручил лейтенанту А.Д. Грехову орден Александра Невского за работы по разминированию реки Шпрее [3].

В наиболее напряженный период деятельности АСС ВМФ с 1942-го по 1958 г. бессменное руководство службой осуществлял инженер-вице-адмирал А.А. Фролов, который до этого назначения был заместителем начальника Главного управления кораблестроения ВМФ и заместителем начальника Научно-технического комитета ВМФ. Под руководством А.А. Фролова в 1942 г. была проведена реорганизация ЭПРОН в АСС ВМФ, успешно выполнившей все поставленные задачи в военный и послевоенный периоды. По словам современников, «как начальник АСС ВМФ инженер-вице-адмирал Фролов А.А. показал себя высокопрофессиональным инженером, прекрасным организатором, волевым и энергичным человеком. Он сумел быстро создать значительно обновленный коллектив управления и мобилизовать его на успешное выполнение все возрастающих задач». Под руководством А.А. Фролова выполнялось Постановление Государственного комитета обороны от 28.10.1944 г. № 6808 «О подъеме и восстановлении военных кораблей и мероприятиях по улучшению судоподъемной организации Наркомвоенморфлота». Предложение Фролова о необходимости создания НИИ АСС ВМФ получило поддержку у командования ВМФ. Циркуляром

начальника Главного морского штаба ВМФ от 1.12.1944 г. № 01388 «Об организационно-штатных изменениях АСС ВМФ» было указано: «Сформировать НИИ АСС ВМФ численностью не свыше 52 штатных единиц...» Под общей редакцией и руководством начальника АСС ВМФ инженер-вице-адмирала А.А. Фролова в 1944 г. была подготовлена в трех томах Справочная книга по аварийно-спасательному, судоподъемному и водолазному делу, изданная в 1945 г., в которой был обобщен опыт судоподъемных и АСР в 1941–1945 гг. Авторы всех трех частей — Чикер Н.П., Евдосеев Н.И., Павловский К.А., Усищев Л.Г., Маурер А.Ф., Лейбович Э.Е. и др. Этот справочник не потерял своего значения и до настоящего времени. Крылов и Фролов были руководителями АСС ВМФ в период, когда она фактически была единой государственной спасательной службой страны. Оба адмирала внесли наибольший вклад в ее деятельность за 100-летнюю историю [4].

По предложению Ф.И. Крылова представитель Верховного главнокомандующего — заместитель наркома ВМФ адмирал И.С. Исаков подписал приказ № 72/походный от 11.08.1941 г. о формировании при разведывательном отделе штаба КБФ роты особого назначения (РОН), укомплектовав ее командирами и краснофлотцами-водолазами, прошедшими специальную подготовку в Военно-морской медицинской академии и Управлении ЭПРОН. Командиром роты особого назначения был назначен водолазный специалист-эпроновец лейтенант И.В. Прохватилов, а для руководства и консультаций по водолазному делу выделен военврач 1 ранга И.И. Савичев. Под руководством Прохватилова бойцы РОН участвовали в:

- форсировании Ладожского озера, захвате и удержании плацдарма севернее Шлиссельбурга до подхода основного десанта;
- разведке ледовой трассы будущей Дороги жизни на Ладожском озере;
- подрыве пристани в Петергофе, захваченной немцами;
- поиске и уничтожении катеров противника в Финском заливе;
- изъятии секретных документов, различного оборудования и оружия из немецкой подводной лодки «U-250», затонувшей на глубине 30 м у финского берега, и других операциях.

Через несколько дней после изъятия секретных документов команда эпроновцев во главе с капитаном 3 ранга А.Д. Разуваевым подняла лодку и отбуксировала ее в Кронштадт. Утром 16 сентября

«U-250» была уже там. Большая группа участников этих работ получила государственные награды [5].

Выдающиеся специалисты АСС ВМФ в годы войны

Во время Великой Отечественной войны произошло становление крупнейшего специалиста и организатора аварийно-спасательного и судоподъемного дела АСС ВМФ в послевоенные годы, которые специалисты называют «Эпохой Чикера», инженер-контр-адмирала Н.П. Чикера. Находясь на службе в АСУ ВМФ с середины 1942 г. до конца Великой Отечественной войны в различные периоды в должности начальника отдела аварийно-спасательных и судоподъемных работ АСУ ВМФ он оказывал помощь АСС Черноморского флота по аварийно-спасательному обеспечению десантных операций (Геленджик — Новороссийск, Чушка — Керчь, Тамань — Эльтиген), по подъему затопленных боевых кораблей и судов: эсминца «Бдительный», танкера «Ваньян-Кутюрье» и трофейного 5000-тонного плавучего дока. В сентябре 1942 г. в Москве под его руководством были созданы курсы по подготовке специалистов АСС, прозванные на флотах «Академией Чикера». По роду деятельности Н.П. Чикер контролировал организацию аварийно-спасательной службы и судоподъема в период войны и в первые послевоенные годы на всех флотах и флотилиях. Наиболее ответственные из них проходили при его личном участии. Также он занимался обеспечением выполнения судоподъемных работ на Каспийской флотилии (подъем нефтеналивного флота на Астраханском рейде), ряда кораблей и судов на Балтике, на реке Кубань, Азовском море.

После капитуляции Румынии и Болгарии в 1944 г. по приказу наркома ВМФ Чикер возглавил группу Госкомитета по обороне, организовывал подъем затонувших кораблей немецкого флота в территориальных водах этих стран.

С именем А.Ф. Маурера связана разработка аварийно-спасательной и водолазной техники. Еще в предвоенные годы в ЭПРОНе им были созданы:

- водолазные ножницы;
- судоподъемные скобы различной грузоподъемности;
- пневматическая подводная пила;
- водоотливной эжектор;
- грунтососы;
- устройства для спуска водолазов;

- подводные светильники;
- жесткий водолазный скафандр с оригинальным манипуляторным устройством.

В период Великой Отечественной войны А.Ф. Маурер принимал активное участие в Таллинском переходе Балтийского флота, водолазных работах при разминировании фарватеров в Ленинграде, обеспечении легендарной Дороги жизни, строительстве нефтепровода в Гурьеве и др. Трудно переоценить его вклад в создание глубоководного гелиево-кислородного снаряжения и освоение советскими водолазами больших глубин.

В конце навигации на Ладоге в 1941 г. фашистская авиация нанесла ощутимые потери нашим танкерным судам, не позволяла осуществлять поставки топлива в осажденный город. Без топлива не могли работать предприятия, и жизнь города замирала. Надо было искать пути и средства обеспечения топливом осажденного Ленинграда. Идею прокладки трубопровода по дну Ладожского озера выдвинула Н.В. Соколова — инженер-гидротехник Аварийно-спасательного управления ВМФ. Несмотря на запрет в 30-е годы командования ЭПРОН погружаться на дно, она не сдавалась, и в результате была направлена на водолазные курсы, где изучила водолазное дело. Такая целеустремленность не могла оставить равнодушным никого, и впервые за всю историю страны женщине было выдано свидетельство, разрешающее водолазные спуски до 10 м, подписанное начальником ЭПРОНа с личного разрешения М.И. Калинина. С этого момента начался героический путь отважной женщины-водолаза в тяжелейшей даже для физически крепких мужчин профессии. Надо отдать должное руководителю ЭПРОНа Ф.И. Крылову, не побоявшемуся взять на себя ответственность за это судьбоносное решение не только для самой Н.В. Соколовой, но и для всех, чьи жизни были сохранены в дальнейшем благодаря ее труду. На долю водолазов ОПТР выпал значительный объем подводных работ по подготовке трассы трубопровода по дну Ладоги от берега до берега длиной около 27 км. Водолазами были убраны крупные валуны, топляки, подготовлены траншеи примерно на одном горизонте. Для ускорения работ трассу разбили на участки, на каждом из которых работала своя водолазная станция. Н.В. Соколова как инженер-гидротехник и как водолаз осуществляла руководство и контроль технологического процесса укладки плетей трубопровода на дно. При необходимости она надевала водолазный скафандр и спускалась под воду. Эта

работа особой сложности выполнялась на виду у противника под артобстрелами и бомбежками с воздуха, в любую погоду, даже, если штормило. Во время шторма была утеряна одна из плетей трубопровода, которую водолазам отыскать не удалось. Потеря этой плети вынудила организовать изготовление дополнительного количества труб и их доставку на строительную площадку, что было совсем не просто. Укладка трубопровода на дно была очень сложной операцией, но, несмотря на атаки фашистской авиации, специалисты АСС с ней справились. Это были В.А. Козич, С.П. Самичев, Л.И. Вишневский, Г.Н. Кузнецов, П.В. Медведев, М.С. Щеголев, Н.И. Щербинин и многие другие. Строительство и монтаж трубопровода были завершены за 50 сут к 16 июня 1942 г. Укладка труб на подводном участке трассы, на глубинах до 12 м была выполнена в очень короткий срок — в течение 25 дней [6], [7].

Не менее сложной оказалась работа по прокладке кабеля по дну Ладоги для обеспечения электроэнергией блокадного Ленинграда от Волховской ГЭС. Этой сложной и ответственной работой на тендерах руководил старшина водолазов Л.Г. Молчанов. Общее руководство монтажными работами осуществлял главный инженер кабельных сетей Ленэнерго Н.И. Ежов. Первая и вторая линии электропередачи приняли нагрузку 23 сентября, третья — 30 сентября 1942 г. Многие предприятия Ленинграда получили электроэнергию, начали работать трамвай и водопровод, освещение в домах.

Множество эпизодов аварийно-спасательных, судоподъемных, подводно-технических работ, выполненных водолазами и специалистами ЭПРОН-АСС ВМФ, заслуживают самой высокой оценки как образцы профессионализма, творчества, мужества, честного выполнения воинского долга перед Родиной. Многие выдающиеся специалисты внесли свой вклад в решение задач АСС ВМФ в Великой Отечественной войне, среди них:

Башук Б.Г., главный инженер АСС СФ;
Бобрицкий Т.И., главный специалист по судоподъему;
Буленков С.Е., водолазный специалист АСО ЛенВМБ;
Друкер И.И., начальник отделения АСО ККФ;
Кузнецов А.Н., начальник отделения по судоподъему ЧФ;
Кузнецов Н.А., инженер по судоподъему ККФ;
Кюнстлер В.Ф., инженер по судоподъему РАСУ ВМФ;
Лейбович Э.Е., инженер АСУ ВМФ;

Максимец Н.А., заместитель начальника АСС ТОФ, начальник отдела РАСУ ВМФ;
Мальцев С.Я., начальник отдела ПТР АСУ ВМФ;
Мешалов Г.Н., старшина водолазной станции АСС ТОФ;
Муру Н.П., начальник отделения АСС КБФ;
Новицкий А.А., начальник связи РАСУ ВМФ;
Павловский К.А., начальник отдела АСУ ВМФ;
Русецкий Г.Г., старший инженер АСО СФ;
Рывкин Г.И., старший инженер АСС ТОФ;
Савичев И.И., специалист по вопросам физиологии и патологии подводного плавания и водолазного дела;
Столпер А.Б., старший инженер 21-го АСО ЧФ;
Танкелюн В.И., начальник отдела 78-го АСО СФ;
Фаддеев П.Д., начальник АСС СФ;
Фигичев А.И., начальник отделения АСО ЧФ;
Цыбин К.А., корабельный инженер 21-го АСО ЧФ;
Чарнецкий М.Н., начальник АСС КБФ;
Чеков М.Ф., командир 21-го АСО ЧФ;
Шах С.Я., начальник Черноморской экспедиции ЭПРОН;
Они и другие специалисты АСС ВМФ очень многое сделали для последующего развития АСС ВМФ [1], [2].

Заключение

В летопись Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. специалистами АСС ВМФ вписаны славные страницы высокопрофессиональной деятельности, героических свершений на всех фронтах и в тылу благодаря героизму и профессионализму многих спасателей.

В Великой Отечественной войне АСС ВМФ стала еще более мощной организацией, чем предвоенный ЭПРОН, накопила огромный и бесценный опыт АСО сил флота, выполнения АСР, подъема затонувших кораблей, извлечения из воды боевой техники, оружия, боеприпасов, разминирования акваторий, восстановления разрушенных и строительства новых гидротехнических сооружений. Приобретенный за годы войны организационный, профессиональный и научно-технический потенциал выдающихся руководителей и специалистов позволил АСС ВМФ не только успешно решать задачи аварийно-спасательного обеспечения морской деятельности всей страны до 1956 г., но и заложить прочный фундамент в создание и развитие АСС других министерств и ведомств в последующие

годы. Почти всех участников Великой Отечественной войны АСС ВМФ сегодня нет, но есть спасательные суда, названные их именами, продолжающие сегодня решать современные задачи:

– многоцелевые спасательные буксирные суда пр. 5757 «Фотий Крылов» на ТОФ и пр.02980 «Александр Фролов» на КБФ;

– многоцелевой спасательный буксир пр.5757 «Николай Чикер» на КСФ;

– спасательные буксирные суда КЧФ пр. 02970 «Михаил Чеков» и «Профессор Николай Муру» на КЧФ;

– спасательный морской буксир пр. 02980 «Нина Соколова» Ленинградской военно-морской базы.

Литература

1. *Чикер Н.П.* Служба особого назначения. — М.: изд. ДОСААФ, 1975.

2. Спасатели Военно-Морского Флота / В.Г. Голубев, В.Н. Илюхин, В.И. Максимов и др. — М.: Воениздат, 1996. — С. 126–127.

3. 75 лет в боевом строю / под ред. Лейбовича Э.Е. Сборник статей УПАСР Черноморского флота. Севастополь: изд. «Флаг Родины», 1996. С. 159.

4. *Илюхин В.Н.* Аварийно-спасательная служба ВМФ в Великой Отечественной войне // Научно-популярный альманах Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого «Модель-камора». 2020. №5. С. 76–85.

5. *Зарембовский В.Л., Колесников Ю.И.* Рота особого назначения. Документальный очерк. [Б. м.]: изд. в/ч 20914, 1992. С. 86.

6. *Шатров В.* Ее личный счет 644 часа под водой // Кронштадтский вестник. 2012. Вып. 5963.

7. *Бычков С.* Первая и единственная. Подводная война Нины Соколовой // Московский комсомолец. 2012. № 25935.

НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКИЙ КОМИТЕТ НАРКОМАТА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА СССР В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ 1941–1945 гг.

Постоянное возрастание роли науки и техники в создании боевых кораблей, подводных лодок и морского оружия в начале 1930-х гг. потребовало создания пяти научно-исследовательских институтов ВМФ. В сентябре 1932 г. были образованы НИИВК (Научно-исследовательский институт военного кораблестроения), Артиллерийский научно-исследовательский морской институт (АНИМИ), Научно-исследовательский минно-торпедный институт (НИМТИ), Научно-исследовательский морской химический институт (НИМХИ) и Научно-исследовательский морской институт связи (НИМИС).

К середине 1930-х гг. НИИВК стал крупнейшим научно-исследовательским учреждением, координировавшим деятельность всех остальных институтов ВМФ.

В 1938 г. в связи с образованием Народного комиссариата судостроительной промышленности (НКСП) потребовалось в кратчайшие сроки создать его головной научно-исследовательский институт. С этой целью, несмотря на возражения флотских специалистов, постановлением Совета Народных Комиссаров от 26 мая 1938 г. НИИВК был передан в состав Наркомата судостроительной промышленности (НКСП) вместе со всей его научно-экспериментальной базой и большинством сотрудников. Институт получил название НИИ-45, затем ЦНИИ-45. В настоящее время это известный во всем мире Крыловский государственный научный центр. После передачи НИИВК из системы научно-исследовательских организаций флота выпало центральное координирующее звено, поэтому менее чем через полтора месяца был образован Научно-технический комитет (НТК) Наркомата ВМФ. Это название не совсем точно отражало направление его работы, так как по роду своей деятельности он был научным учреждением кораблестроительного профиля, тем же НИИВК, но уже без его мощной лабораторно-экспериментальной базы.

Великая Отечественная война стала величайшим испытанием для всего нашего народа и его Вооруженных Сил. Значительный вклад в победу внес Военно-Морской Флот, а самое непосредственное участие в ее приближении принимала военно-морская наука.

Война потребовала значительной перестройки работы Научно-технического комитета Народного комиссариата ВМФ. Как писал в своих воспоминаниях «70 лет службы на флоте и в военном кораблестроении» вице-адмирал Л.А. Коршунов: *«По-видимому, мобилизационного плана для Научно-технического комитета не существовало, так как какой-либо ясности относительно нашей судьбы не было»*. Управление кораблестроения, которому подчинялся НТК, 23 октября 1941 г. было эвакуировано из Москвы в Ульяновск, где находилось до 27 февраля 1942 г. К ноябрю 1941 г. обстановка, складывающаяся на советско-германском фронте, стала настолько тяжелой, что было принято решение о преобразовании с понижением статуса и значительным сокращением численности сотрудников, дислоцированных в блокадном Ленинграде научных организаций ВМФ: НТК, АНИМИ и НИМТИ. Одновременно часть специалистов НТК во главе с заместителем начальника НИИВК контр-адмиралом В.Г. Власовым была направлена в Казань, куда уже было эвакуировано большинство конструкторских бюро (КБ) НКСП и ЦНИИ-45.

В соответствии с приказом наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова от 24 ноября 1941 г. № 02433 Управление кораблестроения было переведено на новый штат, в котором НТК был преобразован в 4-й (научно-технический) отдел Управления. По мере улучшения ситуации на советско-германском фронте научно-исследовательским организациям ВМФ вновь был возвращен их прежний статус. Так, в соответствии с приказом НК ВМФ от 6 апреля 1942 г. № 0304 4-й (научно-технический) отдел был выведен из состава Управления кораблестроения и вновь стал НТК ВМФ, оставаясь главным научным органом УК ВМФ.

В Ленинграде в течение первых 7–8 месяцев войны находились часть руководства и значительное число сотрудников НТК. Тяжелая обстановка, в которой приходилось работать в то время личному составу НТК, направление его деятельности довольно точно воспроизводятся в докладе начальника НТК инженер-контр-адмирала А.А. Жукова начальнику Управления кораблестроения контр-адмиралу Н.В. Исаченкову и заместителю наркома по кораблестроению ВМФ адмиралу Л.М. Галлеру в июне 1942 г. *«НТК в целом существует и работает»*, писал он. *«Личный состав НТК, находящийся в Ленинграде с первого дня войны, сделал многое: НТК оборудовал более 60 боевых и вспомогательных судов КБФ, десятки кораблей ЧФ, СФ защитными устройствами от магнитных мин (система*

Ленинградского физико-технического института); им разработаны проекты, составлены инструкции, которыми пользуются все флоты; подготовлены и разосланы всем флотам приборы. На складах флота и промышленности был найден нужный электрический кабель. НТК оборудовал 14 деревянных судов под тральщики магнитных мин и вместе с сетевыми электромагнитными тралами передал их КБФ. НТК разработал проект и организовал постройку 140 плашкоутов (грузовое несамоходное беспалубное судно с упрощенными обводам. — Авт.). Эти плашкоуты сыграли немалую роль в переправе танков «КВ» в районе верховья Невы (имеется в виду район «Невского пятачка». — Авт.). Потребность в плашкоутах подтверждается многочисленными запросами Ленфронта. НТК также проводил работу по изучению систематизации и обобщению боевого опыта». Надо еще добавить, что оперативная группа НТК под руководством капитана 3 ранга П.Г. Котова, впоследствии адмирала, заместителя главнокомандующего ВМФ по кораблестроению и вооружению, осуществляла разработку технической документации, контролировало изготовление и установку на линии фронта долговременных огневых точек из корабельной брони.

Донесение начальника НТК создавалось в самые тяжелые дни для блокированного Ленинграда, который подвергался непрерывной бомбежке и артиллерийскому обстрелу, а его героические защитники страдали от холода и голода.

Это было решение чрезвычайно важной в то время задачи обеспечения кораблей от подрыва на магнитных неконтактных минах, широко применявшихся противником и являвшихся тогда большим техническим новшеством. Совместно с Академией наук СССР при участии будущих академиков А.П. Александрова и И.В. Курчатова корабли в короткие сроки получили достаточно надежные средства защиты от магнитных мин. Активными участниками этой работы от НТК были офицеры И.В. Климов, А.В. Курленков, Б.А. Ткаченко.

В самом начале 1943 г. НТК пережил тяжелую потерю. Находившийся в командировке в Москве контр-адмирал А.А. Жуков застрелился в одном из кабинетов Управления кораблестроения. Как пишет в своих воспоминаниях вице-адмирал Л.А. Коршунов: «Причина самоубийства осталась неизвестной. Каких-либо предпосылок к этому мы не видели... Строили предположения, что он переживал открывшиеся в ходе войны отдельные недостатки кораблей,

созданных в бытность его начальником Управления кораблестроения ВМФ. Но это были лишь догадки, так как недостатки кораблей устранялись, и никто из-за них не был привлечен к ответственности». Более откровенно и, очевидно, ближе всего к истине пишут в своей книге «Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР» П.И. Качур и А.Б. Морин: «Вопрос прочности [эсминцев проектов 7, 7У] обсуждался в конце 1942 г. на специальном совещании с участием И.В. Сталина, однако серьезных оргвыводов и применения репрессивных мер к ВМФ и судостроительной промышленности после рассмотрения, к счастью, не последовало. Однако несчастье все же произошло: прибывший из осажденного Ленинграда по вызову командования в Москву начальник НТК ВМФ инженер-контр-адмирал А.А. Жуков (в 1938–1939 гг. — начальник Управления кораблестроения) не выдержал острой критики в свой адрес и застрелился 12 января 1943 г. Между тем в аварии эсминца «Громкий» и катастрофе эсминца «Сокрушительного» была своя доля вины, как судостроительной промышленности, так и ВМФ».

Следует отметить работу двух небольших групп сотрудников НТК. Это группа специалистов во главе с инженер-капитаном 1 ранга (впоследствии контр-адмиралом) М.А. Рудницким, которая работала в городе Горьком на заводе «Красное Сормово». Она осуществляла военно-научное и научно-техническое сопровождение достраивавшихся там подводных лодок типа «С» IX-бис серии, обеспечивала их испытания на Каспийском море и уже в самом конце войны — перевод на действующие флоты. Группа М.А. Рудницкого тесно взаимодействовала с эвакуированным в г. Горький ЦКБ-18 (ныне ЦКБ МТ «Рубин»).

Группа во главе с инженер-капитаном 2 ранга Ю.П. Потаповым находилась в Москве и занималась разработкой способов маскировки кораблей, а также выполняла отдельные задания Главного штаба ВМФ.

С началом войны изучение опыта боевого использования кораблей и боевых катеров было возложено на ленинградскую группу НТК. Первые материалы о боевых повреждениях были собраны офицерами НТК на эсминце «Стерегущий» 29 июня 1941 г. Эсминец получил повреждения от близкого взрыва мины. В дальнейшем материалы о боевых повреждениях кораблей и катеров поступали с флотов, собирались и обобщались специалистами НТК практически непрерывно.

В течение первых полутора лет войны изучение и обобщение материалов о боевых повреждениях велось параллельно ленинградской и казанской группами НТК. В Казани эта работа проводилась совместно с ЦНИИ-45. Однако при выявлении тех или иных недостатков на кораблях совместная работа специалистов из-за разной ведомственной принадлежности НТК и ЦНИИ-45 очень часто приводила к разногласиям, что заметно тормозило работу. Поэтому с 1943 г. НТК начал заниматься обобщением боевого опыта самостоятельно.

Всего за 1942–1945 гг. НТК выпустил 21 многотиражный бюллетень общим объемом свыше 300 печатных листов со 150 схемами и 200 фотографиями. Значительная часть материалов представляла собой научные исследования и научно-технические отчеты НТК с конкретными рекомендациями, полученными по опыту войны. Собранные материалы представляли большую ценность не только в качестве рекомендаций для внедрения на кораблях и катерах ВМФ, но и как научно-технический задел, необходимый для дальнейшего развития военно-морской науки и техники.

Изучение и обобщение боевого опыта позволило выявить положительные и отрицательные качества как отечественных, так и полученных от союзников кораблей и боевых катеров, сделать объективные выводы об их действительных тактико-технических характеристиках.

После Сталинградской битвы, положившей начало коренному перелому в ходе Великой Отечественной войны, постепенно начали меняться задачи, стоявшие перед НТК. В планах научно-исследовательских работ появились темы, учитывающие опыт войны и ориентированные не на текущие задачи, а на послевоенную перспективу. НТК и его проектное бюро совместно с КБ судостроительной промышленности выполнили ряд проектных проработок: проекты большой дизельной подводной лодки, сторожевого корабля, воспроизведение теоретического чертежа новейшего английского эсминца «Кассандра», который ремонтировался на Мурманском судоремонтном заводе. Отмечалось, что английские эсминцы по сравнению с эсминцами пр. 7, 7У имеют более высокий надводный борт и меньшее отношение длины к ширине, за счет чего обладали отличными мореходными качествами.

К концу войны НТК совместно с ЦКБ Наркомата судостроительной промышленности перешел к научно-исследовательскому проектированию. Оно было направлено на поиск лучших проектных

и конструкторских решений для будущих кораблей послевоенной постройки. Для них же подготавливался научно-технический задел на основе результатов испытаний различных устройств и опытных образцов.

Всего в годы войны Научно-технический комитет ВМФ и конструкторские бюро Наркомата судостроительной промышленности работали над 32 проектами боевых надводных кораблей и катеров, включая такие, как линкор, авианосец, тяжелый и легкий крейсера, эсминец.

После завершения войны возникла настоятельная необходимость воссоздания Научно-исследовательского института военного кораблестроения как главного научного органа ВМФ в области военного кораблестроения. Деятельность НТК ВМФ в годы Великой Отечественной войны во многом способствовала повышению роли и авторитета научных учреждений флота. Признанием этого явилось указание наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова от 22 декабря 1945 г. № 00290, согласно которому НТК был преобразован в Центральный научно-исследовательский институт военного кораблестроения (ЦНИИВК). 26 июня 1946 г. Генеральный штаб Вооруженных Сил СССР своей директивой объявил НТК ВМФ реорганизованным в ЦНИИВК.

В настоящее время его преемником является Научно-исследовательский институт кораблестроения и вооружения ВМФ ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия», который 3 сентября 2027 г. отметит свое 95-летие.

Источники и литература

Российский государственный архив Военно-Морского Флота (РГА ВМФ). Ф. р-2040. Оп. 1. Д. 49. Л. 125–127, 193–194.

Филиал ЦАМО РФ (архив ВМФ, г. Гатчина). Ф.14. «Канцелярия Главнокомандующего Военно-Морским Флотом». Оп. 47. Д. 277. Л. 61; Ф. 99. «Научно-технический комитет Народного комиссариата Военно-Морского Флота (1938–1945)». Оп. 28. Д. 11. Л. 5.

Конспективный отчет о работе НТК НК ВМФ за время Отечественной войны (рукопись). — Л.: НТК НК ВМФ, 1945.

Отчет о работе Научно-технического комитета НК ВМФ за 1943 г. (рукопись) — Л., Казань: НТК НК ВМФ, 1944.

Качур П.И., Морин А.Б. Лидеры эскадренных миноносцев ВМФ СССР — СПб.: Остров, ЛеКо, 2003.

Кориунов Л.А. 70 лет службы на флоте и в военном кораблестроении — СПб.: Малахит, 1998.

Кориунов Ю.Л. Научно-технический комитет в годы Великой Отечественной войны // Судостроение. 2006. № 6.

Кориунов Ю.Л. Военно-морская наука в годы Великой Отечественной войны. — СПб.: Галя Принт, 2005.

Лурье Л.М. Адмиралы и генералы Военно-Морского Флота СССР в период Великой Отечественной и Советско-японской войн (1941-1945) — СПб.: Русско-Балтийский информационный центр «БЛИЦ», 2001.

БОЕВОЙ ОПЫТ МАСКИРОВКИ КОРАБЛЕЙ ВОЛЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ В ХОДЕ СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЫ

В статье рассмотрена история создания маскировочной службы Волжской военной флотилии, проанализирован боевой опыт, полученный маскировщиками флотилии в ходе Сталинградской битвы, приведены примеры использования отдельных маскировочных приемов.

Сталинградская битва является одним из переломных событий Великой Отечественной войны. Поражение немецко-фашистских войск под Сталинградом и разгром 6-й армии фельдмаршала Паулюса во многом предопределили весь дальнейший ход боевых действий на советско-германском фронте.

В середине июля 1942 г. после неудачного для советских войск исхода операций на воронежском направлении и в Донбассе с выходом мощной группировки немецко-фашистских войск в большую излучину Дона возникла опасность прорыва противника к Волге и на Северный Кавказ. Овладение районом Сталинграда и выход к Волге наряду с захватом Кавказа являлись важнейшей частью стратегического плана немецко-фашистского командования на лето 1942 г. Решение этой задачи было возложено на войска группы армий «Б», в которую входили 2-я и 6-я полевые и 4-я танковая армии.

Для усиления своих войск, действовавших на сталинградском направлении, из состава группы армий «А» в состав 6-й армии 17 июля 1942 г. был передан 14-й танковый корпус, 22–25 июля 24-й танковый и 11-й армейский корпуса. Кроме того, в группу армий «Б» из состава группы армий «А» была передана 8-я итальянская армия, а из состава 4-й танковой армии в состав 6-й полевой армии возвращен 51-й армейский корпус. Наступление противника на Сталинград с воздуха поддерживалось силами 4-го воздушного флота, на этом же направлении действовал 8-й авиационный корпус. Всего на сталинградском направлении противник имел до 1200 самолетов¹.

В целях организации обороны в районе Сталинграда и самого города в 12 июля 1942 г. по решению Ставки Верховного Главнокомандования (далее по тексту — Ставка ВГК) был сформирован Сталинградский фронт в составе 63-, 62-, 64- и 21-й армий². Для обо-

роны основных железнодорожных направлений решением Ставки в распоряжение командующего Сталинградским фронтом было выделено восемь дивизионов бронепоездов³. В конце июля в состав Сталинградского фронта была включена 8-я воздушная армия, которая к началу оборонительного сражения насчитывала 561 самолет (337 исправных и 224 неисправных)⁴.

Оперативное развертывание Волжской военной флотилии (командующий — контр-адмирал Д.Д. Рогачев, начальник штаба — капитан 1 ранга М.И. Федоров), сформированной 23 октября 1941 г. на базе учебного отряда кораблей реки Волги⁵, началось в середине июля 1942 г., когда создалась реальная угроза прорыва противника к Сталинграду. В соответствии с директивой Народного комиссара ВМФ от 14 июля 1942 г. № 1608сс предполагалось⁶:

- заранее развернуть 1-ю и 2-ю бригады речных кораблей на участке Саратов — Сталинград для содействия войскам Сталинградского фронта;

- ускорить формирование Отдельной бригады траления и ее подготовку к противоминной обороне перевозок на участке Саратов — Астрахань;

- подготовить предложения Главному штабу ВМФ об организации системы управления боевыми действиями флотилии;

- проверить степень отработанности организации взаимодействия с войсками Сталинградского фронта;

- привести в готовность систему постов службы наблюдения и связи и постов противоминного наблюдения во всей операционной зоне;

- развернуть базы снабжения действующих соединений, кораблей и частей;

- проверить готовность органов Народного комиссариата речного флота к судоходству в условиях военной обстановки;

- выбрать и заранее оборудовать огневые позиции кораблей.

К 22 июля 1942 г. 1-я бригада речных кораблей (командир — контр-адмирал С.М. Воробьев) была сосредоточена в районе Саратова, 2-я бригада речных кораблей (командир — контр-адмирал Т.А. Новиков) южнее Сталинграда у Красноармейска, Отдельная бригада траления (командир — контр-адмирал Б.В. Хорошкин) в Сталинграде, флагманский командный пункт и штаб флотилии были развернуты в Сталинграде, тыловые базы в Камышине и Владимировке. Директивой ставки ВГК от 24 июля 1942 г. № 156330

Волжская военная флотилия с 25 июля была передана в оперативное подчинение Сталинградского фронта⁷.

25 июля 1942 г. приказом № 0012 командующего флотилией контр-адмирала Рогачева флотилия была объявлена действующей⁸. Окончательное развертывание флотилии производилось уже в условиях выхода немецко-фашистских войск к Волге севернее Сталинграда в соответствии с планом, разработанным штабом флотилии и утвержденным Военным советом Сталинградского фронта 5 августа 1942 г.

1-я бригада речных кораблей в составе канонерских лодок «Громов» и «Руднев», плавучих батарей № 97, 98 и шести бронекатеров занимала огневые позиции на участке Красноармейск — Светлый Яр, оперативно подчиняясь командующему 57-й армии. 2-я бригада речных кораблей — канонерские лодки «Киров», «Федосеенко», «Щорс» и четыре бронекатера находились на огневых позициях ниже Красноармейска, оперативно подчиняясь командующему 64-й армии. В северную группу кораблей входили канонерские лодки «Чапаев», «Усыкин» и семь бронекатеров. Эта группа занимала огневые позиции в реке Ахтубе, оперативно подчиняясь командующему 62-й армией, оборонявшей непосредственно Сталинград. Отдельная бригада траления с приданными бронекатерами из состава 1-й и 2-й бригад оперативно подчинялась начальнику инженерных войск фронта, обеспечивая переправы и перевозки войск, а также противоминную оборону Нижней Волги. 680-я отдельная железнодорожная артиллерийская батарея находилась в оперативном подчинении командующего артиллерией 62-й армии⁹.

В Саратове формировалась 3-я бригада речных кораблей (командир — контр-адмирал П.А. Трайнин) в составе 12 канонерских лодок, девяти бронекатеров, четырех сторожевых катеров и пяти плавучих зенитных батарей. Бригада формировалась на случай возможных действий в районе Камышина и Саратова, а также в качестве резерва 1-й и 2-й бригад речных кораблей, действовавших в районе Сталинграда.

В ходе Сталинградской битвы в условиях тесного контакта с противником, когда кораблям и катерам Волжской военной флотилии зачастую приходилось действовать в пределах прямой видимости артиллерийских батарей противника и при постоянной угрозе с воздуха, были наглядно продемонстрированы значение и возможности оптической маскировки кораблей.

Формирование маскировочных органов Волжской военной флотилии проходило в соответствии с приказом наркома ВМФ от 27 февраля 1942 г. № 0176 и директивой от 24 июня 1942 г. № 15387с¹⁰ в сложных условиях начала оборонительного сражения за Сталинград. В июне 1942 г. на должность флагманского маскировщика Волжской военной флотилии был назначен старший сержант (с ноября 1942 г. — младший техник-лейтенант, флагманский инспектор маскировки¹¹) Ширяев Степан Акимович¹². 17 июля 1942 г. приказом командующего Волжской военной флотилией контр-адмирала Д.Д. Рогачева была организована маскировочная лаборатория штаба флотилии¹³ по временному штату¹⁴. Однако сразу укомплектовать специалистами ее не удалось и фактически до 1 января 1943 г. в составе лаборатории числился один специалист — модельщик.

Учитывая важность и сжатые сроки решения вопросов по организации маскировки кораблей Волжской военной флотилии в помощь маскировщикам флотилии 23 августа 1942 г. Научно-техническим комитетом наркомата ВМФ (НТК НКВМФ) на Волгу был откомандирован инженер-маскировщик отделения маскировки кораблей воентехник 1 ранга Н.С. Шестов (срок командировки — до 15 сентября). В дальнейшем предполагалось направить в помощь маскировщикам флотилии бригаду из Академии архитектуры¹⁵.

Несмотря на более чем скромные силы и тяжелое положение с обеспечением маскировочными материалами и имуществом, маскировщикам флотилии при полном содействии командования флотилии и руководства НТК НКВМФ удалось закрыть самые проблемные вопросы и подготовить корабли в маскировочном отношении к грядущим боям.

Прежде всего, внимание было уделено вопросам естественной маскировки кораблей. С началом навигации 1942 г. отдельные командиры кораблей по личной инициативе предпринимали попытки маскировки зеленью, однако делалось это время от времени и бессистемно. Уже 24 июля 1942 г. приказом № 009 командующий Волжской военной флотилией потребовал от командиров повседневно производить маскировку кораблей зеленью. Для обеспечения выполнения этого приказа маскировщиками флотилии было организован и проведен инструктаж помощников командиров канонерских лодок (22–25 июля 1942 г.), бронекатеров и катеров-тральщиков (27 июля 1942 г.)¹⁶.

В дальнейшем естественная маскировка стала одним из основных приемов сокрытия кораблей Волжской военной флотилии от разведки и наблюдения противника в летне-осенний период и предполагала проведение ряда мероприятий по маскировке. Места огневых позиций выбирались у приглубого берега с густой растительностью. Канонерские лодки и катера ставились вплотную к берегу. Остававшиеся у колесных канонерских лодок узкие полосы воды в носовой и кормовой частях забрасывались срубленными ветвями. Борта и надстройки плотно покрывались кустарником и ветвями, палубы — травой. Боевой опыт показал, что замаскированные таким образом канонерские лодки полностью сливались с зеленым берегом и не обнаруживались авиацией противника днем с высот до 1500 м, ночью до 75–100 м, бронекатера трудно было обнаружить днем невооруженным глазом с дистанции 100 м¹⁷.

В отношении маскировочного окрашивания¹⁸ кораблей и судов дело обстояло сложнее. Канонерские лодки из состава 1-й и 2-й бригад в период активных боевых действий лета – осени 1942 г. не были замаскированы, так как доставленные из Ульяновска запасы красителей сгорели 24 июля 1942 г. после попадания авиабомбы в склад Сталинградской военно-морской базы флотилии¹⁹.

Из крупных кораблей флотилии до 20 августа 1942 г. удалось замаскировать плавучие батареи № 97 и 98²⁰. Результаты камуфляжа были признаны вполне удовлетворительными — ежедневно пролетающим самолетам противника батареи обнаружить не удавалось. Из малых кораблей удалось замаскировать девять катеров-тральщиков Отдельной бригады траления, мобилизованных из состава речных пароходств. Камуфляжное окрашивание производилось во время переоборудования в Сталинградском затоне. Камуфляж применялся двухцветный под фон берега²¹.

Из других важных работ маскировщиков Волжской военной флотилии в августе 1942 г. следует отметить разработку и рассылку инструкции по маскировочному окрашиванию, светомаскировке и естественной маскировке в условиях реки, а также эскизов камуфляжа самоходных и несамоходных судов речных пароходств²². Однако в связи с нехваткой красителей суда Средне-Волжского речного пароходства, Нижне-Волжского пароходства и Волжского нефтеналивного пароходства окрашивались в защитный шаровой цвет, что наряду с применением других приемов маскировки давало вполне

приемлемые результаты²³. Кроме того, были предприняты действенные меры по маскировке навигационной обстановки.

В сентябре – октябре 1942 г. основные усилия маскировщиков флотилии были направлены на подготовку кораблей из состава формируемой 3-й бригады речных кораблей. 14 сентября 1942 г. перекрасили шесть полуглиссеров в Ульяновске (по другим данным в г. Горьком). 20–22 сентября 1942 г. были подготовлены пять эскизов и произведена разметка для камуфляжа плавучих зенитных батарей. В октябре 1942 г. были подготовлены эскизы и произведена разметка с последующим камуфляжным окрашиванием 12 канонерских лодок из состава 3-й бригады речных кораблей²⁴. Кроме того, в сентябре была разработана и 1 октября 1942 г. утверждена инструкция по зимней окраске кораблей²⁵.

Обобщенные данные по количеству и типам закамуфлированных в кампанию 1942 г. боевых кораблей приведены в таблице.

№ п/п	Тип корабля (катера)	Орг. принадлежность	Количество
1	Канонерская лодка	3-я бригада речных кораблей	12
2	Плавучие батареи	1-я бригада речных кораблей	2
3	Плавучие зенитные батареи		5
4	Катера-тральщики	Отдельная бригада траления	9
5	Полуглиссеры		6
	Всего		34

Боевой опыт оборонительных боев за Сталинград наглядно продемонстрировал, что наилучший маскировочный эффект давало сочетание естественной маскировки с камуфляжем при строгом соблюдении требований свето- и звукомаскировки и высокой маскировочной дисциплине экипажей кораблей и катеров. Так, например, тральщики Отдельной бригады траления, попадая в зону действия артиллерии и танков противника, выключали моторы и самосплавом проходили мимо берега, занятого противником. На всех кораблях флотилии якорные и ходовые огни не включались, производилось затемнение. Особое внимание уделялось отсутствию искр, факелов и дыма из труб, а также дыма и пара из камбуза, бани и машины. Курение на открытых местах строго запрещалось²⁶.

С началом советского контрнаступления под Сталинградом 19 ноября 1942 г. Сталинградская группа кораблей флотилии (с 1 ноября группой командовал командир 1-й бригады речных кораблей контр-адмирал Т.А. Новиков) решала задачи на переправах и оказывала систематическую артиллерийскую поддержку 62-й и 64-й армиям.

Замерзание Волги в ноябре–декабре 1942 г. шло очень медленно, осенне-зимний ледоход не давал возможности использовать переправу войск и грузов по льду. Бронекатера действовали на центральных переправах в Сталинграде, в районе Красноармейска, Каменного Яра и Черного Яра и эпизодически привлекались и для артиллерийской поддержки войск. Канонерские лодки «Усыкин» и «Чапаев» входили в состав армейской артиллерийской группы 62-й армии, находящейся на левом берегу Волги, вели огонь как по заявкам командующего артиллерией этой армии, так и по заявкам командиров дивизий, оборонявшихся в Сталинграде. В период с 19 ноября по 16 декабря 1942 г. бронекатерами и плавучими средствами флотилии было перевезено с левого на правый берег Волги 23284 солдат и офицеров, более 1500 т боеприпасов, продовольствия и других грузов для 62-й, 64-й и 57-й армий Сталинградского фронта, вывезено обратными рейсами 10137 человек. Значительная часть личного состава войск и воинских грузов была перевезена на участках 64-й и 57-й армий, решавших задачи окружения сталинградской группировки противника и развивавших успех контрнаступления под Сталинградом²⁷.

В этих условиях продолжались организация и налаживание боевой работы маскировочной службы флотилии, подготовка кораблей к весенне-летней кампании 1943 г.

Прежде всего, следует отметить разработку основного руководящего документа — Временного наставления по маскировке кораблей Волжской военной флотилии, утвержденного начальником штаба флотилии контр-адмиралом М.И. Федоровым 11 января 1943 г.²⁸ Наставление объединяло в себе описание основных приемов маскировки речных кораблей и навигационной обстановки, упорядочивало терминологию и определяло обязанности личного состава по маскировке, а также раскрывало связанные с этим вопросы. Временное наставление, заменившее многочисленные приказы и временные инструкции, изданные на флотилии в период с июля по ноябрь 1942 г., значительно упростило и систематизировало маскировочную подготовку личного состава, регламентировало работы по маскировке кораблей.

В январе – феврале 1943 г. удалось, наконец, полностью укомплектовать штат маскировочной лаборатории флотилии и довести общее число маскировщиков до четырех человек²⁹. В этот же период шла интенсивная работа по подготовке проектов камуфляжа канонерских лодок, бронекатеров, катеров типа «МО», «Я-5», «А», катеров-тральщиков, плавучих батарей и плавучих зенитных батарей на весенне-летнюю кампанию 1943 г. С учетом значительного роста корабельного состава флотилии работы по камуфляжной окраске кораблей предполагалось осуществлять на местах зимовки — в Гурьеве, Астрахани, средней Ахтубе, Саратове и г. Горьком³⁰.

Одновременно маскировщиками флотилии проводилась важная работа по обобщению накопленного в период Сталинградской битвы боевого опыта в области маскировки речных кораблей. Результаты этой работы были доложены на сборах специалистов морской маскировки ВМФ, проходивших в Казани с 10 по 15 марта 1943 г.³¹

Обеспечение бесперебойного функционирования Волжской речной коммуникации оказало большое влияние на успешный ход оборонительных операций советских фронтов сталинградского направления в период летне-осенней кампании 1942 г. и их наступательных операций зимой 1942–1943 гг. Свой вклад в этот успех внесла созданная в трудных условиях лета 1942 г. маскировочная служба Волжской военной флотилии.

Опыт боевых действий Волжской военной флотилии в ходе Сталинградской битвы наглядно продемонстрировал, что целеустремленное, настойчивое и комплексное проведение маскировочных мероприятий в боевых условиях в сочетании с высокой маскировочной дисциплиной экипажей позволяло в разы снизить потери в корабельном составе и содействовало успешному выполнению боевых задач. Маскировочная служба Волжской военной флотилии приобрела огромный опыт в вопросах применения естественной (растительной) маскировки, маскировочного окрашивания, звуко- и светомаскировки. Такие маскировочные приемы, как декоративная маскировка и создание ложных объектов в силу специфики боевых действий на Волге в районе Сталинграда и отсутствия необходимых материалов не применялись.

В октябре 1943 г. на базе маскировочной службы Волжской военной флотилии был создан аналогичный орган в составе штаба вновь сформированной Днепровской военной флотилии. Возглавил ее техник-лейтенант Степан Акимович Ширяев, который в должно-

сти флагманского инспектора маскировки штаба Краснознаменной ордена Ушакова Днепровской флотилии дошел до Берлина и за свою боевую работу был награжден орденом Красной Звезды и медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За освобождение Варшавы», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»³²

¹ Операции советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (военно-исторический очерк). Т. I: Операции советских Вооруженных Сил в период отражения нападения фашистской Германии на СССР (22 июня 1941 г. – 18 ноября 1942 г.). — М.: Воениздат, 1958. — С. 618–619.

² Сборник документов Верховного Главнокомандования за период Великой Отечественной войны. Выпуск 2: январь – декабрь 1942 года. — М.: Воениздат, 1968. — С. 228.

³ Там же. С. 233.

⁴ Операции советских Вооруженных Сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (военно-исторический очерк)... Т. I. — С. 618.

⁵ Учебный отряд кораблей реки Волга был сформирован в соответствии с решением Государственного комитета обороны (далее ГКО) от 16 июля 1941 г. для обеспечения подготовки личного состава Военно-Морского Флота. Состав, сроки формирования и дислокация Учебного отряда кораблей реки Волги были определены в приказе народного комиссара ВМФ от 16 июля 1941 г. № 00208. В соответствии с указаниями ГКО и приказом наркома ВМФ от 23 октября 1941 г. № 01030 Учебный отряд кораблей реки Волги был переформирован в Волжскую военную флотилию. 6 ноября 1941 г. приказом № 00417 были определены состав, организация и базирование флотилии.

⁶ *Локтионов И.И.* Речные флотилии Советского Военно-Морского Флота во фронтовых операциях Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Т. 1: дис. ... д-ра ист. наук: 07.00.00. — Л., 1967. — С. 226.

⁷ Сборник документов Верховного Главнокомандования... — С. 251.

⁸ Хроника боевых действий Волжской военной флотилии в Великой Отечественной войне Советского Союза. Вып. 1: Волжская военная флотилия в боях за Сталинград (кампания 1942 г.). — М.; Л.: Управление В.-м. издательства НКВМФ СССР, 1945. — С. 5.

⁹ *Локтионов И.И.* Указ. соч. — С. 227–228.

¹⁰ Подробнее о создании маскировочных органов ВМФ СССР см.: Куликов С.В. Организация маскировки кораблей Военно-Морского Флота СССР в 1938–1942 годах. — СПб.: Дмитрий Буланин, 2022. — 220 с.

¹¹ Должность введена в соответствии со Штатом № 021/266 (октябрь 1942).

¹² Ширяев Степан Акимович — 1912 года рождения, призван в ВМФ в апреле 1942 г. Ульяновским горвоенкоматом (источник: информационная система «Память народа 1941–1945», URL: <https://pamyat-naroda.ru/>; дата обращения 24.03.2025).

¹³ Филиал Центрального архива Министерства обороны Российской Федерации (архив ВМФ) — далее по тексту ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 20 (Командование и штаб Волжской военной флотилии). Оп. 1. Д. 41 (Дело флагманского маскировщика штаба Волжской военной флотилии 15 июня – 31 декабря 1942 г.). Л. 21.

¹⁴ Официальные штаты маскировочной лаборатории были получены штабом флотилии только в октябре 1942 г., соответственно ее постоянный штат был утвержден приказом командующего флотилией от 23 ноября № 0169.

¹⁵ ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 20. Оп. 1. Д. 41. Л. 34–35об.

¹⁶ ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 20. Оп. 7. Д. 29 (Отчет по маскировке кораблей Волжской военной флотилии в операциях под Сталинградом 22 июля – 1 ноября 1942 г.). Л. 1.

¹⁷ ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 20. Оп. 7. Д. 29. Л. 1.

¹⁸ Маскировочное окрашивание кораблей по способу выполнения делится на два вида: защитное и искажающее. Защитное окрашивание выполняется в основном однородной (одноцветной, но разных тонов) окраской всего корабля. Искажающее окрашивание (камуфляж) выполняется при помощи окраски корабля разноцветными пятнами различной яркости.

¹⁹ ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 20. Оп. 7. Д. 29. Л. 1 об.

²⁰ Там же. Оп. 1. Д. 41. Л. 25.

²¹ Там же. Ф. 20. Оп. 7. Д. 29. Л. 1 об.

²² Там же. Л. 2.

²³ Там же.

²⁴ Там же. Ф. 20. Оп. 1. Д. 41. Л. 25.

²⁵ Там же. Л. 24.

²⁶ Там же. Ф. 20. Оп. 7. Д. 29. Л. 1 об — 2.

²⁷ *Локтионов И.И.* Указ. соч. — С. 330–331.

²⁸ ЦАМО РФ (архив ВМФ). Ф. 20. Оп. 1. Д. 63 (Временное наставление по маскировке кораблей Волжской военной флотилии). Л. 11–13 об. 29 Там же. Д. 51 (Вопросы маскировки 1 января – 29 ноября 1943 г.). Л. 21.

³⁰ Там же. Л. 2–2 об.

³¹ Материалы сбора специалистов морской маскировки Военно-Морского Флота Союза ССР. – Л.: Изд-во НТК НКВМФ, 1944.– С. 81–83.

³² Данные по награждениям Ширяева С.А. приведены по материалам информационной системы «Память народа 1941–1945», URL: <https://pamyat-naroda.ru/>; дата обращения 24.03.2025.

СИСТЕМА РАБОТЫ НА БАЗЕ МУЗЕЯ МОСКОВСКОГО МОРСКОГО УЧЕБНОГО СПОРТИВНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ЦЕНТРА ДОСААФ РОССИИ СО ШКОЛЬНИКАМИ И СТУДЕНТАМИ МОСКВЫ ПО ИЗУЧЕНИЮ ПОДВИГА ВОЕННЫХ МОРЯКОВ В ОБОРОНЕ МОСКВЫ

В статье проанализирован опыт Московского морского учебного спортивно-технического центра ДОСААФ России в области использования ресурса музейной педагогики для проведения работы по военно-патриотическому воспитанию школьников и студентов, направленной на увековечение памяти о подвигах военных моряков в ходе битвы за Москву 1941–1942 гг., в том числе с использованием таких форм работы, как «экспозиция одного экспоната», «музей в чемодане», «экспедиция по следам экспоната». В статье рассмотрен учет возрастных особенностей участников музейных проектов. Основной акцент сделан на методических возможностях углубленного изучения подвигов военных моряков времен Великой Отечественной войны и других героических страниц истории Российского флота, в том числе с привлечением регионального компонента и современных технологий.

В год, объявленный Президентом Российской Федерации В.В. Путиным Годом защитников Отечества, и в год 80-летия Великой Победы представляется особенно важным составить полноценную картину вклада каждого рода и вида войск, участие всех социальных групп населения в достижение целей Великой Отечественной войны. Военно-Морской Флот России с первых дней создания был и остается одним из столпов обороны нашего государства и гарантий его безопасности. Опыт специальной военной операции убедительно показывает, что российские моряки готовы вести сражение не только на воде, но и в любых условиях мужественно отстаивают интересы нашей Родины. Поэтому справедливо как одно из направлений военно-патриотического воспитания детей, подростков и молодежи выбрать военно-морскую подготовку.

