

Р. А. Зубков



Шаллинский  
прорыв Краснознаменного  
Балтийского флота

(август — сентябрь 1941 г.)

**Р. А. Зубков**

# **Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота**

**(август — сентябрь 1941 г.)**

**События, оценки, уроки**

Москва  
Кучково поле  
2012

УДК 94; 359  
ББК 68.66  
391

Издано при финансовой поддержке Федерального агентства  
по печати и массовым коммуникациям  
в рамках Федеральной целевой программы «Культура России»

**Зубков Р. А.**

391 Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота (август – сентябрь 1941 г). События, оценки, уроки. Военно-исторический труд. – М.: Кучково поле, 2012. – 592 с., ил. (Приложение на CD)

ISBN 978-5-9950-0139-3

Предлагаемый читателю военно-исторический труд посвящен одной из крупнейших морских операций Великой Отечественной войны – выводу из глубокого тыла противника в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград кораблей и судов Балтийского флота и судов парокходств Балтийского бассейна с эвакуируемыми войсками и гражданским населением. Труд написан на основе разнообразных архивных документов, позволивших всесторонне и объективно осветить ход операции.

Труд представляет интерес как для историков-профессионалов, так и для широкого круга любителей истории отечественного Военно-морского флота.

УДК 94; 359  
ББК 68.66

ISBN 978-5-9950-0139-3

© Зубков Р. А., 2012  
© Кучково поле, 2012

*Героям и жертвам  
Великой Отечественной войны  
1941–1945 гг. на море  
посвящается*

## ПРЕДИСЛОВИЕ

Настоящий труд посвящен одной из крупнейших морских операций Великой Отечественной войны 1941–1945 гг., проведенной в ее первом периоде Краснознаменным Балтийским флотом (КБФ) по решению Верховного главнокомандующего (ВГК) под руководством Военного совета Северо-Западного направления (СЗН) в рамках Ленинградской стратегической оборонительной операции.

Содержанием операции был вывод из глубокого тыла противника в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград 225 кораблей и судов КБФ и государственных морских пароходств Балтийского бассейна с 28,6 тыс. военнослужащих армии и флота и 13,4 тыс. гражданских лиц и вольнонаемных служащих флота.

В их числе были:

— личный состав 10-го ск 8А Ленинградского фронта (ЛФ), береговой и противовоздушной обороны (БО и ПВО), ВВС, тыла, органов управления, боевых кораблей и управлений корабельных соединений КБФ, комендантских команд транспортов и вспомогательных судов КБФ и государственных морских пароходств Балтийского бассейна, частей Прибалтийского пограничного округа НКВД (ПрибПО НКВД), защищавших окруженный немецкими войсками Таллин, находившийся в глубоком тылу противника, в 250 километрах за линией фронта, проходившей под Ленинградом;

— сотрудники республиканских и местных органов власти Эстонской ССР, жители Таллина, члены экипажей транспортов и вспомогательных судов.

Эта операция в отчете КБФ о ее проведении получила вначале официальное наименование «Переход флота в Кронштадт и эвакуация главной базы (ГБ) Таллин 28.08–29.08.1941», неофициальное — сначала Таллинский переход, а в 1960-х гг. — Таллинский прорыв. Дело в том, что командование КБФ действительно планировало двухдневный переход корабельного боевого ядра и конвоев с эвакуируемыми войсками и частью жителей Таллина, но фактически переход превратился в прорыв и перерос в одиннадцатидневную морскую операцию, длившуюся с 28.08 по 7.09.1941 г.



Настоящий труд выходит в свет в год 70-летия Таллинского прорыва.

В ходе Таллинского прорыва БФ пришлось преодолеть ожесточенное противодействие врага, так как Гитлер приказал группе армий «Север» не допустить отхода флота и войск из Эстонии к Ленинграду, уничтожить их в Финском заливе на блокадном рубеже, фактически простиравшемся от Таллинского залива на западе до Лужской губы на востоке, а на суше — не допустить отхода войск к Нарве.

Блокадный рубеж включал:

1) Юминдскую минно-артиллерийскую позицию (ЮМАП), созданную противником в средней части Финского залива. Ее элементами были: протяженный и плотный Юминдский минный барьер (ЮМБ), батареи береговой и полевой артиллерии, размещенные на финских островах и побережье Эстонии, а также группировка торпедных катеров, базировавшаяся в районе Хельсинки;

2) группировку немецко-финских ВВС, действовавшую с аэродромов, расположенных на территориях Финляндии, Эстонии и Латвии, и господствовавшую в воздухе над Финским заливом на всем протяжении блокадного рубежа.

Форсирование Юминдской минно-артиллерийской позиции в ходе прорыва 225 кораблями и судами КБФ — событие, не имеющее аналогов во всемирной военно-морской истории. Спасение 16 тыс. человек с погибших кораблей и судов и перевозка с островов Финского залива в Кронштадт 11 тыс. спасенных — бессмертный подвиг моряков-балтийцев.

По мнению автора, военные и военно-морские историки, а также писатели, тяготеющие к военно-морской истории, не подвергли Таллинский прорыв достаточно глубокому анализу, не извлекли из него уроки, имеющие непреходящее значение не только для ВМФ, но и для Вооруженных сил России в целом, притом как сегодня, так и в обозримом будущем. Речь идет, прежде всего, о проблемах управления силами и войсками и организации взаимодействия их объединений (соединений) при подготовке и ведении морских операций в рамках операций, проводимых межвидовым стратегическим объединением Вооруженных сил России.

Большинство публикаций, посвященных прорыву, и даже некоторые официальные издания либо недостаточно полно характеризуют эту операцию, либо не опираются в необходимой мере на архивные документы. Нередко эти публикации содержат перечисление ошибок руководителей прорыва или безрасчетные предложения «правильных действий», которые, по их мнению, должно было предпринимать командование КБФ в августе — сентябре 1941 г. Авторы таких «предложений» имеют, как правило, слабое представление об оперативно-тактической и стратегической обстановке тех дней. Нередко их предложения основываются на сведениях о действиях противника, ставших известными лишь после войны.

Обычно в публикациях недостаточно освещаются события, предшествовавшие Таллинскому прорыву и вызвавшие необходимость его проведения, а также сопровождавшие прорыв трудности. Многие из публикаций содержат различные

мифы и легенды, очень спорные сравнения с другими операциями советского, российского императорского и зарубежных флотов, прямые искажения фактов. Пишут о «спланированности» командованием КБФ больших потерь при прорыве, об ошибочном выборе маршрута прорыва, о неправильном построении походного порядка прорывавшихся сил, о разгроме конвоев семью немецкими бомбардировщиками, об обстреле своих торпедных катеров, о «бегстве» боевых кораблей от конвоев. Проводят сомнительные сравнения Таллинского прорыва с разгромом союзного конвоя PQ-17 (1942), Дюнкеркской эвакуацией союзных войск (1940), Цусимским сражением (1905) и даже со 2-м Роченсальмским сражением (1790).

В ряде публикаций поверхностно рассмотрены деятельность авиации противника и ВВС КБФ, спасательные действия, слабо раскрыта роль органов и должностных лиц стратегического уровня руководства как в принятии решения на прекращение обороны Таллина и отход из него, так и в руководстве прорывом сил КБФ и конвоев с защитниками его главной базы в Кронштадт, в организации взаимодействия КБФ и ЛФ при подготовке и в ходе прорыва.

Занижен масштаб операции: например, перевозка людей, спасенных с погибших кораблей, с островов Финского залива, на которые они были высажены спасательными силами, в Кронштадт почему-то рассматривается вне рамок Таллинского прорыва. Ни в одной из известных публикаций не названы обоснованные документами количество и поименный состав всех кораблей и судов, участвовавших в прорыве и погибших в ходе него. То же относится и к числу людей, вышедших из Таллина, погибших в ходе прорыва и прибывших в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград. Лишь в одной-двух публикациях о Таллинском прорыве имеется несколько иллюстративных материалов (фотографий, схем), не отражающих масштаба этой морской операции и не служащих увековечению памяти ее участников.

Наконец, дается, как правило, либо бездоказательно высокая, либо незаслуженно уничижительная общая оценка результатов Таллинского прорыва, причем последняя базируется лишь на волюнтаристском и одностороннем подходе к определению и оценке потерь в ходе этой операции.

Таллинский прорыв КБФ неотделим от Таллинской оборонительной операции. Значение последней определяется тем, что преодоление сопротивления советских войск в Эстонии потребовало от немцев усиления группы армий «Север» тремя дивизиями из резерва и с других направлений. Благодаря этому было замедлено продвижение немецких войск к Ленинграду, что, в свою очередь, привело к приостановке наступления на Москву.

Оборона Таллина обеспечивала также сохранение в тылу противника трех крупных группировок советских войск и сил флота в районе главной базы КБФ, на Моонзундских островах и на полуострове Ханко. Их задачами были недопущение прорыва к Ленинграду крупных кораблей немецкого и финского ВМФ, осуществление бомбардировок немецкой столицы — Берлина и создание угрозы финской столи-

це — Хельсинки, а также создание благоприятных условий для действий сил КБФ на коммуникациях противника в открытой части Балтийского моря и Рижском заливе.

В результате Таллинского прорыва в оборону Ленинграда влились 11,3 тыс. закаленных в боях на сухопутном фронте бойцов и командиров 10-го ск и КБФ, а также 163 корабля и судна с 6,9 тыс. моряков-балтийцев, обогащенных опытом поддержки армии действиями на море и с моря. Эти войска, корабли и суда сыграли важную роль в последующих операциях Великой Отечественной войны.

Автор в 1998–2011 гг. предпринял попытку извлечь историю Таллинского прорыва от названных выше недостатков. Результатом выполненного исследования является предлагаемый читателям военно-исторический труд.

Его содержанием являются, во-первых, описание и анализ хода военных действий в Прибалтике и на Балтийском море с точки зрения влияния происходивших там событий на необходимость и продолжительность обороны Таллина, на определение момента отхода из него, а также на успешность выполнения эвакуации войск и прорыва флота в Кронштадт, Ораниенбаум, Ленинград.

Во-вторых, на документальной основе рассмотрены вопросы принятия решения на прорыв, планирования прорыва и подготовки сил к нему, организации посадки эвакуируемых войск и гражданских лиц на корабли и суда, действий прорывавшихся и обеспечивавших прорыв сил КБФ, противодействия противника прорыву.

В-третьих, определены фактический масштаб и итоги операции в цифрах, позволяющих доказательно характеризовать ее результат как выполнение поставленной задачи. Произведен подробный анализ различных оценок и суждений о Таллинском прорыве, критический разбор множества мифов и легенд о нем, связанных с именами известных историков, писателей и некоторых участников прорыва.

В-четвертых, сформулированы выводы из опыта проведения этой операции (с особым упором на вопросы боевого управления и взаимодействия) и уроки, имеющие значение для военного строительства в России сегодня и в перспективе.

В-пятых, излагаемые события и деятельность в них участников прорыва иллюстрируются большим количеством фотографий людей, кораблей и судов (советских и противника), а также посвященных прорыву памятных знаков и сооружений. Три карты-схемы с нужной полнотой демонстрируют оперативную обстановку, действия КБФ и противника при выполнении Таллинского прорыва.

Многие данные, представленные в настоящем военно-историческом труде, отличаются от аналогичных данных, опубликованных автором в «Военно-историческом журнале» в 2001–2005 гг. Это объясняется получением в ходе последующего исследования новой информации.

В 12-и приложениях приведены систематизированные справочные данные о кораблях, судах, самолетах КБФ, участвовавших в прорыве и обеспечивавших его, о кораблях и самолетах противника, их вооружении; дан список руководителей стратегического звена управления Вооруженными силами СССР, имевших отношение

к Таллинскому прорыву, участников прорыва – флагманов, командиров кораблей, капитанов судов; помещены указатель географических объектов, перечень сокращений и условные знаки, используемые в тексте и на картах-схемах; библиография по Таллинскому прорыву; извлечения из руководящих документов ВМФ 1940-х годов, позволяющие более глубоко разобраться в содержании Таллинского прорыва.

Приложение 13 – это сборник более 1400 документов и материалов, послуживших базой для углубленного исследования Таллинского прорыва и написания настоящего труда. Кроме того, помещенные в нем документы и материалы дополняют содержание описательной части настоящего труда многими конкретными деталями самого Таллинского прорыва, предшествовавших ему периодов предвоенного и военного времени, а также опыта, востребованного в последующие периоды Великой Отечественной войны.

Этот сборник документов и материалов первоначально готовился как самостоятельный военно-исторический труд. Но в ходе работы над ним стало ясно, что для лучшего понимания событий Таллинского прорыва необходима описательно-аналитическая часть этого труда, приложением к которой станет Сборник документов и материалов. Поэтому данное приложение является, по сути, самостоятельным разделом, по сути вторым томом настоящего труда, если считать первым томом его описательно-аналитическую часть. Вследствие большого объема этого приложения оно для удобства использования, хранения и удешевления издания настоящего труда выполнено в электронной форме – на диске, помещенном под обложкой книги.

Объединение под одной обложкой двух взаимосвязанных, но самостоятельных трудов привело к ряду повторений, устранить которые автору и составителю не удалось, за что они просят прощения у читателей.

Ниже приведен обобщенный перечень документов и материалов, которые использовались при создании электронного приложения 13.

*Документы:*

– донесение наркома ВМФ Верховному главнокомандующему от 30.08.1941 г. о Таллинском прорыве;

– «Отчет о переходе флота и эвакуации главной базы Таллин 28–29.08.41 г.», утвержденный Военным советом КБФ 13.04.1942 г.;

– «Краткий доклад по предварительным итогам Отечественной войны на море 1941–1945».

*Директивы, боевые и другие приказы, боевые и другие распоряжения, решения и указания, отдававшиеся:*

– Верховным главнокомандующим (наркомом обороны), Генштабом Красной армии; наркомом ВМФ, его заместителями, ГМШ и начальниками управлений ВМФ; военным советом, главнокомандующим войсками и штабом СЗН, заместителем главкома войсками СЗН по морской части;

## Предисловие

– военным советом, командующим, начальниками штаба, управлений и отделов КБФ;

– командующим ВВС, командирами, начальниками штабов, военными комиссарами и начальниками политотделов соединений КБФ, командирами конвоев;

– военными советами, командующими и штабами Северо-Западного, Северного (Ленинградского) фронтов, 8А, Таллинской оперативной группой, командующим ВВС Ленинградского фронта, командиром 10-го ск;

– наркомом и заместителями наркома Морского флота, начальником и начальником политотдела Балтийского госморпароходства, заместителем начальника Эстонского госморпароходства.

*Боевые и другие донесения, оперативные, разведывательные и тыловые сводки, доклады, спецсообщения, представлявшие указанными выше должностными лицами, в том числе:*

*Журналы боевых действий:*

– ГМШ ВМФ, штабов БФ (ФКП, ЗФКП, отдела подводного плавания), МО БМ, ОЛС, 3-го и 4-го днэм ОЛС, брпл, ОВР ГБ, КВМБ, ОВР КВМБ, ОВР КБФ, 12-го днттщ;

– БО КВМБ, ГУС БО КВМБ, гарнизона о. Б. Тютерс, ВМБ Ханко, БО БР;

– ВВС БФ (истребительного направления), 10-й и 61-й абр, 1-го мтап, 73-го бап, 5-го, 13-го и 71-го иап, 15-го рап, 13-й и 104-й оиаэ, журнал боевых вылетов частей 10-й абр.

*Журналы боевых действий, вахтенные, навигационные, сигнально-наблюдательные журналы, отчеты об операциях, акты о боевых повреждениях, исторические справки о боевой деятельности; боевые, рейсовые и политические донесения командиров и военных комиссаров кораблей, соединений. капитанов и помощников капитанов судов, названных ниже:*

– КРЛ «Киров»;

– ЛД «Минск» и «Ленинград»;

– ЭМ «Гордый», «Скорый», «Славный», «Суровый», «Артем», «Калинин», «Яков Свердлов»;

– СКР «Буря», «Снег», «Аметист», «Касатка», «Ост», «Разведчик», «Уран», «Щорс»;

– КЛ «Амгунь», «Москва»;

– ТКА № 103;

– ПЛ Щ-301, Щ-307, Щ-308, М-98, М-102;

– 1-го днска;

– СКА МО-5, МО № 112, МО № 131, МО № 132, МО № 133, МО № 141, МО № 142, МО № 195зав, МО № 200зав, МО № 204зав, МО № 217зав, МО № 220зав, МО № 221зав, МО № 501, МО № 502, МО № 507, МО № 510, ПК-200, ПК-204, ПК-207, ПК-208, ПК-210, ПК-211, ПК-212, ПК-213, ПК-214, ПК-220, ПК-221, ПК-225, ПК-231, ПК-232;

– днска типа ЗК и КМ; СКА ПКА К-273, К-274, К-279 (№ 614), К-280 (№ 615), К-284 (№ 616), К-292, К-294, МА-2 (№ 602);

– западной группы отряда заградителей: ЗС «Азимут», «Вятка», «Онега»;

– 2-го днбтц;

– БТЩ Т-203 «Патрон», Т-204 «Фугас», Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-207 «Шпиль», Т-210 «Гак», Т-211 «Рым», Т-215, Т-217, Т-218;

– ТТЩ № 31 «Москва», № 32 «Озерной», № 35 «Шуя», «Ижорец-35», № 36 «Молотов», № 38 «Тюлень», № 43, № 44, № 47, № 48 «Антикайнен», № 53 «Ударник», № 55 «Мороз», № 56 «Клюз», № 57 «Виестурс», № 58 «Осетр», № 72 «Дзержинский», № 73 «Менжинский», № 75 «Орджоникидзе», № 76 «Коралл», № 79 «Волнорез», № 83, № 84, № 88, № 91 «Ляпидевский», № 92 «Инженер», № 93 «Сом», № 94 («Ижорец-20»), № 121, № 125, № 129, № 179;

– 5-го днэмтц;

– ЭМТЩ 8М1 «Поводец», 5М2 «Пикша»;

– 12-го днкатц;

– КАТЩ № 1103, № 1104, № 1201, № 1203, № 1204, № 1205, № 1206, № 1208, № 1209, № 1211, № 1501 «Вайндло», № 1509, № 1510, № 1511, № 1512;

– ПБ (УЧСУ) «Ленинградсовет»;

– ПС «Пиккер»;

– ЛЕД «Суур Тылл»;

– ГС «Лоод», ГС «Секстан»;

– ВТ № 501 «Балхаш», ВТ № 505 «Иван Папанин», ВТ № 512 «Тобол», ВТ № 513 «Луначарский», ВТ № 518 «Луга», ВТ № 523 «Казахстан», ВТ № 524 «Калпакс», ВТ № 529 «Скрунда», ВТ № 543 «Вторая Пятилетка», ВТ № 546 «Аусма», ВТ № 547 «Ярвамаа», ВТ № 550 «Шауляй».

*Отчеты за 1941 г.:* о боевой деятельности Эск, брпл, бртка, ОВР, ШО, ВВС и 61-й абр, ПВО, ГУС БО КВМБ, отряда вооруженных ледоколов, отдела АСС, районов СНиС: по боевому управлению; о дозорной службе; миннозаградительных операциях и тралении; о строительстве и боевом использовании материальной части артиллерии; о боевом использовании корабельной зенитной артиллерии, минно-трального и противолодочного оружия, средств дымомаскировки; о воинских перевозках; об эвакуации раненых и больных из ГБ морским путем.

Документы союзной контрольной комиссии по Финляндии.

*Материалы:*

– неопубликованные воспоминания и записи бесед, доклады на конференциях ветеранских организаций, рапорты, опубликованные воспоминания и письма участников Таллинского прорыва: члена военного совета КБФ, начальника походного штаба ОПР, командира голландского ОПР, начальника штаба КОИ-1, командира 1-й бртка, командира 1-го днэм, командиров ЛД «Ленинград», ЭМ «Славный», «Яков Свердлов» и очевидцев его гибели, командира ТКА № 113, военного комиссара

ТТЩ № 72 «Дзержинский», председателя совета ветеранов ЭМ «Суровый», командиров БЧ-2 и БЧ-4 лидера «Минск», командиров БЧ-2 ЭМ «Гордый», ЭМ «Свирепый», командира БЧ-3 ЭМ «Сметливый», помощника командира СКА ПК-213, боцмана ЭМТЩ «Поводец», флагманского химика штаба БФ, флагманских штурманов штабов эскадры и 1-й бртка, флагманского минера штаба МО БМ, помощника флагманского связиста ОЛС, заместителей начальников 3-го отдела и инженерного отдела БФ, начальника санитарно-эпидемиологической лаборатории МСО КБФ, командиров БЧ-1 ШК «Вирония», СС «Сатурн», командира БЧ-5 и водолазного специалиста СС «Нептун», старшего помощника капитана ВТ № 524 «Калпакс», капитана ПМШ «Хийуранд», начальника таллинского судоремонтного завода № 7 (Петровской верфи), курсантов ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе – пассажиров ЭМ «Володарский» и ТН № 12;

– письма автору от российских и зарубежных историков, в том числе с использованием документов Государственного архива и Военно-научного управления бундесвера ФРГ, архива Военно-исторического факультета Академии национальной обороны Финляндии;

– выдержки из литературных источников.

Изучение представленных в электронном приложении 13 документов и материалов позволит заинтересованному читателю при необходимости сделать собственные заключения о Таллинском прорыве.

В архивных документах, цитируемых в описательно-аналитической части настоящего труда, сохранены орфография и пунктуация оригиналов. Ссылки на архивы, с учетом наличия электронного приложения, даны только в важных, по мнению автора, случаях. Выделения жирным шрифтом произведены автором (кроме выделений в приложении 7). Выдержки из цитируемых документов и литературных источников напечатаны курсивом. После каждой цитаты в квадратных скобках даются ссылки на источники – документы, материалы [док. №...] и комментарии [комм. №...], содержащиеся в электронном приложении 13, или литературные источники, названные в библиографии [библ. №...]. В круглые скобки заключены комментарии автора, помещенные внутри цитируемых текстов, а также ссылки на приложения 1–12 (прил. ...) и таблицы (табл. ...). Кушюры в текстах документов и материалов, не имеющих значения для понимания событий, обозначены угловыми скобками с отточием внутри.

Вследствие невысокой организации службы времени на кораблях и судах в корабельных и судовых журналах часто фиксировались разные моменты свершения одних и тех же событий. В этих случаях автор для определения наиболее достоверного момента использовал следующие приемы:

– выбирал наиболее часто совпадающие моменты свершения событий, полученные от разных кораблей;

— отдавал предпочтение данным от тех кораблей, на которых по записям в разных корабельных журналах (боевых действий, вахтенном, навигационном, сигнально-наблюдательном) совпадают или почти совпадают моменты свершения одних и тех же событий;

— отдавал предпочтение данным от тех кораблей, на которых находились лица, ответственные за организацию службы времени, — флагманские или дивизионные штурманы соединений;

— отдавал предпочтение данным от тех кораблей, на которых наиболее полно и аккуратно велись корабельные журналы;

— отдавал предпочтение данным от наиболее крупных кораблей (КРЛ, ЛД, ЭМ, КЛ).

Наименования географических объектов при описании событий, происходивших в 1941 г., даны в той форме, в какой они применялись в 1941 г.



## ОТ АВТОРА

Настоящий военно-исторический труд подготовлен при содействии учреждений, организаций, должностных и частных лиц, оказавших в течение 1998–2010 гг. большую помощь автору в работе над ним.

К таким учреждениям и организациям относятся:

- Центральный военно-морской архив (ЦВМА);
- Архивный отдел Центрального военно-морского архива (АО ЦВМА);
- Центральный военно-морской музей (ЦВММ);
- Российский государственный архив ВМФ (РГА ВМФ);
- Главный штаб ВМФ (ГШ ВМФ);
- Управление воспитательной работы ВМФ (УВР ВМФ);
- Научно-исследовательская историческая группа ВМФ (НИИГ ВМФ);
- Штурманская служба ВМФ (ШС ВМФ);
- Управление навигации и океанографии Министерства обороны (УНИО МО);
- Морской научный комитет ВМФ (МНК ВМФ);
- Служба защиты государственной тайны ГШ ВМФ (СЗГТ ГШ ВМФ);
- Центральная Военно-морская библиотека (ЦВМБ);
- Редакция журнала «Морской сборник» (МС);
- Фундаментальная военно-научная библиотека ГШ ВМФ (ФВНБ ГШ ВМФ);
- Музей Балтийского флота (МБФ);
- Гидрографическая служба Балтийского флота (ГС БФ);
- Архив Федерального агентства морского и речного транспорта (АФА МиРТ);
- Центральный архив Министерства обороны (ЦА МО);
- Институт военной истории Министерства обороны (ИВИ МО);
- Редакция «Военно-исторического журнала» (ВИЖ);
- Главное управление кадров Министерства обороны (ГУК МО);
- Федеральное агентство правительственной связи и информации (ФАПСИ);
- Центральный архив Федеральной службы безопасности (ЦА ФСБ);
- Центр общественных связей ФСБ (ЦОС ФСБ);

- Пограничная служба ФСБ (ПС ФСБ);
- Центральный пограничный архив ФСБ (ЦПА ФСБ);
- Научно-исследовательский исторический центр ПС ФСБ (НИИЦ ПС ФСБ);
- Книжно-журнальное издательство «Граница» (КЖИ «Граница»);
- Российский государственный военный архив (РГВА);
- Российский государственный архив социально-политической истории (РГА СПИ);
- Российский государственный архив экономики (РГАЭ);
- Российская государственная библиотека (РГБ);
- Зеленодольское проектно-конструкторское бюро (ЗПКБ);
- Посольство Федеративной Республики Германии (ФРГ) в РФ;
- Военно-научное управление бундсвера ФРГ;
- Посольство Финляндии в РФ;
- Военно-исторический факультет Академии национальной обороны Финляндии.

Сердечно благодарю руководителей названных организаций и учреждений и сотрудников, непосредственно организовавших и осуществивших поиск, отбор, рассекречивание отобранных документов и материалов для представляемого труда: И. В. Щетина, И. А. Семенова, А. А. Лучко, В. М. Рязанову, Л. Л. Шипкину (ЦВМА), М. Н. Чиркову, Л. А. Токареву, Т. В. Кузнецову (АО ЦВМА), М. Е. Маливинскую (РГА ВМФ), Е. Г. Мачикина, Л. И. Вихрову, Л. С. Дьяченко, С. С. Бережного, А. А. Комарова (НИИГ ВМФ), Ф. С. Смулина (заместителя главнокомандующего ВМФ по воспитательной работе), В. В. Пепеляева (заместителя начальника ГШ ВМФ), В. В. Васильева, В. М. Репина (СЗГТ ГШ ВМФ), А. В. Шеметова (ШС ВМФ), А. В. Смирнова, Е. Е. Головкин (ЦВММ), В. И. Литвинова (МБФ), Л. Г. Сидоренко (МНК ВМФ), Ю. Мухина (ЦВМБ), Л. Б. Юрчикову (ФВНБ ГШ ВМФ), Н. П. Чунтомова (АФА МиРТ), В. В. Аникина (МС), С. И. Чувашина, В. О. Попову (ЦАМО), И. А. Анфертьева, В. Г. Опокова (ВИЖ), А. А. Комарицына, С. В. Козлова, Б. С. Фридмана, Д. В. Вицнаровского, О. О. Шлычкова (УНИОМО), Л. М. Сурина (ГУКМО), А. П. Алферова, И. В. Панарина (ФАПСИ), А. Т. Жадобина, И. Б. Иванова (ЦАФСБ), Н. А. Бануляк (ЦОСФСБ), Д. Б. Штефанова, Е. И. Гульцова (ПСФСБ), А. А. Скворцову (ЦПАФСБ), С. А. Быстрых (НИИЦФПС), В. И. Боярского (КЖИ «Граница»), Л. В. Двойных, Л. Н. Соколову (РГВА), Г. В. Горскую (РГАСПИ), О. Ю. Данилова (РГАЭ), Л. Д. Губину (РГБ), Л. Е. Шаранова (ЗПКБ), К. Зеэмана (Konrad Zeeman, Посольство ФРГ в РФ), Ю.-А. Финке (J.-A. Finke, Военно-научное управление бундсвера ФРГ), Ю. Хелберга (Jukka Helberg, Посольство Финляндии в РФ), Ю. Мялькия (Juha Mälikä, Военно-исторический факультет Академии национальной обороны Финляндии).

Выражаю глубокую признательность бескорыстным служителям военно-морской истории, предоставившим документы для настоящего труда из личных архивов и библиотек, нашедшим неизвестных ранее носителей и неизвестные ранее ис-

точники информации, выполнившим перевод документов с иностранных языков, высказавшим очень полезные советы по улучшению содержания труда и оказавшим большую помощь в подготовке его к изданию: В. Г. Реданскому, К. Б. Стрельбицкому, М. Э. Морозову, Ю. Н. Трифонову, И. А. Лещенко, В. Н. Проворову, В. А. Блыгову, А. И. Груздеву, Р. И. Ларинцеву, Г. Г. Костеву, В. П. Алдакушкину, изготовившему карты-схемы для настоящего труда (Россия), С. В. Богатыреву (Украина), И. И. Меркулову, М. Ф. Раун, К. Я. Паксу, В. Копельману (Эстония), Ю. Роверу, Г. Хюммельхену (Prof. Dr. Jürgen Rohwer, Dr. Gerhard Hümmelchen, ФРГ), О. Энквисту (Ove Enqvist, Финляндия), Р. Эрикссону (Rolf Erikson, США).

Отдельная благодарность участникам Таллинского прорыва, их сыновьям и дочерям, племянникам и племянницам, поделившимся воспоминаниями, собственными и своих родственников, об этой операции в устной или письменной форме: бывшему командиру плавбазы (учебного судна) «Ленинградсовет» адмиралу Н. Н. Амелько, бывшему командиру БЧ-2 эсминца «Артем» контр-адмиралу Г. Ф. Дицкому, бывшему командиру БЧ-4 эсминца «Славный» капитану 1 ранга К. А. Белоногову, бывшим курсантам 1-го курса (набора 1940 г.) ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе контр-адмиралу П. И. Назаренко, полковнику Ф. П. Еременко, старшине 1 статьи М. Ф. Худолеву, дочери бывшего начальника отдела военных сообщений БФ капитана 2 ранга И. Н. Гандова — Л. И. Березницкой, сыну бывшего начальника санитарно-эпидемиологической лаборатории МСО БФ военврача 2 ранга Г. И. Лебедько — контр-адмиралу В. Г. Лебедько, сыну бывшего помощника командира СКА ПК-213 капитана 1 ранга Г. И. Москалева — контр-адмиралу Н. Г. Москалеву, сыну бывшего командира БЧ-1 птбного корабля «Вирония» капитана 1 ранга Д. В. Куприянова — Д. Д. Куприянову, дочери капитана ВТ № 523 «Казахстан» В. С. Калитаева — Ирине Вячеславовне, племяннику командира 2-го днбтц бртр МО БМ старшего лейтенанта М. Д. Гадяцкого — С. И. Гадяцкому.

Большое спасибо рецензентам настоящего военно-исторического труда кандидатам военных наук Герою Советского Союза вице-адмиралу Р. А. Голосову и контр-адмиралу В. Г. Ясеновскому, прочитавшим настоящий труд в рукописи, чьи товарищеские замечания и советы помогли улучшить изложение материала и исправить ошибки в нем.

Нижайший поклон всей моей семье и в первую очередь супруге Светлане, создавшей условия наибольшего благоприятствования для работы над настоящим трудом и непосредственно участвовавшей в его создании при чистке верстки, а также внуку Андрею, подготовившему фотографии и другие материалы для ряда разделов и помогавшему мне в работе с компьютером.

Особая благодарность тем, кто своей поддержкой помог сделать завершающий шаг в истории создания настоящего военно-исторического труда — выпустить его в свет на суд читателей: председателю РОО «Клуб адмиралов», бывшему главнокомандующему ВМФ России, доктору политических наук, адмиралу флота В. И. Куро-

едову, директору Института морской техники и технологий Санкт-Петербургского Государственного морского технического университета, Герою России, доктору технических наук, профессору В. Л. Александрову, бывшему главному штурману ВМФ капитану I ранга запаса А. В. Шеметову.

Прошу всех, кто в той или иной форме помогал мне, но чьи имена не упомянуты выше, принять мою благодарность и извинения.

Авторы книг, журнальных и газетных статей, диссертаций, чьи материалы использованы в представляемом на суд читателей труде, названы в разделе «Библиография».

Критические оценки деятельности Верховного главнокомандования, Наркомата ВМФ, главного командования Северо-Западного направления, командований Краснознаменного Балтийского флота, Северо-Западного и Северного (Ленинградского) фронтов, а также командиров некоторых входивших в них соединений, частей и кораблей, высказанные в представляемом на суд читателей труде, не имели целью умалить их заслуги в решении чрезвычайно сложных задач, возникших перед ними в связи с нападением Германии на Советский Союз. Их целью было обратить внимание на недостатки и ошибки, которые, по мнению автора, имели место и вызвали тяжелые последствия, чтобы по возможности не допустить их повторения в возможных будущих войнах. Заранее выражаю сожаление и принорну извинения, если в настоящем труде будут обнаружены отклонения от этой цели.

Замечания, предложения, документы, фотографии, воспоминания можно посылать автору письмами по адресу: 117648, Москва, мкр Северное Чертаново, д. 6, кор. 607, кв. 827; электронной почтой по адресу: [zubkovga@yandex.ru](mailto:zubkovga@yandex.ru) или по телефону: (495) 319-75-41.

*Контр-адмирал Р. А. Зубков*

# Глава 1 Боевые действия в Прибалтике

## 1.1. Неудача в Литве и Латвии

Вторгшиеся 22 июня 1941 г. в прибалтийские республики СССР немецкие войска группы армий «Север» (16-я и 18-я армии, 4-я танковая группа), поддерживаемые 1-м воздушным флотом, а в первые дни войны еще и 3-й танковой группой из состава группы армий «Центр», имели задачи: быстрое овладение Прибалтикой, находившимися в ней базами КБФ, полный разгром здесь войск Красной армии, недопущение их отхода в глубь территории СССР и, наконец, овладение в кратчайший срок Ленинградом и Кронштадтом. Лишь после выполнения этих задач, обезопасив левый фланг группы армий «Центр» и усилив ее переброской войск с ленинградского направления, Гитлер собирался брать Москву.

Войска Прибалтийского особого военного округа (8-я, 11-я, 27-я армии, 3-й и 12-й механизированные корпуса, ВВС), ставшего с началом Великой Отечественной войны Северо-Западным фронтом (СЗФ), неожиданно для себя и советского военно-политического руководства оказались на направлении первоочередных действий вермахта. СЗФ оборонял территорию Литовской, Латвийской, южной части Эстонской ССР, а также острова Эзель (Сааремаа) и Даго (Хийумаа).

Немецкие войска и силы группы армий «Север» превосходили войска и силы СЗФ. Уже в первый день войны оборона СЗФ была прорвана. Командующий войсками фронта и командармы из-за систематических перебоев связи не смогли организовать надежное управление войсками. Войска фронта под натиском превосходящих сил противника отходили на север, а на отдельных направлениях бежали на северо-восток. Главный удар противник наносил в полосе левофланговой 11А. Более или менее организованно отходила правофланговая 8А, которая оказалась в стороне от направления главного удара группы армий «Север», но подвергалась опасности окружения юго-западнее Риги, в Курляндии, что заставляло ее ускорить отход.

Взаимодействие между 8А и 11А было нарушено, и они отходили по расходящимся направлениям (11А в ходе отступления оказалась в полосе Западного фронта).

Военный совет СЗФ еще утром 22.06 отдал приказ о нанесении контрудара по тильзитской группировке немцев. Войска приступили к сосредоточению для выполнения этого приказа, но вечером того же дня была получена директива наркома обороны о нанесении 23.06 мощного контрудара во фланг и тыл сувальской группировки противника. Однако фронт не имел сил, необходимых для выполнения этой директивы. Военный совет СЗФ решил не отменять своего приказа. В результате его выполнения на некоторое время было задержано наступление одного из немецких армейских корпусов, но зато 24.06 оказалась открытой дорога для наступления другого корпуса в направлении Даугавпилса. В этот же день противником были захвачены Каунас и Вильнюс.

За три дня боев фронт потерял 921 самолет из 1078, значительную часть артиллерии и особенно танков. Немецкая авиация господствовала в воздухе. Войска продолжали беспорядочно отходить. Особенно неустойчивыми оказались войска 29-го ск, укомплектованного литовцами, командный состав которого состоял преимущественно из бывших офицеров литовской армии (корпус входил в 11А). Вместе с войсками отходили около 60 тыс. строительных рабочих, возводивших укрепления на границе, а также толпы беженцев. Положение войск усугубили действия националистов, которые готовили удар в спину нашим войскам еще до войны. Подвоз боеприпасов и горючего почти полностью прекратился. Командование фронта, не имея резервов и потеряв управление, не могло выправить положение.

25.06 СЗФ получил задачу отвести войска и организовать оборону вдоль р. Западная Двина силами 8А и 27А. Но войска фронта не успели занять оборону на рубеже Западной Двины, а передовые соединения немцев 26.06 переправились через Западную Двину, захватили Даугавпилс и создали плацдарм на правом берегу реки. В этот же день Военный совет СЗФ приказал оставить Либаву.

29.06 Западная Двина была форсирована немецкими войсками в районе Екабпилса. 30.06 немцы ворвались в Ригу и захватили мосты через Западную Двину. На непродолжительное время мосты удалось отбить и тем самым обеспечить организованный отход на правый берег реки войск 8А, избежавших таким образом окружения в северо-западной части Латвии. Однако 1.07 Рига была окончательно занята немцами.