Отдельное значение приобретает смысл проведения историографической и музейной деятельности: не просто увековечение каждого шага, каждой вехи в истории Великой Отечественной войны,

но и введение достижений исторической науки, современных исследований в реальную практику военно-патриотического воспитания современной молодежи. Возможно, настало время говорить о военно-патриотической культуре как результате и цели воспитательной работы.

Конкретизируя данную проблему в парадигме заявленной области работы конференции «Моряки на защите Родины. К 80-летию Великой Победы», следует подробнее остановиться на вопросах изучения школьниками и студентами подвига военных моряков в Великой Отечественной войне. Военно-Морской Флот Российской Федерации, являясь преемником боевых традиций ВМФ СССР и Российского императорского флота, обладает неисчерпаемым потенциалом примеров мужества и героизма, в том числе и несовершеннолетних участников Великой Отечественной войны, таких как Борис Кулешин — юнга Северного флота, военных медиков, морской пехоты и авиации. Таким образом, изучение вклада военных моряков в Победу в Великой Отечественной войне в рамках военно-патриотической работы с детьми и молодежью обладает широчайшим потенциалом, и это учитывается в нашей работе под девизом «Чтобы ни одна буква не пошатнулась», подразумевающим более активную популяризацию героических традиций Военно-Морского Флота России¹.

С учетом региональных особенностей Москвы и специфики направлений деятельности Московского морского учебного спортивно-технического центра (ММУСТЦ) ДОСААФ России нам удалось выстроить территориально значимую систему просветительской патриотической деятельности с московской молодежью с использованием ресурса Музея истории Военно-Морского Флота России на базе ММУСТЦ ДОСААФ России. В системе работы были задействованы обучающиеся московских школ, в том числе ГБОУ г. Москвы Школа № 2101, участников ВВПОД «Юнармия», а также студентов ФГБУ ВО «Московский педагогический государственный университет» (МПГУ).

Отправной точкой является именно музей, который был открыт 20 февраля 2015 года. Его экспозиции размещены в трех залах, соответствующих историческим вехам развития Военно-Морского Флота в России со времен Петра Великого и до настоящего времени. Специфика музейной педагогики предусматривает помимо традиционной экскурсии различные формы интерактивной работы с музейным экспонатом, и это не только внедряемая сейчас методика «открытого экспоната», когда посетитель музея может взять в руки экспонат и имитировать действия с ним. В особенности, если мы говорим

в первую очередь о детях, подростках и молодежи, для которых непосредственный контакт с изучаемым предметом важен с точки зрения возрастной психологии, такая методика важная для формирования в сознании посетителя музея адекватных представлений о функциональных особенностях данного экспоната, его среде бытования, назначении и применении. В музее ВМФ России большая часть экспозиции — открытая, и под контролем экскурсовода ММУСТЦ ДОСААФ России школьники и студенты могут взять в руки элементы военной формы и снаряжения моряков времен Великой Отечественной войны.

В нашем музее применяются и другие методические приемы, такие как «экспозиция одного экспоната», «музей в чемодане», «экспедиция по следам экспоната», позволяющие реализовывать познавательные проекты и за пределами локации музея, например, с выездом в образовательное учреждение или на тематическую экскурсию.

В частности, в работе с выездной экспозицией можно привести пример комплексной работы с произведением Н. Чуковского «Морской охотник», включенного в круг рекомендованного детского чтения и посвященного освобождению Крыма от немецко-фашистских захватчиков (Крымская стратегическая наступательная операция 8 апреля – 12 мая 1944 года)². Обучающимся 4-го класса ГБОУ г. Москвы Школа № 2101 на классном часе в рамках месячника «Навстречу Великой Победе» и библиотечной акции Департамента образования г. Москвы провели громкое чтение данного произведения, иллюстрируя все упомянутые там предметы морского обихода (бескозырка, тельняшка, китель, бинокль, швартовы и т. д.) реальными музейными экспонатами нашего музея. Следует отметить, что и при обсуждении особенностей катера, фигурирующего в повести, для сравнения использовался учебный корабль Морского центра ДОСААФ России РВК-187, который также представлен в рамках нашего музея как виртуальная экскурсия³, которую можно просматривать в режиме онлайн непосредственно в учебном классе и школы, и Морского центра. Реальное экскурсионное посещение РВК-187 также предусмотрено и реализуется, но в зимний сезон это физически затруднено для школьников, поэтому технология интерактивной экскурсии оказалась для нас истинной находкой.

К слову, пример РВК-187 с точки зрения габаритов, оснащения, ТТХ используется для наглядного сравнения и при работе с тестом более сложного произведения, с которым знакомим старшеклассников и студенческую молодежь — «Капитан “Доротеи”» С. Сахарнова⁴

о героическом подвиге экипажа небольшого каботажного парохода в ходе Таллинского перехода (август 1941 г.) и даже при знакомстве молодежи с песней Юрия Бергера «Бескозырка» из творчества ансамбля «Синева»⁵.

Помимо камеральных форм работы с музейными экспозициями для более глубокого изучения вклада военных моряков в Великую Победу широко применяются экскурсионные методы, также связанные с экспозиционным потенциалом — методика «экспонат повзвал в дорогу». Для реализации такого направления работы важен региональный компонент. В первую очередь это касается значимого эпизода Московской битвы — о подвиге советских военных моряков в героические дни обороны Москвы, в том числе о сражении за село Белый Раст, и ныне расположенное в Дмитровском районе Московской области. Это место ожесточенных боев с 4 по 8 декабря 1941 г. частей 64-й бригады морской пехоты и 24-й танковой бригады 20-й армии. В боях за Белый Раст отличилась группа автоматчиков под командованием политрука А.Л. Дуклера. Укрепившись в селе, они целые сутки отбивали атаки превосходящих сил противника. В селе находится памятник на братской могиле 68 моряков (установлен в 1942 г.). Этому событию посвящен ряд стихотворений, художественных полотен, но, к сожалению, данный подвиг не всегда получает широкую известность среди московских школьников и студентов, и в целях устранения сложившейся ситуации Московский морской центр ДОСААФ России организует уроки мужества в школах города и в МПГУ для студентов — будущих педагогов.

Таким образом, использование регионального компонента возможно не только в регионах, традиционно связанных с ВМФ России, — Крыму, Санкт-Петербурге, но и др.

Современные технологии позволяют развертывание работы по увековечиванию подвигов военных моряков не только в виде поездок на Балтийский флот, обмена делегациями юных моряков Костромы, Новосибирска, Чебоксар и многих других городов, но и в форматах телеместов.

Важное значение имеет также планирование работы в отдаленном будущем — постепенно уходят из жизни участники событий тех лет. Так, в ГБОУ г. Москвы Школа № 2101 долгими десятилетиями поддерживали активную связь с ветераном ВМФ вице-адмиралом Кириллом Георгиевичем Лемзенко (1932–2023), детство которого прошло в блокадном Ленинграде. К.Г. Лемзенко был частым гостем

в школе на уроках мужества, главным судьей военно-спортивных игр на территории района Фили-Давыдково Москвы, мемориальных акций на памятнике местного значения «ЖБОТ (железобетонная огневая точка. — Ред.) на Мазилковском пруду». Но ветераны безвозвратно уходят, и следующие поколения школьников уже будут расти, лишёнными этого живого контакта. Поэтому сейчас необходимо готовить педагогов будущего, готовых досконально изучать историю Великой Отечественной войны, участия Военно-Морского Флота и тогда, и в наши дни в обороне нашей Родины, и доносить эту информацию с патриотическими чувствами до обучающихся. Именно поэтому Морской центр ДОСААФ России активно работает со студентами МПГУ, проводя для них занятия в музее, экскурсионные и практические занятия на РВК-187⁶, изучая историю флота, формируя педагогические практики руководства детскими военно-патриотическими объединениями и кадетскими классами, ориентированными на ВМФ России. Для студентов МПГУ, являющихся членами ВССК, военно-морская подготовка важна формированием ценностного базиса педагога: патриотизм, настойчивость, сила воли, коллективизм, дружба. Это хорошая педагогическая практика по работе с детскими коллективами на мероприятиях. Это повышение обороноспособности нашего государства, допризывная подготовка будущих рядов Военно-Морского Флота России, так как многие студенты планируют между вузом и школой пройти службу в рядах Вооружённых Сил Российской Федерации, принять участие в СВО.

¹ *Хорьков В.А.* У российского флота — твердый почерк. Система военно-патриотического воспитания детей и молодежи // Информационно-методический журнал «ПРО ДОД». 2024. № 3 (51). С. 24–31.

² *Валиев Р.Т., Скрипник Л.Ю.* Морё — детям, дети — морю // ОБЖ. Основы безопасности жизни. 2024. № 1. С. 53–55.

³ Виртуальная экскурсия по ММУСТЦ ДОСААФ России // <https://spaces360.space/mmustc/> (дата обращения 27.03.2025)

⁴ *Сахарнов С.* Три капитана: Сборник. М.: Детская литература, 1983 // <https://www.rulit.me/books/tri-kapitana-read-502917-1.html> (дата обращения 27.03.2025)

⁵ *Бергер Ю.* «Бескозырка» [текст песни] // https://tekstovoi.ru/text/87727776_3796356_p17291175_text_pesni_beskozyrka_muz_i_sl_yu_berger.html (дата обращения 27.03.2025)

⁶ *Шахматов Н.К., Скрипник Л.Ю.* Эффективное сотрудничество ММУСТЦ ДОСААФ России с МПГУ в интересах формирования ценностно-мотивационного компонента будущих педагогов // Профессиональное образование сотрудников органов внутренних дел. Педагогика и психология служебной деятельности: состояние и перспективы: VIII Международная конференция, 5–6 июня 2024 г.: сборник научных трудов / [сост. Д.В. Русецкая, Ю.В. Чуманов]. — М.: Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2024. — 593 с. С. 539–543.

ДОКЛАДЫ С ЗАОЧНЫМ УЧАСТИЕМ

ИВАН СТЕПАНОВИЧ ИСАКОВ — АДМИРАЛ ФЛОТА СОВЕТСКОГО СОЮЗА, ПЕРВЫЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАРОДНОГО КОМИССАРА ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА

Ивану Степановичу Исакову принадлежит особое место в истории Военно-Морского Флота не только потому, что он являлся выдающимся военным и государственным деятелем, одним из трех Адмиралов Флота Советского Союза. Исаков сумел стать крупным ученым, создать труды по различным направлениям военно-морской науки, в том числе по истории войн и военного искусства, океанографии и географии. Много времени он уделял литературному творчеству, в статьях и рассказах Исакова с документальной точностью отображены события, участником которых был он сам.

И.С. Исаков родился 10 (22) августа 1894 г. в с. Аджикенд Елизаветпольской губернии. Его отец, Степан Егорович Тер-Исаакян — служащий, происходивший из армянской семьи зажиточных крестьян, умер в 1906 г.¹ После этого мать Ида Антоновна (урожд. Лауэр, из крестьян шведского происхождения) одна воспитывала троих детей и смогла дать им среднее образование.

Иван рано решил стать моряком, «с малых лет мечтал, добивался и добился»², в феврале 1917 г. окончил Отдельные гардемаринские классы в Петрограде и начал службу мичманом на достраивавшемся эсминце «Изяслав» Балтийского флота. Он досконально изучил свой корабль еще на заводе и, как вспоминал через много лет, «лазил на брюхе под котлами и машинами строящегося эсминца, зарисовывая в тетрадку схемы трубопроводов и электротехнических систем»³. Привычку досконально разбираться в любом деле Исаков сохранил до конца своих дней. В октябре 1917 г. «Изяслав» принял участие в морском сражении за Моонзунд.

Исаков поддержал революционные настроения матросских масс, комитетом корабля был избран на должность старпома, без колебаний вступил в Рабоче-Крестьянский Красный Флот (РККФ). В апреле 1918 г. Исаков активно готовил свой эсминец к Ледовому походу и привел его из Гельсингфорса в Кронштадт.

В период Гражданской войны он сначала служил на кораблях Балтийского флота, нес дозорную службу в Финском заливе и на Ладожском озере, участвовал в отражении атаки английских торпедных катеров

и самолетов на Главную базу Балтфлота («Кронштадтская побудка»). В феврале 1920 г. Исаков был назначен флаг-специалистом Волжско-Каспийской флотилии по тралению и заграждению, а в марте — командиром эсминца «Деятельный», на котором участвовал в операции по захвату кораблей, угнанных белыми и англичанами в иранский порт Энзели, и в полном разгроме Белого движения на Каспии.

В 1922–1927 гг., уже на Черноморском флоте, Исаков ступень за ступенью поднимался по карьерной лестнице, получил значительный опыт службы на штабных должностях и зарекомендовал себя как «исключительно ценный оперативный работник»⁴.

В июле 1927 г., являясь начальником оперативного отдела штаба Морских сил Черного моря, он был направлен на годичные Курсы усовершенствования высшего начсостава РККФ при Военно-морской академии (ВМА). Дисциплины по циклам стратегии и тактики флота в то время преподавали такие известные ученые как Б.Б. Жерве, В.А. Немитц, Л.Г. Гончаров, С.П. Ставицкий и В.А. Белли. Из них наибольшее влияние на Исакова, по его собственному признанию⁵, оказал контр-адмирал Немитц, один из наиболее «выдающихся офицеров ВМФ СССР»⁶ своего времени.

По окончании курсов (июль 1928 г.) Исаков исполнял обязанности начальника штаба Морских сил Черного моря, но уже в ноябре 1929 г. был назначен начальником отдела Оперативного управления Генерального штаба РККА. Он получил навыки отработки штабных документов для высшего командования страны, в том числе по организации межвидового взаимодействия Вооруженных Сил⁷.

В марте 1932 г. по собственному желанию Исакова он был переведен в ВМА и стал преподавателем новой дисциплины «оперативное искусство морских сил» на военно-морском (командном) факультете. Никаких учебников и пособий по этому курсу не существовало, и Исаков был привлечен для разработки теоретических основ оперативного искусства. Его труды «Операции подводных лодок»⁸ (в соавторстве с А.П. Александровым и В.А. Белли) и «Десантная операция»⁹ использовались в учебном процессе долгие годы, причем учебник «Десантная операция» являлся официальным руководством в боевой подготовке флотов до Великой Отечественной войны.

В 1933 г. И.С. Исаков фактически участвовал в создании Северного флота и одним из первых провел корабли и подводные лодки с Балтики на Север по новой водной магистрали — Беломорско-Балтийскому каналу.

В октябре 1933 г. он был назначен начальником штаба Морских сил Балтийского моря. Однако после трагической гибели подводной лодки «Б-3», за которую Иван Степанович взял вину на себя¹⁰, в августе 1935 г. он вернулся в академию на свою кафедру старшим преподавателем.

Его научная деятельность в академии вновь оказалась плодотворной. В кратчайшие сроки Исаков подготовил и 31 октября 1936 г. защитил кандидатскую диссертацию на тему «Циндаосская операция»¹¹. Предметом его исследования являлась операция японского флота при поддержке англичан по захвату германской военно-морской базы и порта Циндао (Тсинг-тао) на китайском побережье Желтого моря в 1914 г. Библиография содержит 65 использованных источников, из них 59 иностранных на языке оригинала. Дополнением к диссертации, как указал автор на титульном листе, служит публикация «Германский генмор и историческое наследство»¹².

Исследование было очень актуальным в свете исторически сложных отношений между Японией и Россией (СССР), борьбы двух стран за влияние в Восточной Азии и ожидания очередных военных столкновений в Тихоокеанском регионе (как известно, их опасность сохранялась вплоть до 1945 г.). Диссертация по некоторым военно-политическим аспектам заслуживает внимания и в наши дни.

Особо следует отметить разработанный И.С. Исаковым в соавторстве с В.А. Алекиным «Боевой устав морских сил РККА» (БУМС–37)¹³. В 1937 г. Устав был введен как временный. В марте 1941 г. Исаков возглавил редакционную коллегию по разработке нового «Боевого устава флота» (БУФ–41), но в связи с начавшейся войной работа была приостановлена, и БУМС–37 с некоторыми изменениями действовал до 1946 г.

В конце 1936 г. И.С. Исаков исполнял обязанности заместителя начальника кафедры «оперативное искусство». Начальник кафедры А.П. Александров характеризовал подчиненного как «выдающегося оперативного работника Морских Сил РККА, обладающего разносторонними способностями в военном деле», отличного лектора и новатора в своей области, способного исполнять «любую работу до начальника штаба флота включительно»¹⁴.

Закономерно, что с января 1937 г. Исаков стал начальником штаба, а с августа того же года — командующим Балтийским флотом. Ему представилась возможность проверить собственные теоретические концепции на практике. Боевую подготовку флота Исаков

старался проводить в условиях, приближенных к боевым, требовал от подчиненных максимального напряжения сил. За достигнутые успехи он был награжден орденом Ленина.

В январе 1938 г. флагман 1 ранга Исаков был назначен заместителем народного комиссара Военно-Морского Флота и сразу возглавил инспекционную проверку состояния ВМА, которая сильно пострадала от репрессий¹⁵. 15 июня 1938 г. Исаков участвовал в совещании по вопросу о системе подготовки в военно-морских учебных заведениях¹⁶ и в тот же день был назначен начальником академии (по совместительству до сентября 1939 г.). Под его руководством была реорганизована структура ВМА, пересмотрены целевые установки факультетов, составлены новые планы и программы обучения слушателей. С марта 1939 г. стал издаваться сборник трудов «Известия Военно-морской академии РКВМФ им. К.Е. Ворошилова», что стимулировало научно-исследовательскую работу ученых и позволило ознакомить с их трудами широкий круг заинтересованных специалистов.

Весной 1939 г. И.С. Исаков, курировавший в наркомате ВМФ задачи кораблестроения и вооружения, находился в командировке в США. В это время в правительстве решался вопрос о назначении народного комиссара ВМФ. И.В. Сталин рассматривал несколько кандидатов на эту должность, среди них одним из основных, по-видимому, был и И.С. Исаков, как считал адмирал Н.Г. Кузнецов¹⁷. Однако именно Кузнецов стал наркомом ВМФ, а Исаков — его первым заместителем с 28 апреля 1939 г.

Осенью того же года флагман флота 2 ранга И.С. Исаков в составе военно-дипломатической миссии под руководством командарма 2 ранга К.А. Мерецкова¹⁸ выполнил ответственную задачу, поставленную лично И.В. Сталиным. В результате сложных переговоров с правительством Эстонии удалось добиться передачи в аренду СССР наиболее значительного объекта инфраструктуры базирования Балтийского флота (БФ) в Прибалтике — порта в г. Таллин¹⁹.

Вскоре началась передислокация части сил БФ в порты и на аэродромы Эстонии, что позволило взять под контроль горло Финского залива, Моонзундский архипелаг и Рижский залив с проливами, флот получил свободу действий в шхерном районе Балтийского моря — всё это очень пригодилось в ходе Советско-финляндской войны. Как представитель наркомата ВМФ И.С. Исаков оказал помощь командующему БФ В.Ф. Трибуцу и даже непосред-

ственно участвовал в боевых действиях, выходя на линкоре «Марат» в Выборгский залив для обстрела финских батарей на о. Бьёрке²⁰.

В октябре 1940 г. по инициативе И.В. Сталина²¹ адмирал Исаков был назначен на должность начальника Главного морского штаба (ГМШ) ВМФ. Он отличался умением очень быстро ориентироваться в обстановке и принимать верные решения, был хорошо известен на флотах, пользовался исключительным авторитетом у личного состава. Как организатор сыграл колоссальную роль в деле подготовки флота к «большой войне».

Как указано в его автобиографии: *«На второй день Великой Отечественной войны послан на КБФ, в Таллин, ввиду срыва первых оборонительных операций. Позже (в июле) утвержден Ставкой — заместителем по морской части Главнокомандующего С.-З. направлением и членом Военного совета, после чего из Таллина перешел в Ленинград (Смольный). На этих должностях оставался (после переименования в Ленинградский фронт) при маршале Ворошилове, затем м. Жукове, затем ген. Хозине, Федюнинском и Гусеве. С переходом КБФ в Кронштадт занимался арто обороной Ленинграда и Ладожской флотилией (организация обороны Шлиссельбурга, фланга армии и новых портов в Морье, Осиновце, Кобоне — для связи с Волховским фронтом и остальной частью Союза). Под Шлиссельбургом контужен авиабомбой, с потерей слуха левого уха»²².*

Высокую оценку деятельности И.С. Исакова дал маршал Советского Союза Г.К. Жуков, командовавший Ленинградским фронтом в сентябре – октябре 1941 г.: *«Я глубоко убежден, что он был одним из выдающихся и талантливых военачальников Военно-Морского Флота Советского Союза»²³.*

К ноябрю 1941 г. до предела осложнилось положение в Крыму, Севастополь находился в осаде. Исаков выехал в г. Тбилиси, где участвовал в планировании и организации Керченско-Феодосийской десантной операции, проводившейся силами Черноморского флота и Закавказского фронта. После нападения Японии на американскую базу Пёрл-Харбор (7 декабря 1941 г.) Исаков по заданию Ставки Верховного Главнокомандования отправился на Тихоокеанский флот для проверки его боеготовности. В апреле 1942 г. Иван Степанович вернулся на Кавказ в качестве заместителя по морской части главнокомандующего войсками Северо-Кавказского направления, участвовал в обороне Новороссийска, координировал действия сил Черноморского флота и Азовской военной флотилии с войсками

фронта. Кроме того, с августа он руководил оперативной деятельностью Каспийской военной флотилии и обеспечением морской коммуникации до Красноводска.

4 октября 1942 г. в районе поселка Горный (в 25 км от Туапсе) автомобиль, в котором ехал адмирал Исаков, был атакован самолетами противника. Осколком снаряда Иван Степанович получил тяжелейшее ранение бедра левой ноги и находился между жизнью и смертью. Его спасением занимались лучшие медики флота, включая главного хирурга ВМФ И.И. Джанелидзе. Когда Исакову сообщили, что ногу придется ампутировать, адмирал ответил: «Спасите мне голову»²⁴.

Выздоровление шло медленно. Преодолевав мучившие его невыносимые боли, Исаков трудился над документами — наставлениями, инструкциями, регламентами, строил планы на будущее флота, основываясь на опыте войны. В мае 1943 г. он приступил к исполнению своих прямых обязанностей начальника Главного морского штаба — первого заместителя главкома ВМФ, в 1944—1945 гг. одновременно являлся членом правительственной комиссии по подготовке условий капитуляции Германии.

31 мая 1944 г. главнокомандующему ВМФ Н.Г. Кузнецову и начальнику ГМШ И.С. Исакову было присвоено недавно введенное высшее персональное воинское звание «адмирал флота», вскоре приравненное к званию «Маршал Советского Союза».

В 1944 г. адмирал флота Исаков впервые опубликовал фундаментальный труд «Военно-Морской Флот СССР в Отечественной войне»²⁵ и в дальнейшем дополнял его новыми материалами. В 1945 г. в журнале «Морской сборник» начали издаваться главы другой крупной военно-исторической работы «Приморские крепости», где рассматривались различные аспекты обороны и взятия крепостей²⁶. В 1946 г. И.С. Исакову была присвоена ученая степень доктора военно-морских наук.

В феврале 1947 г. адмирал флота Исаков был назначен на должность заместителя главнокомандующего Военно-Морскими Силами (ВМС) СССР по изучению и использованию опыта войны. Одновременно (до увольнения в отставку в феврале 1950 г.) Исаков являлся: членом Комитета по Государственным премиям в области науки и изобретательства, действительным членом Географического общества, ответственным редактором Морского атласа, председателем военно-морской экспертной комиссии при Министерстве высшего образования СССР, членом Военного совета ВМС СССР, редакто-

ром–консультантом Большой советской энциклопедии по разделу «Военно-морское дело», членом Научно-технического совета ВМС. Ответственным редактором «Морского атласа» он оставался до 1954 г., в том же году был избран членом океанографической комиссии при президиуме Академии наук СССР. В сентябре 1954-го – декабре 1955 г. И.С. Исаков занимал должность заместителя министра морского флота.

3 марта 1955 г. было введено высшее флотское звание «Адмирал Флота Советского Союза». Тем самым было устранено несоответствие с фактически равным званием «Маршал Советского Союза». Иван Степанович по состоянию здоровья давно находился в отставке, однако новое звание было ему присвоено — случай исключительный, свидетельствующий о признании огромных заслуг И.С. Исакова перед Советским государством.

В феврале 1956 г. Адмирал Флота Советского Союза И.С. Исаков был восстановлен в кадрах флота и назначен научным консультантом по ВМФ при министре обороны СССР. В 1958 г. он стал генеральным инспектором Группы генеральных инспекторов Министерства обороны СССР и в том же году был избран членом–корреспондентом Академии наук СССР и заместителем председателя океанографической комиссии при президиуме Академии наук СССР.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 мая 1965 г. «за умелое руководство, мужество, отвагу и героизм, проявленные в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками, и в ознаменование 20-летия победы советского народа в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» Иван Степанович Исаков был удостоен звания Героя Советского Союза.

И.С. Исаков трудился до последних дней своей жизни и сделал все возможное для развития и укрепления Военно-Морского Флота. Об этом свидетельствуют его награды: 6 орденов Ленина, 3 ордена Красного Знамени, 2 ордена Ушакова I степени, ордена Отечественной войны I степени и Красной Звезды, многочисленные медали. В 1951 г. за свой труд по разработке и изданию «Морского атласа» он был удостоен звания лауреата Государственной премии СССР I степени.

Адмирал Флота Советского Союза И.С. Исаков скончался 11 октября 1967 г. и был похоронен в Москве на Новодевичьем кладбище.

В его честь был назван большой противолодочный корабль «Адмирал Исаков» (проекта 1134А), который достойно нес службу

на Северном флоте в 1970–1994 гг. Представляется важным, чтобы в Военно-Морском Флоте современной России вновь появился боевой корабль, гордо несущий на борту имя «Адмирал Флота Советского Союза И.С. Исаков».

¹ Здесь и далее, если не оговорено иное, биографические сведения приводятся по материалам личного дела И.С. Исакова в филиале ЦАМО РФ (Архив ВМФ, г. Гатчина).

² Письма Адмирала Флота Советского Союза И.С. Исакова // Вестник архивов Армении. — 1979. — № 2. — С. 8.

³ *Исаков И.С.* Каспий, 1920 год. — М.: Советский писатель, 1973. — 304 с. — С. 12.

⁴ Адмирал Флота Советского Союза Исаков Иван Степанович: Документы и статьи (Гл. арх. упр. при СМ Арм. ССР) / Сост. А.О. Арутюнян, О.С. Баликян. — Под ред. Н.Д. Сергеева. — Ереван: Айастан, 1984. 396 с. — С. 15.

⁵ Письма Адмирала Флота Советского Союза И.С. Исакова // Вестник архивов Армении. — 1979. — № 2. — С. 53.

⁶ Филиал ЦАМО РФ (Архив ВМФ). Ф. 3. Оп. 1. Д. 823. Л. 354.

⁷ *Исаков И.С.* Избранные труды. Океанология, география и военная история. — М: Наука, 1984. — 584 с. — С. 6.

⁸ В широкую печать вышел только 1-й том: Александров А.П., Исаков И.С., Белли В.А. Операции подводных лодок. Т. 1. — Л.: Изд-во ВМА им. Ворошилова, 1933. — 486 с.

⁹ Исаков И.С. Десантная операция. Учебник. — М.–Л.: Изд-во НКО СССР, 1934. 153 с.

¹⁰ Близниченко С.С. «Я не думаю, чтобы он был врагом народа» // Военно-исторический журнал. — 2022. — № 1. — С. 98–99.

¹¹ *Исаков И.С.* Циндаоская операция [на правах рукописи]: дис. ... канд. военно-морских наук / Военно-морская академия. — Л., 1936. — 349 с. Академич. библиотека ВУНЦ ВМФ «Военно-морская академия им. Н. Г. Кузнецова», инв. № Ф111418.

¹² *Исаков И.С.* Германский генмор и историческое наследие // Морской сборник. — 1936. — № 2. — С. 15–26.

¹³ Боевой устав морских сил РККА. (Временный). — М.: Воениздат, 1937. 260 с.

¹⁴ Из аттестации от 17.12.1936 г. в личном деле (Филиал ЦАМО РФ (Архив ВМФ)).

¹⁵ Очерки истории Военно-морской орденов Ленина и Ушакова академии / Отв. ред. А.Е. Орел. — Л.: Тип. ВМОЛУА, 1970. — 376 с. — С. 83.

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. Р-7. Оп. 1. Д. 929. Л. 20.

¹⁷ Кузнецов Н.Г. Накануне. — М.: Воениздат, 1969. — 376 с. — С. 237.

¹⁸ ТАСС. Военная делегация СССР в Эстонии // Правда. — 5 окт. 1939 г. (№ 276). — С. 5.

¹⁹ *Корсунский М.А.* Три встречи. — Таллин: «Ээсти раамат», 1980. — 256 с. — С. 218–234.

²⁰ *Кузнецов Н.Г.* Накануне. — С. 266.

²¹ Там же. — С. 296.

²² Филиал ЦАМО РФ (Архив ВМФ). Автобиография.

²³ *Жуков Г.К.* В борьбе за город Ленина // Операция «Искра». — Л.: Лениздат, 1973. — 630 с. — С. 12.

²⁴ Адмирал Флота Советского Союза Исаков Иван Степанович: Документы и статьи (Гл. арх. упр. при СМ Арм. ССР) / Сост. А.О. Арутюнян, О.С. Баликян. — Под ред. Н.Д. Сергеева. — Ереван: Айастан, 1984. 396 с. — С. 324.

²⁵ *Исаков И.С.* Военно-Морской Флот СССР в Отечественной войне. — М.–Л.: Воениздат, 1944. — 142 с.

²⁶ Исаков И.С. Приморские крепости [Анализ современного опыта крепостной войны] // Морской сборник. — 1945, № 1 — № 9; 1946, № 2, № 8–9; 1947, № 3.

ВОЙНА НА ЛАДОГЕ

Немецкое командование в начале Великой Отечественной войны придавало большое значение разгрому советских войск в Прибалтике, а также захвату Ленинграда как одного из крупнейших административных, политических, экономических, стратегических и культурных центров нашей страны. Только после овладения Ленинградом и Кронштадтом, по мнению военных руководителей Германии, можно было развивать наступление на Москву.

Вражеским войскам на северо-западном направлении противостояли войска Ленинградского и Прибалтийского особого военных округов, развернутых в Северный и Северо-Западный фронты. В свою очередь Краснознаменный Балтийский флот должен был не допустить проникновения кораблей противника в Финский и Рижский заливы и высадки вражеских десантов с моря на советские берега Балтики. Существенную роль в начале войны и в ходе всей блокады Ленинграда сыграла сформированная в 1941 году Ладожская военная флотилия (ЛВФ).

30 августа 1941 года немцы заняли станцию Мга и вышли к Неве у Ивановских порогов. 8 сентября началась блокада Ленинграда. А уже 12 сентября была открыта Дорога жизни. К необорудованному берегу Ладожского озера в районе маяка Осиновец прибыл первый караван из Новой Ладоги, расположенной в устье Волхова, доставлявший продовольствие в Ленинград — 800 т муки и зерна.

Что же представляла собой Ладожская военная флотилия в первые месяцы своего существования? Основой флотилии 1941 года стал отряд учебных кораблей, базировавшийся на островах Валаамского архипелага и состоявший из парусно-моторных шхун «Учеба» и «Практика», двух малых охотников МО, нескольких катеров. Из Кронштадта и Ленинграда было переведено несколько катеров МО и бронекатеров (БКА), тральщик ТЩ-100, сторожевой корабль «Пурга», а затем сторожевой корабль «Конструктор».

К этому времени флотилия уже понесла потери: при высадках десантов погибли бронекатер БК-98 и катер КМ-11, при попытке пройти по блокированной Неве катера-охотники МО-174 и МО-202, бронекатер БК-97. Спаслись с этих кораблей считанные единицы (по 2-3 человека). Но и сделать смогли корабли ЛВФ многое: де-

санты моряков отвлекали часть сил противника от ударов по наступающим частям Красной Армии, длительное время морские гарнизоны северных островов озера удерживали значительные силы врага от ударов по блокированным в этом районе частям и позволили вывезти на Ленинградский фронт из Карелии без потерь остатки 142-, 168- и 198-й стрелковых дивизий, пограничную дивизию НКВД — 34 тыс. человек, 140 орудий, 1800 лошадей.

К началу блокады на озере было 2 сторожевых корабля («Пурга» и «Конструктор»), 7 канонерских лодок («Бира», «Буря», «Лахта», «Нора», «Олекма», «Селемджа», «Шексна»), 7 военных транспортов, 2 шхуны, 7 малых охотников МО, 2 бронекатера БК, 17 тральщиков, 20 малых деревянных катеров, несколько спасательных и специальных судов. Настоящими военными кораблями были только «Пурга» и «Конструктор».

В составе Северо-западного речного пароходства (СЗРП) было 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и 100 речных деревянных барж. Этим силам предстояло заменить все железнодорожные, автомобильные и водные пути к Ленинграду, бороться с авиацией противника и стихией, обеспечивать действия сухопутной армии.

Сентябрь начался с гибели на немецкой мине катера Р-34 со всей командой. В ночь с 7 на 8 сентября был оставлен Шлиссельбург. Корабли ЛВФ и суда СЗРП перебазировались в Новую Ладогу. Отсюда теперь предстояло обеспечивать связь Ленинграда с Большой землей. Трасса длиной 115 км (60 миль) шла по извилистому фарватеру, ширина которого в некоторых местах не превышала 20–25 м, а глубина 2,5–4 м. При частых налетах авиации противника это сковывало корабли и не давало им возможности уклониться от бомбовых ударов.

В это же время на севере озера активизировались финны. Попытки поддержать с кораблей гарнизон острова Рахмансаари, сыгравший огромную роль при эвакуации отсюда четырех дивизий, успехом не увенчались. 10 сентября гарнизон (110 человек) героически погиб. На утлой лодчонке удалось спастись пяти человекам. Второе кольцо блокады почти замкнулось вокруг всего озера до реки Свирь.

Перевалочная база Дороги жизни была создана недалеко от станции Ладожское Озеро и шоссе Ленинград — Ваганово.

16 сентября разыгрался внезапный шторм, захвативший врасплох несколько караванов барж с людьми. Погибло большинство из двух батальонов пополнения, сотни первокурсников двух военно-морских учебных заведений, перевозившихся к новому месту их учебы,

многие командиры, педагоги и их семьи. Тогда же погиб и тральщик ТЩ-122, пытавшийся помочь тонущим, но атакованный авиацией.

21 сентября при таком шторме погиб со всей командой и пассажирами транспорт «Илга». Этот же шторм помешал морякам ЛВФ своевременно выполнить приказ командующего фронтом генерала армии Г.К. Жукова высадить десант для взятия Шлиссельбурга.

Отряд десантников был скомплектован из 105 курсантов Военно-морского пограничного училища и 80 краснофлотцев под руководством офицеров Военно-морской академии. Из-за шторма он был высажен с опозданием на 5 суток в районе деревни Липки, пробыл в тылу противника двое суток и вышел через линию фронта к Волхову.

Чуть позже, 25 сентября, было приказано продублировать десант непосредственно в Шлиссельбург. Десантники в таком же количестве и составе высаживались открыто с транспорта «Чапаев» с помощью шлюпок и плотов, буксируемых катерами КМ. Огневую поддержку проводили 2 канлодки, 4 катера МО, бронекатер. Высадка проводилась в ночь с 26 на 27 сентября, но немцы встретили десант огнем, осветительными ракетами и авиацией. Вспыхнул и взлетел на воздух со всей командой и десантниками МО-196, запылали и погибли с буксируемыми средствами 2 катера КМ.

За октябрь 1941 года Осиновец бомбили 58 раз. 5 октября на трассе Дороги жизни погибли от бомб канлодка и спасатель «Водолаз». 7 октября на осиновецком рейде затонули при бомбежке катера КМ-1403 и Я-313. В вахтенном журнале канлодки «Бара» записано:

9 октября — 6 налетов, 10 октября — 6, 11 октября — 5, 12 октября — 4, 13 октября — 5, 14 октября — 4. Повезло 15 и 16 октября — стояла нелетная погода: низкая облачность, дождь, налетов авиации врага не было.

В ходе таких рейдов личному составу кораблей флотилии приходилось бороться одновременно со стихией и артобстрелами противника, давать отпор немецкой авиации. Но благодаря выучке и организованности морякам флотилии удалось снабжать Ленинград продовольствием и эвакуировать из него часть жителей. Своевременное пополнение войск личным составом и боеприпасами способствовало возможности дать достойный отпор врагу, остановить его на ближних подступах к городу. Наши войска, моряки-балтийцы и ладожцы не дали немцам осуществить полную блокаду Ленинграда. В этом велика заслуга и ладожской корабельной артиллерии.

Надо отметить, что кроме перевозок флотилия обеспечивала постоянную артиллерийскую поддержку сухопутных войск в районе Свири (канлодка «Лахта» и бронекатер БК-99) и провела невиданную в боевых условиях прокладку бронированного глубоководного кабеля связи длиной 43 км и весом 450 т поперек Шлиссельбургской бухты. Кабель обеспечивал телефонную и телеграфную связь всю войну и несколько лет после нее.

Но голод наступал. С 20 ноября по рабочим карточкам выдавалось в городе 250 г хлеба, по остальным — 125. В ноябре погас свет, замерли трамваи и троллейбусы. В январе перестали действовать водопровод и канализация. И одновременно на город летели вражеские бомбы и снаряды. Тысячи людей покидали город, их путь лежал через Ладогу.

Мороз начинал свирепствовать. 20 ноября на переходе льдом был раздавлен охотник МО-216. На вышедший из Новой Ладоги 27 ноября последний конвой налетел штормовой ветер. Затонул тральщик «Норек» (ТЩ-81), получил большую пробоину, но был спасен бронекатер БК-99. 4 декабря конвой подошел к Осиновцу. Часть кораблей вмерзла за много миль от берега. С ледоставом наступила суровая зима. Десятки кораблей и судов застыли во льду в 5, 6, а то и в 9 милях от берега. Продовольствие и топливо моряки переносили на плечах или возили на санках. Отряды моряков с пилами и топорами направлялись в прибрежные леса за дровами. Корабли утепляли: засыпали палубы шлаком, а затем — снегом, устанавливали в кубриках «буржуйки». Норма морского хлебного довольствия снизилась до 300 г.

Минули тяжкие месяцы зимы 1941–1942 годов. В последние дни мая 1942 года флотилия вошла в новую боевую навигацию. Зима была не только голодной, но и трудовой: моряки отремонтировали все корабли, даже сторожевик «Конструктор» вскоре вступил в строй после устранения боевых повреждений, полученных при вражеском авианалете. Ленинградские судостроители стали поставлять флотилии малые самоходные баржи с пулеметами — для перевозки около 15 т груза или более 70 пассажиров. Однако вследствие долгой зимы лед на Ладоге оставался настолько прочным, что мешал началу навигации. Так, 17 мая 1942 года был затерт льдами буксир «Морской лев» и посажена на мель канонерская лодка «Буря». Экипажу буксира «Гидротехник» было поручено загрузиться оружием на косе Кареджи, а другим судам принять на борт муку, семенной картофель,

продовольствие для отправки этих грузов в Ленинград. Всего к началу навигации флотилией было введено в эксплуатацию 14 буксиров для плавания по маршруту Осинец — Кабона, 38 буксиров для рейдовых работ на реке Волхов, 7 пассажирских пароходов и 5 вспомогательных судов, а также 11 озерных и 18 речных барж для перевозок по указанному маршруту и 20 речных барж для обслуживания местных перевозок. 22 мая 1942 года Военным советом Ленинградского фронта на Ладожскую флотилию была возложена задача в кратчайший срок перевезти через Ладожское озеро внеочередное пополнение и вооружение для Ленинградского фронта. Выполнение этой задачи было поручено отряду кораблей, стоявшему в бухте Морье. Буквально через несколько дней после ледохода и ураганных штормов она уже обеспечивала оружием и боеприпасами войска, перевозила грузы и снабжала город провизией и всем необходимым. Надо отметить, что погода к тому времени еще не устоялась, а противник регулярно бомбил и обстреливал базы и корабли флотилии. Показателем эффективности грузоперевозок этого периода является тот факт, что 25 мая 1942 года выход каравана из порта Новая Ладога был по-прежнему закрыт льдом, что затрудняло движение на трассе Кобона — Осинец. Но это не помешало кораблям и транспортам флотилии перевезти за сутки 1674 человек пополнения фронту и 145 т вооружения и продовольствия. На следующий день по этому маршруту было перевезено уже 6020 человек, а вооружения и продовольствия 13 т.

Но не следует считать, что Ладожская флотилия располагала только кораблями. У нее имелась и своя авиация для прикрытия своих баз и транспортов, а также для разведки сил врага. 3 июня 1942 года вражеская авиация пробомбила порт Кобона, а самолеты-истребители Ме-109 обстреляли корабли на трассе. В ответ на эти действия врага авиация флотилии прикрыла транспорта и стала предпринимать более решительные действия. Так, один самолет Пе-2 постоянно вел разведку Ладожского озера, другой искал базы противника в пределах озера, а пять Пе-2 сбросили бомбы на вражеские транспорты в районе Сортавала. Стала регулярно совершать боевые вылеты авиация флотилии для уничтожения плавучих средств противника.

Самолеты особой авиагруппы Ставки Верховного Главнокомандования, выделенные для поддержки судов флотилии и обороны ладожских баз, вели разведку вражеских портов на Ладоге, наносили бомбовые удары по ним и железнодорожным станциям противника.

Разведкой было обнаружено в бухте Сортавала у пристани 5 кораблей, в порту Лахденпохья 13 катеров и 15 рыбацких шлюпок, на острове Валаам обнаружено 8 катеров и 2 мотобота. 14 самолетов Пе-2 нанесли бомбовые удары по нефтебазам города Кексгольм, по вражеской базе Сортавала и железнодорожной станции Питкяранта. Продолжались перевозки грузов и людей по трассам Ладожского озера. Вражескую авиацию отгоняли огнем зенитной артиллерии флотилии. Не менее 6 самолетов И-16 постоянно прикрывали транспорты на трассе озера.

С 1 по 10 июня 1942 года силами Ладожской флотилии было перевезено 26279 т грузов, 25896 военнослужащих, 2742 раненых, 19954 эвакуированных, 1190 гражданских лиц. Во время ночной атаки 12 июня 1942 года вражеской авиации на наши транспорты 7 истребителей И-16 немедленно вылетели для отражения налета. Кроме того, авиаразведка обнаружила у маяка Сайнасаари 4 баржи, у острова Коневец 3 катера, на реке Тайпалеенйоки 1 пароход, у острова Валаам 8 катеров и 2 моторные лодки, в порту Лахденпохья 7 рыболовных ботов, 15 катеров и 15 шлюпок, а у причалов Сортавала 3 неустановленных судна. По ним были нанесены бомбовые удары авиацией флотилии. С такой высокой результативностью работала авиаразведка и осуществлялись грузоперевозки Ладожской флотилии. Это было обеспечено их слаженным взаимодействием и высокой боевой выучкой личного состава. Потом по мере увеличения опыта личного состава эффективность их перевозок возрастет, а их объем будет постоянно увеличиваться. Так, за лето 1942 года суда флотилии перевезли 1 млн человек и 1 млн т грузов. Флотилия выполнила план перевозок на 106 %, увеличив объем перевозок по сравнению с 1941 годом более чем в 6 раз.

Убедившись в том, что с помощью авиации прервать перевозки невозможно, враг сделал попытку комбинированно атаковать наши конвои кораблями и авиацией. В ночь на 28 августа 1942 года нашими канонерскими лодками были обнаружены корабли противника у Осиновца и отражены их атаки. Летом 1942 года наша авиация нанесла ряд ударов по береговым сооружениям и кораблям финнов в их главных базах — Лахденпохья, Кексгольм, Сортавала и Питкяранта. Авиации флотилии совместно с авиацией Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота удалось за три летних месяца сбить над Ладогой более 40 самолетов. Столкновения с кораблями противника продолжались до самого окончания навигации.

В октябре 1942 года корабли флотилии неоднократно сражались с немецкими и финскими катерами, вызывая для поддержки авиацию. Так, утром 22 октября 1942 года благодаря разведанным стало очевидно, что противник готовит высадку десанта на остров Сухо. К острову приближались финские вооруженные катера и самоходные десантные баржи. Их прикрывала вражеская авиация. На острове была объявлена боевая тревога. Тральщик «ГЩ-100» старшего лейтенанта П.К. Каргина вступил в бой с десантом противника. Вскоре открыла огонь и береговая артиллерийская батарея острова. Надо отметить, что противник имел подавляющее преимущество в артиллерии и потому продолжал вести сосредоточенный огонь по нашим позициям. К острову подошли 16 быстроходных десантных барж (БДБ) типа «Зибель», вооруженных 88-мм пушками, 37-мм и 20-мм автоматами. Вскоре две баржи были уничтожены нашим артиллерийским огнем. Подойдя вплотную к острову, корабли противника стали неуязвимы для артиллерийского огня береговой батареи острова Сухо. В 8 ч утра 22 октября началась высадка десанта. Врагу удалось отеснить расчеты второго и третьего орудий, но затем он был отброшен решительной атакой роты охраны к западному берегу острова. Вскоре погода испортилась, пошел сильный снег, и враг потерял способность ориентироваться. Он прекратил огонь и занял выжидательную позицию, надеясь, что удастся обнаружить наши войска. В это время на помощь обороняющимся пришла авиация флотилии, ведомая Героем Советского Союза капитаном Костылевым. Она нанесла сильный бомбовый удар по вражеским кораблям. Вражеский десант спешно погрузился обратно на свои катера и баржи и стал отходить от берега. Высадка вражеского десанта была сорвана. Корабли и авиация флотилии получили задачу добить противника. 3 канонерские лодки, 5 катеров типа «МО», 3 тральщика, 2 торпедных катера и 2 бронекатера, подойдя к острову, стали действовать, разделившись на два отряда. Первый отряд в составе канонерской лодки, 3 катеров «МО» и 3 тральщиков должен был подойти к месту боя с юга, а второй отряд из 2 канонерских лодок, 2 катеров типа «МО», 2 торпедных и 2 бронекатеров заходил с западной части острова.

В 9:30 вражеские суда были обнаружены и наши отряды начали атаку. Авиация флотилии по-прежнему наносила удары по врагу. В результате были уничтожены 7 самоходных барж, затем еще две. Наши истребители вступили в бой с 8 немецкими истребителями

и сбили 3 из них. Отбив еще одну атаку «мессершмиттов», наши летчики уничтожили еще 4 самоходные баржи противника. Тем временем корабли первого отряда завязали бой с финскими кораблями, потопив их десантную баржу и 2 десантных катера. К полудню 22 октября в бой вступили корабли второго отряда. Ими и авиацией были уничтожены еще 6 БДБ. Около 15 ч преследование противника закончилось. Корабли вернулись в свои базы. Так великолепно было отражено нападение врага на остров Сухо. Это стало возможным благодаря умелому взаимодействию кораблей Ладожской флотилии со своей авиацией.

В дальнейшем, чтобы лишить врага возможности мешать перевозкам, корабли флотилии наряду с защитой своих путей сообщений решительно действовали у берегов, занятых противником, и на его озерных коммуникациях. Активная деятельность флотилии на северном направлении вынудила финское командование использовать свои корабли в основном для прикрытия баз и не позволяла им мешать нашим перевозкам. Для обеспечения безопасности перевозок велась борьба и с минной опасностью, шло постоянное траление фарватеров Ладожского озера. С 30 ноября 1942 года навигация на Ладожском озере была закрыта до следующей весны. Теперь снабжение города, как и зимой 1941–1942 годов, осуществлялась только благодаря рейсам грузовиков-«полуторок» по ледяной трассе озера — Дороге жизни. 18 января 1943 года в ходе операции «Искра» произошел прорыв блокады Ленинграда. В ходе него батареи береговой обороны флотилии поддерживали наступление прицельным огнем своих орудий.

Летом 1944 года после окончательного снятия блокады во время операции «Нева-2» в связи с наступлением войск Карельского и Ленинградского фронтов флотилия приняла активное участие в Свирско-Петрозаводской наступательной операции, осуществившей окончательный разгром немецких и финских войск под Ленинградом в июне 1944 года. В этой операции корабли обеспечивали прорыв укрепленных рубежей противника на приозерных участках фронта, в форсировании реки Свирь. Флотилия провела и успешную операцию по высадке десанта в районе реки Тулоксы.

За образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте Ладожская флотилия Указом Президиума Верховного Совета Союза ССР от 2 июля 1944 года была награждена орденом Красного Знамени. 22 июля 1944 года 2-й отдельный отряд бронекатеров флотилии был также удостоен ордена Красного Знамени.

Такой вклад внесла Краснознаменная Ладожская флотилия в дело обороны Ленинграда в годы Великой Отечественной войны. Она спасла его население, снабжая его продуктами и предметами первой необходимости и эвакуировав часть людей из города. Снабжала войска Ленинградского и Волховского фронтов боеприпасами. Авиация флотилии совместно с авиацией Ленинградского фронта и Балтийского флота совершала нападения на озерные базы противника, уничтожала его авиацию. В целом деятельность Краснознаменной Ладожской флотилии представляет собой набор тех необходимых мер, который позволил в конечном счете добиться прорыва, а затем и снятия блокады. В ее составе действовали и подразделения морской пехоты, которые не давали врагу завладеть островами в Ладожском озере, в том числе и островом Сухо. Оценивая боевые действия флотилии, не надо забывать о том, что у ладожцев было сравнительно мало личного состава для противостояния одновременно немецким и финским войскам. Однако несмотря на это им удавалось весьма успешно бороться с противником и выполнять свою главную задачу — оборону Дороги жизни.

На землю нашего города не ступила вражеская нога, и в этом велик и незабываем вклад моряков Ладоги.

Источники и литература

ЦВМА. Д. 418. Л. 18; 1653; 1927. Л. 62; Д. 9224. Л. 34; Д. 9294. Л. 56; Д. ШТ. 250.

Вьюненко Н.П., Мордвинов Р.Н. Военные флотилии в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1957. С. 53–56.

Доценко В.Д., Гетманец Г.М. Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. СПб.; М., 2005. С. 311–312.

Исаков И.С. Военно-Морской Флот в Отечественной войне. М.; Л.: Военмориздат, 1944.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере с 16 мая по 31 августа 1942 г. М., 1947. С. 14–18.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ МОРСКИХ ЛЕТЧИКОВ БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

В статье анализируется боевая деятельность морских летчиков Балтийского флота. Летчик штурмовой и бомбардировочной авиации дважды Герой Советского Союза гвардии подполковник Алексей Ефимович Мазуренко в годы Великой Отечественной войны совершил свыше двухсот боевых вылетов над морем на штурмовике Ил-2. Это исключительный результат, лишь два десятка летчиков-штурмовиков в ВВС Красной Армии сумели превысить отметку в 200 боевых вылетов.

Алексей Мазуренко за годы Великой Отечественной войны выполнил 237 боевых вылетов, лично потопил 10 фашистских кораблей и судов, а еще 32 судна уничтожил в составе группы. Также лично и в составе группы уничтожил много вражеских объектов на суше: десятки танков, бронемашин, зениток, полевых орудий и повозок, сотни автомашин.