29.06 Ставкой главного командования (СГК) командующему СЗФ было приказано продолжать оборону на рубеже р. Западная Двина, воспрещая продвижение противника на север и северо-восток, а фронтовым резервам, опираясь на Псковский и Островский укрепленные районы (УР), организовать прочную оборону и не допустить развития наступления противника на Ленинград [док. № 46]. Директива СГК предусматривала возможность вынужденного отхода войск СЗФ с рубежа реки Западная Двина за линию УРов.

Оценив обстановку, Военный совет СЗФ посчитал, что противник может выйти к названным УРам раньше, чем к ним подойдут фронтовые резервы, и в этом случае 8А и 27А могут быть разгромлены по частям. Поэтому обе армии получили боевой приказ Военного совета СЗФ прекратить оборону по Западной Двине и отойти на Псковско-Островский рубеж.

Одновременно Военный совет СЗФ направил СГК предложение о создании для обороны территории Эстонской ССР специальной группировки войск, а оборону Моонзундских (Западно-эстонских) островов передать КБФ.

Узнав о решении Военного совета СЗФ, начальник ГШ КА указал командующему фронтом на неправильное понимание им приказа СГК и разъяснил, что войска фронта должны на три-четыре дня задержать противника на рубеже Западной Двины. Военный совет СЗФ отменил прежний и издал новый боевой приказ, предписывавший войскам фронта восстановить оборону по Западной Двине. В результате войска оказались не готовыми ни к отходу, ни к обороне. Противник, воспользовавшись этим, 2.07 нанес удар в стык 8А и 27А, а затем прорвался в район Пскова и Острова. 3.07 немцы заняли Гулбене, лишив 8А возможности отхода на рубеж УРов, и она оказалась вынужденной отступить на север, в Эстонию, где 8.07 немцы овладели Пярну, а 9.07 – Вильянди.

На Ленинградском направлении 6.07 немцы захватили Остров, а 9.07 – Псков.

На этом закончилась неудачная для СЗФ Прибалтийская стратегическая оборонительная операция. Фронт не только не выполнил основную задачу по задержанию противника в приграничной полосе, но за 18 дней боев отступил на 450 км, отдав противнику территории Литовской и Латвийской ССР, а также треть территории Эстонской ССР с находившимися на них базами КБФ. При этом людские безвозвратные потери составили 30% от численности войск к началу операции. Были потеряны 100% танков, 90% самолетов, 80% орудий и минометов. Лишь после выдвижения крупных оперативных резервов удалось задержать продвижение врага к Ленинграду.

Противнику же не удалось выполнить главную из стоявших перед ним задач: воспрепятствовать отходу из Прибалтики более чем 100-тысячной группировки наших войск.

## **1.2. Боевые действия в Эстонии. Отход 8-й армии к Ленинграду**

23.06 нарком ВМФ получил в копии директиву ГШ КА, адресованную Военному совету КБФ, согласно которой оборона о. Даго возлагалась на СФ, хотя согласно директивам наркома обороны на разработку планов прикрытия государственной границы, отданным ПриБОВО и ЛВО в мае 1941 г., оба острова во взаимодействии с КБФ должен был оборонять СЗФ [док. № 14, 16]. И флот к этому готовился.

Нарком ВМФ впоследствии так писал об этом чуде взаимодействия [библ. № 49, II]: *«Получив для сведения копию этой телеграммы, я искренне огорчился. До войны Наркомат Военно-Морского Флота настойчиво требовал от командования береговой обороны, чтобы оно было готово командовать различными родами войск и полностью отвечать за оборону островов. Однако согласно телеграмме сухопутные части оставались в подчинении военных округов. Кроме того, войска на двух находившихся рядом островах, имевшие одну оперативную задачу, подчинялись разным округам».*

27.06 КБФ был подчинен в оперативном отношении Военному совету СФ.

29.06 нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов, видимо, узнав о директиве СГК, предусматривающей отход войск СЗФ к Псковско-Островскому УР, приказывает Военному совету КБФ: *«Эзель и Даго оборонять при всех условиях обстановки на сухопутном фронте»* [док. № 47]. В этом приказе обращает на себя внимание то, что КБФ в то время находился в оперативном подчинении СФ, а оперативные задачи ему ставил нарком ВМФ. Наверное, из-за сложной обстановки на ленинградском направлении Военному совету фронта было не до обороны Финского залива?

30.06 нарком ставит КБФ задачу: *«Авиацию использовать поддержки армии. Бомбить Двинск и войска западу Двины. Операцию уточнить сухопутным командованием»* [док. № 55].

Обстановка, наверное, требовала таких действий. Но флоту, находившемуся в оперативном подчинении СФ, оперативная задача по авиационной поддержке войск СЗФ опять была поставлена наркомом ВМФ. Но зачем тогда нужно было подчинять КБФ тому или иному фронту, если задачи ему мог ставить нарком ВМФ? Наконец, такую задачу могла поставить СГК. Кстати, только 3.07 командующий КБФ по запросу командующего СФ донес ему, какие задачи планирует выполнять флот. Почему же командующий СФ не получил эту информацию от ГПШ КА или штаба СЗФ при передаче КБФ в оперативное подчинение Военному совету СФ? Вот такими были оперативное подчинение и организация взаимодействия!

1.07 командующий КБФ, исполняя директиву опять же наркома ВМФ от 29.06, возложил ответственность за оборону Моонзундских островов и Рижского залива на командира Прибалтийской ВМБ<sup>1</sup>.

2.07 командующий войсками СФ, в границах которого, напомним, находилась только северная часть территории Эстонской ССР, реагируя на информацию об отходе войск СЗФ на линию Псковско-Островского УР, отдал приказ о формировании Таллинской оперативной группы (командующий генерал-майор И. М. Любовцев). Она создавалась для управления войсками, находившимися в Эстонской ССР (16-я сд, 191-я сд, а также курсанты пяти различных училищ, включая ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе).

<sup>1</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 708. Л. 10.



4.07 Военный совет СЗФ в соответствии с директивой СГК поставил перед 8А (10-й ск и 11-й ск) задачу: *«Прикрыть территорию Эстонской ССР с юга»* на рубеже Пярну — Муस्ता — Тарту — Эма-Йыги, а также *«не допустить высадки десантов на эстонском побережье и островах Эзель и Даго»* [док. № 69]. Было также приказано с выходом на указанный рубеж 8А включить в свой состав 16-ю сд, 191-ю сд СФ и 3-ю осбр (последняя входила в состав войск, оборонявших о. Эзель).

В свою очередь, Военный совет 8А приказал 10-му ск занять оборону на рубеже Пярну — Выртс-Ярв, 11-му ск — вдоль Эма-Йыги, но приказа об обороне о-вов Эзель и Даго не отдал. Соединения 8А должны были занять указанный рубеж 6.07, но не смогли сделать этого к назначенному сроку, поскольку уже с 3.07 оказались связанными боями на юге Эстонии.

7.07 Ставка ГК уточнила задачу СЗФ, а фактически 8А: *«Не допустить прорыва немецких войск в Эстонскую ССР в направлении Нарва, прочно оборонять острова Эзель и Даго, западное, северо-западное и северное побережье Эстонской ССР»* [док. № 76]. Странная директива: она требовала от СЗФ оборонять территорию Эстонской ССР, находившуюся вне границ фронта (его границы пролегли на восток справа от северного берега Чудского озера, а слева — от г. Даугавпилс), но не предписывала оборонять ГБ КБФ — Таллин. Тем временем начальник ГШ КА, минуя штаб СФ, через Главный морской штаб (ГМШ) ВМФ передал приказание командиру Таллинской оперативной группы считать ее задачей *«защиту юга Эстонии»* [док. № 77]. Это — еще одно странное приказание, поскольку входившие в эту группу 16-я и 191-я сд как раз и обороняли северо-западное и северное побережье Эстонии, о чем шла речь в директиве Ставки ГК.

Правда, Таллинская оперативная группа в этот же день расформируется: 16-я сд передается в состав 8А, 191-я сд отправляется на восточный берег Чудского озера, а командующий группой генерал-майор И. М. Любовцев назначается замкомандующего 8А.

9.07 боевым приказом 8А, наконец, ставится задача 3-й осбр: *«Во взаимодействии (не совместно! — Р. З.) с КБФ продолжать упорно оборонять острова»* [док. № 79]. Но получалось, что 3-я осбр, входившая в состав сил обороны Моонзундских островов, не подчинялась командиру Прибалтийской ВМБ, непосредственному руководителю обороны островов, и должна была лишь согласовывать с ним свои действия. Создавалась предпосылка для передислокации бригады с островов на континентальную часть Эстонии для усиления 10-го или 11-го ск. И такая попытка, хоть и безуспешно, была предпринята через две недели.

Так кто же отвечал за оборону Моонзундских островов перед Ставкой главного командования: 1) нарком ВМФ, который возложил на КБФ задачу обороны островов? 2) Военный совет СФ, имевший КБФ в оперативном подчинении, но не ставивший ему задачу обороны островов, поскольку она не ставилась фронту? 3) Военный совет СЗФ, которому СГК приказала оборонять острова? А кто должен был

организовывать взаимодействие между КБФ и 3-й осбр, если первый подчинялся Военному совету СФ, а вторая – Военному совету 8А СЗФ?

Немецкое командование выделило для наступления в Эстонии 26-й ак 18А (61-ю пд и 217-ю пд). К вечеру 9.07 эстонский участок фронта проходил от Рижского залива до Чудского озера по линии Пярну – Тарту – Эмайыги, а передовой отряд немецкой 217-й пд достиг Марьямаа, что в 60 км к югу от Таллина.

Дальнейшие боевые действия в Эстонии, происходили уже в рамках Ленинградской стратегической оборонительной операции, начавшейся 10 июля 1941 г.

Прорыв противника к Марьямаа создал непосредственную угрозу главной базе КБФ – Таллину. В течение 9–15.07 в районе Марьямаа шли упорные оборонительные бои, в которых приняли участие части 16-й сд 8А, две роты 2-го обмп и танковая рота отб 1-й обрмп КБФ, 8-й погранотряд ПрибПО, три эстонских истребительных отряда, а также авиация КБФ. Противник был не только остановлен, но и отброшен назад к Пярну. Захват Таллина с ходу не удался.

11.07 немцы захватили Виртсу, однако 18.07 их выбил оттуда сб 3-й осбр, высаженный с о. Эзель.

После создания 10.07 Главного командования Северо-Западного направления (главнокомандующий войсками К. Е. Ворошилов, член Военного совета А. А. Жданов, начальник штаба М. В. Захаров) им был осуществлен ряд организационных изменений в подчиненных войсках и силах.

14.07 8А из состава СЗФ была передана в состав СФ, имея задачу: *«Упорно оборонять территорию Эстонской ССР, включая Моонзундские острова»* [док. № 95]. Отметим сразу, что для руководства обороной островов 8А не сделала ничего.

Балтийский флот (командующий вице-адмирал В. Ф. Трибуц, члены Военного совета дивизионный комиссар М. Г. Яковенко и А. Д. Вербицкий, начальник штаба контр-адмирал Ю. А. Пантелеев) из оперативного подчинения Военному совету Северного фронта перешел в непосредственное подчинение главкому войсками Северо-Западного направления (СЗН). Начальник ГМШ ВМФ адмирал И. С. Исаков был назначен заместителем главкома войсками СЗН по морской части, а при штабе СЗН была создана подчинявшаяся ему морская группа.

19.07 Гитлер директивой ОКВ № 33 приказывает: *«Группа армий «Север» должна предотвратить отход на Ленинград советских частей, продолжающих действовать в Эстонии. Желательно как можно быстрее овладеть островами на Балтийском море, которые могут являться опорными пунктами советского флота»* [док. № 112].

21.07 при посещении группы армий «Север» Гитлер дал следующие указания: *«Необходимо возможно скорее овладеть Ленинградом и очистить от противника Финский залив, чтобы парализовать русский флот. От этого зависит нормальный подвоз руды из Швеции. Следует ожидать, что если русские подводные лодки лишатся своих баз в Финском заливе и на островах Балтийского моря, то они вследствие затруднений с подвозом материальных средств и горючего смогут продержаться не более четырех-шести недель»* [док. № 114].

Немецкое командование, встретив неожиданное для него сильное сопротивление советских войск, вынуждено было в середине июля усилить свою группировку в Эстонии четырьмя соединениями — 93-й пд, 254-й пд, 291-й пд и 207-й охранной дивизией из резерва и с ленинградского направления и сформировать в дополнение к 26-му ак еще один — 42-й ак.

22.07 Гитлер дополняет директиву ОКВ № 33: *«Силы противника, все еще действующие в Эстонии, должны быть уничтожены. При этом необходимо не допустить их погрузку на суда и прорыв через Нарву в направлении Ленинграда»* [док. № 121].

23.07 ударом в стык 10-го ск и 11-го ск немецкие войска прорвали оборону 8А и, развивая успех, устремились в северо-восточном направлении, к Финскому заливу. Они выполняли приказ Гитлера не допустить отхода 8А через Нарвский перешеек к Ленинграду, разгромить ее в Северной Эстонии, а затем, продвигаясь вдоль побережья Финского залива, соединиться со своими войсками, наступавшими на Ленинград восточнее Чудского озера.

30.07 Гитлер директивой ОКВ № 34 уточняет: *«Первоочередной задачей всех сил 18-й армии является очищение от противника Эстонии. Лишь после этого ее дивизии начнут выдвигаться в направлении на Ленинград»* [док. № 136]. Забегая вперед, отметим, что для выполнения этого приказа, причем только в отношении континентальной части Эстонии, противнику потребовался целый месяц.

8А продолжала упорно обороняться, замедляя темп продвижения врага, но так и не смогла восстановить целостность своей обороны, нарушенной 23.07 в результате развернувшегося наступления увеличенной втрое группировки войск противника.

5–6.08 немецкие войска захватили Тапа и Раквере и перерезали в этом месте железную дорогу Таллин — Ленинград.

7.08 противник вышел к Финскому заливу в районе Кунда, окончательно расчленив 8А надвое. Главная база флота Таллин, находившиеся в ней силы флота, войска, органы управления КБФ во главе с Военным советом и вместе с ними 10-й ск оказались в тылу противника, отрезанными от «большой земли», а разгромленный 11-й ск отходил к Нарве.

Думается, что такому развитию событий способствовало отсутствие твердого руководства войсками военными советами СФ и 8А в течение первой декады августа. Они, поддерживаемые Военным советом СЗН, принимали решения, издавали приказы, имевшие конечной целью полностью возложить оборону Таллина и всей Северо-Западной части Эстонии на КБФ, а 10-й ск воссоединить с 11-м ск для обороны Нарвского перешейка. Но эти решения и приказы были на удивление противоречивы и безрасчетны.

Так, 10-й ск за это время дважды получал боевые приказы, требовавшие занять оборону на подступах к Таллину (1.08 и 6.08). Также дважды (5.08 и 8.08) ему были отданы приказы о переходе в наступление на восток для соединения с 11-м ск, который должен был с этой целью наносить встречный удар на запад по разделявшим

их войскам противника. Два последних приказа не были реализованы, поскольку 11-й ск не имел необходимых для наступления сил. Только 9.08 командующий войсками СФ окончательно приказал 10-му ск (10 сд, 16 сд и 22 мсд войск НКВД) перейти к обороне Таллина.

Кстати, в ходе этого отступления военные советы СФ и 8А, а также руководство Эстонской ССР «забыли» завершить эвакуацию населения так, как было предписано директивами штаба СФ и Военного совета 8А еще 3.07 и 6.07: за пять суток до отхода войск.

С выходом к Финскому заливу противник предпринял серьезные меры по созданию береговой обороны его побережья. Еще 27.07 генерал-инспектор немецкой артиллерии генерал артиллерии Бранд докладывал начальнику Генерального штаба сухопутных войск Германии генерал-полковнику Гальдеру:

*«а. Артиллерия береговой обороны. К настоящему времени на побережье до Риги установлено девять батарей. Подготавливаются еще три батареи для участка побережья по обе стороны Пярну. Далее, для обороны побережья Финского залива намечено выделить один дивизион 170-мм пушек и два дивизиона 105-мм пушек»* [док. № 166].

Очередной доклад Гальдеру Бранд сделал 5.08:

*«1. Распределение артиллерийских средств на фронте группы армий «Север». Для охраны побережья в распоряжении группы армий имеется 10 тяжелых артиллерийских дивизионов, в том числе один дивизион 150-мм пушек, один дивизион 210-мм мортир, один пушечный дивизион (орудия «К-3»). Для района Таллина дополнительно предусмотрено семь дивизионов: два дивизиона 100-мм пушек, один дивизион тяжелых полевых гаубиц, два дивизиона мортир, один дивизион 150-мм пушек, один дивизион 210-мм пушек.*

*Итого имеется 17 тяжелых артиллерийских дивизионов. Этого достаточно, если для обороны Таллина будет выделено 10 дивизионов, а затем уже будут усилены остальные береговые укрепления»* [док. № 166].

Во второй половине августа 26-й ак 18А группы армий «Север» вышел на восточную границу Эстонской ССР. 18.08 немецкие войска заняли Нарву. Но остатки 8А СФ смогли отойти на Лужский оборонительный рубеж и включиться в непосредственную оборону Ленинграда.

С 10.07 по 18.08, т. е. за 40 дней, немцы продвинулись по территории Эстонии на 180 км. Если средний темп наступления противника в Прибалтике в первые 18 дней войны составил 25 км в сутки, то в последующие дни на эстонском участке фронта он снизился до 4,5 км в сутки. Сопrotивление советских войск набирало силу, но они еще продолжали отступать.

27.08, после отхода дивизий 8А на правый берег р. Луга, войскам противника был открыт путь на Кургальский полуостров, на котором находились аэродромы ВВС КБФ Липово и Вейно. Эти аэродромы пришлось оставить, а расположенный несколько восточнее аэродром Купля оказался в 10 км от линии фронта и обстреливался артиллерией противника, что сделало его использование невозможным.

Начальник Оперативного управления ГШ КА А. М. Василевский в телеграфных переговорах с командующим войсками Ленинградского фронта М. М. Поповым 28.08 вынужден был указать ему на то, что отход войск поставил КБФ в очень тяжелое положение. Но этот разговор состоялся уже после их отхода.

### 1.3. Оборона Таллина

Официально считается, что Таллинская оборонительная операция проводилась с 5 по 28 августа 1941 г. Однако такое понимание является не совсем точным, поскольку у начала обороны Таллина фактически имеются несколько отсчетных моментов. Кроме того, представляется интересным посмотреть, как рождалась и трансформировалась задача обороны главной базы КБФ.

1.07 находившийся в Таллине заместитель наркома ВМФ – начальник ГМШ ВМФ адмирал И. С. Исаков, учитывая сложившуюся обстановку, приказал Военному совету КБФ разработать и доложить ему в тот же день предложения о порядке отхода на восток сил КБФ (кораблей, авиации, войск БО и ПВО, тыла) из Таллина, Палдиски и Рижского залива и об указаниях, которые в связи с отходом необходимо дать военно-морским базам Прибалтийской и Ханко (док. № 57).

3.07 Военному совету КБФ становится известно о получении командующим Таллинской оперативной группой двух директив штаба СФ: 1) об эвакуации из Эстонской ССР оружия, боеприпасов, автотранспорта и прочих ценностей; 2) о немедленном начале строительства оборонительного рубежа Пярну – Вильянди – северный берег Виртс-Ярв.

Никакой информации о плане обороны территории Эстонской ССР ни от командования СЗФ или СФ, ни от наркомата ВМФ или ГШ КА Военный совет КБФ не имел. Поэтому в этот же день он ставит перед по-прежнему находящимся в Таллине начальником ГМШ ВМФ вопрос о целесообразности заблаговременного отхода сил, органов управления, частей и тыловых органов КБФ на восток, к Кронштадту и Ленинграду, чтобы противник не смог отрезать их в северо-западной части Эстонии. Начальник ГМШ переадресовывает этот вопрос наркому ВМФ (хотя, вспомним, КБФ подчинялся в оперативном отношении Военному совету СФ), сопровождая его своим мнением: КБФ должен отходить в последний момент (что это за момент?), под давлением противника. Военный совет КБФ, не ожидая ответа на поставленный вопрос, приступает к эвакуации тыловых органов и подготовке к отходу боевых сил флота. Эвакуация была плохо организована и нередко носила панический характер.

4.07 нарком ВМФ, отвечая на запрос начальника ГМШ, приказал Военному совету КБФ «... оборонять до конца Ханко, острова Эзель, Даго и район Таллина» [док. № 68]. Опять оперативный приказ отдал нарком ВМФ, а не Военный совет СФ, хотя планом

обороны государственной границы на ЛенВО (СФ) возлагалась задача: «*Обороной северного побережья Эстонской ССР и полуострова Ханко способствовать КБФ закрыть для морского флота противника вход в Финский залив*» [док. № 16].

Командирам ВМБ Ханко, Прибалтийской ВМБ и коменданту Береговой обороны Балтийского района (БО БР) нарком в подтверждение его директивы от 29.06 (док. № 47) приказал: «*Деритесь за каждую пядь земли в любых условиях и возможном окружении, уверен, что командиры и бойцы выполнят свой долг перед Родиной и оправдают доверие тов. Сталина*» [док. № 71].

В тот же день, как уже говорилось, 8А получила задачу: не допустить высадки десантов на эстонском побережье и островах Эзель и Даго. Но, видимо, нарком имел основание считать, что 8А и СФ не будут защищать Моонзундские острова и препятствовать входу немецкого флота в Финский залив.

6.07 Военный совет КБФ получил директиву штаба СФ о порядке эвакуации, которой предписывалось: «*Эвакуацию производить заблаговременно, за 5 суток до отхода армии. Полоса эвакуации глубиной до 15 км от линии фронта*» [док. № 73]. Не очень понятно, как можно было определить этот момент — «за 5 суток до отхода», если приказы вышестоящего командования требовали: «ни шагу назад».

7.07 директивой СГК были уточнены задачи СЗФ, которому предписывалось, как отмечалось выше, не допустить прорыва немецких войск в Эстонскую ССР в направлении Нарвы, прочно оборонять острова Эзель и Даго, западное, северо-западное и северное побережье Эстонской ССР. Тем временем командующий Таллинской оперативной группой, которая в СЗФ не входила, приказал: «*Всем командирам частей и соединений, входящих в состав Оперативной Группы в соответствии с полученным общим планом отхода, составить свои планы... К 18.00 8.7.41 представить планы отхода и схемы построения колонн и органов прикрития...*» [док. № 74]. Этот приказ касался и береговых войск КБФ (частей БО, ПВО и морской пехоты), дислоцировавшихся в районе Таллина. Они должны были отходить вместе с соединениями и частями Таллинской оперативной группы (еще 30.06 их подчинили командиру 16-й сд, которая была основным соединением этой группы). Вот и разберись, кто кого обороняет и кто за что отвечает!

9.07 тот же генерал-майор И. М. Любовцев, ставший уже замкомандующего 8А, отдает другой приказ: «*По постановлению Правительства и приказу Командования город Таллин должен быть во что бы то ни стало сохранен в наших руках*» [док. № 80]. Следом за этим поступает директива Военного совета 8А, устанавливавшая порядок вынужденного отхода войск и эвакуации местного населения и имущества с территории Эстонской ССР. Директива требовала: «*...2. К эвакуации местного населения и ценностей приступить немедленно <...>. 7. В остальном руководствоваться разработанным планом обороны побережья и эвакуации, утвержденным моим заместителем генерал-майором Любовцевым. 8. Отход с рубежей производить только по моему личному распоряжению или через штаб армии*» [док. № 81].

Вспомним, однако, директиву штаба СФ от 6.07, требовавшую эвакуацию производить заблаговременно, за 5 суток до отхода армии; оценим также положение на сухопутном фронте: передовой отряд наступавших войск немецкого 26-го ак 9.07 вышел к Марьямаа, что в 60 км от Таллина. Наверное, можно было предположить, что за пять дней противник способен пройти 60 км. Ведь до этого момента он наступал с темпом 25 км в сутки. Таким образом, как представляется, армейское командование подталкивало КБФ к мысли об отходе из Таллина.

И подталкивало не только директивно, но и материально. Так, в июле, пока действовала железная дорога с Ленинградом, начальник ВОСО 8А неоднократно срывал своими распоряжениями снабжение КБФ горюче-смазочными материалами. Например, часть бензина, доставленного в Таллин для флота, была им переадресована армии. А железнодорожные составы с мазутом и соляром (эти виды топлива армией не использовались) были возвращены с полпути в Ленинград под предлогом: «Зачем встречные перевозки, если из Таллина все эвакуируется». Вот такое было взаимодействие с флотом, находившимся в оперативном подчинении СФ.

В сложившейся обстановке Военный совет КБФ под настойчивым нажимом одного из его членов, дивизионного комиссара М. Г. Яковенко, утром 9.07 принимает решение об отходе флота на восток, в Лужскую губу, но не докладывает о своем решении вышестоящему командованию.

Вечером того же дня нарком ВМФ, узнав об этом, приказал: «*Отход Таллина только с моего разрешения*» [док. № 89]. Опять командует нарком ВМФ, а не Военный совет СФ! Военный совет КБФ решение об отходе отменил, нарком ВМФ снял М. Г. Яковенко с должности члена Военного совета, а новым членом Военного совета назначил дивизионного комиссара Н. К. Смирнова.

Думается, что постановление правительства и приказ командования об удержании Таллина, упомянутые в процитированном выше приказе замкомандующего 8А от 9.07, приказ наркома ВМФ от 9.07, запрещающий отход сил КБФ из Таллина, а также бои в районе Марьямаа с 9.07 по 15.07, закончившиеся срывом попытки немцев овладеть Таллином с ходу, позволяют **считать днем начала Таллинской оборонительной операции (ее первого этапа) 9 июля 1941 г.**

После 15.07 в наступательных действиях противника на таллинском направлении наступила пауза, продолжавшаяся более месяца. Она была вызвана еще и тем, что к этому времени главные усилия немецких войск были перенесены в полосу обороны 8А, прилегающую к Чудскому озеру, и основная задача армии вновь состояла в том, чтобы не допустить прорыва немецких войск в Эстонской ССР в направлении Нарвы, а не в направлении Таллина. Видимо, уже тогда у военных советов СФ и СЗН, знавших о позиции наркома ВМФ, созрела идея переложить задачу обороны Таллина на плечи КБФ. Идея, возможно, кому-то показалась соблазнительной, но загвоздка состояла в том, что у КБФ не было войск для реализации такой идеи, а ни СФ, ни СЗН свои войска передавать флоту не собирались. Тем

временем отступавшие в направлении Нарвского перешейка войска 8А оставили открытым направление Пярну — Таллин.

Используя возникшую паузу, Военный совет КБФ решил начать с 15.07 инженерную подготовку обороны Таллина силами флота, а также населения столицы Эстонской ССР и ее окрестностей, строившими главную оборонительную полосу в 9–12 км от города и внутригородские укрепления. Передовая оборонительная полоса в 40–50 км от Таллина создавалась инженерными подразделениями 8А и населением прилегающих населенных пунктов.

31.07 Военный совет СФ обратился за помощью к Военному совету КБФ: *«Ввиду тяжелого положения 8-й армии, прошу оказать содействие бригадой морской пехоты в сдерживании противника на направлении Таллин, Пярну. Кроме того, ВВС КБФ, освободив от решения других сухопутных задач, прошу всемерно помочь Любовцеву»* (в то время командующему 8А) [док. № 139].

1.08 Военный совет КБФ в донесении главкому войсками СЗН докладывал: *«В связи отходом 8 армии и отсутствием войск на ее правом фланге направлении Пярну — Таллин выбросил заслон — роту строительного батальона в район Марьямаа задачей предупреждения появления противника. Три батальона бригады морской пехоты заняли оборонительный рубеж вокруг Таллина, корабли готовы к огневой поддержке. Палдиски прикрыты одним строительным батальоном и подразделениями морских батарей... Ввиду отсутствия регулярных частей Пярну — Таллин, считаю это направление наиболее угрожающим для Таллина. Всю имеющую авиацию Западе используем помощь Любовцеву и на Пярновском направлении»* [док. № 142].

В тот же день Военный совет КБФ просит наркома ВМФ ходатайствовать перед наркомом обороны о выделении стрелкового полка для обороны никем не прикрытого направления Пярну — Таллин. Ответа на эту просьбу не последовало.

Поздно ночью 1.08 командующий 8А отдал боевой приказ № 18/оп, гласивший: *«Командующим правым крылом фронта армии назначаю командира 10 ск генерал-майора Николаева...»*

*В случае прорыва противника в направлении Тапа — Рахвере и выхода его на побережье Финского залива, при полной потере связи с вами, действовать самостоятельно, используя заранее подготовленный оборонительный рубеж по р. Васалемма-Ййги, р. Кейла-Ййги, р. Атла-Ййги, мз. Куйметса, мз. Паункюла, р. Ягала-Ййги. Занять круговую оборону по указанному рубежу и не допустить возможности прорыва на Таллин.*

*При отходе на указанный рубеж взять в подчинение все части Таллинского гарнизона и расположенные на участке обороны. Войти в связь с частями КБФ, действующими на направлении Виртсу, Пярну, прочно обеспечить с ними стык; не допускать продвижения противника из района Пярну на Таллин»* [док. № 148].

В этот же день, видимо, понимая неизбежность прорыва противника к побережью Финского залива, командир 10-го ск приступил к выполнению последней части этого приказа — о подчинении ему частей Таллинского гарнизона.



2.08 Военный совет СЗН приказывает Военному совету КБФ: *«На ближайшие 3–4 дня обеспечить выполнение авиационных задач по требованию командира 8 армии, выделяя для этой цели ежедневно не менее половины бомбардировочной и истребительной авиации КБФ»* [док. № 150].

А Военный совет СФ просит Военный совет КБФ поставить ВВС КБФ задачи: *«Организовать разведку мото-мех. войск пр-ка на дороге Нарва – Гдов и восточном берегу реки Нарва в районе Скрязина гора, Малинцево, Радовели. Прикрыть перевозку по железнодорожной линии на участке Нарва, Раквере, Кабала. Активно содействовать частям прикрытия 8А в отражении наступления пр-ка»* [док. № 151].

При этом задачи по действиям на море, в частности в Рижском заливе, по пресечению снабжения группы армий «Север» с ВВС КБФ не снимались.

3.08 в командование 8А вступил генерал-лейтенант П. С. Пшенников, который принимает решение встречными ударами разьединенных противником войск 10-го и 11-го ск разгромить в районе Тапа наступающую немецкую группировку, после чего объединенными силами организовать упорную оборону на Нарвском перешейке. Его решение содержало предложение — *«оборону Таллинского сектора возложить на КБФ»* [док. № 152], о чем командующий 8А доложил командующему СФ.

5.08, узнав об этом, Военный совет КБФ доносит главному войскам СЗН: *«Командарм 8 поставил ВС КБФ известность своем последнем решении стянуть на восток максимум сил и средств 10 ск, прикрывающего южное и юго-западное (видимо, имелось в виду юго-восточное. — Р. З.) направления на Таллин, целью нанести противнику удар. Случае неуспеха все силы отвести на восток... Своих сухопутных сил для сдерживания противника флот не имеет»* [док. № 160].

Не ожидая ответа, Военный совет КБФ создал командование и штаб обороны Таллина, назначив командиром обороны главной базы начальника ПВО КБФ генерал-майора береговой службы Г. С. Запихина. Во главе обороны г. Палдиски был поставлен комендант береговой обороны главной базы КБФ полковник И. А. Кустов. Были разработаны планы обороны г. Таллин и г. Палдиски только частями КБФ.

6.08 в ответ на приведенное выше донесение Военный совет КБФ получил директиву Военного совета СЗН, требовавшую: *«Принять все меры для обороны Таллина»* [док. № 169]. Примечательно, что командующему 8А эта директива адресовалась лишь в копии, т. е. не для исполнения, а для информации.

Совершенно очевидно, что с этого момента ответственность за оборону Таллина фактически возлагалась на КБФ, что командующий 8А предлагал сделать еще 3.08.

Поэтому именно этот день, 6 августа 1941 г., видимо, следует считать началом второго этапа Таллинской оборонительной операции.

7.08 высказанная выше мысль была подтверждена директивой штаба СФ, которую получил командующий 8А: *«Считаю дальнейший отход как Ракверовской группировки, так и Николаева недопустимым и преступным... 10 ск должен не отходить на Таллин, а наступать на восток, с тем чтобы содействовать Вам в разгроме противника»* [док. № 174].

7.08 немецкие войска вышли на побережье Финского залива в районе Кунда. Главная база Таллин, находившиеся в ней силы, органы управления и тыловые органы КБФ во главе с Военным советом флота, а также 10-й ск 8А СФ оказались в тылу противника, отрезанными от «большой земли».

8.08 тем не менее 10-й ск по приказу командующего 8А вновь, как и 5.08, пытался воссоединиться с 11-м ск, но опять неудачно. В ответ на явное намерение увести 10-й ск из-под Таллина Военный совет КБФ обратился к главкому войсками СЗН, наркому ВМФ и заместителю главкома СЗН по морской части с предложением: «Остатки 10 ск подчинить **непосредственно фронту** с основной задачей обороны Таллина и не снимать войск с занятых 10 ск рубежей» [док. № 179].

Некоторые исследователи в официальных изданиях [библ. № 22] и даже сам бывший командующий КБФ адмирал В. Ф. Трибуц, лично написавший текст процитированной выше радиограммы, в своих воспоминаниях [библ. № 101] указывают, что Военный совет КБФ просил подчинить 10-й ск флоту. Но это ошибка! И в исходящей, и в расшифрованной входящей шифртелеграммах говорилось о подчинении 10-го ск фронту<sup>2</sup>.

9.08 в связи с продолжавшейся неопределенностью Военный совет КБФ доложил наркому ВМФ: «Задача, поставленная 8.08 командармом 8 к-ру 10 ск о его наступлении на восток, не дает нам уверенности, что и эта часть останется прикрывать Таллин... Своих сухопутных сил КБФ имеет одну бригаду 2500 человек плюс отдельные команды, роты, формируемые из разных частей, до 2000 человек... Считаем, что даже при интенсивном огне судовой, береговой артиллерии сухопутных войск на таком широком фронте недостаточно... Районе ГБ имеется огромная техника: до 80 зенитных орудий, прожектора, сотни спецавтомашин ВВС, до 100 самолетов, все управление флотом. Для защиты ГБ флота нужны соответствующие силы и средства. Поэтому считаем своим долгом... доложить этот вопрос НКО» [док. № 184].

Через несколько часов нарком ВМФ ответил: «Немедленно доложу наркому обороны. Ставка знает о вашем тяжелом положении. От защитников Таллина ожидается, что они выдержат атаку» [док. № 185].

В этот же день, т. е. 9.08, Военный совет СФ отдал наконец 10-му ск приказ оборонять Таллин: «Не допустить дальнейшего продвижения противника ни на один шаг к Таллину. Важность удержания этого рубежа громадна и очевидна» [док. 186].

Быстро же изменилась точка зрения командования СФ на необходимость обороны Таллина! Кто-то помог. Скорее всего, Ставка «с подачи» наркома ВМФ.

В течение четырех последующих дней корпус еще продолжал активные действия против немецких войск западнее Тапа. 14.08 10-й ск окончательно занял 160-километровый таллинский передовой оборонительный рубеж, протянувшийся дугой с северо-востока на юго-запад – от Сальмисту на побережье залива Колга до устья реки Казари, впадающей в Рижский залив.

<sup>2</sup> См.: АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 877. Л. 55–57; Автограф. Ф. 1. Д. 572. Л. 48, 49. Подлинник.

Корпус насчитывал в своем составе 14,5 тыс. человек, в том числе в боевых частях около 11 тыс. человек. Юго-западную часть (около половины) этого рубежа с 3.08 занимал и сдерживал на нем войска противника сводный отряд под командованием помощника командира 1-й обрмп полковника И. Г. Костикова (3-й обмп 1-й обрмп, 8-й погранотряд, три роты 47-го и 91-го острб, 1, 4-й и 11-й эстонские истребительные батальоны; всего более 2 тыс. человек), поддерживаемый авиацией флота.

Итак, 10-й ск, если оценивать события объективно, *оказался в качестве обороняющего Таллин случайно*, только потому, что командования 8А и СФ не сумели отвести его через Нарвский перешеек на восток вместе с 11-м ск.

11.08 Военный совет КБФ докладывает наркому ВМФ о том, что *«в целях сохранения управления флотом в целом считал бы необходимым штаб, управления и отделы флота перевести теперь же в Ручьи»* [док. № 199]. В строившейся в Лужской губе ВМБ Ручьи были подготовлены ФКП КБФ и помещения для размещения органов управления флота. Видимо, Военный совет КБФ не имел необходимой информации о положении на сухопутном фронте под Ленинградом, если хотел перебраться в Ручьи. А линия фронта на ленинградском направлении находилась от Ручьев примерно на таком же расстоянии, как и в Эстонии — от Таллина.

12.08 Гитлер дополнением к директиве ОКВ № 34 приказывает группе армий «Север»: *«Как только позволит обстановка, следует совместными усилиями соединений сухопутных войск, авиации и военно-морского флота ликвидировать военно-воздушные базы противника на островах Даго и Эзель. При этом особенно важно уничтожить вражеские аэродромы, с которых осуществляются воздушные налеты на Берлин»* [док. № 205].

Таким образом, оборона Таллина приобрела не только оперативное значение, отвлекая войска противника с ленинградского направления, но и политическую роль, заключавшуюся в обеспечении возможности продолжения налетов на Берлин.

В этот же день начальник штаба СФ в донесении начальнику ГШ КА просил для усиления обороны Таллина в ближайшие дни подать туда одну стрелковую дивизию (никакую дивизию в Таллин, конечно, не подали).