Краснознаменный Балтийский флот к началу Великой Отечественной войны являлся одним из сильнейших флотов Советского Союза. Уступая германскому флоту по линейным кораблям и крейсерам, по другим силам Балтийский флот имел равные с ним показатели, а по эскадренным миноносцам, береговой артиллерии и авиации превосходил германский флот.

Главной задачей флота на протяжении всей Великой Отечественной войны являлось содействие сухопутным войскам Красной Армии, действовавшим на балтийском побережье. Все попытки врага уничтожить или надежно заблокировать Балтийский флот в Ленинграде не достигли своей цели.

Боевую помощь войскам Ленинградского фронта в обороне Ленинграда оказала морская авиация флота. Мужественно сражались летчики морской бомбардировочной, торпедоносной, истребительной и штурмовой авиации. Они умело топили корабли и транспорты противника в море и в базах, наносили бомбовые и штурмовые удары по врагу на суше, ставили мины на путях движения кораблей противника, постоянно прикрывали наши корабли и базы от ударов с воздуха.

Морские летчики Б. Сафонов, В. Раков, Н. Степанян, А. Мазуренко, Н. Челноков дважды удостоены медалей «Золотая Звезда». Дерзко и смело дрались в воздухе В. Абрамов, М. Авдеев, Н. Бокий, П. Сгибнев, А. Титов, И. Борзов, П. Хохлов, И. Катунин, В. Конарев и многие другие отважные авиаторы. Так, Герой Советского Союза Г. Костылев на Балтике сбил 43 вражеских самолета. Летчик-истребитель З. Сорокин воевал после ампутации ступней обеих ног. Морская авиация в интересах сухопутных войск совершила 384 тыс. боевых вылетов, уничтожив в воздушных боях и на аэродромах 5 тыс. самолетов противника. Для действий на морских коммуникациях выполнено 76390 вылетов. Всего на долю авиации приходится уничтоженных 57 % транспортов и 66 % кораблей.

В августе 1941 года балтийские летчики под командованием Е. Преображенского нанесли бомбовый удар по столице фашистского рейха. Это был первый, невиданный по смелости налет советской авиации на Берлин.

Среди мастеров воздушного боя ВВС ВМФ особенно искусным был командир эскадрильи истребителей Борис Феоктистович Сафонов. 14 июля 1942 года Б. Сафонов был посмертно удостоен второй медали «Золотая Звезда», первым в ВМФ.

На Балтике первый самолет противника был сбит 23 июня 1941 года лейтенантом А. Антоненко. 14 июля 1941 года летчики А. Антоненко и П. Бринько первыми в ВМФ были удостоены звания Героя Советского Союза.

Летчик-штурмовик Нельсон Степанян — один из асов Балтики, активный участник обороны Ленинграда. На его счету свыше 250 боевых вылетов. 14 декабря 1944 года Нельсон Георгиевич не вернулся после штурмового удара по Лиенае...

В этой статье пойдет речь о морском летчике-легенде А. Мазуренко.

Алексей Ефимович Мазуренко — летчик штурмовой и бомбардировочной авиации, генерал-майор авиации родился на хуторе Степовой Устиновской волости Елизаветградского уезда Херсонской губернии. В детстве с семьей переехал в город Шахты Ростовской области, где учился в вечерней школе и трудился путейцем в трамвайном парке, чтобы помогать родным. Позже стал работать электрослесарем в шахте. Не забывая о своей мечте о небе, обучался азам летного дела в аэроклубе. И вот мечта сбылась! Алексей поступил в Ейское авиационное училище, где готовили морских летчиков.

Успешно окончив его, Мазуренко получил назначение в авиацию Балтийского флота. А через полгода — война.

С июня по август 1941 года младший лейтенант Алексей Мазуренко совершил 20 боевых вылетов на самолете-бомбардировщике ДБ-3Ф в составе 1-го минно-торпедного полка, затем воевал в 71-м и 57-м штурмовых авиационных полках Балтийского флота, уже на штурмовике Ил-2 — самом массовом боевом самолете в истории авиации. Советские авиаконструкторы называли этот самолет «летающим танком», немецкие летчики прозвали Ил-2 «бетонным самолетом», «чумой».

Вот только несколько боевых эпизодов, которые свидетельствуют о мужестве и профессиональном мастерстве молодого морского летчика-штурмовика Алексея Мазуренко. Однажды ровно в десять часов вечера морской штурмовик оторвался от взлетного поля и взял курс на запад. Летчику Алексею Мазуренко предстояло ночью найти в заданном квадрате вражеские суда-транспорты и нанести по ним бомбовый удар. Финский залив казался с воздуха смолянисто-черным, естественно, на таком фоне обнаружить цель было очень трудно, нужны навыки и зоркий глаз, а еще летное мастерство. Над заданным квадратом, часто меняя направление полета, Мазуренко пристально вглядывался в гладь залива, и внимание его привлекла одна, еле заметная точка, затем стал виден и силуэт транспорта. И летчик перевел самолет в пикирование. Рассекая морской воздух, штурмовик стремительно несся к воде, а снизу потянулись к самолету трассы пулеметных очередей. На выводе боевой машины из пикирования Мазуренко сбросил две бомбы, и над заливом вспенились фонтаны взрывов. Одна из бомб попала точно во вражеский транспорт, и он, окутавшись клубами дыма и огня, стал медленно оседать, а затем и скрылся в морской пучине.

В другой раз в полете над целью в самолет Алексея Мазуренко попали четыре зенитных снаряда. Откуда только взялась у летчика сила, чтобы удержать подбитый штурмовик! Машина кренилась, она могла сорваться в штопор. Мазуренко изнемогал от напряжения: немели руки, он помогал себе коленом, потом снял с плеча и набросил на ручку управления парашютную лямку, стянув ее с лебедкой выпуска шасси. И израненная машина подчинилась летчику.

К 28 декабря 1941 года Алексей Мазуренко совершил 43 боевых вылета на Ил-2 во время битвы за Ленинград, уничтожив 10 танков, более десятка зенитных орудий, немалое количество другой враже-

ской техники и живой силы, и был представлен к званию Героя Советского Союза. Но заслуженной награды Алексей Мазуренко удостоился лишь спустя год — 23 октября 1942 года.

Из наградного листа (орфография и пунктуация документа сохранены):

«Мл. лейтенант МАЗУРЕНКО летая на самолете ИЛ-2 с 09.09.41 года по 07.12.41 г. сделал 45 боевых вылета на штурмовку вражеских объектов и живой силы противника на Северо-западном участке фронта и подступах к городе Ленина, из них успешно выполнено 43 боевых задания, что подтверждается: 1). Оперсводкой штаба ВВС КВФ за №№ от 166 по 307 за сентябрь, октябрь и ноябрь месяцы. 2). Личным опросом экипажей штурмовиков и сопровождающих их истребителей. До 09.09.41 г. имеет 20 вылетов на самолете ДБ-3ф на разведку и бомбо-штурмовые удары по тылам противника: Клайпеда — Мемель — Турку и другие города. Летая в любых метеоусловиях т. МАЗУРЕНКО всегда полон решимости выполнить поставленную перед ним боевую задачу. Летая ведомым в звене тов. МАЗУРЕНКО показал образцы мужества и отваги. Однажды при выполнении боевого задания в исключительно тяжелых метеоусловиях группа самолетов оторвалась от ведущего, т. Мазуренко умело вывел всю группу самолетов из зоны зенитного огня противника и привел на свой аэродром. Смелый и решительный летчик, с энтузиазмом выполняет все боевые задания командования, проявляет при этом мужество и отвагу. Награжден орденом Красного Знамени. За произведенные 43 боевых вылета, вместе с группой им уничтожено и выведено из строя: 10 танков, 115 автомашин, 9 полевых орудий, 18 бронемашин, 22 повозки, 3 фургона, 14 зенитных орудий, 10 цистерн, 1 тяжелое орудие и много живой силы противника.

В соответствии с приказом НКО № 0299 представляется к высшей правительственной награде, званию Герой Советского Союза. Командир 57 АП майор Морозов. 28.12.1941 г.».

В январе 1942 года он был назначен командиром звена 57-го штурмового авиационного полка. В мае Алексею Мазуренко присвоили внеочередное звание «капитан», в июле его, как перспективного авиационного командира, направили на Курсы усовершенствования начсостава ВВС ВМФ при Ейском военно-морском авиационном училище. После окончания курсов Алексей Мазуренко получил на-

значение на ответственную должность летчика-инспектора Главного управления ВВС ВМФ.

В феврале 1943 года Алексей Мазуренко воевал на севере, где обучал мастерству бомбометания с малых высот летчиков 46-го штурмового авиаполка Северного флота, а летом 1943 года уже участвовал в освобождении Таманского полуострова и тогда лично потопил 2 транспорта и в группе 9 различных кораблей противника.

Из характеристики, данной Алексею Мазуренко вышеупомянутым прославленным морским летчиком-асом Василием Раковым:

«Такие летчики, как Мазуренко, по справедливости считались золотым фондом не только дивизии, но и всего флота. Они прекрасно воевали и учили этому других. Благодаря им мы могли быстро вводить в строй молодежь после ускоренной, по военному времени, учебы».

26 января 1944 года 26-летний гвардии майор Алексей Мазуренко был назначен командиром гвардейского штурмового авиационного полка ВВС Балтийского флота. Того самого, 57-го штурмового авиационного полка, в составе которого он воевал в 1941–1942 годах, заслужившего с 1 марта 1943 года право именоваться 7-м гвардейским.

Ему радостно было встретиться со старыми боевыми друзьями, но вместе с тем крайне тяжело узнавать о тех, кого не стало. В полку произошли большие перемены: самолетов теперь хватало на всех, однако летный состав в большинстве своем — молодые летчики, новички на фронте. Но Алексею Мазуренко было не привыкать работать с молодыми летчиками. Наши войска в то время готовились к тому, чтобы полностью прорвать фашистскую блокаду, свыше двух лет душившую Ленинград, перед летчиками 7-го гвардейского штурмового авиаполка стояли сложные задачи. И командир полка майор Алексей Мазуренко зачастую сутками не уходил со старта: штурмовики летали на боевые задания днем и ночью, на пределе человеческих возможностей. На особо трудные боевые задания вылетал лично сам командир. Советское Информбюро, передававшее сводки с фронтов, не раз сообщало о боевых успехах и подвигах летчиков-балтийцев, особенно отличились тогда штурмовики 7-го гвардейского штурмового авиационного полка и их командир Алексей Мазуренко:

«В Финском заливе появился неприятельский караван судов, шедший под сильной охраной. В серое, ненастное утро летчики гвардейского полка вылетели, чтобы нанести по врагу бомбоштур-

мовой удар. Группу повел сам Мазуренко. Зенитная артиллерия с кораблей открыла по штурмовикам сильный заградительный огонь. Но первая же пара самолетов, мастерски маневрируя, прорвалась сквозь плотный вражеский огонь и нанесла повреждение сторожевому кораблю. Стремительно проносились над вражескими судами летчики-гвардейцы, от их метких ударов поднимались столбы дыма и пламени, это горели взорванные неприятельские корабли. Но враг огрызается, и в разгар боя в машину майора Виктора Каштанкина попал зенитный снаряд. Пламя охватило самолет, летчик понял, что до аэродрома не дотянуть. И тогда горящий штурмовик бесстрашного гвардейца Виктора Каштанкина врезался во вражеский корабль. Дорого заплатили гитлеровцы за жизнь летчика-штурмовика, удостоенного звания Героя Советского Союза посмертно. Уцелевшие фашистские суда попытались укрыться от штурмовых ударов наших самолетов в ближайшей бухте. Но и здесь их настигли гвардейцы Мазуренко, в этот день фашисты потеряли два транспорта, два боевых корабля и сторожевой катер. И один из судов-транспортов потопил лично командир полка Алексей Мазуренко».

16 мая 1944 года летчики-штурмовики полка Мазуренко разгромили отряд кораблей противника, потопив 3 тральщика и 2 сторожевых катера. В этом бою Алексей Мазуренко впервые применил метод топмачтового бомбометания со штурмовиков, при котором самолеты проходили над кораблем на предельно малой высоте и сбрасывали бомбы так, чтобы они рикошетом от воды попадали в цель.

Во время наступления на Карельском перешейке штурмовики Алексея Мазуренко наносили удары по укреплениям и артиллерийским батареям противника. 18 июня 1944 года Мазуренко повредил транспорт, который выбросился на мель и горел весь день.

За боевые успехи 7-й гвардейский штурмовой авиационный полк, которым командовал Алексей Мазуренко, был награжден орденом Красного Знамени, а сам командир удостоен второй медали «Золотая Звезда», став дважды Героем Советского Союза.

И вновь из наградного листа (орфография и пунктуация документа сохранены):

«С 26 января 1944 года командует 7 гвардейским штурмовым авиационным Краснознаменным полком. Полк под его руководством произвел 2650 боевых вылетов, при этом, действуя на море потопил: транспортов — 9, сторожевых кораблей — 11, тральщиков — 8, минзагов — 2, быстроходно-десантных барж — 9, торпедных

катеров — 2, сторожевых катеров — 8; повреждено: сторожевых катеров — 18, транспортов — 4, тральщиков — 11, сторожевых катеров — 3. На суше: уничтожено — танков — 26, автомашин — 568, повозок с грузами — 434, автофургонов — 32, жел. дорожных вагонов — 57, арторудий — 33, артбатарей — 8, батарей ЗА — 12, боескладов — 32, самолетов — 26 и свыше 2000 живой силы противника. За успешное выполнение, после присвоения звания Героя Советского Союза, 159 успешных боевых вылетов на самолете ИЛ-2 на бомбоштурмовые удары по кораблям, технике и живой силе противника, лично потопленные 8 кораблей противника и в составе группы, будучи ведущим — 22 корабля противника, проявленные в боях за Советскую Родину мужество и героизм, ходатайствующую о присвоении командиру 7-го гвардейского штурмового авиационного Краснознаменного полка, Герою Советского Союза гвардии подполковнику МАЗУРЕНКО Алексею Ефимовичу звания дважды Героя Советского Союза.

Командир 9 ШАД — Ропшинской Краснознаменной дивизии ВВС БалтФлота гвардии полковник Курочкин. 17 августа 1944 г.».

Всего летчики 7-го гвардейского Таллинского Краснознаменного ордена Ушакова штурмового авиационного полка ВВС Краснознаменного Балтийского флота, которым с января 1944 года командовал гвардии подполковник А.Е. Мазуренко, совершили 3157 боевых вылетов, потопили 152 корабля и судна противника (из них 8 транспортов, 6 миноносцев, 20 тральщиков, 13 сторожевых кораблей, баржи и катера). Они уничтожили 24 самолета, 36 танков, 600 автомашин, 33 орудия, 34 склада, большое количество другой техники и живой силы противника.

После награждения второй медалью «Золотая Звезда» Алексей Ефимович получил отпуск и отправился в Кировоградскую область, на хутор, где он вырос. На станции Долинская сел на попутную подводу. Был Мазуренко в летной куртке без погон. Ни чина, ни звания не определишь — молодой военный. Вроде не солдат, но кто — не поймешь. Старик повозочный в пути затеял с ним беседу:

— Немца живого не приходилось видеть?

— Приходилось, — равнодушно ответил Алексей Ефимович.

— А ты что, вроде моряк?

— Да, моряк. Морской летчик.

— Летчик? — с недоверием переспросил старик. — Так что ж, может, приходилось немца и сбивать?

— Да, бывало.

— А награждать не наградили? — заинтересовался возница. Наверное, подумал: если не наградили — значит, врет парень, а наградили, так пусть покажет хоть какую-нибудь медаль.

— Немного было, — улыбнулся Алексей Ефимович.

Но «немного» старика, видимо, не интересовало. Вдруг он спросил:

— А Героя Советского Союза видел?

— Видел.

— Интересно бы на звезду поглядеть, — мечтательно проговорил старик. Говорят, золотая?

— А вот посмотри!..

Алексей Ефимович распахнул куртку, и старик увидел ордена, покрывавшие его грудь, и две золотые звезды. Что тут с ним творилось, словами не передать. Даже лошадь остановил. Все ахал, никак в себя прийти не мог.

Во главе полка Мазуренко участвовал в Ленинградско-Новгородской, Нарвской, Прибалтийской, Восточно-Прусской, Восточно-Померанской и Берлинской наступательных операциях.

Сам же Алексей Мазуренко за годы Великой Отечественной войны выполнил 237 боевых вылетов, лично потопил 10 фашистских кораблей и судов, а еще 32 судна уничтожил в составе группы. Также лично и в составе группы уничтожил много вражеских объектов на суше: десятки танков, бронемашин, зениток, полевых орудий и повозок, сотни автомашин.

Последняя его победа: потопление вражеского корабля в Померанской бухте за четыре дня до Победы!

До 1947 года дважды Герой Советского Союза Алексей Мазуренко продолжал командовать 7-м гвардейским штурмовым авиаполком. В 1947 году полковник Мазуренко был назначен командиром 15-й смешанной авиационной дивизии (г. Советская Гавань, Хабаровский край). Затем возглавлял учебный отряд ВВС Военно-Морского Флота, командовал истребительной авиационной дивизией. В 1962 году ему было присвоено звание генерал-майора авиации.

С 1964 по 1969 год Мазуренко возглавлял специальный факультет ВВМИУ им. Ленина в Пушкине, с 1969 года он заместитель начальника Военно-морской академии по материально-техническому снабжению.

В 1972 году генерал-майор авиации Алексей Ефимович Мазуренко ушел в запас. Жил и работал в Ленинграде. В 1995 году он уча-

ствовал в торжествах, посвященных празднованию 50-летия Победы в Москве и прошел парадным маршем по Красной площади во главе колонны ветеранов Ленинградского фронта. Алексей Ефимович Мазуренко был удостоен звания Почетного гражданина Санкт-Петербурга.

Все, кто работал, общался и встречался на мероприятиях с Алексеем Ефимовичем, запомнили его, прославленного летчика-штурмовика, дважды Героя Советского Союза сдержанным и очень немногословным человеком, но в то же время способным дополнить свою речь яркой остроумной характеристикой или замечанием, которое запоминалось на всю жизнь. Однако интервью дважды Герой Советского Союза Алексей Мазуренко не давал, мемуаров писать не стал.

Скончался А.Е. Мазуренко в 2004 году, похоронен на кладбище Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге.

В память о Мазуренко в поселке Устиновка Кировоградской области Украины установлен его бронзовый бюст, как полагалось дважды Героям Советского Союза.

Улица Мазуренко находится в Нахимовском районе Севастополя, на Северной стороне. Также именем героя названы улица в городе Советская Гавань и переулок в городе Шахты.

Литература

Воробьев В.П., Ефимов Н.В. Герои Советского Союза: Справочник. СПб., 2010.

Дважды Герои Советского Союза. М.: Воениздат, 1973.

Коковин В.А. Моряки в Великой Отечественной войне. СПб.: Северная звезда, 2015.

Флот на защите Отечества. Авторский коллектив: Коковин В.А. и др. СПб.: Судостроение, 2012.

БОЕВЫЕ ДЕЙСТВИЯ АВИАЦИИ КБФ В ВОСТОЧНО-ПРУССКОЙ НАСТУПАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ (13.01 – 25.04.1945 г.)

13 января 1945 г. началась стратегическая наступательная Восточно-Прусская операция. Ее целью был разгром группировки вермахта в Восточной Пруссии и Северной Польше, чтобы открыть путь на Берлин.

Восточная Пруссия имела для Германии огромное историческое, военно-стратегическое и экономическое значение. После того, как Третий рейх стал проигрывать войну, Восточная Пруссия явилась мощной цитаделью, огромной крепостью на северо-восточных рубежах Третьего рейха, которая должна была остановить врага. В начале 1945 г. в Восточной Пруссии оборонялась группа германских армий «Центр» в составе танковой группы, двух полевых армий, одного воздушного флота. Советское Верховное главнокомандование поставило стратегическую задачу: разгромить группу армий «Центр», выйти к морю и овладеть Восточной Пруссией и Северной Польшей с важнейшими портами Кенигсбергом и Пиллау, что позволяло открыть путь на Берлин. 13 января 1945 г. началась наступательная Восточно-Прусская операция. Операцию проводили войска 2-го (маршал Советского Союза К.К. Рокоссовский) и 3-го (генерал армии И.Д. Черняховский) Белорусских фронтов, а также 1-го Прибалтийского (генерал армии И.Х. Баграмян) фронта при участии Балтийского флота (адмирал В.Ф. Трибуц).

На Краснознаменный Балтийский флот в 1945 г. возлагались следующие задачи: нарушение морских сообщений в Балтийском море, блокада портов и гаваней Данцигской бухты, Пиллау (ныне Балтийск), Кенигсберг (ныне Калининград), Хель, Либава (ныне Лиепая) с целью воспреещения эвакуации вражеских войск из Курляндии и Восточной Пруссии, обеспечение плавания своих кораблей и защита наших сообщений от воздействия противника; содействие продвижению флангов 1-го и 2-го Прибалтийских фронтов по побережью Рижского залива и Балтийского моря ударами авиации, высадкой десантов и огнем артиллерии, оборона военно-морских баз и побережья, отражение попыток врага высадить десанты. Краснознаменный Балтийский флот (КБФ) к декабрю 1944 г. был выведен из оперативного подчинения Ленинградского фронта, и все руковод-

ство боевой деятельностью флота возлагалось на Главное командование ВМФ.

Если по числу кораблей, находящихся в строю, КБФ был значительно слабее немецкого флота, то по численности воздушных сил имел почти двойное превосходство. Однако для решения задач нарушения морских сообщений и блокады окруженных группировок противника ударной авиации в составе ВВС флота было недостаточно. В связи с этим начальник Главного морского штаба еще в декабре 1944 г. обратился к начальнику Генерального штаба с просьбой об увеличении состава ВВС КБФ за счет передачи из состава авиации Красной Армии трех дивизий бомбардировщиков Ту-2, Пе-2 и Ил-4 и одной дивизии истребителей. Эти силы совместно с авиацией флота предполагалось свести в особую оперативную авиационную группу для нанесения мощных ударов по портам и сообщениям противника в Балтийском море. В свою очередь командующий КБФ в январе 1945 г. докладывал народному комиссару ВМФ, что исходя из обстановки на суше и на море необходимо усилить состав ВВС КБФ.

На начало января 1945 г. в состав балтийской авиации входили:

- 8-я МТАД (1-я ГМТАП, 51-й МТАП, 12-й ГБАП, 21-й ИАП);
- 9-я ШАД (7-й ГШАП, 35-й ШАП, 12-й ИАП);
- 1-я ГИАД (3-й ГИАП, 4-й ГИАП, 10-й ГИАП);
- 11-я ШАД (8-й ГШАП, 47-й ШАП, 9-й ИАП, 11-й ИАП);
- 15-й ОРАП (43-я РАЭ, 44-я РАЭ, 45-я РАЭ);
- 1-й УАП (см. условные обозначения в конце статьи), а также ряд других обеспечивающих частей и подразделений.

На заключительном этапе Великой Отечественной войны ВВС КБФ имели в своем строю 87 торпедоносцев, 74 бомбардировщика, 176 штурмовиков, 365 истребителей, 66 разведчиков и 13 корректировщиков¹.

ВВС КБФ командовал с июля 1941-го по февраль 1946 г. генерал-полковник авиации М.И. Самохин, Герой Советского Союза (звание присвоено 29.06.1945 г.).

Восточно-Прусская наступательная операция войск 2-го и 3-го Белорусских фронтов проводилась в три этапа с 13 января по 25 апреля. На первом этапе (с 13 по 18 января) и на втором (с 19 января по 9 февраля) силы КБФ к непосредственной тактической поддержке войск фронтов не привлекались и вели действия на морских

¹ *Егерс Е.В.* Советская морская авиация во Второй мировой войне. Рига: изд-во «Торнадо», 1998. С. 15–16.

сообщениях противника в Балтийском море. В основном противник нес потери при эвакуации войск окруженных группировок, переходе кораблей морем и стоянке в портах Либава, Пиллау, Готенхафен (Гдыня) и др.

На третьем этапе операции (с 10 февраля по 25 апреля) КБФ, кроме оперативного взаимодействия с войсками фронтов, выражавшегося в боевой деятельности на морских сообщениях, оказывал непосредственную тактическую поддержку войскам фронтов в уничтожении земландской группировки противника. Содействие войскам фронтов оказывала авиация флота, морская железнодорожная артиллерия, торпедные катера и бронекатера, последние принимали активное участие в высадке тактических десантов.

Личный состав авиации флота с большим напряжением сил в неблагоприятных условиях базирования и метеорологической обстановки проводил активные действия по нарушению морских сообщений и добился лучших результатов, чем в 1944 г.

Основным методом использования ударной авиации флота являлись групповые бомбоштурмовые удары по кораблям противника в базах и групповые полеты торпедоносцев на поиск кораблей и транспортов в море. С перебазированием самолетов на западные аэродромы происходит нарастание ударов авиации флота по вражеским кораблям в базах и в море, достигая в апреле максимального числа самолетовылетов (таблица).

Боевая деятельность ВВС КБФ в 1945 г.²

Месяц	самолетовылетов	В том числе по задачам и видам самолетов							
		На разведку	На прикрытие ударной авиации	На удары по портам и базам	По кораблям в море				
					торпедоносцы	топмачтовики	Штурмовики и бомбардировщики	На минные постановки	Всего в море
Январь	1766	642	189	92	32	14	31	71	148
Февраль	1722	547	448		64	42	82	32	220
Март	2690	766	945	477	134	132	48	17	326
Апрель	5626	1222	1597	1527	104	99	568	67	536048
Май (до 9 мая)	1747	587	398	158	24	47	533		
Всего	12551	3754	3577	2254	358	334	1657	187	2136

Удары авиации флота по базам и портам погрузки и выгрузки, окруженным и изолированным с суши группировкам в значительной мере влияли на сопротивление войск противника на Земландском полуострове, полуострове Хела и на острове Рюген. Главными объектами ударов авиации флота были военно-морская база и крепость Пиллау, расположенная у входа в Кенигсбергский канал. ПВО Пиллау состояла из 15 батарей зенитной артиллерии и свыше 30 одиночных точек малой зенитной артиллерии. К этому добавлялась зенитная артиллерия кораблей и транспортов. В среднем зенитная артиллерия Пиллау могла в минуту выпустить до 15 000 снарядов калибром от 20 мм и выше. На аэродромах в районе Пиллау и Кенигсберга находилось до 100 истребителей ФВ-190 и Ме-109.

Одновременные массированные удары по Пиллау авиация флота выполняла по специально разработанному штабом ВВС флота плану «Заря», утвержденному командующим флотом 8 марта 1945 г. Пред-

² ВМФ Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Краснознаменный Балтийский флот. Т. II. М.: ВАГШ, 2022. С. 688.

усматривалось одновременными массированными ударами штурмовиков и пикировщиков с обеспечением истребителями уничтожать транспорты и боевые корабли в военно-морской базе Пиллау, на подходах к ней, в Кенигсбергском канале и в порту Кенигсберг.

Удары по базе Пиллау продолжались до ее освобождения от немцев 25 апреля. За этот период авиация нанесла по военно-морской базе 24 массированных удара. Было произведено 2023 самолетовылета, в том числе 1177 ударной авиацией. В результате было потоплено 23 транспорта, танкер и около 40 боевых и вспомогательных кораблей, повреждено 19 транспортов, миноносец и 12 других боевых кораблей и вспомогательных судов. Это значительно затруднило эвакуацию противника из Кенигсберга и Пиллау, во многом способствовало ослаблению земландской группировки противника и вынудило ее из-за большой потери транспортных средств отказаться от эвакуации морем и переправиться на косу Фриш-Нерунг.

За период с 1 января по 1 апреля 1945 г. авиация флота совершила 669 самолетовылетов для бомбоштурмовых ударов по портам Виндава, Либава, Мемель (Клайпеда), Пиллау, Данциг (Гданьск), Готенхафен и др. Основные удары авиации флота и фронтов наносились по портам Пиллау, Данциг, Хела и Свиномюнде (Свиноуйсьце). При этом в районе Свиномюнде — Засниц в основном действовала и наносила удары авиация 3-го Белорусского фронта. Эвакуация войск противника и населения из этих портов потребовала нанесения ударов по ним сухопутной авиацией. В боевых действиях авиации флота в Восточно-Прусской наступательной операции возросли оперативное искусство и тактика, улучшилась организация взаимодействия авиации флота с фронтовой авиацией, авиацией дальнего действия, с сухопутными войсками и силами флота. До выхода войск к морскому побережью фронтовая авиация решала задачи только по поддержке и прикрытию сухопутных войск. В период ликвидации окруженных группировок, прижатых к морю, фронтовая авиация 80% самолетовылетов выполняла в интересах сухопутных войск, а 20 % на удары по морским объектам. Несомненно, при планировании совместных действий авиации фронтов и флота эффективность ударов по транспортным средствам была значительно выше.

Одновременно с ударами по военно-морской базе Пиллау, портам и рейдам Данцигской бухты авиация флота вела активные боевые действия на коммуникациях противника от Курляндского полуострова до Померанской бухты. Особенно активизировал свои

перевозки противник в феврале – апреле 1945 г. из портов Курляндского полуострова и Данцигской бухты. Перевозки осуществляли несколько сотен транспортных и вспомогательных судов, а также баржи различных типов и другие плавучие средства. Систематическая воздушная разведка проводилась два раза днем и один раз ночью по планам штаба авиации флота и штаба флота. Она своевременно выявляла маршруты переходов и местоположение конвоев и одиночных транспортов. Командование авиации флота организовало и провело несколько мощных ударов по крупным конвоям.

В январе–апреле 1945 г. исключительно эффективно по конвоям наносила удары минно-торпедная авиация. 14 января 1945 г. самолеты ВВС КБФ потопили транспорт «Минни Хорн» (4007 т) и теплоход «Фриц Шооп» (1598 т). Еще большего успеха удалось добиться 29 января, когда 12 торпедоносцев и 18 бомбардировщиков 51-го МТАП в сопровождении двух эскадрилий истребителей атаковали конвой, шедший из Либавы на юго-запад. Летчикам удалось отправить на дно три транспорта и плавучую базу подводных лодок «Мемель».

15 февраля по обнаруженному конвою севернее косы Хель из шести транспортов, двух миноносцев, трех сторожевых кораблей и тральщика по решению командира 8-й МТАД удар выполнялся тремя группами торпедоносцев и топмачтовиков 14-ю А-20-Г 51-го полка под прикрытием истребителей. В полете использовался самолет наведения. Бомбами и торпедами они потопили четыре транспорта и тральщик. Такое взаимодействие осуществлялось не только в больших группах, но и при «свободной охоте» парами. Например, 17 февраля 1945 г. пара топмачтовик — торпедоносец, которую вел капитан А.Е. Скрябин, пустила на дно Данцигской бухты транспорт в 8000 т и сторожевик. Известен даже случай топмачтового удара по цели на суше.

9 марта 1945 г. морская авиация повредила подводную лодку U-351 и потопила или сильно повредила 6 транспортов, дозорный корабль и пассажирское судно «Метеор». На следующий день в ходе воздушного налета получили повреждения и сели на мель три морских охотника UJ-302, UJ-303 и UJ-305.

Примером эшелонированных действий является уничтожение транспортов конвоя 12 марта 1945 г. Воздушной разведкой утром на подходе к Данцигской бухте был обнаружен конвой из пяти транспортов, трех сторожевых кораблей и пяти тральщиков, идущий на юг. По уточненным данным, конвой вышел из Либавы с войсками для данцигской группировки. Командующий ВВС КБФ решил по-

следовательными ударами групп штурмовиков, торпедоносцев, топмачтовиков и пикирующих бомбардировщиков уничтожить транспорты конвоя до его входа в порты Данцигской бухты. Для выполнения поставленной задачи было выделено 26 А-20-Г, 16 Ил-2, 27 Пе-2, 60 Як-9, Ла-7 и Ла-5. По конвою было нанесено пять ударов. В результате атак экипажей торпедоносцев и топмачтовиков, меткого бомбометания летчиков-пикировщиков были потоплены все пять транспортов конвоя и повреждены три корабля охранения.

Примером подготовки в сжатые сроки и высокой организации является одновременный удар по конвою в день штурма Кенигсберга. Воздушная разведка утром 9 апреля в районе косы Хель обнаружила конвой из восьми транспортов, четырех сторожевых кораблей и нескольких торпедных катеров, идущих на северо-запад. Командующий авиацией флота решил нанести одновременный удар пикирующими бомбардировщиками, высотными и низкими торпедоносцами. По замыслу первыми наносили удар высотные торпедоносцы, вторыми — пикирующие бомбардировщики и за ними топмачтовики и низкие торпедоносцы. В сжатые сроки были поставлены задачи и подготовлены самолеты на вылет. В результате удара были потоплены три транспорта, три торпедных катера и повреждены два транспорта. Продуманная организация и целесообразная последовательность ударов, минимальные интервалы между группами, смелые и решительные действия экипажей обеспечивали без потерь успешное решение задачи.

В ходе боевых действий ВВС КБФ на коммуникациях противника был отработан тактический прием совместного удара по кораблям противника топмачтовиков и торпедоносцев. При выполнении ударов Ил-2 подавляли зенитную артиллерию кораблей, А-20-Г действовали парами — один топмачтовик и один торпедоносец. Топмачтовик с дистанции 5–7 км начинал разгон, затем открывал пушечно-пулеметный огонь, чтобы ослабить противодействие зенитчиков, и выходил в атаку за одну минуту перед торпедоносцем с высот 20–30 м и дистанции 200–250 м, прицельно сбрасывал бомбы с последующим рикошетированием в борт. Торпедоносец с дистанции 600–800 м и высоты 20–30 м применял торпеду. Пикировщики наносили удар с высоты 1500–1800 м при индивидуальном прицеливании.

Наибольшего успеха в действиях на морских сообщениях добилась минно-торпедная и бомбардировочная авиация. Совместные удары торпедоносцев и топмачтовиков в большинстве случаев являлись наиболее эффективными при ударах по конвоям и группам судов противника.

Кроме действий авиации флота по кораблям в море, большое значение для блокады вражеских портов и борьбы с морскими перевозками имели активные минные заграждения. Высокими боевыми качествами для выполнения этой задачи обладала авиация. К таким качествам относятся возможность в краткие сроки выставлять большие поля минных заграждений высокой плотности, а также способность выставлять и подновлять минные заграждения в любых районах, где не могут этого сделать по оперативным и другим условиям надводные корабли и подводные лодки. Для выполнения минных постановок привлекались самолеты ДБ-3, Ил-4 и А-20-Г «Бостон». Минно-торпедная авиация ВВС КБФ, совершив в 1945 г. 187 вылетов, поставила 293 мины на входах в порты Либава, Мемель и Пиллау. На этих минах подорвались и погибли 5 транспортов и один был поврежден. Сам факт постановки неконтактных мин заставлял противника вести тральные работы и до открытия фарватера для плавания задерживать отправку конвоев.

Авиация флота активно наносила удары и по боевым кораблям противника. Для ударов по флангам наших войск противник использовал крейсера, эсминцы, специальные плавучие батареи. Первый удар по кораблям артиллерийской поддержки был выполнен 31 марта, а затем в течение недели авиация флота наносила повторные удары. В ударах по кораблям участвовали части 8-й и 9-й авиадивизий. 8 апреля 1945 г. группа бомбардировщиков и торпедоносцев, прикрываемых 22 Як-9, восточнее косы Хель нанесли удар по отряду боевых кораблей в составе крейсера типа «Хиппер», 10 сторожевых кораблей и 7 десантных барж. Корабли шли в порядке ПВО. Первыми в атаку устремились топмачтовики, а за ними торпедоносцы. Они атаковали корабли охватом с двух сторон. Самолеты были встречены сильнейшим огнем зенитной артиллерии, а с крейсера вела огонь и бортовая артиллерия, поднимая столбы воды по курсу атакующих самолетов. Бомбардировщики нанесли удар по крейсеру топмачтовым способом. Торпедоносцы атаковали корабли с дистанции 600–800 м. В момент атаки крейсер начал выполнять циркуляцию. Воздушным фотографированием самолета-разведчика и визуальным наблюдением было установлено попадание в крейсер торпеды и потопление миноносца.

В завершающих боях по разгрому Восточно-Прусской группировки противника авиация флота принимала также участие в обеспечении высадки морских десантов на косу Фрише-Нерунг. Остатки

разгромленных войск на Земландском полуострове бежали через пролив Зеетиф на косу Фрише-Нерунг, где скопилось более 39000 солдат и офицеров. Для содействия сухопутным войскам в разгроме этих сил 25 апреля началась высадка морских десантов на западный и восточный берега косы. С рассветом истребители флота патрулированием в воздухе и дежурством на аэродроме надежно прикрывали силы десанта на берегу. Когда несколько десантных барж и сторожевых кораблей противника пытались подойти к месту высадки, в бой вступила штурмовая авиация. Летчики-штурмовики ударом с малых высот (400–200 м) уничтожили несколько кораблей. При наступлении на северную группу войск противника, находящуюся на косе Фрише-Нерунг, штурмовая авиация нанесла по ней несколько ударов и не допустила поддержки вражескими кораблями ее войск с моря.

Назовем факторы, затруднявшие боевую деятельность авиации. Отсутствие своевременного планирования оперативного взаимодействия авиации в стратегических операциях, недостаточное усиление ВВС КБФ ударной авиацией за счет переброски ее с других флотов на главное — балтийское направление послужило основной причиной того, что ВВС КБФ не смогли с достаточной полнотой выполнить задачи нарушения морских сообщений противника и блокады его военно-морских баз и портов.

Одним из факторов, затруднивших боевую деятельность авиации, кроме метеорологических условий и выхода аэродромов из строя являлась большая протяженность района боевых действий. Авиация флота наносила удары по многим объектам от Рижского залива до проливной части Балтийского моря. Это обстоятельство приводило к рассредоточению ее по многим аэродромам, затрудняло организацию взаимодействия и нанесение точных ударов на основном операционном направлении.

Перебазирование авиации флота на аэродромы Восточной Пруссии также затруднялось из-за отсутствия в распоряжении флота благоустроенных аэродромов, а аэродромы с грунтовыми взлетно-посадочными полосами в весеннее время не могли в полной мере обеспечить боевую деятельность ударной авиации.

Основным недостатком в боевой деятельности авиации флота до апреля 1945 г. оставалось слабое оперативное взаимодействие и отсутствие тактического взаимодействия между авиацией, подводными лодками и надводными кораблями. Так же, как и в 1944 г., авиация флота на морских сообщениях в основном действовала самостоя-

тельно. Взаимодействие с подводными лодками заключалось только в передаче разведывательных данных в штаб бригады лодок, а с надводными кораблями в эпизодических ударах совместно с торпедными катерами в Данцигской бухте. Недостатки управления действиями и неудовлетворительное состояние разведки оказывали отрицательное влияние на боевую деятельность как авиации, так и других сил флота.

Итоги операции. Разгром противника в Восточной Пруссии имел крупное военно-политическое значение. В результате проведения Восточно-Прусской операции к 25 апреля советские войска прорвали мощную оборону немецкой группы армий «Центр», вышли к Балтийскому морю, заняв Восточную Пруссию и освободив северную часть Польши, уничтожили 25 дивизий противника (его основные силы), а 12 дивизий разгромили и тем самым решили задачу огромного оперативно-стратегического масштаба. С падением восточно-прусского бастиона военная мощь фашистской Германии была еще больше ослаблена. Красная Армия ликвидировала важнейший стратегический плацдарм немецких захватчиков, вотчину реакционного пруссачества. Балтийский флот, внесший большой вклад в дело окончательного разгрома противника в Восточной Пруссии, имел теперь возможность, базируясь на Пиллау, более активно действовать в южной части Балтийского моря и помогать сухопутным войскам в их завершающем наступлении.

«Русское наступление развивалось с невиданной силой и стремительностью, — писал после войны генерал вермахта Меллентин. — Невозможно описать всего, что произошло между Вислой и Одером в первые месяцы 1945 года. Европа не знала ничего подобного со времени Римской империи».

В результате массированных ударов балтийской авиации по портам и кораблям в море было уничтожено с 13 января по 25 апреля 28 транспортов, 48 различных судов и 39 боевых кораблей. Эти потери оказали существенное влияние на подавление сопротивления немецко-фашистских войск на Земландском полуострове и в Восточной Померании и на дальнейшее успешное наступление советских войск. Общий тоннаж 115 достоверно потопленных транспортов и кораблей в 1945 г. составил 335 075 брт³ (данные тоннажа и количество потопленных судов не совпадают в различных источниках).

³ Брутто-регистрационная тонна (брт) в морском флоте — это единица измерения объема, которая выражает регистрационную вместимость судна (объем его внутренних помещений). Одна брутто-регистрационная тонна равна 100 кубическим футам, то есть 2,83 м³.

Большое количество шхун, мотоботов, буксиров, барж, речных пароходов и других плавредств, погибших на переходе, не поддается учету, так как противником эти случаи в большинстве своем не регистрировались. При обследовании гаваней, оставленных противником, было обнаружено большое количество малых судов, затонувших от боевых повреждений. Так, в Пиллау обнаружено 123 судна, Данциге 445, Готенхафене 26, Кенигсберге 12, Свинемюнде, Заснице, Варнемюнде, Штральзунде и Ростоке 147.⁴

В целом авиация КБФ внесла огромный вклад в разгром фашистской Германии и победу советского народа. Личный состав авиации флота на протяжении всей войны с честью выполнял все поставленные командованием задачи. За достигнутые успехи в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками наименования гвардейских получили девять соединений и частей ВВС КБФ, награждены орденами Красного Знамени 16 соединений и частей. Звание Героя Советского Союза присвоено 122 летчикам. Подполковник А.Е. Мазуренко, полковник В.Н. Раков, подполковник Н.Г. Степанян и майор Н.В. Челноков были удостоены звания Героя Советского Союза дважды. Награждено орденами в течение войны 8230 военнослужащих ВВС КБФ, из них орденом Ленина — 192, орденом Красного Знамени — 1630.

Условные обозначения

- МТАД — минно-торпедная авиационная дивизия.
- ГМТАП — гвардейский минно-торпедный авиационный полк.
- МТАП — минно-торпедный авиационный полк.
- ГБАП — гвардейский бомбардировочный авиационный полк.
- ИАП — истребительный авиационный полк.
- ШАД — штурмовая авиационная дивизия.
- ГШАП — гвардейский штурмовой авиационный полк.
- ШАП — штурмовой авиационный полк.
- ГИАД — гвардейская истребительная авиационная дивизия.
- ГИАП — гвардейский истребительный авиационный полк.
- ОРАП — отдельный разведывательный авиационный полк.
- РАЭ — разведывательная авиаэскадрилья.
- УАП — учебный авиационный полк.

⁴ ВМФ Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Краснознаменный Балтийский флот. Т. II. М.: ВАГШ, 2022. С. 689.

Литература

- Артемьев А.М.* Морская авиация России. М.: Воениздат, 1996.
- ВМФ Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Краснознаменный Балтийский флот. Т. II. М.: ВАГШ, 2022 г.
- Егерс Е.В.* Советская морская авиация во Второй мировой войне. Рига: изд-во «Торнадо», 1998.
- Лаврентьев Н.М., Гуляев С.А., Минаков В.И., Шульженко А.П. и др.* Авиация Российского флота. СПб.: Судостроение, 1996.
- Лаврентьев Н.М., Демидов Р.С., Кучеренко Л.А., Храмов Ю.В.* Авиация ВМФ в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1983.
- Левшов П.В., Болтенков Д.Е.* Век в строю ВМФ: Авиация Военно-Морского Флота России (1910–2010): Справочник. Специальный выпуск альманаха «Тайфун», 2012.
- Морозов М.Э.* Морская торпедоносная авиация. Т. 1. Санкт-Петербург: Галея Принт, 2006.

ПОТОПЛЕНИЕ ГЕРМАНСКОГО УЧЕБНОГО ЛИНЕЙНОГО КОРАБЛЯ «ШЛЕЗИЕН» АВИАЦИЕЙ КРАСНОЗНАМЕННОГО БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА 4 МАЯ 1945 ГОДА

В Берлинской стратегической наступательной операции войска 2-го Белорусского фронта частью сил (2-я ударная и 19-я армии) продвигались на приморском направлении, а Краснознаменный Балтийский флот оказывал им содействие [5, с. 388, 393].

В ходе наступления наши войска 2 мая окружили и прижали к морю группировку немецко-фашистских войск, оборонявшую Свинемюнде — последний порт и военно-морскую базу противника на померанском побережье. С моря артиллерийскую поддержку этой группировке оказывали боевые корабли германского флота, нанося чувствительные удары по позициям наших войск.

Только с 10 марта по 8 апреля в артиллерийской поддержке немецко-фашистских войск, прижатых к морю, участвовали тяжелые крейсера «Принц Ойген», «Адмирал Шеер», «Лютцов», учебный линейный корабль «Шлезинген» и более 10 эскадренных миноносцев. За это время боевые корабли противника провели 240 стрельб и израсходовали 4471 снаряд калибра 105–280 мм по боевым порядкам наших войск, обеспечивая оборону укрепленных районов на побережье Данцигской бухты [3, с. 654].

Всего в апреле-мае 1945 года для обороны побережья и сопровождения конвоев в южной и юго-восточной частях Балтийского моря немцы сосредоточили до 600 кораблей и боевых катеров, а для перевозки войск и грузов задействовали около 700 транспортных судов — от океанских лайнеров до портовых буксиров [4, с. 303].

Краснознаменный Балтийский флот в борьбе с крупными надводными кораблями и для нарушения морских коммуникаций прижатых к морю группировок противника мог использовать только небольшое число торпедных катеров и подводных лодок, а в более широком масштабе — ударную авиацию флота.

В сложившихся условиях — малые глубины и минирование английской авиацией Померанской бухты подводные лодки не могли действовать в прибрежных районах. Использованию здесь большого количества торпедных катеров мешали условия погоды и многочисленные корабельные дозоры противника. Учитывая эти

обстоятельства, командование Краснознаменного Балтийского флота возложило задачу борьбы с вражескими кораблями на бомбардировочную, штурмовую и торпедоносную авиацию [2, с. 133; 5, с. 281].

Для выполнения этой задачи 27–29 апреля 1945 года на аэродром Мариенбург у Кольберга (ныне Колобжег в Польше) была перебазирована авиагруппа ВВС флота в составе четырех авиационных полков: 51-го минно-торпедного (20 торпедоносцев и топмачтовиков А-20-Ж и А-20-ДО), 7-го гвардейского штурмового (28 штурмовиков Ил-2), 21-го и 12-го истребительных (48 истребителей Як-9) и одной авиаэскадрильи 15-го отдельного разведывательного авиационного полка (9 самолетов-разведчиков Як-9). Всего 105 самолетов [1, с. 147; 3, с. 656].

Командование Кольбергской авиагруппой было возложено на командира 9-й штурмовой авиационной дивизии Героя Советского Союза подполковника Якова Захаровича Слепенкова. Однако фактически планированием боевого применения этой группы занимался выносной пункт управления (ВПУ) командующего ВВС флота, также развернутый в Кольберге [5, с. 291].

Базирование на одном аэродроме с двумя взлетно-посадочными полосами обеспечивало подъем в воздух значительной части авиагруппы в короткий срок и возможность организации совместных групповых ударов по противнику.

Воздушная разведка КБФ установила, что на рейде Свиномюнде (ныне Свиноуйсьце в Польше) находятся учебный линейный корабль «Шлезен»¹, 3 эскадренных миноносца, 2 тральщика и 2 сторожевых корабля.

Чтобы не допустить применения этих сил для обстрела приморского фланга наших войск, командующий ВВС флота принял решение разгромить их комбинированным авиационным торпедно-бомбовым ударом.

Немедленному выполнению этого решения препятствовали сплошная низкая облачность и плохая видимость (например, количество вылетов авиации флота на разведку в эти дни снизилось с обычных 57 до 27 в сутки) [1, с. 150]. Вынужденная задержка по времени позволила более тщательно подготовиться к выполнению боевой задачи.

¹ Немецкий учебный линейный корабль «Шлезен» вступил в строй в 1908 г. Водоизмещение 14500 т, скорость хода 18,5 уз, экипаж 991 чел. Вооружение артиллерийское: 2×2 — 280-мм; зенитное: 4×1 — 105-мм, 7×1 — 40-мм, 18×1 — 20-мм, радиолокационная станция.

На рассвете 4 мая с улучшением погоды авиационная разведка установила непрерывное наблюдение за рейдом Свинемюнде, а все силы, предназначенные к удару по кораблям противника, были приведены в 20-минутную готовность. В 7 ч утра от разведчиков была получена радиограмма, что на рейде обнаружены учебный линейный корабль «Шлезия», 4 миноносца, 2 сторожевика, 3 тральщика, 8 быстроходных десантных барж и 10 сторожевых катеров — всего 28 боевых кораблей и катеров, вооруженных зенитной артиллерией, а также 5 транспортов и госпитальное судно. Одновременно было установлено, что авиация противника в районе порта не базируется [1, с. 152].

Всего полтора часа потребовалось оперативной группе штаба ВВС флота для разработки документов плана удара по кораблям противника и доведения их до командиров 8-й минно-торпедной (мтад), 9-й штурмовой авиадивизий и 15-го отдельного разведывательного авиаполка. Главный объект удара — учебный линейный корабль. Командиры соединений довели плановую таблицу действий сил и поставили боевые задачи командирам авиационных полков.

Особое внимание обращалось на последовательность действий сил и вопросы взаимодействия ударных и обеспечивающих групп с истребителями сопровождения. Взаимодействие организовывалось строго по времени и направлению заходов на цель. Затем в авиационных частях были проведены тактические летучки с ведущими тактических групп и всем летным составом.

К участию в первом ударе привлекались 56 самолетов, сведенных в три группы:

- ударная — восемь топмачтовиков и два торпедоносца А-20-Ж из состава 1-й и 3-й эскадрилий 51-го минно-торпедного авиаполка (мтап) для нанесения удара по линкору;
- обеспечивающая — 24 штурмовика Ил-2 для подавления огня зенитной артиллерии стоявших на рейде кораблей и обеспечения выхода из атаки самолетов ударных групп;
- прикрытия — 22 истребителя Як-9.

Следует отметить, что по опыту 1944 г. для уничтожения только одной быстроходной десантной баржи требовалось от 8 до 11 штурмовиков Ил-2 [6, с. 271]. Очевидно, что 24 штурмовиков обеспечивающей группы было недостаточно даже для подавления средств ПВО обнаруженных кораблей.

Дополнительно снижало боевые возможности ударной группы включение в нее штабом 8-й мтад двух торпедоносцев, так как глубина Померанской бухты в районе планируемого удара не превышала 9–11 м. Это ставило под вопрос обоснованность применения авиационных торпед 45-36 АН даже со стабилизаторами АН-42².

Впервые в практике нашей минно-торпедной авиации наведение ударных групп на цель и управление действиями всех тактических групп в воздухе осуществлял командир 2-й эскадрильи 51-го мтап капитан Ф.Н. Макарихин на самолете А-20-Ж без боевой нагрузки.

В 10 ч 40 м (через два часа после получения боевой задачи) все самолеты ударных групп взлетели с аэродрома. Однако вскоре два топмачтовика возвратились из-за неисправностей.

В 11.30 по команде капитана Ф.Н. Макарихина три группы штурмовиков вышли в атаку по кораблям охранения с северо-западного направления. Вопреки ожиданиям оно оказалось хорошо прикрытым зенитной артиллерией.