Военный совет КБФ, в свою очередь, доложил наркому ВМФ свою оценку морской обстановки, отметив, что противник активизировал минные постановки, КБФ из-за недостаточного количества сторожевых кораблей не может помешать этому, а из-за дефицита тральных сил вытраливает мин меньше, чем ставит противник. Указывалось, что: *«Противник широком масштабе засоряет минами устье Финского залива и наше побережье, часто тем самым усиливая наши заграждения. Исходя из обстановки на сухопутном фронте в Эстонии немцы не заинтересованы в данное время в производстве ДЕС через море или в поддержке фланга своей армии флотом. Беспорядочность и обилие мин в заливе дает основание предполагать, что появление в ближайшее время крупных подводных (так в документе; правильно — надводных. — Р. З.) сил флота противника в Финском заливе — вряд ли возможно. Следовательно и объектов для действий наших КР и ЛД пока нет, а нахождение их в Таллине на рейде тактически поэтому мало обосновано и может*

*быть объяснено только политическими соображениями, что не уменьшает большой риск от воздушных атак, которые несомненно будут иметь место по нашему флоту с приближением пр-ка к базе. Риск не оправдывается ни задачей, ни целями».*

Далее в донесении говорилось: «Армия стремится сохранить живую силу, технику, не считаясь с территорией, флот же рискует главными силами, не имея себе объектов. С переходом нашей армии в наступление следует ожидать появления флота немцев для помощи своей армии. Наша армия потребует тогда от КБФ десантов и прикрития флотом фланга с выходом в море. К этому времени нужен будет боеспособный флот» [док. № 211].

Исходя из этого, Военный совет КБФ предлагал вывести из окруженной ГБ в Лужскую губу крейсер, два лидера и дивизион новых эсминцев, оставив в Таллине и Рижском заливе дивизионы старых ЭМ, СКР типа «Ураган» и КЛ, а также бригаду ТКА. Подтверждалась необходимость переноса управления флотом из Таллина, но уже не в Ручьи, а в Кронштадт.

13.08 нарком ВМФ ответил: «Ваши последние телеграммы в конце сводятся к желанию перебраться на Восток. Буду докладывать Ваши телеграммы т. Сталину, но я лично против этого. Потому противник и не идет в Финский залив, что в Таллине стоят наши силы... Корабли надо беречь, но превращать это в самоцель не правильно. Решать такие вопросы может только Главком, которому Вы подчинены» [док. № 212].

Кстати, главком войсками СЗН в своих директивах ни разу не напомнил Военному совету КБФ о задаче недопущения крупных сил флота противника в Финский залив. Видимо, в отличие от наркома ВМФ, считал эту задачу неактуальной. Он держал половину КБФ во главе с Военным советом в Таллине в интересах отвлечения от Ленинграда трех немецких пд, нехватку которых Гитлер еще в июле возместил из резерва.

Еще не получив сведений о результатах доклада наркома ВМФ И. В. Сталину, но, видимо, предполагая его содержание и решение по нему, Военный совет КБФ сам послал донесение Верховному главнокомандующему И. В. Сталину, главкому войсками СЗН и наркому ВМФ, в котором докладывал, что «считает своим долгом предложить следующее решение: немедленно перебросить с Ханко 20 тысяч бойцов с артиллерией, танками для защиты Таллина, значение которого много выше значения Ханко. Это мероприятие позволит удерживать Таллин до перелома на фронтах. Будут приняты все меры для сокращения потерь при переброске. Наличие транспортных средств в Таллине позволит провести операции за 3–4 дня» [док. № 217].

В приведенных двух донесениях Военного совета КБФ обращает на себя внимание ожидание им скорого перелома в войне.

Военный совет СЗН, со своей стороны, также донес наркому обороны И. В. Сталину о тяжелом положении Таллина и просил у него подкреплений и указаний.

14.08, после доклада И. В. Сталину, нарком ВМФ сообщил Военному совету КБФ: «Переброска частей с Ханко признана неправильной, предложено обеспечить запасы продовольствия и боеприпасов и драться» [док. № 218].

Вслед за ответом наркома последовали две директивы Военного совета СЗН.

Первая содержала приказ объединить командование всеми сухопутными силами, оборонявшими Таллин, в руках командира 10-го ск, для чего корпус передавался в оперативное подчинение Военному совету КБФ (хотя Военный совет КБФ просил, как указывалось выше, подчинить корпус фронту), а его командир наделялся правами заместителя командующего флотом по сухопутной части.

Вторая директива требовала: *«Таллин безусловно оборонять всеми силами и средствами. Решается вопрос о переброске Таллин подкреплений... Пересмотреть все подразделения БО, зенитной артиллерии, базы, службы, аэродромы, не считаясь штатами, выделить всех, без кого можно обойтись. Сформировать из выделенных части и придать их на усиление сухопутной обороны»* [док. № 222].

17.08 Военный совет СЗН принял решение: *«Для усиления частей сухопутной обороны Таллина сформировать 5-ю бригаду морской пехоты... Формирование закончить к 21 августа, после чего бригаду перебросить в Таллин»* [док. № 235].

19.08 вечером противник начал артиллерийскую подготовку штурма Таллина, а с утра 20.08 силами 42-го ак приступил к штурму столицы Эстонской ССР.

Таким образом, **19 августа 1941 г. начался третий, последний, этап Таллинской оборонительной операции.**

ГБ КБФ штурмовали 254-я пд, 61-я пд, 217-я пд и полковая ударная группа 291-й пд.

Будет, наверное, интересно знать, что первые три дивизии – участницы взятия портовых городов Гдыня в Польше в 1939 г. и Дюнкерк во Франции в 1940 г.

Таллин защищали войска и силы с органами их управления и частями обеспечения, показанные в табл. 1, 2, 3 и 4.

Таблица 1

**Боевой и численный состав войск, оборонявших район Таллин – Палдиски (по состоянию на 20.08.1941 г.)**

Наименования соединений, частей, подразделений, органов управления, учреждений и тыловых частей	Численность, чел.
<b>Краснознаменного Балтийского флота</b>	
1 обрмп	3082
БО ГБ: управление; 34, 94 и 96 оадн; 31 омсб; 153 омср; бронепоезда № 3, 4; ждбатр № 20; обс; автр; пожв; управления комендантов гарнизонов гг. Таллин и Палдиски	3753
ПВО ГБ: управление; 3, 4, 5 пза; 4 зенадн СН; 794 зенабатр; опулб; опрожб; батальон ВНОС: управление; рота ВНОС; рлс «РУС-2»	5815
ВВС ГБ: оперативная группа штаба ВВС КБФ: 10 абр; управление; две аз 13 иап; три аз 71 иап; одна аз 73 бап; 44 раз; 22 раз; 5 аз 5 иап; 28 и 256 бс; 10, 28 и 256 аб	2381
Инженерные войска: 35 оиб; 47, 52 и 91 острб; 6 оэждр; 9 осапр	2597
Отряд курсантов ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе	305
Таллинский флотский полуэкипаж: батальон полуэкипажа; перекомплект команд кораблей ОВР ГБ и ОЛС; экипаж эм «Карл Маркс»	1148

Всего в боевых частях:	19081
Штаб флота	184
Политическое управление флота	97
Тыл флота: управление; срз; госпитали; склады; 76 мсв; отдел тыла в Палдиски; береговая база 1 бртка	990
Район СНиС ГБ: управление; ПРЦ; ПдРЦ; тлф-тлг ст; контрольная рст; рвр; СНП; военно-почтовая экспедиция	630
Гидрографическая служба флота: отдел ГС флота; гидрографическая экспедиция; морская обсерватория; Таллинский гидрорайон; Таллинский манипуляторный отряд; мастерские	180
3 отдел флота	200
Другие учреждения флота (ОРСУ, отделы связи, инженерный, командный, медико-санитарный, финансовый; военная прокуратура, военный трибунал и др.)	248
Всего в органах управления и учреждениях	2529
Всего	<b>21610</b>
<b>10 стрелкового корпуса, войск НКВД, народного ополчения, 8 армии и НКО</b>	
Управление 10 ск; корпусные части: штабной батальон начарта, рбатр 47 кап, 242 озенадн, 54 обс, 80 осб, полевой госпиталь, военная прокуратура, военный трибунал	13500
10 сд: управление; дивизионные части: штабной батальон, 30 ап, 140 гап, 168 озенадн, 24 орб, 31 обс, 94 осб, 111 мсб, 62 автб, 152 ДАРМ, 18 ПАХ, военная прокуратура; 62, 98, 204 сп	
16 сд: управление; дивизионные части: 2 адн 224 ап, 3 адн 232 гап, 18 орб, 39 обс, 78 оигадн, 80 мсб, 78 автб, военная прокуратура; 156 сп; ср 1 сб 167 сп; часть 2 и 3 сб 320 сп 11 сд	
22 мсд войск ОН НКВД: управление. 5 мсп, 83 ждп, 3, 4 и 5 комендатуры 6 пого, остатки 103 и 105 пого, две роты 109 ждп,	
Остатки 43, 44, 45, 48 острб КБФ, переданных в состав 8 армии и придававшихся то одной, то другой ее сд	
Войска НКВД, не входившие в состав 10 ск: 8 пого, штаб и две роты 461 острб, 1 сб 3 мсп	1320
Части народного ополчения: Латышский сп, Эстонский сп (из истребительных отрядов), Эстонский рабочий полк, Таллинская городская милиция	3680
Учреждения и тыловые части 8А и НКО, в т. ч. склады № 261, 347, 565, 815, 834, 1085, 1452.	1462
Всего	19962
Итого	<b>41572</b>

*Примечание:* В эту таблицу не включен 46-й острб (1100 чел.). Он находился на о. Осмуссаар, 26.08 был перевезен с него в Палдиски, а 28.08 отправлен оттуда в ВМБ Ханко.

*Источники:* АОЦВМА: Ф. 6. Д. 870. Л. 96; Д. 877. Л. 123; Д. 883. Л. 11; Д. 883. Л. 11. Д. 885. Л. 60–62; Ф. 9. Д. 651. Л. 133–135; Д. 1293. Л. 121, 443; Д. 8788. Л. 9–12, 40–41, 45–47; Ф. 43. Д. 21618. Л. 1–13; Ф. 44. Д. 1329. Л. 20; Ф. 46. Д. 805. Л. 630–632; Ф. 122. Д. 36544. Л. 11, 16; ЦА МО: Ф. 217. Оп. 1221. Д. 226. Л. 90–96, 112–144; Ф. 344. Оп. 5554. Д. 72. Л. 342; Д. 87. Л. 71; РГВА: Ф. 32904. Оп. 1с. Д. 79. Л. 23–44; Ф. 38650. Оп. 1. Д. 605. Л. 9.

**Части и подразделения КБФ, действовавшие на сухопутном фронте обороны района  
Таллин — Палдиски в непосредственном соприкосновении с противником**

Штатные части: стрелковые и инженерные	Численность, чел.	Штатные части: ПВО, БО ГБ и ВВС	Численность, чел.	Нештатные части: стрелковые, артиллерийские и др.	Численность, чел.
1 обрмп	3082	3 пза с 4 зенадн СН и 794 озенбатр, без 61 озенадн и 424 зенбатр	1346	Стрелковый полк	3313
Взвод 3 отдела флота	45			Стрелковый полк БО ГБ	1817
				Особый отряд моряков	1038
35 оинжб	480	4 пза с опулб и опрожб	2115	1 сводб	548
<b>Всего</b>	<b>3607</b>	5 пза без 202 зенадн, пулр и прожр	297	Сводб тыла	450
				Отряд курсантов ВВМУ	305
		202 зенадн без 225 зенбатр, пулр и прожр	277	Батальон полуэкипажа	183
				Маневренная группа	129
		Батальон ВНОС	270	Бронепоезд № 3	49
		<b>Всего</b>	<b>4305</b>	Бронепоезд № 4	49
		94 оадн: 185 и 186 батр	251	Ждбатр № 20	138
		96 оадн: 187 батр	123	Отдельная батр	109
		31 омсб	475	Бронетанковая рота	46
		<b>Всего</b>	<b>849</b>	Саперно-подрывной взвод	43
		Летный состав 10 абр	150	Отряд мотоциклистов	40
		<b>Итого</b>	<b>5304</b>	<b>Всего</b>	<b>8257</b>
<b>Итого на сухопутном фронте — 17168 человек</b>					

*Примечания:* 1. Во избежание двойного учета штатных частей, вошедших в состав нештатных, в таблице не показаны:

- а) опрожб ПВО ГБ и 47-й острб, вошедшие в состав стрелкового полка;
- б) пулр и прожр 5-го пза и пулр и прожр 202-го озенадн, обс БО ГБ, 153-й мср, 6-я эждр, 9-я ждр, 52-й и 91-й острб, вошедшие в состав стрелкового полка БО ГБ;
- в) части и подразделения тыла, гидрографической службы, 10, 28 и 256-й авиабаз, 28-го и 256-го батальонов связи 10-й абр и некоторых других органов обеспечения, вошедшие в различные нештатные части;

г) отряд полковника Костикова, подразделения которого в ходе обороны Таллина влились в состав различных частей: штатных, нештатных и народного ополчения.

2. Моторизованная рота 3-го отдела КБФ, состоявшая из штатного взвода, дополненного курсантами ВВМУ им. М. В. Фрунзе, показана только взводом; курсанты показаны в отряде курсантов.

*Источники:* АО ЦВМА: Ф. 2. Д. 20249. Л. 375; Ф. 9. Д. 1293. Л. 121, 443; Ф. 97. Д. 34045. Л. 23; ЦА МО: Ф. 217. Оп. 1221. Д. 226. Л. 90–96 [библ. № 102, 241].

Таблица 3

**Состав артиллерии войск и сил, оборонявших район Таллин — Палдиски  
(по состоянию на 20.08.1941 г.)**

Соединения, части и корабли	Калибр орудий в мм и их количество									
	305	180	152	130	122	100 (102)	76	45	37	Всего
<b>Всего 10 ск</b>			17		18		51	13		99
БО ГБ КБФ	4		18	7		16	2	24	2	73
ПВО ГБ КБФ			1	3			96	14	10	124
Части обороны ГБ КБФ							18	27		45
Корабли ОЛС, днскр ОВР, днкл		9		32		30	16	52	6	145
<b>Всего КБФ</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>19</b>	<b>42</b>		<b>46</b>	<b>132</b>	<b>117</b>	<b>18</b>	<b>387</b>
<b>Итого</b>	<b>4</b>	<b>9</b>	<b>36</b>	<b>42</b>	<b>18</b>	<b>46</b>	<b>183</b>	<b>130</b>	<b>18</b>	<b>486</b>

*Примечания:* 1. В таблице учтена вся артиллерия, предназначенная для стрельбы по наземным, воздушным и морским целям. Из таблицы следует, что 80% артиллерии, участвовавшей в обороне Таллина, составляла артиллерия КБФ. Около 45% артиллерии БО ГБ, около 80% артиллерии ПВО ГБ и кораблей, 100% артиллерии 10-го ск и частей обороны ГБ применялись против наземного противника. Всего 404 орудия, в том числе 305 орудий КБФ (75%). Количество артиллерии 10-го ск и КБФ, действовавшей непосредственно в боевых порядках войск, соотносилось как 1:1,5.

2. В таблицу не вошли 12100-мм (102-мм), более 16076-мм, 45-мм и 37-мм орудий ПЛ. БТЩ, СКА, мобилизованных СКР и ТТЩ, а также ВСУ и ТР, не участвовавших в огневой поддержке войск. Они частично участвовали в ПВО ГБ, но их состав постоянно менялся.

Таблица 4

**Состав авиации КБФ в районе Таллин — Палдиски (по состоянию на 0.00 20.08.1941 г.)**

Авиационные части	Аэродромы базирования	Типы самолетов	Количество исправных самолетов
73 бап	Сууркюля	Ар-2	8
	—«—	СБ	1
13 иап	Ларсберг	И-16	11
	—«—	И-15	6
71 иап	—«—	И-16	5
	Таллин	И-153	10
	Клога	И-153	6
	Сууркюля	МиГ-3	2
44 ораэ	Таллин	МБР-2	8
22 ораэ	Таллин	МДР-6	2
Итого	Бомбардировщиков		9
	Истребителей		40
	Разведчиков		10

*Примечания:* 1. 10-й ск своей авиации не имел.

2. Самолеты Ар-2, СБ и МиГ-3 были отозваны из Таллина 23.08.1941 г. и вошли в состав авиагруппы, переданной в оперативное подчинение командующему ВВС Ленфронта.

3. В таблицу не вошли 8 самолетов И-153 из состава 12-й окиаэ с о. Эзель, которые 20.08 находились в Таллине, а 27.08 убыли на о. Эзель.

*Источник:* АО ЦВМА. Ф. 46. Д. 789. Л. 92.



21.08 Военный совет СЗН во изменение своего решения от 17.08 приказывает: *«Пятую морскую бригаду временно передать в состав Ижорского укрепленного района КВМБ для занятия Ковашинской позиции»* (от названия реки Коваши. — Р. 3.)» [док. № 244].

Это был сильный удар по надеждам командования КБФ на получение подкреплений и его намерениям удержать Таллин. Но Военный совет КБФ, отлично понимая сложность положения Ленинграда, с потерей которого западной группировке флота просто некуда было бы возвращаться, обращается к Верховному главнокомандующему (ВГК) и главному войсками СЗН с предложением об *«организации наступления района Таллин, сохранив в нем небольшой гарнизон соединенными силами гарнизонов Ханко – о-ва Эзель – о-ва Даго 10 ск, что в общем даст 45–50 тысяч человек при трех полках артиллерии, плюс морские бригады дадут 10–12 тыс. Гарнизоны Эзель, Даго можно перебросить немедленно, с Ханко перевозка займет 4–5 дней»* [док. № 245].

Военный совет СЗН попросил наркома ВМФ высказать свое мнение о предложении КБФ, сообщив ему, что сам *«считает в данный момент сворачивание Ханко, островов, Таллина нецелесообразным, несмотря на тяжелое положение в районе Ленинграда»* [док. № 246]. Нарком ВМФ согласился с мнением Военного совета СЗН, добавив, что у защитников Таллина *«наступательной силы нет, а держаться в укрепленных местах могут»* [док. 248].

22.08 нарком ВМФ доложил И. В. Сталину согласованные с Военным советом СЗН соображения по поводу предложения КБФ организовать наступление из района Таллина, а затем сообщил военным советам СЗН и КБФ решение ВГК: *«Постановка этого вопроса преждевременна»* [док. 254]. В ответ на эту радиограмму Военный совет КБФ доложил наркому ВМФ: *«Наше предложение уже опоздало плацдарм для развертывания отсутствует»* [док. № 255].

Через несколько лет после окончания Великой Отечественной войны адмирал В. Ф. Трибуц, вспоминая это событие, говорил: *«Время показало, что такая постановка вопроса, по моему, была не преждевременной, а скорее запоздалой и недостаточно настойчивой»* [библ. № 101].

Примечательно, что в этот же день Гитлер дает указание главнокомандующему сухопутными войсками о необходимости при продолжении операций на советско-германском фронте *«учесть моменты, имеющие значение для Германии вследствие ее собственного положения: а) возможно быстрое занятие Прибалтики с целью обеспечения Германии от ударов русской авиации и военно-морского флота из этих районов...»* [док. № 257].

Совпадение по времени этих решений и указаний советского и германского руководителей, конечно, было случайным. Но оно натолкнуло на мысль о том, что отказ принять предложение Военного совета КБФ о сосредоточении в Таллине всех наземных сил флота, оказавшихся в тылу врага, был вызван не столько опа-

сеннем прорыва крупных кораблей германского флота в Финский залив, сколько стремлением Верховного главнокомандующего не просто продолжать, а усилить авиационные удары по Берлину с острова Эзель. На правомерность такой мысли указывает и ряд других фактов.

Так, вечером 22.08 у И. В. Сталина на докладе были одновременно нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов, командующий ВВС Красной армии П. Ф. Жигарев, начальник Управления ВВС ВМФ С. Ф. Жаворонков и летчик-испытатель В. К. Коккинаки. Состав военных руководителей, принятых Верховным главнокомандующим, позволяет предполагать, что речь шла о бомбардировках Берлина [библ. № 255].

Тем более, что уже 23.08 нарком ВМФ направил замглавкома войсками СЗН по морской части и командующему КБФ радиogramму следующего содержания: *«Учитывая обстановку и увеличение общего числа самолетов ДБ-3 и истребителей на Эзеле (речь идет о предполагавшемся увеличении, которое не состоялось. — Р. З.), необходимо в ближайшие 5 дней подать туда 500 тонн Б-78, 100 тонн Б-74, 60 тонн касторового масла, 100 ФАБ-1000, 200 ФАБ-500, 20000 мелких зажигательных бомб, к ним оболочек: РРАБ-2-50, РРАБ-3-90, 50 ЗАБ-50. Для переброски использовать все до боевых кораблей включительно»* [док. № 378].

Вслед за этим начальник авиации ВМФ информировал командира 1-го мтап ВВС КБФ, руководившего налетами на Берлин, о том, что: *«1. Тов. Сталин приказал продолжать решительные действия, используя малейшие возможности погоды, максимально растягивая время удара. 2. Дня через 2–3 прибудет Вам 20 ДБФ М-88 ВВС Красной армии (27.08.1941 г. они прибыли на АС Богослово, располагавшийся в 300 км юго-восточнее Ленинграда, где ожидали приказа о перелете на о. Эзель. — Р. З.), заставить возить тонну крупных бомб, расширить аэродромы, строить Кехераху (аэродром на о. Эзель. — Р. З.). 3. Через это же время для прикryтия аэродромов будет выслано 10 Лагов и 10 Мигов (самолетов-истребителей ЛаГГ-3 и МиГ-3. — Р. З.) и усилена зенитная «борона»* [док. № 379].

В тот же день замглавкома войсками СЗН по морской части во исполнение указаний наркома ВМФ приказал командующему ВВС КБФ, командиру КВМБ и командующему КБФ: *«Персонально возлагаю подачу в Ораниенбаум на г.-м. Рожкова (замкомандующего ВВС КБФ. — Р. З.), отправку морем до Таллина на к-а Коренева (командира КВМБ. — Р. З.). Командующему флотом обеспечить экстренную доставку завезенного и имеемого в Таллине до Эзеля. Возвратить порожние баржи, контейнеры и бочки в Ораниенбаум. Не допускать их задержку. Управлять всей операцией, включая прикryтие коммуникации истребителями. Ежедневно давать донесения о ходе выполнения для доклада в Москву»* [док. № 380]. А Военный совет КБФ приказывает командиру КВМБ: *«Каждый направляемый в Таллин БТЩ должен принять в носовую топливную систему Б-70. Системы предварительно зачистить»* [док. № 381].

В ходе этих перевозок погибли три из 13 сохранившихся к тому времени БТЩ. А без тральщиков флот не мог вести ни наступательных, ни оборонительных дей-

ствий. Но все это было возможно, пока в руках КБФ были Таллин и северо-западная часть Эстонской ССР.

23.08 немецкие дивизии, штурмовавшие Таллин, тесня наши войска, приблизились к главному оборонительному рубежу города. В бой с противником вступила артиллерия кораблей и БО, а также развернутые для стрельбы по наземным целям зенитные артиллерийские батареи ПВО ГБ. Защитники Таллина несли большие потери. Темп продвижения противника составлял лишь 2–2,5 км в день, но до города от главного оборонительного рубежа было всего 9–12 км.

Военный совет СЗН, хорошо осведомленный об обстановке в Таллине по регулярно представлявшимся боевым донесениям и оперативным сводкам, направляет Военному совету КБФ директивы с требованием *«оборудованный оборонительный рубеж ни при каких условиях не сдавать врагу»* [док. № 369], повторяет ранее дававшиеся и уже исполненные указания по обороне ГБ, а также приказывает: *«Для облегчения положения Таллина организуйте операцию удара во фланг и на коммуникации противника, действующего от Пярну на Таллин»* [док. № 373].

Один удар предписывалось нанести частью гарнизона острова Эзель в направлении от Виртсу на Пярну или Марьямаа, а другой — частью гарнизона о. Даго от Хапсалу в направлении Марьямаа или Нисси. Всего к нанесению ударов предлагалось привлечь 5 тыс. бойцов. Одновременно Военный совет СЗН направляет доклад ВГК, содержание которого должно было исключить сомнения в возможности удержания Таллина. Правда, в заключительной фразе этого доклада предусмотрительно отмечалось: *«Военный совет КБФ, очевидно, обстановку оценивает неблагоприятно, так как сосредоточивает в Таллине все тральщики и корабли охранения»* [док. № 375].

Свою уверенность в возможности продолжения обороны Таллина Военный совет СЗН «подкрепил» тем, что в соответствии с его распоряжением от 14 августа 1941 г. [док. № 220] к 23.08 из Таллина были отозваны две эскадрильи бомбардировщиков СБ и Ар-2 73-го бап, эскадрильи штурмовиков Ил-2 и истребителей МиГ-3 13-го иап, а также эскадрилья истребителей И-16 5-го иап. Они были включены в состав авиагруппы самолетов ВВС КБФ, переданной этим распоряжением в оперативное подчинение командующему ВВС СФ (с 23.08 — ЛФ) для действий под Ленинградом на сухопутном фронте.

Вот так «решился» вопрос о подкреплениях для Таллина, о которых шла речь в директиве Военного совета СЗН от 14.08.

А четыре оставшихся эскадрильи самолетов-истребителей И-16 и И-153 (45 исправных машин, т. е. меньше полка) должны были осуществлять ПВО ГБ КБФ, поддерживать войска, обороняющие Таллин, штурмуя и бомбардируя немецкие пехоту, танки, артиллерию и аэродромы, прикрывать морские коммуникации Таллин — Кронштадт, Таллин — о. Эзель, Таллин — п-ов Ханко в радиусе до 100 км от Таллина.

Вплоть до 25.08 Военный совет и штаб КБФ, опасаясь, видимо, обвинений в паникерстве и трусости (примеры таких обвинений приводились ранее), в своих боевых донесениях и оперативных сводках стремились не драматизировать обстановку в Таллине.

25.08 в 04.00 член Военного совета КБФ дивизионный комиссар Н. К. Смирнов донес начальнику ГПУ ВМФ об основных трудностях обороны Таллина. К их числу он отнес: слабость (количественную и по вооружению), усталость армейских частей, их неустойчивость в бою: отсутствие на флоте командиров, подготовленных для руководства боевыми действиями на сухопутном фронте непатных частей и подразделений, сформированных из личного состава БО. ПВО, ВВС, корабельных соединений и органов управления КБФ; плохое отношение населения к военнослужащим, усилившуюся деятельность кайтселийтов, измену в частях эстонского народного ополчения и беспомощность местной власти в противодействии этим явлениям.

В очередных боевых донесениях по состоянию на 10.00 и 14.00 Военный совет КБФ донес главному войсками СЗН и наркому ВМФ о том, что немецкая полевая артиллерия начала расстрел кораблей на таллинском рейде, обстрел Купеческой и Минной гаваней, а в ходе отражения штурма оказались выведенными из строя до половины защитников Таллина. Эти боевые донесения вызвали озабоченность в ГШ КА и Наркомате ВМФ (но не в главкомате СЗН!).

В 18.00 командир 10-го ск представил Военному совету КБФ боевое донесение, в котором говорилось: *«Части Таллинского оборонительного района обескровлены несенными тяжелыми потерями в личном составе и материальной части... Несмотря на активную поддержку береговой и корабельной артиллерии и авиации КБФ, силы обороны Таллина на исходе, так как люди дерутся в течение 6-ти суток непрерывно, без смены и пополнения... Необходимо немедленное решение главного командования о дальнейшей обороне Таллина, так как в перспективе – максимум день боя в пределах города и полное окружение и уничтожение частей обороны»* [док. № 419].

В 18.05 Военный совет КБФ направил внесрочное боевое донесение главному войсками СЗН и наркому ВМФ серией «молния» и, обрисовав в нем сложившуюся в Таллине обстановку, заключил его так: *«Военный совет, докладывая создавшейся обстановке, просит Ваших указаний и решений по кораблям, находящимся на рейде, частям 10 ск и БО КБФ на случай прорыва противника черту города и отхода наших войск к морю. Посадка в этом случае на транспорты невозможна»* [док. № 420].

Ровно через три часа, в 21.05, в те же адреса было дано еще одно донесение, в котором сообщалось: *«Противник начал расстрел кораблей стоящих на рейде из артиллерии. Попадание минный погреб крейсеру «Киров» пожар ликвидирован. Миноносцы, тральщики, транспорта, крейсер ограниченному бою на рейде ходят полными ходами уклоняясь от артиллерийских залпов противника»* [док. № 426].

К исходу 25.08 главному войсками СЗН по настоянию Военного совета КБФ отменил начавшееся наступление войск, перевезенных на материк с островов Эзель и

Даго, поскольку оно не могло помочь защитникам Таллина. Для нанесения эффективного удара по противнику этим войскам нужно было достичь Таллина, что они могли сделать не ранее 31.08, причем значительно ослабленными, но удержание Таллина до этого времени представлялось нереальным.

В ночь с 25.08 на 26.08, с 23.40 до 00.50, начальник ГШ КА Маршал Советского Союза Б. М. Шапошников и нарком ВМФ адмирал Н. Г. Кузнецов находились на докладе у Верховного главнокомандующего. Содержание докладов и принятых по ним решений, касающихся Таллина, не известны. Но после того как около 01.00 26.08 на стол главкома войсками СЗН и наркома ВМФ легли задержанные из-за неблагоприятного состояния атмосферы процитированные выше внеочередные боевые донесения Военного совета КБФ, отправленные в 18.05 и 21.05 25.08 (дополнительные экземпляры боевых донесений Военного совета КБФ, адресованных наркому ВМФ, направлялись из ГМШ ВМФ И. В. Сталину, В. М. Молотову и в ГШ КА), машина стратегического уровня военного управления закрутилась быстрее.

26.08 в 03.42 Военный совет СЗН направил ВГК доклад об обстановке в Таллине, в котором просил разрешения на отход из Таллина в Кронштадт. Между 5 и 6 часами за подписями И. В. Сталина и В. М. Молотова был дан положительный ответ на просьбу Военного совета СЗН об оставлении Таллина. Вероятно, они были подготовлены к этому решению ночными докладами Б. М. Шапошникова и Н. Г. Кузнецова. Судя по подписям, решение исходило не от ВГК, а от Государственного комитета обороны (ГКО). Около 11.00 директиву Военного совета СЗН на отход из Таллина получил Военный совет КБФ. На подготовку к отходу и посадку войск на транспорты осталось менее двух суток (41 час — до 04.00 28.08.1941 г.). Дольше обороняющие Таллин войска, по оценке Военного совета КБФ, не могли сдерживать натиск врага.

27.08 в 05.50 Военный совет СЗН донес наркому обороны и начальнику ГШ КА: *«Эвакуация Таллина и осложненная обстановка на Балтийском море ставит перед нами вопрос о выводе живой силы с Даго и Эзель, а также из района Ханко»* [док. № 498].

В 19.00 начальник ГШ КА просит главкома войсками СЗН сообщить для доклада ВГК соображения о том, как главком собирается поступить с 3-й осбр, входившей в состав гарнизона Моонзундских островов. Странно, что ни ВГК, ни начальника ГШ КА не заинтересовали соображения главкома относительно других частей КА и КБФ, находившихся в тылу врага. Ведь на п-ове Ханко была еще 8-я осбр, а кроме этих двух отдельных стрелковых бригад на островах Эзель, Даго и на п-ове Ханко находились около 30 тыс. военнослужащих ВМФ, причем все они входили в состав войск СЗН.

28.08 в 04.22 Военный совет СЗН донес начальнику ГШ КА: *«Мы полагаем необходимым все войсковые части и вооружение с Эзель, Даго и Ханко эвакуировать. Наличие транспортных средств и охраняемые корабли не позволяют приступить к эвакуации островов одновременно с эвакуацией Таллина, придется эту операцию проводить по окончании Таллинской»* [док. № 566].

В 23.25 того же дня начальник ГШ КА по поручению Ставки ВГК дал ответ Военному совету СЗН: *«Верховный главнокомандующий разрешил эвакуировать все войсковые части и вооружение с островов Эзель и Даго и полуострова Ханко»* [док. № 593].

Но флот уже покинул Таллин, и около 50 тыс. воинов КА и ВМФ были оставлены в тылу врага.

#### 1.4. Эвакуационные мероприятия в ходе обороны Таллина

Подготовка к эвакуации войск из Таллина и отходу из него корабельных сил, береговых войск (БО и ПВО) и авиации КБФ, а также войск СФ, осуществлявших противодесантную оборону северо-западного побережья Эстонии началась гораздо раньше получения разрешения ГКО. В предыдущем разделе говорилось о ряде приказаний и директив командования ВМФ и КА, нацеливавших Военный совет КБФ на эвакуацию и отход (начальника ГМШ – замнаркома ВМФ от 1.07, штаба СФ от 3.07 и 6.07, командующего Таллинской оперативной группой от 7.07, Военного совета 8А от 8.07).

В соответствии с этими директивами в течение первой половины июля были разработаны и утверждены начальником ГМШ – замнаркома ВМФ планы эвакуации и отхода, разработаны боевые приказы и распоряжения Военного совета КБФ соединениям, частям и учреждениям флота на эвакуацию, отход, разрушение стационарных объектов и заграждение таллинских гаваней и рейдов. Эти планы и боевые приказы не были реализованы в связи с тем, что Главным командованием было приказано оборонять Таллин, а нарком ВМФ 9.07 запретил отход сил, войск и управления флота из Таллина, но в конце августа они послужили подспорьем при подготовке к Таллинскому прорыву.

4.08 начштаба КБФ приказал командиру КВМБ выслать в Таллин для эвакуации 1-й тыс. раненых теплоход ВТ № 521 «Иосиф Сталин» (вместо него был выслан ВТ № 509 «Вячеслав Молотов»).

5.08, когда немецкие войска перерезали железную дорогу Таллин – Ленинград в районе Таа, по приказанию командующего КБФ в предвидении полного окружения Таллина с суши и возможности его оставления, а также для вывоза накапливавшихся раненых, были вызваны в ГБ из Ленинграда и Кронштадта еще 14 транспортов (ТР) и три ледокола (ЛЕД). К 14.08 эти суда, кроме погибшего на переходе ВТ № 538 «Аксель Карл», прибыли в Таллин (табл. 5, № 34–49). Позднее были дополнительно вызваны еще восемь ТР (табл. 5, № 50–52, 57–59, 66.67). Из них пришли три ТР, причем один из них (ВТ № 513 «Луначарский») был потоплен самолетами противника в Таллине в день прихода, четыре погибли в пути, а один не дошел до Таллина из-за полученных повреждений (некоторые из этих ТР перевозили грузы для БО БР).

**Сбор в Таллине кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве,  
и отправление в Кронштадт кораблей и судов, ненужных для обороны Таллина**

№ п/п	Наименования судов	Дата прибытия	Дата убытия или гибели
Суда, находившиеся в Таллине, прибывшие в него до 5 августа и убывшие из него, (кроме участвовавших в Таллинском прорыве), начиная с 5 августа, т е со дня полного прекращения сухопутного сообщения с Ленинградом			
1	СС «Нептун»	Было	
2	СС «Колывань»	Было	
3	СС «Метеор»	Было	
4	ВТ-532 «Эстиранд»	Был	24.08 погиб на переходе из Таллина в Кронштадт
5	ВТ-563 «Агис Кронвалдс»	Был	
6	ВТ-581 «Лейк Люцерне»	Был	
7	ВТ-584 «Найссаар»	Был	
8	ВТ-502 «Эверанна»	Был	5.08
9	ВТ-506 «Барта»	Был	5.08
10	ВТ-583 «Майя»	Был	5.08
11	ВТ-549 «Скаутс»	Был	5.08
12	ВТ-508 «Ауралия»	Был	11.08
13	ВТ-542 «Мееро»	Был	11.08
14	ВТ-531 «Тыну»	Был	11.08
15	Плавучая мастерская № 107	Была	19.08 погибла на переходе из Таллина в Кронштадт
16	ВТ-503 «Леени»	Был	21.08 погиб на переходе из Таллина в Кронштадт
17	ВТ-579 «Кумари»	Был	
18	ТР «Вормси»	Был	
19	ШК «Вирониа»	12 июля	
20	ТН № 12	12 июля	
21	ПМ «Серп и Молот»	20 июля	
22	ВТ-524 «Калпакс»	23 июля	
23	ТР «Андрей Жданов»	25 июля	24.08
24	ЛЕД «Трувор»	29 июля	25.08 погиб на переходе из Таллина в Кронштадт
25	ТН № 11	30 июля	24.08 погиб на переходе из Таллина в Кронштадт
26	ВТ-545 «Эверита»	30 июля	
27	ВТ-550 «Шауляй»	1 августа	
28	ВТ-546 «Аусма»	2 августа	
29	ПБ «Ленинградсовет»	2 августа	
30	ВТ-510 «Вахур»	Был	28.08
Корабли и суда, прибывшие в Таллин после того, как 4 августа командующий КБФ приказал направить из Ленинграда в Таллин три ЛЕД и 14 ТР, и убывшие из него (кроме участвовавших в Таллинском прорыве) после этого дня, а также не дошедшие до Таллина (из числа вызванных дополнительно)			
31	ВТ-№ 538 «Аксель Карл»		7.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин

Боевые действия в Прибалтике

32	ЭМТЩ «Скат»		7.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
33	ЭМТЩ «Смелый»		7.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
34	ВТ-518 «Луга»	7 августа	
35	ЛЕД «Октябрь»	7 августа	24.08
36	ВТ-523 «Казахстан»	8 августа	
37	ЛЕД «Суур Тылл»	8 августа	
38	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»	8 августа	
39	ВТ-509 «Вячеслав Молотов»	8 августа	11.08
40	ВТ-514 «Сибирь»	8 августа	20.08 погиб на переходе из Таллина в Кронштадт
41	ВТ-511 «Алев»	10 августа	
42	ВТ-512 «Тобол»	10 августа	
43	ВТ-530 «Элла»	10 августа	
44	ВТ-501 «Балхаш»	11 августа	
45	ВТ-520 «Эвальд»	11 августа	25.08
46	ВТ-522 «Даугава»	11 августа	25.08
47	ВТ-505 «Иван Папанин»	14 августа	
48	ВТ-543 «Вторая Пятилетка»	14 августа	
49	ВТ-547 «Ярвамаа»	14 августа	
50	ТР «Водник»		14.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
51	ТР «Утена»		14.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
52	ВТ-554 «Кретинга»		15.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
53	БТЩ Т-202 «Буй»		15.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
54	БАР НБ-12		21.08 погибла на переходе из Кронштадта в Таллин
55	БТЩ Т-209 «Кнехт»		24.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
56	БТЩ Т-214 «Бугель»		24.08 погиб на переходе из Кронштадта в Таллин
57	ВТ-513 «Луначарский»	26 августа	26.08 потоплен в Таллине
58	ВТ-529 «Скрунда»	26 августа	
59	ВТ-537 «Эргонавтис»	26 августа	
60	БУК ЛП-5 (С-101)	26 августа	
61	БАР?	26 августа	
62	СС «Сатурн»	27 августа	
63	ЛЕД БУК «Тасуя»	27 августа	
64	БУК КП-12	27 августа	
65	ГИСУ «Лоод»	27 августа	
66	ВТ-519 «Сигульда»		27.08 поврежден на переходе из Кронштадта в Таллин, выбросился на о. Югланд, затем «сплоз» с него и затонул
67	ВТ-553 «Сауле»		27.08 поврежден на переходе из Кронштадта в Таллин, потерял ход, отбуксирован к о. Югланд
68	ТТЩ № 42		28.08 погиб на переходе от о. Югланд в Таллин

Источники: АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10290. Л. 706; Ф. 45. Д. 1146, 1147, 1152, 1153, 8925; Ф. 85. Д. 10276, 10277, 10278, 10279; Ф. 210. Д. 7125; [библ. № 288].



#### 10.08 Военный совет КБФ:

1) Назначил начальником эвакуации ГБ КБФ начальника тыла флота генерал-майора М. И. Москаленко и приказал ему к исходу суток разработать и представить на утверждение план эвакуации, рассчитанный на вывоз из Таллина максимального количества прежде всего людских резервов и боевой техники, а также возложил на него руководство эвакуацией ГБ КБФ. Для организации и проведения эвакуации ему были подчинены начальник оргмоботдела штаба КБФ полковник А. С. Ильин и начальник ВОСО КБФ капитан 2 ранга И. Н. Ганцов. В соответствии с решением Военного совета эвакуации подлежали все воинские части КБФ, 10-й ск, а также гражданские организации и учреждения г. Таллина. План эвакуации было приказано корректировать ежедневно, исходя из наличия эвакуационных средств.

2) Утвердил «Инструкцию по организации и проведению эвакуации гарнизона и правительственных учреждений из г. Таллин». Инструкцией определялось, что:

– органами руководства эвакуацией являются управление тыла и группы диспетчеров (позднее названные комендатурами) от ВОСО КБФ в отдельных гаванях и на каждом причале;

– для эвакуации используются все суда морского флота, вспомогательного флота тыла и некоторое количество боевых кораблей с разрешения командующего КБФ по представлению начальника эвакуации;

– формирование конвоев осуществляется штабом КБФ.

11.08 и 18.08 все, кто был ранен до начала противником штурма Таллина (всего 3771 человек), были отправлены в Ленинград (табл. 6).

Некоторые исследователи и мемуаристы называли большее количество раненых, подлежавших эвакуации к моменту окружения Таллина войсками противника, – более 5 тыс. и даже 10 тыс. человек. Вероятно, первые получали такую цифру, суммируя число раненых, отправленных из Таллина не только 11.08 и 18.08, но также и 24.08, и 25.08. Откуда брали свою цифру вторые, трудно сказать. Но 24.08 и 25.08 вывозились уже те 1802 человека, кто был ранен во время начатого немцами 19.08 штурма Таллина.

В целом до начала Таллинского прорыва было отправлено в Ленинград 5573 раненых. Правда, 480 из них погибли в пути, но 5093 (91,4%) были доставлены в госпитали (табл. 6).

Таблица 6

## Данные об эвакуации раненых из Таллина в августе 1941 г.

№ п/п	Транспорт	Время рейса	Число отправленных раненых	Число доставленных раненых	Число погибших раненых
До 20 августа					
1	ВТ-509 «В. Молотов»	11-13.08	2401	2362	39
2	ВТ-508 «Аурация»	12-14.08	610	610	—
3	ВТ-514 «Сибирь»	18-20.08	760	342	418
Всего			3771	3314	457
24 и 25 августа					
4	ТР «Андрей Жданов»	24-26.08	702	700	2
5	ВТ-522 «Даугава»	25-27.08	506	485	21
6	ВТ-520 «Эвальд»	25-27.08	594	594	—
Всего			1802	1779	23
Всего до начала общей эвакуации			5573	5093	480
28 августа					
7	ВТ-511 «Алев»	28-29.08	670	—	670
8	ВТ-501 «Балхаш»	28-29.08	87	—	87
9	ВТ-518 «Луга»	28-29.08	1226	1206	20
10	ВТ-524 «Калпакс»	28-29.08	850	—	850
11	ВТ-530 «Элла»	28-29.08	693	100	593
12	ВТ-523 «Казахстан»	28.08-2.09	356	349	7
Всего			3882	1655	2227
Итого			9455	6748	2707

Всего с 5.08 по 28.08 из Таллина в Ленинград и Кронштадт, в БО БР и ВМБ Ханко были отправлены 57 боевых кораблей, ТР и ВСУ, не нужных для обороны города, нуждавшихся в ремонте и перевозивших разные грузы, в том числе шесть из 18 ПЛ, два ЭМ, три ТКА и три ЗМ. На них, в дополнение к 5573 раненым, морским путем вывезли из Таллина 11 812 человек (жителей Таллина, военнослужащих и вольнонаемных служащих органов управления КБФ и членов их семей, мобилизованных в КА эстонских граждан), включая экипажи кораблей, судов и комендантские команды на судах (табл. 7).

**Отправление из Таллина с 5.08 по 28.08 боевых кораблей и катеров, транспортов, вспомогательных судов, здоровых военнослужащих и гражданских лиц**

№ п/п	Дата	Наименование корабля, судна (причины гибели, повреждения)	Количество членов экипажа + комендантской команды / пассажиров (нераненых)
1	5 августа	ЗМ «Ристна»	51
2		ПЛ Ц-406	40
3		ПЛ М-96	22
4		ВТ-502 «Эверанна»	31+7 / 768=806
5		ВТ-506 «Барта»	30
6		ВТ-563 «Майя»	30
7		ВТ-549 «Скаутс»	30
8	6 августа	ТР?	20
9		ТР?	30
10		БУК КП-1	9
11		БУК КП-2	9
12		БАР № ?	3
13		ПМШ «Рейн»	9
14	11 августа	ВТ-509 «Вячеслав Молотов» (поврежден, мина)	30/100=130
15		ГИСУ «Секстан»	30
16	14 августа	ВТ-508 «Ауралия»	30
17		ВТ-531 «Тыну»	30 / 917=947
18		ВТ-542 «Мееро»	30
19	15 августа	ПЛ К-3	62
20		ПЛ С-8	45
21		ПЛ Ц-323	40
22		ПЛ Ц-324	40
23	18 августа	ЗМ «Урал»	220
24		ВТ-514 «Сибирь» (погиб, авиация)	45+21 / 601=667
25		ЭМ «Стерегущий»	262
26		ПМ № 107 (погибла, мина)	100
27	21 августа	ВТ-503 «Лесни» (погиб, мина)	30
28		ТКА № 11	6
29		ТКА № 21	6
30		ТКА № 63	6
31		ЗМ (ГИСУ) «Норд» (погиб, мина)	30
32		БУК С-102	38
33		БУК «Карин»	30
34		БАР № 8	3
35		БАР № 14 (погибла, мина)	3
36		БАР № 1062	3
37	24 августа	ТН № 11 (погиб, авиация)	30+20 / 1190=1240

38		ЛЕД «Октябрь»	43+33=76
39		ВТ-561 (ПБ ПЛ) «Аэгна»	30 / 90 в/сл=120
40		ГИСУ «Гидрограф»	27 / 42 в/сл + 29 в/н=98
41		ТР «Андрей Жданов»	30 / 178=208
42		ВТ-532 «Эстиранд» (погиб, авиация)	30 / 3500=3530
43		ЭМ «Энгельс» (погиб, мины)	168
44		ТР «Хельге» (на Эзель)	20
45	25 августа	ВТ-564 «Абрука» (на Эзель)	20 / 408=428
46		ТР «Хильде» (на Ханко)	20
47		ПМШ «Эрне» (на Ханко)	20 / 500=520
48		ЛЕД «Трувор» (погиб, мина)	43+33=76
49		ГИСУ «Рулсвой»	33 / 42 в/сл + 30 в/н=105
50		ВТ-520 «Эвальд»	30+13 / 44=87
51		ВТ-522 «Даугава» (поврежден, авиация)	21+17 / 46=84
52	26 августа	МБ № 11 «Чайка» (на Ханко)	6
53		МБ № 31 «Судак» (на Ханко)	6
54		МБ № 41 «Лосось» (на Ханко)	6
55		МБ № 42 «Акула» (на Ханко)	6
56		МБ № 43 «Возрождение» (на Ханко)	6
57		МБ № 46 «Гюлень» (на Ханко)	6
58		МБ № 52 «Колхозник» (на Ханко)	6
59	27 августа	БУК КП-11 (на Эзель)	30
60		БАР НБ-14 (на Эзель)	3
61	28 августа	ВТ-510 «Вахур» (на Ханко)	20 / 1100=1120
Итого			11812

Источники: АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10290. Л. 706; Ф. 45. Д. 1152, 1153 [библ. № 288].

Полных сведений по этому вопросу найти не удалось, но фактически, наверное, вывезли больше, так как число, прежде всего, гражданских лиц на ряде судов неизвестно, а они были. Часть из них погибла в пути.

Кроме того, с АС Сууркюля на АС Беззаботное был перебазирован 73-й бап с частью своего летно-технического состава. На самолетах ТБ-3, МДР-6 и МБР-2, в том числе присланных из состава восточной группировки ВВС флота, эвакуировали личный состав оперативной группы штаба ВВС, штаба 10-й аб, часть летно-технического состава 13-го и 71-го иап, а на своих самолетах покинули Таллин летчики 13, 71 и 5-го иап, 12-й окиаэ. Всего перелетели на самолетах из Таллина на аэродромы ленинградского аэроузла 384 человека и на о. Эзель — 8 человек (табл. 8).

**Расчет числа военнослужащих ВВС, вывезенных из Таллина самолетами до начала общей эвакуации**

Дата	Средства перевозки	Экипажи	Пассажиры	Всего	Примечание
17.08	10 самолетов СБ	3x10=30	4x10=40	70	1. Экипажи самолетов ТБ-3 и МБР-2, присланных из восточной группировки ВВС КБФ и совершивших 19 самолето-вылетов, в число вывозимых людей не включались. 2. Количество пассажиров, вывозимых на самолетах-бомбардировщиках и на самолетах-разведчиках, принято на 1 человек больше численности экипажа.
23.08	10 самолетов Ар-2	3x10=30	4x10=40	70	
24.08	2 самолета МДР-6	5x2=10	6x2=12	123	
	2 самолета МБР-2	—	4x2=8		
	2 самолета МБР-2	3x2=6	4x2=8		
	3 самолета ТБ-3	—	25+19+27=71		
25.08	8 самолетов И-153	1x8=8	—	38	
	2 самолета МБР-2	3x2=6	4x2=8		
26.08	6 самолетов МБР-2	—	4x6=24	2	
	2 самолета И-16	1x2=2	—		
27.08	5 самолетов МБР-2	3x5=15	4x5=20	89	
	3 самолета МБР-2	1x8=8	4x3=12		
	1 самолет МБР-2	—	4x1=4		
	5 самолетов МБР-2	—	4x5=20		
	8 самолетов И-16 (на о. Эзель)	—	—		
	10 самолетов И-153	1x10=10	—		
Итого	10 вылетов СБ 10 вылетов Ар-2 3 вылета ТБ-3 2 вылета МДР-6 26 вылетов МБР-2 10 вылетов И-16 18 вылетов И-153 79 самолето-вылетов	125	267	392	

*Примечание:* таблица составлена по данным, содержащимся в журналах боевых действий 10-й абр и входивших в нее авиаполков, а также в оперативных сводках штаба ВВС КБФ.

18.08, 22.08 и 24.08 планировалось вывести из Таллина подводные лодки С-4, «Калев», «Лембит», Щ-307, Щ-308, Щ-322, Щ-405, М-95, но из-за отсутствия сил для их ПМО и ПВО этого сделать не удалось. Та же участь постигла планировавшихся к переходу в Кронштадт КЛ И-8, ЗС «Вятка», ЗС «Онега», ТР «Алев».

Кстати, по этой же причине шесть ПЛ (Л-3, Щ-309, Щ-310, Щ-311, Щ-318, Щ-319) не удалось вывести из Кронштадта в Балтийское море.

Таким образом, с 5.08 по 28.08 из Таллина в Кронштадт, Ленинград, на о. Эзель и п-ов Ханко были отправлены более 17 777 человек (табл. 6, 7, 8), ЭМ-2, ПЛ-6, ТКА-3, ЗМ-3, ТР-21 и ВСУ-26 (табл. 7), не нужных для обороны Таллина, и 60 самолетов (2237 членов экипажей этих кораблей, судов и 125 членов экипажей самолетов вошли в общее число отправленных людей). К ним надо прибавить 45 боевых кораблей охранения конвоев, показанных в табл. 98а (СКР-5, СКА «МО»-13, БТЩ-4, ТТЩ-19,

КАТЩ-4), которые также по различным причинам в Таллин не возвратились. В число этих кораблей вошли три ТТЩ, отправленных на о. Эзель и п-ов Ханко (табл. 7), а также БТЩ-3, ТТЩ-1 из состава МО БМ, погибших во время перехода из Кронштадта в Таллин (табл. 5), и 1293 члена их экипажей.

Таким образом, всего к началу прорыва было выведено из Таллина 59 боевых кораблей и 47 различных судов, около 60 самолетов, на которых убыли 19 070 человек. Из них в Кронштадт и Ленинград насовсем ушли 56 боевых кораблей, ТР-17, ВСУ-16, улетели 52 самолета, и на них убыли 16 807 человек (13 407 пассажиров и 3283 члена экипажей кораблей и судов и 117 членов экипажей самолетов). На о. Эзель и в ВМБ Ханко были отправлены три боевых корабля, 14 ВСУ и восемь самолетов с 2048 пассажирами, 247 членами экипажей кораблей и судов и восемью летчиками. Сведения о характере и количестве вывезенных из Таллина грузов не найдены. Число вывезенных людей могло бы быть большим, если бы власти Эстонской ССР, Военный совет СЗН, командование СФ и 8А, чьей обязанностью это было, организовали должным образом эвакуацию гражданского населения из Эстонии. Тогда бы меньше этих людей оказалось на транспортах, прорывавшихся из Таллина в конце августа. КБФ, например, уже к 3.07 вывез почти все семьи своего личного состава с п-ова Ханко и Моонзундских островов, из Таллина и Палдиски — 11 580 человек.

Поэтому встречающиеся в воспоминаниях и даже в исследованиях высказывания о том, что командованию КБФ следовало заблаговременно отправить из Таллина больше людей, кораблей и судов, тогда меньшими были бы потери при прорыве, пожалуй, нуждаются в корректуре адресата этой претензии. Отправляли почти всех и все, кого и что считали ненужными, оставляли тех и то, кого и что полагали нужными для обороны Таллина и выполнения всего комплекса задач флота.

Флот же, как известно, оборонял не только Таллин и северо-западную часть Эстонии, но также и Моонзундские острова, п-ов Ханко и вход в Финский залив. Кроме того, он вел активные боевые действия в Рижском заливе, препятствуя снабжению немецкой армии через латвийские порты, бомбил Берлин, нарушал коммуникации противника в открытой части Балтийского моря, ставил активные и оборонительные мишьяе заграждения, защищал свои коммуникации в Финском заливе, непосредственно участвовал в обороне Ленинграда. Поскольку Военный совет и штаб КБФ управляли этими действиями из Таллина, им нужны были и органы управления, и соответствующие части и подразделения, осуществлявшие обеспечение боевой деятельности флота, включая военторг.

Остались в Таллине и ненужные для обороны ГБ корабли и суда, но для их отправки в Кронштадт не было кораблей охранения. Командованию флота приходилось считаться не только с недостатком сил для охранения конвоев, но также с неизбежными потерями на коммуникации Таллин — Кронштадт. Поэтому стремились беречь эти силы в предвидении неизбежного оставления Таллина, чтобы не

остаться к этому моменту без тральщиков и СКА «МО». С 5.08 до 12.00 28.08 здесь погибли один ЭМ, один ЗМ, четыре БТЦ, один ТТЦ, два ЭМТЦ, девять ТР и пять ВСУ из 262 кораблей и судов, участвовавших в переходах по этой коммуникации. Погибли также один ЭМ, два СКА типа «МО» и один ТТЦ, находившиеся на коммуникации в дозорах и составе сил их поддержки. Вместе с этими кораблями и судами погибли около 2 тыс. пассажиров и членов их экипажей.

Прежде чем вести речь о последующих событиях, связанных с завершением обороны Таллина, подготовкой к прорыву в Кронштадт и собственно прорывом, представляется целесообразным кратко рассмотреть ход боевых действий на море во время Прибалтийской и Ленинградской стратегических оборонительных операций, а также проблемы защиты морских коммуникаций в Финском заливе.

## Глава 2 Боевые действия на Балтике в июне — августе 1941 г.

### 2.1. Задачи и действия противника на море против КБФ

План войны Германии против СССР предусматривал:

*«Группа армий «Север» имеет задачу уничтожить действующие в Прибалтике силы противника и захватом портов на Балтийском море, включая Ленинград и Кронштадт, лишить русский флот его баз.*

*<...>*

*ВМФ по-прежнему сосредоточивает свои основные усилия против Англии, обеспечивает оборону собственного побережья и не допускает прорыва вражеского флота из Балтийского моря. При этом до занятия Ленинграда – последней базы русского флота – следует избегать крупных морских операций.*

*По уничтожению русского флота задачей ВМФ будет являться обеспечение судоходства на Балтийском море и снабжение северного фланга сухопутных сил»* (док. № 4).

30 июня 1941 г. Гитлер указал начальнику Генерального штаба сухопутных войск Германии: *«Задача овладения Финским заливом является первостепенной, так как только после ликвидации русского флота станет возможным свободное плавание по Балтийскому морю (подвоз шведской руды из Лулео). Захват русских портов с суши потребует три-четыре недели. Лишь тогда подводные лодки противника будут окончательно парализованы. Четыре недели означают 2 000 000 тонн железной руды»* [док. № 49].

В соответствии с этим планом немецкий и финский ВМФ при поддержке ВВС:

а) выделили для ведения боевых действий малые корабли: торпедные катера, сторожевые корабли и катера, подводные лодки, минные заградители, тральщики и катера-тральщики, десантные корабли (всего более 300 боевых единиц);

б) осуществили массированные минные постановки в устье и средней части Финского залива, в Моонзунде с применением контактных и неконтактных мин, чтобы воспрепятствовать выходу кораблей КБФ в открытую часть Балтийского моря для нарушения немецких морских коммуникаций или прорыва в Баренцево море;



в) с началом военных действий примерно на месяц прекратили судоходство в Балтийском море, чтобы избежать потерь от атак наших подводных лодок и авиации;

г) вели активные боевые действия по организации и обеспечению функционирования морской коммуникации в Ригу и другие порты Рижского залива для снабжения войск и сил, наступавших на Ленинград;

д) не проявляли стремления вступать своими корабельными силами в боевые столкновения с кораблями КБФ;

д) по мере захвата берегов Балтийского моря, его Рижского и Финского заливов создавали их береговую оборону.

19.07 Гитлер, уточняя задачи вооруженных сил в войне против СССР, указывает в директиве № 33: *«Задачей военно-морского флота остается защита морских сообщений, особенно в интересах обеспечения наземных операций, насколько это позволяет обстановка на море и в воздухе. Далее усилия флота должны быть направлены на то, чтобы, создавая угрозу военно-морским базам противника, по возможности, не допустить ухода боевых сил его флота для интернирования в шведских портах»* [библ. № 295].

Видимо, немцы поняли, что прорываться в Баренцево море корабли КБФ не будут.

23.07 дополнением к директиве ОКВ № 33 Гитлер потребовал уничтожить советские войска, обороняющиеся в Эстонии, *«не допустить их погрузку на суда и прорыв... в направлении Ленинграда»* [док. № 121].

Немецко-финское военно-морское командование решило выполнить поставленную задачу созданием минного поля большой протяженности и плотности из нескольких десятков минных заграждений, выставив их между п-вом Юминда и банкой Кальбода (Кальбодагрунд), другими словами — Юминдского минного барьера (ЮМБ). На островах Мякилуото и Куйвасаари, близ Хельсинки, находились артиллерийские батареи калибра 305-мм финской береговой обороны. На м. Ихасалу, полуостровах Юминда, Пурикари и у селения Маху (восточнее г. Кунда) были установлены немецкие батареи полевой артиллерии калибра 105–210-мм группы армий «Север». Они должны были своим огнем заставить наши корабли идти через наиболее плотно загражденную часть ЮМБ. Совокупность ЮМБ, береговых и полевых батарей на островах и побережье Финского залива образовывала Юминдскую минно-артиллерийскую позицию (ЮМАП).

Скованностью маневрирования наших кораблей и судов, проводимых за трапами, должны были воспользоваться немецкая авиация 1-го воздушного флота, а также немецкие и финские торпедные катера: топить корабли и суда бомбами и торпедами или заставлять их при уклонении от бомб и торпед выходить за пределы протраленной полосы и подрываться на минах. Нельзя исключить того, что задачей торпедных катеров, как и батарей береговой и полевой артиллерии, было не

столько потопление советских кораблей и судов, сколько недопущение смещения маршрута их прорыва к северу.

С целью достижения максимальной эффективности ЮМБ немецко-финским военно-морским командованием было решено создать его путем осуществления массивных минных постановок в короткий срок, причем только после выхода немецких войск, наступавших в Эстонии, на южный берег Финского залива. Такое решение позволяло иметь достаточно времени для подвоза из Германии в Финляндию требуемого количества мин, дожидаться окончания периода белых ночей, т. е. увеличения продолжительности темного времени, что, в свою очередь, затрудняло силам КБФ обнаружение постановки мин и их траление. А занятие противником южного берега Финского залива восточнее Таллина затрудняло организацию противодействия минным постановкам, поскольку лишило КБФ возможности базирования кораблей в имевшихся там удобных бухтах и поддержки их береговой артиллерией, располагавшейся на мысах, достаточно близких к заграждаемым противником районам.

Поскольку подробное рассмотрение минно-заградительной деятельности противника в целом не является предметом настоящего труда, в приведенной ниже табл. 9 показаны лишь характеристики ЮМБ. Этот барьер, по замыслу противника, являлся одним из главных элементов блокадного рубежа, призванного не допустить эвакуации войск и отхода сил флота из Таллина в направлении Ленинграда. С другой стороны, опираясь на него, немцы хотели не допустить выхода КБФ из Кронштадта в Балтийское море для предполагавшегося ими прорыва через Датские проливы в Кольский залив или интернирования в Швеции. Краткий анализ этой таблицы позволяет заметить ряд оперативно-тактических особенностей, характеризующих минно-заградительную деятельность ВМС Германии и Финляндии:

1. Из 2008 мин и 796 минных защитников ЮМБ:

– 1460 мин и 576 минных защитников были поставлены в его западной части, в заграждениях И-11, И-82, И-39, И-38, И-33, И-10, И-40, И-31, И-30, И-32, И-9, И-8, И-35, И-37, И-36, И-34, И-7, И-6, И-29, И-62, И-64, И-63, И-61, И-83, И-60, И-67, И-66;

– 548 мин и 220 минных защитников – в его восточной части, в заграждениях Valkjärvi, И-69, И-81, И-4, И-41, И-42, И-43, И-28, И-27.

Границей между западной и восточной частями ЮМБ автором назначена западная кромка минного заграждения Valkjärvi.

2. Из 2008 мин 1299 были поставлены на углубление 3 м, а 709 – на углубление 1–1,5 м;

– в западной части ЮМБ на углубление 3 м было поставлено 889 мин, а на 1–1,5 м – 595 мин;

– в восточной его части на углубление 3 м было поставлено 410 мин, а на 1–1,5 м – 114 мин.

3. На маршруте прорыва из Таллина сил КБФ из 1299 мин, поставленных на углубление 3 м, находились:

– в западной части ЮМБ – 569 мин в заграждениях И-6, И-8, И-60;

– в его восточной части – 345 мин в заграждениях Valkjarvi, И-81, И-28, И-27.

Под находившимися на маршруте прорыва понимаются минные заграждения, пересекавшие полностью или частично колена ФВК № 10 ТБ-е, -ж.

Вне маршрута прорыва были поставлены 385 мин в заграждениях И-4, И-7, И-29, И-30, И-31, И-62.

4. На маршруте прорыва из Таллина сил КБФ из 709 мин, поставленных на углубление 1–1,5 м, находились:

– в западной части ЮМБ – 394 мины в заграждениях И-11, И-35, И-38, И-40, И-63, И-66, И-82;

– в его восточной части – 138 мин в заграждениях И-42, И-69.

Под находившимися на маршруте прорыва понимаются минные заграждения, пересекавшие полностью или частично колена ФВК № 10 ТБ-е, -ж.

Вне маршрута прорыва на углубление 1,5 м были поставлены 177 мин в заграждениях И-10, И-64, И-83.

5. При форсировании ЮМБ на одной миле фронта минных заграждений (одна миля – ширина колен фарватера 10 ТБ-е, -ж) при фактической величине интервала между минами в каждой линии (табл. 9) корабли и суда могли встретить:

– в его западной части – до 76 мин, поставленных на углубление 3 м, и до 102 мин, поставленных на углубление 1–1,5 м;

– в его восточной части – до 34 мин, поставленных на углубление 3 м, и до 30 мин, поставленных на углубление 1,5 м.

*На всем протяжении ЮМБ корабли и суда в пределах ширины колен ФВК № 10 ТБ-е, -ж могли встретиться со 110 минами, поставленными на углубление 3 м, и со 132 минами, поставленными на углубление 1–1,5 м, всего – с 242 минами. С учетом разрежения минных заграждений (гл. 4, раздел 4.1, п. 6) – всего со 157 минами.*

6. На маршруте прорыва были поставлены 676 минных защитников, из них 476 – в западной части ЮМБ, а 200 – в его восточной части. Еще 120 минных защитников стояли вне маршрута прорыва в заграждениях И-9, И-29.

7. При форсировании ЮМБ на одной миле фронта минных заграждений (одна миля – ширина колен фарватера 10 ТБ-е, -ж) при фактической величине интервала между минными защитниками в каждой линии (табл. 9) тральщики и корабли с параванами-охранителями могли встретить:

– в его западной части – до 69 минных защитников в заграждениях И-32, И-33, И-34, И-36, И-37, И-39, И-60, И-61, И-67;

– в его восточной части – до 38 минных защитников в заграждениях И-41, И-43, И-69.

На всем протяжении ЮМБ тральщики и корабли с параванами-охранителями могли встретиться в пределах ширины колен ФВК № 10 ТБ-е, -ж со 107 минными защитниками. С учетом разрежения минных заграждений (гл. 4, раздел 4.1, п. б) – с 90 минными защитниками.

8. Из 2008 поставленных мин 777 (38,7%) были немецкими. 1231 (61,3%) – финскими; все 796 минных защитников были немецкими.

Восточнее ЮМБ между меридианами 26°06' Е и 26°56' Е и параллелями 60°02,1' N и 59°35' N были поставлены:

– 22–26.06.1941 г. финскими ПЛ восемь минных заграждений (И-3, И-55, И-74, И-75, И-76, И-77, И-78, И-79) из 153 якорных мин типов S/30 и S/36;

– 9–10.07.1941 г. финскими СКА два минных заграждения (И-56, И-80) из 12 донных мин типа RMA.

Из этих заграждений только одно (И-77) могло находиться на маршруте прорыва – на колене ФВК № 10 ТБ-г, но оно было почти полностью вытралено в июле.

Таблица 9

Элементы минных заграждений Юминдского минного барьера  
(карта-схема 2)

№ п/п	Дата	Наименование заграждения, присвоенное противником / нами	Район постановки	Координаты		Мины и минные защитники				Постановщики
				Широта	Долгота	Образец	Количество	Интервал, м	Углубление, м	
1	30.06	Valkjärvi	Севернее мыса Пурикари	55°53' 59°53' 59°44' 59°44'	25°37'1 25°41'5 25°41'5 25°37'1	S / 40	200	100	3	Финские ЗМЗМ «Рийлахти» и «Роутсинсалми»
2	11.07	Д 6 / И-27	Северо-восточнее острова Мохни	59°51'6 59°51'6 59°47'5 59°47'5	26°01'0 26°04'5 26°04'5 26°01'0	EMC	30	.	3	Пять немецких КАТЦ
3	13.07	Д 7 / И-28	Северо-восточнее острова Мохни	59°54'7 59°54'7 59°50'6 59°50'6	25°53'6 26°00'3 26°00'3 25°53'6	EMC	30	.	3	Пять немецких КАТЦ
4	20–21.07	Muolaa / И-4	Севернее острова Мохни	59°47'8 59°48'5 59°49'5	25°49'7 25°48'2 25°48'1	S / 40 S / Sp	20 15	100 .	3 .	Финский ЗМ

5	20-21.07	Д8 / И-29	Севернее мыса Юминда	59°47'3 59°44'0 59°41'8 59°41'8 59°42'8 59°42'8 59°47'3	25°37'0 25°37'0 25°31'3 25°25'5 25°26'5 25°30'0 25°34'0	EMC Spr. B	30 20	.	3 10	Пять немецких КАТЦ
6	21.07	F16 / И-81	Севернее острова Мохни	59°45'5 59°45'5 59°49'7 59°49'7	25°50'5 25°42'0 25°43'0 25°50'5	S / 40	85	.	3	Финский ЗМ
7	8.08	D10 / И-60	Южнее банки Кальбодагруд	59°56'0 59°56'0 59°48'9 59°48'9	25°34'5 25°35'6 25°35'6 25°34'5	EMC Spr. B	168 40	77 320	3 10	Немецкие ЗМЗМ «Кобра» и «Кенигин Луизе»
8	10.08	Auraraa F18 / И-6	Севернее мыса Юминда	59°46'6 59°52'2 59°52'6 59°46'6	25°31'6 25°31'6 25°28'3 25°28'3	S/E	201	50	3	Финские ЗМЗМ «Рийлахти» и «Роутсинсалми»
9	10.08	D12 / И-61	Южнее банки Кальбодагруд	59°52'0 59°45'9	25°33'0 25°33'0	Spr. B	39	.	10	Четыре немецких ТКА
10	11.08	Vuoksi F19 / И-7	Южнее банки Кальбодагруд	59°51'7 59°52'0 59°57'6 59°57'2	25°28'3 25°26'2 25°31'6 25°33'8	S/E, S/40, M/12, S/Ma-35, S/Ma-36	195	50	3	Финские ЗМЗМ «Рийлахти» и «Роутсинсалми»
11	12.08	D11 / И-62	Севернее мыса Юминда	59°39'7 59°41'7	25°29'0 25°29'0	EMC	30	128	3	Пять немецких ТКА
12	13.08	Perkjärvi F20 / И-8	Севернее мыса Юминда	59°41'3 59°47'5 59°47'5 59°41'3	25°24'0 25°24'0 25°25'5 25°25'5	S/Ma-35, S/Ma-36, S/08, S/Sp	200	50	3	Финские ЗМЗМ «Рийлахти» и «Роутсинсалми»
13	15.08	F21 / И-9	Севернее мыса Юминда	59°48'0 59°53'3	25°23'0 25°24'5	Spr. B	100	140	.	Финский ЗМ

Боевые действия на Балтике в июне – августе 1941 г.

14	15.08	D13 / И-30	Северо-западнее мыса Юминда	59°52'0 59°48'3	25°21'3 25°21'3	EMC	48	125	3	Немец-кий ЗМ «Кобра»
15	15.08	D14 / И-31	Северо-западнее мыса Юминда	59°46'0 59°42'3	25°21'3 25°21'3	EMC	47	135	3	Немец-кий ЗМ «Кобра»
16	15.08	D15 / И-32	Северо-западнее мыса Юминда	59°48'3 59°42'3	25°22'0 25°22'0	Spr. B	40	225	5-12	Немец-кий ЗМ «Кай-зер»
17	15.08	D16 / И-33	Северо-западнее мыса Юминда	59°42'5 59°52'6	25°19'0 25°20'0	Spr. B	80	235	5-12	Немец-кий ЗМ «Кай-зер»
18	15.08	D17 / И-34	Севернее мыса Юминда	59°44'0 59°50'5	25°26'5 25°26'5	Spr. B	80	150	5-12	Восемь немецких КАТЦ
19	15.08	F21a / И-82	Северо-восточнее острова Кери	59°51'5 59°46'1	25°16'5 25°16'5	M/12	84	122	1	Фин-ский ЗМ
20	19.08	D18 / И-35	Севернее мыса Юминда	59°47'9 59°50'5	25°28'4 25°25'6	EMC	36	200	1,5	Шесть немецких КАТЦ
21	19.08	D19 / И-36	Севернее мыса Юминда	59°47'9 59°50'5	25°28'7 25°25'9	Spr. B	18	400	10	Три немецких КАТЦ
22	19.08	D20 / И-37	Севернее мыса Юминда	59°47'9 59°50'5	25°28'0 25°25'5	Spr. B	36	200	10	Шесть немецких ТКА
23	20.08	D21 / И-38	Северо-восточнее острова Кери	59°50'5 59°44'0	25°18'5 25°18'5	EMC	100	123	1,5	Немец-кий ЗМ «Кобра»
24	20.08	Heliseva F22 / И-10	Севернее мыса Юминда	59°53'5 59°53'5 59°48'5 59°48'5	25°20'0 25°21'0 25°21'0 25°20'0	M/12	123	80	1,2	Фин-ский ЗМ «Рий-лахти»
25	21.08	D23 / И-39	Северо-восточнее острова Кери	59°52'0 59°44'0	25°18'2 25°18'2	Spr. B	123	120	10	Немец-кий ЗМ «Ке-нигин Луизе»

26	22.08	D22 / И-40	Северо-западнее мыса Юминда	59°48'0 59°47'2 59°46'2	25°20'5 25°21'8 25°20'5	EMC	36	113	1,5	Шесть немецких КАТЦ
27	24.08	D24 / И-63	Севернее мыса Юминда	59°46'5 59°49'0	25°32'5 25°32'5	EMC	30	.	1,5	Пять немецких КАТЦ
28	25.08	D25 / И-64	Севернее мыса Юминда	59°50'5 59°53'2	25°32'2 25°32'2	EMC	30	.	1,5	Пять немецких КАТЦ
29	26.08	D26 / И-41	Севернее острова Мохни	59°52'0 59°49'6 59°45'5	25°47'0 25°52'1 25°52'1	Spr. B	80	84	10	Немецкий ЗМ «Кенигин Луизе»
30	26.08	D27 / И-42	Севернее острова Мохни	59°52'0 59°49'6 59°45'5	25°47'3 25°52'4 25°52'4	EMC	102	115–175	1,5	Немецкий ЗМ «Кобра»
31	26.08	D28 / И-43	Севернее острова Мохни	59°52'2 59°49'9 59°45'5	25°49'7 25°53'7 25°53'7	Spr. B	80	84	10	Немецкий ЗМ «Кенигин Луизе»
32	26.08	D29 / И-66	Южнее банки Кальбодагруд	59°48'3 59°50'3	25°36'5 25°36'5	EMC	24	.	1,5	Четыре немецких КАТЦ
33	26.08	D30 / И-67	Южнее банки Кальбодагруд	59°48'3 59°50'3	25°36'0 25°36'0	Spr. B	20	.	10	Два немецких ТКА
34	28.08	F23 / И-83	Южнее банки Кальбодагруд	59°56'9 59°56'9 59°57'9 59°57'9	25°34'0 25°37'5 25°37'5 25°34'0	M/12	24	.	1	Финский КА-ЗМ «Мийна»
35	Видимо, 28.08	D31 / И-69	Севернее острова Мохни	59°48'3 59°50'6	25°42'5 25°42'5	EMC Spr. B	36 40	118 106	1,5 10	Десять немецких катеров?
36	Видимо, 28.08	Yksiarvi F24 /И-11	Севернее острова Кери	59°46'2 59°51'6	25°14'4 25°14'4	M/12, S/08, S/Ма-35, S/Ма-36	84	120	1,5	Финский ЗМ «Рийлахти»

Источники: АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 18862. Л. 1–9; Ф. 260. Д. 13764. Л. 63, 64; Киреев И. А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности

Военно-морских сил СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. Ч. 3. / Балтийский театр. Книга 1. Кампания 1941 г. – М., 1960. С. 260–267;

*Rohwer Jürgen. Der Minenkrieg im Finnischen Meerbusen Juni – August 1941 // Marine Rundschau, Februar, 1967, heft 1. – S. 22, 38, 39;*

*Kijanen, Kalvero. Suomen Laivasto 1918–1968. – Osa 2. – Otava, Helsinki, 1968. S. 22, 23.*

**Примечания:** 1. Перечень линий мин и минных защитников, загражденных районов, вошедших в таблицу 9, определен автором. В нее вошли заграждения, располагавшиеся между меридианами 25°14'5 Е и 26°04'5 Е к югу от параллели банки Кальбодагруд и к северу от линии, соединяющей о. Кери – м. Юмицца – о. Вайндло. По мнению И. А. Киреева, с которым согласился автор, минные заграждения И-69 и И-11 поставлены не 30.08 и 3.09, соответственно, а не позднее 28.08, так как в этот день они были обнаружены при проводке кораблей за тралами [библ. № 45].