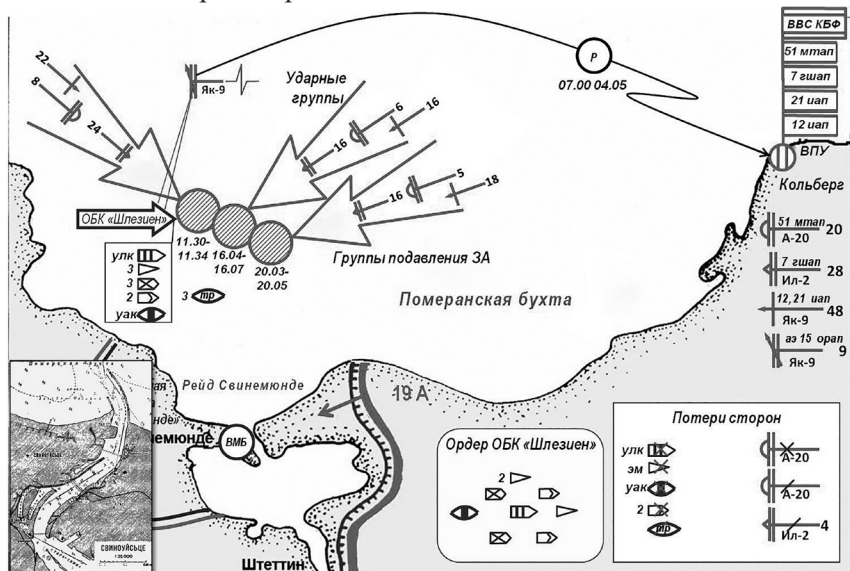


Схема ударов авиации ВВС КБФ по кораблям противника на рейде Свинемюнде 4.05.1945 г.

² Стабилизатор представлял собой гофрированную железную трубу диаметром 45 см и длиной 1,6 м. Крепился к хвостовой части торпеды 45-36 АН и обеспечивал сброс ее с самолета на скорости до 300 км/ч, высоте полета 15–55 м и минимальной глубине моря в точке сбрасывания 10 м.

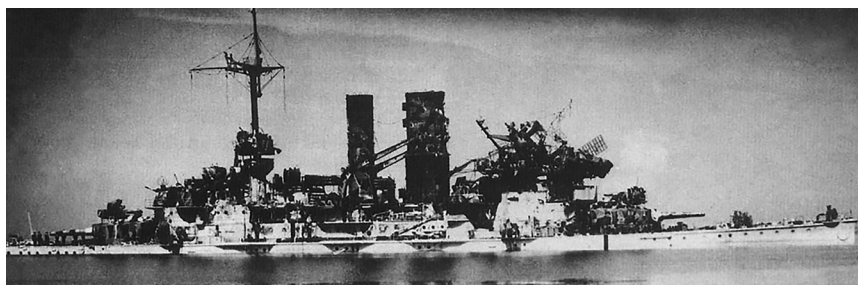
Вслед за группой подавления средств ПВО самолеты А-20 с высоты 25–30 м атаковали линкор «Шлезия». Из-за плотного заградительного огня к нему прорвались только два торпедоносца и один топмачтовик. Торпеды, сброшенные с дистанции 800–1000 м, в цель не попали. Топмачтовик добился попадания в «Шлезия» одной ФАБ-500, но при отходе от цели был сбит зенитным огнем с линкора. Остальные топмачтовики, попав в зону сильного зенитного огня, самостоятельно выбирали для атаки корабли охранения и транспорты.

Удар продолжался 4 мин. Анализ его результатов показал, что линкор имеет значительный дифферент на нос, а эсминец, тральщик и транспорт противника (на самом деле учебный артиллерийский корабль — бывший вспомогательный крейсер «Орион») получили повреждения [2, с. 135].

Таким образом, поставленная задача была выполнена не полностью, поэтому было решено нанести повторный удар. К нему привлекли уже 39 самолетов — 6 топмачтовиков, торпедоносец, 16 штурмовиков и 16 истребителей. Управление группами авиации в ударе также осуществлял капитан Ф.Н. Макарихин.

Удар был нанесен через 4,5 ч и длился 3 мин. По способу нанесения он был похож на первый, но заход на цели осуществлялся с востока. Вслед за штурмовиками, атаковавшими корабли охранения четырьмя группами, атаку произвели топмачтовики и торпедоносец, из которых к линейному кораблю прорвались лишь три самолета, а остальные четыре атаковали запасные цели. Сброшенная торпеда в цель вновь не попала. Одна из бомб взорвалась у самого борта линкора, но он остался на плаву. Другие атаки завершились потоплением транспорта и повреждением эскадренного миноносца и транспорта. Запас светлого времени позволял нанести еще один удар. В 20 ч 03 мин ударная группа (5 топмачтовиков и один торпедоносец) и группа подавления зенитного огня противника (16 штурмовиков) под прикрытием 18 истребителей вновь поднялись в воздух.

На этот раз к линейному кораблю из-за ослабления ПВО прорвались все 6 ударных самолетов. От попадания ФАБ-1000 в кормовую часть линкор затонул на мелководье. Главная цель ударов была достигнута.



Разрушения на лк «Шлезииен», затонувшем на мелководье

Таким образом, поставленная перед военно-воздушными силами флота задача обеспечения приморского фланга 2-го Белорусского фронта была выполнена. Были потоплены линейный корабль «Шлезииен», учебный артиллерийский корабль «Орион», эсминец, тральщик и четыре транспорта. Один транспорт был поврежден. Угроза обстрела приморского фланга 19-й армии мощными корабельными орудиями противника была устранена, а 5 мая наши войска заняли город и порт Свинемюнде.

Для выполнения поставленной боевой задачи было совершено 149 самолетовылетов, из них торпедоносцами и топмачтовиками 20, штурмовиками 64, истребителями 55 и самолетами-разведчиками 10. Среднее количество самолетовылетов для уничтожения одного корабля составило 18,6. Расход боеприпасов — 4 торпеды 45-36АН, 7 авиабомб ФАБ-1000, 8 ФАБ-500, 49 ФАБ-250, 87 ФАБ-100, 59 РС-82, 7200 снарядов и 9500 патронов. Наши потери составили один топмачтовик, еще один топмачтовик, четыре штурмовика и семь истребителей были повреждены [2, с. 136].

В этих действиях тактика применения авиации флота по кораблям противника в базах и на рейдах получила дальнейшее развитие. Заслуживают внимания попытка организации единого руководства всеми авиационными группами в ударе, выбранный способ действий сил с предварительным ослаблением ПВО кораблей противника непосредственно перед нанесением главного удара, применение топмачтовиков в условиях сильной ПВО и малое время нахождения авиации в районе цели. Соотношение количества ударной и обеспечивающей авиации в ударах составило в среднем 1:5.

Положительными сторонами в рассмотренных действиях кольбергской авиагруппы стали целеустремленность и настойчивость командования ВВС флота в достижении поставленной цели, выра-

жившиеся в нанесении трех последовательных групповых ударов, что привело к выполнению боевой задачи.

Однако следует выделить и ряд недостатков, которые необходимо учитывать при планировании боевых действий:

- выделенное количество штурмовиков для подавления ПВО кораблей противника в районе нанесения удара оказалось недостаточным;

- применение штурмовиков небольшими группами с одного направления не позволяло надежно подавить ПВО кораблей противника и обеспечить прорыв к главной цели всех самолетов ударной группы;

- поэтому сосредоточенного удара по главной цели — линейному кораблю — не получилось. В первом ударе к нему смогли прорваться лишь 30 % торпедоносцев и топмачтовиков, а во втором — 42 %;

- управление тактическими группами авиации с воздушного командного пункта во время ударов было потеряно в условиях сильного противодействия артиллерии ПВО противника;

- решение применить авиационные торпеды было ошибочным. Глубина рейда Свинемюнде не превышала 10–12 м, вследствие чего торпеды зарылись в дно и не попали в цель.

В завершение следует упомянуть об одном из участников этих событий — штурмане самолета-топмачтовика 1-й эскадрильи 51-го мтап лейтенанте Александре Федоровиче Корнышкине. О месте его службы в годы войны я узнал от своей мамы, а позже — из документов сайта «Память народа» и из книги командира 51-го мтап И.Ф. Орленко [7]. На с. 73 он упоминает о нем, как об одном из лучших штурманов полка, наиболее успешно выполнявших задачи разведки и наведения ударных групп авиации на корабли и суда противника в море. Александр Федорович Корнышкин — мой дядя. Тем самым я хочу отдать дань памяти всем героям Великой Отечественной войны павшим и оставшимся в живых, в смертельной борьбе отстаившим свободу и независимость нашей Родины.

Литература

Алепко И. Краснознаменный Балтийский флот в кампанию 1945 года. Хроника. — Сосновый Бор: [б/и], 2020.

Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. [Монография]. В 4-х частях.

Ч. 2. Военно-воздушные силы Краснознаменного Балтийского флота в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1963.

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. 3-е изд. Т. 2. Балтийский флот — М.: Воениздат, 2022.

Морозов М.Э. при участии Котельникова В.Р. Морская торпедоносная авиация. В 2 т. Т. 1. — СПб.: Галяя Принт, 2006.

Великая Отечественная война 1941–1945 годов. В 12 т. Т. 5. Победный финал. Завершающие операции Великой Отечественной войны в Европе. Война с Японией. — М.: Кучково поле, 2013.

Лялько С.М. [и др.]. Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне 1941–1945 годов. — М.: Воениздат, 1963.

Орленко И.Ф. Мы — Таллинские. — Таллин: Ээсти раамат, 1981.

РАССКАЗ ЗЕМЛЯКА О ДВАЖДЫ ГЕРОЕ СОВЕТСКОГО СОЮЗА А.Е. МАЗУРЕНКО

Мне посчастливилось преодолеть трудности вступительных экзаменов (а их было пять плюс проверка физической подготовки) и поступить в 1965 г. на первый курс паросилового факультета 2-го ВВМИУ в городе Пушкине, которое в честь 20-летия Великой Победы в 1965 году получило почетное наименование — Ленинградское высшее военно-морское инженерное училище.

Нашим воспитанием и обучением занималась целая плеяда ветеранов-фронтовиков, корабельных инженеров-механиков и командиров. Из них выделялись своими высокими званиями начальник училища инженер-контр-адмирал Николай Иванович Румянцев, его заместитель контр-адмирал Александр Васильевич Горожанкин и начальник специального факультета дважды Герой Советского Союза, генерал-майор авиации Алексей Ефимович Мазуренко.

Встречам с ним через 25 лет после моего выпуска из училища в 1970 году и посвящена эта статья. Это произошло следующим образом: в двадцатых числах октября 1968 года наша страна отмечала 50-летний юбилей Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи — так называлась в те годы эта молодежная организация. По сложившейся в то славное время традиции комсомол шефствовал над Вооруженными Силами, участвовал в грандиозных союзных стройках и т. д. Поэтому в тот юбилейный год во всех городах, вузах, воинских частях проходили комсомольские конференции — своеобразные отчеты молодежи.

Проходила такая конференция и в нашем училище. В президиуме этого форума сидели ветераны комсомола, почетные гости, а мы — курсанты, комсомольцы 1960–1970-х годов перед ними отчитывались о наших достижениях.

Я, комсорг 131-го класса тоже выступал с трибуны этой конференции. Как мне тогда показалось, когда назвали мою фамилию, генерал Мазуренко, сидевший в президиуме (комсомолец 30-х годов), с интересом выслушал мое выступление.

Приехав в феврале на зимние каникулы домой в украинский городок Никополь, я как-то мимоходом рассказал об этом своему девяностолетнему деду Якову Дмитриевичу. Он внезапно оживился

и спросил имя и отчество Мазуренко. Я говорю: «Алексей Ефимович». Дед: «...Та-тож Лешка, Юхима сын. Мы ж з его батьком парубкувалы в молодости...» Выяснилось, что мой дед и отец А.Е. Мазуренко жили в одном украинском селе тогдашней Елисаветградской губернии и были соседями.

Через четверть века, когда я впервые встретился с Алексеем Ефимовичем, уже будучи капитаном 1 ранга, он сказал, что тогда, в октябре 1968 года тоже запомнил мою фамилию, так как хорошо знал и моего деда, и даже моего отца 1919 года рождения. Такие вот бывают совпадения.

Я несколько раз приезжал к нему после первой встречи в 1995 году накануне его дня рождения и, затаив дыхание, слушал неторопливые рассказы ветерана. Что удалось сохранить в памяти, я решил рассказать новому поколению россиян, напомнив о наших достойных предках, ярчайшим из которых на моем пути был Алексей Ефимович Мазуренко — земляк и дважды Герой Советского Союза.

Младший лейтенант Алексей Мазуренко догадывался о скорой войне недели за две до ее начала, как знали это и все его сослуживцы из 1-го минно-торпедного авиационного полка КБФ. Этот полк из пяти эскадрилий, участвовавший еще в финской кампании, базировался на аэродроме Низино, южнее Стрельны, и был вполне боеготовым. На вооружении имел современные для того времени бомбардировщики ДБ-3Ф, бравшие на борт до 2 т боевого груза.

В первый же день войны две трети полка и несколько истребителей прикрытия — всего 40 самолетов совершили налет на финский порт Турку, где, по данным разведки, высадился 30-тысячный немецкий экспедиционный корпус для наступления на Ленинград из Финляндии. Отбомбились успешно, без потерь, сопротивления почти не было. Вернулись, а в офицерской столовой накрыты столы: водочка, закусочка, фрукты — словом, праздник. Тогда почти все верили в войну на чужой территории и быструю красивую победу...

В июле 1941 года ситуация, мягко говоря, изменилась. В черед боев был назначен мощный дальний авиаудар под Ригу, где немцы наводили мосты через Даугаву для быстрого движения танковых колонн на Ленинград. Вылетели бомбардировщики сразу трех полков, всего более ста машин. Было обещано прикрытия из шестидесяти истребителей. Истребители на встречу не явились... Тем не менее отворачивать было нельзя. Приказ следует выполнять.

Немцы, возможно, не готовые к таким действиям русских, тоже допустили ошибку. Их фронтовая ПВО пропустила бомбардировщики к себе в тыл, едва обозначив обстрел, но не разрушив строй наших самолетов. Видимо, немцы хотели разом атаковать все советские самолеты истребителями над своей территорией и сделали это, но «слегка» опоздали.

Наши летчики успели разбить переправу, спустить по течению все немецкие понтонные мосты вместе с шедшей по ним техникой. Но на обратном пути началось неизбежное.

В эскадрилье капитана Николая Челнокова — первого командира, учителя и лучшего боевого друга Мазуренко из девяти самолетов вернулись четыре. В остальных эскадрильях та же картина, то есть минус 50 процентов боевых машин.

Позже в воспоминаниях немецкого танкового генерала Гейнца Гудериана о событиях 1941 года прозвучит сетование на то, что очередной танковый кулак, шедший на Ленинград, опоздал на неделю. Это не позволило немецким войскам ворваться в город с юго-запада в сентябре 1941 года.

В условиях непрекращающихся боев иметь один постоянный аэродром стало роскошью. В июле остаткам 1-го минно-торпедного полка приходилось действовать и из относительного тыла, и близко от передовой. С аэродрома в Копорье сборная семерка ДБ-3Ф под командованием капитана Н.В. Челнокова вылетела на «свободную охоту» в Рижский залив. Алексей Мазуренко остался на земле возле полуразбитого в прошлом вылете самолета. Видимо, к счастью. На этот раз ни транспорты, ни боевые корабли врага летчикам не попались. На обратном пути Челноков запросил разрешения отбомбиться по немецким позициям на линии фронта, но получил отказ. Вот такие решения вышестоящих начальников от нелепости до преступной глупости раздражали больше всего. Грузенные бомбардировщики медленно шли домой, когда у озера Глубокого под Нарвой их нагнала четверка «мессеров»... В Копорье вернулись два израненных самолета, включая борт Челнокова. Но не рад был талантливый комэск, будущий дважды Герой Советского Союза своему возвращению. Обычно спокойный и хладнокровный Алексей Мазуренко был в ярости. Будь что будет, но он самовольно оседлал учебный самолет У-2, на месте недавней трагедии нашел поляну, сел и вытащил из ближайшей груды дымящегося железа тела двух своих мертвых товарищей, и с этим зловещим грузом вернулся. На краю

аэродрома в Копорье над ними сложили небольшой курган из камней. А неподалеку летчики закопали канистру спирта. Знали, что придется отступить и отсюда, но потом они вернутся и, может быть, именно здесь еще раз помянут тех, кто так и не успел последний раз сбросить бомбы на врага.

К концу июля 1941 года в полку из 45 самолетов практически не осталось ни одного — только «полуживые запчасти». В начале войны остро сказывался кризис руководства. В большинстве авиационных частей и соединений командование, начиная с командиров полков и выше, не имело боевого опыта и не спешило его получать. Но решения принимались именно там. В итоге летчики, по выражению Мазуренко, «варились в собственном соку». Чтобы не стать пушечным мясом, они становились асами, мастерами тактики, атаки и маневра. Вот только техника гибла быстрее людей. Еще ни разу этот эпизод не предавался огласке. Но он был.

Лучший комэск полка капитан Николай Челноков и его лучший летчик младший лейтенант Алексей Мазуренко в условиях полной неопределенности судьбы их авиаполка, неспособности из-за его боевых потерь к боям принимают решение идти в партизанский отряд. Сборы — по полной программе — личное оружие, дополнительная одежда, полевое снаряжение, запасы провизии, в том числе насушенные сухари... Последняя ночь в Ленинграде на съемной квартире Челнокова и утром — вперед, на встречу с партизанами, где два молодых здоровых офицера лишними не будут. Но есть судьба. Утром — ни свет ни заря — в дверь постучался вестовой с приказом лететь в Воронеж за новыми самолетами! Так и не сложилась их партизанская карьера.

Самое «веселье» ждало впереди. Шестерка за шестеркой новенькие Ил-2 — «черная смерть» перегонялись под Ленинград, и с ходу — в бой. Но положение дел под Ленинградом усложнилось. Дошло до того, что немцы, заняв подходы к Пулковским высотам, открыли артиллерийский огонь по аэродрому. Вскоре народная атака захлебнулась и ополченцы побежали обратно.

В пехотной форме «крестьянского» образца — в ботинках с обмотками вместо сапог пришел служить в авиаполк Нельсон Степанян. Пришел из гражданской авиации — без боевого опыта, без особых боевых навыков, но с редким талантом и огромным желанием боя. Тогда мало кто знал, что перед ними — третий в их полку будущий дважды Герой Советского Союза, а затем и сам командир полка.

Обычно перед вылетами над ним шутили: «Эй, Степанян, смотри обмотки на винт не намотай!» А он не обижался. Он свои полученные от Родины обмотки до нитки отработал. Погиб в 1945-м в боевом налете на Лиенау. В спешке вылетел даже без парашюта, а потому не мог оставить подбитый самолет.

В 1942-м на штурмовку вылетали сборным звеном: Челноков, Степанян, Мазуренко. Три друга, три аса, три будущих дважды героя.

Однажды летели на Гостилицы. На последнем третьем заходе машина Алексея Мазуренко получила три снаряда из немецкой зенитки — «Эрликона». Самолет как раз пикировал. Выйти из этого пике он не должен был... Алексей набросил на рукоять высоты лямку от парашюта, закрыл глаза и потянул... Бог есть. Хоть тогда и долгие годы потом говорить о нем было не принято. В нескольких метрах от земли ревущий дырявый Ил-2 Мазуренко перешел в горизонтальный полет и, дымя, потянул над болотом к своему аэродрому. Посадка. Резюме полковых авиатехников — «машина восстановлению не подлежит».

Сколько было таких вылетов? Сотни, сотни... В Советской военной энциклопедии в статье о Мазуренко все это уложилось в две строки: «Совершил ок. 300 боевых вылетов, лично потопил 8 и в составе группы — 22 корабля противника». О танках, мостах, дорогах, грузовиках, батареях вообще ни слова, хотя они уничтожались десятками. А корабли топить — это, конечно, главная «профильная» задача штурмового полка авиации Балтфлота.

В 1942-м у командования авиации ВМФ зародилось модное веяние — так называемое топмачтовое бомбометание. Это, когда штурмовик заходит на корабль с борта, летит на высоте около 25 м, бросает бомбы прямо на подлете, и они, срикошетив о воду, дружно крушат супостата в борт. Красиво, просто и эффективно. На первый взгляд.

— На деле, топмачтовое бомбометание — это прямая дуэль самолета с кораблем, — говорил Алексей Ефимович Мазуренко. Ибо самолет, летящий на высоте 25 м со скоростью не более 400 км/ч, сначала «поливают» все зенитные средства с одного борта вражеского судна, а затем, сразу вдогонку — с другого. И даже смертельно раненый корабль врага имеет все шансы не уйти на дно в одиночестве...

— В первый же вылет на конвой с применением такого топмачтового бомбометания мы из 27 самолетов потеряли семь, — рассказывал Алексей Ефимович.

Летчики быстро пришли к выводу, что никакая директивная установка на «модную» тактику не стоит таких потерь. В дальнейшем большинство побед в рапортах значились как плоды топмачтовых налетов, хотя в реальности штурмовики вернулись к атакам с пикирования на нос или на корму вражеского корабля. В таком режиме самолет разгоняется до 600 км/ч и сбрасывает свой груз с высоты 50–100 м. Тогда он, как правило, выживает. Попасть труднее? Да. Но для этого и требуется мастерство, которому начал обучать молодых летчиков Алексей Мазуренко.

Весь 1943 год Мазуренко официально имел служебное жилье в Москве, хоть появлялся там нечасто. На деле старший летчик-инструктор штурмовой авиации ВМФ был в непрерывных командировках — тренировал в разных учебных частях летчиков-новичков для авиации Северного и Черноморского флотов, выполнял спецзадания, а порой и сопровождал своих учеников в первых боевых вылетах.

Так было и с 46-м штурмовым авиаполком. Правда, задачей майора Мазуренко здесь было не обучение новичков, а их экзаменованье. Учебная штурмовка показала, что отправлять этих парней воевать нельзя — все, что они могут — это только красиво погибнуть. Командир полка было обиделся, возмутился, но в Москве прислушались к оценке боевого инструктора. Решение было компромиссным: полк вылетает на Северный флот и там продолжает тренировки под руководством Мазуренко, постепенно включаясь в боевую работу авиации СФ. Учеба под Архангельском продолжалась еще два месяца, а затем майор-инструктор, ставший по сути летающим командиром полка, две недели водил своих питомцев на боевые штурмовки. Немецкая разведка не спала. Специально для охоты на Мазуренко на северный театр военных действий был выписан некий ас-истребитель по фамилии Мюллер. Номер машины 200 прославленного штурмовика был ему известен. Наша разведка тоже «ворон не считала», и Алексей Мазуренко был отозван для получения нового задания в Москву, так как полк был уже вполне боеготовым.

Мюллер опоздал буквально на пару дней. Им был сбит Ил-2 за номером 200, на котором раньше летал Мазуренко. При этом погиб другой летчик. Его жизнь стала еще одним долгом перед боевыми товарищами для опытного штурмовика.

А Мюллер... Мюллер вскоре был сбит и пленен. Удивительно, но он оказался сыном расстрелянных немецких антифашистов, сам

вызвался воевать на советской стороне. В учебном центре в Люберцах он на немецких истребителях демонстрировал нашим летчикам тактику врага и ее уязвимые места.

После войны, в 1954 году Мазуренко и Мюллер наконец встретились. На земле Германской Демократической Республики, где Мюллер занимал ответственный пост в ВВС ГДР, стал генерал-лейтенантом, командующим истребительной авиацией республики. Неисповедимы пути... В январе 1944 года подполковник Алексей Мазуренко получил то, чего был по-настоящему достоин — командование 7-м гвардейским штурмовым авиаполком Балтфлота. Уже не на время обучения, а в полной мере — для войны, для боевых действий по всем правилам, известным не из учебников тактики, а из расписанных дымами ревущих небес.

Правила же, которые Алексей Мазуренко усвоил за годы войны, гласили: командир должен быть примером в бою. Даже лично участвуя в боях, он нес на себе тяжелый груз посредника между рассылающим заочные приказы высоким командованием и теми людьми, которым нужно отдать этот приказ, глядя в глаза. И каждый раз этот взгляд мог быть последним...

— Был у меня летчик Герасимов, — вспоминал Алексей Ефимович, — женатый. Семья где-то в тылу, а в Ленинграде у него была женщина. Он относил ей свой «летный» паек, заботился. Все знали об их отношениях, но никаких мер «морального воздействия» я не принимал. Ведь, может быть, своим пайком он еще одну жизнь спас. Разве это неправильно? Вот, однажды, перед очередным полковым вылетом, когда все офицеры должны быть при самолетах, он ко мне подошел и попросил отпустить его на ночь, отнести паек. Я отказал. А он мне говорит: «Алексей Ефимович, отпустите. Может я завтра не вернусь, так хоть паек отнесу...» Я его отчитал за такие разговоры. Сказал — нет, и все тут. Утром мы полетели на задание и его сбили. Не вернулся. Погиб. Вот, как тут считать? Надо было его отпустить? Может, он отнес бы паек и снял бы камень с души, перестал бы хандрить. Или нет? А может, наоборот, думал я, он будет хотеть вернуться, сделать то, что должен? Как здесь рассудить?..

Говоря это, дважды Герой Мазуренко смотрел на меня, словно я мог, полвека спустя, помочь принять то или другое решение. Сколько боли — своей и чужой — искало место в душе этого человека... Настоящий герой тот, кто может не дать этой боли заполнить всю душу. Иначе ее бы давно разорвало.

В ноябре 1944 года полк А.Е. Мазуренко получил задачу нанести удар по позициям немецких войск на острове Эзель — помочь продвижению нашего морского десанта, который был остановлен немцами у самой западной части острова — полуострова Сворбе.

Командир лично вылетел на чужом самолете во главе группы из 16 штурмовиков. Каково же было изумление летчиков, когда на незначительном удалении от острова они обнаружили немецкий тяжелый крейсер, два эсминца и сторожевик, которые беззаботно «гвоздили» из всех стволов по нашим десантникам.

Мазуренко не был бы собой, если бы просто повел свой полк штурмовать позиции немецкой пехоты. Конечно же, крейсер, а не десяток дзотов был здесь главной проблемой для нашего десанта. И несмотря на то, что калибр боеприпасов у штурмовиков не был рассчитан на мощные морские цели, атака на крейсер состоялась. Более того, ее результаты были сфотографированы. Немецкий крейсер, судя по всему, однотипный известному «Адмиралу Шееру», получил несколько прямых попаданий. Тяжелая броня спасла его от гибели, но наши соколы, как минимум, своротили ему кормовую артиллерийскую башню главного калибра, а это три 280-мм орудия, и достали до машинного отделения, так как мастодонт обильно задымил и потерял половину хода. Вся вражеская корабельная группа развернулась и насколько позволяли машины их раненого флагмана пошла к своим берегам. Тяжелые снаряды корабельной артиллерии больше не косили наших десантников.

Вернувшись на аэродром без потерь, Мазуренко передал информацию о немецких кораблях по инстанции и соседям-торпедоносцам, но никаких решений не последовало. Видимо, кто-то из высшего начальства не хотел, чтобы стала известна откровенная оплошность флотской разведки, прозевавшей тяжелый крейсер с эскортом эсминцев непосредственно в районе боевых действий нашего десанта. Командование КБФ сделало вид, что никакого крейсера вообще не было.

8 мая 1945 года, когда уже был подписан акт о капитуляции Германии, 7-й гвардейский штурмовой авиаполк КБФ получает приказ: вернуть немецкий конвой из боевых кораблей и транспортных судов, который с огромным грузом войск и техники уходит в Швецию. Более тридцати вражеских единиц бойко двигались на север. «Гансы из пехоты» сидят вдоль бортов, свесив ножки. Теперь — цивилизованный плен, а там и депортация в родной, плодородный «фатерлянд»,

удобренный пеплом из печей концентрационных лагерей. Как и было приказано, Мазуренко просигналил конвою из ракетниц, помахал крыльями, покружил. Реакция — нулевая. Беззаботные солдаты Третьего рейха нагло плыли своим курсом, полагаясь на гуманизм русских летчиков. Не было к ним гуманизма у наших бойцов в сорок пятом, как и в сорок первом. По счетам истории надо платить сполна...

Полк Мазуренко не стал возвращаться на базу, осмеянный этими, не успевшими отмыться от крови «туристами». Командир принял решение: атака. В этот удар наши летчики вложили все, что разрывало сердце и стучало в мозгу четыре года. Конвой ушел на дно, едва успев расчехлить оружие. Но один из тонущих «туристических» эсминцев все-таки успел всадить 37-мм снаряд прямо в «фонарь» кабины Мазуренко...

Снаряд прошел так, что на парашютном ремне на левом плече командира полка остался выжженный диким трением след. И все. Никто не пострадал. Только скорость упала и ветер свистел в разбитой кабине.

— Всем возвращаться. Я сяду один, следом, — приказал Мазуренко. Но на этот раз его соколы ослушались. Весь полк сбавил скорость и построился строгим клином позади своего командира. Так и вернулись.

В те минуты, накануне Великой Победы, когда Алексей Мазуренко чувствовал удары шквалистого ветра в разбитой кабине, слышал ровный гул моторов своих бойцов за спиной, он невольно подводил итог своей личной военной эпопеи. Он победил. И хотя впереди ждали еще полные многих дел и больших событий десятилетия, свой главный выход на сцену жизни он уже совершил. И это будут помнить благодарные потомки.

Генерал-майор морской авиации, почетный гражданин города-героя Ленинграда А.Е. Мазуренко скончался в Санкт-Петербурге в 2006 году и похоронен на Никольском кладбище Александровской лавры. Вечная ему память!

ОБЩИЕ ИТОГИ БОЕВЫХ ОПЕРАЦИЙ РЕЧНЫХ ФЛОТИЛИЙ ПО СОДЕЙСТВИЮ СУХОПУТНЫМ ВОЙСКАМ В ФОРСИРОВАНИИ ВОДНЫХ ПРЕГРАД И ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА РЕЧНЫХ СИЛ В ХОДЕ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

В статье рассматриваются итоги участия речных флотилий в ходе Великой Отечественной войны. Анализируются ключевые операции, где флотилии играли решающую роль в обеспечении успешного перехода через реки и каналы. Подчеркивается важность организации взаимодействия между флотилиями и армией. Также освещаются основные направления строительства и модернизации речных сил, что обеспечивало защиту и поддержку сухопутных операций. Исследование данных аспектов способствует пониманию роли речных флотилий в общих стратегиях военных действий, а также важности их тактического использования в условиях сложного театра военных действий. Аннотация направлена на изучение богатого опыта, который может быть полезен для современных военных исследований.

Великая Отечественная война и кампания советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке победно завершились разгромом и безоговорочной капитуляцией фашистской Германии и империалистической Японии. Крупнейшие операции Красной Армии в 1944–1945 гг. велись в бассейнах Днепра, Волги, Дуная, Вислы, Одера и Амура с их многочисленными судоходными притоками. Эти реки сами по себе представляли мощные водные рубежи, на их берегах расположены крупнейшие военно-промышленные центры, узлы железнодорожных, водных и автодорожных коммуникаций, борьба за которые нередко являлась конечной целью операций фронтов и даже групп фронтов (Белград, Будапешт, Братислава, Вена и др.). Это предопределило широкое и разностороннее использование оперативных объединений Военно-Морского Флота в бассейнах Днепра, Дуная, Вислы, Одера и Амура.

В крупных наступательных операциях групп фронтов в Белорусской и Яско-Кишиневской, Белградской и Будапештской, Венской и Берлинской, а также в Маньчжурской операции советских войск

на Дальнем Востоке фронты и армии располагали значительными переправочными средствами инженерных войск, тем не менее Днепровская, Дунайская и Краснознаменная Амурская флотилии широко привлекались для обеспечения форсирования водных преград оперативно-стратегического значения. Именно в этих наступательных операциях через водные рубежи флотилиями была переправлена наибольшая часть личного состава и боевой техники (высадили более 40 десантов в качестве передовых отрядов форсирующих реки войск, переправили более 2 млн человек, уничтожено и подавлено более тысячи артиллерийских и минометных батарей, дотов и дзотов, сотни танков противника).

Наличие в оперативном подчинении фронтового командования таких оперативных объединений Военно-Морского Флота, как речные военные флотилии, позволяло использовать боевые корабли и вспомогательные суда в качестве усиления переправочных средств инженерных войск и как средства для обеспечения форсирования водных преград. Это способствовало в значительной мере оперативному маневру сухопутных войск через крупные водные рубежи и оказывало важное влияние на достижение промежуточных и конечных целей фронтовых и армейских операций на приречных направлениях.

В ходе войны подверглись всестороннему испытанию основные проблемы строительства речных флотилий, организация системы их базирования, оперативной и боевой подготовки в предвоенные годы.

По предвоенным взглядам считалось, и опыт войны подтвердил это, что боевая деятельность речных флотилий должна вестись в интересах сухопутных войск и в тесном взаимодействии с ними. Отсюда главным назначением речных флотилий была борьба с сухопутными войсками, авиацией и силами флота противника на театрах военных действий в бассейнах Днепра, Дуная и Амура, вытекавшая из оперативных задач фронтов и армий советских войск на приречных флангах и операционных направлениях.

В действовавших накануне Великой Отечественной войны документах, регламентирующих совместные действия сухопутных войск с речными флотилиями во фронтовых и армейских операциях (Наставление по ведению морских операций 1940 г., Временное наставление по боевой деятельности речных флотилий 1939 г., Боевой устав Морских сил РККА 1937 г., проекты полевых уставов РККА 1939 и 1940 гг. и др.) такая задача, как обеспечение форсирования

водных преград силами флотилий, не получила достаточной теоретической разработки.

В практике боевой подготовки предвоенных лет много внимания уделялось артиллерийской поддержке как при наступлении сухопутных войск на приречных операционных направлениях, так и в обороне речных рубежей. Имелось в виду, что форсирование сухопутными войсками водных преград в наступательных операциях будет осуществляться в основном средствами инженерных частей фронтов и армий, а на корабли речных флотилий возлагались задачи по прикрытию от возможного воздействия сил противника. Однако война со всей очевидностью показала, как важно было значение речных флотилий в решении задач по содействию войскам фронтов и армий в форсировании водных рубежей. Решение этой важной задачи боевыми кораблями и вспомогательными судами флотилий временами являлось главным в их боевой деятельности в наступательных операциях советских войск в 1944–1945 гг., это требовало сосредоточения всех усилий речных флотилий. Обоснование способов решения этой важной задачи уже с учетом опыта Великой Отечественной войны были изложены в Наставлении по совместным действиям сухопутных войск с Военно-Морским Флотом и военными речными флотилиями 1943 года. В нем с достаточной полнотой и обоснованностью были определены способы ведения боевых действий в наступательных операциях сухопутных войск на приречных операционных направлениях, организация взаимодействия между силами, участвовавшими в форсировании, все виды боевого, материально-технического и навигационно-гидрографического обеспечения. Действия речных флотилий по содействию войскам в форсировании водных преград планировались как составная часть фронтовых и армейских наступательных операций. В форсировании водных преград участвовали различные виды и рода сил — сухопутные войска, корабли и береговые батареи речных флотилий, авиация. Во всех случаях требовалось единство командования. Только хорошо спланированными, подготовленными и успешно выполненными действиями участвовавших сил достигались конечные цели форсирования водных преград.

Опыт Великой Отечественной войны показал в целом правильность предвоенных взглядов советского командования на прямую зависимость успешного исхода наступательной операции с форси-

рованием водной преграды от умелого согласования действий всех видов и родов Вооруженных сил, участвующих в операции.

Оперативные возможности речных флотилий определялись:

- наличием корабельного состава;
- мобилизационными ресурсами и мобилизационной подготовкой речного транспортного флота;
- возможностями судостроительной промышленности пополнить боевой состав флотилий в ходе войны.

Основным ядром флотилий являлись корабли с преимущественно артиллерийским вооружением — мониторы, канонерские лодки и бронекатера. При этом планировалось на Дунае и Амуре за счет модернизации старых мониторов и строительства новых кораблей этого класса и бронекатеров, а также ввода в строй отобомбированных и вооруженных канонерских лодок создать превосходство над силами флота противника в бассейнах этих рек. Мониторы и бронекатера строились нескольких типов применительно к конкретным условиям каждого речного театра. Для бронекатеров учитывалась необходимость переброски их с одного театра на другой по железным дорогам и мелководным внутренним коммуникациям. Краснознаменная Амурская флотилия имела в строю 8 мониторов, Дунайская флотилия — 5, Пинская флотилия — 7. Кроме того, Дунайская флотилия пополнилась в 1945 году четырьмя трофейными мониторами (это были большие, средние и малые мониторы, вооруженные морскими артиллерийскими установками калибра 102–152 мм, 122-мм гаубицами, зенитной артиллерией и крупнокалиберными пулеметами). В составе Краснознаменной Амурской и Пинской флотилий к началу Великой Отечественной войны было всего 9 канонерских лодок, вооруженных артиллерией главного калибра 76–120 мм, зенитными орудиями и пулеметами. Флотилии не имели нужного количества отобомбированных судов для вооружения их по военному времени кораблей под канонерские лодки преимущественно артиллерией. Причиной этого было не только малочисленность пригодных для этой цели речных транспортных судов, но и неудовлетворительное их техническое состояние, а также отсутствие артиллерийского вооружения (по заранее накопленным мобилизационным планам предполагалось ввести в строй до 60 канонерских лодок для Дунайской, Пинской и Краснознаменной Амурской флотилий из вооруженных транспортных судов Днепровского и отобомбированных из Амурского речных пароходств).

Накануне войны были разработаны проекты речных бронекатеров с установкой на них в качестве главного калибра башенных танковых 76-мм орудий и крупнокалиберных пулеметов. Массовое строительство бронекатеров для речных флотилий (140 единиц) планировалось в 1941–1944 гг. Боевые действия показали, что бронекатера наряду с мониторами и канонерскими лодками были одним из основных классов артиллерийских речных кораблей.

План строительства бронекатеров заводами судостроительной промышленности был выполнен лишь на 50 % (в 1941–1942 гг. запланировано 175, а построено 93 бронекатера, в 1943–1945 гг. соответственно 256 и 120). Общая численность бронекатеров на 29 марта 1945 года составляла 174 единицы на всех речных флотилиях. Бронекатера являлись наиболее эффективными средствами речных флотилий в ходе боевых действий при форсировании водных преград сухопутными войсками.

Речные флотилии, как и Военно-Морской Флот в целом, оказались совершенно не подготовленными к борьбе с неконтактными минами. Тральные силы флотилий были весьма ограниченными. Судостроительная промышленность всего на 25–30 % выполняла план военного судостроения по тральщикам для речных флотилий.

Отсутствие специальных десантных речных кораблей, постоянный некомплект бронекатеров, мобилизационная неудовлетворительная подготовка речного транспортного флота страны ограничивали оперативные возможности речных флотилий по содействию сухопутным войскам при форсировании широких водных преград. Однако флотилии даже при ограниченных силах успешно решали задачи по содействию войскам Красной Армии при форсировании водных преград в самых различных условиях оперативной обстановки.

Формы организации сил флотилий претерпели изменения во время Великой Отечественной войны под влиянием конкретно складывающейся оперативно-стратегической обстановки в бассейнах Дуная, Днепра, Волги, Вислы, Одера и Амура и характера их боевой деятельности во фронтовых и армейских операциях 1941–1945 гг.

В предвоенные годы считалось наиболее правильным сводить на флотилиях корабли в однородные соединения и части, замыкавшиеся непосредственно на командующего. Этот принцип организации сил обеспечивал целеустремленное ведение боевой подготовки мирного времени, но не отвечал комплексному использованию сил флотилии для содействия сухопутным войскам. Опыт боевой

деятельности речных флотилий потребовал изменения форм организации сил флотилий. Дунайской, Днепровской и Краснознаменной Амурской флотилиям во фронтовых наступательных операциях приходилось действовать одновременно на нескольких удаленных друг от друга операционных направлениях. Для решения задач по содействию войскам, в том числе по обеспечению форсирования водных преград, оказалось наиболее целесообразным формирование бригад и отрядов разнородных кораблей. Основу флотилий составляли бригады речных кораблей и бронекатеров. Отдельные батареи береговой и зенитной артиллерии, части морской пехоты находились, как правило, в непосредственном подчинении командования флотилий. Они нередко придавались командирам бригад речных кораблей, действовавших на определенных операционных направлениях. Такие формы организации сил речных флотилий в ходе Великой Отечественной войны были гибкими, отвечали обстановке, содержанию, характеру и боевому применению по содействию войскам в форсировании водных преград.

Условия базирования сил речных флотилий во время Великой Отечественной войны были различны. Исходное базирование Дунайской (1941 г.), Краснознаменной Амурской (1945 г.) флотилий было невыгодным. Их базы находились в зоне досягаемости огня береговой и полевой артиллерии противника, а также под воздействием его авиации. Противовоздушная оборона районов базирования кораблей флотилии осуществлялась войсками ПВО фронтов, подразделениями ПВО флотилий и самими кораблями. Характерным в Великую Отечественную войну являлся оперативный маневр силами речных флотилий с театра на театр и между операционными направлениями, особенно на Днепр при воссоздании Днепровской флотилии, перебазирование в ходе наступательных фронтовых операциях. Перебазирование сил Волжской флотилии почти в полном составе боевых кораблей и частей Азовской флотилии с Азовского моря в район Одессы при воссоздании Дунайской флотилии, оперативный маневр Днепровской флотилии с Припяти на Западный Буг под Варшаву, с Западного Буга и Припяти на Одер, переразвертывание сил Дунайской флотилии в ходе наступательных операций советских войск в 1944–1945 гг. являются небывалыми примерами оперативного маневра силами речных флотилий в ходе войны. Выявились большие преимущества малых боевых кораблей, которые можно было быстро перебрасывать по железным дорогам и мелко-

водным внутренним водным путям. Мониторы и канонерские лодки оказались весьма ограниченными в маневре с одного театра военных действий на другой.

Формирование речных флотилий в предвоенные годы и в период Великой Отечественной войны как оперативных объединений Военно-Морского Флота для совместных действий с войсками Красной Армии в бассейнах Днепра, Дуная и Амура полностью себя оправдало.

Боевые действия речных флотилий во фронтовых операциях 1941–1945 гг. являются большим вкладом в развитие военно-морского искусства в части оперативного использования разнородных сил и боевых средств флота для непосредственного содействия сухопутным войскам на приречных театрах военных действий.

В ходе Великой Отечественной войны и кампании советских Вооруженных Сил на Дальнем Востоке подверглись суровому испытанию и проверке основные положения военно-морского искусства, советские военные и военно-морские теории, разработанные в предвоенные годы. Были выработаны новые способы и формы боевого использования классов кораблей и оружия на реках, получен огромный опыт совместных действий с войсками Красной Армии во фронтовых и армейских наступательных операциях.

Литература

Вьюненко Н.П., Мордвинов Р.Н. Военные флотилии в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1957.

Патрикайцев М.В. Речные флотилии в наступательных операциях сухопутных войск // Морской сборник. 1952. № 1.

Фадеев А.В. Значение речных флотилий по опыту Отечественной войны и пути развития речных боевых кораблей. — Л.: ВМОЛА, 1947.

ВОЕННО-МОРСКИЕ ПАРАДЫ СОВЕТСКОГО ФЛОТА В 1944–1945 ГОДАХ

Проведение морских парадов — старейшая и самая чтимая на флоте традиция. В различные годы своей истории Военно-Морской Флот выстраивал корабли в парадном строю, отмечая победы и демонстрируя врагам силу и мощь, чествуя руководство государства и иностранных гостей, но лишь в 1939 году советским правительством был провозглашен профессиональный праздник военных моряков — День Военно-Морского Флота.

В 1939 году День Военно-Морского Флота проводился 24 июля, что совпало с днем рождения народного комиссара ВМФ Николая Герасимовича Кузнецова. Существует версия, что это был своеобразный подарок советского вождя молодому наркому и аванс на будущее.

Выбор такой даты связан с особенностью советской календарной системы в 1931–1940 годах — шестидневной рабочей недели с фиксированными днями отдыха, приходящимся на 6, 12, 18, 24 и 30 число каждого месяца (1 марта использовалось вместо «30 февраля», каждое 31 число рассматривалось как дополнительный рабочий день).

На всех флотах праздник прошел с большим подъемом.

Возврат к традиционному календарю, то есть семидневной неделе произошел 26 июня 1940 года, и День Военно-Морского Флота стали отмечать в последнее воскресенье июля. Поэтому в 1940 году День Военно-Морского Флота отмечался 28 июля.

В годы Великой Отечественной войны советским морякам пришлось на время отказаться от проведения парадов. Но было одно исключение.

Первый военно-морской парад в условиях военного времени был проведен 23 июля 1944 года на Каспийской военной флотилии.

Приказом командующего Каспийской военной флотилией контр-адмирала Ф.С. Седельникова от 17 июля 1944 года в ознаменование Дня Военно-Морского Флота СССР было определено проведение морского парада на внешнем рейде Бакинской бухты с участием кораблей Каспийской военной флотилии и отряда учебных кораблей. Для личного состава флотилии военно-морских учебных заведений был запланирован водно-спортивный праздник.

Командирам кораблей «Красный Азербайджан», «Бакинский рабочий», «Маркин», «Правда» и «Шаумян» было предписано произвести салют из 21 выстрела.

13 мая 1945 года состоялся военно-морской парад кораблей Северного флота в честь Победы в Великой Отечественной войне. Это был единственный военно-морской парад, проведенный после подписания капитуляции Германии.

Первые публикации о параде появились в газете «Краснофлотец» 15 и 16 мая 1945 года. Для секретности в них отсутствуют названия соединений, кораблей, типов подлодок и катеров — все обозначено буквой «Н».

16 мая 1945 года в газете «Красный флот» была опубликована статья Герцеля Самойловича Новогрудского «Парад североморцев», в которой, в частности, говорилось: «Впервые за последние четыре года в Кольском заливе состоялся парад военно-морских сил Северного флота. Корабли всех классов собрались вместе, чтобы отпраздновать победу над гитлеровской Германией».

Победный май не баловал североморцев хорошей погодой: низко стелились облака, дул порывистый холодный ветер. От острова Кильдин налетали снежные заряды.

Ровно в 14 ч по сигналу с линкора «Архангельск» начало праздника было отмечено фейерверком и салютной канонадой. Парад на катере принимал адмирал Арсений Григорьевич Головкин. Командовать парадом кораблей был назначен командующий эскадрой контр-адмирал Виталий Алексеевич Фокин.

Вслед за рапортом командующему Северным флотом раздался салют: двадцать один залп из корабельных орудий возвестил о Победе в Великой Отечественной войне.

Катер командующего Северным флотом и катер контр-адмирала В.А. Фокина начали обход кораблей — участников парада: первыми стали эскадренный миноносец «Урицкий» и краснознаменный эсминец «Валериан Куйбышев», участвовавший в Советско-финляндской и Великой Отечественной войнах, во время последней он сопровождал союзные конвои.

На рейде Кольского залива в тот майский день находились корабли 6-го Краснознаменного дивизиона тральщиков и бригада катеров больших охотников за подводными лодками.

Подводные силы флота представляли на параде подводные лодки 3-го дивизиона. Головной шла Краснознаменная подводная лодка

«Щ-404» под флагом командира бригады подводных лодок Героя Советского Союза контр-адмирала Ивана Александровича Колышкина. В годы Великой Отечественной войны экипаж этого подводного корабля совершил 11 боевых походов и потопил 8 транспортов противника.

За «Щ-404» шла подводная лодка «В-4» под командованием Героя Советского Союза капитана 3 ранга Ярослава Константиновича Иосселиани. Далее в парадном строю следовала гвардейская Краснознаменная подводная лодка «С-56», на рубке которой отмечены 10 побед в морских боях. Этой лодкой командовал Герой Советского Союза капитан 2 ранга Григорий Иванович Щедрин.

Обойдя корабли и поздравив моряков с Днем Победы, адмирал А.Г. Головкин и сопровождающие его лица поднялись на борт флагманского линейного корабля «Архангельск».

С борта флагмана адмирал А.Г. Головкин поприветствовал моряков бригады торпедных катеров. Небольшие, но грозные для врага торпедные катера под командованием капитана 1 ранга В.А. Чекурова пронеслись на большой скорости. За торпедными катерами проследовали малые охотники 2-го гвардейского Краснознаменного дивизиона под командованием Героя Советского Союза капитана 2 ранга С.Д. Зюзина.

На параде в Кольском заливе участвовали и сторожевые корабли флота, которые в годы войны несли дозорную службу, сопровождали союзные конвои с грузом, вели борьбу с вражескими подводными лодками, кораблями и самолетами.

Победный 1945 год позволил на минуту забыть об ужасах войны и отпраздновать День ВМФ с размахом, достойным вклада военных моряков в Победу в Великой Отечественной войне.

Народный комиссар Военно-Морского Флота адмирал флота Н.Г. Кузнецов своим приказом от 6 апреля 1945 года назначил комиссию для проведения праздника в Москве.

В 1945 году День Военно-Морского Флота в СССР отмечали 22 июля. На всех флотах и флотилиях проходили торжественные мероприятия, спортивные соревнования с заплывами, гонками на шлюпках, массовые гуляния. Во время морских парадов проводились показательные морские десанты с боем за плацдарм высадки и рукопашным боем. Командам военных кораблей было предписано посетить судостроительные верфи, чтобы рассказать рабочим о боевых успехах построенных ими боевых единиц.

Краснознаменный Балтийский флот в 1945 году проводил морские парады на Кронштадтском рейде, в Ленинграде на Неве, в Таллине и Пиллау. В День Военно-Морского Флота были празднично оформлены городские площади, улицы, парки, организованы выступления самодеятельности, киносеансы, фейерверки, катания на лодках по взморью, танцы и другие развлечения.

В Таллине в день праздника 22 июля были проведены массовый кросс и заплыв, военизированная эстафета, перетягивание каната и розыгрыш по волейболу на первенство Таллинского морского оборонительного района.

В Кронштадте парадом из 17 кораблей руководил командующий Кронштадтским морским районом КБФ вице-адмирал Ю.Ф. Ралль. В Ленинграде в тот день по Неве прошли 14 кораблей, в том числе четыре подводные лодки. Парадом командовал командующий эскадрой КБФ вице-адмирал Л.А. Владимирский.

В Севастополе 22 июля 1945 года парад возглавил командующий эскадрой Черноморского флота вице-адмирал С.Г. Горшков, а принимал вице-адмирал Н.Е. Басистый. В 10:00 кораблями флота был дан салют из 21 залпа. Число выстрелов связывается с количеством пушек на фрегатах, так как во второй половине XVIII – начале XIX века именно они чаще всего посещали иностранные порты. 40-пушечный фрегат производил салют орудиями одного борта, что и составляло 20 выстрелов. Поскольку требовалось отвечать выстрелом на выстрел, появилась необходимость как-то обозначить конец салюта. И было принято, что его завершает то же самое орудие, которое салютовало первым, для этого и производился 21-й по счету выстрел.

Вечером состоялся карнавал на воде. Все плавсредства, участвовавшие в мероприятии, были специально для этого оборудованы и художественно оформлены флагами расцветивания, иллюминацией, плакатами, лозунгами, зеленью, портретами вождей и снабжены ракетницами с ракетами. На шлюпках разместили музыкантов с баянами, на катерах и баркасах — духовые оркестры. Официально праздник продолжался до 23 ч 30 мин.

В 1946 году День Военно-Морского Флота отмечали 28 июля. Но это уже другая история, требующая отдельного рассказа.

МОЛОДЕЖНАЯ СЕКЦИЯ

АДМИРАЛ А.Г. ГОЛОВКО ВО ГЛАВЕ СЕВЕРНОГО ФЛОТА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Арсений Григорьевич Головкин — адмирал Военно-Морского Флота СССР. Родился 23 июня 1906 года в станице Прохладная на Северном Кавказе (ныне Кабардино-Балкария).