2. Из 36 минных заграждений:

– 27 состояли из одной линии мин или минных защитников,

– два состояли из линии мин и линии минных защитников (И-60, И-69),

– одно состояло из линии мин, продолженной линией минных защитников (И-4),

– еще шесть представляли собой загражденные районы, причем в одном из них (И-29) были поставлены и мины, и минные защитники.

3. На маршруте прорыва из 36 минных заграждений были выставлены 15 линий мин и загражденных районов и 12 линий минных защитников.

4. Рассчитанная по данным таблицы средняя арифметическая величина минного интервала составила в линиях мин 108 м, в линиях минных защитников – 188 м.

Кроме того, на подходах к Кронштадту, к югу от маяка Толбухин, немецкими самолетами 22.06.1941 г. было выставлено минное заграждение И-73 из 16 (по другим данным – из 25) донных мин типа ВМ/1000. Оно также могло оказаться на маршруте прорыва – на колене ФВК № 1-КБ-а, но было частично «вытралено» подрывом на нем и гибелью ТТЦ «Петрозаводск» (7.07) и ПМ № 107 (18.08).

## 2.2. Общая характеристика действий КБФ на море

При разработке оперативного плана на 1941 г. народный комиссар ВМФ в феврале 1941 г. предложил командующему КБФ:

*«1. ...Исходить из предположения, что будут иметь место:*

*а) Выступление против СССР на Западе коалиции, возглавляемой Германией и включающей в себя Италию, Венгрию, Румынию, Финляндию и Швецию, с одновременным выступлением против СССР на Востоке Японии.*

*б) Ведение военных действий СССР против Финляндии при возможной поддержке Финляндии Швецией.*

2. При выступлении против СССР коалиции, возглавляемой Германией, на КБФ возлагаются задачи:

*а) Не допустить морских десантов немцев на побережье Латвийской, Эстонской ССР и на острова Эзель, Даго.*



б) Совместно с ВВС КА нанести поражение германскому флоту при его попытке пройти в Финский залив.

в) Не допустить проникновения кораблей противника в Рижский залив.

В случае одновременного с Германией выступления Финляндии

а) Содействовать сухопутным войскам, действующим на побережье Финского залива и на п-ове Ханко, обеспечивая их фланги и уничтожая береговую оборону финнов.

б) Быть в готовности обеспечить переброску одной сд с побережья Эстонской ССР на п-ов Ханко и крупного десанта на Аландские острова.

... Основным содержанием оперативного плана должно... быть стремление нанести решительное поражение противнику во взаимодействии с воздушными силами и сухопутными войсками Красной армии.

3. По плану развертывания против Финляндии...:

а) Уничтожить боевой флот Финляндии и Швеции (при выступлении последней).

б) Содействовать сухопутным войскам, действующим на побережье Финского залива, на п-ове Ханко, обеспечивая их фланги и уничтожая береговую оборону финнов.

в) Обеспечить в первые дни войны переброску двух сд с северного побережья Эстонской ССР на п-ов Ханко, а также крупного десанта на Оландские острова.

г) Прервать морские коммуникации Финляндии и Швеции (при выступлении последней) в Ботническом заливе и Балтийском море» [док. № 13].

Хотелось бы обратить внимание на следующие особенности задания КБФ на разработку оперативного плана:

– перед КБФ не ставилась задача защиты своих морских коммуникаций.

Видимо, имелось в виду, что эта задача будет выполняться в порядке повседневной боевой деятельности по поддержанию оперативного режима на Балтике.

– на случай ведения войны с Германией и ее союзниками перед КБФ не ставилась и задача нарушения морских коммуникаций противника в Балтийском море. Между тем в директиве наркома обороны СССР от 14.10.1940 г. № 103312 она в качестве одной из общих задач ВМФ была сформулирована следующим образом: «Активными действиями на коммуникациях противника не допустить подвоза войск и боевого снаряжения в порты воюющих против СССР государств» [док. № 11]. Однако нарком ВМФ в феврале 1941 г. такую задачу КБФ не поставил.

Тем не менее в ходе работы над оперативным планом такая задача КБФ была, видимо, дополнительно поставлена. Это подтверждается содержанием директивы наркома ВМФ, направленной Военному совету КБФ около 9.00 22.06: «Выслать ПЛПЛ в соответствии оперразработки. Действовать неограниченно по ТРТР и боевым кораблям Германии» [док. № 23].

25.06 нарком ВМФ в соответствии с решением руководства СССР приказал Балтийскому и Северному флотам начать боевые действия против Финляндии и в числе активных действий против нее предусмотреть:

«1. Удар авиацией и, по обстановке, торпедными катерами по кораблям в финских водах.

2. *Минные постановки на фарватерах Ханко.*
3. *Перерыв шхерных коммуникаций подлодками и авиацией.*
4. *Содействие флангу армии шхерным отрядом.*
5. *Бомбардировочные действия авиации в Ботнике.*
6. *Подавление батарей и сухопутной обороны в районе Ханко силами БО и истребительной авиации» [док. № 35].*

Как здесь видно, уже две (3-я и 5-я) из шести задач прямо посвящены нарушению коммуникаций противника, в данном случае – Финляндии. Еще две задачи (1-я и 2-я) также, видимо, имели отношение к нарушению коммуникаций. Однако некоторые из этих задач оказались из области фантастики. Например, перерыв шхерных коммуникаций подлодками. Ведь от такой задачи как нереальной пришлось «отбиваться» еще в период Советско-финляндской войны 1939–1940 гг., когда на ней настаивал Н. В. Сталин. Авиация же для выполнения перечисленных задач нуждалась в усилении. Командующий КБФ 23.06 просил наркома ВМФ о выделении для ВВС флота дополнительно трех полков бомбардировщиков и шести полков истребителей. Тем не менее даже имевшаяся авиация была перенацелена для действий на сухопутном фронте, а одна эскадрилья бомбардировщиков СБ была передана Северному флоту.

Вслед за этим последовали уточнение и конкретизация наркомом ВМФ поставленных задач:

26.06 – разработать и донести ему план «закупорки шхерных фарватеров в восточной части Финского залива... выходы из шхер Котка и подходы к о-вам Паттио – Пуккио» [док. № 36].

3.07 – «нарушать перевозки Ботнике постановкой авиационных мин у финских портов. Ставить одиночные мины на большом пространстве» [док. № 60].

Военный совет КБФ 3.07 по запросу Военного совета СФ о плане на ближайшее время донес ему решаемые флотом задачи:

• *Продолжение операции по заграждению минами Ирбенского пролива и оборона островов Эзель и Даго.*

• *Оборудование минных заграждений на подходах Таллин.*

• *Оборудование минно-артиллерийской позиции на меридиане о-ва Гогланд.*

• *Оборудование тыловой минной позиции в районе Биорке – Деманстрейские банки – мыс Устинский.*

• *Траление фарватеров и противолодочная оборона на театре.*

• *Действия подлодок и авиации на коммуникациях в Балтийском море и на подходах к базам противника в Финском заливе.*

• *Действия авиации по военным кораблям и транспортам в базах и море.*

• *Активные минные постановки на выходных фарватерах финских баз.*

• *Действия ВВС по скопленю транспортов в районе Хельсинки – Котка.*

• *Обеспечение перевозок на Ханко» [док. № 64].*

Примечательно, что Военный совет СФ в течение первой недели после передачи КБФ в его оперативное подчинение планами флота не интересовался. Видимо,

при сложной обстановке, создавшейся на ленинградском направлении. ему было не до флота.

Теперь уже четыре из 10 задач, решаемых КБФ, связаны с нарушением морских коммуникаций противника. Но появились и две задачи — «траление фарватеров...» и «обеспечение перевозок...», относящиеся к защите своих коммуникаций.

Что же касается задач, поставленных наркомом ВМФ в феврале 1941 г., то задача недопущения морских десантов почти полностью отпала с занятием противником Прибалтики, отпали и задачи переброски десанта на Аландские острова и стрелковой дивизии на п-ов Ханко.

К нанесению поражения германскому флоту при его попытке пройти в Финский залив КБФ находился в готовности до конца 1941 г. Но немцы не планировали значительных операций против СССР в Балтийском море, в том числе высадку крупного десанта и прорыв своего флота в Финский залив. Таким образом, и эта задача отпала сама по себе.

А вот не допустить корабли противника в Рижский залив КБФ не смог. Это произошло потому, что с занятием противником почти всей Прибалтики были нарушены система базирования кораблей и авиации флота на ее территории и система обороны входа в залив через Ирбенский пролив, а также из-за перенацеливания половины авиации КБФ на сухопутный фронт и бомбардировки Берлина.

Итак, во время Прибалтийской стратегической оборонительной операции КБФ фактически решал следующие задачи:

1) береговыми войсками (морская пехота, БО, ПВО, инженерные части) и ВВС совместно с частями Красной армии оборонял Либаву, острова Эзель, Даго и полуостров Ханко; оказывал поддержку СЗФ ударами бомбардировочной и минно-торпедной авиацией по войскам противника на рубеже р. Западная Двина и в районе Пскова — Острова;

2) производил постановку оборонительных минных заграждений:

— надводными кораблями в Ирбенском проливе, в устье Финского залива, на рубеже о. Гогланд с целью создания минно-артиллерийских позиций, препятствующих проникновению флота противника в Рижский и Финский заливы;

— самолетами, торпедными и сторожевыми катерами ставил мины на опушке финских шхер, чтобы затруднить выход кораблей противника в Финский залив для действий на наших морских коммуникациях и высадки десантов;

3) вел боевые действия по нарушению морских коммуникаций противника надводными кораблями, подводными лодками и ВВС в Рижском заливе, подводными лодками и ВВС — в открытой части Балтийского моря, нанося торпедные, артиллерийские и бомбовые удары по вражеским судам и портам, ставя мины у портов противника;

4) тральными и противолодочными силами, береговой обороной и истребительной авиацией защищал свои морские коммуникации в Финском заливе.

В результате отступления войск Красной армии КБФ лишился своих передовых баз – Либавы, Виндавы и Риги, была нарушена система обороны входа в Рижский залив, кораблям и авиации пришлось отходить в пункты базирования, более удаленные от районов боевых действий, зачастую не приспособленные к всестороннему обеспечению сил. Отход флота из передовых баз сопровождался существенными потерями его сил.

КБФ не смог предотвратить массированное применение противником минного оружия в первые дни войны, в полном смысле «прозевав» его.

Ему также не удалось выполнить в полном объеме план постановки оборонительных минных заграждений, особенно в Ирбенском проливе. Хотя КБФ с 19.06 1941 г. находился в оперативной готовности № 2, а с 23.37 21.06 начал переводиться в оперативную готовность № 1. Находившиеся в Риге корабли ОЛС, назначенные для постановки минных заграждений, оказались 22.06 практически без топлива, поскольку базы госрезерва до начала общей мобилизации топливо флоту не выдавали, а флотских хранилищ в Риге еще не было.

Из-за отсутствия необходимого по условиям обстановки количества сил и средств и низких боевых возможностей многих из них (тральщиков и тралов, сторожевых кораблей и катеров, самолетов-истребителей, зенитной артиллерии на кораблях и судах) флоту не удалось организовать надежную противоминную и противовоздушную оборону на театре.

КБФ, как все вооруженные силы и вся страна, был вынужден вести боевые действия в условиях, к которым не был готов по причинам как объективного, так и субъективного характера. Флот должен был защищать фланг СЗФ в Прибалтике, а этот фланг вдруг оказался под Новгородом. СЗФ должен был защищать флотские базы с суши, а базы оказались в руках противника. Справедливости ради (хотя это и не сыграло определяющей роли во всем случившемся) нужно заметить, что планы прикрытия, разработанные в штабах КБФ, ПриОВО и ЛенВО, к началу войны не были утверждены, поскольку они не были согласованы друг с другом в части, касающейся взаимодействия при выполнении поставленных задач.

Подавляющая часть командного состава флота, особенно призванного из запаса, не имела необходимого опыта управления кораблями, частями и соединениями не только в боевых, но даже в повседневных условиях. Штабы, включая штаб КБФ, не были в достаточной степени подготовлены к организации разведки, быстрой оценке оперативной обстановки, прогнозированию ее изменений и немедленному реагированию на них путем выработки эффективных предложений командирам и командующим по применению сил и средств флота. Отсутствие боевого опыта у командования флота и соединений оказало существенное негативное влияние на действия КБФ в начальный период войны.

Большой проблемой для флота оказалась неуккомплектованность командными кадрами. Так, по состоянию на 3.08 не доставало: командиров надводных кора-

блей – 18, подводных лодок – 38, соответственно помощников командиров – 31 и 2, штурманов – 20 и 24, артиллеристов – 32, минеров – 8 и 20, связистов – 30, механиков – 22 и 15, химиков – 5; командиров ТКА, СКА – 20; артиллеристов береговых – 179, зенитчиков – 71, полевых – 48; связистов береговых – 115; химиков береговых – 30; гидрографов – 18; других командиров: стрелковых и пулеметных подразделений – 434, железнодорожников – 57, танкистов – 9, саперов – 15, инженерно-технического состава – 191, хозяйственников – 74 (все без тылов).

К этому добавились и низкие деловые качества, а также недисциплинированность ряда командиров высоких рангов. В течение первых двух месяцев Великой Отечественной войны были сняты с должностей, а в некоторых случаях и осуждены военными трибуналами, член Военного совета флота, командующий ВВС, командующий эскадрой, командиры Либавской, Прибалтийской и Кронштадтской ВМБ, командир 61-й авиационной бригады, командир ОВР ГВ, начальник гидрографического отдела флота. Были представлены к снятию с занимаемых должностей: начальник штаба флота, начальник оперативного отдела штаба флота, начальник минно-торпедного отдела флота и др.

Уровень боевой подготовки экипажей кораблей, принятых КБФ из постройки в 1940–1941 гг., а также экипажей судов, мобилизованных с началом войны, был недостаточным. На подготовленности флота к войне отрицательно сказались и недостатки в проведении мобилизации гражданских судов и приписного личного состава:

- техническая неподготовленность мобилизуемых судов потребовала их внепланового ремонта и во имя соблюдения сроков ввода в состав КБФ привела к сокращению сроков и, естественно, к снижению качества отработки ими задач боевой подготовки;

- потребовавшееся существенное увеличение, по сравнению с плановым, количества мобилизуемых судов вызвало нехватку необходимого вооружения для них;

- направление значительной части призванных из запаса опытных корабельных специалистов в береговые части флота и даже в Красную армию увеличило продолжительность становления мобилизованных судов в качестве полноценных боевых кораблей по уровню подготовленности их экипажей.

Кроме того, мобилизуемые суда, как правило, имели низкие мореходные качества.

Создание системы базирования кораблей и морской авиации, системы береговой обороны в прибалтийских республиках, только что вошедших в состав СССР, к началу войны или не было завершено, или только началось, что отрицательно влияло на эффективность боевых действий КБФ.

В ходе Ленинградской стратегической оборонительной операции Военный совет СЗН и нарком ВМФ требовали от КБФ активизации наступательных действий на море. Вместе с тем они же и оперативная обстановка заставляли флот все в большей степени втягиваться в боевые действия на сухопутном фронте. Наконец,

пришлось прилагать все большие усилия для защиты собственных коммуникаций, создания минно-артиллерийских позиций в глубине Финского залива, а также оборонять в основном собственными силами обширные территории с находящимися на них базами флота.

При этом после перехода КБФ в непосредственное подчинение Военному совету СЗН оперативные директивы флоту нередко предварялись грозными внушениями и сопровождались агитационно-пропагандистскими лозунгами, а содержательная часть изобилвала постановкой задач, которые либо и так выполнялись флотом повседневно, без напоминаний, либо были нереальными.

Вот, например, выдержка из директивы СЗН от 18.07 № 34: *«На основании фактов о действиях за последнее время руководства КБФ главком Северо-Западного направления приходит к выводу, что... вместо того, чтобы максимально активизировать действия флота и мобилизовать на этой основе личный состав на выполнение активных боевых задач, крепить его боевой дух и сплоченность, командование КБФ, проявляя нетерпимую растерянность, ориентируется на эвакуацию вглубь Финского залива, что равносильно добровольному предоставлению поля действий противнику. Ввиду этого вынужден предупредить командование КБФ, вице-адмирала тов. Трибуц – в первую очередь, что всякое проявление растерянности и ослабления руководства боевыми действиями флота со стороны командования при всех обстоятельствах будут мной рассматриваться как нежелание выполнять свой долг и нарушение воинской присяги. Требую решительной активизации сил флота как для решения чисто морских боевых задач, так и для содействия сухопутным войскам в их действиях против врага...»*

*В Балт. море увеличить количество подлодок для активных операций на коммуникациях пр-ка... Наши подлодки обязаны дать о себе как следует знать наглым фашистским пиратам. Подлодки использовать смело, решительно, как подобает краснознаменным подводникам Балтики...*

*В Рижском заливе – активными операциями и постоянной готовностью маневренных сил (миноносцы, торпедные катера, подлодки, авиация) наносить пр-ку максимальный урон, тем самым обеспечить активную оборону островов. В этих целях: загородить минами выход из Усть-Двинска, максимально усилить минные загороднения в Ирбенском проливе...*

*В Финском заливе – активными действиями авиации, вылазками миноносцев и торпедных катеров непрерывно наносить пр-ку ощутительные удары, топить его транспорта, боевой и вспомогательный флот как в открытой части залива, так и шхерах, не давая им свободно передвигаться по Финскому заливу, усилить активную минную войну на фарватерах пр-ка и внутри шхер... Организовать более активную борьбу с подводными лодками, для чего составить на ближайшее время особый план. Систематическим тралением обеспечить коммуникации для питания островов, Ханко и Таллина.*

*Взаимодействие с армией остается в силе во всех случаях для совместного разгрома врага...» [док. № 110].*

Иногда директивы оказывались безугроз, но с головоломками. Так, 1.08 Военный совет СЗН указывал Военному совету КБФ: *«Отмечаю отсутствие направленности активных (наступательных) действий на запрещение подвоза подкреплений Эстонии, Финляндии, на помощь флангам 8 и 23 армии, отсутствие концентрации усилия на главном направлении Рижском з-ве...»* [док. № 141].

Не отменяя «концентрацию усилий на... Рижском заливе», Военный совет СЗН 11.08 приказывает Военному совету КБФ: *«Для выполнения возложенных на КБФ задач в условиях, когда части противника вышли на южный берег Финского залива, поддержание морской коммуникации Таллина с Кронштадтом является центральной задачей»* [док. № 308].

Наверное, Военный совет СЗН в предвидении такого события должен был поставить эту задачу недели на три раньше.

Интересно также, в чем заключалась разница между главным направлением и центральной задачей? Как решил эту головоломку Военный совет КБФ? А вот как!

Оценив обстановку и уяснив задачи, Военный совет КБФ 12.08 доносил наркому ВМФ: *«Данном этапе главные задачи (множественное число! — Р. З.) КБФ: Охрана наших коммуникаций. Нарушение коммуникаций противника Рижском заливе, оборона островов, активные операции (видимо, имеются в виду операции в открытой части Балтийского моря и финских шхерах. — Р. З.). Поддержка фланга армии. Главное операционное направление Ирбенский пролив»* [док. № 211].

Итак, Военный совет СЗН считает центральной задачей КБФ защиту коммуникаций в Финском заливе, но главным направлением действий — Рижский залив (?). Военный совет КБФ согласен с тем, что главным направлением действий является Рижский залив (его Ирбенский пролив), но в качестве главных называет пять задач (?!). Есть над чем задуматься и в чем запутаться. К тому же забыта шестая, главная задача: оборона Таллина!

Была еще одна серьезная причина, влиявшая на характер боевых действий КБФ в рассматриваемый период. Имеются в виду августовские бомбардировки Берлина, совершавшиеся самолетами особой авиагруппы, вылетавшими с аэродромов, находившихся на о. Эзель. Не касаясь влияния этих бомбардировок на общую обстановку на советско-германском фронте, необходимо отметить, что обеспечение особой авиагруппы горючим и бомбами с 30.07 стало одной из важных (или еще одной из главных) задач флота.

Но Балтийский флот, несмотря на чрезвычайно невыгодно сложившуюся для него обстановку, настойчиво стремился выполнить все возлагавшиеся на него задачи как на море, так и на суше. Командование флота ясно понимало приоритет задач по содействию Красной армии. Балтийские моряки — надводники, подводники, авиаторы, береговики, тыловики — самоотверженно сражались с врагом всюду, куда направляло их командование. Были у флота неудачи, были и победы, были ошибки, но во всех случаях приобретался боевой опыт. Трудно переоценить вклад балтийцев в задержку врага на подступах к Ленинграду.

Одной из сложнейших оказалась для КБФ задача обеспечения функционирования морских коммуникаций в Финском заливе от Кронштадта до Таллина и далее до Моонзундских островов и п-ова Ханко после выхода немецких войск на южное побережье Финского залива. Ниже ход решения этой задачи рассматривается шире и подробнее, поскольку достигнутая эффективность ее решения непосредственно повлияла на успешность Таллинского прорыва.

### 2.3. Защита коммуникаций в Финском заливе

Несмотря на то что задача защиты своих морских коммуникаций перед КБФ накануне войны не ставилась, флот к ее решению не мог не готовиться, поскольку этого требовали руководящие документы ВМФ (приложение 10, раздел I, ст. 6, 7, 12; раздел VII; раздел IX, гл. 5).

Как же были выполнены на КБФ требования руководящих документов по защите своих коммуникаций?

Прежде всего следует напомнить, что к началу войны не было закончено развертывание системы военно-морских баз, базирования авиации, береговой обороны, морских позиций и сухопутной обороны КБФ на территории прибалтийских республик, всего за 10 месяцев до нападения Германии вошедших в состав СССР. В результате отступления наших войск к Ленинграду КБФ лишился к концу августа почти всех ВМБ и аэродромов на обоих берегах Финского залива, кроме расположенных в Кронштадте, Ленинграде и поблизости от него, а также в районе Таллина, на п-ове Ханко и Моонзундских островах. Но эти базы и аэродромы были осаждены войсками противника, причем последние три оказались в его глубоком тылу. Финская же часть северного берега Финского залива, которой по предвоенным планам наши войска в случае войны с Финляндией должны были овладеть на 30-й – 40-й день наступления, осталась в руках противника со всеми имевшимися там его ВМБ и аэродромами. Таким образом, были кардинальным образом нарушены условия поддержания КБФ благоприятного оперативного режима в Финском заливе (приложение 10, ст. 60), а вместе с ними и система защиты здесь наших морских коммуникаций.

Руководящие документы требовали создания надежных дозорной службы и противоминной обороны как элементов системы защиты своих морских коммуникаций. В этом вопросе, наверное, можно упрекнуть командование КБФ в отсутствии оперативного предвидения. Но этот упрек тогда должен касаться не только этих элементов и не только командования КБФ, которое готовилось к войне по оперативному плану, разработанному в соответствии с задачами, поставленными наркомом ВМФ, и им же утвержденному (точнее, было разрешено руководствоваться неутвержденным оперативным планом). Однако ни командование КБФ,



ни вышестоящее командование не предвидели также и необходимости обороны с суши ГБ флота, расположенной в сотнях километров от государственной границы.

Не предвидели они и появления немецких войск в 60 км от ГБ КБФ через две с половиной недели после начала войны и того, что через полтора месяца после ее начала она окажется в окружении войск противника, в его тылу, в 250 км за линией фронта. И, надо полагать, не могли предвидеть.

Надо также учитывать, что главными задачами КБФ в случае развязывания войны против СССР Германией и Финляндией, напомним, были:

- совместно с сухопутными войсками и ВВС Красной армии не допустить высадки немцами десантов на побережье Латвии и Моонзундские острова;
- нанести поражение немецкому флоту при попытке его проникновения в Финский и Рижский заливы;
- содействовать войскам Красной армии, ведущим боевые действия на северном побережье Финского залива, включая п-ов Ханко.

Подразумевалась и необходимость удержания господства в Финском заливе. В записке НКО и НГШ КА в ЦК ВКП(б) от 18.09.1940 г. об основах стратегического развертывания Вооруженных сил Советского Союза говорилось, что стратегическое развертывание *«на северо-западе наших границ должно быть подчинено в первую очередь обороне Ленинграда, прикрыванию Мурманской железной дороги и удержанию нами полного господства в Финском заливе»* [док. № 9]. Однако оперативная задача по удержанию господства в Финском заливе ни Балтийскому флоту, ни Ленинградскому военному округу не ставилась. Видимо, с учетом планировавшегося овладения территорией Финляндии считалось достаточным удерживать здесь господство путем ведения повседневных действий по поддержанию благоприятного оперативного режима.

Рассмотрим далее характер и особенности соблюдения основных условий поддержания благоприятного оперативного режима.

#### **а) дозорная служба**

Первые полтора месяца войны подтвердили, что прибрежный фарватер (ФВК № 8 КМ, 8 ТМ, 12 ТБ-б и 13 ТБ-б, -в, -г, -д), более удаленный от баз ВМС Финляндии, чем центральный, до выхода немецких войск на южное побережье Финского залива вполне удовлетворял потребности флота и армии в морских перевозках. Например, задача дозорных сил в зоне ответственности охраны водного района (ОВР) ГБ с начала июля заключалась в том, чтобы несением противолодочных дозоров обеспечить безопасность плавания кораблей от м. Юминда до д. Маху.

С 22.06 до 10.08 по прибрежному ФВК прошли несколько сотен различных судов и боевых кораблей и ни один из них не был потоплен ПЛ или ТКА противника, но три ТР подорвались на минах, поставленных финскими ПЛ к северу от побережья Эстонии, на участке между зал. Эру и б. Кунда. Правда, это случилось в первые дни войны, до развертывания дозоров в этом районе.

Дозоры выставлялись к северу от прибрежного фарватера. Во второй половине июля дозорам ОВР ГБ (в том числе маневренная база Кунда) предписывалось: «Своевременно обнаружить прорывающегося противника и донести всеми имеющимися средствами связи, всеми средствами оружия уничтожить противника или задержать до прихода поддержки» [док. № 272]; или: «Предупредить и задержать до подхода главных сил ДЕС противника в районе Таллин – Нарва. Затруднить действия катеров и подлодок противника на нашей коммуникации» [док. № 278].

При этом линией дозора назначались колена ФВК № 10 ТБ-е, ж.

После выхода немецких войск на южное побережье Финского залива Военный совет КБФ 14.08 указал командиру ОВР ГБ, что дозоры предназначаются «для охраны мор. коммуникаций, затруднения действий ПЛ и уничтожения СКА и ТКА пр-ка в районе ГБ» [док. № 320].

В приведенных примерах общих задач дозоров отсутствует задача недопущения минных постановок противником, хотя в боевых распоряжениях на несение дозора конкретным кораблям она всегда ставилась. Для дозорных кораблей ОВР ГБ она формулировалась так: «Недопущение... минных постановок противника на наших коммуникациях» [док. № 275]; или: «Недопущение минных постановок шлюпочковских катеров...» [док. № 284]; или «Задачей считать... наблюдение за нашими коммуникациями (о всех минных постановках с воздуха доносить)» [док. № 318].

ОВР КВМБ эта задача была поставлена в общей директиве по дозорной службе: «Вести борьбу с тральными и заградительными операциями противника в районе дозора» [док. № 285].

Дозорные корабли в ночь с 20 на 21 июля воспрепятствовали постановке южной части минного заграждения И-29 на ФВК № 12 ТБ-б, правда, сами не подозревая об этом, так как считали, что обнаружили ДЕСО противника. Возможно, именно это боевое столкновение было одной из причин, заставившей немецко-финское военно-морское командование приостановить минные постановки в средней части Финского залива, чтобы возобновить их после выхода немецких войск на его южный берег. Другими причинами были: короткая продолжительность темного времени суток в период белых ночей, недостаточное для массивированных постановок количество мин, имевшихся в Финляндии, развертывание нами восточнее Таллина маневренной ВМБ Кунда. Это «минно-заградительное затишье», видимо, привело штаб КБФ к определенной самоуспокоенности.

Тем не менее в штабе понимали необходимость поддержания минной безопасности не только на прибрежной, но и на центральной коммуникации и предвидели возможность активизации минных постановок на ФВК № 10 ТБ-е, ж. С этой целью в июле предпринимались попытки выдвижения дозоров на параллель 59°55'. Но их тут же переместили на ось ФВК № 10 ТБ-е, ж из-за опасности подрыва дозорных кораблей на минах в районе, не проверенном разведывательным тралением (в то время в дозор еще назначались ЭМ и СКР, имевшие осадку более 3 м).

Затем корабельные дозоры перенесли ближе к пунктам базирования на линии о. Кери — о. Мохни и о. Мохни — о. Вайндло. Причинами этого были: нехватка охранных сил (СКР, СКА), их плохое техническое состояние, низкие мореходные качества и слабые боевые возможности. Так, по мнению начштаба КБФ, для надежной охраны коммуникации Кронштадт — Таллин требовалось постоянно иметь в дозорах 20 СКР (в этом случае они находились бы на расстоянии около 10–15 миль друг от друга). Но для этого в составе флота требовалось иметь до 50 СКР, а их было всего 17, к тому же в основном из числа мобилизованных гражданских судов.

По поводу этих СКР командир дивизиона, в состав которого они входили, доносил своим начальникам 8.07 и 10.08: «*Опытное судно «Разведчик», посыльные суда ЛК-1, ЛК-2 и речной буксир «Ост», именуемые сторожевыми кораблями, по существу выполнять задачи боевого дозора не могут*» [док. № 303]. При ветре 4–5 баллов они были неуправляемыми и не могли применять свое оружие. Их навигационное оборудование не позволяло безопасно и с необходимой точностью плавать по счислению (т. е. ночью и при плохой видимости). Часть из них не имела средств связи. Их главные механизмы были сильно изношены, противоаварийные средства на них отсутствовали.

Из командного состава по штатам полагались только командиры кораблей. Даже при достаточном количестве этих «квазисторожевых» кораблей возможность выставить их в дозоры севернее ФВК № 10 ТБ представлялась сомнительной. Они бы оказались на большом расстоянии от пунктов стоянки сил поддержки дозора (обычно это были Колга-лахт, Хара-лахт, Кунда-лахт), мест укрытия от шторма, за пределами дальности стрельбы прикрывавших их береговых батарей, а также вблизи от навигационных опасностей и финских наблюдательных постов.

Наконец, боевые возможности назначавшихся в дозоры кораблей были несоизмеримы с боевыми возможностями немецких ТКА, обычно охранявших ЗМ, не говоря уже о возможностях самих ЗМ и даже КАТЩ, привлекавшихся к постановке мин (табл. 10).

Таблица 10

**Основные ТТХ кораблей-заградителей противника и советских дозорных кораблей**

Корабли противника		Советские корабли	
Класс и наименование кораблей противника	Водоизмещение, скорость, миноподъемность и вооружение	Класс и наименование советских кораблей	Водоизмещение, скорость и вооружение
Немецкие корабли-заградители		Дозорные корабли	
ЗМ «Кобра»	2760 т, 17 узл, 180 мин, 2 – 88-мм, 2 – 37-мм, 2 – 20-мм	СКР «Аметист»	250 т, 25 узл, 3 – 45-мм
ЗМ «Кайзер»	1920 т, 17 узл, 200 мин, 2 – 88-мм, 2 – 37-мм, 8 – 20-мм	СКР «Касатка», «Уран»	247 т, 7,2 узл, 2 – 45-мм

Боевые действия на Балтике в июне – августе 1941 г.

ЗМ «Кёнигин Луизе»	3370 т, 16 узл, 240 мин, 2 – 88-мм, 1 – 37-мм, 2 – 20-мм	СКР «Разведчик»	185 т, 12,5 узл, 2 – 45-мм, 2 – 7,62-мм
ТКА	100 т, 39 узл, 6 мин (10 МЗ), 2 – 533-мм ТА (4 торпеды), 2 – 20-мм	СКР ЛК-1	140 т, 9 узл, 2 – 45-мм, 2 – 7,62-мм
		СКР ЛК-2	140 т, 7,5 узл, 1-45-мм, 2 – 7,62-мм
КАТЦ	130 т, 20 узл, 10 мин или МЗ, 2 – 20-мм	СКР «Ост»	230 т, 9 узл, 1 – 45-мм, 2 – 12,7-мм, 1 – 7,62-мм
Финские минные заградители		СКА типа «МО»	56 т, 26 узл, 2 – 45-мм, 2 – 12,7-мм
ЗМ «Руотсинсалми» и ЗМ «Рийлахти»	310 т, 15 узл, 100 мин, 1 – 75-мм, 1 – 40-мм, 2 – 20-мм	БТЦ типа «Фугас»	476 т, 18 узл, 1 – 100-мм, 1 – 45-мм, 2 – 12,7-мм
Минный КА «Минна»	80 т, 9 узл, 40 мин, 1-20-мм	ТТЦ типа «Ижорец»	140 т, 7,5 узл, 1 – 45-мм, 2 – 7,62-мм
Корабли поддержки дозора			
		ЭМ «Яков Свердлов»	1800 т, 32 узл, 4 – 102-мм, 1 – 76,2-мм, 4 – 45-мм (или 4 – 37-мм), 3х3 – 450-мм ТА
		СКР «Буря»	600 т, 21 уз, 2 – 102-мм, 4 – 45-мм, 1х3 – 450-мм ТА

Что касается СКА типа «МО», способных при достаточном их количестве создать угрозу немецким ТКА и тем самым воспрепятствовать действиям ЗМ противника, то еще 23 июля 1941 г. Военный совет КБФ докладывал наркому ВМФ и Военному совету СЗН: «*Расход этих катеров колоссальный, поступлений нет, износ большой, есть опасность в августе остаться без катеров*» [док. № 119]. Без СКА типа «МО» КБФ не остался, но для полноценной дозорной службы их не хватало. С выходом немецких войск на южное побережье Финского залива боевая устойчивость дозоров еще больше снизилась, поскольку на мысах, где раньше находились прикрывавшие дозоры береговые батареи маневренной базы Кунда, появились батареи врага, а корабли поддержки были вынуждены базироваться на Таллин, более удаленный от районов несения дозоров, чем заливы южного берега Финского залива.

В результате всего перечисленного дозоры могли, и то при определенных условиях, обнаруживать противника, но эффективно воспрепятствовать его минно-заградительной деятельности не имели возможности. К этому надо добавить, что наши корабли в 1941 г. еще не обладали необходимыми возможностями для ведения морского боя ночью (не было радиолокационных станций, приборов ночного видения), а без этого было трудно противодействовать минным постановкам противника. Правда, некоторые корабли имели осветительные снаряды,

а авиация — осветительные бомбы (ракеты), но о них либо не вспомнили, либо считали малоэффективными.

Дозоры на линиях о. Кери — о. Мохни, о. Аэгна — о. Мохни, о. Кери — о. Вайндло несли: несколько раз в июле — один ЭМ с двумя СКА типа «МО»; с конца июля до 14.08 — или один СКР, или один БТЩ, или один ТТЩ иногда с одним-двумя СКА типа «МО», а чаще без них; после 14.08 — два СКА типа «МО» (табл. 11). До выхода немецких войск на южный берег Финского залива в поддержку дозора назначались или ЭМ типа «Новик», или СКР типа «Ураган» (базировались на Хара-лахт), а после выхода немцев на побережье — два-три СКА типа «МО» или ТКА (базировались на Таллин). Но по разным причинам, прежде всего из-за недостаточного количества СКА типа «МО», дозоры, особенно после выхода немецких войск на южный берег Финского залива, неслись нерегулярно, что хорошо видно из табл. 11.

Таблица 11

**Несение ночных корабельных дозоров на линиях о. Кери — о. Мохни,  
о. Кери — о. Вайндло и о. Аэгна — о. Мохни**

Даты	Линии дозоров	Дозорные корабли	Примечание
7.08	о. Кери — о. Мохни	СКР «Аметист»	
8.08	нет	СКР «Аметист»	Послан на помощь потопленному ЭМ «Карл Маркс»
9.08	нет	нет	Шторм
10.08	нет	нет	
11.08	нет	нет	
12.08	нет	нет	
13.08	нет	ТТЩ № 41	Потоплен 14.08 немецкими ТКА
14.08	нет		
15.08	нет		
16.08	о. Аэгна — о. Мохни	ПК-209, ПК-220	
17.08	о. Аэгна — о. Мохни	ПК-209, ПК-220	
18.08	о. Аэгна — о. Мохни	МО № 133, ПК-203	
19.08	о. Кери — о. Вайндло	МО № 133, ПК-203	
20.08	о. Кери — о. Вайндло	ПК-207, ПК-231	Обнаружили корабли противника, были обстреляны ими
21.08	о. Кери — о. Вайндло	ПК-207, ПК-231	
22.08	нет	МО № 141, МО № 142	Возвращены в базу из-за шторма
23.08	нет	МО № 141, МО № 142	МО № 141 возвращен с экипажем погибшего от подрыва на mine ПК-203
24.08	о. Найссаар — о. Аэгна	Разные корабли	
26.08	—«—	—«—	
26.08	—«—	—«—	
27.08	—«—	—«—	
28.08	—«—	—«—	

Источник: АО ЦВМА. Ф. 45. Д. 1052, 1053, 10303.

К чему привели нерегулярность несения дозоров и недостаточная боевая мощь дозорных кораблей, можно видеть при сравнении данных табл. 9 и 11: из 30 заграждений Юминдского минного барьера, выставленных противником в августе, 22 заграждения были поставлены именно в те ночи, когда не неслись дозоры. Из табл. 11 также вытекает, что реально могли обнаружить ЗМ противника только СКА, несшие дозор на линии о. Кери — о. Вайндлю 19–21.08. Это и подтвердилось 21.08 (табл. 11).