В 1925 году А.Г. Головкин по комсомольскому набору направил на флот. Начинал он матросом на Балтике. Вскоре способного молодого моряка послали учиться. В 1928 году он окончил Военно-морское училище им. М.В. Фрунзе. Служил на кораблях Морских сил Черного и Балтийского морей, Каспийской военной флотилии. Он быстро продвигался по служебной лестнице: 1928 год — вахтенный командир на эсминце «Фрунзе» (Черноморский флот), ноябрь 1929 года — штурман группы канонерских лодок (Каспийская флотилия), в мае 1931 года после окончания курсов усовершенствования командного состава — дивизионный минер эскадренных миноносцев (Балтийский флот), еще через 10 месяцев — преподаватель курсов командного состава ВМС РККА.

На берегу моряк оставался недолго. Весной 1932 года его направили флагманским минером бригады траления и заграждения тогда еще молодого Тихоокеанского флота. С января 1933-го по август 1936 года Головкин служил начальником штаба отряда торпедных катеров особого назначения, начальником штаба и командиром бригады торпедных катеров. Вместе с товарищем по училищу А.В. Кузьминым он проводил эксперименты по эффективному использованию торпедных катеров, был сторонником ночных атак и однажды на учениях флота незаметно проскочил в бухту Золотой Рог.

В 1936 году будущего флотоводца направили учиться в Военно-морскую академию, но курс занятий пришлось неожиданно прервать. Шла война в Испании, советские специалисты помогали испанским республиканцам защищать страну от фашизма. С группой добровольцев в 1937 году Головкин направили в Испанию. Там он под именем Дон Симон Гарсия Галвис состоял советником начальника главной базы флота Картахены. Моряк участвовал в разработке планов операций, выходил в море встречать транспорты из СССР. Здесь будущий адмирал получил представление о действиях авиации, конвоях и многом другом, что ему позднее пригодилось как командующему флотом.

В 1938 году вернувшегося с испанским опытом и окончившего академию моряка назначили командиром дивизиона миноносцев, потом он недолго побыл начальником штаба Северного флота. С 22 июля 1938-го по 22 апреля 1939 года А.Г. Головкин командовал Каспийской, а с июля 1939-го по июль 1940 года Амурской флотилией. 26 июля 1940 года его назначили командующим Северным флотом, и 7 августа того же года А.Г. Головкин его принял.

Меньше года было у молодого флагмана, чтобы исправить накопившиеся недостатки. Для поднятия боеспособности командующий поставил на ремонт максимальное количество кораблей, а командирам остальных предписал готовить экипажи по-боевому, без условий, в любую погоду. Береговым артиллеристам следовало бороться за первый залп, тылу — обеспечивать всем необходимым самые отдаленные точки. Головкин наладил взаимодействие с армией.

Приходилось принимать неординарные решения. После гибели подводной лодки «Д-1» Головкин, кроме строгого выговора, получил указание проводить учения на глубинах, не превышающих рабочей глубины погружения подводных лодок, но в Баренцевом море такой возможности не было. Чтобы не сорвать боевую подготовку, командующий рискнул игнорировать запрет. К маю 1941 года подводники уже отрабатывали торпедные атаки.

Война приближалась. Все чаще командующий получал известия о приготовлениях гитлеровских войск у границ. Уже 17 июня 1941 года, когда немецкий самолет прошел над Полярным, Головкин объявил на флоте оперативную готовность № 2. Ежедневно самолеты противника пересекали границу, боевые корабли накапливались в приграничных портах Финляндии и Норвегии. Головкин ожидал нападения. Приказ наркома ВМФ перевести флот на оперативную готовность № 1 вечером 22 июня не застал его врасплох.

29 июня гитлеровцы перешли в наступление на суше и оттеснили немногочисленные силы 14-й армии. Вопросы поддержки армий стали важнейшими для командующего флотом, ибо наступление угрожало главной базе флота. Еще до получения приказа из Москвы Головкин выслал эсминцы для артиллерийской поддержки войск, хотя мог их прикрыть с воздуха лишь шестью истребителями. Корабли вели огонь, пока их не атаковали почти 40 пикирующих бомбардировщиков, и только туман позволил уйти. Катер старшего лейтенанта И.А. Кроля, посланный за оставленной на берегу корректировочной группой, подвергся атаке 18 бомбардировщиков. Катер лишился

управления, вышли из строя два двигателя, но лихой моряк на третьем двигателе продолжал маневрировать, уклоняясь от бомб, и благополучно вернулся. Для Головки все это являлось признаком высокого духа моряков, не сломленных первыми успехами противника.

Благодаря тому, что один из полков 14-й армии удержал позицию на горном хребте Мусту-Тунтури, немцам не удалось прорваться к Мурманску. В дальнейшем эта позиция была передана флоту, и моряки защищали Северный оборонительный район 3 года. Флоту пришлось сформировать и срочно отправить на фронт отряды из корабельных специалистов, ибо морской пехотой он не располагал. Добровольцев хватало. Моряки из-за лихой храбрости и отсутствия подготовки несли большие потери, не желая переползть и атакуя в рост. Они вызывали страх у противника своим неудержимым натиском и служили не только боевой, но и моральной поддержкой солдатам, создали перелом в настроении обороняющихся. Перелому ситуации способствовали и высаженные флотом дерзкие тактические десанты моряков. В результате наступление было остановлено. Обезопасив базу с суши, флот продолжил повседневную деятельность, организуя и охраняя перевозки, борьбу на неприятельских коммуникациях и подобные традиционные действия. В составе Северного флота было 8 эсминцев, 7 сторожевых кораблей, 2 тральщика, 15 подводных лодок, 15 охотников за подводными лодками, другие суда и корабли; численно он не уступал германским силам в портах Норвегии, но в любой момент противник мог подвести подкрепления. Подводники Северного флота в начале войны не добивались результатов, пока не была отработана тактика торпедных и артиллерийских атак, минных постановок. Несмотря на текучку, командующий оставлял время для анализа неудач.

Со временем, кроме проводки конвоев вдоль своих берегов, в том числе и по Северному морскому пути, флоту пришлось взять на себя охрану внешних конвоев, прибывавших из-за границы с грузами для Советского Союза. Летом и осенью конвои шли в Архангельск. Однако порт в зимнее время замерзал и пришлось избрать Мурманск. Первый конвой из 9 судов прибыл туда 12 января 1942 года. Так как в начале войны из порта оборудование вывезли и подготовку к приему судов не вели, выгрузка еще не была завершена, а 17 января прибыл второй конвой. Тогда же появились первые суда, получившие попадания торпед с немецких подводных лодок. Кроме подлодок германское командование перебросило в порты Норвегии

тяжелые надводные корабли, которые использовало против конвоев зимой ночью.

Северный флот располагал небольшими силами. Тем не менее в своей зоне ответственности он обеспечивал безопасность конвоев как надводными и подводными силами, так и авиацией.

Весной и в начале лета 1942 года конвои продолжали курсировать. Не раз советские моряки вместе с англичанами вступали в бой с вражескими кораблями и самолетами, заранее наносили удары по неприятельским базам и самолетам с воздуха.

За девять месяцев 1943 года Северный флот совершил несколько ударов эсминцами и катерами по коммуникациям противника, постоянно дежурили на позициях подводники, авиация завоевала господство в воздухе на морских коммуникациях противника, а сухопутный фронт окончательно стабилизировался. Однако после того как весной 1943 года союзники вновь прекратили посылать конвои и грузы доставляли одиночные суда, для их обеспечения пришлось расплыть силы флота. Воспользовавшись этим, германские подводники прорвались в Карское море, ставили мины и действовали торпедами. Так как организация движения судов в этом районе оставляла желать лучшего, командующий Северным флотом добился упорядочения судоходства, что позволило определять положение судов и организовать их защиту. В частности, посланная к мысу Желания (остров Новая Земля) подводная лодка «С-101» капитана 3 ранга П.И. Егорова обнаружила и потопила германскую субмарину «U-639».

Летом 1943 года Северный флот организовал переход группы речных судов из устья Печоры к устью Оби, вывод нескольких групп судов из Арктики в Белое море почти без потерь. Однако в Арктике флот не располагал достаточным числом самолетов и противолодочных кораблей. 10 октября 1943 года Головки вызвали в Ставку, чтобы обсудить предложения по выводу транспортных судов из Арктики и причины гибели судов в Карском море. Командующий объяснил те трудности, с которыми встречается флот в сохранении коммуникаций, особенно после прекращения движения союзных конвоев, и предложил оставить транспортные суда в Арктике на зимовку, выведя только ледоколы. На следующую кампанию Северному флоту обещали подкрепление противолодочными кораблями и самолетами. Вскоре флот получил свыше сотни самолетов, из США прибыли 7 тральщиков и 9 больших охотников.

К началу 1944 года Северный флот располагал 23 подводными лодками, лидером, 8 эсминцами, 20 сторожевыми кораблями, 14 торпедными катерами, 63 охотниками и сторожевыми катерами, 36 базовыми и 40 катерами-тральщиками, 353 самолетами. В течение нескольких месяцев от отечественной промышленности и из-за границы по ленд-лизу поступили корабли и самолеты, заметно увеличившие возможности флота. Была даже сформирована эскадра из старых линкора, крейсера и эсминцев, полученных от союзников в счет раздела итальянского флота. Боевую ценность эскадры Головки оценивал низко, а вот увеличение легких сил его радовало.

Чтобы всегда быть в курсе событий, динамик радиосвязи был установлен в кабинете командующего на флагманском командном пункте, и по нему Головки следил за боевыми действиями и знал многое раньше, чем приходили донесения. Временами он и сам передавал указания по радио. По его предложению часть торпедных катеров перебазировали к авиабазе в Пумманки, что позволило упростить взаимодействие летчиков и катерников. В результате их действий резко усложнились условия для передвижения германских конвоев в Петсамо.

Осенью 1944 года, отмечая заслуги А.Г. Головки, его произвели в адмиралы. Это произошло в те дни, когда флотоводец готовил операцию по освобождению Советского Заполярья.

В сентябре – декабре 1944 года войска Карельского фронта во взаимодействии с Северным флотом развернули наступление по освобождению Печенгской области и части Северной Норвегии. 8 сентября в соответствии с замыслом наступления Военный совет флота разослал директиву. Следовало содействовать наступлению 14-й армии для выхода на Петсамо (Печенгу). 29 сентября Главный морской штаб прислал указание сформировать Печенгскую военно-морскую базу, но ее еще требовалось отбить у врага. Северному оборонительному району следовало прорвать оборону противника на перешейке полуострова Средний и отрезать пути отхода на Петсамо, а флоту для содействия наступлению высадить десанты в тылу противника. К 6 октября Петсамо-Киркенесская операция была подготовлена и началась 7 октября. После артподготовки 14-я армия перешла в наступление и продвинулась за день на 4–10 км. Флот сосредоточивал силы для десанта. В ночь на 9 октября Головки перешел из Полярного на выносной пункт управления в Озерко. Ночью началось наступление морской пехоты. Первоначально был

высажен отвлекающий десант в районе мыса Пикшуев Мотовского залива. Позднее часть 63-й бригады морской пехоты высадилась с быстроходных катеров на берегу залива Малая Волоковая для наступления во фланг и тыл противника на Среднем и Петсамо. Утром 10 октября действия десанта позволили перейти в наступление 12-й бригаде морской пехоты, прорвать позиции врага на Мусту-Тунтури и заставить его отступить. 17 октября авиация Северного флота нанесла несколько успешных ударов по неприятельскому конвою, направлявшемуся для эвакуации войск противника. Подводники также атаковали немецкие суда с войсками. 25 октября части Карельского фронта взяли штурмом Киркенес при поддержке десантов с моря и перешли государственную границу с Норвегией. За время операции 28 североморцев стали Героями Советского Союза.

Весной по приказу Ставки начали отправлять по железной дороге катера на Тихий океан, где Советский Союз готовился к войне с Японией. На севере основной проблемой стало траление минных заграждений. После капитуляции Германии оставались несдавшиеся немецкие части и подводные лодки, что заставляло быть настороже. Только 3 июня 1945 года Головкин подписал приказ, переводивший корабли и части на положение боеготовности мирного времени. Мобилизованные суда возвращались прежним владельцам, а плавание гражданских судов разрешалось «без эскорта с сохранением мер противоминной обороны».

До 4 августа 1946 года Головкин оставался во главе Северного флота. Затем его назначили заместителем начальника, а с 19 февраля 1947 года — начальником Главного морского штаба и заместителем Главкомандующего ВМФ. В 1950–1952 годах Головкин — начальник Морского генерального штаба и 1-й заместитель военно-морского министра. С 6 августа 1952-го по 27 января 1956 года он командовал 4-м флотом на Балтике, а позднее, до 24 ноября 1956 года — КБФ. Под его флагом флот совершал первые походы за границу. Впоследствии Головкин был первым заместителем Главкомандующего ВМФ, депутатом Верховного Совета СССР 2-го и 4-го созывов.

За добросовестную службу адмирал был награжден 4 орденами Ленина, 4 орденами Красного Знамени, двумя орденами Ушакова I степени, орденом Нахимова I степени, двумя орденами Красной Звезды и многими медалями.

18 декабря 1962 года именем флотоводца назвали ракетный крейсер «Адмирал Головкин» (бывший «Доблестный»).

Литература

Белокосов В.Н. Северный флот в Петсамо-Киркенесской наступательной операции // Морской сборник. 2020. № 10. С. 14–17; № 11. С. 8–11; № 12. С. 13–17.

Еремин Ю.П. Десанты Северного флота в ходе Петсамо-Киркенесской наступательной операции (октябрь 1944 г.) // Четырнадцатая научно-практическая конференция по программе «Море и флот». Военно-Морской Флот в победоносном 1944 году: доклады и материалы. СПб., 2024. С. 154–166.

Их именами названы: «Адмирал Головко» // Судостроение. 2012. № 1. С. 25.

Моисеев А.А. Северный флот в годы Великой Отечественной войны // Морской сборник. 2020. № 5. С. 22–25.

Пивовар Г.В. Адмирал А.Г. Головко. [Электронный ресурс]. URL: <https://flot.com/history/personalities/golovko.htm> (дата обращения: 31.03.2025).

Постникова Е.Г., Любецкий А.Е., Сенникова К.Г. Командиры Северного флота в эго-документах матроса-подводника Г.И. Сенникова // Манускрипт. 2021. Т. 14. Вып. 6. С. 1083–1092.

Супрун М.Н. Последняя операция Карельского фронта // Вестник МГПУ. Серия: Исторические науки. 2020. № 1. С. 41–58.

Хаматов М.И. Адмирал А.Г. Головко. М.: Воениздат, 1984. 203 с. Шайдоров А.В. К вопросу планирования и подготовки Петсамо-Киркенесской наступательной операции в условиях Заполярья // Омский научный вестник. Серия: Общество, история, современность. 2022. Т. 7. № 4. С. 46–54.

КУРСАНТЫ ВВМУ ИМ. М.В. ФРУНЗЕ В ЗАЩИТЕ ЛИЕПАИ, ТАЛЛИНА, ЛЕНИНГРАДА

Курсанты четвертого курса Высшего военно-морского училища (ВВМУ) им. М.В. Фрунзе, находясь на практике, уже 22 июня 1941 года приняли участие в защите города Либавы (на территории Лиепайской военно-морской базы) от вторжения немецких дивизий.

Сначала эта группа курсантов в количестве 58 человек действовала на батарее № 27. Затем она была направлена на северную сторону города к озеру Тосмаре, где ею был занят правый фланг линии советской обороны. Несмотря на открытую местность и непрерывный ожесточенный огонь немцев группа оставалась на вверенном ей боевом участке четыре дня и отбила 7 немецких атак.

Около двадцати курсантов-фрунзевцев держали оборону недалеко от Гробиньского шоссе. Здесь было особенно тяжело. Позиции защитников города находились под интенсивным минометным обстрелом. Гитлеровцы настойчиво пытались достигнуть линий нашей обороны, но сосредоточенный ружейно-пулеметный огонь моряков и бойцов рабочих отрядов прижимал противника к земле. Завязывались рукопашные схватки. В этом бою героически погибли мичманы П.В. Болдырев, Г.Л. Русскевич, Л.М. Назаров и А.Ф. Григорьев.

Обстановка тем временем осложнилась. Не хватало оружия и боеприпасов, не было автоматов. С наступлением темноты, когда напряжение боя несколько стихло, десять курсантов во главе с Е. Никулиным совершили вылазку в расположение противника. Они проникли в траншею гитлеровцев. Оказалось, что враг покинул ее и отошел, оставив много убитых. Подобрав автоматы и боеприпасы, курсанты благополучно возвратились назад. Только на седьмой день боев, 28 июня, гитлеровцы прорвались к окраине Лиепай. Завязались схватки и на улицах города. Бой шел за каждую улицу, за каждый дом. Последним, как и требовал приказ, взорвав 27-ю батарею, покидал город ее личный состав, бойцы противотанковой батареи 67-й стрелковой дивизии и курсанты-мичманы, оборонявшие батарею. Отходя с тяжелыми боями, эта группа уничтожала важные объекты, производила минирование, взрывала мосты.

В бою у Гробиньского шоссе 26 июня курсант Николай Синицын был тяжело ранен. Его эвакуировали с линии фронта в лиепайский

военно-морской госпиталь. Во время прорыва наших бойцов по дороге на Вентспилс врачи госпиталя пытались вывести раненых. Но не всем автомашинам удалось пробиться через вражеское огненное кольцо. Некоторые грузовики вернулись. Синицын находился без сознания и только утром 29 июня, очнувшись в госпитальной палате, увидел гитлеровского офицера и автоматчика. Раненые решили вырваться из плена и стали готовить побег. Фашисты узнали об этом. Патриотов отправили в концлагерь строгого режима. Их было много, этих лагерей, на пути Н.М. Синицына: близ Лиепай, Каунаса, Якобшталя, в Мюльберге, Торгау. Не раз еще пытался бежать Синицын, но неудачно. А за каждой неудачей следовали страшные муки и пытки. Много шрамов оставили на теле Синицына гитлеровские тюремщики, пока его не освободили наши войска в конце апреля 1945 года. За мужество и патриотизм инженер-конструктор одного из ленинградских заводов Н.М. Синицын в 1958 году был награжден орденом Красной Звезды.

Активное участие в обороне Таллина приняли курсанты-фрунзевцы. Вечером 26 июня скорый поезд доставил из Ленинграда в Таллин 438 курсантов второго и одну роту первого курсов, составивших отряд особого назначения. Его возглавил капитан 3 ранга Н.Т. Петренко. Ротами командовали фрунзевцы С.И. Иванов, В. Новицкий, А. Промыслов и Б. Филиппов. Из этого отряда не всем удалось вернуться в училище. Одни получили назначения в состав комендантских команд транспортов, другие воевали в составе истребительных подразделений, многие погибли в боях за главную базу флота или во время героического прорыва из Таллина в Кронштадт.

По мере приближения фронта к границам Эстонской ССР в окрестностях Таллина начали активизироваться буржуазно-националистические элементы, в большинстве своем бывшие немецко-фашистскими агентами. Борьбу с ними и диверсантами, сбрасываемыми на парашютах, вели истребительные подразделения. Одним из них была рота курсантов-фрунзевцев. Поскольку она обслуживала около 10 постов, разбросанных примерно в 50–100 км от Таллина, ею командовали одновременно офицеры В. Новицкий и А. Промыслов. 25 августа отделение курсантов В. Трегубы и Н. Климчука получили приказание задержать противника, пытавшегося прорваться к Таллину со стороны Тарту. Моряки заняли оборону. Выждав, когда головная мотоколонна гитлеровцев подошла на близкое расстояние, курсанты открыли внезапный огонь. Противник понес потери,

однако силы были неравные. Враг, используя артиллерию и минометы, продолжал наступление. Курсанты оказывали ожесточенное сопротивление.

Днем 27 августа положение оборонявшихся стало критическим. Враг непрерывно атаковал, а патроны у моряков были на исходе. Попытки доставить боеприпасы не увенчались успехом: дорога проходила по открытой местности. Несколько автомашин с патронами гитлеровцы расстреляли из минометов. Тогда в очередной рейс за руль грузовика сел курсант Ю. Рябов, а рядом Ю. Рыбалтовский. Гитлеровцы обрушили на них огонь. Но Рябов, умело маневрируя, уклонялся от разрывов. Боеприпасы были доставлены. Рыбалтовский остался на позиции, а Рябов повел машину в обратный путь. Он хотел выполнить еще хотя бы один рейс, но на этот раз одна из мин накрыла грузовик и отважный курсант погиб. В этих боях пал смертью храбрых и Ю. Рыбалтовский.

Курсанты А.К. Корочкин и Д.С. Ралль во время Таллинского прорыва выполняли обязанности помощников командиров на малых охотниках. Они вели навигационную прокладку, стреляли из пулеметов по вражеским самолетам, спасали людей с потопленных врагом транспортов. Не всем курсантам в день эвакуации удалось разыскать место сбора. Когда вечером 28 августа помощник командира взвода Н. Романов привел к причалу 15 фрунзевцев, корабли уже вышли на рейд. Судьба этой группы долго оставалась неизвестной. Лишь через несколько лет после войны в училище стало ясно, что курсанты Н. Романов, М. Корних, Я. Клименко, В. Швецов и еще двое не смогли эвакуироваться. На территории порта они вступили в бой и сражались до конца. Корних погиб, Романов сумел выбраться из Таллина и несколько суток шел на восток, пытаясь выйти из окружения, но недалеко от линии фронта был схвачен и брошен в таллинскую тюрьму. В. Швецов во время боя в порту получил тяжелую контузию и в бессознательном состоянии также был захвачен в плен. Когда его с группой пленных перегоняли из одного концлагеря в другой, Швецов сумел незаметно для охраны передать ленточку со своей курсантской бескозырки некоему Н.Н. Шенбергу.

В 1944 году Шенберг переслал эту ленточку в Ленинград, сообщив в приложенном к ней письме, что эту реликвию он пересылает в училище по просьбе курсанта-фрунзевца Владимира Швецова, который был замучен в фашистском плену. После окончания Великой Отечественной войны мать Швецова передала училищу фронтовые

письма своего сына. В одном из них он писал: «Уходим в боевую операцию. Мы все здорово рады этому. Наконец настала и наша очередь. Настроение бодрое. Во всяком случае жизнь свою мы дешево не отдадим». Владимир выполнил свое обещание.

Несмотря на стойкое и мощное сопротивление Красной Армии и флота, сорвавших немецкий план блицкрига («молниеносной войны»), немцы продолжали продвигаться в глубь нашей Родины, захватывая всё новые территории.

Из-за угрозы быть отрезанными от Большой земли 27 августа 1941 года командующий Краснознаменным Балтийским флотом адмирал В.Ф. Трибуц отдал приказ о начале отхода войск и посадке на суда для перехода в Кронштадт. Через два часа войска начали перегруппировку для отхода.

В этот период и произошла трагедия, которая навсегда останется в истории нашего прославленного училища. В составе армады кораблей и судов шел и эсминец «Володарский» с курсантами на борту. Корабль должен был пройти Финским заливом на восток до 150 морских миль (около 280 км), ночью форсировать минные поля большой плотности, а затем прорваться дальше без прикрытия с воздуха в условиях господства авиации противника на протяжении всего маршрута перехода. При этом оба берега Финского залива были в руках противника, успевшего развернуть дальнобойную артиллерию. Под артиллерийским ударом с суши и бомбардировками немецких самолетов эсминец продолжал движение, тральщики расчищали минное заграждение «Юминда». Но 28 августа авангард кораблей оторвался от «Володарского» и еще трех эсминцев на несколько миль. Расчищать путь от мин было некому. В 22 ч 40 мин эсминец попал на мину, в результате чего произошла детонация боезапаса и корабль затонул практически со всем экипажем и находившимися на борту курсантами...

25 июня 1941 года в ВВМУ им. М.В. Фрунзе был проведен досрочный выпуск офицеров — лейтенантами стали 198 фрунзевцев. Обстановка на фронтах (в первую очередь Ленинградском, Волховском и Центральном) заставляла направлять многих курсантов и выпускников в сухопутные войска.

Кроме отряда, действовавшего в Таллине, из курсантов третьего курса был сформирован истребительный батальон, задачей которого являлась охрана важнейших объектов и борьба с вражескими воздушно-десантными группами и диверсантами.

Взяв Таллин, немцы вышли на Лужский рубеж и к Кингисеппу, получив оперативный простор для удара на Ленинград. Непрерывными налетами самолеты стремились прорвать ПВО города и разрушать военные, правительственные и гражданские здания.

Курсанты ВВМУ им. М.В. Фрунзе помимо учебы участвовали в обороне Ленинграда: из них выделили патрули, дежурные команды по тушению «зажигалок» на крышах домов осажденного города. Также они участвовали в боях на подступах к Ленинграду, на Пулковских высотах.

9 декабря 1941 года было принято решение эвакуировать оставшихся 214 курсантов по ладожской трассе — ленинградской Дороге жизни. В невероятно трудных условиях они совершили пеший переход по льду озера до станции Ефимовская, преодолевая по 30–40 км в день. 10 января, спустя месяц после выхода из Ленинграда, курсанты прибыли в Астрахань и сразу приступили к занятиям. С прибытием этой группы закончилось перебазирование училища из Ленинграда.

Мы всегда будем помнить о курсантах ВВМУ им. М.В. Фрунзе, отдавших свои жизни при защите Отечества.

СОСТАВ, СОСТОЯНИЕ И ХАРАКТЕРИСТИКИ СИЛ РЕЧНЫХ ВОЕННЫХ ФЛОТИЛИЙ К НАЧАЛУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Статья посвящена составу, состоянию и характеристикам сил речных военных флотилий Советского Союза накануне Великой Отечественной войны. Рассматривается организационная структура флотилий, их вооружение, включая боевые корабли, катера, воздушные силы, сухопутные войска и береговую оборону. Особое внимание уделено задачам, стоявшим перед речными флотилиями, таким как защита водных путей, поддержка сухопутных войск, уничтожение вражеских флотилий, форсирование рек и проведение десантных операций. Автор анализирует роль различных флотилий, таких как Краснознаменная Амурская, Дунайская и Пинская флотилии, и их подготовленность к боевым действиям, включая проблемы базирования и взаимодействия с армией. Статья также освещает степень боевой и политической подготовки флотилий, их способность к выполнению оперативных задач и взаимодействию с войсками Красной Армии.

Содержание и характер стоящих перед речной флотилией задач определяли и состав сил флотилий. Флотилия должна была иметь речные корабли, катера, воздушные силы, сухопутные войска и береговую оборону.

Ядром сил флотилии считались боевые корабли с преимущественно артиллерийским вооружением (мониторы, канонерские лодки, плавучие батареи, бронекатера, сторожевые катера), а также минные заградители, тральщики и торпедные катера.

Воздушные силы могли непосредственно входить в состав флотилии или оперативно придаваться ей. Они состояли из истребительной, бомбардировочной и разведывательной авиации. Кроме того, для ведения наблюдения и корректировки артиллерийского огня воздушные силы флотилии могли иметь привязанные аэростаты, которые объединялись в так называемые «воздухоплавательные части».

Сухопутные войска также могли или входить в состав флотилии, или придаваться им в оперативное подчинение. Они именовались «войска сопровождения», их состав мог доходить до батальона

со средствами усиления. Штатные войска сопровождения должны были состоять из морской пехоты.

Береговая оборона речных флотилий включала береговую артиллерию, систему фортификационных оборонительных сооружений на берегу и позиционно-минных заграждений в воде. Береговая оборона должна была развертываться на ответственных участках реки в виде укрепленных районов, отдельных позиций дивизионов или батарей и по своему назначению противодействовать прорыву или переправе противника через реку в данном районе или на данном участке.

В Наставлении по боевой деятельности речных флотилий были определены задачи отдельных классов речных кораблей, даны характеристики, назначения и рекомендации по боевому использованию средств и сил флотилии (артиллерии, торпедного минного и трального оружия, сетей заграждения и т. п.). Рекомендации по боевому применению отдельных классов речных кораблей в соответствии с их предназначением и задачами были разработаны и закреплены в соответствующих частных наставлениях по боевой деятельности мониторов, канонерских лодок, бронекатеров и тральщиков.

Организационно силы речных флотилий предусматривалось объединять в «однородные» соединения (дивизионы и бригады, состоящие из кораблей одного класса) и «маневренные» соединения (отдельные отряды и бригады, состоящие из кораблей разных классов и частей усиления).

До середины 1940 года в состав ВМФ СССР входили две речные флотилии — Краснознаменная Амурская и Днепровская. После освобождения в июне 1940 года Красной Армией Бессарабии и Северной Буковины приказом наркома ВМФ Днепровская флотилия была расформирована и на ее базе созданы две речные флотилии: Дунайская, которая вошла в состав Черноморского флота, и Пинская, подчиненная непосредственно наркому ВМФ.

Краснознаменная Амурская флотилия (командующий контр-адмирал П.С. Абанькин) имела в своем составе 8 мониторов, 6 канонерских лодок, 37 бронекатеров, 7 тральщиков, 12 самолетов.

В Хабаровске базировались главные силы флотилии: 1-й и 2-й отдельные дивизионы мониторов, отдельный дивизион канонерских лодок, Хабаровский отдельный дивизион бронекатеров, отдельный дивизион траления и заграждения, корабли охраны водного района и авиации флотилии.

Зее-Бурейская бригада речных кораблей базировалась в г. Свободный, в г. Сретенске — отдельный дивизион речных кораблей и отряды бронекатеров — в г. Иман и с. Камень-Рыболов.

Конкретные задачи Краснознаменной Амурской флотилии состояли в том, чтобы:

- прикрыть мобилизацию и оперативное развертывание сухопутных войск в бассейне реки Амур;
- уничтожить Сунгарийскую флотилию Японии, не допустив ее прорыва в Амур;
- обеспечить форсирование рек Амур, Уссури и Сунгари нашими войсками в ходе наступления в Маньчжурии;
- высадить десант и оказать артиллерийскую поддержку войскам при форсировании рек Амур и Уссури, захвате приречных укрепленных районов, узлов сопротивления и опорных пунктов обороны, а также в наступлении вдоль рек на территории Маньчжурии;
- обеспечить перевозку и переправу войск.

Операционная зона включала реки Амур, Уссури, Сунгари, Зею, Шилку и озеро Ханка общей протяженностью водного пространства свыше 4 тыс. км.

Система базирования флотилии к началу войны была недостаточно развита. Главная база находилась в зоне досягаемости авиации противника, а развертывание кораблей на основных операционных направлениях было связано с переходом по Амуру и Сунгари в условиях, когда один из берегов этих рек находился в руках противника, располагавшего мощными приречными укрепленными районами и узлами сопротивления. К тому же флотилия не имела заранее оборудованных исходных операционных баз на основных направлениях ее боевых действий. Поэтому с 1940 года предпринимались меры по совершенствованию системы базирования флотилии (строительство постоянной базы Зее-Бурейской бригады речных кораблей в устье р. Зея, маневренной базы для отряда бронекатеров на озере Ханка и постоянной базы для отдельного отряда речных кораблей в Лесозаводске). Смысл этих мероприятий сводился к тому, чтобы в 1940–1942 годах развернуть хорошо оборудованную систему базирования сил флотилии, предназначавшихся для действий на главном Сунгарийском направлении и участках Амура от устья р. Шилка до устья реки Уссури, а также на Уссурийско-Ханкайском направлении.

Инспекция Управления боевой подготовки, проверявшая Краснознаменную Амурскую флотилию в первом полугодии 1941 года,

отметила, что боевая подготовка проводилась в условиях, близких к военной обстановке, корабли хорошо подготовлены к решению боевых задач при совместных действиях с войсками Красной Армии.

По уровню боевой и политической подготовки и боеготовности Краснознаменная Амурская флотилия являлась одной из лучших речных флотилий советского ВМФ накануне Великой Отечественной войны.

Дунайская военная флотилия (командующий контр-адмирал Н.О. Абрамов) была сформирована приказом наркома ВМФ от 8 июля 1940 года и включала дивизион мониторов (5 ед. — передаваемых ДВФ), отряд бронекатеров (4 ед. из состава ЧФ), звено сторожевых катеров (4 ед. из состава ЧФ), отдельный отряд глассеров (6 ед.), отдельные истребительная, бомбардировочная и разведывательная авиаэскадрильи, две батареи на механической тяге, дивизион зенитной артиллерии, Дунайский сектор береговой обороны, подразделения и части специального и тылового обеспечения.

Система базирования сил Дунайской флотилии была невыгодной, государственная граница от устья Прута до Черного моря проходила по Дунаю и его Килийскому рукаву, порты Рени, Измаил, Килия, Новая и Вилково находились в зоне досягаемости корабельной и береговой артиллерии противника. Наличие развитой системы аэродромов противника в небольшом удалении от баз флотилии на Дунае еще больше усложняло базирование флотилии. В апреле 1941 года народным комиссаром ВМФ было утверждено оперативно-тактическое задание на строительство баз Дунайской флотилии, которое предусматривало строительство передовой базы в районе Рени для обеспечения базирования боевого ядра флотилии и тыловой базы в Кислице, но эти мероприятия вследствие начавшейся войны не удалось осуществить.

Задачи, поставленные Дунайской военной флотилии накануне войны наркомом ВМФ и командующим Одесским военным округом, состояли в том, чтобы не допустить прорыва румынской речной дивизии ниже города Рени и форсирования противником реки Дунай ниже участка Галац — устье Дуная, отразить совместно с частями армии попытку удара противника от Галаца в направлении Джурджулешть. Эти задачи флотилия должна была решать в тесном взаимодействии с войсками 14-го стрелкового корпуса.

Операционная зона флотилии простиралась от устья реки Дунай до порта Рени. В ходе 1941 года продолжались мероприятия

по дальнейшему усилению флотилии, были сформированы дивизионы бронекатеров (18 проекта 1125, доставленных из Выборга) и катеров-тральщиков.

Боевая подготовка Дунайской флотилии велась с большим напряжением и была направлена на сплочение экипажей кораблей, личного состава береговых батарей, частей и освоение нового театра военных действий. Зимний период 1941 года был использован для ремонта кораблей и катеров, строительство и оборудования огневых позиций береговых батарей и оперативно-тактической подготовки офицерского состава.

Оценка боевой и политической подготовки и боеготовности Дунайской флотилии была дана в акте инспекции народного комиссариата ВМФ под председательством вице-адмирала Г.А. Степанова от 1 июня 1941 года. Инспекция указала на все еще недостаточное взаимодействие с войсками Красной Армии, медленную разработку и введение в действие оперативно-тактических наставлений по способам решения боевых задач, слабость системы ПВО, наличие условий в боевой подготовке.

В заключение акта инспекция отметила, что Дунайская военная флотилия за десять месяцев со времени ее организации превратилась в хорошо организованное оперативное объединение Военно-Морского Флота.

Пинская военная флотилия (командующий контр-адмирал Д.Д. Рогачев) была сформирована 17 июня 1940 года приказом народного комиссара ВМФ № 001847.

В состав главной базы флотилии в Пинске входили дивизионы мониторов — 5 ед., бронекатеров — 14 ед. и тральщиков-заградителей — 6 ед., отряд глисеров — 6 ед., разведывательная авиаэскадрилья, подразделения и части специального и тылового обеспечения. На тыловую базу в Киеве базировались 2 монитора, 2 канонерские лодки, тральщик и отряд бронекатеров, кроме того, в ее составе были объединенная школа флотилии и участок СНиС.

Флотилия подчинялась непосредственно народному комиссару ВМФ, а в оперативном отношении — командующему войсками Западного особого военного округа.

Главный штаб ВМФ и штаб Западного особого военного округа, исходя из вероятного характера боевых действий советских войск в случае войны с Германией, определили операционные направления действий флотилии и ее задачи, которые сводились к следую-

щему: при прорыве обороны противника и наступлении в полосе Западного Бурга и Вислы содействовать войскам 4-й армии в форсировании рек, прикрывать перевозки, поддерживать артиллерийским огнем кораблей наступление сухопутных частей, нарушать переправы противника; при наступлении советских войск в полосе Немана артиллерийским огнем кораблей и плавучих батарей оказывать им содействие в продвижении вдоль реки и ее форсировании, обеспечивать перевозки и переправы своих частей и противодесантную оборону их приречных флангов.

В операционную зону флотилии входили реки Припять с Днепро-Бугским каналом, Западный Буг, Висла, Ясельда и Неман с соединяющей их водной системой.

Главный штаб ВМФ в январе 1941 года определил мероприятия по дальнейшему формированию и развертыванию флотилии, которые предполагали с началом войны для действия на Припяти, Западном Буге и Висле развернуть в Пинске и Бресте дивизионы мониторов — 5 ед., канонерских лодок — 5 ед., плавучих батарей — 4 ед., бронекатеров — 2 дивизиона по 12 ед., сторожевых катеров — 15 ед., отряд плавучих средств, эскадрилью самолетов. На Немане планировалось создать отдельный отряд речных кораблей флотилии с базированием в районе Каунаса.

Флотилия имела развитую систему базирования, хорошо оборудованные главную базу в Пинске и тыловую базу в Киеве, располагала возможностью маневра силами по внутренним водным путям в глубине страны.

В ходе боевой и политической подготовки 1940–1941 годов сформированные соединения и части флотилии отрабатывали задачи организационного периода, готовились к совместным действиям с войсками Красной Армии, а также отрабатывались наставления по боевой деятельности мониторов, канонерских лодок, бронекатеров и катеров-тральщиков с учетом специфических особенностей театра.

Инспекция народного комиссариата ВМФ, проверявшая с 10 по 20 мая 1941 года состояние боевой и политической подготовки и боеготовности флотилии, отметила, что уровень боевой и политической подготовки и боеготовности флотилии в целом удовлетворителен, хотя было указано, что в выполнении главной задачи — содействие сухопутным войскам в наступательных и оборонительных операциях подготовлена недостаточно, невысок уровень оперативно-

тактической подготовки некоторой части командного состава, неудовлетворительно отработана организация ПВО главной базы.

Корабли и катера указанных флотилий были сведены в дивизионы однородных кораблей и катеров, береговая зенитная артиллерия объединена в отдельные зенитные артиллерийские дивизионы. Береговые артиллерийские батареи Дунайской флотилии свели в сектор береговой обороны. Авиация флотилии была объединена в отдельные эскадрильи.

Такая организация сил флотилии позволяла наиболее эффективно вести подготовку одиночных кораблей и дивизионов как тактических единиц. Однако эта организация не обеспечивала комплексного решения оперативных задач по содействию сухопутным войскам в наступлении, требовавшем наличия разнородных сил.

Краснознаменная Амурская, Дунайская и Пинская флотилии, хотя две последние имели всего лишь один год на освоение новых театров и подготовку к совместным действиям с войсками Красной Армии, были в целом хорошо подготовленными оперативными объединениями Военно-Морского Флота, способными решать все задачи содействия войскам Красной Армии в бассейнах рек Амура, Дуная и Днепра.

Источники и литература

ЦВМА. Ф. 701. Оп. 05265. Д. 10. Л. 163–167.

Наставление по боевой деятельности речных флотилий НРФ — 39. Ст. 18.

Боевая летопись Военно-Морского флота 1917–1941. М.: Воениздат, 1993. С. 661, 664.

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. М.: Воениздат, 1960. Т. 2. С. 64, 460, 461.

РОЛЬ МОРЯКОВ ЛАДОЖСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ В ЗАЩИТЕ ЛЕНИНГРАДА В ПЕРИОД С 1941-го ПО 1944 г.

В первый период войны главной задачей советского флота было сдерживать совместно с сухопутными войсками натиск противника, обескровливать его и оказывать постоянную помощь войскам на прибрежных флангах сухопутных фронтов. В то же время флот должен был защищать военно-морские базы, опорные пункты, которым угрожало продвижение немецких войск в глубь страны.

Народный комиссар ВМФ Н.Г. Кузнецов считал, что кроме этого важными задачами были: обеспечение свободы действий в западной части Финского залива, прикрытие с моря Ленинграда, обеспечение свободы плавания в восточной части Финского залива и по Неве с целью защиты Ленинграда от нападения с суши.

Помощь сухопутным войскам в обороне побережья вылилась в ряд крупных совместных операций армии и флота¹.

Захват Ленинграда немецко-фашистское руководство придавало огромное стратегическое и политическое значение. Для решения этой задачи были выделены огромные силы — группа армий «Север», в авангарде которой шла мощная танковая группа. 8 сентября 1941 г. немецкие войска захватили г. Шлиссельбург. Ленинград оказался во вражеском кольце.

Снабжение продовольствием блокадного города шло по железной дороге через город Волхов (станция Волховстрой) до станции Войбокало, позже до Кобоны на берегу Ладожского озера. Здесь грузы перегружались на транспорты Ладожской флотилии, а зимой — на автомашины и по ледовой трассе, названной Дорогой жизни, доставлялось в Ленинград. Волхов был ключевым звеном в снабжении Ленинграда продовольствием и основным пунктом, через который проходила эвакуация жителей Ленинграда в глубь страны. Особая роль в битве за Ленинград принадлежала Ладожской военной флотилии и подчиненному ей Северо-Западному речному пароходству. Военные моряки и речники стали важнейшим звеном в борьбе за единственную коммуникацию. От них зависела судьба города — выстоять и победить.

¹ Щербатов Д.С. Деятельность наркома ВМФ Николая Герасимовича Кузнецова в годы войны // Молодой ученый. 2023. № 8 (455). — С. 215–218.

9 октября 1941 года капитана 1 ранга В.С. Черокова в Смольном принял адмирал И.С. Исаков, заместитель наркома Военно-Морского Флота Н.Г. Кузнецова. В книге «Для тебя Ленинград» В.С. Чероков позднее писал, что адмирал И.С.Исаков сказал: «Ленинград во вражеском кольце. Железные и шоссейные дороги, связывающие город со страной, перерезаны. Запасов хлеба в городе на неделю, мяса и того меньше. Еще хуже с горючим для авиации и танков. Подвоз продуктов питания, топлива, боеприпасов, оружия, медикаментов, как и эвакуация детей, женщин, стариков, больных и раненых из осажденного города, возможны только через Ладожское озеро. Основная тяжесть перевозок и их обеспечение возлагается на Ладожскую военную флотилию». Чероков принял командование Ладожской военной флотилией 13 октября 1941 года. Штаб флотилии находился в Новой Ладоге. Большая часть озера была под контролем противника. Под контролем советских войск была только южная его часть, да и то не вся: район Шлиссельбург, Бугры был занят врагом, и оттуда в любой момент можно было ожидать артиллерийского обстрела.

Одной из самых главных задач флотилии была эвакуация из Ленинграда женщин и детей. Подчиненное Ладожской военной флотилии Северо-Западное речное пароходство имело на Волхове и Ладогe 5 озерных и 72 речных буксира, 29 озерных и около 100 речных барж. Для перевозок в Ленинград Северо-Западное речное пароходство выделило 43 деревянные сухогрузные баржи и 6 нефтеналивных, из которых 4 были металлическими. В ноябре в Ленинград ежедневно доставлялось до 800 т продовольствия. Но уже в конце ноября 1941 года буксирный пароход «Морской лев» с большим трудом проводил груженые продовольствием баржи в осажденный Ленинград. Нормы выдачи хлеба по карточкам были увеличены: рабочим с 250 до 350 г, служащим, иждивенцам и детям — со 125 до 200 г. Первая добавка вызвала в городе большую радость, она укрепила у ленинградцев веру в будущее, в победу над врагом. Благодаря подвозу продовольствия в Ленинград с Большой земли ленинградцы смогли пережить тяжелую зиму 1942 года, несмотря на огромную смертность в 300 тыс. человек. Город, имея связь с Большой землей, продолжал сражаться с врагом. 22 января 1942 года ГКО принял постановление о эвакуации 500 тыс. жителей Ленинграда. За время действия ледовой дороги с ноября 1941-го по апрель 1942 года из блокадного города было эвакуировано более 550 тыс. человек и доставлено в Ленинград 361 тыс. т грузов, из них 262 тыс. т составило продовольствие.

В конце апреля 1942 года прекратилось движение по ледовой автотрассе, но перевозки по воде из-за сложной ледовой обстановки начались лишь через месяц. Гитлеровцы не жалели ни летчиков, ни самолетов, посылая их на бомбежку портов и кораблей на Ладожском озере. В книге «Для тебя, Ленинград!» контр-адмирал В.С. Чероков позднее писал, что перед открытием навигации на Ладоге командующий группой немецких войск «Север» генерал-полковник Кюхлер заявил корреспондентам берлинских газет: «Единственный путь по льду Ладожского озера, при помощи которого Ленинград мог получать боеприпасы и продукты питания, сейчас, с наступлением весны, безвозвратно потерян. Отныне даже птица не сможет пролететь сквозь кольцо блокады».

И вдруг через Ладогу пошли суда, перевозя ежедневно сотни, тысячи т продовольствия для осажденного города! Несмотря на все усилия немецкой авиации сорвать перевозки по Ладоге, сделать ей этого не удалось.

Финский историк Йохан Беркман сообщает, что немцы и финны попытались перерезать Дорогу жизни, захватив о. Сухо. Это была известная совместная операция финнов, немцев и итальянцев против Дороги жизни на Ладоге.

В Финляндии вышел фильм на эту тему под названием: «Собственная война генерала Талвела». Генерал Пааво Талвела был посланником Карла Маннергейма у Гитлера, военным атташе в штабе Гитлера и автором этого плана. Талвела планировал наступление против Дороги жизни на Ладоге. Захват о. Сухо означал прекращение подвоза продовольствия с Большой земли в Ленинград, голод и массовую гибель его защитников.

Советское командование знало, что в 1942 году на Ладожском озере была создана объединенная немецко-итало-финская флотилия. Организационно озерные силы противника были разделены на две части: «морскую группу» и «восточную оперативную группу». В «морскую группу» входили немецкие минные заградители под командованием капитана 3 ранга фон Рамма и четыре итальянских торпедных катера под командованием капитана 3 ранга Бианкини. «Восточная оперативная группа» насчитывала тридцать самоходных барж и 2400 человек личного состава.

Для поддержки кораблей с воздуха выделялись авиационная группа специального назначения — двадцать истребителей, семь разведывательных и несколько транспортных самолетов.

Тщательно подготовленная немецким командованием операция «Бразиль» по высадке немецкого десанта на о. Сухо в Ладожском озере в 1942 году захлебнулась, столкнувшись с мужественным и самоотверженным противостоянием врагу моряков и защитников о. Сухо. Так, экипажу тральщика № 100 под командованием выпускника ВВМУ им. М.В. Фрунзе старшего лейтенанта П.К. Каргина удалось потопить катер, на котором находилось немецко-итальянское командование, а защитники острова под командованием старшего лейтенанта И.К. Гусева открыли ответный огонь по немцам и потопили три десантные баржи.

Высадившийся на остров немецкий десант столкнулся с мужеством защитников острова, которые сбросили немецкий десант в Ладожское озеро. Существенную помощь гарнизону о. Сухо оказала штурмовая авиация Балтийского флота, которая уже через час после подхода немецкого десанта к острову начала наносить удары по его кораблям. В бою у острова Сухо немецкие и итальянские фашисты потеряли 17 кораблей и 12 самолетов. Важное значение в разгроме немецкого десанта сыграло грамотное руководство операцией со стороны командующего Краснознаменным Балтийским флотом вице-адмирала В.Ф. Трибуца и командующего Ладожской военной флотилией контр-адмирала В.С. Черокова — выпускников ВМУ им. М.В. Фрунзе².

Вот как оценил подвиг моряков ладожской флотилии и защитников о. Сухо швейцарский историк Юрг Майстер, занимавшийся историей германского флота во Второй мировой войне. В журнале «Navy» № 8 за 1957 год он писал: «На Ладожском озере советский флот продемонстрировал свое полное превосходство над флотом противника и остался хозяином этого жизненно важного пути». И далее: «Русские действовали на Ладожском озере в тактическом и стратегическом отношении исключительно хорошо... Они не допустили того, чтобы Ленинград заморили голодом и чтобы он попал в руки противника. Тем самым советская Ладожская военная флотилия внесла значительный вклад в коренное изменение хода войны на востоке».

В ночь с 18 на 19 января 1943 г. Ленинградский и Волховский фронты в ходе проведения операции «Искра» соединились: блокада была прорвана, а через год блокада с Ленинграда была полностью снята.

² *Трибуц В.Ф.* Балтийцы сражаются. М.: Воениздат, 1985. С. 296.

В заключение мы делаем вывод, что героическая деятельность моряков Ладожской военной флотилии по защите Ленинграда дала возможность советскому командованию подготовить войска к полному освобождению Ленинграда от фашистской блокады в январе 1944 года.

ПОДВИГ МОРЯКА М.А. НЕФЕДОВА НА ДОРОГЕ ЖИЗНИ

Во время Великой Отечественной войны Ладожское озеро стало одним из главных мест в битве за Ленинград, а ладожская коммуникация — свидетелем героических и трагических событий.

Дорога жизни имела ключевое значение в обороне города на Неве. Население и армия, защищавшие его, снабжались только по этой коммуникации. После начавшейся блокады Ленинграда снабжение города осуществлялось кораблями Ладожской военной флотилии и судами Северо-Западного речного пароходства. С наступлением зимы и замерзанием Ладожского озера остро встала проблема снабжения города по льду замерзшего озера.

В истории человечества битва за Ленинград была самой длительной и кровопролитной, при том что она протекала в условиях блокады.

Снабжение города было возможно только через коммуникации Ладожского озера. Несомненно, для организации снабжения многомиллионного города и армии, его защищающей, должна была быть организована коммуникация, работающая четко и безукоризненно.

Снабжение Ленинграда возглавил генерал-лейтенант Ф.Н. Лагунов. Была сформирована Военно-автомобильная дорога № 102 (ВАД-102), в которую на правах участка входила ледовая трасса через Ладожское озеро — ВАД-101. Через некоторое время вся дорога стала называться ВАД-101, а коммуникация через Ладожское озеро — ледовым участком автомобильной дороги ВАД-101. Ледовый участок стал самой важной частью снабжения Ленинграда. С 9 декабря 1941 года начальником этого участка был назначен Михаил Александрович Нефедов.

Он родился 21 ноября 1899 года в селе Капустном. Отец — бедный крестьянин, дед был пастухом. До 8 лет Михаил жил в поселке Кирячкова у отца матери (деда). Его отец служил на флоте. С 8 до 10 лет учился в приходской школе. Летом жил с отцом на рыбных промыслах. По окончании приходской школы поступил во второклассную учительскую школу, которую окончил 28 июня 1914 года. С июля до декабря жил в Астрахани, готовился поступить в учительскую семинарию. С января по май 1915 года был учителем в школе грамоты. 3 августа 1915 года к поступлению в Маринское среднее сельскохозяйственное училище. Учился до Октябрьской революции на зем-

скую стипендию. Будучи учеником училища, 18-летний Михаил после Февральской революции в городе Царев Царицынской губернии примкнул к партии эсеров, весьма популярной в крестьянской массе, и работал по организации крестьянских советов. В 1918 году он фактически порвал связь с эсерами, а в декабре 1919 года порвал с ними официально через газету и вступил в Российскую коммунистическую партию (большевиков) — РКП (б). В 1920-м — начале 1921 года Михаил работал на «продовольственном фронте» в Саратовском уезде. В 1921 году он был избран в Саратовский уездный комитет РКП (б), где работал в президиуме и ответственным секретарем, а в мае окончил сельхозучилище. В том же году Михаил Нефедов был избран в Саратовский губернский комитет РКП (б). В декабре 1921 года он подал заявление в Губернский комитет о направлении его в армию. В январе 1922 года Политическим управлением Рабоче-Крестьянской Красной Армии был направлен на флот.

С января по июль 1922 года работал в качестве политлектора в электро-минной школе. С июля 1922-го по сентябрь 1923 года служил в Политическом управлении Балтийского флота (Пубалт), сначала в качестве инструктора, а затем начальника агитпропотдела.