#### **б) противоминная оборона**

(карта-схема 2)

Исходя из значения прибрежного фарватера и учитывая недостаточность тральных сил, основное внимание, с точки зрения ПМО, с началом войны уделяли этому фарватеру. В зоне ответственности ОВР ГБ тральным силам была поставлена задача систематическим тралением прибрежного (южного) фарватера обеспечить безопасность плавания кораблей от м. Юминда до д. Маху. В соответствии с поставленной задачей ТЩ вытралили в июле на ФВК № 8 ТМ, № 8 КМ три ранее обнаруженных МЗМ противника: И-55 (южную часть), И-74, И-75. Четвертое МЗМ, И-80, состоявшее из донных мин, себя не проявило: либо ошибочно было поставлено вне фарватера, либо мины были неисправны. Из нескольких сотен различных судов и боевых кораблей, прошедших до 10.08 по прибрежному ФВК, на минах подорвались, как уже известно, три ТР.

Меньше внимания было уделено центральному (северному) фарватеру. На ФВК № 10 ТБ периодически производилось разведывательное траление ограниченным числом ТЩ из состава ОВР ГБ.

Однако ОВР КВМБ более интенсивно контролировал расположенную в его зоне ответственности часть центрального (северного) ФВК. На колене ФВК № 10 КБ-г его ТЩ частично вытралили МЗМ И-77. На других фарватерах КВМБ мины не были обнаружены.

Нужно обратить внимание на еще одно важное обстоятельство. За первые 47 дней войны, до 8.08, противник выставил, как теперь известно, в западной части Финского залива (до меридиана о. Найссаар), в Рижском заливе и проливах, отделяющих Моонзундские острова от материковой части Эстонии и друг от друга, а также на подходах к ним 1739 мин, в том числе 174 неконтактных донных, и 1517 минных защитников.

В средней же части Финского залива за это время было поставлено 575 мин и 20 минных защитников, в том числе 410 мин и 20 минных защитников в районе будущего ЮМБ [док. № 45 и табл. 9].

Конечно, командование КБФ в июне — августе 1941 г. этих данных не имело. Зато ему было известно, что в этот период на западе погибли или получили повреждения, подорвавшись на минах, 22 корабля, в средней части Финского залива — четыре, а в восточной — один. Думается, понятно, куда было приковано внимание командова-

ния с точки зрения ПМО. Тем более что Военный совет СЗН непрестанно требовал усиления активности КБФ в Рижском заливе и Балтийском море для нарушения подвоза снабжения немецкой группе армий «Север». А пути наших кораблей туда пролегли через наиболее плотно загражденные минами районы.

Начиная с 8.08, противник для создания ЮМБ, выставил в средней части Финского залива еще 1598 мин и 776 минных защитников (табл. 9). На них к 26.08 погибли 14 кораблей и судов (один ЭМ, один СКА, четыре БТЦ, ЗМ, четыре ТР, ледокол и еще два ВСУ), несколько кораблей получили повреждения. были потеряны 28 тралов. Оказались серьезно затруднены снабжение ГБ и 10-го ск, ВМБ Ханко, БО БР и особой авиагруппы, производившей налеты на Берлин, а также вывоз раненых, мобилизованных, эвакуируемых людей и материальных ценностей из Таллина. Только тогда командование КБФ наконец осознало степень минной угрозы в средней части Финского залива.

Минные заграждения, на которых подорвались указанные корабли, а также те, что были обнаружены ТЦ при проводке конвоев, фактически располагались между меридианами 25°16' и 26°05'.

Штаб КБФ считал наиболее опасным участок колен ФВК № 10 ТБ-с, -ж между меридианами 25°15' и 25°40', включавший западную часть ЮМБ и МЗМ Valkjärvi, а штаб КВМБ — между меридианами 24°40' и 25°55', т. е. практически весь ЮМБ. Но для принятия необходимых мер по обеспечению противоминной безопасности на участке коммуникации от Таллина до о. Гогланд не было не только нужного количества сил и средств (ТЦ, СКР, СКА, самолетов, тралов), но уже и времени.

В этой связи серьезного упрека заслуживает деятельность штаба КБФ, Главного морского штаба ВМФ и Генштаба КА по организации разведки в интересах боевых действий на море, в том числе разведки минно-заградительной деятельности противника. Имеется в виду не только разведывательное траление, но все виды разведки (воздушная, морская и агентурная).

Плохо была поставлена в штабе КБФ и аналитическая работа по оценке данных об обстановке на море. Так, РУ ГШ КА, РУ ГМШ ВМФ и РО штаба КБФ не сумели выявить наличие в составе финского ВМФ ЗМ «Руотсинсалми» и «Рийлахти», базирование в районе Хельсинки немецких ЗМ «Кобра», «Кайзер», «Кенигин Луизе» и 5-й флотилии катеров-тральщиков (КАТЦ), использовавшихся в качестве заградителей, а также их минно-заградительную деятельность. Зато РО штаба КБФ удалось убедить командование флота в том, что мины противник ставит лишь торпедными катерами, хотя это соответствовало действительности лишь для Рижского залива, и авиацией, что если и имело место, то очень редко. Правда, начальник штаба КБФ, видимо, не полностью верил этой оценке своих разведчиков. Поэтому, наверное, как указывалось выше, одной из задач дозорных кораблей оказались *«недопущение минных постановок шюцкоровскими катерами»*, хотя в разведсводках штаба КБФ чуть ли не ежедневно отмечались постановки мин ТКА, но не шюцкоровскими катерами.

Так искажалось представление о способах и масштабах минно-заградительной деятельности противника и о реальной минной угрозе. Как видно из табл. 9, фактически из 2804 мин и минных защитников в минных заграждениях ЮМБ 2215 поставили минные заградители (908 — немецкие и 1305 — финские), 424 — КАТЦ и только 165 — торпедные катера (в других случаях ТКА либо охраняли ЗМ, либо осуществляли разведку сил КБФ и поиск объектов торпедных атак).

К сожалению, штаб КБФ не смог правильно оценить и другие события. Например, когда в ночь с 20.07 на 21.07 севернее м. Юминда были обнаружены девять неопознанных кораблей. Это были ЗМ противника с охранением, осуществлявшие постановку минного заграждения И-29. Но штаб флота репил, что это ДЕСО: накануне из факта обнаружения воздушной разведкой в финских портах скопления транспортов был сделан вывод о готовящейся противником высадке десанта, а в сумерках ЗМ были приняты за войсковые транспорты. Для разгрома ДЕСО из Таллина была выслана корабельная ударная группа (КУГ) в составе двух ЛД, четырех ЭМ, шести ТКА и четырех СКА, которая никакого противника не обнаружила. А ЗМ противника к моменту подхода КУГ прервали минную постановку и ушли в свою базу.

Трудно также объяснить непривлечение самолетов МБР-2 к ночной разведке вдоль колен ФВК № 10 ТБ-е, -ж с применением осветительных бомб (ракет).

Из-за невыгодных географических условий, особенно в средней части Финского залива, и нехватки дозорных сил КБФ не удалось создать систему оперативного наблюдения необходимой плотности. В том числе отсутствовала система противоминного наблюдения (ПМН), состоящая из специальных стационарных и плавучих постов. Штаб флота посчитал достаточным формально возложить на посты СНИС дополнительную задачу — обнаружение фактов и мест сбрасывания мин самолетами. При этом не увеличил штатную численность личного состава постов и не обеспечил их средствами определения расстояния до мест падения мин. По объективным причинам — отсутствие радиолокации, приборов ночного видения — ночные постановки мин самолетами посты СНИС обнаруживать не могли, если только речь не шла о времени белых ночей. Но и в последнем случае могли быть определены лишь направление и глазомерное расстояние до точки постановки мины.

Неудовлетворительная разведка минно-заградительной деятельности противника послужила препятствием для развертывания активного противодействия ей. Думается, если бы были выявлены участвовавшие в минных постановках в средней части Финского залива пять вражеских ЗМ значительной миноподъемности, а также места их базирования и маршруты развертывания, командование КБФ нашло бы возможности если не для срыва, то для существенного снижения эффективности минных постановок противника. Более целенаправленными могли стать минирование выходов из финских шхер и развертывание на подходах к ним ПЛ; организация засад торпедных катеров как на маршрутах развертывания ЗМ противника, так и в районах их минных постановок; использование осветительных



бомб (ракет) авиацией флота для подсвечивания объектов ударов для ТКА и ПЛ, а также для нанесения бомбовых ударов по ЗМ противника в море. Вместе с тем необходимо указать, что возможности по уничтожению немецких ЗМ и КАТЦ авиацией непосредственно в ВМБ Хельсинки не могли быть использованы, поскольку бомбардировка столицы Финляндии была запрещена ВГК.

Конечно, во всем вышеописанном сказалось и отсутствие у командования и штаба флота опыта руководства боевыми действиями столь крупного масштаба, тем более в совершенно неожиданной обстановке. С первых минут войны противник начал широкомасштабную минно-заградительную деятельность, сковывая минной опасностью действия сил КБФ. Более половины главной ударной силы флота — авиации — было переключено с морского направления на сухопутное. Руководство обороной оказавшейся в окружении ГБ флота было возложено на Военный совет КБФ, из-за чего до ряда морских вопросов у него и штаба флота либо вообще не доходили руки, либо доходили с большим опозданием.

Возможно, до середины августа серьезным препятствием для организации противодействия немецко-финским минным постановкам и борьбы с уже выставленными минами был настрой командования КБФ на скорейший перевод органов управления флота и его боевого ядра (КРЛ «Киров», двух ЛД, шести новых ЭМ и около 10 ПЛ) из окруженного Таллина в Кронштадт. Ради этого берегли базовые тральщики (БТЩ).

Итак, воспрепятствовать минно-заградительной деятельности противника КБФ не смог.

А что же еще делалось или могло делаться для снижения минной опасности при плавании по коммуникации Таллин — Кронштадт, что еще мешало эффективному решению задач противоминной обороны (ПМО)?

Руководящие документы ВМФ — временное НМО-40, временный БУ МС-37, НТЩ-40 (заменившее его НТЩ-41, изданное в июле — августе, поступило на соединения флота лишь после Таллинского прорыва) — в общем случае предписывали следующий порядок действий при преодолении МЗМ: разведывательное траление и / или аэрофотосъемка с целью определения границ обнаруженных заграждений; продельвание прохода в заграждении на заданную ширину путем уничтожения мин по намеченному маршруту; проводку кораблей за тралами по проделанному проходу. Только таким образом гарантировалось преодоление МЗМ без потерь. Однако определение границ ЮМБ и проход в нем заблаговременно сделаны не были. А попытки командования КБФ сделать это натолкнулись на острую нехватку ТЩ и недостаток времени (выше отмечалось, что ЮМБ был создан фактически за 21 день, с 8 по 28 августа).

При оценке готовности КБФ к поддержанию благоприятного оперативного режима в противоминном отношении нужно иметь в виду, что на флоте к началу войны не было строго разработанного плана траления (и в целом плана ПМО).

Предполагалось, что в военное время в каждой ОВР будут выполняться систематические тральные действия в пределах зоны ее ответственности, исходя из наличных тральных сил. Но в большинстве ОВР наличных сил было недостаточно даже для проведения повседневных тральных действий — разведывательного траления всей сети фарватеров в зонах их ответственности. Отсутствовал резерв для выполнения внеочередных задач: уничтожения минных заграждений, проводки кораблей за тралами. Война потребовала от ОВР гораздо больше того, что они могли сделать для флота.

Вот конкретные оперативные показатели, подтверждающие это.

17.07 командир ОВР ГБ доносил начштаба КБФ о том, что, согласно расчету, для поддержания в безопасном от мин состоянии ФВК общей протяженностью 170 миль ему необходимо ТТЩ — 24 для траления и БТЩ — 12 для сопровождения конвоев [док. № 273]. Таким образом, каждому ТТЩ условно досталось бы для траления около 7,1 мили ФВК. Примем эту условную цифру за норматив.

29.07 Военный совет КБФ утвердил план траления на Балтийском море [док. № 286]. Для траления 710 миль основных ФВК (были еще 532 мили не тралившихся запасных ФВК) КБФ имел 50 ТТЩ. При таком раскладе сил каждому ТТЩ доставалось условно по 710: 50 = 14,2 мили ФВК, а не 7,1. По существу, нужно было выделять в два раза больше сил — 100 ТТЩ, а для обслуживания всех 1232 миль основных и запасных фарватеров — 175 ТТЩ. С учетом того, что 25% постоянно находились в ремонте, флоту требовалось около 220 ТТЩ, а для проводки конвоев только по основным фарватерам БТЩ — около 70, всего 290 тральщиков.

Для справки: по предвоенным расчетам, произведенным ГМШ ВМФ, для решения задач противоминной обороны КБФ нужно было иметь 300 ТЩ [библ. № 45].

Реальное положение было еще хуже. Дело в том, что по довоенным взглядам и планам тральные силы должны были осуществлять:

- проводку за тралами больших кораблей — эскадренными тральщиками (ЭТЩ), ни один из которых не был окончен постройкой в 1941 г.;

- проводку за тралами ПЛ и КОН между ВМБ — БТЩ, количество которых считалось нужным иметь примерно равным количеству боеспособных подводных лодок (в июне — августе 1941 г. в боевых действиях участвовали 40 ПЛ, в этот же период было проведено 195 межбазовых конвоев, а БТЩ в начале войны в составе КБФ было 17, к концу августа их осталось только 10);

- разведывательное траление (обследование и контроль фарватеров, обнаружение минных заграждений и определение их границ) и уничтожение минных заграждений — тихоходными тральщиками, т. е. призванными по мобилизации или сохранившимися в составе флота со времен Первой мировой войны, в основном портовыми, речными и озерными буксирами, в том числе даже колесными (в начале войны в составе КБФ было 16 ТТЩ, а к концу августа, с завершением мобилизации и с учетом потерь, — около 60).

Фактически же БТЩ, помимо проводки за тралами ПЛ и КОН, привлекались к выполнению несвойственных задач: несению дозоров, постановке мин, а накануне эвакуации войск и прорыва флота из Таллина — к перевозке авиабомб для самолетов, совершавших налеты на Берлин с о. Эзель. Что касается ТТЩ, они только тем и занимались, что выполняли несвойственные им задачи: проводили за тралами межбазовые КОН (не хватало предназначенных для этого БТЩ), выполняли функции СКР при конвоировании транспортов и несении дозоров (не хватало не только ТЩ, но и СКР). Но главное заключалось в том, что мобилизованные ТТЩ обладали очень низкими мореходными качествами, позволявшими им буксировать тралы при состоянии моря не выше трех баллов, а тралы, которыми они были вооружены, могли применяться при скоростях буксировки, не превышавших 10 узлов. Ограниченные запасы топлива и воды требовали частого их пополнения, а изношенность корпусов и механизмов ТТЩ (среди них были даже корабли постройки 90-х гг. XIX в.), использование морской (вместо пресной) воды в качестве котельной вызывали необходимость частых ремонтов и щелочения котлов. В результате ТТЩ две трети времени проводили в базах. Поэтому на один ТТЩ реально приходилось гораздо больше условных 14,2 мили фарватеров, и КБФ, естественно, требовалось в несколько раз больше ТТЩ, чем имелось в его составе и даже чем предусматривалось предвоенными расчетами. Хотя часть нагрузки по тралению ФВК принимали на себя КАТЩ, их возможности по производительности траления и по мореходности были гораздо ниже возможностей даже ТТЩ (табл. 43, 44).

К тому же тральщики несли существенные потери. При подведении итогов первых шести месяцев Великой Отечественной войны на сборе руководящего состава КБФ отмечалось: *«За 6 месяцев 1941 г. КБФ было потеряно, по меньшей мере, втрое больше ТЩ и в процентном отношении вдвое больше личного состава, чем дивизией траления БФ за весь период Первой мировой войны»* [док. № 1396].

Нарком ВМФ и Военный совет КБФ пытались решить проблему нехватки тральщиков организационными мерами.

29.06.1941 г. нарком ВМФ приказал тральные силы организовать следующим образом: тральщики, предназначенные для обеспечения маневра соединений кораблей и отдельных тральных работ в море, свести в бригаду траления флотского подчинения; тральщики, предназначенные для обеспечения подходов к базам, числить в составе ОВР баз [док. № 262].

25 июля, после завершения отмобилизования ТЩ, на КБФ создается бригада траления (два днбтщ, один днттщ, два днкатщ). В ОВР ВМБ осталось по одному днттщ и днкатщ.

31 июля Военный совет КБФ с разрешения наркома ВМФ приступил к формированию нового соединения — Минной обороны Балтийского моря (МО БМ), на которое были возложены две противоминные задачи: а) траление существующей

системы ФВК (кроме ФВК, контролируемых ОВР ВМБ); б) проводка боевых надводных и подводных кораблей за траллами [док. № 289, 298].

Помимо задач ПМО на МО БМ было возложено планирование постановок активных минных заграждений и сетевых заграждений на театре. В качестве единственной противоминной силы в МО БМ вошла сформированная бригада траления. Естественно, от перемены мест слагаемых, т. е. дивизионов БТЩ, ТТЩ и КАТЩ, общее количество тральщиков в них не увеличилось, эффективность их действий не повысилась, а организация управления ПМО усложнилась. Да и времени для того, чтобы проявить себя, МО БМ не было дано. Сразу после прорыва сил КБФ из Таллина она была расформирована, просуществовав менее месяца.

Не лучше обстояло дело с тральными средствами. Фактически флот был вооружен слегка модернизированными контактными траллами, созданными до или во время Первой мировой войны. Тралов для борьбы с неконтактными (магнитными, акустическими) минами вообще не было. Контактные тралы могли применяться лишь на очень небольших скоростях (4–10 узлов), кроме параван-тралов, которые могли применяться при скоростях буксировки от 14 до 22 узлов (табл. 44). Отсутствовали необходимые для обеспечения проводки кораблей ночью сетевые тралы.

Очень коварным средством оказались параваны-охранители надводных кораблей: в 50% случаев мины не подсекались ими, для чего охранители и предназначались, а застревали в них и взрывались в нескольких метрах от борта корабля или сначала подтягивались ими к борту, а потом взрывались, приводя к серьезным повреждениям или гибели корабля. К тому же тралов постоянно не хватало.

Вопрос об увеличении количества тральных сил, совершенствовании тральных средств и способов решения задач ПМО Военный совет КБФ неоднократно и до войны, и после ее начала ставил перед правительством, наркомом ВМФ и Военным советом СЗН [док. № 7, 259, 282, 310, 333]. Но летом 1941 г. решить этот вопрос было невозможно, поскольку работа оборонной промышленности и система перевода на Балтику построенных в глубине страны кораблей были нарушены войной.

10 августа 1941 г. Военный совет КБФ решил отказаться от предварительного траления ФВК и проводить КОН только за траллами [док. № 306]. Отказ объяснялся стремлением не допустить раскрытия противником используемых ФВК. Пожалуй, это надуманная причина, так как для разведки противника выявление наших ФВК не представляло труда, поскольку она постоянно наблюдала переходы конвоев по ним, что подтверждается расположением минных заграждений в ЮМБ. Фактически такое решение определялось нехваткой ТЩ и опасением больших их потерь в ходе предварительного траления. И если уж отказались от предварительного траления, то, естественно, об определении границ ЮМБ с использованием ТЩ не могло быть и речи.

Определение границ ЮМБ с помощью аэрофотосъемки не выполнялось, хотя в предвоенное время проводились опытовые учения по аэрофотосъемке мин-

ных заграждений, давшие положительные результаты. Но имевшиеся к началу войны полторы сотни самолетов МБР-2, оборудованных аэрофотоаппаратами, выполнять аэрофотосъемку без истребительного прикрытия не могли, а истребителей остро не доставало. Самолетов, способных выполнять аэрофотосъемку без прикрытия, на флоте было только семь (три бомбардировщика СБ и четыре истребителя), но на них возлагался широкий круг других задач. К тому же к середине августа, когда противник начал массированное минирование средней части Финского залива, около половины всех этих самолетов было уничтожено в ходе боевых действий. Возможно, еще большее значение имело невнимание командования и разведывательных отделов штабов КБФ и ВВС флота к этому виду минной разведки.

Решения о проделывании прохода в ЮМБ (с учетом того, что он частично был разрежен в ходе проводок нескольких КОН) для повышения минной безопасности плавания по ФВК № 10 ТБ-д, -е, -ж (Большому корабельному фарватеру) и подходам к нему принимались дважды — 7.08 и 24.08, но по причинам, о которых будет сказано ниже, они не были реализованы.

К тому же флот не обладал силами для обеспечения боевой устойчивости ТЩ, СКР и СКА типа «МО» не хватало для конвоирования и несения дозоров. Наши ТКА из-за слабости вооружения не могли противостоять немецким ТКА и даже КАТЩ. Не было возможности использовать ЭМ для охраны ТЩ из-за отсутствия сил для обеспечения их надежной ПМО и ПВО. А рисковать ими тоже было нельзя: нарком ВМФ указывал Военному совету КБФ, что флот противника лишь потому не идет в Финский залив, что в Таллине находятся наши корабли (КРЛ, ЛД и ЭМ). О малочисленности самих ТЩ уже говорилось.

Что касается авиации, основные усилия ее частей, базировавшихся в районе Таллина, были направлены, как известно, на поддержку войск 8А Северного фронта, оборонявшейся в Эстонии, и в частности 10-го ск и флотских частей, защищавших Таллин.

В конечном итоге Военный совет КБФ был вынужден 12 августа 1941 г. доложить наркому ВМФ свою пессимистическую оценку борьбы с минами на театре: *«Мы тралим меньше мин, чем ставит противник»* [док. № 211].

Большое влияние на эффективность противоминных действий на КБФ оказало то, что в предвоенной оперативной, боевой и мобилизационной подготовке этому вопросу, может быть по объективным причинам, не уделялось должного внимания. В частности, отсутствовала практика ночного траления; не отработывалось совместное плавание вспомогательных и гражданских судов с боевыми кораблями, в том числе с ТЩ, а также друг с другом как днем, так и в особенности ночью.

На организацию совместного плавания тральщиков с проводимыми кораблями отрицательно влияли не только отсутствие опыта у командного состава, большая

часть которого была призвана из запаса и не имела военно-морского образования, но также нехватка и слабая специальная подготовка тральных расчетов и сигнальщиков. Первые подолгу меняли поврежденные тралы, из-за чего проводимые корабли вынуждены были останавливаться, а ветер и течение выносили их из протральной полосы на мины. Вторые не могли своевременно и безошибочно передавать и принимать сигналы и приказания, что могло приводить к неправильному маневрированию и подрыву на минах.

Причиной этих недостатков были просчеты в мобилизационном планировании и организации мобилизации. Многие хорошо подготовленные специалисты запаса, получившие опыт боевого траления после окончания Советско-финляндской войны, в ходе мобилизации были направлены в части береговой обороны, ПВО и ВВС флота, в морские бригады, формировавшиеся для усиления Красной армии. Значительная часть моряков запаса имела подготовку лишь в объеме программ Осоавиахима. Возможно, проявлялось и стремление военкоматов в ходе мобилизации 1941 г. в первую очередь удовлетворить потребности Наркомата обороны, которому они подчинялись, а потом уж Наркомата ВМФ, не считаясь при этом со специальностями мобилизуемых.

Безусловно, сказалось и то, что немногочисленные балтийские тральщики (на 22.06.1941 г. имелось: БТЩ – 12, ТТЩ – 16, КАТЩ – 14 единиц) были заняты тралением минных заграждений, поставленных в ходе Советско-финляндской войны, а вопросы мобилизационной подготовки гражданского флота лишь согласовывались, причем с большим трудом, между наркоматами ВМФ и Морского флота. Этот наркомат и вместе с ним Балтийское госморпароходство были озабочены экономическими проблемами своей деятельности, а не проблемами военной подготовки и поддерживались в этом руководством страны. Пароходства прибалтийских республик не могли заниматься военной подготовкой, поскольку лишь в конце 1940 г. стали советскими.

Неблагоприятная обстановка сложилась с замещением должностей командиров дивизионов тральщиков. Половина дивизионов либо не имели командиров, либо их возглавляли командиры, не имевшие опыта организации противоминных действий. Очень образно обрисовал автору эту картину командир ТТЩ № 47 Н. И. Шаповалов (впоследствии контр-адмирал, флагманский штурман КСФ). По выпуску из ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе в июне 1941 г. он был направлен на КБФ. В штабе флота получил назначение штурманом и по совместительству помощником командира одного из ТТЩ (таким был штат ТТЩ). Прибыв в штаб КВМБ, он узнал, что назначен на другой ТТЩ, но уже... его командиром. Прибытие в штаб ОВР КВМБ сопровождалось очередным карьерным скачком – лейтенанта назначили исполняющим по совместительству должность командира дивизиона ТТЩ. В тот же день в последней должности он возглавил ПМО конвоя, отправлявшегося из Кронштадта в Таллин.

**в) система контролируемых фарватеров военного времени (ФВК)**  
(карта-схема 2)

К началу войны на КБФ отсутствовала система фарватеров военного времени. Несмотря на ясно понимаемую серьезность минной опасности, созданной противником с первого дня войны, а также указание начальника ГМШ ВМФ об организации плавания на Балтике по ФВК, отданное им уже 22.06 [док. № 258], лишь к 3.07 оперативным отделом штаба КБФ были разработаны и объявлены распорядительным порядком фарватеры военного времени. Тогда же командующий КБФ отдал приказание о плавании кораблей и судов только по этим ФВК [док. № 265]. Только к началу августа на соединения поступил документ типографского издания, объявлявший систему ФВК. В средней части Финского залива, от Таллина до о. Гогланд, эта система включала ФВК № 14 ТБ, № 20 ТМ-а, № 10 ТБ и № 10 КБ, № 13 ТБ и № 12 ТБ, № 8 ТМ и № 8 КМ, № 11 КМ.

Фарватеры военного времени в Финском заливе в значительной части совпадали с фарватерами мирного времени, что объяснялось местными географическими условиями.

4.08 штаб КБФ закрыл колено ФВК № 8 ТМ-и [док. № 294]. На нем еще 27.06 при проводке за тралюми КРЛ «Максим Горький» было обнаружено минное заграждение (И-74), на котором 4.07 подорвался ТР «Раусма». Но в данном случае поводом для закрытия этого колена стал факт постановки, предположительно, двух мин немецким самолетом вблизи точки поворота с колена ФВК № 8 ТМ-и на колено ФВК № 12 ТБ-б [библ. № 45]. В этот же день, опять же на основании предположения о постановке двух мин самолетом противника в пяти милях западнее о. Вайндло, было закрыто колено ФВК № 8 ТМ-ж [док. № 293]. Ранее, еще 30.06, при проводке за тралюми ЛК «Октябрьская Революция» здесь тоже было обнаружено минное заграждение (И-75), на котором, предположительно, подорвался 6.07 ТР «Эвероланд». Оба заграждения ТТЩ вытралили в июле [библ. № 45]. Но прибрежный ФВК на участке от о. Мохни до губы Кунда был закрыт для плавания.

5.08 штаб КБФ ввел в действие ФВК № 63 ТБ и № 64 ТБ, обходящие с севера район пролегания колен ФВК № 8 ТМ-ж, -з, -и [док. № 295]. Фактически это были не ФВК, а просто рекомендованные курсы, поскольку не проверялись контрольным тралением.

7.08 штабом флота были получены донесения об обстреле артиллерией противника с берега наших ТР, КЛ и ЭМТЩ в районе Кунда, а также о подрыве на минном заграждении (И-3) транспорта «Аксель Карл». Стало очевидным, что в связи с выходом немецких войск на побережье Финского залива прибрежный ФВК для перехода из Таллина в Кронштадт и обратно использовать в дальнейшем будет невозможно.

Начальник штаба КБФ приказал командиру МО БМ силами БТЩ в течение трех дней протралить ФВК № 13 ТБ-а, № 10 ТБ-е, № 10 ТБ-д на ширину одной мили [док. № 300]. Длина этого участка составляла 46 миль. Но это приказание

в тот же день было им отменено на основании доклада командира МО БМ контр-адмирала Ю. Ф. Ралля, который высказал опасение, что противник вскрыет направленность наших тральных действий и в короткое время поставит новые минные заграждения вместо вытраленных, а также сообщил о наличии в Таллине только двух БТЩ. Кроме того, хотя это нигде не отмечается, фарватер № 13 ТБ мог в ближайшие дни оказаться в зоне обстрела полевой артиллерией с п-ова Юминда.

9.08 было получено второе донесение об обстреле артиллерией противника с берега наших ТР и КЛ в районе Кунда. Поэтому 10.08 Военный совет КБФ издал директиву о закрытии для плавания колен прибрежного ФВК № 8 КМ-а, -е, № 8 ТМ-ж, -з, -и, № 63 ТБ-а (тем самым оказалось невозможным использование и ФВК № 64 ТБ). Этой же директивой Военный совет КБФ определил Корабельный фарватер, т. е. ФВК № 10 КБ и № 10 ТБ, основным для плавания по маршруту Кронштадт – Таллин, но с переходом с колена ФВК № 10 ТБ-е на колено ФВК № 13 ТБ-а [док. № 304].

Интересно, что в директиве Корабельный фарватер назван «северным». Это последний раз подчеркивает, что никакого северного ФВК, о котором говорили некоторые историки, севернее ФВК № 10 ТБ не было. Тем не менее здесь уместно коснуться одного оперативно-терминологического вопроса, связанного с неоправданным употреблением некоторыми исследователями понятия «северный фарватер». В литературе, касающейся минно-тральных действий Балтийского флота в Первую мировую войну, фарватер, проходивший примерно посередине Финского залива, называется Центральным (в Лоции Финского залива его восточную часть называют Большим корабельным фарватером). С ним примерно совпадали ФВК № 10 ТБ и № 10 КБ, о которых идет речь в настоящем труде. Финляндия в те годы входила в состав Российской империи, и северный фарватер, проходящий вдоль северного берега Финского залива, в упомянутой литературе называли северным. После 1918 г. северный фарватер России и СССР не принадлежал, а центральный (Большой корабельный) фарватер стали иногда называть северным в противоположность прибрежному (также имевшему такое наименование со времен Первой мировой войны и иногда в документах называвшимся южным), проходившему вдоль южного берега Финского залива.

Тогда же штабом КБФ были введены в действие дополнительные ФВК № 65 ТБ, № 73 ТБ, № 75 ТБ (реально это были рекомендованные курсы, как и в случае с ФВК № 63 ТБ и № 64 ТБ), назначение которых понять не удалось [док. № 304]. Тем более что для выхода на ФВК № 75 ТБ конвой должны были следовать по ФВК № 12 ТБ – самому близкому к м. Юминда и м. Пурикари, где были развернуты, правда позднее, 17–18.08, вражеские артиллерийские батареи. Неужели командование КБФ не предвидело установку противником артиллерии на мысах, наиболее выдвинутых к середине Финского залива, по мере их захвата? Разве на это не указывали случаи



обстрела наших кораблей и судов артиллерией противника с берега, из района селения Маху 7.08 и 9.08?

О принятых мерах по использованию ФВК в связи с выходом немецких войск на побережье Финского залива и обстрелом их артиллерией с берега наших кораблей и судов, следовавших по ФВК № 8 КМ, Военный совет КБФ доложил замглавкома войсками СЗН по морской части: *«Прибрежный фарватер закрывается... Корабли будут ходить корабельным фарватером проложенным новыми коленами через Родшер Гогланд Хайлода также Гогланд Лавенсафи»* [док. № 306].

11.08 в ответ последовала директива Военного совета СЗН, которая предписывала: *«Изыскивать и оборудовать новый фарватер от Таллина до меридиана 28° вне обстрела южного берега. Фарватер через Родшер иметь как второй»* [док. № 308].

Эта директива была подготовлена на основе предложений замглавкома войсками СЗН по морской части, который должен был отлично понимать, что таким фарватером, обходящим мысы Юминда (Юминданина), Пурикари (Пурикариннеэм), Лоби (Лобиннеэм) и Летипеа вне зоны артиллерийского обстрела с них, является именно ФВК № 10 ТБ. Возможными вариантами нового фарватера могли быть: 1) фарватер, проходящий в нескольких милях севернее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е, -д с выходом на колено ФВК № 10 КБ-г; 2) фарватер, проходящий между островами Родшер и М. Тютерс, Гогланд и Б. Тютерс; 3) фарватер, проходящий от восточной оконечности колена ФВК № 10 ТБ-е между островами М. Тютерс и Пыхья — Ухтю. В двух последних вариантах новые фарватеры проходили бы через свои минные заграждения, которые в этом случае требовалось частично вытралить.

Военный совет СЗН должен был также понимать, что оборудование нового ФВК по одному из названных или подобных вариантов потребует выполнения большого объема тральных работ, продолжительного времени, которого не было, такого количества ТЩ, сил для их охранения и тралов, которых неоткуда было взять. вызовет невосполнимые потери ТЩ! Неужели там не осознавали надуманность самой идеи нового фарватера? Почему, наконец, обеспечение безопасности коммуникации Таллин — Кронштадт — Таллин связывалось только с недопущением обстрела кораблей и судов артиллерией противника с южного берега Финского залива, но не связывалось прямо с недопущением минирования противником действующих ФВК, с необходимостью уничтожения ЗМ противника и выставленных ими минных заграждений?

С 15 августа, после вытраливания двух мин на повороте с колена ФВК № 13 ТБ-б на колено ФВК № 13 ТБ-в, ФВК № 13 ТБ больше не пользовались. Когда же противник установил артиллерийские батареи на Юминданина и Пурикариннеэм и начал обстреливать наши корабли и суда, штаб КБФ 18 августа закрыл для плавания и ФВК № 12 ТБ [док. № 328], и проводка конвоев на участке Таллин — о. Гогланд стала осуществляться только по ФВК № 10 ТБ и колену ФВК № 10 КБ-г.

**г) система конвоев**

Особое значение в системе мер по защите своих морских коммуникаций имеет конвоирование транспортов и вспомогательных судов с войсками и грузами. Но утвержденного плана конвойной службы на КБФ к началу военных действий не существовало, а с их началом обстановка настолько быстро менялась, что этому вопросу в первые дни войны серьезного внимания уделено не было.

Силы для конвоирования не были распределены между пунктами формирования конвоев (правда, и распределять было нечего!), что приводило к назначению в конвой случайных кораблей без учета их подготовленности к выполнению задач конвоирования. Собственно, они и не могли быть подготовлены к их выполнению, так как в ходе предвоенной боевой подготовки эти задачи не отрабатывались. Командиры ВМБ и ОВР считали себя ответственными только за формирование и своевременную отправку конвоя из своей базы. Управление конвоями на переходах в этот период производилось по отдельным письменным или устным приказам замначштаба КБФ командиру ОВР ГБ, командирам ВМБ и БО БР.

16.07 начштаба КБФ была утверждена «Инструкция по организации конвойной службы и действиям кораблей конвоя». Ею, в частности, были установлены следующие положения: *«Конвой и караван формируются командирам ОВРа базы, который персонально отвечает за организацию отправки, безопасность следования и своевременное прибытие в порт назначения... О маршруте следования организуемых конвоев командиры ОВРов самостоятельно информируют друг друга и держат между собой связь...»* [док. № 271].

10.08 Военный совет КБФ решил: *«Для увеличения маневренности караванов использовать максимально скорость хода, для чего тихоходные транспорта (имеющие скорость менее 14 узлов. – Р. З.) с быстроходными не объединять, обеспечивая их соответственно проводкой БТЩ или ТЩ»* [док. № 305].

19.08 командующий КБФ возложил ответственность за организацию конвоев, выходящих из главной базы КБФ, и их проводку в пункт назначения в пределах Финского залива на командира МО БМ. Такая же ответственность в отношении конвоев, выходящих из Кронштадта, возлагалась на командира КВМБ.

В качестве кораблей охранения в конвоях использовались: для ПМО – БТЩ и ТТЩ из мобилизованных судов; для ПЛО и ПВО – главным образом СКА типа «МО», как обладавшие сравнительно мощным вооружением и хорошими маневренными качествами (скорость, поворотливость и мореходность), а также СКР из мобилизованных судов или ТТЩ, поскольку СКР не хватало. ЛД, ЭМ и СКР специальной постройки привлекались главным образом к охранению ЛК, КР и лишь изредка (попутно, одновременно выполняя другую задачу, например переход из Таллина в Кронштадт на ремонт) – к охранению особо ценных ТР и ВСУ.

Главными недостатками системы конвоирования транспортов и вспомогательных судов являлись:

1. Формирование конвоев слишком больших по составу судов и слабость назначаемого в них охранения (ПМО, ПВО, ПЛО), из-за чего безопасность проводки конвоев не обеспечивалась.

2. Назначение в состав охранения кораблей из разных дивизионов, имевших разный уровень подготовки к плаванию в строях (ордерах), а иногда и разное понимание правил такого плавания.

3. Организационно-штатная неготовность к плаванию в конвоях. На флоте не было штатных командиров, специально подготовленных для командования конвоями. Назначение командирами конвоев не постоянных, а случайных и в каждом случае разных лиц, часто не знающих возможностей и порядка применения вооружения кораблей охранения.

4. Неподготовленность охраняемых судов к совместному плаванию в единых строях (ордерах) как с кораблями охранения, так и друг с другом, особенно при проводке их за тралами.

5. Недисциплинированность отдельных капитанов судов в исполнении правил плавания в конвоях, сигналов (приказов) командиров конвоев.

Эти недостатки особенно ярко проявили себя с усложнением минной обстановки и усилением активности авиации противника на море. А порождены они были тем, что в мирное время в ходе боевой подготовки отработкой плавания судов Морского флота и вспомогательных судов ВМФ в конвоях или совсем не занимались, или занимались очень мало. На то, наверное, были важные причины, но война «не приняла их во внимание».

#### **д) противовоздушная оборона**

Противовоздушная оборона морских коммуникаций осуществлялась путем отражения атак авиации противника прикрывающей конвою истребительной авиацией (ИА) и зенитными огневыми средствами (ЗОС) кораблей охранения и охраняемых кораблей и судов из состава конвоев. Нанесение ударов бомбардировщиками ВВС КБФ по аэродромам противника и базирующейся на них авиации, как правило, не было связано непосредственно с проводкой конвоев. Нужно заметить, что в архивах не удалось обнаружить никакого руководства или наставления по ПВО конвоев на КБФ, в то время как имелись, например, «Наставление по ПВО эскадры», «Наставление по ПВО военно-морских баз КБФ».

Воздушная угроза морским коммуникациям на Балтике возрастала по мере приближения наступающих немецких войск к Финскому заливу и Ленинграду. Это хорошо видно из данных о потерях ТР и ВСУ от ударов немецкой авиации (боевые корабли потерь на коммуникациях по этой причине не имели).

С 22.06 по 31.07 самолетами противника были потоплены на коммуникациях три судна, причем два – в районе Моонзундских островов, одно – в восточной части Финского залива, из них одно – на перешейке в море, два – на рейдах.

С 1.08 по 19.08 самолеты противника потопили четыре судна: три — в районе Моонзундских островов, одно — в восточной части Финского залива, из них два — на переходе в море.

С началом штурма Таллина, реализуя приказ Гитлера о недопущении прорыва сил КБФ и эвакуации наших войск в направлении Ленинграда, вражеская авиация за восемь дней, предшествовавших началу Таллинского прорыва, потопила восемь судов. Четыре судна были потоплены в средней части, четыре — в восточной части Финского залива, из них — пять крупных и средних, в том числе четыре — на переходе морем. На них погибло не менее тысячи военнослужащих и гражданских лиц.

Возрастание воздушной угрозы морским коммуникациям в Финском заливе определялось рядом обстоятельств.

Во-первых, захватывая новые территории, противник лишал ВВС КБФ и СФ аэродромов, расположенных на побережье Финского залива или вблизи от него, сначала в Прибалтике, а затем и в Ленинградской области. При этом сам приобретал возможность использования этих аэродромов (Ягала, Тапа, Раквере, Кахула, Кингисеппи, Липово) своей авиацией и выделения возрастающей доли летного ресурса для действий на морской коммуникации в Финском заливе, несмотря на большую занятость авиации на сухопутном фронте. Тем более что расстояние от аэродромов противника на южном и северном побережьях Финского залива до любой точки на нашей морской коммуникации составляло не более 100 км (с учетом аэродромного маневра). В то же время аэродромы базирования ИА ВВС КБФ к моменту Таллинского прорыва оказались на расстоянии 120–300 км от районов наиболее активных действий бомбардировщиков противника на коммуникации Таллин — Кронштадт (табл. 63).

Во-вторых, вследствие разгрома ВВС СЗФ и тяжелых потерь ВВС СФ командование Красной армии было вынуждено привлекать к действиям на сухопутном фронте значительную часть морской авиации. Сначала это делалось в форме просьб, а с 14.08 путем переподчинения в оперативном отношении командующему ВВС СФ 126 самолетов ВВС КБФ (32 из 44 бомбардировщиков, всех 18 штурмовиков и 75 из 212 истребителей) [док. № 220]. В число 32 бомбардировщиков и 18 штурмовиков вошли и те, которые поддерживали защитников Таллина.

В связи с изъятием бомбардировщиков и штурмовиков из состава сил, участвовавших в обороне ГБ, значительная часть самолетов-истребителей в Таллине хотя и не переподчинялась ВВС СФ, но с защиты морских коммуникаций была вынужденно переключена на поддержку сухопутных войск. Например, 22.08 из 40 находившихся в Таллине исправных истребителей 24 занимались штурмовкой наступающих немецких войск, только 16 истребителей оставались для ПВО кораблей на рейде, аэродромов, разведки батарей, ведущих стрельбу по Таллину, и прикрытия морских коммуникаций. А ведь для выполнения только последней задачи, согласно докладу

замглавкома СЗН по морской части Военному совету СЗН, требовалось иметь в Таллине 33 истребителя (но и этого, наверное, было бы мало).

Кроме того, в результате переподчинения бомбардировщиков у ВВС КБФ не осталось сил для ведения эффективной разведки аэродромов, ВМБ, открытой части Балтийского моря и нанесения бомбовых ударов по прибрежным аэродромам немецкой авиации в Эстонии и Финляндии с целью затруднения ее действий на коммуникации Таллин — Кронштадт. До этого момента ее вели бомбардировщики СБ. Для выполнения задач на море ВВС КБФ имели два с половиной десятка самолетов ДБ-3 (помимо участвовавших в бомбардировках Берлина), но не было истребителей для их сопровождения при нанесении бомбовых ударов по кораблям противника.

В-третьих, по мере приближения немецких войск к Ленинграду и Таллину вследствие возрастания ожесточенности воздушных боев, а также возможностей противника для нанесения ударов по аэродромам авиации КБФ существенно возросли ее потери. Если за первые 53 дня войны (до 14.08) ВВС КБФ потеряли 283 самолета (в среднем по 5–6 самолетов в день), то с 14.08 по 28.08 (за 15 дней) было потеряно 107 самолетов (в среднем по 7 самолетов в день). За эти же 15 дней 5-й иап ВВС КБФ, переданный в оперативное подчинение ВВС СФ, потерял 44 истребителя из 75, а 13-й иап и 71-й иап в Таллине потеряли 29 истребителей из 53.

Накануне Таллинского прорыва в составе ВВС КБФ из 367 истребителей (табл. 118), имевшихся на 22.06, осталось 132, в том числе 42 истребителя, находившихся в оперативном подчинении ВВС Северного фронта, и 65, базировавшихся на Таллин, Ханко и о. Эзель. В результате для ПВО Кронштадта и коммуникации Ленинград — о. Гогланд имелось всего 25 истребителей.

Еще 9.08 замглавкома войсками СЗН по морской части докладывал главкому, что для ПВО ГБ КБФ Таллина, ВМБ Ханко, БО БР (в том числе аэродромов Кагул и Асте на о. Эзель, где базировались самолеты, совершавшие налеты на Берлин) и морской коммуникации Ханко — Таллин — о. Гогланд требуется 96 истребителей. Но уже 14.08 для этого имелось 69, 20.08 осталось 60, 23.08 — 54 исправных истребителя, а активность немецкой авиации на коммуникации Таллин — Кронштадт — Таллин возростала.

Но были и не связанные с войной обстоятельства, влиявшие на эффективность действий ВВС КБФ по ПВО морских коммуникаций, и они, пожалуй, имели главное значение в решении этой задачи.

Прежде всего имеется в виду преобладание устаревших типов самолетов в составе ИА ВВС КБФ. В начале Великой Отечественной войны из 367 истребителей только 50 (13,6%) были новых типов — МиГ-3. Як-1, еще не освоенных летчиками. Остальные — это устаревшие самолеты типов И-15, И-16, И-153, уступавшие по своим

ТТХ (скорости, дальности полета и вооружению) немецким самолетам (табл. 58, 61, 62). Накануне Таллинского прорыва из 132 истребителей 22 (16,7%) были новыми (при этом 10 МиГ-3 и один Як-1 все еще осваивались, а для двух ЛаГГ-3 даже не было подготовленных летчиков), а 110 – все те же И-15, И-16, И-153.

К тому же истребительной авиацией КБФ не было освоено использование подвесных бензиновых баков, с которыми дальность полета самолетов и продолжительность их пребывания в воздухе могли быть увеличены в 1,5–2 раза. Подвесными баками пользовались очень неохотно, а в частях и на складах тыла их было мало или вообще не было.

Управление истребителями, осуществлявшими прикрытие конвоев, фактически отсутствовало: на кораблях не было пунктов управления и наведения истребителей, а на самолетах – радиостанций (в отдельных случаях их имели самолеты командиров звеньев). Организация вызова истребителей в полной мере не была отработана.

Не была создана система спасения летчиков сбитых самолетов, прижившихся с парашютом даже в Финском заливе (такая система не была отработана в ВМФ до окончания войны).

Использование зенитных огневых средств (ЗОС) кораблей охранения и охраняемых судов для ПВО оказалось малоэффективным. Зенитное вооружение боевых кораблей было слабым (табл. 48, 68, 115, 116, 117). Самым многочисленным орудием, применявшимся для стрельбы по самолетам, являлся 45-мм полуавтомат 21-К – бывшая противотанковая пушка сухопутных войск, переставленная с колес на подвижную морскую платформу и не приспособленная для стрельбы по воздушным целям. Низкая скорострельность, примитивный прицел и отсутствие снарядов с дистанционным взрывателем делали это орудие бесполезным для прицельной стрельбы по самолетам, особенно по шкировщикам, а малая дальность стрельбы и низкая скорость ручного наведения не давали возможности поражать самолеты, налетающие на охраняемые корабли с курсовым параметром<sup>3</sup>.

Эти недостатки частично относятся и к менее многочисленной группе 76,2-мм орудий 34-К, созданных на базе немецкой зенитной пушки; в Красной армии пушка называлась 3-К.

На кораблях, кроме КРЛ «Киров» для 100-мм орудий, отсутствовали приборы управления стрельбой ЗОС. Не существовало способов централизованного управления ЗОС нескольких кораблей, ЗОС на них было слишком мало для их централизованного применения; на большинстве кораблей и судов отсутствовали необходимые для централизованного управления стрельбой ЗОС средства связи,

<sup>3</sup> Курсовой параметр – кратчайшее расстояние (по перпендикуляру) от ЗОС, относительно которого оно определяется, до проекции линии боевого курса самолета на горизонтальную плоскость (земную или водную поверхность).

а трассирующие снаряды, применявшиеся разными кораблями, имели трассы и разрывы одного цвета. Поэтому имевшиеся ЗОС позволяли кораблям вести огонь по самолетам только табличным способом на самооборону. Но имевшиеся к началу войны таблицы стрельбы оказались непригодными для обеспечения даже такого способа стрельбы, так как были рассчитаны на меньшую скорость полета, чем имели немецкие самолеты.

Практически отражать воздушную атаку на охраняемый корабль более или менее успешно можно было только при нулевом или близком к нему курсовом параметре, причем не прицельным огнем, а постановкой огневой завесы. Это обстоятельство фактически требовало иметь в составе конвоев хотя бы по одному кораблю охранения для ПВО одного-двух охраняемых судов, но подобное требование, естественно, не могло быть удовлетворено из-за отсутствия возможностей для увеличения на Балтике в два-три раза количества кораблей охранения конвоев.

Для повышения эффективности ЗОС боевых кораблей КБФ, в том числе входивших в состав охранения конвоев, считалось необходимым вооружить их 37-мм зенитными автоматами 70-К и 12,7-мм пулеметами ДШК. Еще в начале июля флоту были выделены 60 таких автоматов, но 48 из них предназначались для замены 45-мм орудий 21-К на крейсерах, лидерах и эсминцах, т. е. на кораблях, не привлекавшихся к охранению конвоев. Еще 12 зенитных автоматов флот мог использовать по своему усмотрению, но об установке их на корабли, постоянно входившие в состав сил охранения конвоев — СКА типа «МО», СКР и ТТЩ из мобилизованных судов, — речи не шло. Оставшиеся 12 орудий 70-К хотели установить на вспомогательные суда и транспорты [док. № 263]. К началу августа на корабли были установлены 44 зенитных автомата, однако на каждый из них имелось только по 400 снарядов, причем трассирующие снаряды отсутствовали. Наконец, при скорострельности 150 выстрелов в минуту живучесть ствола орудия 70-К составляла всего 1500 выстрелов, а запасных стволов на флоте не было. Поэтому командиры кораблей отказывались от замены зенитными автоматами 45-мм орудий и часто оставляли последние на своих местах [док. № 287].

Военный совет КБФ 18.08 докладывал замнаркома ВМФ адмиралу Л. М. Галлеру о том, что для вооружения ЗОС транспортов и вспомогательных судов КБФ требуется 30 орудий 34-К, 68 зенитных автоматов 70-К и 160 пулеметов ДШК, но на флоте такого вооружения в наличии нет. В этом докладе отмечалось, что зенитные орудия имелись лишь на пяти ВСУ и ТР, входящих в состав КБФ, а еще десять судов вооружены бесполезными для ПВО пулеметами М-1 калибра 7,62-мм [док. № 330].

Ко всему сказанному следует добавить, что в предвоенной боевой подготовке зенитным стрельбам не уделялось должного внимания.

е) общие итоги защиты коммуникаций до оставления Таллина

Таблица 12

Случай воздействия противника по конвоям на коммуникациях КБФ  
за период с 22.06 по 27.08.1941 г.

Месяц	Число рейсов	Количество кораблей	Атаки авиации	Атаки ПЛ	Атаки ТКА	Артогонь с берега	Встречи с минами	Всего атак, обстрелов и встреч с минами / потери
			Количество атак, обстрелов, встреч с минами / потери					
Июнь	28	224	5 / 0	1 / 0	0 / 0	0 / 0	7 / 1	13 / 1
Июль	111	759	15 / 0	3 / 0	3 / 0	1 / 0	12 / 4	34 / 4
Август	84	638	30 / 4	2 / 0	0 / 0	2 / 0	54 / 11	88 / 15
Всего	223	1621	50 / 4	6 / 0	3 / 0	3 / 0	73 / 16	135 / 20

Источник: [док. № 346].

Таблица 13

О составе конвоев на коммуникации Таллин – Кронштадт с 22.06 по 27.08.1941 г.

Пункт отправления – пункт прибытия	Количество конвоев	Количество ТР	Подклассы конвоирующих кораблей и число конвоев, в которые они входили				
			ТЩ	СКА	ТКА	СКР	ЭМ
Кронштадт – Таллин	36	112	32	22	2	6	4
Таллин – Кронштадт	25	113	22	19	4	5	3
	61	225	54	41	6	11	7

Источник: [док. № 346].

Таблица 14

Сопровождение ЛК, КРЛ и КОН эскадренными миноносцами в июне – августе 1941 г.

Дата	Охраняемые корабли, суда	Количество ЭМ
27 июня	КРЛ «Максим Горький»	4
30 июня	ЛК «Октябрьская Революция»	8
30 июня	ЗМ, плавкран, ТН	1
16 июля	ЛЕД, шлюбок	1
17 июля	4 ТР	1
17 июля	1 ТР	1
19 июля	ТН	2
23 июля	ТН, 3 ПЛ, 3 ТР	1
27 июля	2 ТР, ПЛ	1
7 августа	2 ЛЕД, 3 ТР	1
11 августа	ТР	1
24 августа	ТН, ЛЕД, 3 ТР	1
Итого – 11 эсминцев в 10 конвоях и 12 эсминцев в двух отрядах кораблей		



Показанные выше мероприятия по поддержанию благоприятного оперативного режима в целях защиты морской коммуникации в средней части Финского залива характеризуют оперативную обстановку, сложившуюся здесь к моменту принятия решения об оставлении Таллина защищавшими его войсками и кораблями. При этом обстановка в восточной и западной частях Финского, а также в Рижском заливе (в Моонзунде) не рассматривалась, поскольку основные события Таллинского прорыва разворачивались именно в средней части Финского залива.

*Справка:*

— за четыре года войны КБФ провел 970 конвоев в составе 3223 судов и 4550 кораблей охранения, из них погибли 30 судов и 11 кораблей охранения;

— из этого числа за шесть месяцев 1941 г. проведено (без учета Таллинского прорыва) 273 конвоя в составе 804 судов и 1144 кораблей охранения, из них погибли 18 судов и 7 кораблей охранения<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 39685. Л. 57.

## Глава 3 Подготовка к прорыву из Таллина в Кронштадт

### 3.1. Мероприятия по подготовке к прорыву, проводившиеся до получения директивы об оставлении Таллина

Днем начала непосредственной подготовки к оставлению Таллина следует, видимо, считать 22 августа. В этот день Военному совету КБФ стало известно, что его предложение о прекращении обороны п-ова Ханко и Моонзундских островов и перегруппировке войск оттуда в Таллин для организации наступления на восток с целью облегчения положения Ленинграда ВГК отвергнуто. А накануне было получено решение Военного совета СЗН, согласно которому 5-я морская бригада, сформированная для усиления обороны Таллина, была переназначена для обороны Ленинграда. Кроме того, 22 августа, по сведениям 3-го отдела КБФ, был перехвачен приказ Гитлера, требовавший уничтожения всего КБФ на минно-артиллерийской позиции в средней части Финского залива [док. № 1315].

Командованию КБФ стало понятно, что помощи ему ждать ни от кого не приходится, а удерживать Таллин удастся еще лишь несколько дней. Следовательно, нужно готовиться к эвакуации 10-го ск, войск и органов управления флота, республиканских и городских властей, к отходу корабельных сил в Кронштадт, Ораниенбаум, Ленинград и перебазированию авиации на восточные аэродромы. Было также понятно: чем позже будут разрешены эвакуация войск и отход флота в Кронштадт, тем сложнее окажется проведение этой операции.

**22.08:**

*Военный совет КБФ приказывает:*

— командиру КВМБ: принять все меры по завершению ремонта максимального количества тральщиков; немедленно направить в Таллин семь БТЩ, все тральщики 4-го и 5-го днттц, 15 СКА типа «МО»; не отправлять в Таллин конвои без особого указания [док. № 353, 354, 355, 356];

— командирам МО БМ и ОВР ГБ: перевести в Кронштадт двумя эшелонами шесть ПЛ [док. № 358].

**23.08:**

*Военный совет КБФ:*

— поставил командиру КВМБ боевую задачу: *«Организовать обеспечение перехода (кораблей. – Р. З.) всеми видами обороны, мобилизуя на это все силы, средства, особенно ТЩ, ТК, МО и воздух»* [док. № 365];

— приказал командующему ВВС подготовить АС Липово для перебазирования на него из Таллина истребителей 10-й абр [док. № 363].

— доложил главкому войсками СЗН: *«Лаванях на рейде десятки боевых кораблей. одних лодок 14, вспомогательные корабли. Считаю необходимым лодки, требующие ремонта, вспомогательные корабли, которые не могут быть использованы обороне, отводить на восток. Ваше решение прошу сообщить»* [док. № 364].

Этот запрос, скорее всего, был вызван не необходимостью получения разрешения на вывод из Таллина лишних кораблей и судов, а надеждой получить в ответ хоть какое-то указание о подготовке к отходу из Таллина, к общей эвакуации войск и перебазированию флота в Кронштадт.

Но «военная хитрость» не сработала. В этот же день был получен ответ Военного совета СЗН: *«Требующие ремонта подлодки и лишние вспомогательные корабли отправить в Кронштадт, не спрашивая разрешения как делали до сего времени, так как это ваша прямая обязанность... Принять меры дополнительной разгрузки Таллина ценного имущества»* [док. № 369].

Командующий ВВС принял решение: направить в Таллин 10 самолетов МБР-2 для вывоза личного состава оперативной группы штаба ВВС [док. № 368].

Командир 1-й брпл возвратился из Кронштадта, куда 15.08 перевел из Таллина четыре ПЛ; И. Л. Бунич [библ. № 15] высказал предположение, что Н. П. Египко привез пакет с некоторыми указаниями наркома ВМФ командующему КБФ на случай оставления Таллина.

**24.08:**

В 10.40 конвой в составе ТР «Андрей Жданов», ТР «Эстиранд», ТР (ПБ) «Аэгна», ТН № 11, ЛЕД «Октябрь», ГИСУ «Гидрограф», ЭМ «Энгельс», СКА МО № 193зав., ПК-201, ТТЩ № 53 «Ударник», № 73 «Менжинский», № 59 «Фурманов», № 45, № 46, № 48 «Антикайнен» вышел в Кронштадт. На них, помимо раненых и мобилизованных, были вывезены часть личного состава Гидрографической службы КБФ и ГБ и личный состав береговой базы 1-й брпл. Корабли охранения (СКА и ТТЩ) от о. Югланд должны были возвратиться в Таллин, но не возвратились из-за ошибок в управлении силами со стороны штаба КБФ: приказание о передаче этого конвоя у о. Югланд под охрану кораблям КВМБ было отдано им без учета времени его прохождения до командира КВМБ, а также времени на подготовку и переход кронштадтских кораблей к о. Югланд.

В течение 24.08 *Военный совет КБФ*:

— рассмотрел, но не утвердил разработанные штабом КБФ «План перехода Краснознаменного Балтийского флота» и «План перехода вспомогательного флота в Кронштадт». Оба плана лишь определяли состав группировок (отрядов) боевых кораблей, ТР и ВСУ (табл. 15); никаких замыслов действий они не содержали. Тем не менее эти документы были выданы в соединения для осуществления их штабами предварительного планирования перехода в Кронштадт;

Таблица 15

**Планы перехода в Кронштадт, рассмотренные Военным советом КБФ 24.08.1941 г.**

План перехода КБФ		
Группировки (флагманы)		
Главные силы (К КБФ)	Отряд прикрытия (НШ КБФ)	Арьергард (К МО БМ)
КРЛ «Киров»	ЛД «Минск»	ЭМ «Калинин»
ЛД «Ленинград»	ЭМ «Скорый»	ЭМ «Володарский»
ЭМ «Гордый»	ЭМ «Славный»	ЭМ «Артем»
ЭМ «Сметливый»	ПЛ ШЦ-405	ЭМ «Суровый»
ЭМ «Яков Свердлов»	ПЛ М-95	КЛ «Амгунь»
ПЛ С-4	ПЛ М-98	КЛ «Москва»
ПЛ С-5	ПЛ М-102	КЛ И-8
ПЛ «Калев»		ПЛ ШЦ-307
ПЛ «Лембит»		ПЛ ШЦ-308
		ПЛ ШЦ-322
		ПЛ М-79
Обеспечение:	Обеспечение:	Обеспечение:
Пять БТЩ	Пять БТЩ	Три БТЩ
Четыре СКА «МО»	Четыре СКА «МО»	Три ТКА
Пять ТКА	Четыре ТКА	Три СКР типа «Ураган»
СКР «Пиккер»	СС «Нептун»	СКР «Аметист»
ЛЕД «Суур Тылл»		СС «Колывань»

План перехода вспомогательного флота		
Отряд № 1	Отряд № 2	Отряд № 3
ТН № 11	ШК «Вирония»	ТР «Иван Папанин»
ТР «Эстиранд»	ТР «Даугава»	ТР «Вторая Пятилетка»
ТР «Андрей Жданов»	ТР «Эвальд»	ТР «Луга»
ПБ (ТР) «Аэгна»	ТР «Элла»	ТР «Найссаар»
ЛЕД «Октябрь» (до Гогланда)	ТР «Ярвамаа»	
ГС «Гидрограф»	ЛЕД «Грувор» (до Гогланда)	
	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»	
	ГС «Рулевой»	

Обеспечение:	Обеспечение:	Обеспечение:
6 ТТЦ	4 ТТЦ	3 КАТЦ «Р»
ЭМ «Энгельс»	2 СКА «МО»	
2 СКА «МО»		
Отряд № 4	Отряд № 5	Отряд тыла
ТР «Тобол»	ПБ (УЧСУ) «Ленинградсовет»	Состав – по назначению начальника тыла
ТР «Атис Кронвалдс»	ТР «Эверита»	
ТР «Алев»	ТР «Шауляй»	
ТР «Казахстан»	ТР «Аусма»	
	ТР «Балхаш»	
	ТР «Вахур»	
Обеспечение:	Обеспечение:	Охранение:
3 КАТЦ «Р»	2 КАТЦ «Р»	СКР «Лайне»
		СКР «Чапаев»
		СКР «Щорс»
		СКР «Касатка»
		СКР «Уран»

Источник: [док. № 398].

– указал командиру КВМБ: *«Задача по обеспечению коммуникации Кронштадт – Таллин является для Вас главной задачей, для выполнения которой Вы немедленно должны собрать все силы, все средства. Приказываю караваны, идущие из Таллина, встречать группе ТК или МО у Вайндло, группе ТЦ, находящихся на Гогланде, встречать у Родшера. Все время быть готовым оказать помощь, для чего буксиры, СКА держать на Гогланде, Лавенсаари»* [док. № 389];

– приказал коменданту БО ГБ при отходе уничтожить в Палдиски все ненужное имущество 10-го ск и подвижной железнодорожный состав [док. № 390];

– обратился к главному войсками СЗН за разрешением на вывод двух последних эсминцев («Суровый» и «Артем») из Рижского залива [док. № 384];

– подчинил все корабли эскадры (кроме днскр типа «Ураган», который еще раньше был передан в состав ОВР ГБ) командиру ОЛС и сформировал: 3-й днэм в составе ЭМ «Артем», ЭМ «Володарский», ЭМ «Калинин», ЭМ «Энгельс», ЭМ «Яков Свердлов»; 4-й днэм в составе ЛД «Ленинград», ЭМ «Свиреный», ЭМ «Скорый» и ЭМ «Сметливый»; 5-й днэм в составе ЛД «Минск», ЭМ «Славный», ЭМ «Суровый» и ЭМ «Гордый».

Командующий ВВС уточнил задачу своему заместителю: готовить для перебазирования истребителей из Таллина АС Липово или АС Куиля в зависимости от обстановки (немецкие войска находились уже в нескольких десятках километров от этих аэродромов) [док. № 387].

Начальник тыла КБФ представил начальнику штаба КБФ список вспомогательных судов [док. № 399], в том числе буксируемых, которые предполагалось отправить в Кронштадт (табл. 16), и оставляемых в Таллине. Возможно, это был список судов отряда тыла для «Плана перехода вспомогательных судов», показанного в табл. 15.

Таблица 16

**Список буксиров и буксируемых судов тыла флота, намеченных для отправки в Кронштадт**

Название буксировщика	Что буксирует
1. ЛЕД «Трувор»	<i>Баржи НБ-3, НБ-4, НБ-15, НБ-17, НБ-21</i>
2. БУК КП-6	<i>БУК «Вяйн», 10-тонный плавкран, водолазный бот</i>
3. БУК С-103	<i>Баржи И-34, «Мария», № 50, катера КП-103, Т-11 Баржи Э-1, № 18</i>
4. БУК КП-11	<i>Баржу № 74</i>
5. БУК КП-17	<i>Эстонский водолей</i>
6. БУК И-18	<i>Без буксируемых объектов</i>
7-11. БУК КП-18, «Вента», «Кайя», «Палдиски», «Эзро»	—«—

*Примечания:* 1. ЛЕД «Трувор» 24.08 ушел с очередным конвоем в Кронштадт и погиб на переходе; буксир С-103, обеспечивавший смену мест стоянки КРЛ «Киров» на Таллинском рейде, 25.08 был потоплен немецкими самолетами; буксир КП-11 ушел 27.08 в Моонзунд, буксируя баржу с бензином.

2. По данным справочника «Потери боевых кораблей и судов Военно-морского флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг.» (М., 1959. С. 290–299) [библ. 288], плавсредства, показанные в табл. 16 курсивом, оставлены в Таллине, по остальным сведения отсутствуют. Согласно записи в журнале Оперативного отдела штаба КБФ, баржа Э-1 числится пропавшей без вести<sup>5</sup>.

Командир и военком ОЛС утвердили разработанный штабом ОЛС комплект документов на переход в Кронштадт, включавший: «Наставление для боя на переходе», исходя из вероятной группировки противника в составе броненосца береговой обороны, миноносцев, торпедных катеров и береговых укреплений противника; указания кораблям на переход; схему походного ордера; таблицу условных сигналов (ТУС) управления; указания по связи.

Комплект документов был выдан командирам кораблей и соединений главных сил (ГС) [док. № 404, 406].

Командир и военком ОВР ГБ утвердили «План выхода кораблей ОВР ГБ из Таллина в Кронштадт», который был разработан штабом ОВР ГБ на основе получен-

<sup>5</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10316. Л. 9об.

ных от штаба флота проектов планов перехода КБФ и вспомогательного флота [док. № 403].

*Командир и военком МО БМ:*

– утвердили разработанные штабом МО БМ и согласованные с флагманским штурманом штаба КБФ маршруты перехода из Таллина в Кронштадт – таблицы курсов и расстояний по ним (табл. 33) [док. № 401, 402];

– представили Военному совету КБФ на утверждение кандидатуры командиров конвоев (отрядов) судов № 2–6 (последний – отряд тыла), показанных в табл. 15: капитана 2 ранга Богданова, капитана 2 ранга Цобеля, капитана 3 ранга Дубровицкого, капитана 1 ранга Поленова, капитана 2 ранга Янсона соответственно; о конвое (отряде) № 1 речь не шла, так как он в полном составе вышел из Таллина в Кронштадт в 10.30 (см. выше) [док. № 400];

– поставили командиру бртц задачу: силами 12-го днкатц с 06.00 25.08 протралить ФВК № 10 ТБ-ж, -е между меридианами 25°15'Е и 25°40'Е на всю ширину, равную 1 миле; из-за волнения моря, превышавшего возможности использования КАТЦ, эта задача не была выполнена [док. № 395];

– боевыми распоряжениями командирам конвоев, отправлявшихся 24 августа в Трийги (о. Эзель) и 25 августа – в Кронштадт, приказали по завершении конвоирования немедленно возвратить в Таллин все корабли охранения (из Трийги СКА ПК-232 и КАТЦ № 1101, № 1103, № 1106, № 1108, от о. Югланд – СКР «Уран», «Чапаев», СКА МО № 132, МО № 141, ПК-220, ПК-231, ТТЦ № 42, 43, 44, 47) [док. № 393, 396].

#### **25.08:**

В 01.40 последний перед оставлением Таллина конвой (ТР «Эвальд», ТР «Даугава», ЛЕД «Трувор», ГИСУ «Рулевой») в охранении двух СКР, четырех СКА «МО» и четырех ТТЦ, названных поименно выше, начал движение в Кронштадт. На них, помимо раненых, была вывезена часть личного состава Гидрографической службы КБФ и ГБ.

В течение этого дня:

*Замглавкома войсками СЗН по морской части* в 19.06 направил Военному совету КБФ сообщение о получении разрешения главкома войсками СЗН на вывод ЭМ «Суровый» и ЭМ «Артем» из Моонзунда [док. № 423].

*Военный совет КБФ:*

– приказал коменданту БО БР и командиру 1-го днэм выводить эсминцы в Таллин в сопровождении двух ЭМТЦ, четырех ТТЦ, двух СКА типа «МО», СС «Сатурн» и ЛЕД БУК «Тасуя» [док. № 425];

– утвердил план заграждения минами рейдов и гаваней с целью затруднения использования противником порта Таллин после его оставления [док. № 434];

– приказал командиру КВМБ направить на о. Югланд четыре КЛ для прикрытия по вызову командующего флотом транспортов, отходящих из Таллина (в ответ

командир КВМБ доложил, что две КЛ поставлены на переоборудование, а еще две осуществляют огневую поддержку войск КА и отменить эту задачу невозможно) [док. № 417, 422];

– в 18.05 и 21.05 направил боевые донесения главкому войсками СЗН и наркому ВМФ, в которых доложил им о критической обстановке на сухопутном фронте обороны Таллина, о расстреле артиллерией противника кораблей на рейде и просил указаний на случай прорыва противника в черту города и отхода наших войск к морю (см. также раздел 3 главы 1) [док. № 420, 426].

*Командующий КБФ* в связи с усилившимся артиллерийским обстрелом внутреннего рейда и гаваней в Таллинском заливе около 02.00 приказал:

1) рассредоточить корабли: 1-ю брпл – в гавань о. Найссаар; 2-ю брпл – в Копли-лахт и к о. Аэгна; 3-й днэм, 1-й и 2-й днбтц, СКА типа «МО» Истребительного отряда – к п-ову Пальяссаар с восточной стороны за боновым заграждением; ТПЦ – в Копли-лахт;

2) очистить внутренний рейд от вспомогательных и гражданских судов для обеспечения свободы маневрирования кораблей, осуществляющих огневую поддержку войск;

3) кораблям, осуществляющим огневую поддержку войск, быть в немедленной готовности к даче хода с целью уклонения от артиллерийского обстрела противником;

– в 15.00 приказал направить западную группу ЗМ в составе ЗС «Вятка», ЗС «Онега», ЗС «Азимут», парусно-моторной шхуны – минного заградителя (ПМШ-ЗМ) «Раа», ПМШ-ЗМ «Минналайд» к п-ову Виймси для снятия с него 3-го полка зенитной артиллерии (ПЗА), отрезанного от остальных войск (приказа о снятии других войск, находившихся на п-ове Виймси, командир западной группы ЗМ не имел).

*Начштаба КБФ* своим приказанием определил организацию блокирования входов в таллинские гавани путем затопления выделенных для этой цели судов [док. № 435].

*Командующий ВВС* приказал направить в Таллин еще шесть самолетов МБР-2 для вывоза летно-технического состава [док. № 456].

*Штаб МО БМ* выдал маршруты перехода в Кронштадт (таблицы курсов и кальки) штабам соединений, командирам флагманских кораблей главных сил (ГС), отряда прикрытия (ОПР) и арьергарда (АР), командирам конвоев и головных кораблей конвоев, комендантам ТР и ВСУ, но, судя по ведомости выдачи, не всем [док. № 437].

*Начальник ГМС КБФ* представил прогноз погоды на 26, 27, 28 августа для района Финского залива и северной части Балтийского моря: «*Ветер северной и северо-восточной четвертей с возможным усилением до 6 баллов к концу срока от норд-оста. Облачность меняющаяся. Кучевой и кучево-дождевой форм. Местами кратковременные осадки. Видимость хорошая днем и средняя ночью*» [док. № 433].

*Командир КВМБ* по требованию Военного совета КБФ доложил организацию защиты коммуникации от о. Вайндло до Кронштадта: «1) *Коммуникация прикрывается*



*системой дозоров КВМБ. 2) Имею всегда две конвоирующие группы: одну на Гогланде 5 ТЩ, 4 ТК, другую в Кронштадте 4 ТЩ, 2 МО. 3) На Гогланде один буксир, один ледокол для обеспечения буксировки подорвавшихся кораблей. 4) Встречу таллинских караванов произвожу ТК у Вайндло, ТЩ у Родшер. ТК от Хайлоды возвращаю Гогланд. Ничего больше сделать не могу из-за недостатка средств» [док. № 421].*

### **3.2. Мероприятия по подготовке к прорыву, проводившиеся после получения директивы об оставлении Таллина**

**26.08:**

*Военный совет СЗН, получив донесения Военного совета КБФ, отправленные 25.08 в 18.05 и 21.05, осознал наконец опасность потери почти 40-тысячной группировки войск и сил, включая управление КБФ во главе с Военным советом, и почти половины корабельного состава флота.*

*В 03.42 им был направлен доклад ВГК об обстановке в Таллине, в котором испрашивалось разрешение: «1. Начать организованный отход к местам посадки... 2... Сформировать конвои и под прикрытием тральщиков, сторожевых кораблей и миноносцев начать движение в Кронштадт» [док. № 438].*

*Между 5 и 6 часами на просьбу Военного совета СЗН был дан положительный ответ: «Тов. Ворошилову: Согласны с твоим предложением насчет оставления Таллина и отвода войск на корабли для следования в Кронштадт. № 1425/и Сталин, Молотов» [док. № 439].*

*Около 11.00 того же дня Военный совет КБФ получил директиву Военного совета СЗН: «Разрешается начать отход к местам посадки прикрытием специально выделенных частей и заградительного огня всех кораблей, авиации. Использовать темное время, все наличные плавсредства, включая шлюпки кораблей. Загруженные транспорта, корабли отводить Нарген. Организовать движение крупных конвоев в Кронштадт с тральщиками, катерами «МО», авиацией. Восточный участок будет прикрыт авиацией из Низино-Липово. При отходе уничтожить все ценное, что нельзя вывезти. Ворошилов, Жданов № 0855 26.08.41» [док. № 447].*

Почему состав сил охранения конвоев в директиве Военного совета СЗН отличался от состава, положенного им же ВГК, выяснить не удалось. Однако директива, полученная Военным советом КБФ, во-первых, совершенно очевидно не позволяла привлекать к охранению конвоев КРЛ, ЛД, ЭМ, КЛ, СКР, ТКА и ПЛ. Более того, в ней вообще отсутствовали указания об их переходе (прорыве) в Кронштадт! Во-вторых, директива требовала прикрывать авиацией конвои, отправляемые из Таллина, хотя после ухода наших войск из Таллина никакой авиации, кроме немецкой, там быть не могло.

Директивное умолчание о кораблях боевого ядра было вызвано, видимо, тем, что Военный совет СЗН хотел бы сохранить наиболее ценные силы флота, но не

желал сказать об этом открыто, понимая, как это будет воспринято И. В. Сталиным в случае больших людских потерь при прорыве.

Вместе с тем директивное умолчание о кораблях боевого ядра для Военного совета КБФ могло означать все, что угодно. Например:

1) вступайте в охранение конвоев, но если погибнет боевое ядро, то мало вам не будет;

2) прорывайтесь отдельно от конвоев, но если погибнут эвакуируемые войска, то небо вам покажется с овчину;

3) можете затопить корабли боевого ядра, если не верите в возможность их прорыва, но тогда лучше на глаза не показывайтесь и т. п.

Не исключено, что К. Е. Ворошилов и А. А. Жданов считали боевое ядро КБФ в сложившейся обстановке ненужным в Кронштадте и Ленинграде. Ведь они не исключали сдачи Ленинграда немцам и готовили находившиеся в нем корабли к подрыву и затоплению.