Возможно, именно в Пубалте Нефедов познакомился с советским писателем и драматургом Всеволодом Витальевичем Вишневским. Знакомство, скорее всего, было близким, так как в своем военном дневнике, узнав о гибели Нефедова, Вишневский запишет: *«...в Морье убит начальник осиновецкой военно-морской базы — капитан 1 ранга М. Нефедов, которого я знал с 1923 года, — умница».*

В сентябре 1923 года Михаил Александрович был назначен комиссаром учебного отдела Военно-морского училища им. М.В. Фрунзе, где прослужил до марта 1925 года. Примечательно, что 20 сентября 1922 года в это училище поступил будущий нарком ВМФ Николай Герасимович Кузнецов, который обучался там с 1923-го по 1926 год.

В марте 1925 года по распоряжению ПУ РККА Нефедов был направлен в командировку в Китай, в которой пробыл до сентября 1927 года. На данный момент известно, что там Нефедов был политическим советником (под псевдонимом Павлов), выполнял задания В.К. Блюхера, работал с генералом Тан Шэнчжи. И скорее всего, активно способствовал переходу этого генерала под знамена Сунь Ятсена в начале северного похода. Эти данные основаны на воспоминаниях генерал-лейтенанта Александра Ивановича Черепанова.

Перед самой войной Нефедов исполнял должность начальника группы контроля при наркоме ВМФ, работал в Прибалтике во время строительства там укреплений Береговой обороны Балтийского района Балтийского флота СССР (БОБР). Войну встретил в должности начальника тыла Рижской военно-морской базы. Принимал участие в обороне Моонзундских островов. Позже был назначен начальником ледового участка ВАД Ленинградского фронта.

На ледовой дороге М.А. Нефедов показал себя деятельным начальником и управленцем. В самые трудные моменты, в самых опасных местах из машины на лед выходил невысокий, невероятно подвижный человек, которого подчиненные называли «флагманом ледовой трассы». Он мгновенно принимал решения, отдавал приказы и распоряжения.

В истории Дороги жизни есть следующий момент. Генералы Лагунов и Шилов в середине апреля 1942 года хотели закрыть ледовый участок. Нефедов не согласился с таким решением, считая, что дорога может проработать дольше намеченного генералами срока. О своем мнении он сообщил члену Военного совета Ленфронта Николаю Васильевичу Соловьеву, который поддержал «дорожников».

Из записной книжки М.А. Нефедова:

«12.04.1942.

Приехал т. Соловьев, он назвал генералов паникерами. Какую позицию занимает капитан Иоселев¹. Ответил, что он спросил, как, неужели Вы уже обросли жирком, что нам лишняя тысяча не играет роли. Так и поставил вопрос «Да, так и поставил».

Молодец капитан. Соловьев выслушал наше мнение, согласился с ним и здорово покрыл генералов».

Как итог, отменили приказание не ездить по ночам и продолжили возить грузы, пока не растает лед. Вследствие этого дорога проработала вплоть до 24 апреля 1942 года.

Штаб начальника ледового участка Дороги жизни располагался в здании школы в деревне Коккореве и был известен как «домик Нефедова», сейчас в нем находится музей.

24 апреля 1942 года завершилась работа ледовой трассы, и вскоре Нефедов был назначен командиром Осиновецкого порта, а затем и Осиновецкой военно-морской базы, расположенной в бухте Морье. К началу навигации 1942 года портовая инфраструктура базы была существенно расширена, а гавань углублена.

¹ Иоселев Яков Хаимович — начальник гидрометслужбы Ленфронта.

Бухта Морье использовалась для железнодорожной паромной переправы и для перевозки тяжелых и специальных грузов. Перевалка осуществлялась через специально построенную в 1942 году железнодорожную станцию Болт. Кроме того, бухта служила одной из баз Ладужской военной флотилии.

Вражеская авиация постоянно совершала налеты на базы, расположенные на берегах Ладужского озера. 24 мая 1943 года в один из таких налетов капитан 1 ранга Михаил Александрович Нефедов погиб от осколка разорвавшейся бомбы. Так завершился жизненный путь одного из героев обороны Ленинграда...

Мы бы не так много знали о военном периоде жизни Нефедова, если бы не его записные книжки, которые он регулярно вел, начиная с 22 июня 1941 года. Эти книги открывают нам взгляд на человека, который был умным, решительным и требовательным к себе, своим подчиненным и вышестоящему руководству. Он не прощал слабости и ошибок и не боялся критиковать различные решения и приказы командования.

Однако, несмотря на свою строгость, Нефедов был человеком спокойным, выдержанным и не склонным к паникерству. Он горячо любил свою Родину, был предан партии и делу Ленина, а также обладал острым умом, тонким чутьем и интеллигентностью.

РОЛЬ, МЕСТО И УЧАСТИЕ МОРСКИХ СТРЕЛКОВЫХ БРИГАД В ОБОРОНЕ МОСКВЫ

По замыслу противника, с захватом Москвы — ключевого пункта восточной кампании вермахта в 1941 году Советский Союз должен был утратить свою государственность. Удержание же столицы давало возможность советскому народу получить необходимое время для полноценного развертывания военной экономики, мобилизации всех ресурсов на разгром врага. Это был тяжелейший период оборонительных боев. Немецкие войска к тому времени находились от Москвы на волоколамском направлении в 100–110 км, на Можайском, Наро-Фоминском и Подольском — в 80 км.

Решение о формировании первых 25 морских стрелковых бригад было принято Государственным Комитетом Обороны 18 октября 1941 года. Формирование началось в ноябре. В отличие от бригад морской пехоты морские стрелковые бригады (мсбр) создавались не в составе действующих флотов и флотилий, а в военных округах: Уральском (61-я, 62-я, 63-я, 64-я и 65-я бригады), Приволжском (66-я, 67-я, 84-я и 85-я бригады), Северо-Кавказском (68-я, 76-я, 77-я, 78-я, 79-я, 80-я, 81-я, 82-я и 83-я бригады), Сибирском (69-я, 70-я, 71-я, 72-я и 73-я бригады), Среднеазиатском (74-я и 75-я).

На укомплектование всех морских бригад Военно-Морской Флот выделил 39 052 чел. В контрнаступлении морские стрелковые бригады были на острие наступающих войск. В битве под Москвой (сентябрь 1941-го – апрель 1942 года) принимали участие 1-й Московский отдельный отряд моряков, 62-я, 64-я, 71-я, 74-я, 75-я мсбр и др.

Морские стрелковые бригады в боях под Москвой — 84-я мсбр, командиры — полковник Василий Андреевич Молев (ноябрь 1941-го – 15 декабря 1941 года, погиб), генерал-майор Максим Евсеевич Козырь (декабрь 1941-го – июль 1942 года); 85-й отдельный полк моряков, 199-й и 200-й артиллерийские дивизионы, состоявшие из батарей 152-мм, 130-мм и 100-мм морских орудий. В самый тяжелый момент, 19 октября 1941 года, когда Москва была объявлена на осадном положении, в срочном порядке был создан и направлен на фронт 1-й Московский отряд моряков в составе батальона охраны Наркомата ВМФ, батальона московского флотского экипажа, гвардейского флотского

дивизиона реактивных установок «катюша», мотоциклетного батальона и танковой роты.

Об этом писал в своих воспоминаниях бывший нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов: «Помню, как во дворе Хамовнических казарм выстроились моряки, еще не все переодетые в армейскую форму. На холодном ветру развевалось флотское бело-голубое шелковое знамя с вышитыми золотом словами: “Первый отдельный морской отряд”». Отряд поступил в оперативное подчинение командующего войсками Московской зоны обороны генерал-лейтенанта Н.А. Артемьева, который в ходе оборонительных действий неоднократно перебрасывал эту часть на самые трудные участки, где моряки одним своим присутствием вселяли уверенность в успехе. Морские пехотинцы отличались боевым настроем, мужеством и патриотизмом.

7 ноября 1-й отдельный морской отряд вместе с двумя курсантскими ротами Московских курсов переподготовки командиров принял участие в историческом параде на Красной площади, после которого курсанты ушли на фронт, где в составе знаменитой 316-й стрелковой дивизии генерал-майора И.В. Панфилова приняли на себя удар немецких танков под Волоколамском. К концу ноября обстановка под Москвой приобрела характер критический: на юге почти в полном окружении оборонялась Тула, в то же время враг рвался к Рязани. А на северо-западе противнику удалось захватить г. Клин, и на этом направлении передовые немецкие части находились уже в 20 км от Москвы. Для обороны столицы начали прибывать отдельные морские стрелковые бригады, задействованные командованием Западного фронта на направлении главного удара противника. При назначении командиров морских стрелковых бригад учитывался их опыт командования береговыми частями в прошлом. 22 ноября первой из морских стрелковых бригад на защиту столицы прибыла 84-я омсбр под командованием полковника В.А. Молева.

Во время Гражданской войны В.А. Молев командовал батальоном в 1-й Конной армии, до 1937 года служил в кавалерийских и строительных частях РККА, затем оказался на флоте. Бригада была сформирована в Приволжском военном округе из курсантов военно-морских учебных заведений, моряков Тихоокеанского флота и Амурской флотилии. Совершив по заснеженным проселочным дорогам форсированный марш, морские пехотинцы разгромили в районе ст. Желтухино (в 20 км северо-западнее г. Рязьска) 5-й моторизованный полк 2-й танковой армии вермахта. Затем, продолжая преследовать противника,

28 ноября при поддержке штурмовой авиации освободили г. Скопин. После этого 84-я омсбр вошла в состав 1-й ударной армии и была переброшена на правый фланг Западного фронта, где сложилась наиболее тяжелая обстановка. В это же время особенно опасными оказались северо-западное и северное направления, где после захвата Яхромы, Красной Поляны и Солнечногорска противник предполагал развить наступление в направлении на Загорск и Пушкино.

По указанию Ставки в район Красной Поляны были в срочном порядке выдвинуты 2-й гвардейский стрелковый корпус и 20-я армия генерал-майора А.И. Лизюкова. В составе 20-й армии действовала 64-я омсбр, состоявшая из моряков-добровольцев Тихоокеанского флота под командованием полковника И.М. Чистякова (с 1944 года генерал-полковник, Герой Советского Союза). Бригада получила задачу уничтожить немецкий парашютный десант, высаженный у Дмитровского шоссе, в районе населенных пунктов Деденёво, Кузьяево, Гришино, совместно с частями 331-й стрелковой дивизии захватить мост через канал Москва — Волга и обеспечить дальнейшее продвижение советским танковым частям.

В ожесточенном бою парашютный десант был уничтожен. Успешно овладев тактикой общевойскового боя и научившись отражать атаки танков противника, моряки развивали наступление. К 19 ноября 64-я омсбр вышла в район Волоколамска и приняла участие в освобождении города. На том же направлении в составе 1-й ударной армии действовали 84-, 71- и 62-я отдельные морские стрелковые бригады. Войска 1-й ударной армии должны были утром 2 декабря 1941 года нанести удар левым флангом в направлении Деденёво, Федоровка и деблокировать группу генерала Ф.Д. Захарова (133-я и 126-я стрелковые, 17-я кавалерийская дивизии и курсантский полк), которая вела бои в окружении. Эту задачу решали 71-я отдельная морская и 44-я стрелковая бригады. 71-я омсбр под командованием полковника Я.П. Безверхова была сформирована в Новосибирской области из моряков Тихоокеанского флота, Амурской военной флотилии, Ярославского флотского полужипажа, личного состава военно-морских учебных заведений, а также призывников Сибирского военного округа.

Утром 1 декабря 1941 года без артподготовки моряки переправились по льду через канал, с ходу овладели селами Григорково и Дьяково и завязали ожесточенный бой за село Языково, в котором закрепился противник. Первыми в село ворвались второй батальон

под командованием капитана А.Н. Голяко и разведчики во главе с лейтенантом А.П. Мышковым. Аркадий Николаевич Голяко «...не смотря на ранение, продолжал командовать батальоном до момента, пока его не сразила вражеская пуля». За свой подвиг он посмертно был награжден орденом Красного Знамени.

3 декабря с. Языково было освобождено, 5 декабря группа генерала Ф.Д. Захарова полностью деблокирована. К вечеру того же дня гитлеровцы попытались вернуть с. Языково, атаковав его силами пехотного полка и 20 танков при поддержке авиации, но ночью были выбиты моряками из села, оставив на поле боя 600 человек убитыми, 8 танков, 7 бронемашин и много другой боевой техники. В бою за с. Языково отличились лейтенант Г.И. Стулов, старшие матросы Борисов и Худяков. Они захватили немецкое орудие и, выкатив его на открытую позицию, открыли огонь прямой наводкой по противнику, что предрешило исход боя. После чего Г.И. Стулов под градом пуль сел в немецкую машину и пригнал ее к штабу бригады. В дальнейшем моряки 71-й омсбр освобождали хорошо укрепленное с. Борносолово, где с противником пришлось встретиться в рукопашном бою. Еже 11 декабря 71-я морская стрелковая бригада совместно с 64-й морской, 35-й и 55-й стрелковыми бригадами, а также 31-й танковой бригадой освободила от гитлеровцев г. Солнечногорск. В бою за д. Тимоново к северу от Солнечногорска 71-я омсбр, атакуя частью сил с фронта, основными силами нанесла удар с флангов. Роты автоматчиков совершили глубокий обход с тыла. Командир бригады полковник Я.П. Безверхов так оценил грамотные действия своей бригады: «Мы добились окружения гитлеровцев в полном смысле этого слова».

К концу декабря 71-я бригада, действуя на клинском и волоколамском направлениях, продвинулась на 100 км к западу и освободила свыше 30 населенных пунктов. Под Волоколамском она прорвала хорошо укрепленный рубеж обороны противника на р. Лама, где окружила и уничтожила немецкий гарнизон в сильно укрепленном с. Алферово. Все попытки противника восстановить прежнее положение на участке прорыва оказались безуспешными.

5 января 1942 года 71-я омсбр первой из морских стрелковых частей была преобразована во 2-ю гвардейскую стрелковую бригаду, вскоре переформированную в 25-ю гвардейскую стрелковую дивизию.

В заключение следует вывод, что морские бригады в ноябре – декабре 1941 года сыграли одну из главных ролей в разгроме немецких войск под Москвой.

ЛОГИСТИКА В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Термин «логистика» берет свое начало от греческого слова «logistike», означающего «расчет, мышление, разумность действий». Изначально в Древнем Риме под ним подразумевалось распределение продовольствия, тогда как в Византийской империи оно ассоциировалось с организацией снабжения и управления войсками. Практическое развитие логистики исторически связано именно с военным делом. Уже в I тысячелетии нашей эры в ряде государств понятие «логистика» включало управление транспортировкой, вооружение армии, организацию поставок материальных ресурсов и формирование резервов. К началу XX столетия логистика воспринималась преимущественно как военная наука [1].

Анализ литературы по заявленной теме указывает на то, что логистика способна выступать в качестве вида хозяйственной деятельности торгового и (или) производственного предприятия, а также в области самостоятельного предпринимательства.

Однако, по мнению автора, логистика может быть определена как самостоятельная дисциплина, основной задачей которой является качественное логистическое управление. Оно подразумевает мобилизацию запасов и использование организационных факторов как наименее затратоёмких. Следовательно, для максимизации экономической выгоды предприятию и (или) стране требуется анализ и последующая оптимизация логистических процессов [2].

Если же мы обратимся к логистике как хозяйственной составляющей и рассмотрим ее с точки зрения транспортной деятельности, то отметим, что она подразделяется на следующие категории: техническую, технологическую и экономическую.

Каждое из перечисленных направлений имеет свои задачи. Так, для технической области характерны выбор конкретной разновидности транспортного средства, определение наиболее точных и рациональных маршрутов следования и выявление требуемой мощности транспорта. Технологической свойственны координация процессов, а именно: транспортного и производственного, выбор наиболее благоприятных маршрутов при смешанных перевозках, контроль единства транспортно-складского процесса. К элементам экономической категории отнесем планирование. Оно в свою очередь проявляется

в планировании транспортировки с учетом различных особенностей (к примеру, тарифов), планирование с учетом совместного функционирования со складскими и производственными процессами [3].

Таким образом, сделаем вывод, что логистика является комплексной наукой и ее проекты могут быть успешно реализованы только при условии слаженной и бесперебойной работы множества подразделений различных организаций. В условиях военных действий особенно остро ощущается потребность в организационном единстве процессов, быстрой адаптации к стремительно меняющимся обстоятельствам, ведь от качества проделанной работы — корректности маршрутов и сроков транспортировки зависят человеческие жизни.

Рассмотрим события, начавшиеся 22 июня 1941 года, с позиции военной логистики. Массированное наступление немецкие армии предприняли одновременно вдоль границы длиной около 3000 км. Ключевое значение имеет сравнительный анализ тыловых условий двух сторон конфликта — Советского Союза и нацистской Германии с союзниками.

Для наглядности возьмем город Брест, символически обозначающий начало Великой Отечественной войны и направление главного удара вермахта. Географическая удаленность от столицы играет существенную роль в организации снабжения и переброски войск. От Москвы до Бреста примерно 1000 км, тогда как Берлин расположен в 800 км от места боев. Следовательно, Германия обладала очевидным преимуществом в оперативности развертывания сил и своевременности поступления ресурсов.

Однако расстояние само по себе лишь один аспект проблемы. Важнее такие показатели, как плотность инфраструктуры, численность населения и уровень промышленного потенциала региона. К началу нападения Германия контролировала почти всю территорию континентальной Европы площадью свыше 3,5 млн кв. км с общим населением порядка 300 млн человек. Для сравнения Советскому Союзу принадлежали территории площадью почти 22 млн кв. км с населением чуть менее 200 млн человек. Это значит, что ресурсы противников были распределены крайне неоднородно. Немцы располагали гораздо большим количеством людских резервов и производственно-промышленных мощностей на относительно небольшой территории, близкой к фронту. Плотность дорожной сети Германии и стран Западной Европы была намного выше советской. Железнодорожная сеть СССР насчитывала немногим более 100 тыс.

км (таблица), однако ее распределение было очень неравномерным, причем большая часть территорий восточной части страны оставалась практически транспортной пустыней.

Протяженность рельсовых путей на каждые 100 по странам

Страна	Протяженность рельсовых путей на каждые 100 , км
СССР	0,32
США	5,3
Германия	11,3
Англия	15,4

Таким образом, советская сторона сталкивалась с серьезными проблемами в вопросах оперативного перемещения личного состава, техники и материально-технических средств в отличие от врага, чьи коммуникации позволяли быстро перераспределять силы и средства даже при значительных потерях отдельных участков дороги. Данная ситуация наиболее ярко иллюстрирует потребность в грамотно выстроенной тактике маршрутов и свидетельствует о том, что логистика — один из наиболее значимых факторов при ведении войн. Так, недостаточные транспортная инфраструктура, запас мобилизационных ресурсов и территориальная отдаленность основных центров промышленности от мест сражений усугубляли положение советских Вооруженных Сил и способствовали быстрому продвижению немцев в глубь страны [4].

Оккупированные немецкими войсками территории составляли значительную часть Советского Союза: здесь проживало 40 % населения и производилось 33 % промышленной продукции, включая важнейшие предприятия оборонной промышленности. Поскольку основные заводы, выпускавшие военную продукцию, находились вдоль линии Ленинград — Москва — Тула — Брянск — Харьков — Днепропетровск — Николаев, в первые месяцы войны логистика была экстренно переориентирована на эвакуацию промышленных предприятий из прифронтовой зоны [5]. Главной задачей было сохранение производственного потенциала, включая технологическую целостность и комплектность оборудования, необходимого фронту и тылу. Это потребовало полной перестройки транспортной системы на военные рельсы, включая разработку графиков перевозок, определение сроков и скорости эвакуации, выбор пунктов назначения

и типов вагонов. Железные дороги работали на пределе возможностей, обеспечивая переброску войск, военных грузов, эвакуированных граждан, оборудования, промышленных товаров и продовольствия. Как указано в директиве Совнаркома СССР и ЦК ВКП (б) от 29 июня 1941 года, подписанной Сталиным и Молотовым, «при вынужденном отходе частей Красной Армии угонять подвижной железнодорожный состав, не оставлять врагу ни одного паровоза, ни одного вагона, не оставлять противнику ни килограмма хлеба, ни литра горючего. Колхозники должны угонять скот, хлеб сдавать под сохранность государственным органам для вывозки его в тыловые районы. Все ценное имущество, в том числе цветные металлы, хлеб и горючее, которое не может быть вывезено, должно безусловно уничтожаться» [6, 7].

Так, в течение первых четырех месяцев эвакуации были вывезены 18 млн человек и порядка 2593 промышленных предприятий [8]. Стоит отметить, что смещение промышленных центров стало весьма удачным решением, потому как именно на Урале находятся залежи природных ископаемых, таких как:

1. Марганцевые руды, использующиеся в выплавке стали [9].
2. Ванадиевые руды, которые требовались для производства чугуна и коррозионно-стойких сплавов [10].
3. Бокситовые руды — основополагающий компонент при создании алюминия.
4. Хромитовые руды, применявшиеся для производства брони, стволов пушек, покрытий снарядов и стрелкового оружия [10].
5. Медно-колчеданные руды как основа медеплавильной промышленности.
6. Карбонатно-галенитовые руды, служившие основой для производства свинца.
7. Пьезооптическое сырье, которое находило применение в приборах наведения и различных датчиках [11].

Однако, если изначально наиболее остро стоял вопрос эвакуации граждан, оборудования, промышленных объектов и иных ценностей с севера страны на юго-восток, то спустя некоторое время ситуация усложнялась концентрацией промышленности на востоке, временной потерей угольных бассейнов и нарушением поставок нефти. Танки, в том числе Т-34, признанные многими лучшими танками Второй мировой войны, ракетные установки БМ-13 («Катюша»), минометные установки, снаряды и многие алюминиевые и металличе-

ские комплектующие производились на Урале — в Магнитогорске, Челябинске, Екатеринбурге, Перми, Соликамске и др. [12]. Логистика была вынуждена кардинально перераспределять грузопотоки, что требовало увеличения пропускной способности железных дорог.

Для решения этой задачи была значительно усилена пропускная способность железных дорог Урала (на 948 км) и ключевых железнодорожных узлов, таких как Челябинск, Свердловск и др. [4]. Строились вторые пути, реконструировались станции и электрифицировались участки дорог, что позволило существенно повысить эффективность железнодорожного транспорта в военное время.

Соответственно можно выделить следующие факторы тактического успеха в области логистики:

1. Перемещение промышленности на восток. Среди результирующих компонентов выделим следующее:

- безопасность населения;
- развитие восточных регионов СССР;
- открытие природных месторождений руды;
- сохранение и наращивание производственных мощностей.

2. Централизованное планирование. Здесь акцент ставим на способ управления логистическими процессами. Поскольку промышленность находилась в единоличном распоряжении государства, цепи поставок материалов и продовольствия можно было контролировать на всех стадиях и способствовать ускорению многих процессов.

3. Неоспоримость принимаемых решений. Данный пункт непосредственно связан с особенностями политического режима при Сталине — тоталитаризмом. Решения об эвакуации, о перераспределении рабочих и многое другое не оспаривались [13].

В годы Великой Отечественной войны логистика сыграла решающую роль в обеспечении победы. Снабжение фронта и тыла всем необходимым в условиях огромных расстояний, оккупации территорий и перестройки экономики на военные рельсы стало колоссальной задачей. Экстренная эвакуация промышленности, перераспределение грузопотоков, увеличение пропускной способности железных дорог, оперативное управление транспортом и ресурсами — все это сыграло огромную роль для выживания страны. Опыт военного времени продемонстрировал важность гибкой, адаптивной и эффективной логистической системы, способной быстро реагировать на меняющиеся условия и решать сложные задачи, что в конечном итоге

оказало огромное влияние на исход войны. Уроки логистики времен Великой Отечественной войны до сих пор актуальны и служат примером для построения устойчивых и эффективных логистических систем в любых условиях.

Литература

1. *Еловой И.А.* Логистика: учеб.-метод. пособие / И.А. Еловой; М-во образования Респ. Беларусь, Белорус. гос. ун-т трансп. — 2-е изд., перераб. и доп. — Гомель: БелГУТ, 2011. — 165 с.

2. *Афанасенко И., Борисова В.* Экономическая логистика: учебник для вузов. Стандарт третьего поколения. — СПб.: Питер, 2013. — 432 с. (дата обращения: 16.04.2025).

3. *Лавриков И.Н.* Транспортная логистика: учебное пособие / И.Н. Лавриков, Н.В. Пеньшин. — Тамбов: Изд-во ФГБОУ ВО «ТГТУ», 2016. — 92 с. 4. Батюк Л.И., Гадимова Ф.К. Логистика в годы Великой Отечественной войны. РЭУ им. Плеханова, 2015 [Электронный ресурс]. URL: file:///C:/Users/User/Downloads/logistika-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny.pdf (дата обращения: 16.04.2025).

5. Эвакуация как индустриализация. Коммерсантъ [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/2692858> (дата обращения: 16.04.2025).

6. КПСС в резолюциях и решениях съездов, конференций и пленумов ЦК. Изд. 9-е. М., 1985. Т. 7. С. 222.

7. *Прохоров А.П.* Эвакуация промышленности на восток (из опыта советской модели управления). Феноменология советского общества [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evakuatsiya-promyshlennosti-na-vostok-iz-opyta-sovetskoj-modeli-upravleniya/viewer> (дата обращения: 16.04.2025).

8. *Мозохин О.* Эвакуация населения, объектов промышленности и культурных ценностей из прифронтовой зоны в годы Великой Отечественной войны [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/evakuatsiya-naseleniya-obektov-promyshlennosti-i-kulturnyh-tsennostey-iz-prifrontovoy-zony-v-gody-velikoy-otechestvennoy-voyny/viewer> (дата обращения: 16.04.2025).

9. Геология для Великой Победы. Железо и марганец — основа черной металлургии [Электронный ресурс]. URL: <https://blog.rusgeology.ru/category/geologiya-dlya-velikoy-pobedy?ysclid=m9kbq10y3439950628> (дата обращения: 16.04.2025).

10. Привлечение сырьевых ресурсов Урала и Поволжья на нужды войны, 1941–1945. [Электронный ресурс]. URL: <https://libmonster.ru/m/articles/view/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BB%D0%B5%D1%87%D0%B5%D0%BD%D0%B8%D0%B5-%D1%81%D1%8B%D1%80%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D1%8B%D1%85-%D1%80%D0%B5%D1%81%D1%83-%D1%80%D1%81%D0%BE%D0%B2-%D0%A3%D1%80%D0%B0%D0%BB%D0%B0-%D0%B8-%D0%9F%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%BB%D0%B6%D1%8C%D1%8F-%D0%BD%D0%B0-%D0%BD%D1%83%D0%B6%D0%B4-%D1%8B-%D0%B2%D0%BE%D0%B9%D0%BD%D1%8B-1941-1945?ysclid=m9kbwlvn5481963547> (дата обращения: 16.04.2025).

11. Вклад уральских геологов в дело Победы. Официальный сайт МАОУ ДО «Центр образования и профессиональной ориентации». [Электронный ресурс]. URL: <https://xn--hlalbd6a.xn-plai/muzeynaya-deyatelnost/geologicheskij-muzey-kristall/vklad-uralskih-geologov-v-delo-pobedy/?ysclid=m9kbscrt4966906711> (дата обращения: 16.04.2025).

12. Факты. Урал в годы Великой Отечественной войны. Виртуальный музей Управления по делам образования администрации Кыштымского городского округа [Электронный ресурс]. URL: <http://museum.kyshtym.org/2015/02/yuzhnyj-ural-v-gody-velikoj-otechestvennoj-vojny/> (дата обращения: 16.04.2025).

13. Рыбаков В.А. Советское государство: эволюция политического режима [Электронный ресурс]. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovetskoe-gosudarstvo-evolyutsiya-politicheskogo-rezhima/viewer> (дата обращения: 16.04.2025).

14. Этапы развития логистики — от простого перемещения товаров до комплексного управления цепями поставок [Электронный ресурс]. URL: <https://logistics.by/blog/etapy-razvitiya-logistiki-ot-prostogo-peremeshheniya-tovarov-do-kompleksnogo-upravleniya-cepnyami-postavok> (дата обращения: 16.04.2025).

СТАЛИНГРАДСКАЯ БИТВА, ВКЛАД МОРЯКОВ И РЕЧНИКОВ В ПОБЕДУ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ (1941-1945 гг.)

Сталинградская битва, начавшаяся 17 июля 1942 года, стала одним из ключевых сражений Великой Отечественной войны. Стремясь захватить важный промышленный центр и перерезать транспортные пути по Волге, немецкие войска, многократно превосходящие силы защитников, прорвались к Сталинграду. Город, подвергшийся жесточайшим бомбардировкам, превратился в арену ожесточенных уличных боев, где каждая улица, дом и этаж стали опорными пунктами обороны. Несмотря на тяжелейшие потери, советские солдаты, вдохновляемые приказом «Ни шагу назад!», героически обороняли город, цепляясь за каждую пядь земли. Сталинградская битва стала символом непреклонной воли и мужества советского народа.

Сталинградская битва

В план масштабного наступления на юге СССР (Кавказ, Крым) командование Германии включило и Сталинград. Целью Германии было овладение промышленным городом, предприятия в котором выпускали военную продукцию, а также получение доступа к Волге, откуда можно было попасть в Каспийское море, на Кавказ, где добывалась нужная для фронта нефть. Захват Сталинграда был вспомогательным по отношению к главной цели. Его значение заключалось в занятии самого узкого места между Волгой и Доном. Контроль над крупнейшими реками был важным для противника.

Германское командование сосредоточило на юге значительные силы. Основу этих сил представляла 6-я полевая армия Ф. Паулюса. В нее входило 13 дивизий, где насчитывалось около 270 000 чел., 3 тыс. орудий и около 500 танков. Кроме этого, к боевым действиям были привлечены армии Венгрии, Италии и Румынии. В период с 17 июля по 18 ноября 1942 г. немцы планировали захватить низовья Волги и Кавказ.

Со стороны СССР силам Германии противостоял Сталинградский фронт. Он был создан по решению Ставки Верховного Главно-

командования 12 июля 1942 г. (командующий — маршал С.К. Тимошенко, с 23 июля — генерал-лейтенант В.Н. Гордов).

Началом Сталинградской битвы можно считать 17 июля, когда возле рек Чир и Цимла передовые отряды 62-й и 64-й армий Сталинградского фронта встретились с отрядами 6-й немецкой армии.

Ведя ожесточенные бои, советские войска медленно отступали к Сталинграду под давлением четырехкратно превосходящих сил противника. За спинами отступающих войск стояли заградотряды, безжалостно расстреливавшие тех, кто отступил без приказа. Но, несмотря на все усилия, 19 августа 1942 года гитлеровцы прорвались к Волге, а 23 августа немецкие танки подошли к Сталинграду. В августе 1942 г. Гитлер заявил: «Судьбе было угодно, чтобы я одержал решающую победу в городе, носящем имя самого Сталина».

Битва за город началась с его мощнейшей бомбежки. Было сброшено около 1000 т бомб в течение 48 ч, что выше количества сброшенных бомб на Лондон. С этого дня фашистская авиация стала систематически бомбить Сталинград. Город стремительно превращался в развалины, хотя отдельные производства не прекращали работу.

Обороняющимся войскам из Ставки был отдан приказ всеми силами удерживать город. С каждым днем бои приобретали все более ожесточенный характер. Все дома были превращены в крепости. Бои шли за этажи, подвалы, отдельные стены, за каждую пядь земли. Положение осложнялось тем, что в городе на этот момент размещалась всего одна 64-я армия, которой командовал В.И. Чуйков. Именно на его бойцов и легла вся тяжесть первых оборонительных боев. Позже были подтянуты еще две армии и несколько сотен танков, но ситуация продолжала оставаться критической. Наиболее тяжелыми были бои за контроль над высотой 102 (мы знаем ее как Мамаев курган). На этой высоте стояли два водонапорных бака. Они находились на наивысшей точке города. Оттуда Сталинград просматривался как на ладони. Эта важная оборонительная точка не один раз переходила из рук в руки. Находившийся поблизости тракторный завод продолжал выпускать танки даже тогда, когда в его цехах шли бои.

К концу августа немецкая армия Южного направления вышла к Волге к северу от Сталинграда. 5 сентября советские 24-я и 66-я армии осуществили массовую атаку против XIV танкового корпуса. 18 сентября 1-я гвардейская и 24-я армии начали наступление против VIII армейского корпуса в районе Котлубани.

К 27 сентября немцы заняли южную часть города, но советские войска занимали центр и северную часть. Самое главное, что они контролировали паромные переправы через Волгу и тем самым поставили на восточном берегу Волги.

5 октября 1942 г. был отдан приказ Сталина: «Город не должен быть сдан противнику». Освободившись от скованности, командиры брали на себя инициативу в организации обороны, создавали штурмовые группы с полной самостоятельностью действий. Лозунгом советских войск стали слова снайпера Василия Зайцева, который уничтожил 225 вражеских солдат: «За Волгой для нас земли нет».

Бои продолжались более двух месяцев. Ежедневные артобстрелы сменялись налетами авиации и последующими атаками пехоты. Истории войн не известны столь упорные городские сражения. Это была война на истощение, на стойкость духа, в которой победу одержали русские солдаты. Фашистам требовались недели, чтобы захватить один дом, одну улицу. В боях прошли начало осени, середина ноября. К ноябрю почти весь город, несмотря на сопротивление, был захвачен немцами. Только небольшая полоска суши на берегу Волги еще удерживалась нашими войсками. Но заявлять о взятии Сталинграда, как это сделал Гитлер, было еще рано.

12 сентября 1942 г., в разгар боев за город Генштаб приступил к разработке наступательной операции «Уран». Ее планированием занимался генерал Г.К. Жуков. План состоял в намерении ударить во фланги немецкого клина, который защищали войска союзников (итальянцы, румыны и венгры). Их соединения были слабо вооружены и не отличались высоким боевым духом.

В течение двух месяцев под Сталинградом в условиях глубочайшей секретности была создана ударная группировка. Немцы понимали слабость своих флангов, но не могли предположить, что советскому командованию удастся собрать такое количество боеспособных частей.

19 ноября войска Юго-Западного фронта после мощной артподготовки под командованием генерала Н.Ф. Ватутина и Донского фронта под командованием генерала К.К. Рокоссовского перешли в наступление. 23 ноября советские войска замкнули кольцо, окружив 22 дивизии численностью в 330 тыс. солдат. В ходе наступления было взято в плен пять и разгромлено семь вражеских дивизий. В течение недели с 23 ноября усилия советских войск были направлены на укрепление блокады вокруг врага.

Гитлер отверг вариант отступления и приказал главнокомандующему 6-й армии Паулюсу начать оборонительные сражения в окружении. Командование вермахта пыталось деблокировать окруженные войска ударом армии «Дон» под командованием Э. Манштейна. Однако и она была разгромлена. Была попытка организовать воздушный мост, которую пресекла наша авиация.

Советское командование предъявило окруженным частям ультиматум. Понимая безнадежность своего положения, 2 февраля 1943 г. остатки 6-й армии в Сталинграде сдались в плен. За 200 дней боев противник потерял убитыми и ранеными более 1,5 млн человек. В Германии по случаю поражения был объявлен трехмесячный траур. Таким образом, 2 февраля 1943 года считается датой окончания Сталинградской битвы.

Потери в Сталинградской битве с каждой стороны составили около 2 млн человек.

Вклад моряков и речников в победу в Сталинградской битве

Роль в победе под Сталинградом морского и речного флота была очень весома. В самом начале Великой Отечественной войны морской и речной флот был переведен на военные рельсы и на основе мобилизационных планов практически все морские суда и большая часть речных судов пароходств были переданы Военно-Морскому Флоту. Перевозки и плавание всех торговых судов стали планироваться и согласовываться с командованием Военно-Морского Флота и военно-морских баз. В октябре 1941 г. была вновь сформирована Волжская военная флотилия из кораблей учебного отряда и мобилизованных судов волжских пароходств.

Особое место в истории Сталинградской битвы заняли поставки по ленд-лизу. В самое сложное время, когда развернулось мощное наступление вермахта на Кавказ и Сталинград, с мая по декабрь 1942 г. поставки по северному маршруту были приостановлены. За это время по полярным маршрутам в СССР пришло лишь два конвоя — печально известный PQ-17 и PQ-18. Общее количество поставок по всем маршрутам по сравнению с апрелем 1942 г. снизилось в три раза. В октябре поставки через Персию и Дальний Восток увеличились в полтора раза, но не достигли даже половины размеров арктических поставок апреля. Лишь в декабре ситуация стала немного улучшаться. В связи с этим роль морского торгового флота СССР в Сталинградской битве была невелика. В составе конвоев

PQ-17 и PQ-18 состояло всего 8 советских судов, из которых два были потоплены, несмотря на все сложности с поставками военной техники и вооружения союзниками часть из поставленного по ленд-лизу вооружения была направлена под Сталинград.

В первой половине 1942 г. по Каспию перевозилось ежемесячно свыше 800 тыс. т грузов, в том числе нефтепродуктов из Баку и Махачкалы — до 700 тыс. т. Кроме этого в Астрахань направлялись импортные грузы из портов Ирана. Угроза нарушения врагом железнодорожных коммуникаций с Кавказом требовала, чтобы запасы нефтепродуктов из Баку и Астрахани были вывезены полностью. Для координации действий моряков, речников и нефтяников и оперативного руководства на месте ГКО направил на Нижнюю Волгу своих уполномоченных — наркома морского флота П.П. Ширшова, наркома речного флота З.А. Шашкова, начальника Главнефтеснаба СССР Я.С. Широкова, возглавил группу член ЦК ВКП (б) М.Ф. Шкирятов.

3 октября 1942 г. И.В. Сталин писал У. Черчиллю об ухудшении положения под Сталинградом из-за господства немецкой авиации и просил увеличить количество поставок истребительной авиации, но результатом стал лишь небольшой их прирост через Персию и Тихий океан.

Говоря о Сталинградской битве, надо понимать, что выиграна она была только силами Красной Армии и поставками вооружения и боеприпасов советскими оборонными заводами. Катастрофическое снижение военной помощи от союзников в течение практически полугода в 1942 г. привело к тяжелым последствиям, но советский народ в одиночку смог выстоять и разгромить врага.

8–10 октября 1942 г. на дебаркадере «Донбасс», стоявшем на рейде Гурьева, состоялось выездное заседание коллегии НКМФ под председательством наркома морского флота П.П. Ширшова. Коллегия обсудила вопросы, связанные с обеспечением бесперебойного налива железнодорожных цистерн жидкими грузами в Гурьеве и работы нефтепровода на Орск, а также снабжения Астрахани сырой нефтью.

В ноябре 1942 г. Урало-Каспийский канал начал покрываться льдом и навигацию пришлось закрыть, так как проводка караванов стала крайне затруднительной. По предложению моряков из реки на рейд были выведены 22 наливные баржи грузоподъемностью 60 тыс. т, их залили подвезенными нефтепродуктами и заморозили в лед, а затем, после прокладки по льду трубопровода, перекачали

это топливо в Гурьев. Рейдовой проводкой судов в Астрахань руководили А. Ленников и Л. Серебряный.

С 17 июля 1942 г. ожесточенные бои развернулись на дальних подступах к Сталинграду. 23 июля 1942 г. началась Сталинградская стратегическая оборонительная операция советских войск (завершилась 18 ноября 1942 г.), положившая начало битве под Сталинградом, которая окончилась 2 февраля 1943 г.

В июле 1942 г. противник подверг ожесточенной бомбардировке железнодорожные пути, ведущие к Сталинграду. Движение грузов замедлилось, и было решено Наркомату речного флота принять с железных дорог на Волжскую магистраль 6 тыс. вагонов воинских и 3550 вагонов народнохозяйственных грузов для доставки в Сталинград. В этих условиях большая нагрузка легла на речные порты. Пришлось в кратчайшие сроки дополнительно построить 9 причалов в г. Куйбышеве, Батраках, Вольске, Саратове и Камышине. Одновременно в Сталинград из Владимировки (ныне пристань Ахтубинск) переводилось 48 воинских транспортов, следовавших с войсками и боевой техникой. Портовики Сталинграда (начальник порта П.С. Матурин) в течение нескольких дней оборудовали 4 временных причала, в том числе для тяжелой техники и грузов. Благодаря принятым организационно-техническим мерам речники вывезли из Астрахани в мае 1942 г. 1352 тыс. т, а в июне — 1318 тыс. т нефти и нефтепродуктов, доставив в Сталинград все необходимые запасы горючего.

С выходом немецко-фашистских войск к Волге севернее Сталинграда все железнодорожные связи города со страной на правом берегу реки были перерезаны. Транзитное судоходство по Волге прекратилось. Все грузы для фронта и города стали перевозиться через Волгу. В самом Сталинграде и на подступах к городу было организовано 10 переправ.

С приближением фронта к Сталинграду в конце июля увеличивалось поступление раненых в город. Речники приступили к массовой эвакуации госпиталей, детских учреждений, женщин и детей. Под санитарные транспорты были выделены 65 лучших пассажирских судов и 33 баржи. В сжатые сроки из Сталинграда вывезли 31 госпиталь и 23 детских учреждения. Ежедневно на левый берег Волги с пристани Камышин переправлялось до 3 тыс. раненых бойцов.

4 августа на правом берегу Волги в различных пунктах скопилось около 200 тыс. голов скота, грузы пятидесяти машинно-тракторных

станций и двадцати совхозов и колхозов, на подходе к переправам находилось еще 600 тыс. голов скота и большое количество сельскохозяйственной техники. За два месяца на речных судах (по данным Наркомата речного флота) на левый берег Волги было переправлено 1874 тыс. голов скота, 3529 сельскохозяйственных машин, 5102 автомашины и 8245 подвод.

В ночь на 23 июля 1942 г. противник приступил к минированию Волги. С 25 по 31 июля самолеты противника сбросили в реку 231 мину. Начались регулярные бомбежки судов на Волге. Сложившаяся на Нижней Волге тяжелая обстановка требовала срочных и действенных мер. Наркомат речного флота и Главный штаб Военно-Морского Флота утвердили Положение по регулированию движения караванов судов на реке Волге в условиях минирования реки и воздействия авиации противника. Предусматривалось обязательное конвоирование караванов речных судов кораблями Волжской военной флотилии, на многих гражданских судах устанавливались средства противоздушной обороны. Ответственность за исполнение Положения было возложена на заместителя наркома речного флота Г.В. Харитонова и командующего Волжской военной флотилией контр-адмирала Д.Д. Рогачева. Совместно с ее кораблями речники-путейцы Нижней Волги во главе с начальником Волжского бассейнового управления водных путей В.П. Цыбиным, начальником Сталинградского технического участка (ТУ) пути К.С. Емельяновым и Саратовского ТУ пути Н.И. Симоновым проводили траление заминированных участков реки. Нарком речного флота З.А. Шашков подписал приказ о премировании граждан, указавших точное расположение вражеских мин на фарватере Волги. В июле 1942 г. постановкой мин авиация противника создала минную опасность на судовом ходе реки протяженностью до 900 км. Всего в 1942 г. гитлеровская авиация сбросила в Волгу около 350 мин, а в 1943 г. (май – июнь) еще свыше 400 мин.

29 августа З.А. Шашков, находящийся в Сталинграде, своим приказом ввел новую систему управления флотом в этом районе. На центральном участке была создана оперативная группа во главе с начальником Нижне-Волжского пароходства Ф.Г. Кочениным. Его главной задачей было обеспечение работы переправ через Волгу. За расстановку судов и контроль за их работой отвечал заместитель начальника пароходства С.И. Везломцев, за движением флота на участке Астрахань — Красноармейск заместитель начальника пароходства С.А. Кучкин.

В середине сентября 1942 г. в исключительно сложной обстановке речники осуществили за две ночи (с 14 на 15 сентября и с 15 на 16 сентября) переброску с левого берега Волги на правый в районе Камышина свежие силы — 13-ю гвардейскую стрелковую дивизию генерала-майора А.И. Родимцева. С 15 по 17 сентября 1942 г. с левого берега на правый было перевезено 10 стрелковых дивизий для 62-й армии генерал-лейтенанта В.И. Чуйкова. Всего для действующей в Сталинграде 62-й армии на правый берег Волги было переправлено 100 тыс. бойцов и 12 тыс. т грузов, вывезено 52 тыс. раненых. По понтонному мосту через воложку Куропатка на остров Сарпинский и далее на плавучих понтонах на правый берег Волги и в обход острова Сарпинский на речных судах в Бекетовку и Сарепту осуществлялась переправа личного состава и боеприпасов для 64-й армии генерал-майора М.С. Шумилова.

В начале сентября 1942 г. было принято решение о перегоне большей части флота пароходства «Волготанкер», а также об эвакуации части оборудования астраханских заводов в Гурьев через Северный Каспий. Гурьевский порт стал важным транспортным узлом. Массовый переход речных судов морем осуществлялся впервые. Переход закончился без единой аварии. В Гурьев прибыли 32 буксира, 6 пассажирских судов, 42 наливные и 14 сухогрузных барж, 2 секции дока. На этих судах из Астрахани было вывезено 98 тыс. т нефтепродуктов, более 200 единиц оборудования оборонных и судоремонтных заводов, воинские грузы, эвакуировано 35 тыс. жителей. 9 сентября 1942 г. Астрахань подверглась сильной бомбардировке. Сложным для речников переходом по Северному Каспию руководил Г.В. Харитонов. Много было сделано и начальником пароходства «Волготанкер» Н.С. Ромащенко.

В историю битвы на Волге моряки Каспия и волжские речники вписали яркие образцы массового героизма, трудовой доблести и непреклонной решимости сделать все для достижения победы над врагом. В историю Сталинградской битвы вписаны имена пассажирских судов: пароходы «Гончаров», «Память Шмелева», «В. Хользунов», «Гражданка», «Бриллиант», теплоходы «Композитор Бородин», «Полина Осипенко», которые обеспечивали перевозку раненых бойцов. Умело отражали атаки вражеской авиации пароходы «Михаил Калинин» и «Сократ». Образец героизма показал экипаж пожарного парохода «Гаситель». За отличие в боях с немецко-фашистскими захватчиками по совместному решению Главного штаба Воен-

но-Морских Сил и Министерства речного флота СССР от 20 марта 1947 г. на пароходе «Ласточка» (переправил в Сталинград 18 тыс. бойцов и офицеров и эвакуировал из города 14 тыс. жителей и раненых) была установлена мемориальная доска. В переброске войск принимали участие многие суда, в том числе баркасы «Здоровцев», «Фронтвик», «Абхазец», «П. Морозов», «Емельян Пугачев», «Комсомолец», «Кочегар Гетман», «Спартаковец», пароходы «Надежный», «Кузнец», «15 лет комсомола», «Ударник», «Совхозница», «Аткарск», «Н. Булганин», «Академик Губкин», «Орджоникидзе», «Краснофлотец», «Самара», «Громобой», «Грозный», «Генерал Панфилов», «Держинский», «Реконструкция».

**Выпускники ГУМРФ имени адмирала С.О. Макарова —
участники Сталинградской битвы**

Блинов Игорь Александрович (1923 г. – 2002 г., окончил ВАМУ имени адмирала С. О. Макарова). В июне 1941 г. добровольно ушел на фронт. С июня по октябрь 1941 г. учился в Военно-инженерном училище им. Калинина. После окончания училища воевал заместителем командира роты на Центральном фронте (10.1941 г. – 06.1942 г.), заместителем командира роты на Юго-Западном фронте (06.1941 г. – 01.1943 г.), полковым инженером на 3-м Украинском фронте (01.1943 г. – 06.1944 г.), полковым инженером на 1-м Белорусском фронте (06.1944 г. – 10.1944 г.), заместителем командира отдельного батальона на 3-м Белорусском и 1-м Украинском фронтах (10.1944 г. – 05.1945 г.). Гвардии капитан. Был награжден орденами Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Красной Звезды, медалями «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда», «За взятие Кенигсберга», «За взятие Берлина», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Дмитриевский Владимир Иванович (1892 г. – 1973 г., работал в ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова). 2 июля 1941 г. добровольно ушел на работы по строительству защитных сооружений Ленинграда. Работал начальником штаба Октябрьского района Ленинграда, заместителем начальника 1-го сектора обороны Ленинграда по технической части. В июле 1942 г. был призван на действительную службу и назначен главным инженером-гидротехником аварийно-спасательной службы Народного комиссариата речного флота. Был послан в Сталинград для работ по подъему судов. С октября 1942 г. по март 1943 г. служил главным инженером Днепро-Двинского

военно-восстановительного управления наркомата речного флота, консультантом оперативной группы при народном комиссаре речного флота. С марта 1943 г. — профессор кафедры в Военно-транспортной академии РККА им. Л.М. Кагановича, инженер-полковник.

Был награжден медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Касаткин Сергей Александрович (1917 г.–1988 г., работал в ЛВМУ имени адмирала С.О. Макарова). В 1941–1942 гг. служил командиром боевой части на сторожевом корабле (СКР) «Метель» ТОФ. В 1942–1943 гг. воевал в должности помощника командира, командира канонерской лодки Волжской военной флотилии (Сталинград). В 1943–1945 гг. воевал на СФ помощником командира СКР «Ураган». В 1944–1945 гг. был в специальной командировке в США (Нью-Йорк) по приему тральщиков (командир тральщика). С июля 1945 г. по ноябрь 1949 г. участвовал в боевом тралении неконтактных мин на Балтийском море.

Был награжден орденами Отечественной войны 2-й степени, двумя орденами Красного Знамени, тремя орденами Красной Звезды; медалями «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда», «За оборону Советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Левкович Айзик Мовшевич (1909–? работал в ЛВМУ имени адмирала С.О. Макарова). Окончил географический факультет ЛГУ. В 1941 г. служил начальником Астраханской эксплуатации на Волге. В 1941–1942 гг. служил заместителем начальника сектора гидрологии Гипроречтранса Наркомата речного флота. В 1943–1946 гг. служил заместителем начальника Сталинградской военно-восстановительной экспедиции, заместителем начальника Днепровской военно-восстановительной экспедиции, начальником Байкальской группы. На этих должностях выполнял целый ряд заданий по изысканиям различных военно-восстановительных объектов на реках Днепр, Десна, Волга, Урал в качестве гидролога и начальника изыскательских групп. Техник-лейтенант.

Был награжден медалью «За доблестный труд в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Мензулов Михаил Петрович (1919–?, работал в ЛВМУ имени адмирала С.О. Макарова). В 1939–1940 гг. служил телефонистом 152-го гаубичного полка. В 1940–1941 гг. служил командиром от-

деления связи 338-го истребительного полка, в 1941–1942 гг. заместителем командира взвода связи 154-го запасного артиллерийского полка. С 1942 г. по 1946 г. служил старшиной батареи 23-го гвардейской пушечно-артиллерийского полка. Воевал на Центральном, Волховском, Ленинградском, Сталинградском, Донском, Степном и 3-м Украинском фронтах. Гвардии старшина.

Был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За боевые заслуги», «За оборону Сталинграда», «За взятие Вены», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Мешера Владимир Федорович (1913 г. — 1987 г., работал в ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова). Окончил Архангельский морской техникум в 1932 г., Всесоюзный юридический институт в 1943 г., Высшую дипломатическую школу в 1946 г. С мая 1939 г. по февраль 1942 г. служил заместителем военного прокурора Тихоокеанского бассейна (Владивосток). С марта 1942 г. по июль 1943 г. служил заместителем военного прокурора Балтийского бассейна (Ленинград). С августа 1943 г. по май 1944 г. служил военным прокурором Сталинградского участка (Сталинград). С мая 1944 г. по июль 1946 г. учился в Высшей дипломатической школе НКВД СССР. Майор юстиции.

Был награжден медалями «За оборону Ленинграда». «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Пенченко Иван Федорович (1913–?, работал в ЛВИМУ имени адмирала С.О. Макарова). Окончил Ленинградский кораблестроительный институт в 1940 г. В июне 1941 г. ушел добровольцем на фронт. Участвовал в боевых действиях, был ранен и контужен.

Был награжден орденами Красного Знамени, Красной Звезды, медалями «За оборону Ленинграда», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.»

Бушуев Борис Сергеевич (1926–?, окончил электромеханический факультет ЛВМУ в 1950 г.) В июне – октябре 1941 г. учился и окончил курсы рулевых НКРФ. В 1942 г. в составе Волжского речного пароходства участвовал в боях на Калининском и Сталинградском фронтах — в перевозке войск, раненых по Волге. С июня по октябрь 1943 г. плывал штурманом в Верхне-Волжском речном пароходстве (г. Горький).

Был награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Данилов Дмитрий Иванович (1924–?, окончил судоводительский факультет (СВФ) ЛВМУ в 1952 г.) С августа по ноябрь 1942 г. учился в Чкаловском пулеметном училище. После окончания училища воевал командиром пулеметного отделения, помощником командира взвода в 144-м гвардейском стрелковом полку 49-й гвардейской стрелковой дивизии 2-й гвардейской армии (Сталинградский фронт). В феврале 1943 г. был ранен и после лечения в госпитале с сентября 1943 г. по ноябрь 1944 г. работал военруком в средней школе № 10 п. Кулчур Молотовской области. С ноября 1944 г. по декабрь 1945 г. служил старшиной в 47-м учебном стрелковом полку 48-й учебной стрелковой дивизии в Уральском военном округе. В декабре 1945 г. был демобилизован. Гвардии старшина.

Был награжден медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Ефимов Игорь Константинович (1922 г.–?). В октябре 1940 г. поступил в Ленинградское военное авиационно-техническое училище. В июне – августе 1941 г. служил в истребительном батальоне на Ленинградском фронте. В августе – октябре 1941 г. вместе с училищем был эвакуирован в Магнитогорск. После окончания училища в октябре 1941 г. был направлен авиамехаником в Школу пилотов (г. Троицк). С марта по май 1942 г. служил авиамехаником в 17-м запасном авиационном полку (г. Молотовск). В мае – июле 1942 г. учился и окончил курсы переподготовки механиков-водителей танков (19-й УТП) в Нижнем Тагиле. С июля 1942 г. по май 1943 г. воевал механиком-водителем танка на Воронежском фронте, Юго-Западном фронте (1-й батальон 181-й танковой бригады 18-го танкового корпуса). В мае 1943 г. был ранен, и после лечения в сентябре 1943 г. был демобилизован по инвалидности. Старшина.

В октябре 1943 г. поступил в Казанский авиационный институт, после окончания 1-го курса перешел на судоводительский факультет ЛВМУ. В 1948 г. окончил его и был направлен в Балтийское морское пароходство (БМП).

Был награжден орденом Красного Знамени, медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Илларионов Георгий Георгиевич (1920–?). С 1939 г. по 1941 г. учился в ЛИИВТ. В июле 1941 г. был призван в РККА с 3-го курса и направлен на учебу в Ленинградские краснознаменные бронетанковые курсы (г. Магнитогорск). С апреля 1942 г. после окончания

курсов воевал до мая 1943 г. командиром танка КВ, командиром взвода танков КВ 80-й танковой бригады на Брянском фронте. В мае–июне 1943 г. учился на курсах усовершенствования командного состава во 2-м Ростовском училище самоходной артиллерии. После окончания курсов воевал командиром батареи тяжелых самоходных орудий СУ-152 1495-го самоходно-артиллерийского полка Резерва Главного Командования на Юго-Западном фронте, командиром батареи самоходных орудий 1453-го самоходно-артиллерийского полка Резерва Главного Командования, командиром роты САУ в 78-й танковой бригаде (2-й Прибалтийский фронт). Участвовал в боях по освобождению Риги, по уничтожению фашистской группировки на Земландском полуострове. Гвардии старший лейтенант.

Был награжден двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Кемов Василий Степанович (1923–?). Окончил судомеханический факультет (СМФ) ЛВМУ в 1951 г.

В июле 1941 г. был призван в РККА и направлен на учебу в 3-е Ленинградское пехотное училище. После его окончания воевал адъютантом 1-го батальона 440-го стрелкового полка 63-й стрелковой дивизии на Сталинградском фронте. В сентябре 1943 г. был ранен и после лечения с апреля по сентябрь 1943 г. воевал командиром пулеметного взвода 226-го стрелкового полка 64-й стрелковой дивизии на смоленском направлении. В сентябре 1943 г. был ранен и после лечения в госпитале демобилизован. С февраля 1944 г. по июнь 1945 г. работал военруком в средней школе. Лейтенант.

Был награжден медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Леонтьев Владимир Александрович (1921–?). В 1952 г. окончил СМФ ЛВМУ. После окончания средней школы в 1939 г. поступил в ЛИИВТ. В октябре 1939 г. был призван в РККА и учился в 194-м отдельном учебном танковом батальоне. С мая 1940 г. по декабрь 1941 г. служил и воевал командиром танка в 224-м отдельном танковом батальоне. С декабря 1941 г. по май 1942 г. воевал механиком водителем в 21-м танковом полку. Участвовал в боях под Сталинградом. С мая 1942 г. по май 1946 г. служил помощником командира взвода, старшиной роты в 25-м учебном танковом полку. В 1941 г. был участником ввода советских войск в Иран. Старшина.

Был награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Писулин Иван Григорьевич (1922–?). Окончил СВФ ЛВМУ в 1948 г. и был направлен в БМП. В 1940 г. после окончания средней школы поступил в Черноморское военно-морское училище. В октябре 1941 г. был переведен в ВМУ им. Фрунзе (г. Астрахань). В августе 1942 г., окончив 2-й курс училища и пройдя плавательную практику, был направлен в распоряжение отдела кадров Сталинградского фронта. В октябре 1942 г. окончил 2-е Астраханское пехотное училище. Получив воинское звание «младший лейтенант», был направлен на Сталинградский фронт. В конце ноября 1942 г. был назначен помощником начальника штаба полка по разведке (613-й стрелковый полк 91-й стрелковой дивизии 51-й армии). 8 января 1943 г. в боях на хуторе Островонском был тяжело ранен, лежал на поле боя. Только в ночь с 9 на 10 января, когда нашими частями был освобожден хутор, был подобран санитарями своего полка и отправлен в полковой лазарет. До марта 1944 г. лечился в госпиталях Саратова, Магнитогорска, Москвы. 13 марта 1944 г. был демобилизован по инвалидности. В сентябре 1944 г. поступил в Одесское мореходное училище. Младший лейтенант.

Был награжден медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Раздрогин Юрий Владимирович (1925–?). В 1951 г. окончил СМФ ЛВМУ. В марте – июне 1942 г. учился и закончил Лепельское пехотное училище (г. Череповец). После окончания училища до октября 1942 г. воевал в 634-м стрелковом полку (Западный фронт) командиром взвода. С октября по ноябрь 1942 г. воевал стрелком-радистом в 97-й танковой бригаде 18-го танкового корпуса 3-й танковой армии (Юго-Западный фронт). В ноябре 1942 г. был ранен и после лечения в госпитале воевал командиром пулеметного взвода в 97-й танковой бригаде.

Был награжден орденом Красной Звезды медалями «За отвагу», «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Гольдин Михаил Аркадьевич (1924–?). Окончил гидрографический факультет ВАМУ имени адмирала С. О. Макарова в 1953 г.

В начале Великой Отечественной войны был эвакуирован из Полоцка в Сталинград, работал контролером-термистом на Сталинградском тракторном заводе. Вместе с заводом был эвакуирован

в Челябинск в марте 1942 г. и продолжал работать на заводе до призыва в РККА (август 1942 г.). После призыва был направлен в 1-е Астраханское военное пехотное училище. Принимал участие в Сталинградской битве. С июня 1943 г. по март 1947 г. служил в воздушно-десантных войсках. С июня 1943 г. по август 1944 г. воевал пулеметчиком в 15-й Гвардейской воздушно-десантной бригаде. С августа 1944 г. по июнь 1946 г. служил командиром учебного радиоотделения в отдельном учебном воздушно-десантном полку. С июня 1946 г. до момента демобилизации (март 1947 г.) служил командиром отделения на высших офицерских курсах воздушно-десантных войск.

Был награжден медалями «За боевые заслуги», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Куликов Владимир Федорович (1923–?). В 1953 г. окончил СВФ ВАМУ имени адмирала С.О. Макарова.

В июле 1942 г. был призван в РККА и направлен в 1-е Астраханское пехотное училище. В сентябре – октябре 1942 г. участвовал в боях на Сталинградском фронте. Был ранен. После лечения в госпитале с декабря 1942 г. по февраль 1944 г. продолжил учебу в Томском артиллерийском училище. С февраля по декабрь 1944 г. после окончания училища воевал командиром взвода на 2-м Прибалтийском фронте. С декабря 1944 г. по май 1945 г. воевал старшим офицером батареи на 2-м Белорусском фронте. Лейтенант.

Был награжден орденом Красной Звезды, медалями «За оборону Сталинграда», «За освобождение Варшавы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Хачик Лидия Алексеевна родилась 24 июля 1923 г. в Мариуполе. В 1948 г. окончила гидрографический факультет ВАМУ.

В 1939–1941 гг. училась в ЛИИЖТ. В январе 1942 г. в связи с болезнью уехала в Тбилиси. В январе – апреле 1942 г. работала техником-чертежником на авторемонтном заводе им. Сталина (Тбилиси) и училась в ТБИИЖТ. В апреле 1942 г. добровольно пошла в РККА. Служила радисткой в роте технической разведки. Участвовала в боях по обороне Тамани, Сталинграда, по взятию Одессы, в Бессарабии. В боях получила три тяжелых и два легких ранения. 12 сентября 1944 г. была демобилизована из рядов РККА. Краснофлотец.

Была награждена медалями «За оборону Сталинграда», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДНЕПРОВСКОЙ ФЛОТИЛИИ В БЕРЛИНСКОЙ ОПЕРАЦИИ*

О героизме моряков Днепровской флотилии в годы Великой Отечественной войны слагали легенды, это воинское соединение отличилось при обороне Полесья и Сталинграда, а затем с боями освобождало Белоруссию и дошло до Берлина, его бойцы и офицеры расписались на стенах поверженного Рейхстага. За беспримерные подвиги 3 тысячи моряков флотилии удостоены орденов и медалей, 20 стали Героями Советского Союза, многие посмертно.

Днепровская военная флотилия (ДВФ) впервые была сформирована в августе 1919 года по решению Реввоенсовета для содействия армии Западного фронта в борьбе с белогвардейцами. Сразу после своего создания ее моряки сражались против армии генерала А.И. Деникина вместе с войсками Южного фронта. В 1920 году приняла участие в борьбе с поляками на Юго-Западном фронте, а после окончания военных действий была расформирована.

В ходе мероприятий по укреплению Вооруженных Сил СССР ДВФ была создана вновь в 1931 году. В течение 1933–1939 годов она пополняется боевыми кораблями специальной постройки: мониторами, бронекатерами и катерами-тральщиками и просуществовала до лета 1940 года, когда была расформирована и ее корабли вошли в состав Пинской и Дунайской флотилий. Пинская флотилия оставалась в границах операционной зоны Днепровской флотилии, сменив только свое название¹.

С началом Великой Отечественной войны началось оперативное развертывание флотилии, она одной из первых вступила в бой². Флотилия оказалась на стыке двух наступательных группировок (групп армий «Юг» и «Центр»). Ей пришлось действовать на одном из главных направлений наступления вермахта, в котором участвовали 88 вражеских дивизий. В связи с оставлением войсками Красной Армии Киева уцелевшие корабли прикрывали отход наших войск, после

* Руководитель: кандидат исторических наук А.О. Вербовой.

¹ Советская военная энциклопедия в 8 т. / под ред. Н.В. Огаркова. — М.: Воениздат, 1976–1980. Т. 3. — С. 206.

² *Локтионов И.И.* Пинская и Днепровская флотилии в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1958. — С. 3.

чего были взорваны, а личный состав сформировал отряд моряков, продолжавших сражаться на суше. 30 сентября 1941 года Пинская флотилия была расформирована³.

Историческим днем воссоздания Днепровской военной флотилии считается 14 сентября 1943 года. 28 сентября того же года народный комиссар ВМФ СССР адмирал флота Н.Г. Кузнецов назначил командующим ДВФ капитана 1 ранга В.В. Григорьева, начальником штаба — капитан-лейтенанта Я.В. Небольсина (с ноября 1943 года капитан 1 ранга К.М. Балакирев), начальником политотдела — капитана 1 ранга В.И. Семина.

В состав вновь сформированной флотилии входили 1-я и 2-я бригады речных кораблей и 3-я бригада траления. Они представляли собой соединения разнородных кораблей: бронекатера, сторожевые катера, плавучие батареи, катера противовоздушной обороны, катерные тральщики и полуглиссеры. Все корабли имели небольшое водоизмещение, а максимальная броневая защита бронекатеров состояла из 5-мм стали.

Вооружение бронекатеров включало в себя 1–2 танковые башни с 76-мм орудиями и одну спаренную пулеметную установку. На некоторых бронекатерах в кормовой части монтировалась установка для стрельбы реактивными снарядами, на остальных кораблях стояла малокалиберная артиллерия. Главной ударной силой флотилии был дивизион плавучих батарей, а общая численность личного состава была 3155 человек.

К апрелю 1945 года войска Красной Армии находились в 60 км от Берлина. Германия была окружена со всех сторон как советскими войсками, так и их союзниками.

В этот период войска 1-го Белорусского фронта под командованием маршала Г.К. Жукова находились на восточном берегу Одера и уже обладали плацдармом на западном берегу реки у Кюстрина.

Войска 2-го Белорусского фронта во главе с маршалом К.К. Рокоссовским располагались в нижнем течении Одера и на участке Кольберг — Шведт.

Войска 1-го Украинского фронта, возглавляемые маршалом И.С. Коневым, находились у предгорьев чехословацких Судет. В результате к середине апреля 1945 года наши войска занимали довольно выгодное стратегическое положение для удара по фашистскому логову.

³ 3 ОЦВМА. Д. 117. Л. 71.

8 апреля Днепровская флотилия в полном составе заняла исходные позиции в полосе наступления 1-го Белорусского фронта, что обеспечило своевременное установление связи ее с войсками фронта и организацию оперативно-тактического взаимодействия бригад речных кораблей с армиями и корпусами, с которыми им предстояло действовать в Берлинской наступательной операции.

Начало наступления войск 1-го Украинского и 1-го Белорусского фронтов было назначено на 16 апреля, а войск 2-го Белорусского фронта на 20 апреля. Днепровской флотилии, находившейся в оперативном подчинении 1-го Белорусского фронта, предстояло оказывать содействие сухопутным частям в районе Кюстринна, в полосе канала Гогенцоллерн и водного пути Одер — Шпрее, осуществлять боевое траление и противоминную оборону на территории Германии⁴.

Отряд полуглиссеров 1-й бригады речных кораблей под командованием лейтенанта М.М. Калинина с 16 по 22 апреля 1945 года следовал на автомашинах в боевых порядках 9-го стрелкового корпуса с Кюстринского плацдарма к Берлину. К исходу 22 апреля корпус вступил на юго-восточную окраину Берлина и вышел к восточному берегу Шпрее в предместье Карлсхорст. Надо было срочно форсировать эту водную преграду. Командир корпуса приказал отряду полуглиссеров обеспечить переправу войск. Непосредственно перед боем был проведен митинг. Офицеры, старшины, матросы заверили командование флотилии в своей готовности с честью выполнить боевую задачу. Выступивший на митинге офицер-политработник Г.С. Суворов подчеркнул, что морякам 1-го отряда полуглиссеров доверена исключительно ответственная задача — участвовать в форсировании реки Шпрее в исторический день 75-й годовщины со дня рождения В.И. Ленина. Он призвал моряков ознаменовать юбилей боевыми успехами и закончил свое выступление словами: «Будем выполнять наше боевое задание под знаменем Ленина и бить врага так, как завещал нам великий Ленин!»⁵

В ночь на 23 апреля 1945 года полуглиссеры были спущены на воду и сразу приступили к переправе на западный берег разведывательных и передовых отрядов, а затем и основных частей корпуса. Гитлеровцы, укрывшиеся в специальных укреплениях, подвалах жилых домов и за стенами промышленных зданий, ожесточенно сопротивлялись. От личного состава отряда полуглиссеров требова-

⁴ Григорьев В.В. И корабли штурмовали Берлин. — М.: Воениздат, 1975. — С. 241.

⁵ Красный днепровец. — 1945. — № 78.

лась исключительная четкость и организованность, беспредельное мужество и упорство в выполнении поставленной задачи. Командир отряда полуглиссеров лейтенант М.М. Калинин и инструктор политотдела 1-й бригады речных кораблей лейтенант Г.С. Суворов своим личным примером, организованностью и распорядительностью сумели наладить бесперебойную переправу частей корпуса в невероятно тяжелых условиях обстановки. На малых небронированных катерах и буксируемых паромах небольшой отряд моряков-днепровцев перебросил в течение трех дней более 16 тысяч солдат и офицеров, 100 орудий и минометов, 27 танков, 700 повозок с боеприпасами и грузами, обеспечил наведение понтонной переправы в полосе наступления корпуса, участвовал в разведке реки Шпрее в черте города и поддерживал постоянную связь между сухопутными частями, расположенными на обоих берегах реки.

Начал переправу лейтенант М.М. Калинин, отправившийся на противоположный берег реки на головном катере с бойцами разведывательных и передовых отрядов. Когда гитлеровцы, стрелявшие прямой наводкой, добились попадания в танк, который переправлялся через реку на буксируемом пароме, к нему быстро направился катер лейтенанта Г.С. Суворова. Едва был снят экипаж горевшей боевой машины, как в результате очередного попадания вражеского снаряда танк взорвался.

Катер старшины 1-й статьи Георгия Дудника в течение первых четырех часов перебросил через Шпрее больше двух стрелковых рот. Одна из немецких мин попала в носовую часть катера. Возник пожар. На Дуднике загорелась одежда, на лице появились тяжелые ожоги, однако мужественный старшина довел катер до цели, высадил солдат, ликвидировал пожар и направился назад за очередной группой бойцов. Недалеко от южного берега катер снова попал под минометный обстрел, во время которого погиб смертью героя славный сын нашей Родины старшина 1-й статьи Дудник⁶.

В одном из рейсов катер старшины 1-й статьи А.А. Пашкова попал под пулеметный огонь противника. Командир катера был ранен в руку. Передав управление катером мотористу, Пашков огнем своего пулемета подавил вражескую пулеметную точку. На подходе к берегу катер снова попал в зону сильного пулеметного огня. На этот

⁶ Хроника боевых действий Краснознаменной ордена Ушакова 1-й степени Днепровской военной флотилии в Великой Отечественной войне. В 2-х кн. / под ред. В.И. Круглова. — М.: Воениздат, 1948–1949. — Кн. 2. С. 192.

раз был тяжело ранен моторист, а у Пашкова перебита другая рука. Превозмогая невероятную боль, Пашков навалился грудью на рулевое управление, зубами вцепился в кольцо руля и довел катер с бойцами до берега. В момент высадки бойцов на берег разорвавшаяся у борта катера вражеская мина оборвала жизнь этого мужественного моряка.

Противник, видя натиск наступления Красной Армии, был вынужден сдаться. Подвиги моряков-днепровцев, их воинское мастерство и решительность в завершающие дни боев в Берлине достойны быть занесенными в боевую летопись советского Военно-Морского Флота. В них выражалась концентрированная воля к победе, презрение к смерти во имя победоносного завершения битвы с немецко-фашистскими захватчиками.

В послевоенные годы командующий ДВФ Виссарион Виссарионович Григорьев написал мемуары о боевом пути своего подразделения: «И корабли штурмовали Берлин».

После войны Днепровская флотилия дислоцировалась в Пинске, а в 1951 году была расформирована. На ее базе создали учебный отряд, готовивший специалистов для кораблей и частей Военно-Морского Флота СССР. Он унаследовал славу и награды днепровцев. На местах боевых действий флотилии установлены памятники, обелиски, благоустроены могилы героев, открыты музеи. А в Пинске действует музей Днепровской флотилии. Здесь собираются члены Белорусского союза военных моряков, ветераны — всегда желанные гости в школах, студенческих аудиториях, на заводах и фабриках. Так из поколения в поколение передаются славные традиции Краснознаменной ордена Ушакова I степени Днепровской военной флотилии.

ОПЕРАТИВНО-ТАКТИЧЕСКИЕ ВЫВОДЫ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ СИЛ И СРЕДСТВ РЕЧНЫХ ФЛОТИЛИЙ ПРИ ОБЕСПЕЧЕНИИ ФОРСИРОВАНИЯ СУХОПУТНЫМИ ВОЙСКАМИ ВОДНЫХ ПРЕГРАД В ХОДЕ НАСТУПАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ ПО ОПЫТУ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ И СОВЕТСКО-ЯПОНСКОЙ ВОЙН

В ходе Великой Отечественной войны в составе ВМФ на различных театрах боевых действий были развернуты и успешно действовали Азовская, Волжская, Днепровская, Дунайская и Ладожская флотилии. Амурская флотилия приняла деятельное участие в Советско-японской войне в августе 1945 г. Речные флотилии осуществляли не только транспортировку войск и грузов, но и поддерживали огнем сухопутные части, проводили разведку и обезвреживали противника на водных артериях. Их оперативная гибкость и способность адаптироваться к меняющимся условиям боевых действий значительно усилили стратегическую мощь Красной Армии, способствуя успеху ключевых операций на разных фронтах. Таким образом, речные флотилии стали важным элементом в комплексной организации береговой и водной обороны. Их действия внесли свой вклад в достижение Великой Победы.

Большой опыт приобрели речные флотилии по содействию сухопутным войскам в форсировании водных преград в ходе наступательных операций 1944–1945 гг. Несмотря на широкое развитие, которые получили переправочные средства инженерных войск Красной Армии, речные флотилии во время войны оказали войскам огромную помощь в форсировании водных преград.

В Великую Отечественную войну войска Красной Армии форсирование водных преград осуществляли двумя способами, а именно: форсирование с ходу и форсирование с планомерной подготовкой. Форсирование водных преград с ходу являлось основным способом и применялось при успешном развитии наступления или при преследовании противника. В целях содействия сухопутным войскам в форсировании водных преград с ходу привлекались Дунайская и Днепровская флотилии в ходе наступательных операций 1944–1945 гг. в бассейнах Дуная и Днестра. Необходимость такого содей-

ствия возникла в связи с сильным противодействием противника, когда артиллерия и переправочные средства советских войск либо отставали, либо их было недостаточно, а обстановка требовала быстрого захвата плацдармов на берегах рек. К обеспечению форсирования привлекались бронекатера, минные катера, катера-тральщики, полуглиссеры и различные плавучие средства. При форсировании сухопутными войсками водных рубежей с ходу корабли и катера флотилий подавляли артиллерию и огневые точки противника, осуществляли высадку передовых отрядов, оказывали артиллерийскую поддержку войскам при действии их на берегу, а также уничтожали плавающие мины противника.

Форсирование водной преграды с планомерной подготовкой применялось в тех случаях, когда сухопутным войскам не удавалось преодолеть водную преграду с ходу и захватить плацдарм на противоположном берегу, или же с началом военных действий, как например, форсирование Днестровского лимана ходе Яско-Кишиневской наступательной операции и рек Амур и Уссури с началом Маньчжурской наступательной операции. Форсирование Днестровского лимана и реки Амур осуществлялось на широком фронте (15-й армией — на фронте 150 км; 2-й Краснознаменной армией — на фронте 200 км; ширина водных преград достигала 5–12 км), и переправочные средства инженерных частей фронтов и армий были не в состоянии полностью обеспечить форсирование в сложных навигационных условиях, а артиллерия сухопутных войск не могла надежно подавить узлы сопротивления противника, его артиллерийский, минометный и пулеметный огонь.

Боевые действия при форсировании водных преград с планомерной подготовкой сводились к следующему. Вначале сухопутные войска при поддержке кораблей флотилии осуществляли захват плацдарма на берегу противника с целью обеспечения переправы войск. При этом корабли флотилий артиллерийским огнем содействовали войскам в подавлении обороны противника на противоположном берегу и высаживали передовые отряды, которые захватывали плацдарм форсирования. Затем корабли и транспортные средства флотилии осуществляли переправу войск, техники и других материальных средств через водную преграду. В ходе форсирования рек корабли флотилий прикрывали фланги переправ от ударов артиллерии, авиации и плавучих мин противника.

Как правило, для содействия отдельному стрелковому корпусу или армии в форсировании рек выделялась одна бригада речных кораблей в составе 2–3 мониторов или канонерских лодок, 5–6 бронекатеров, 4–6 тральщиков, 10–12 катеров-тральщиков, 1–2 плавучих батарей и 10–15 различных катеров и барж.

Так, для содействия 2-й Краснознаменной армии в форсировании реки Амур была выделена Зее-Бурейская бригада речных кораблей, для содействия 5-му стрелковому корпусу в форсировании реки Усури — 3-я бригада речных кораблей Краснознаменной Амурской флотилии, для содействия 23-му и 31-му стрелковым корпусам в форсировании реки Дунай — 2-я и 1-я бригады речных кораблей Дунайской флотилии соответственно, для содействия 48-й армии в форсировании реки Березина — 1-я бригада речных кораблей Днепровской флотилии.

В целом наиболее распространенными задачами флотилий по содействию войскам в форсировании водных преград в период Великой Отечественной войны являлись:

- сосредоточение кораблей и плавучих переправочных средств на участке форсирования;
- высадка передовых отрядов и переправа первого эшелона главных сил;
- переправа войск, бронетехники и других материальных средств;
- артиллерийская поддержка войск;
- прикрытие района форсирования.

Сосредоточение кораблей и плавучих переправочных средств на участке форсирования

Опыт Великой Отечественной войны показывает, что существовало три способа сосредоточения кораблей и плавсредств при содействии сухопутным войскам в форсировании водной преграды. Выбор того или иного способа определялся конкретной обстановкой в районе боевых действий.

Первый способ — это скрытное сосредоточение плавсредств путем перевозки по суше, железнодорожным или автомобильным транспортом. Обычно это делалось в тех случаях, когда сосредоточение плавсредств своим ходом, водным путем исключалось вовсе (в закрытых или изолированных бассейнах), или когда требовалось привлечение больших сил обеспечения, была сопряжена с большим

риском и вместе с тем раскрывала подготовку к форсированию. Примерами сосредоточения плавсредств являются форсирование Днестровского лимана в августе 1944 г., р. Свири в июне 1944 г., р. Невы в сентябре 1942 г. Таким способом обычно сосредотачивались моторные катера, полуглиссеры, понтоны и табельные армейские переправочные средства. Но опыт боевых действий речных флотилий показал, что по железным дорогам в район форсирования можно доставлять и бронекатера. Их доставка по железной дороге на изолированные противником от действий флотилий участки производилась в ходе боевых действий на р. Дунай (например, доставка бронекатера в район Вац западнее Будапешта в январе 1945 г.).

Второй способ — сосредоточение кораблей флотилии на участке форсирования путем прорыва через укрепленные и обороняемые районы противника, обычно этот прорыв имел место, когда один берег реки был занят и оборонялся противником. Такие прорывы производились, как правило, ночью и обеспечивались артиллерией сухопутных войск. По времени порыв рассчитывался так, чтобы корабли прибывали на участок форсирования во время артиллерийской подготовки. В основном в такие прорывы назначались бронекатера. Причем иногда прорыв осуществлялся с войсками на борту, как это было при форсировании в районе Герьен в декабре 1944 г., но чаще всего войска принимались уже на участке форсирования у нашего берега. Так, например, было при форсировании в районах Радвань — Ач в марте — апреле 1945 г., Скрыгалово в июне 1944 г. и в других случаях. Решение на посадку войск в тылу и прорыв с ними к месту форсирования или посадку войск на участке форсирования обуславливалось конкретной обстановкой. При этом в составе отрядов прорывающихся кораблей имели резерв.

Приведенные примеры показывают, что при обеспечении форсирования корабельные силы совершали прорывы по рекам на глубину от 3 до 32 км (при обеспечении форсирования в районах Герьен на 10 км, Радвань на 32 км, Скрыгалово на 8 км). Главной опасностью для кораблей, прорывающихся по рекам, являлась артиллерия противника, выставленная для стрельбы прямой наводкой, поэтому речные корабли нуждались в надежном обеспечении. Наиболее успешно эта задача была решена на Дунайской флотилии путем создания артиллерийского берегового отряда сопровождения (БОС) в составе сначала одной, а затем двух самоходных артиллерийских батарей (САУ-76) и одной полевой артиллерийской батареи кали-

бром 122 мм. Такой БОС содействовал своим огнем каждому прорыву кораблей для обеспечения форсирования, наступая по своему берегу все время прорыва с передовой группой кораблей.

Третий способ сосредоточения представлял собой скрытные переходы кораблей и плавсредств в район форсирования по обходным водным путям, позволяющим плавание вне зоны непосредственного наблюдения и воздействия противника (сосредоточение кораблей 1-й и 2-й бригад речных кораблей Краснознаменной Амурской флотилии в районе форсирования р. Амур в протоках и за островами).

Во всех случаях сосредоточения подготовка кораблей и плавсредств к форсированию производилась, как правило, скрытно, так как обнаружение противником плавсредств раскрывало замысел и лишало внезапности, достижение которой было крайне необходимо для успеха форсирования. Корабли и плавсредства в районе форсирования должны были тщательно маскироваться и рассредоточиваться, так как уничтожением их противник мог сорвать форсирование (уничтожение части плавсредств в районе Московской Дубровка привело к срыву форсирования р. Невы осенью 1942 г.).

Высадка передовых отрядов и переправа первого эшелона главных сил

Передовые отряды высаживались для захвата и удержания плацдармов на берегу противника с целью обеспечения переброски главных сил, форсирующих водную преграду. Количество и состав передовых отрядов определялся силой обороны противника, шириной водной преграды и поставленной задачей. Так, например, при форсировании Днестровского лимана шириной 9–11 км в составе передовых отрядов высаживалось несколько батальонов общей численностью более 3500 человек, при форсировании р. Амур шириной 2,5 км высаживался стрелковый полк, при форсировании р. Дунай шириной 600–800 м высаживался усиленный батальон. Как правило, передовые отряды формировались из подразделений морской пехоты флотилий. Для высадки использовались бронекатера, минные катера, полуглиссеры, тральщики и даже мониторы, и канонерские лодки (например, в ходе обеспечения форсирования р. Амур).

Сочетание артиллерийского и пулеметного вооружения с высокими маневренными свойствами делали бронекатера незаменимым классом кораблей, наиболее удобным для высадки передовых

отрядов. В среднем, как показал опыт войны, каждый бронекатер мог принять на борт до 50 бойцов с личным оружием или одну 57-мм или 76-мм пушку и 30–40 бойцов. При форсировании широкой водной преграды наиболее характерным составом передового отряда, высаживаемого на одном участке форсирования, был усиленный батальон, при форсировании средней водной преграды — усиленная рота.

Силы, выделенные для обеспечения форсирования, должны были быть способны поднять и переправить передовые отряды одним рейсом. Для увеличения темпа форсирования и быстрого наращивания сил на берегу противника переправочными средствами обеспечивались одновременно передовые отряды и первый эшелон главных сил. В подавляющем большинстве случаев при обеспечении форсирования выделенные корабельные силы использовались не только для высадки войск с целью захвата плацдарма форсирования, но и переброски главных сил соединений, наступающих с форсированием реки, и выполнялась тремя способами:

- непосредственно на боевых кораблях;
- на армейских табельных понтонах, которые буксировались кораблями флотилии (обычно бронекатерами);
- на кораблях флотилии с использованием вспомогательных плавсредств (своих или трофейных), таких как баржи, буксиры и паромы.

Стремление использовать корабли флотилий для переброски главных сил объяснялось:

во-первых, тем, что они готовы немедленно приступить к переброске войск, как только высадят передовой отряд, тогда как наводка переправ требует времени;

во-вторых, потому что они более мощные, чем переправочные армейские табельные средства (ледоход не позволил использовать инженерные средства сухопутных войск на р. Дунай в ходе Будапештской операции, а также в летний разлив р. Амур в ходе Маньчжурской операции);

в-третьих, переправочных средств всегда, как правило, не хватало для обеспечения желаемого темпа форсирования.

Кроме этого, следует учитывать, что наведение мостовых переправ через широкие водные преграды является очень сложным, требует большого количества средств и времени.

Отсутствие специальных десантных речных кораблей, постоянный недостаточный комплект бронекатеров в составе Дунайской

и Днепровской флотилий ограничивали в значительной мере действия по высадке передовых отрядов наступающих войск для захвата плацдарма в ходе форсирования водных преград. Не всегда имелись в распоряжении командования флотилий и хорошо подготовленные части морской пехоты для высадки их в составе передовых отрядов, тем не менее Дунайская, Днепровская и Краснознаменная Амурская флотилии в ходе боевых действий по содействию сухопутным войскам при форсировании водных преград во фронтовых и армейских наступательных операциях на приречных операционных направлениях даже при ограниченных силах успешно решали задачу по высадке передовых отрядов и переправе первого эшелона главных сил, поддержке их действий на берегу в самых различных условиях обстановки.

Переправа войск, бронетехники и других материальных средств через водную преграду производилась, как правило, в условиях, когда захвачен плацдарм и противник не мог воздействовать по переправляющимся войскам ружейно-пулеметным огнем. Стрелковые части главных сил начинали переправу во всех случаях немедленно вслед за первым эшелоном и под его прикрытием. Основными способами переправы главных сил, артиллерии, танков и войскового транспорта при форсировании широких водных преград являлись переправы на самоходных и несамоходных понтонах, паромов, баржах.

Речные корабли оказывали содействие инженерным войскам в наведении мостовых переправ путем буксировки понтонов к месту переправы, установкой понтонов и в устранении неисправностей переправ. Как правило, на каждую действующую мостовую переправу выделялись по 2–3 бронекатера или минных катера, которые помогали инженерным частям поддерживать мостовые переправы в исправном состоянии. Содействие речных кораблей в наведении мостовых переправ на широких и быстрых реках имели существенное значение, так как плавсредства инженерных частей сухопутных войск были маломощными.

Речные корабли также использовались как буксиры несамоходных паромов, барж и других плавсредств, наиболее эффективно применялись для этого бронекатера и минные катера. Для увеличения темпа переправы корабли флотилии, выделенные для буксировки, действовали не с одним паромом, а с двумя или тремя. Организовывали работу так, что пока один паром грузился, второй разгружался, а третий буксировался кораблем (такую организацию осуществляли

при работе бронекатеров Дунайской флотилии на переправах в январе–феврале 1945 г. в районе Бая — Будапешт). Наиболее эффективно при этом использовались паромы, собранные из табельных армейских понтонов «Н2П» грузоподъемностью в 50 и 60 т. На пароме, собранном из этих понтонов, переправляли любую технику до тяжелых танков включительно.

Дивизион бронекатеров в составе 12 единиц при помощи таких 50-т паромов переправлял за один рейс 2400 бойцов или 36 САУ, или 12 тяжелых танков, или 76 автомашин, или 144 пушки полковой артиллерии.

Переправа войск непосредственно на борту речных кораблей была малоэффективна ввиду неприспособленности боевых кораблей к перевозкам войск и техники, а, кроме того, это ограничивало возможности использования оружия корабля. Переправа войск, бронетехники и других материальных средств на боевых кораблях производилась и тогда, когда понтонные части не могли идти вместе с передовыми частями наступающих войск в силу целого ряда причин. Во-первых, они имели очень громоздкие походные порядки, так, например, чтобы навести мост длиной в 1000 м грузоподъемностью 30 т необходимо 115 парков «Н2П», чтобы перевезти такое количество понтонов требовалось 932 автомашины «ЗиС-5», длина такой автоколонны составляла около 25 км. Во-вторых, части были очень уязвимы с воздуха. В-третьих, дороги в полосе наступления на глубину до 50 км были заняты наступающими войсками, что приводило к отставанию понтонных частей и невозможности одновременного подхода понтонных частей к водной переправе с главными силами наступающих войск.

Наличие в оперативном подчинении фронтового командования речных флотилий позволяло широко использовать боевые корабли и вспомогательные суда и в качестве усиления переправочных средств инженерных частей и других материальных средств, что способствовало увеличению темпа форсирования сухопутными войсками водных преград.

Артиллерийская поддержка войск силами речных флотилий при обеспечении форсирования заключалась в обеспечении высадки передовых отрядов и поддержку действий первого эшелона главных сил на берегу огнем прямой наводкой. Для этой цели создавался отряд кораблей артиллерийской поддержки, в состав которого входили мониторы, канонерские лодки, самоходные плавучие батареи, бро-

некатера и минные катера. В составе Дунайской флотилии широко использовались пять батарей береговой артиллерии (14 орудий калибра 100–152 мм) и сформированный накануне Белградской операции Береговой отряд сопровождения (БОС), имевший к концу войны 16 орудий 76–122 мм (в составе трех подвижных батарей), которые вместе с бронекатерами и минными катерами оказывали систематическую артиллерийскую поддержку сухопутным войскам при бое за высадку и в действиях на берегу.

На Амурской флотилии задачи артиллерийской поддержки решали все основные классы артиллерийских кораблей — мониторы, канонерские лодки, бронекатера и артиллерийские катера с реактивными установками.

Основными целями для корабельной артиллерии были доты, дзоты, пулеметные точки, минометные и артиллерийские батареи противника на участке форсирования, а также танки, самоходные артиллерийские установки и скопления пехоты противника.

Анализ боевых действия показал, что эта задача не была первостепенной для кораблей как по своему значению, так и по тому удельному весу, который составляла артиллерия флотилии по сравнению с армейской артиллерией, привлекаемой к обеспечению форсирования. Однако нельзя умалять роль и значение артиллерийского и минометного огня кораблей при высадке передового отряда, когда они обычно огнем прямой наводкой на подходе к пунктам высадки восполняли тот мертвый промежуток, который возникал от момента переноса огня полевой артиллерии в глубину обороны противника до начала высадки. Такой огонь кораблей был очень эффективным, потому что велся на дистанции прямого выстрела и непосредственно обеспечивал подход кораблей и плавсредств к берегу, поддерживал высадку и действия войск на берегу.

Непосредственно перед высадкой и в период самой высадки корабельная артиллерия использовалась централизованно. Совместно с передовыми подразделениями высаживались корректировочные посты, которые все время находились в боевых порядках войск, с командирами поддерживаемых подразделений для стрельбы по сигналам и целеуказанию последних.

Артиллерию крупных кораблей (мониторов, канонерских лодок) сводили в одну артиллерийскую группу и, как правило, использовали ее по заявкам командира форсирующего соединения на угрожаемых направлениях.

Успешные действия сухопутных войск при форсировании крупных водных преград в ходе фронтовых и армейских операций в Великой Отечественной войне были бы немыслимыми без широкого использования артиллерии речных кораблей.

Литература

Вьюненко Н.П., Мордвинов Р.Н. Военные флотилии в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1957.

Локтионов И.И. Дунайская флотилия в Великой Отечественной войне. — М.: Воениздат, 1962.

ОСОБЕННОСТИ БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ КРАСНОЗНАМЕННОЙ АМУРСКОЙ ФЛОТИЛИИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ ФОРСИРОВАНИЯ РЕК АМУРСКОГО БАССЕЙНА ВОЙСКАМИ 2-ГО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОГО ФРОНТА (9–14 АВГУСТА 1945 г.)

В статье описан опыт ведения боевых действий Краснознаменной Амурской флотилии (КАФ) в составе 2-го Дальневосточного фронта во время Советско-японской войны в августе 1945 г. Изучен опыт боевых действий на отдельных участках, при прорыве мощных приречных укрепленных районов, в частности, в районе Благовещенска. Командование флотилии всесторонне учитывало боевой опыт военных флотилий, полученный в 1941–1945 годах на европейском театре военных действий. Эти знания способствовали оптимизации тактики и стратегии, что позволило повысить эффективность операций. Анализ боевого опыта открыл новые методы взаимодействия между различными родами войск. Особенно важно было учитывать специфику ведения военных действий в условиях Дальнего Востока. Исследование данного опыта важно не только для военной истории, но и для современных учебных курсов по военной стратегии и тактике.

Краснознаменная Амурская флотилия (командующий контр-адмирал Н.В. Антонов, член Военного совета контр-адмирал М.Г. Яковенко, начальник штаба капитан 1 ранга А.М. Гуцин) являлась мощным, хорошо подготовленным оперативным объединением Военно-Морского Флота СССР в бассейне Амура. В первые дни Великой Отечественной войны она была отмобилизована по военному времени, пополнилась канонерскими лодками, тральщиками и другими боевыми кораблями. Отмобилизованные и вооруженные в 1941 году корабли флотилии к августу 1945 года по уровню боевой подготовки мало чем уступали основному боевому ядру кораблей.

Учитывая боевой опыт Пинской, Дунайской, Волжской и Днепровской флотилий, необходимость одновременно действовать на нескольких операционных направлениях и конкретные задачи, поставленные командованием Дальневосточного фронта в 1944 г., силы и система базирования флотилии были приведены в соответ-

ствии с характером предстоящей боевой деятельности. К началу военных действий флотилия в своем составе имела четыре бригады речных кораблей, в которые входили мониторы и канонерские лодки, бронекатера и минные катера, плавучие зенитные батареи, сторожевые катера, тральщики и полуглиссеры, вспомогательные суда, а также отдельный дивизион речных кораблей, два отдельных отряда бронекатеров, четыре района противоминной обороны, отдельный авиаотряд связи.

На Краснознаменной Амурской флотилии в 1941–1944 гг. в ходе боевой подготовки отрабатывались преимущественно оборонительные совместные действия с войсками Дальневосточного фронта. Весной и летом 1945 года боевая подготовка была направлена на отработку вопросов применения сил в ходе наступательной операции с форсированием широких водных преград в условиях заранее подготовленной обороны противника на приречных рубежах. Уделялось большое внимание вопросам планирования, взаимодействия и управления силами в ходе ведения наступательной операции с форсированием широких водных преград.

На заключительном этапе подготовки к Маньчжурской операции командование Дальневосточного фронта и Краснознаменной Амурской флотилии провели совместные учения армий, корпусов и дивизий с соединениями и частями флотилии на темы предстоящих боевых действий. Провели совместные учения Зее-Бурейской бригады с войсками 2-й Краснознаменной армии, 1-й и 2-й бригад речных кораблей с 15-й армией, 3-й бригадой речных кораблей с 5-м отдельным стрелковым корпусом, Уссурийского и Ханкайского отрядов бронекатеров с частями 8-го укрепленного района и 59-м стрелковым корпусом, Сретенского отряда речных кораблей с горно-стрелковым полком. Во время этих учений были окончательно проверены и уточнены вопросы взаимодействия при форсировании водных преград, организации совместных действий, боевого и материально-технического обеспечения, получена практика посадки войск на корабли и транспортные суда, переходы и высадки на берег.

К началу военных действий флотилия имела в своем составе более 200 боевых кораблей и вспомогательных судов, 60 самолетов (с учетом оперативно подчиненного 45-го истребительного авиаполка).

Таким образом, Краснознаменная Амурская флотилия как оперативное объединение Военно-Морского Флота в бассейне Амура была всесторонне подготовлена к выполнению оперативных и так-

тических задач содействия войскам 2-го Дальневосточного фронта на всех операционных направлениях его наступления в Маньчжурии.

Задачей КАФ являлось содействие сухопутным войскам в форсировании водных преград и наступлении вдоль речных рубежей.

В целях повышения оперативности решения поставленных задач с учетом географических условий Зее-Бурейская бригада КАФ с приданными силами оперативно подчинялась 2-й Краснознаменной армии, 3-я бригада речных кораблей — 5-му стрелковому корпусу, действиями 2-й и 1-й бригадой речных кораблей с приданными частями руководил командующий КАФ.

Задача обеспечения форсирования возлагалась на основные силы флотилии — 1-ю и 2-ю бригады речных кораблей, которые действовали на главном направлении. 2-я бригада речных кораблей (2-я БРК) обеспечивала форсирование р. Амур 388-й стрелковой дивизией (СД) на участке Лебедино озеро — устье р. Бира.

Действия 2-й бригады речных кораблей

Оперативной директивой Военного совета КАФ от 16.07.1945 г. 2-й бригаде речных кораблей были поставлены следующие задачи:

а) с 02.00 до 18.00 1-го дня высадки 1 СБ 630 СП (1-й стрелковый батальон 630-го стрелкового полка. — *Ред.*) с боевых кораблей и огнем корабельной артиллерии содействовать 630 СП в овладении укрепленным сектором Фуюань;

б) с 18.00 1-го дня до 05.00 3-го дня высадкой 630 СП с боевых кораблей, транспортов и огнем корабельной артиллерии содействовать 388 СД в овладении Циндели;

в) с 20.00 3-го дня до 04.00 4-го дня обеспечить переправу на транспортах 470 МП (470-й минометный полк. — *Ред.*) и 430 ИПТД (430-й отдельный истребительный противотанковый дивизион. — *Ред.*) на острова Масалев, Попов и район Циндели-Ванихэ;

г) к исходу 4-го дня быть в готовности высадкой передовых отрядов с боевых кораблей, огнем корабельной артиллерии и в дальнейшем переправой на транспортах обеспечить форсирование реки главными силами 388 СД с частями усиления на участке Лебедино озеро — устье реки Бира.

Для выполнения поставленных задач 2-я БРК имела следующие силы: мониторов — 2, бронекатеров — 7, канонерских лодок — 1 ед., катерных тральщиков — 10, зенитных плавучих батарей — 2, тральщиков — 2 ед., плавбаз — 1.

К 23.00 8 августа корабли бригады сосредоточились в районе Нижне-Спасское, где командир бригады встретился с командиром 630-го СП, а командир дивизиона канлодок с командиром 1-го СБ 630-го СП. Батальон должен был быть высажен десантом в город Фуюань с группы кораблей под командованием командира дивизиона канлодок.

В районе сосредоточения в ночь на 9.08 1945 г. были подготовлены и вручены командирам кораблей и частей исполнительные боевые документы. Командир 2-й БРК для выполнения поставленных задач разделил свои силы на три отряда.

Третий отряд было решено использовать как транспортные средства для переброски 2-го стрелкового батальона и тылов 630-го стрелкового полка из района Нижне-Спасское в район Петровское. Решение на использование третьего отряда кораблей как транспортных средств обуславливалось тем, что приданные бригаде транспортный отряд в составе шести буксиров и семи барж к началу действий не прибыл, так как еще только формировался в главной базе.

Второму отряду командир бригады поставил задачу принять на борт 1-й СБ 630-го СП и высадить его в городе Фуюань.

Первому отряду предназначалось перед высадкой произвести огневой налет по военным объектам в районе Фуюань и поддерживать артиллерийским огнем высадку и действия десанта на берегу с огневых позиций и на маневре.

В 04.20 09.08 2-й отряд, приняв десант, начал движение по протокам Нижне-Спасской и Малайкиной и в 06.55 открыл огонь по дзотам, наблюдательным пунктам и казармам в районе Фуюань. Два бронекатера на маневре произвели залп из реактивных установок по казармам противника с дистанции 2500 м.

В высадке этого десанта армейская артиллерия участия не принимала, поэтому задачи артиллерийской подготовки и поддержки десанта целиком возлагались на корабельную артиллерию.

К 07.30 десант был высажен одновременно в трех пунктах. Противник оказал незначительное сопротивление лишь десанту, высаженному в районе пристани, а в двух других пунктах западнее и восточнее пристани никакого противодействия высадке и действиям десанта на берегу не было. Корабельная артиллерия поддержала своим огнем наступление группы десанта из района пристани, и противник отступил на южную окраину города, где закрепился в районе находившихся там окопов и дзотов.

Для помощи десанту были высажены корабельные десантные команды в 07.45 с монитора «Дальневосточный комсомолец» и в 10.00 с зенитной плавучей батареи, которая подошла к Фуюань с артиллерийским подразделением и частью тылов 1-го СБ 630-го СП.

В светлое время высадка прикрывалась одной-двумя парами истребителей. Авиация и корабли противника никакого противодействия высадке десанта и захвату укрепленного сектора Фуюань не оказали. Управление силами в бою осуществляли командир 2-й БРК и командир 630-го СП, находившиеся на мониторе «Дальневосточный комсомолец».

К 16.00 09.08 узел сопротивления Фуюань был полностью очищен от противника. Общие потери противника составили: убитых 70 чел., раненых 102 чел., пленных 150 чел. Потери 2-й БРК: убитых 3 чел., раненых 13 чел. Потерь в кораблях и материальной части не было. В 22.00 09.08 корабли 2-й БРК, приняв на борт весь состав 630-го СП, вышли вверх по реке Амур для захвата и ликвидации узлов сопротивления противника в районе Гайцзя. В 18.20 10.09 корабли 2-й БРК подошли к г. Гайцзя и открыли артиллерийский огонь по дзотам и наблюдательным пунктам противника. Четыре самолета истребителя одновременно атаковали огневые точки противника с воздуха по приказанию командира 2-й БРК. В 19.25 один монитор и три бронекатера вошли в устье Гайцзя и высадили десант в составе 3-го СБ 630-го СП. Высадку поддерживал артиллерийским огнем другой монитор. Сопротивление десанту на берегу было незначительное. Через несколько минут другой монитор высадил еще одну роту севернее Гайцзя. Эта высадка прошла при полном отсутствии сопротивления противника. В 21.30 10.08 узел сопротивления Гайцзя был полностью занят высаженными частями. При этом выяснилось, что основные силы гарнизона (японцы) оставили Гайцзя за сутки до прихода кораблей 2-й БРК и в районе узла сопротивления оставалось всего около 40 солдат-маньчжур.

Вслед за этим бригада получила приказание перевезти 338-ю СД из селения Ленинское в город Тунцзян. К 19.00 12.08 основная часть сил дивизии на кораблях 2-й БРК и транспортных судах была перевезена в Тунцзян.

Таким образом, в данном случае бригада речных кораблей, обеспечивая форсирование широкой водной преграды (около 2 км), полностью выполняла задачи артиллерийского обеспечения форсирования, высадки десантов для овладения узлами сопротивления

противника, которые могли препятствовать форсированию, транспортировки одного полка дивизии к основному участку форсирования, переправы частей дивизии и прикрытия и охранения участка форсирования с реки.

Большим недостатком в действиях 2-й БРК и 388 СД является плохо организованная разведка. Большая ответственность за обеспечение разведанными в данном случае ложится, конечно, на разведывательные органы 15-й армии и Амурской флотилии. Отсутствие сведений о действиях и намерениях противника в значительной степени снижало темп наступления 388-й СД и 2-й БРК, вынуждало предпринимать ненужные действия и напрасно расходовать ресурсы сил и боевые запасы.

Действия 1-й бригады речных кораблей

С началом боевых действий 1-я бригада речных кораблей (1-я БРК) в составе: мониторов — 3, бронекатеров — 6, речных тральщиков — 6, плавучих зенитных батарей — 2, минных катеров — 7 с приданным дивизионом пограничных катеров сосредоточились у устья реки Сунгари. Таким образом, на первом этапе боевых действий перед 1-й БРК осталась одна задача — обеспечить форсирование р. Амур 361-й СД в районе села Ленинское. Для этого в ночь с 8 на 9 августа корабли бригады высадили на остров Татарский 2-й СБ 394-го СП. Сопrotивления противник не оказал и к 08.00 09.08. батальон полностью занял остров Татарский и ряд других прилегающих островов. К началу форсирования части 361-й СД вынесли свой левый фланг непосредственно к территории противника.

Авиация и корабли противника никакого противодействия не оказывали. Корабли Сунгарийской флотилии противника в низовье реки отсутствовали. Армейское командование решило форсировать р. Амур силами 361-й СД на участке урочище Баржевый угол — Тутунь — Эргунь.

В 17.10 9.08 первый эшелон 361-й СД в составе трех усиленных батальонов на двух мониторах и тральщике был переправлен в назначенный для высадки район. Противник сопротивления высадке не оказал, и корабли бригады начали систематическую переправу частей 361-й СД на правый берег Амура.

В течение суток 9.08 и в ночь на 10.08 корабли бригады, буксиры с баржами и переправочные средства понтонных частей 15-й армии перевезли через Амур 361-ю СД и части ее усиления. Части 361-й

СД, ранее переброшенные на остров Татарский, были также переправлены на правый берег.

Переправа проходила в условиях отсутствия помех со стороны противника. После высадки первого эшелона 361-й СД мониторы заняли огневые позиции и находились в готовности к поддержке наступления пехоты на берегу. Бронекатера занимали позиции дозора и охранения.

Части 361-й СД и корабли 1-й БРК к 12.00 10.08 полностью овладели городом Тунцзян, не встретив сопротивления противника. При обеспечении форсирования р. Амур 361-й СД в районе села Ленинское начало форсирования предварялось занятием островов на фланге назначенного участка форсирования путем высадки десанта с кораблей флотилии.

Захват острова Татарский и группы островов около него давало возможность выдвинуть вперед огневые позиции артиллерии и минометов дивизии для обеспечения форсирования, прикрывало участок форсирования с левого фланга и позволяло накапливать силы вблизи пунктов высадки для последующего наращивания сил на плацдарме форсирования.

При обеспечении форсирования 1-я БРК решала задачи по высадке десанта для захвата островов на участке форсирования дивизии, артиллерийскому обеспечению форсирования, высадке десанта для захвата плацдарма переправы, переправе основных сил и тылов дивизии совместно с транспортными и армейскими переправочными средствами, прикрытию участка форсирования от возможного противодействия кораблей противника. В данном случае так же, как и в предыдущем, разведка не установила вовремя отход сил противника на берегу, вследствие чего как и темп форсирования, так и темп последующего наступления на берегу был замедлен, равно как и действия 1-й БРК, поддержавшей наступление 361-й СД вдоль реки Сунгари. Корабли бригады пришли в Тунцзян в 11.35 10.08, когда там уже не было сил противника, и корабли были встречены населением города с красными флагами. При наличии своевременных данных о начале отхода противника корабли флотилии имели бы полную возможность не простаивать в охранении переправы в районе Тутунь, а высадить 361-ю СД непосредственно в Тунцзян, сорвать планомерный отход противника, окружить и уничтожить часть его сил в районе Тутунь.

Корабли флотилии, являясь авангардом войск 2-го Дальневосточного фронта, обеспечивали форсирование таких мощных водных преград, как реки Амур, Уссури и Сунгари.

1-я и 2-я бригады речных кораблей Амурской флотилии полностью решили свои задачи при обеспечении форсирования войсками 15-й армии р. Амур, дав ряд положительных примеров организации и выполнения форсирования такой широкой и мощной водной преграды.

Большое значение имело то, что соединения флотилии получили конкретные задачи на обеспечение наступления войск 15-й армии примерно за месяц до начала боевых действий. Таким образом, уже имелся опыт организации и проведения планомерной подготовки форсирования. Еще раз подтвердилась целесообразность подчинения флотилии оперативным объединениям не ниже фронта, а бригад речных кораблей — не ниже корпуса, армии.

Успешность действий в обеспечении форсирования в большой степени определялась правильной и четкой организацией взаимодействия моряков с армейцами. Обмен офицерами связи, личное общение командиров действующих частей и подразделений, управление разнородными силами с одного командного пункта (КП) явились наиболее типичными формами организации взаимодействия и полностью оправдали себя (размещение совместно КП командиров 2-й БРК и 630-го СП на мониторе «Дальневосточный комсомолец»). Для более тесного взаимодействия с авиацией заместитель командира 307-го истребительного авиационного полка со своими средствами связи находился на катере-тральщике в визуальной видимости флагманского корабля 2-й бригады и отсюда непосредственно управлял действиями истребителей. Форсирование р. Амур осуществлялось на широком фронте (15-й армией на фронте 200 км, в районе Благовещенск — устье р. Буря).

Форсирование проходило в условиях летнего разлива р. Амур, когда ширина водной преграды достигала 5–12 км и переправочные средства сухопутных войск были не в состоянии полностью обеспечить форсирование в сложных навигационных условиях, а артиллерия сухопутных войск не могла надежно подавить узлы сопротивления противника, его артиллерийский, минометный и пулеметный огонь. Огневая поддержка велась кораблями и катерами либо с хода, либо с огневых позиций. Как правило, корабли стреляли, находясь за островками, в протоках, а когда требовала обстановка, подходили непосредственно к берегу противника и вели огонь прямой наводкой.

Краснознаменная Амурская флотилия при форсировании речных преград с планомерной подготовкой вела разведку боем системы обороны противника в районах форсирования, участвовала в артиллерийской подготовке района форсирования с решением задач подавления корабельной артиллерией опорных пунктов и узлов сопротивления противника, высаживала передовые отряды (штурмовые) войск с боевых кораблей (мониторов, канонерских лодок, бронекатеров) с целью захвата плацдармов на противоположном берегу или островов на р. Амур (например, остров Татарский в районе устья р. Сунгари).

Литература

Багров В.Н., Сунгоркин Н.Ф. Краснознаменная Амурская флотилия — М.: Воениздат, 1976.

Боевая деятельность Краснознаменной Амурской флотилии в войне с Японией. Сборник материалов по опыту боевой деятельности Советского ВМФ, № 33.

Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне. Исторический очерк. Т. 1, 2, 3. — М.: ГШ ВМФ, 1960.

МОРЯКИ-ГЕРОИ И ИХ ПОДВИГИ В ПЕРИОД ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

Война — это испытание для человечества, которое оставляет яркие следы в истории и формирует судьбы народов. В том числе именно на морях разворачиваются одни из самых решающих сражений, которые могут влиять на ход войны и определять будущее целых государств. Моряки-герои становятся символами мужества и самоотверженности, ведь их жизнь часто связана с риском и угрозами, которые возникают на воде. Подвиги моряков вдохновляют не только современников, но и будущие поколения, напоминая о ценности свободы и достоинства. Истории о бесстрашных командах, преодолевающих штормы и сражающихся с врагом, становятся яркими примерами верности долгу и братства. Важность их подвигов не только в военных достижениях, но и в способности защитить своих соотечественников, проявляя при этом искреннюю любовь к Родине. Таким образом, изучение темы войны и героизма моряков является важнейшим аспектом сохранения исторической памяти и воспитания патриотизма в обществе.

Маринеско Александр Иванович (1913–1963)

Капитан 3 ранга, командир легендарной подлодки С-13 Краснознаменного Балтийского флота, Герой Советского Союза — самый результативный отечественный подводник. Одной из выдающихся его заслуг стало потопление германского судна «Вильгельм Густлов», в мирное время выполнявшего функции пассажирского лайнера.

Будущий герой родился в январе 1913 года в Одессе Херсонской губернии. Его отец Ион Маринеску — по национальности румын работал в торговом флоте кочегаром и матросом. Детская биография маленького Саши была полна историй про море и корабли. Мама мальчика, Татьяна Коваль, была из украинских крестьян. Как и все простые работяги, в те годы семья жила в скромном достатке. Родители много работали, и, часто оставаясь без присмотра, Саша проводил время в компании сверстников. В начале 20-х годов прошлого века юный Маринеско окончил обязательные шесть классов школы, после чего отец помог ему устроиться на флот помощником матроса. Парень начал ходить в регулярные рейсы по черноморским

и азовским маршрутам. Набравшись опыта, с благословения родителей Саша поступил в школу юнг, а потом и в мореходку. Окончив училище, он за короткое время прошел путь от третьего до второго помощника капитана, судна, приписанного к Одессе. По воспоминаниям сослуживцев Александр не задумывался о военной карьере, а мечтал работать в торговом флоте. Однако война внесла свои коррективы и в корне изменила жизни многих людей, в том числе и Саши.

В 1930-х годах, когда советский флот испытывал потребность в опытных командирах подводных лодок, были созданы специальные курсы для повышения квалификации. Александр получил направление от комсомольской организации на эти курсы. Он выделялся среди сослуживцев своим интеллектом и талантом, однако его отношение к воинской дисциплине оставляло желать лучшего. Он не боялся выражать свои взгляды, критикуя как товарищей, так и начальство. Тем не менее руководство оценило его способности и дало положительную рекомендацию для дальнейшей службы. В результате Маринеско стал штурманом на подводной лодке Щ-306 Балтийского флота. В те годы, когда в Красной Армии и на флоте ввели персональные воинские звания, Александр получил звание лейтенанта. Позже Маринеско прошел переподготовку на курсах, организованных при Учебном отряде подводного плавания имени С.М. Кирова, что открыло ему путь к службе на подводных лодках типа «Малая» и «Ленинец». С началом Великой Отечественной войны подводная лодка под командованием Александра Маринеско была переведена в Таллин. После боевых действий в Рижском заливе в 1941 году лодка была отправлена на длительный ремонт из-за полученных повреждений.

В августе – сентябре 1942 года подводная лодка М-96, которой командовал А.И. Маринеско, совершила нападение на немецкий конвой. В отчете командира подлодки говорилось о двух торпедах, которые, по всей видимости, поразили вражеский корабль. Однако немецкая сторона утверждала, что атака была безуспешной: они заметили лишь след от торпеды, а их суда не получили повреждений. Экстренно возвращаясь на позиции из-за нехватки топлива, Маринеско не успел сообщить советскому дозору о маневре, а после всплытия, как это полагается по уставу, не поднял Военно-морской флаг. В результате подводную лодку М-96 чуть было не потопили свои же катера.

В ноябре 1942 года субмарина под командованием Маринеско участвовала в операции по захвату немецкой шифровальной машины

«Энигма». Вышел промах — в штабе немцев ее не оказалось. Тем не менее руководство высоко оценило тактику командира. За участие в спецоперации он был удостоен звания капитана 3 ранга и награжден орденом Ленина. Зима 1945 года вошла в историю благодаря потоплению немецкого судна «Вильгельм Густлов». Эта операция, проведенная советской подводной лодкой С-13 под командованием Александра Маринеско, стала одной из самых значительных побед. В результате атаки погибло свыше тысячи немецких военнослужащих, включая представителей различных званий и должностей. Уже через месяц произошла еще одна победа, расцененная руководством страны как подвиг. В Данцигской бухте был уничтожен немецкий лайнер «Штойбен», и за эту победу Маринеско был награжден орденом Красного Знамени. Не все военные операции, возглавляемые этим военачальником, увенчались успехом. Неудачная атака на немецкий корабль привела к тому, что командование выразило недовольство его действиями. В результате Николай Герасимович Кузнецов, занимавший в то время пост наркома ВМФ СССР, принял решение об отстранении Маринеско от командования и понижении его в звании. Отважный подводник был переведен на службу командиром тральщика на Балтийском флоте.

В конце 1940-х годов Александр Маринеско, герой войны, работал в Балтийском морском пароходстве, затем заместителем директора Ленинградского НИИ переливания крови по административно-хозяйственной части. В период его руководства ему предъявили обвинение в растрате государственных средств. Суд признал его виновным, и Маринеско был приговорен к тюремному заключению. Отбывать наказание ему пришлось в исправительном поселении в Хабаровском крае. После освобождения из заключения он присоединился к исследовательской группе, занимавшейся изучением территории между Онежским и Ладожским озерами. В первой половине 1950-х годов Александр Иванович занимал должность снабженца на одном из ленинградских заводов.

В 30-е годы А.И. Маринеско связал себя узами брака с Ниной Карюхиной, которая подарила ему дочь Леонору. Рождение ребенка несколько остепенило свободолюбивого Александра, но ненадолго. Причина, по которой состоялся развод супругов, — многочисленные романы моряка. Нина не выдержала измен, и семья распалась. Позже Маринеско познакомился с женщиной по имени Валентина, которая родила ему вторую дочь Татьяну.

В 1963 году Александр Маринеско умер после продолжительной болезни. Герой-подводник похоронен на одной из аллей Богословского кладбища в Ленинграде. Могила организатора «атаки века» долгие годы оставалась неухоженной. В конце 70-х годов прошлого века о подвигах славного командира вспомнили, и люди проложили тропу к захоронению. Указом М.С. Горбачева в годы перестройки наш герой был реабилитирован и восстановлен в званиях. Улицы и памятники с именем Маринеско появились в Кронштадте, Калининграде, Севастополе и Одессе. В Санкт-Петербурге моряки-активисты добились создания Музея истории подводных сил России имени А.И. Маринеско. В нем размещена экспозиция военных трофеев, наград и фотографий, относящихся к периоду Великой Отечественной войны. Обзору посетителей представлены дневники и биографии героев тех страшных лет.

Гибель «Вильгельма Густлова».

Одна из крупнейших морских катастроф в истории

Начавшееся с середины января 1945 года общее наступление Красной Армии заставило немцев спешно эвакуировать из Восточной Пруссии морем всевозможные учебные подразделения Кригсмарине.

Вместе с солдатами и техникой по морю перевозились беженцы. Одним из кораблей, участвовавших в эвакуации, был бывший лайнер «Вильгельм Густлов» вместимостью 25 484 брутто-регистрационных т. До войны он использовался как круизное судно на Балтике, с началом боевых действий теплоход мобилизовали, и к 1945 году он служил плавучей казармой для 2-й учебной дивизии подводных лодок Кригсмарине. Приказ главнокомандующего германским флотом гросс-адмирала Карла Деница о скорейшей эвакуации курсантов-подводников в Киль сыграл роковую роль в судьбе судна. Командир учебной дивизии корветтен-капитан Вильгельм Цан требовал от капитана «Густлова» Фридриха Петерсена перехода на максимальной скорости — его подопечные должны были принимать новые подводные лодки. Помимо подводников на борту было принято более 4000 беженцев и вспомогательный персонал ВМФ. Петерсен осознавал все грозившие ему опасности и поэтому решил идти на максимальной скорости (12–14 уз) по глубоководному фарватеру. Это снижало вероятность подрыва на mine. Для экономии времени капитан повел лайнер по прямой, без противолодочного зигзага. Обнаружение и атаку «Густлова» подводными лодками

Петерсен считал маловероятным. Действительно, если бы противником немцев оказалась одна из лодок типа «Щ» Балтийского флота, то никаких шансов его догнать в шторм у подводников не было бы. «Щуки» были самыми массовыми советскими подлодками Великой Отечественной войны, надводная скорость составляла порядка 11,5 уз, подводная — 8,5 уз. Александр Маринеско командовал куда более совершенной лодкой типа «С» с лучшими ходовыми качествами (надводная скорость порядка 18 уз). Выход из войны Финляндии позволил советским подлодкам не прорываться через перегороженный противолодочной сетью и минными заграждениями Финский залив, а использовать в качестве баз финские порты. Именно из Финляндии С-13 вышла в свой ставший знаменитым боевой поход. В качестве сопровождения «Вильгельму Густлову» был выделен миноносец «Лёве» и торпедолов. Последний вскоре был вынужден вернуться из-за течи в корпусе, а миноносец отстал от своего подопечного ввиду плохих погодных условий. Опасаясь столкновений с другими конвоями больше, чем лодок противника, капитан Петерсен включил ходовые огни. Спешка и недооценка противника привели «Густлов» к гибели.

К вечеру 30 января 1945 года С-13 находилась в море уже почти три недели. Однако подводной лодке и ее экипажу не везло — даже обнаруженные цели мешал атаковать шторм, а один из атакованных кораблей оказался судном-ловушкой. Тем не менее измотанный штормом экипаж продолжал упорно искать встречи с противником на подступах к Данцигской бухте. Наконец в сумраке зимнего вечера показался силуэт крупного корабля, следующего с включенными ходовыми огнями встречным курсом на большой скорости. Именно по ходовым огням в 21:10 «Густлов» обнаружила верхняя вахта подлодки С-13, которая на тот момент находилась в надводном положении, заряжая аккумуляторные батареи.

Возможность атаковать лайнер с носовых курсовых углов командир С-13 Александр Маринеско упустил: ввиду быстрого сближения не успели вычислить элементы движения цели и подготовить данные для стрельбы. Стрелять вдогонку по замысловатой траектории Маринеско не мог. Он принял решение догнать и потопить судно противника. Более часа лодка шла на полной скорости за темным силуэтом лайнера. Экипаж смог добиться скорости 18 уз, перекрыв результат сдаточных испытаний. То, что С-13 смогла не упустить «Густлов», в немалой степени заслуга ее дизелистов. Наконец советская субмарина обогнала лайнер.

В 23:04 С-13 легла на боевой курс и в 23:08 последовала команда «Пли!» Лодка выстрелила четырьмя торпедами. Дистанция до цели была небольшой — около 4,5 кабельтова (меньше километра). Одна торпеда не вышла из аппарата из-за неисправности, зато три другие попали в цель. Через 37 с первая торпеда поразила «Густлов», практически сразу же последовали еще два взрыва. Попаданием в машинное отделение лайнер был обесточен и погрузился во тьму. В вахтенном журнале С-13 появились следующие строки: «23:09... Лайнер накренился и начал тонуть... 23:10. Левый борт лайнера ушел под воду...» Только после этого на горизонте появился свет прожектора корабля охранения. Это был миноносец «Лёве». Именно он передал сигнал о случившемся — на обесточенном «Густлове» рация не действовала. Тем временем Маринеско приказал погружаться. В 0:10 «Вильгельм Густлов» лег на борт и затонул. К тому времени С-13 уже погрузилась и уходила с места атаки. Начавшаяся спасательная операция с участием в том числе немецкого тяжелого крейсера «Адмирал Хиппер» оказалась прервана ложным сообщением еще об одной обнаруженной подводной лодке. Поднять из воды удалось около 1300 человек, погибли в море, замерзли в шлюпках или уже на кораблях более 5300 человек.

Некоторые немецкие историки заявляют, что при катастрофе «Вильгельма Густлова» погибло более 9000 человек: по их мнению, на борту находились тысячи неучтенных беженцев. Если бы это было так, то потопление «Густлова» стало бы крупнейшей катастрофой в морской истории. Именно атака на «Вильгельм Густлов» по праву вошла в историю как «атака века», а Александр Маринеско стал рекордсменом среди советских подводников по суммарному тоннажу потопленных судов противника в годы Великой Отечественной войны.

Литература

Маринеско, Александр Иванович // Википедия : [сайт]. URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/Маринеско,_Александр_Иванович

Александр Маринеско // Биографии : [сайт]. URL: <https://biographe.ru/politiki/aleksandr-marinesko/>

Гибель «Вильгельма Густлова» — одна из крупнейших морских катастроф в истории // Пикабу : [сайт]. URL: https://pikabu.ru/story/gibel_vilgelma_gustlova_odna_iz_krupneyshikh_morskikh_katastrof_v_istorii_7199425

МОРЯКИ НА СУХОПУТНЫХ ФРОНТАХ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ: ЗАБЫТЫЙ ГЕРОЙ

Статья посвящена участию Военно-Морского Флота СССР в Великой Отечественной войне — боевым действиям моряков на сухопутных фронтах. Во время войны, когда враг наступал к центру страны, моряки нередко вставали на защиту городов и стратегических объектов вместе с солдатами Красной Армии. Формирование морских стрелковых бригад, укомплектованных личным составом флота, стало вынужденной, но эффективной мерой. В статье рассказывается о малоизвестном герое тех лет командире 71-й отдельной морской стрелковой бригады полковнике Я.П. Безверхове.

Великая Отечественная война — это период героизма и самопожертвования всего советского народа. Вклад Военно-Морского Флота в достижение победы над фашистской Германией традиционно ассоциируется с морскими боями, обороной военно-морских баз и обеспечением коммуникаций. Но при этом остается в тени участие моряков в боевых действиях на сухопутных фронтах, где они проявили мужество и стойкость.

Особую роль моряки сыграли в проведении десантных операций. Высадки морских десантов, которые проходили в крайне сложных условиях, становились ключевыми факторами в крупных сражениях. В соответствии с постановлением Государственного комитета обороны (ГКО) СССР № 810 от 18 октября 1941 г. «О формировании отдельных стрелковых бригад» ускоренными темпами были созданы 25 первых частей, где моряки проходили переподготовку (позднее их общее количество было доведено до 35), которые после обучения направлялись на действующие фронты и участвовали в обороне Москвы, Ленинграда, Одессы, Севастополя, Сталинграда, Новороссийска, Керчи. Именно эти десанты вошли в историю как примеры героизма и воинского мастерства. Особенно ярко проявился героизм моряков при обороне Ленинграда. Морская пехота Балтийского флота сражалась на подступах к городу, удерживая позиции и нанося врагу значительные потери.

В середине ноября 1941 года Новосибирск стал центром подготовки моряков-тихоокеанцев и амурцев, прибывших для участия

в боевых действиях на сухопутных фронтах. Более 5500 моряков проходили здесь интенсивную переподготовку, осваивая основы пехотного дела под руководством опытных фронтовиков. Особое внимание уделялось подготовке минометчиков, истребителей танков, снайперов, пулеметчиков и разведчиков.

Сформированные в Сибирском военном округе морские стрелковые бригады (мсбр) направлялись на фронт по мере боевой готовности, исходя из остроты обстановки. Так, к концу ноября 1941 года вслед за ранее сформированными стрелковыми бригадами на фронт отправились 3 бригады, а в начале 1942 года — 72-я и, наконец, 73-я. Более половины этих соединений были сосредоточены на Карельском фронте, защищая протяженный участок между Баренцевым морем и Онежским озером, а также в составе 7-й Отдельной армии, действовавшей в районе реки Свири. Сибирские морские стрелковые бригады заняли позиции между полуостровом Средний и Онежским озером и в промежутке между Онежским и Ладожским озерами.

Из крестьянского сына в гвардейские командиры — таков жизненный путь Якова Петровича Безверхова. Родившийся 22 октября 1896 года в селе Сорокино Саратовской губернии, он прошел путь от ученика сельской школы до кадрового военного, закаленного в горниле двух мировых войн. Первая мировая застала его унтер-офицером, а в Гражданскую войну он уже сражался в рядах Красной Армии, противостоя колчаковцам на Урале, белоказакам в Оренбуржье и басмачам в Средней Азии. За боевые заслуги был награжден орденом Красного Знамени и орденом Бухарской Народной Республики. Последующие годы Яков Петрович посвятил военному образованию, окончив курсы при Ташкентской Объединенной военной школе имени Ленина и Стрелково-тактический институт «Выстрел». С 1934 года его служба проходила на Дальнем Востоке, где он поднимался по служебной лестнице, командуя береговой базой и возглавляя Курсы усовершенствования командного состава Тихоокеанского флота. В грозном ноябре 1941 года полковник Безверхов принял командование 71-й отдельной морской стрелковой бригадой, которая в самые тяжелые для Москвы дни прибыла на ее защиту и участвовала в победоносной битве за советскую столицу. Память об этом герое мы не должны забывать.



Безверхов Яков Петрович

Литература

Из фронтового письма А.Д. Трекова, гвардии подполковника 2-й отдельной гвардейской стрелковой бригады полковника Я.П. Безверхова, жене: «Фашистскую нечисть бьем и гоним» [Электронный ресурс] // Электронная библиотека исторических документов «История России». — URL: <https://docs.historyrussia.org/ru/nodes/267853-iz-frontovogo-pisma-a-d-trekova-gvardii-podpolkovnika-2-y-otdelnoy-gvardeyskoj-strelkovoy-brigady-polkovnika-ya-p-bezverhova-zhene-fashistskuyu-nechist-biem-i-gonim-7-yanvarya-1942-g>

Военные моряки [Электронный ресурс] // МилПортал.ру. — URL: <https://history.milportal.ru/voennye-moryaki/>

Победитель и лауреат Сибирского литературного конкурса [Электронный ресурс] // 27272.ru. — URL: <https://27272.ru/pobediteli-laureat-sibirskogo-lite/>

Безверхов Яков Петрович [Электронный ресурс] // Музей Победы. — URL: <https://victorymuseum.ru/external-navigation/spravka/87435/>

ОЖИВШИЕ СТРАНИЦЫ: РАЗИН ЛЕОНИД ГЕОРГИЕВИЧ

9 мая 2025 года народы нашей страны, всех бывших советских республик, все прогрессивное человечество будут отмечать 80-летие Великой Победы. Морская техническая академия имени адмирала Дмитрия Николаевича Сенявина будет принимать участие во многих мероприятиях, посвященных этому великому празднику. Лично я пойду с портретом своего прадеда в праздничной колонне по Невскому проспекту, так как считаю, что победа в Великой Отечественной войне — это прежде всего люди, воины, которые не щадили своей жизни ради нашего будущего.

И сегодня я хочу рассказать о человеке, фронтом которого была Ладога. Мой рассказ — о главном диспетчере Северо-Западного речного пароходства (СЗРП) Леониде Георгиевиче Разине, герое, внесшем значимый вклад в нашу победу в Ленинградской битве.

Почему меня заинтересовала эта тема? В академии создана экспозиция «История Северо-Западного речного пароходства. Люди. События. Факты». Большая часть экспозиции посвящена подвигам речников СЗРП в годы Великой Отечественной войны. Один из стендов рассказывает о Леониде Георгиевиче Разине.

Николай Тихонов в книге «Ладога родная» написал: «Ленинград знал хорошо, кому он обязан каждым мешком муки, каждым кулем сахара, каждым ящиком крупы. Ленинград знал, что есть храбрые и преданные дети Родины, которые не выдадут, которые не подведут, которых ничем не запугаешь. Это моряки Ладожской флотилии и Северо-Западного речного пароходства».

Ему вторит поэт Тарасенков:

...И день за днем — в труде упорном
Под небом северной земли
Идут дорогою озерной,
Дорогой жизни корабли.

А руководил движением всех этих кораблей Леонид Георгиевич Разин. Я лишь вкратце озвучу его биографию. Больше расскажу о тех артефактах, документах, которые есть в нашем музее. Многие из них передал сын Леонида Георгиевича, тоже моряк — Андрей

Леонидович Разин, с которым мы дружим. Он часто бывает в гостях в нашей академии. С гордостью, а иногда с юмором рассказывает о своем отце.

Леонид Георгиевич Разин родился 18 марта 1910 года в Кронштадте в семье офицера морской артиллерии. В 1927 году окончил школу-десятилетку в Ленинграде. Трудовую деятельность начал матросом в СЗРП. (Северо-Западное речное пароходство. — Ред.). 19 марта 1941 года Леонид Георгиевич был назначен главным диспетчером СЗРП и с начала войны четко и оперативно руководил движением флота на Ладоге.

В наградном листе дано краткое изложение заслуг главного диспетчера пароходства. «Товарищ Разин работает на должности главного диспетчера СЗРПа по перевозкам продгрузов и боезапаса для Ленинграда и Ленинградского фронта и Краснознаменного Балтийского флота с момента блокады Ленинграда немецко-фашистскими полчищами. Начиная с сентября 1941 года т. Разин работал в труднейших условиях: отсутствие тоннажа, вражеские бомбардировки, шторма, ледовые условия, тяжелое положение с тягой и т. д. Выполнил все боевые задания командования. В навигацию 1942 года при наличии вновь организованных портов сумел быстро, четко и бесперебойно наладить движение несамоходных и самоходных судов, бесперебойную подачу под грузы и своевременную их отправку. Благодаря своей настойчивости, инициативе и организаторским способностям, знанию театра Ладожского озера и умелому руководству подчиненного ему аппарата т. Разин и в навигацию 1942 года своей работой показал преданность нашей Родине — ненависть к немецкому фашизму».

За годы войны Леонид Георгиевич был награжден орденами Красной Звезды и Отечественной войны второй степени, медалями «За оборону Ленинграда» и «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.».

Трудовая послевоенная деятельность Разина была направлена на развитие флота, пароходства и его предприятий. За долголетнюю и безупречную работу Леонид Георгиевич был награжден орденами Ленина и Октябрьской революции, грамотами Президиума Верховного Совета РСФСР и Министерства речного флота РСФСР.

О военных годах на Дороге жизни Леонид Георгиевич оставил свои воспоминания. Они опубликованы в сборнике «Ладога родная» (Лениздат, 1969).

А я расскажу о тех документах, которые с гордостью и трепетом хранит наш музей «Отечества достойные сыны»: альбом «Речники на Дороге жизни», поименный список участников Дороги жизни, газета «Ленинградский водник» 1934–1986 гг., книга «История Северо-Западного речного пароходства. История, события, люди», а также награды, документы, письма и личные вещи Леонида Георгиевича.

Исторические события воспринимаются не только разумом, но и сердцем. И мы, потомки тех, кто подарил нам жизнь, должны тщательно и в полной мере сохранять народную память, передать ее нашим детям и внукам. Именно этому учат нас педагоги и наш замечательный музей. Мы не только изучаем, сохраняем память о героях, но и действуем. Так в год 80-летия полного освобождения Ленинграда от фашистской блокады мы заложили Аллею памяти — высадили сирень. Одна из них посвящена главному диспетчеру Дороги жизни Леониду Георгиевичу Разину.

Я окончу учебное заведение, а сирень будет цвести и напоминать будущим курсантам о герое.

«Историю творят личности» — эти слова были сказаны великим французским политическим деятелем Шарлем де Голлем. Леонид Георгиевич Разин — личность, которая вошла в историю не только битвы за Ленинград, но и в историю России.

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПЕСЕН ВОЕННЫХ ЛЕТ О ВОЕННО-МОРСКОМ ФЛОТЕ, ПОСВЯЩЕННЫХ ПОДВИГАМ ВМФ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Статья посвящена анализу психологических аспектов песен военных лет, посвященных Военно-Морскому Флоту, и их влиянию на общество в период Великой Отечественной войны. В работе рассматривается роль песен как средства воздействия на сознание населения и военнослужащих и на укрепление их морального духа. Анализируются различные механизмы психологического воздействия песен, их способность вызывать положительные эмоции и патриотические чувства, поддерживать веру в победу и мотивировать на борьбу и отвагу. Особое внимание уделено символике и метафорам, которые используются в текстах песен, отражающих образы ВМФ, моряков, их героизм и стойкость. В статье представлены примеры популярных песен военного времени, таких как «Морская партизанская», «Вечер на рейде», «Прощай, любимый город», «Врагу не сдастся наш гордый “Варяг”», «У Черного моря» и другие, которые сыграли значительную роль в поддержке морального духа как на фронте, так и в тылу. Рассматривается влияние военных песен на духовную жизнь российского общества и их продолжение в современности, когда военные песни вновь становятся элементом патриотического воспитания, на примере авторской песни сегодняшних дней «Победа за нами». В статье затрагиваются вопросы актуальности этих песен в контексте современной культуры и их значения в духовном и эмоциональном воспитании молодежи.

Песни о войне занимают значительное место в культурной жизни общества, особенно в контексте Великой Отечественной войны, когда они становились не только источником утешения, но и мощным инструментом патриотического воспитания. Песни о Военно-Морском Флоте стали неотъемлемой частью военной и культурной идентичности того времени. Они отражали героизм моряков, патриотизм и стойкость фронтовиков, способствуя укреплению морального духа как на передовой, так и в тылу. В условиях войны музыка и слова о подвигах ВМФ играли ключевую роль

в формировании чувства единства, надежды и уверенности в победе среди гражданского населения и военнослужащих.

Военно-Морской Флот играл большую роль во время Великой Отечественной войны, обеспечивая морские перевозки, блокаду противника, защиту побережья и поддержку сухопутных войск. Стоит отметить операции Черноморского, Северного, Балтийского и Тихоокеанского флотов, осуществлявших отражение агрессии врага, защиту морских коммуникаций и стратегических объектов, на примере портов: Одесса, Севастополь, Мурманск, Архангельск, Рыбачий, Владивосток, Ленинград и др. Моряки проявляли исключительное мужество в боях, в эвакуации населения и раненых, став символом стойкости и героизма. В этой атмосфере героизма и напряженных боевых действий рождались песни, которые отражали не только подвиги флота, но и образы, вдохновлявшие народ на борьбу.

Песни военных лет стали мощным средством моральной и психологической поддержки как для военных, так и для гражданского населения. Они служили не только источником утешения и поддержки, но и олицетворяли дух времени, помогая сохранять веру в победу. В музыке и словах звучали не только общее единство и патриотизм, но и конкретные эпопеи и подвиги, связанные с военной тематикой. Песни о Военно-Морском Флоте стали элементом культурной жизни во время войны, они вдохновляли солдат и моряков на новые подвиги, укрепляли дух тыла, напоминая о значимости каждого вклада в общую победу.

Песни о ВМФ обладают значительным психологическим воздействием, воздействуя на сознание слушателей через разные механизмы. Эмоциональная составляющая, которая закладывалась изначально в военные песни автором, позволяла активизировать определенные чувства у слушателей, ведя за собой, как некая психологическая поддержка и разрядка. Музыка, как форма выражения, способна вызывать переживания, которые усиливают ассоциации с патриотизмом, гордостью за Родину и воспоминаниями о подвиге. Тексты песен часто используются для создания образов героизма и стойкости, что формирует у слушателя устойчивое чувство принадлежности к значимому историческому процессу, ощущение сопричастности к национальной борьбе.

Они сыграли большую роль в поддержании морального духа как военных, так и гражданского населения в годы Великой Отечественной войны. Военные песни, насыщенные патриотическими мотивами,

вами, становились своего рода символом мужества, мужской стойкости и решимости, что обеспечивало военнослужащим необходимую мотивацию в боевых действиях. Для гражданского населения такие песни служили не только способом переживания войны через музыку, но и способом сплочения нации, поддержания единства в условиях глобальной угрозы. Песни о флотоводцах, морских победах и героизме моряков являлись источником моральной устойчивости, предоставляя возможность преодоления страха и неопределенности.

Особое значение заключалось в их способности не только утешать и мотивировать, но и объединять общество вокруг идеи победы. Песни становились инструментом формирования коллективной идентичности и поддержания психологической устойчивости в условиях войны. Через их исполнение и распространение, в частности, в массовых коллективах, усиливался дух сплоченности и доверия к успеху общего дела. Музыкальные произведения о Военно-Морском Флоте стали не только выражением культурной идентичности того времени, но и мощным средством укрепления морального и психологического состояния, обеспечивая чувство общей цели и преемственности в борьбе за свободу и независимость страны.

Образ ВМФ в песнях военных лет представлен как символ стойкости, героизма и самоотверженности. Моряков изображают в роли воинов, как символ национального достоинства, где через защиту от агрессора они сплываются с народом, становясь частью всеобщей борьбы за независимость и свободу Родины. Флот чаще ассоциируется с непокорностью и силой, а моряки, как герои, представлены в тексте через идеализированные образы, которые стоят на страже справедливости и мира. Стихи наполнены патриотизмом и придают музыке особую силу и эмоциональное воздействие, создавая у слушателей чувство гордости за свою страну и ее защитников.

Моряки готовы выполнять поставленные перед ними задачи любой ценой. Песенные образы флотского братства отражают как военные подвиги, так и морально-этические принципы: верность, честь, отвага, мужество, что служит воспитательным и психологическим инструментом для слушателей, и символизируют вечную борьбу за общечеловеческие идеалы и ценности.

Символика и метафоры, используемые в текстах песен о ВМФ, играют ключевую роль в создании выразительного образа флота и моряков. Морские мотивы, такие как «буря», «шторм», «волны», «паруса», становятся метафорами борьбы и сопротивления, что

отражает героизм и неизбежность победы. В этих песнях море часто предстает как испытание, которое моряки преодолевают с достоинством и стойкостью, символизируя как внешний конфликт, так и внутренние переживания воинов. Встречаются образы, связанные с величием и бескрайностью моря, что подчеркивает масштаб и значимость борьбы, в которую вовлечены моряки. Символика Военно-Морского Флота в песнях включает в себя использование образов, связанных с морскими судами, флотскими терминами и знаками отличия. Образы кораблей и морских сражений становятся метафорами решительных действий, коллективной работы и сплоченности. Например, корабль может символизировать не только конкретную боевую единицу, но и сам народ, который движется к победе, преодолевая все препятствия. Использование таких метафор позволяет создать образ флотского братства, где каждый член команды играет большую роль в достижении общей цели. Символика в песнях о ВМФ не только укрепляет патриотический настрой, но и способствует формированию коллективной идентичности, обеспечивая эмоциональную поддержку и укрепляя моральный дух.

Песни о Военно-Морском Флоте в годы Великой Отечественной войны играли ключевую роль в поддержании морального духа как военнослужащих, так и гражданского населения. Они отражали героизм, стойкость и патриотизм моряков, укрепляя национальное единство в трудные времена.

Песня **«Вечер на рейде»** была написана в 1941 году композитором Василием Соловьевым-Седым на стихи Александра Чуркина в Ленинграде. Композитор, находясь в порту, вдохновился видом корабля на рейде и игрой баяна, что побудило его создать мелодию. Поэт Чуркин, присутствовавший при этом, быстро написал текст, отражающий чувства моряков перед походом. Песня стала символом прощания с родным городом и надежды на успешное возвращение со словами:

«Прощай любимый город. Уходим завтра в море.
И ранней порой мелькнет за кормой.
Знакомый платок голубой...»

Песня **«Морская партизанская»** отражает подвиги и рассказывает о смелых действиях моряков, борющихся с врагом на территории оккупированной страны. Она подчеркивает героизм и ре-

шимость морского братства. Использование военных терминов и образов придают ей реалистичность и достоверность. Песня звучит в кинофильме «Неразлучные друзья» как главное музыкальное оформление со словами:

«За свободу, за счастье, за Родину свою
Моряки сражались в праведном бою...»

«Мишка-одессит» — это веселая и задорная композиция о моряке по прозвищу Мишка, родом из Одессы, которая отражает характер и дух местных моряков, их любовь к родному городу и морской службе. Использование одесского диалекта придает особый колорит и узнаваемость. Стихи к песне написал Владимир Дыховичный в конце 1941 года, а музыку сочинил Михаил Воловац. Первоначально песня была исполнена Леонидом Утесовым в 1942 году.

«Прощайте, скалистые горы» — это песня о прощании с родными местами перед отправлением в морской поход, она посвящается морякам героического гарнизона полуострова Рыбачий. Стихи были написаны бойцом морской пехоты Николаем Букиным, а музыку в виде вальса написал морской офицер Евгений Жарковский. Песня наполнена ностальгией и любовью к родной земле и подчеркивает связь моряков с их корнями. Текст и музыка вызывают образы родных гор и долин, создавая эмоциональный отклик у слушателей. Песня стала одной из любимых у моряков Северного флота и у защитников Заполярья:

«Прощайте, скалистые горы,
На подвиг Отчизна зовет!
Мы вышли в открытое море
В суровый и дальний поход...»

Песня **«У Черного моря»** была написана в 1951 году поэтом Семеном Кирсановым и композитором Модестом Табачниковым специально для известного исполнителя Леонида Утесова. Она олицетворяет атмосферу Одессы и стала одной из визитных карточек певца. Песня воспеваает красоту и величие Черного моря, жизнь моряков, служащих на его просторах, передает романтику морской службы и привязанность к родным берегам. Мелодия вальса и лири-

ческий текст создают образ безбрежного моря, как символ свободы и бескрайности.

Песня «**Врагу не сдается наш гордый “Варяг”**», как некий гимн моряков, посвящается легендарному крейсеру «Варяг», воспевает его героический бой с превосходящими силами противника. Она основана на стихотворении австрийского писателя и поэта Рудольфа Грейнца, написанном под впечатлением от подвига экипажа крейсера «Варяг» в 1904 году. Оригинальный текст был опубликован в немецком журнале «Югенд». В России были сделаны переводы стихотворения, наиболее известный из которых — версия Евгении Студенской. Музыка к стихам написал музыкант 12-го гренадерского Астраханского полка Алексей Турищев. Песня воспевает героический бой, а в годы Великой Отечественной войны отражала мужество и нестигаемую волю советских моряков. Текст и музыка вызывают гордость за подвиг «Варяга» и вдохновляют на борьбу до победного конца:

«Не скажут ни камень, ни крест, где легли
Во славу мы русского флага...
Лишь волны морские прославят вовек
Геройскую гибель «Варяга!»»

Песни Военно-Морского Флота играли большую роль в формировании психологической устойчивости как среди военнослужащих, так и среди гражданского населения. Композиции воспевали героизм и самопожертвование, становились элементами моральной поддержки, усиливали чувства патриотизма, гордости за свою страну и ее армию. Воспевание подвигов моряков и их готовности к борьбе с врагом вселяло уверенность и веру в победу, укрепляя моральный дух в тяжелые военные годы. Для военнослужащих песни о ВМФ становились катализатором их действий и большой психологической поддержкой. Например, песня «Врагу не сдается наш гордый “Варяг”» восхваляла подвиг доблестной команды крейсера, которая, несмотря на численное превосходство японцев, продолжал сражаться до последнего. Песня стала гимном моряков, символом мужества и стойкости, вдохновляя военнослужащих на подвиги в условиях войны, мотивируя их на борьбу и самопожертвование ради победы. Она воздействовала на сознание, формируя образ нестигаемой воли и мужества, в отличие от песен о «романтике» морской службы,

таких как «У Черного моря», которая передавала более спокойное, но и сильное чувство привязанности к Родине и своим корням.

Песни о ВМФ играли значимую роль в создании единого фронта моральной устойчивости в обществе. В дни войны, когда гражданское население переживало немалые испытания, мелодии и тексты песен служили связующим звеном, объединяя людей. Например, песня «Прощайте, скалистые горы» выражала прощание с родной землей, тем самым усиливая чувство связи с Родиной, даже если люди находились далеко от дома. Они укрепляли дух граждан, заставляя верить в возможность скорого возвращения к мирной жизни и победы над врагом. Песни не только поддерживали военных, но и создавали ощущение единства и общей цели у всего народа.

Военные песни уходят корнями в глубокую древность. В былинах и песнях воспевались подвиги богатырей, защитников земли русской. В более поздние периоды, особенно во времена войн с Наполеоном (1812 год), появились песни, которые поднимали боевой дух солдат и народа.

В XX веке военные песни стали важной частью советской культуры. В годы Великой Отечественной войны такие песни, как «Священная война», «Катюша», «Темная ночь» стали настоящими гимнами сопротивления и надежды. Они не только поднимали боевой дух солдат, но и объединяли тыл и фронт. После войны военные песни продолжали звучать на праздниках, в кинофильмах и на концертах, напоминая о подвиге советского народа.

В современной России песни военных лет сохраняют свою актуальность. Они звучат в День Победы, во время патриотических мероприятий и в дни памяти. Песни «Журавли», «Жди меня», «На безымянной высоте» продолжают трогать сердца людей. Появляются новые песни, посвященные военным конфликтам сегодняшних дней, например, событиям в Афганистане, Чечне, Сирии, вплоть до нынешних реалий специальной военной операции.

Привлекает внимание современная авторская песня «Победа за нами», которая родилась в февральские дни 2022 года как поддержка и вера в светлое будущее. Над текстом песни, музыкой и видеоклипом работала большая команда людей. Несмотря на то, что многие покидали и бежали из страны, а по всему миру отменяли «всё русское», именно эти люди, которые не остались в стороне, не испугались жесточенных реалий, оставили след в истории через частичку себя в этом социальном проекте.

Главным посылом в песне и сценарии клипа было сплочение и объединение нашего многонационального российского народа. В съемках клипа приняли участие граждане разных возрастных категорий: дети, подростки, учителя, врачи, военные, моряки, пожарные и наши доблестные ветераны. Красной нитью от начала и до последних строк песня пропитана любовью к Родине, верой в Бога и нашу победу. Песня отражает веру народа в справедливость и сохраняет традиции памяти и патриотизма через следующие строки:

«Победа! За нами Победа,
За нами мирное небо!
За Родину мы, за землю святую,
За Великую Россию, родную...»

Ведь там, где русский человек, там всегда Бог, а где армия, там флот и Победа, а это значит, что Победа всегда будет за нами!

В современном российском обществе военная песня сохраняет свою значимость и служит связующим звеном между прошлым и настоящим. Песни продолжают исполнять на памятных мероприятиях, способствуя воспитанию патриотизма и уважения к истории. Военная песня остается неотъемлемой частью духовной жизни России, отражая ее историю, культуру и национальное самосознание.

В заключение скажем, что песни военных лет о Военно-Морском Флоте играли незаменимую роль в поддержании морального духа на фронте и в тылу во время Великой Отечественной войны. Они стали элементом патриотического воспитания, укрепляя веру в победу, призывая к стойкости и самопожертвованию, олицетворяя единство народа в борьбе за свою страну. Музыка и текст этих произведений вдохновляли моряков на подвиги, создавали у граждан ощущение сопричастности к великому делу победы. Песни, наполненные символизмом и метафорами, олицетворяли силу и героизм флотского братства, укрепляя духовное и эмоциональное состояние людей в самые трудные моменты войны.

Литература

Беридзе Д.Д. Патриотический характер песен военных лет // Актуальные проблемы социогуманитарного образования. — 2021. — № 7. — С. 25–27.

Головченко К.П. Песня и ее место на фронте Великой Отечественной войны // Культурный ландшафт регионов. — 2019. — № 1. — С. 43–51.

Карпова Е.В. Творчество советских композиторов и психологические аспекты воздействия музыкальной культуры в период Великой Отечественной войны // XXIV царскосельские чтения. 75-летие Победы в Великой Отечественной войне. — 2020. — № 1. — С. 306–311.

Рыженков А.Ю. Песни военных лет как воспитательное средство // Известия Воронежского государственного педагогического университета. — 2022. — № 3 (296). — С. 100–103.

Флоря А.В. К поэтике песен периода Великой Отечественной войны // Россия в войнах: слава российского оружия в памяти поколений. — 2021. — № 4. — С. 306–313.

Чупраков К.С. Специфика воздействия военной музыки на духовный мир военнослужащего Российской армии // Социально-гуманитарные знания. — 2021. — № 1. — С. 324–330.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

БОРЗЕНКО Александр Николаевич — председатель совета Региональной общественной организации морских пехотинцев города Санкт-Петербурга, кандидат военных наук, доцент, Санкт-Петербург.

ВАБИЩЕВИЧ Галина Эдуардовна — старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела (исторического) Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

ВЕРБОВОЙ Алексей Олегович — преподаватель кафедры военно-политической работы в войсках (силах) Военно-морского института Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат исторических наук, Санкт-Петербург.

ВЕРБОВОЙ Олег Иванович — старший преподаватель кафедры истории войн и военного искусства Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат исторических наук, доцент, Санкт-Петербург.

ГОЛУБКОВА Яна Владимировна — экстремальный и кризисный психолог, автор-исполнитель, проводник голосовой терапии, член Федерации педагогов вокального искусства, индивидуальный предприниматель, Санкт-Петербург.

ГРУДАКОВ Дмитрий Сергеевич — младший научный сотрудник Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

ЕРЕМИН Юрий Прокопьевич — старший преподаватель кафедры истории войн и военного искусства Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат военных наук, доцент, Санкт-Петербург.

ИВАНОВ Егор Алексеевич — курсант Морской технической академии имени адмирала Д.Н. Сенявина, Санкт-Петербург.

ИЛЮХИН Виктор Николаевич — руководитель секции «Поисково-спасательная техника и технологии» Российского НТО судостроителей имени академика А. Н. Крылова, доктор технических наук, профессор, Санкт-Петербург.

ИРЮТИН Сергей Николаевич — председатель Санкт-Петербургского Морского собрания, Санкт-Петербург.

КАШУБА Диана Геннадьевна — студентка факультета естественнонаучного и гуманитарного образования Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Санкт-Петербург.

КОМНАТНАЯ Анна Алексеевна — курсант 1 курса направления «Судовождение» Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург.

КОНЕЕВ Алексей Николаевич — доцент кафедры истории войн и военного искусства Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат военных наук, Санкт-Петербург.

КОРОБКО Марк Сергеевич — курсант 1-го курса Военно-морского института Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

КОТЕЛЕВСКАЯ Елизавета Александровна — курсант 1 курса Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург.

КУЛИКОВ Сергей Валерьевич — научный сотрудник научно-исследовательского отдела (исторического) центра научных исследований проблем развития флота Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

КУРАГИН Александр Дмитриевич — курсант 1-го курса Военно-морского института Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

КУРНОСОВА Оксана Борисовна — старший научный сотрудник музейного отдела (научно-информационного) Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого, Санкт-Петербург.

МАКАРОВ Степан Сергеевич — старший оператор научной роты ВМФ № 1 Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

МЕРКУШЕВА Мария Сергеевна — студентка инженерно-экономического факультета Санкт-Петербургского государственного морского технического университета, Санкт-Петербург.

МЕЩЕРЯКОВ Борис Петрович — профессор кафедры истории войн и военного искусства Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат военных наук, доцент, Санкт-Петербург.

МИККОЛА Сергей Александрович — оператор научной роты ВМФ № 1 Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

НАЗАРЕНКО Кирилл Борисович — доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой источниковедения Института истории Санкт-Петербургского государственного университета, Санкт-Петербург.

ПАВЛАДИН Анатолий Иванович — преподаватель кафедры истории войн и военного искусства Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

ПЕСТРИКОВ Антон Александрович — старший оператор научной роты ВМФ № 1 Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

ПЛАТОНОВ Андрей Витальевич — младший научный сотрудник Высших специальных офицерских классов ВМФ, доктор военных наук, профессор, Санкт-Петербург.

ПРАСНИКОВ Владислав Борисович — старший научный сотрудник — руководитель группы истории отечественного кораблестроения и вооружения Научно-исследовательского института кораблестроения и вооружения ВМФ Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат исторических наук, Санкт-Петербург.

РЕЗВЫЙ Дмитрий Алексеевич — курсант 1-го курса Военно-морского института Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

САМОХВАЛ Андрей Александрович — курсант 1-го курса Военно-морского института Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», Санкт-Петербург.

СТЕПАНОВ Илья Константинович — курсант группы 332 3-го курса Морской технической академии имени адмирала Д.Н. Сенявина, Санкт-Петербург.

ЧЕРНАВСКИЙ Александр Николаевич — заместитель директора Центрального военно-морского музея имени императора Петра Великого, Санкт-Петербург.

ШАХМАТОВ Николай Константинович — водолазный специалист Московского морского учебного спортивно-технического центра ДОСААФ России, Москва.

ШИХАЛЕВ Ростислав Валерьевич — курсант Государственного университета морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова, Санкт-Петербург.

ШУРЫГИН Алексей Викторович — профессор кафедры истории войн и военного искусства Военного учебно-научного центра ВМФ «Военно-морская академия имени Адмирала Флота Советского Союза Н.Г. Кузнецова», кандидат военных наук, Санкт-Петербург.

Научное издание

Материалы пятнадцатой научно-практической конференции по программе «Море и флот» — «Моряки на защите Родины. К 80-летию Великой Победы»

СПб.: ЦВММ, 2025. — 272 с.

Ответственный редактор

С.Д. Климовский

Научный редактор

С.Ю. Курносов

Литературный редактор

Т.М. Иванова

Оригинал-макет

А.А. Цеханович

Федеральное государственное бюджетное учреждение
культуры и искусства «Центральный военно-морской музей
имени императора Петра Великого» Министерства обороны
Российской Федерации

190121, Санкт-Петербург, ул. Большая Морская, д. 69А
тел./факс: (812) 303-85-11
e-mail: navalmuseum_dm@mil.ru

Подписано в печать 25.02.2026
Формат 148x210 мм
Гарнитура Times New Roman
Печать офсетная
Тираж 200 экз.
Заказ № 1115-2026
Типография АО «Красная Звезда»
117342, Москва,
Севастопольский проспект, д.56/40