В течение этого дня:

*Замглавкома войсками СЗН по морской части:*

– передал Военному совету КБФ приказ главкома войсками СЗН об отмене наступления войск, высаженных на материк с о-вов Эзель и Даго [док. № 428];

– проинформировал Военный совет КБФ о приказании наркома ВМФ использовать «для ослабления нажима противника и прикрития отхода частей Таллина» всю авиацию флота, включая особую группу самолетов, предназначенную для бомбардировки Берлина [док. № 442];

– передал Военному совету КБФ и командующим ВВС КБФ и ВВС ЛФ приказ главкома войсками СЗН «прикрыть переход всеми истребителями КБФ» [док. № 443];

*Военный совет КБФ:*

– провел совещание руководящего состава флота, на котором была объявлена директива Военного совета СЗН об эвакуации войск из Таллина и определен порядок ее выполнения;

– отдал распоряжения по подготовке войск к отходу с оборонительного рубежа и посадке на транспорты, по разрушению военных и промышленных объектов Таллина, окончательному планированию перехода (прорыва) кораблей КБФ и конвоев с войсками в Кронштадт;

– дал указания командующему ВВС флота по организации авиационного обеспечения прорыва из Таллина в Кронштадт;

– утвердил «Плановую таблицу перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт», содержанием которой были состав группировок боевых кораблей, их действия при выходе из Таллина, построении в походный ордер и на переходе в Кронштадт. Никаких упоминаний о КОН в этом плане не было, из чего можно заключить, что боевое ядро не планировали для участия в охране или прикрытии КОН, как, собственно, и предписывала директива Военного совета СЗН (табл. 17);

– в 21.05 радиограммой объявил строгий выговор коменданту Гогландского укрепленного сектора (ГУС) БО КВМБ и указал командиру КВМБ за отсутствие донесения о выполнении приказа направить в Таллин находившиеся у о. Гогланд два пустых транспорта («Сигульда» и «Сауле») и силы охранения конвоя, отправленного из Таллина 25.08 [док. № 470]. Обеспокоенность и даже нервозность командующего КБФ может быть хорошо понята, если взглянуть на табл. 15, 18, 19 и обратить внимание на нехватку сил для охранения конвоев и на то, как наращивалось количество СКА и ТТЩ в Таллине в последние дни перед прорывом. В то же время у о. Гогланд продолжали находиться два СКР, четыре СКА типа «МО» и четыре ТТЩ, имевшие приказание возвратиться в Таллин.

Здесь, правда, следует заметить, что в 17.35 начальником штаба ГУС БО было дано оповещение «по флоту» и в адрес начштабов КБФ и КВМБ о выходе в 20.00 двух ТР, двух СКР, четырех СКА и четырех ТТЩ по маршруту о. Гогланд – Таллин. Оповещение было получено ОД ФКП КБФ около 23.00 и, судя по пометам на бланке радиограммы, доложено только начальнику оперативного отдела – заместителю начштаба КБФ.

Таблица 17

Плановая таблица перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт

Корабли	Этапы	Выход с рейда	Построение в походный порядок	Переход из Таллина в Кронштадт
Время		С 5.00 до 6.30 28.08	С 6.30 до 8.00 28.08	С 8.00 28.08
<i>Главные силы (ГС)</i> БТЩ 207, 204, 205, 206, 217, ЛЕД «СуурТыл», КРЛ «Киров», ЭМ «Яков Свердлов», ЭМ «Гордый», «Смелливый», СКА МО-133, 142, 112, 202, 208, 131, ПЛ С-4, С-5, «Калев», «Лембит», ЛД «Ленинград», ПС «Пиккер»		КРЛ «Киров» и эсминцы ведут артогонь по наступающим частям противника. Выход за боны по сигналу командира ОЛС. СКА и ТЩ создают кольцевое охранение КРЛ «Киров» и периодически сбрасывают глубинные бомбы	КРЛ «Киров» и эсминцы прикрывают артогнем отход ОПР и АР. Построение в походный порядок № 29 по сигналу командира ОЛС	Следуют фарватерами, сигналы о поворотах на очередные курсы даются по УКВ. Скорость 13 узлов с параванами. СКА и ТКА сбрасывают глубинные бомбы по сигналу с КРЛ «Киров»
Время		С 6.30 до 8.00 28.08	С 8.00 до 10.00 28.08	С 10.00 28.08
<i>Отряд прикрытия (ОПР)</i> БТЩ 203, 210, 211, 215, 218; ЛД «Минск», СКА МО-510, 207, 213, 212, ТКА-91, 101, 33, 58		ЛД «Минск» и эсминцы ведут артогонь по наступающим частям противника. Выход за боны по сигналу с ЛД «Минск». СКА и ТКА периодически сбрасывают глубинные бомбы	ЛД «Минск» и эсминцы прикрывают артогнем отход АР. Построение в походный порядок № 29 по сигналу с ЛД «Минск»	Следуют фарватерами, сигналы о поворотах на очередные курсы даются по УКВ. Скорость 13 узлов с параванами. СКА и ТКА сбрасывают глубинные бомбы по сигналу с ЛД «Минск»

Подготовка к прорыву из Таллина в Кронштадт

Время	С 7.00 до 8.00 28.08	С 8.30 до 10.00 28.08	С 10.30 28.08
Арьергард (АР) СКР «Снег», «Буря», «Ци- клон», «Аметист», ЭМ «Калинин», «Суровый», «Артем», «Володарский», МО-5, 195, 205, 210, ГК-51, 61, СС «Колывань»	Эсминцы ведут арто- гонь по наступающим частям противника. Выход за боны по сиг- налу с ЭМ «Калинин». СКА и ТКА периодиче- ски сбрасывают глубин- ные бомбы	Эсминцы ведут арто- гонь по наступаю- щим частям против- ника. Построение в походный порядок № 29 по сигналу с ЭМ «Калинин»	Следуют фарватерами, сигналы о поворотах на очередные курсы дают- ся по УКВ. Скорость 13 узлов с параванами. СКА и ТКА сбрасывают глу- бинные бомбы по сигна- лу с ЭМ «Калинин». СКР идут с параван-тралями

Источник: [док. № 466].

Примечание: Состав сил, показанный в первом столбце, взят из архивного документа, отпечатанного 8.09.1941 г. Оригинал этого документа не обнаружен. Ошибки — отсутствие ряда кораблей, которые частично появляются во второй колонке. — автором не исправлялись. По смыслу документа, состав сил в ГС, ОПр и АР должен быть таким же, какой определен «Боевым приказом на переход флота» от 27.08 (см. ниже).

Таблица 18

Изменение численного состава кораблей и судов в Таллине и Палдиски  
23–28.08.1941 г.

Подклассы кораблей	8.00 23.08	8.00 24.08	8.00 25.08	8.00 26.08	8.00 27.08	8.00 28.08	11.00 28.08
Крейсера	1	1	1	1	1	1	1
Лидеры	2	2	2	2	2	2	2
Эсминцы	9	9	8	8	8	10	10
Сторожевые корабли	9	9	7	7	9	9	9
Канонерские лодки	3	3	3	3	3	3	3
Подводные лодки	10	11	12	12	12	12	12
СКА типа «МО»	23	23	17	18	22	24	25
СКА типа «МКМ» и «КМ»	17	17	17	17	17	17	14
Торпедные катера	12	12	12	12	12	12	13
Шхуны-ЗМ	2	2	2	2	2	-	-
Сетевые заградители	3	3	3	3	3	3	3
Базовые ТЩ	5	5	9	10	10	10	10
Тихоходные ТЩ	8	11	-	-	8	10	16
Электромагнитные ТЩ	2	2	2	2	2	3	3
Катера-тральщики	25	25	23	25	27	27	27
Вспомогательные суда	128	128	122	122	114	111	110
Транспорты	25	25	19	19	21	20	20

Примечания: 1. В таблице не учитываются находившиеся в Таллине ТТЩ № 81 и № 82 из состава ОВР БО БР, занимавшиеся проводкой судов на о. Эзель и п-ов Ханко, ТТЩ № 123 «Баян», не имевший трального вооружения, не имевшие хода ТКА № 121 и ТТЩ № 86, прибуksированные в Таллин 27.08 из Рохукюла, ТТЩ № 49 «Лайне», отпавленный в ВМБ Ханко, а также ПЛ Щ-301, прибывшая в р-н Таллина в 18.00 28.08.  
2. В таблице учтены только вспомогательные суда, входившие в состав КБФ.

**Прибытие в Таллин 19–28.08.1941 г. боевых кораблей и катеров, осуществлявших охранение отрядов боевых кораблей и конвоев во время Таллинского прорыва**

Дата	ЭМ	СКР	ТКА, СКА	БТЦ	ТТЦ, ЭМТЦ	КАТЦ
1. После отправки 11.08 в Кронштадт конвоя (санитарный транспорт ВТ-509 «Вячеслав Молотов»), в состав которого входил ЭМ «Стерегущий», в ГБ осталось 8 эсминцев.						
2. В Таллине постоянно находились ТКА-12.						
3. После отправки в Кронштадт последнего перед общей эвакуацией конвоя 25.08, с которым ушли СКР «Уран», СКР «Чапаев» и СКА МО № 132, МО № 141, ПК-220, ПК-231, в ГБ осталось семь сторожевых кораблей и 17 сторожевых катеров типа «МО».						
4. После отправки в Кронштадт конвоя 18.08 (санитарный транспорт ВТ-514 «Сибирь» и ЗМ «Урал»), в состав которого вошли БТЦ Т-203 «Патрон» и Т-206 «Верп», в ГБ осталось только три БТЦ.						
5. После отправки шести конвоев: в Кронштадт (18, 21, 24 и 25.08), в Трийги (24.08), в Ханко (24.08) в ГБ не осталось ни одного ТТЦ и осталось 23 КАТЦ.						
6. В Таллине постоянно находились два ЭМТЦ.						
19.08				Т-204 «Фугас» Т-215		
20.08						
21.08						
22.08						
23.08						
24.08			МО № 131 МО № 195 МО № 507 МО № 510 ПК-204	Т-205 «Гафель» Т-206 «Верп» Т-210 «Гак» Т-217		
25.08			ПК-208	Т-203 «Патрон»	№ 57 «Виестурс» (Т-298)	
26.08		«Ост» «Разведчик»	МО № 200 МО № 501 МО № 502 ПК-214		№ 33 «Олонка», № 35 «Шуя», № 52 «Бук», № 56 «Барометр», № 58 «Осетр», № 72 «Дзержинский», № 83	№ 1101 № 1106
27.08	«Артем» «Суровый»		МО № 197 ПК-232		№ 84, № 88, 8М1 «Поводец»	№ 1103 № 1108
28.08			ТКА № 144 ПК-220		№ 43, № 44, № 47, № 71 «Краб», № 91 «Ляпидевский», № 121	

*Примечания:* 1. В таблице не учитывается ТКА № 121, приведенный на буксире из Роухюла.  
2. На Юминдском минном барьере погибли, подорвавшись на минах, шедший из Таллина БТЦ Т-213 «Крамбол» (11.08) и следовавшие в Таллин БТЦ Т-202 «Буй» (15.08), Т-209 «Кнехт» и Т-214 «Бугель» (24.08), ТТЦ № 42 (28.08). Был потоплен немцами ТКА дозорный ТТЦ № 41 (12.08), а в самом Таллине штормом выбросило на берег КАТЦ № 1502 «Кери» (27.08).  
3. В таблице не учитываются ТТЦ № 81, № 82, находившиеся в Таллине, и ТТЦ № 49 «Лайне», находившийся в Палдиски, которые в Таллинском прорыве не участвовали. Они вошли в состав охранения конвоев, отправленных 27 и 28 августа 1941 г. соответственно в Трийги (о. Эзель) и на п-ов Ханко; ТТЦ № 123 «Баян», не имевший трального вооружения, и ТТЦ № 86, не имевший хода и приведенный на буксире из Роухюла.

4. В Таллин по различным причинам не прибыла, как предписывалось, большая группа боевых кораблей и катеров из состава МО БМ и ОВР ГБ (в том числе корабли из состава расформированной манбазы Кунда и ТТЩ, оперативно подчиненного бртр МО БМ 7-го днтгц ОВР ВМБ Ханко), находившихся у о. Гогланд и в Кронштадте:

– 2 сторожевых корабля: «Уран» и «Чанаев»,

– 14 сторожевых катеров: МО № 132, МО № 141, МО № 176, МО № 177, МО № 193зав, ПК-201, ПК-203, ПК-206, ПК-221, ПК-225, ПК-227, ПК-228, ПК-230 и ПК-231;

– 11 тихоходных тральщиков: № 45, № 46, № 48 «Антикайнен», № 53 «Ударник», № 54 «Клюз», № 55 «Мороз», № 59 «Фурманов», № 73 «Менжинский», № 74 «Сергей Киров», № 75 «Орджоникидзе», № 76 «Коралл»;

– 5 катеров-тральщиков: № 1102, 1105, 1107, 1202, 1207;

– несколько пограничных катеров типа «КМ».

Кроме того, не прибыли два тихоходных тральщика из четырех, которые Военный совет КБФ приказал коменданту БО БР направить в Таллин.

Эти корабли могли бы существенно повысить оборонительные и спасательные возможности конвоев, обеспечив тем самым снижение потерь. Даже в том случае, если бы пришлось возвратиться в КВМБ ее четыре сторожевых катера (МО № 501, МО № 502, МО № 507 и МО № 510) и пять тральщиков (ТТЩ № 33 «Олонка», № 35 «Шуя», № 91 «Ляпидевский», № 121 и № 123).

*Военный совет КБФ* приказал командиру КВМБ:

1) направить на о. Гогланд для руководства действиями группировки сил, созданной для встречи конвоев из Таллина (позже названной отрядом прикрытия), оперативную группу во главе с начштаба КВМБ капитаном 2 ранга Ф. В. Зозулей или начштаба ОЛС капитаном 2 ранга И. Г. Святовым, но не возлагать эту функцию на коменданта ГУС БО КВМБ [док. № 445];

2) канонерские лодки, поддерживающие войска Красной армии, оставить на местах; вместо них иметь в готовности для оказания по вызову поддержки отходящим из Таллина конвоям эсминцы «Сильный» и «Стойкий» (в ответ командир КВМБ доложил, что «Сильный» и «Стойкий», как и канлодки, осуществляют поддержку войск Красной армии) [док. № 444, 460].

*Командующий ВВС* приказал направить в Таллин еще шесть самолетов МБР-2 для вывоза личного состава [док. № 454].

*Командир КВМБ* издал директиву, которой определил состав отряда прикрытия на о. Гогланд, его назначение, район действий и задачи. Отряду в составе ТТЩ – 10, СКР – 4, ТКА – 4, СКА «МО» – 3, КАТЩ «Р» – 2 предписывалось: «*Прикрыть отход флота с транспортами из Таллина в Кронштадт в районе Восточного и Западного гогландских плесов, от меридиана 26° 30' до меридиана 28° 10', имея главными задачами: 1) проводку за тфалами караванов транспортов и кораблей; 2) прикрытие транспортов и кораблей флота от атак торпедных катеров и подлодок противника, выделяя для этого свои силы прикрытия; 3) оказание помощи терпящим бедствие кораблям*» [док. № 1031].

*Начальник штаба ОВР ГБ* приказал 15-му днкатгц произвести контрольное траление района ГБ к северу от сетевого заграждения (видимо, между островами Найссаар и Аэгна, где планировались районы сбора конвоев и отрядов боевых

кораблей). Приказание было выполнено, но калька района траления в архиве не обнаружена [док. № 474].

### 27.08:

*Военный совет СЗН направил Военному совету КБФ еще одну директиву, касающуюся эвакуации войск из Таллина. Она была получена в 3.40 и гласила: «Если действительно нет возможности удержать Таллин и решено эвакуировать войска, Вам надлежит принять все меры, чтобы избежать бесцельных потерь в людях и материальной части... Пример эвакуации 168 дивизии из-под Сортавала в исключительно тяжелых условиях показал, что при умелом и твердом руководстве можно даже под огнем противника вывести всех людей и технику. Под личную ответственность Трибуца, Смирнова, Вербицкого твердо руководить до конца всей операцией, вывозить в первую очередь раненых, всю боевую технику и людей, все время нанося потери противнику огнем кораблей и авиации. При отходе обязательно заминировать гавани и рейды. Ворошилов, Жданов № 2301 26.08.41 г.» [док. № 472].*

Директива эта представляется бессмысленно-издевательской и назидательно-запугивающей. Уже после доклада о целесообразности отхода из Таллина Верховному главнокомандующему, получения его разрешения на оставление ГБ КБФ и отправления Военному совету КБФ директивы об эвакуации войск Военный совет СЗН вдруг предпринял попытку переложить на Военный совет КБФ ответственность за принятие решения о возможности дальнейшей обороны Таллина и необходимости эвакуации войск! Притом приказывает наносить противнику потери огнем авиации, которой уже негде было базироваться. Вместо того чтобы отдать наконец приказ об отходе в Кронштадт боевого ядра флота и привлечении (или непривлечении) его к непосредственному охранению конвоев, даны бессмысленное указание «принять все меры, чтобы избежать бесцельных потерь» (неужели Военный совет КБФ мог считать потери в людях и кораблях своей целью?) и дежурное напоминание о личной ответственности.

В директиве совершенно отсутствуют понимание и учет командованием СЗН разницы в условиях эвакуации 168-й сд по Ладожскому озеру и эвакуации войск 10-го ск и КБФ по Финскому заливу. На Ладоге по маршруту Сортавала — о. Валаам на расстояние около 20 миль в течение девяти дней несколькими рейсами при отсутствии минной угрозы, противодействия авиации и кораблей противника (незначительное противодействие оказывалось артиллерией противника лишь при посадке войск на корабли) было перевезено около 10 тыс. человек. В Финском заливе по маршруту Таллин — Кронштадт требовалось вывезти на расстояние около 200 миль из глубокого тыла противника одним рейсом 20,4 тыс. только эвакуируемых военнослужащих, преодолевая протяженный минный барьер большой плотности и находясь под активным воздействием авиации и артиллерии противника на значительной части маршрута прорыва и подвергаясь угрозе атак вражеских ТКА и ПЛ.

В течение этого дня:

Замглавкома войсками СЗН по морской части в 21.52 дал указание Военному совету КБФ никого не направлять в Лужскую губу и на АС Лишово, а также указал места высадки эвакуируемых военнослужащих КБФ и 10-го ск [док. № 539].

Военный совет КБФ отдал боевой приказ на переход флота из Таллина в Кронштадт следующего содержания [док. № 478]:

*«1. Во исполнение приказа главного командования Северо-западного фронта Краснознаменному Балтийскому флоту перейти из Таллина в Кронштадт.*

*2. Переход совершить в составе:*

*Главные силы:*

*КР «Киров» (флаг командующего КБФ), ЛД «Ленинград», ЭМ «Гордый», «Сметливый», «Яков Свердлов».*

*ПЛПЛ «С-4», «С-5», «Калев», «Лембит».*

*БТЩ № 217, 207, 204, 206, 205.*

*ТКАТКА – 74, 84, 103, 73, 113.*

*СКА «МО»-133, 142, 112, 202, 208 и 131.*

*ПС «Пиккер» и ледокол «Суур-Тыль».*

*Отряд прикрытия:*

*ЛД «Минск» (флаг НШ КБФ), ЭМ «Скорый», «Славный».*

*ПЛПЛ «Щ-322», «М-98», «М-95», «М-102».*

*ТКАТКА – 91, 53, 101, 33.*

*СКА «МО»-510, 207, 212, 213 и СС «Нептун».*

*Арьергард:*

*ЭМ «Калинин» (флаг к-ра Минной обороны), «Суровый», «Артем», «Володарский»; СКР «Снег», «Буря», «Циклон», «Аметист»; ТКА-51, 61; МО-5, 195, 205, 210.*

*3. Артиллерийским огнем по наземным и воздушным целям прикрывать отход, посадку и уход из Таллина наших сухопутных сил и тыла флота.*

*Главным силам – прикрывать на переходе от м. Юминда до о. Гогланд первый и второй караваны транспортов.*

*Отряду прикрытия – прикрывать на переходе от о. Кэри до о. Вайндло второй и третий караваны транспортов.*

*Арьергарду – прикрывать третий караван ТРТР с тыла.*

*Командующему ВВС задача указана в спец. приказе.*

*4. Переход будет происходить в условиях сильного воздействия авиации, мин и подлодок противника. Командирам отрядов обратить особое внимание на ПВО, ПМО и ПЛО и организацию живучести на кораблях.*

*5. ФКП – крейсер «Киров».*

*Второй заместитель – командир Минной обороны на ЭМ «Калинин».*

Наличие флага командующего КБФ на КРЛ «Киров» не означает, что он управлял главными силами. Ими управлял командир ОЛС контр-адмирал В. П. Дрозд, о чем имеется запись в ЖБД штаба ОЛС [док. № 693] и указано в докладе военкома



ОЛС начальнику ПУ КБФ [док. № 406], а в документах кораблей главных сил зафиксированы приказания командира ОЛС. Да и походный штаб КБФ являлся органом оперативно-стратегического уровня управления, и поэтому он не должен был управлять кораблями через голову командира ОЛС. К тому же командиры походного штаба КБФ не имели необходимого опыта организации управления тактическим соединением, каким была группировка ГС. Что же касается флага начальника штаба КБФ на ЛД «Минск», то приходится заметить, что начальникам штабов (кроме начальника ГМШ ВМФ) флагманские флаги положены не были. А управлял отрядом прикрытия командир 5-го днэм капитан 1 ранга А. И. Заяц, руководствуясь приказами начштаба КБФ.

Таблица 20

**Ведомость посадки на транспорты, ВСУ и боевые корабли соединений и частей КБФ, 10-го ск и гражданских лиц для эвакуации, утвержденная Военным советом КБФ 27.08.1941 г.**

№ п/п	Наименование кораблей, судов и гаваней	Количество людей, чел.	Эвакуируемые соединения, части, подразделения, учреждения, их количественный состав и вооружение
Купеческая гавань			
1	ВТ-518 «Луга»	до 700	700 раненых, личный состав корпусного госпиталя, 8 зенитных орудий
2	ВТ-563 «Атис Кронвалдс»	до 1000	Городские учреждения, 4 зенитных орудия
3	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»	до 300	СНиС ГБ и ансамбль КБФ
4	ВТ-512 «Тобол»	до 2000	Управление 22-й мсд; 5, 83, 156 и 62-й сд; 8-й погранотряд; подразделения 1-й обрмп; другие мелкие подразделения Восточного боевого участка
5	ВТ-543 «Вторая Пятилетка»	до 2000	Части ПВО ГБ; части комендантского управления (500), 12 зенитных орудий
6	КЛ «Амгунь»	до 150	Управление и дивизионные части 16-й сд; прокуратура, трибунал, разведотдел, взвод особого отдела 10-го ск
Минская гавань			
7	ВТ-581 «Лейк Люцерне»	до 1500	98-й сд; дивизионные части 10-й сд
8	ВТ-547 «Ярвамаа»	до 500	Городские учреждения, 4х4 зенитных пулемета
9	ПШК «Вирония»	до 700	Управление 10-го ск (150); штаб флота (150), особый отдел (200); городские учреждения (200)
10	Танкер № 12	до 300	Корпусные части 10-го ск (200); инженерный отдел (100)
11	ПМ «Ссри и Молог»	до 700	Тыл флота, береговая база 1-й бртка
12	СС «Колывань»	до 200	Рота курсантов ВВМУ (200)
13	КЛ «Москва»	до 150	Управление и дивизионные части 10-й сд (150)

Подготовка к прорыву из Таллина в Кронштадт

Русско-Балтийская гавань			
14	ВТ-584 «Найссаар»	до 1500	140-й гап и дивизионные части 10-й сд (1000); части ПВО ГБ (500), 4 зенитных орудия
15	ВТ-505 «Иван Папанин»	до 1400	ВВС (700); подразделения 1-й обрмп (250) ПВО ГБ (200), 204-й сп и дивизионные части 10-й сд (250); 8 зенитных орудий
Беккеровская гавань			
16	ВТ-523 «Казахстан»	до 2000 (правильно – 2400. – Р. 3.)	Латышский и Эстонский сп, 30-й ап, дивизионные части 10-й сд (1000); части ПВО ГБ (400); все части Западного боевого участка (1000); 8 зен. ор.
17	ВТ-537 «Эргонаутис»	до 300	Саперы 10-го ск и 10-й сд (300)
Полуостров Виймси			
18	ЗС «Азимут»	50	Личный состав полуострова Виймси
19	ЗС «Вятка»	100	
20	ЗС «Онега»	100	
21	ПМШ-ЗМ «Раа»	100	
22	ПМШ-ЗМ «Минналайд»	50	
23	ПМШ «Атта»	100	
Остров Аэгна			
24	ВТ-550 «Шауляй»	до 1200	Части БО и ПВО ГБ, 12 зен. ор. и 4х100-мм ор.
Остров Нарген			
25	ВТ-545 «Эверита»	до 2000 (правильно – 1550. – Р. 3.)	Части БО (1000) и ПВО (550) ГБ. 4 зен. ор. и 4х100-мм ор.
Рейд			
26	ВТ-511 «Алев»	500	Раненые
27	ВТ-524 «Калпакс»	700	Раненые
28	ВТ-530 «Элла»	400	Раненые
29	ЛЕД «Суур Тылл»	до 700	Городские учреждения
Палдиски			
30	ВТ-501 «Балхаш»	до 2000	Личный состав Палдиски
31	ВТ-546 «Аусма»	до 1200	
32	ВТ-579 «Кумари»	до 700	
33	ВТ-510 «Вахур»	резерв	
<b>Итого</b>		25 300 (правильно – 25 250. – Р. 3.)	<b>22 900 военнослужащих</b> (правильно – 22 850. – Р. 3.); <b>2400 гражданских лиц, 60 зенитных орудий ПВО и 8х100-мм орудий БО</b>
Итак, планировалось принять на корабли и суда 25 250 человек: 22 850 военнослужащих, в их числе 2300 раненых, и 2400 гражданских лиц			

Источник: [док. № 489].

*Примечание:* В табл. 20 не включены:

- резервные транспорты ВТ-519 «Сигульда» и ВТ-533 «Сауле», которые 27.08.1941 г. не смогли прибыть в Таллин: на переходе от о. Гогланд немецкая авиация первый потопила, а второй повредила, лишив хода;
- транспорт ВТ-529 «Скрунда», который не планировался для перевозки войск, а 27.08 должен был уйти с грузом для БО БР в Трийги (о. Эзель), но не ушел и 28.08 был включен в КОН-3.

*Военный совет КБФ утвердил «Ведомость посадки на транспорта...»* (табл. 20) [док. № 489], «Плановую таблицу перехода конвоев Таллин – Кронштадт», которой определил состав конвоев и время их выхода с Таллинского рейда (табл. 21) [док. № 480], «План отхода наземных войск Таллинского оборонительного района» [док. № 509].

- Этими документами было установлено:
- время начала отхода войск – 21.00 27.08;
- время погрузки войск на транспорты – с 00.00 до 4.00 28.08;
- до 24.00 27.08 – погрузка на транспорты раненых, личного состава органов управления, тыловых учреждений и предприятий КБФ и КА, не находившихся на оборонительных рубежах, сотрудников республиканских и городских учреждений, а также различных грузов. Все эти люди, согласно плану, должны были грузиться в основном на суда КОН-1 и КОН-4, выход которых был назначен на 22.00 и 23.00 27.08 соответственно (погрузка входивших в них судов планировалась в Кулеческой и Минной гаванях Таллина);

В 08.40 27.08 Военный совет КБФ направил Военному совету СЗН доклад об отсутствии возможности прикрыть прорывающиеся силы от вражеской авиации и ПЛ в западной части маршрута и просил оказать помощь авиацией. в том числе фронтовой (в это время основная часть авиации КБФ находилась в подчинении командующего ВВС Ленфронта), и сторожевыми катерами от ЛВФ [док. № 505].

Вероятно, это был ответ на требование полученной в 3.40 директивы Военного совета СЗН о принятии всех мер, «чтобы избежать бесцельных потерь в людях и материальной части». Забегая несколько вперед, заметим, что, хотя эта просьба и была частично выполнена, Военный совет КБФ об этом проинформирован не был и, возможно, поэтому не дал никаких указаний командиру КВМБ на случай поступления в базу СКА «МО» от ЛВФ. Нет данных и о том, что какие-либо указания об их использовании дал командиру КВМБ замглавокома войсками СЗН по морской части.

В тот же день Военный совет КБФ принял ряд и других важных мер организационного характера:

- организовал доведение утвержденных документов на прорыв до командиров соединений и частей (к 14.00 их получили все командиры, которым они были направлены);
- начальнику тыла КБФ приказал не отправлять в Трийги, а оставить в Таллине ТР «Скрунда», который должен был доставить продовольствие на о. Эзель (документального подтверждения такого приказа нет, но этот ТР в Трийги не пошел);

– коменданту БО ГБ приказал: в 2.20 направить из Палдиски в Таллин ТР «Вахур» [док. № 495];

– командиру КВМБ приказал:

в 3.25 выслать в Таллин все ТЩ 5-го днтщ (речь могла идти только о ТЩ № 53 «Ударник», № 54 «Клюз», № 55 «Мороз», № 59 «Фурманов»; остальные были в Таллине) [док. № 496];

в 03.45 направить к рассвету 28.08 на меридиан м. Юминда два ТКА и два СКА «МО» и проинформировал его о выходе из Таллина в 22.00 27.08 первого конвоя (КОН-1) [док. № 497];

в 14.45 направить еще три ТКА и два СКА «МО» к 5–6 часам 28.08 на меридиан о. Кери [док. № 516];

– Военному совету СЗН подтвердил необходимость помощи, запрошенной у него в 8.40 для обеспечения безопасности прорывающихся из Таллина сил от ударов авиации и ПЛ противника [док. № 540];

*НШ КБФ:*

– в 2.00 27.08 приказал командующему ВВС организовать в течение 27.08 разведку Финского залива с задачей обнаружения надводных кораблей противника [док. № 493];

– утвердил распределение командиров отдела ВОСО по комендатурам для руководства погрузкой войск и вооружения в Купеческой, Минной, Беккеровской и Русско-Балтийской гаванях (комендатуры возглавляли военинженер 3 ранга Гулиев, воентехник 2 ранга Шелепин, батальонный комиссар Поспешин, старший лейтенант Безруков соответственно); назначил старшими морскими начальниками в этих гаванях капитана 2 ранга Б. П. Птохова, капитана 1 ранга С. В. Кудрявцева, капитан-лейтенанта П. И. Горновых, капитана 2 ранга В. Ф. Черного соответственно [док. № 489, 490].

*Командующий ВВС:*

– отдал организационный приказ на ведение боевых действий соединениями и частями авиации флота по прикрытию прорыва КБФ из Таллина в Кронштадт [док. № 486];

– утвердил «План действий Военно-воздушных сил КБФ по прикрытию флота при его следовании из Таллина в Кронштадт и прикрытию каравана из Кронштадта в Таллин» на 27–29.08.1941 г. [док. № 487] и «План прикрытия перехода флота 28–29.08.1941 г. (табл. 41, 46, 47) [док. № 488];

– приказал:

в 00.27 своему заместителю: с рассвета 27.08 произвести разведку аэродромов противника в Финляндии и Эстонии и по полученным данным нанести по ним бомбовые удары самолетами СБ, но в ответ получил доклад, что самолеты СБ оперативно подчинены командующему ВВС СФ (с 23.08 – Ленфронта) и выполняют задачи по его плану; после этого командующий ВВС перелетел из Таллина в Новый Петергоф [док. № 491, 494];

в 20.30 командиру 1-го мтап, совершавшего налеты на Берлин с о. Эзель, до рассвета 28.08 уничтожить авиацию противника на рижском аэродроме [док. № 533];

— доложил командующему КБФ:

в 13.21 — о невозможности использования АС Липово истребителями и АМ Вейно — МБР-2 ввиду близости линии фронта [док. № 514];

в 22.34 — об оставлении АС Липово и прохождении линии фронта в 10 км от АС Купля [док. № 541].

В 18.45 последние два истребителя И-153 покинули посадочную площадку на п-ове Пальяссаар и перелетели на АС Купля. В 21.00 с аэродрома морского (АМ) Таллина поднялись в воздух несколько МБР-2 с последней группой командиров управления и инженерно-технического состава 10-й аб. Они перелетели на АМ Ораниенбаум [док. № 542, 543, 544, 547].

*Командир Минной обороны Балтийского моря:*

— отдал боевой приказ на переход арьергарда из Таллина в Кронштадт [док. № 479];

— довел до капитанов 2 ранга Н. Г. Богданова, Н. В. Антонова, А. Ф. Янсона и капитана 3 ранга С. А. Глуховцева распоряжение Военного совета КБФ о назначении их командирами конвоев № 1, 2, 3, 4 соответственно, о составе и месте сбора конвоев и выдал им «Плановую таблицу перехода конвоев» [док. № 481].

*Командир бртф* на основании «Боевого приказа на переход КБФ» и «Плановой таблицы перехода конвоев» отдал боевые распоряжения, которыми распределил БТЦ, ТТЦ и КАТЦ по отрядам боевых кораблей и конвоям и назначил командиров сформированных групп кораблей ПМО (табл. 35, 36) [док. № 483].

*Командир ОВР ГБ, командир истребительного отряда, командиры дивизионов СКА и КАТЦ* на основании плановых таблиц перехода КБФ и конвоев отдали боевые распоряжения, которыми распределили катера по отрядам боевых кораблей и конвоям (табл. 35, 36).

*Командир 1-й бртка* провел инструктаж командиров ТКА на переход, содержание которого в своих воспоминаниях раскрыл один из бывших командиров ТКА:

*«ТКА идут в составе боевого ядра флота:*

— *при использовании противником крупных надводных кораблей торпедные катера должны нанести по ним торпедный удар;*

— *торпедным катерам совместно с морскими охотниками участвовать в отражении атак подводных лодок противника;*

— *торпедным катерам запрещается вести подбор плаваящих людей;*

— *верхней команде вести круговое наблюдение за воздухом, будет сильное противодействие авиации противника вплоть до штурмовых действий по катерам;*

— *запрещается брать людей, не указанных в списке перехода;*

— *место командира бригады — на торпедном катере 103»* [док. № 484].

Таблица 21

**Состав, места сбора и время выхода конвоев, согласно «Плановой таблице перехода конвоев»,  
и распределение военнослужащих различных формирований,  
назначенных для эвакуации, по кораблям и судам  
(согласно «Ведомости посадки войск на транспорта», табл. 20)**

Наименования кораблей и судов	10-й ск	БО ГБ	ПВО ГБ	1-я брми	Инже- нер. войска КБФ	Штаб КБФ	3-й от- дел КБФ	СНиС ГБ	Кур- санты ВВМУ	Тыл КБФ	ВВС КБФ	Жители Таллина	Раненые, по плану + сверх плана
<b>Конвой № 1 — выход в 22.00 27.08</b>													
«Атис Кронвалдс»												1000	
«Вирония»	150					150	200					200	
«Ярвамаа»												500	
«Алев»													500+170
«Калпакс»													700+150
«Элла»													400+293
«Серп и Молот»										700			
«Кришьянис Вальдемарс»								300					
ПЛ Ш-307, Ш-308, М-79													
Всего пассажиров													4800 человек + 613 дополнительных раненых
<b>Охранение:</b> ЭМ «Свирепый», СКР «Аметист», «Касатка», два СКА и два ТКА, ТГЩ «Дзержинский», «Бук», «Барометр», «Висстурс», КАТЩ № 1201, 1203, 1204, 1205, 1206, БУК ОЛС-7, ТГЩ «Баян» (без траля)													
<b>Место сбора:</b> к западу от створа между сегевым и боновым заграждениями													
<b>Конвой № 4 (караван тыла) — выход в 23.00 27.08</b>													

СМХ БАР ТТ-1 ПМШ «Остерлед», «Дельфин», «Урме», МБ «Канитан», «Вейно», «Механизатор», ЭМТЩ «Пикша», «Ястреб»	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Охранение:</b> КЛ И-8, СКР «Разведчик», КАГЩ № 1503, 1504, 1505, 1506													
<b>Место сбора:</b> к западу от створа мористее сетевого ограждения													
<b>Конвой № 2 – выход в 4.00–5.00 28.08</b>													
«Иван Папанин»	250		200	250								700	
«Найссаар»	1000		500										
«Казахстан»	2000		400										+356
«Эргонаутис»	300												
«Шауляй»		900	300										
«Эверита»		1000	550										
«Атта»			100										
«Раа»			100										
«Минналайд»			50										
«Азимут»			50										
«Вятка»			100										
«Онега»			100										
«Москва»	150												
Всего пассажиров	9000 человек + 356 дополнительных раненых												
<b>Охранение:</b> КЛ «Москва», СКР «Чапаев», СКА «МО», ТТЩ № 42, 43, 44, 47, КАГЩ № 1208, 1209, 1210, 1211, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514													
<b>Место сбора:</b> к северу от п-ова Пальяссаар. Группы СЗ и ПМШ п-ова Виймси собираются к западу от о. Аэгна, затем присоединяется к конвою после его подхода													

Конвой № 3 — выход в 4.00–5.00 28.08													
«Луга»													700+526
«Тобол»	1600			400									
«Вторая Пятилетка»		500	1500										
«Аусма»		1200											
«Балхаш»						2000							+87
«Кумари»			700										
«Лейк Люцерне»	1500												
Танкер № 12	200					100							
«Колывань»									200				
«Амгунь»	150												
<b>Всего пассажиров</b>	10 750 человек — 1100 человек в ВМБ Ханко + 613 дополнительных раненых												
<b>Охранение:</b>	КЛ «Амгунь», СКР «Уран», СКА «МО» № 501, 502, ТТЩ «Осстр», «Олонка», «Шуя», № 83, КАТЩ № 1101, 1104, 1106, 1109												
<b>Место сбора:</b>	к западу от створа между сетевым и боновым заграждениями												
Главные силы													
«Суур Тыли»													700
<b>Всего пассажиров</b>	700 человек												
<b>Всего</b>	7300	3600	4650	650	2100	150	200	300	200	700	700	2400	2300+1582
Итого планировались к посадке на корабли 22 850 военнослужащих + 2400 гражданских лиц = 25 250 человек. В связи с убытием в ВМБ Ханко 46-й острб (1100 человек) число подлежащих посадке военнослужащих уменьшилось до 21 750 человек, в том числе 9251 от 10-го ск и 12 499 от КБФ, исходя из предположения, что число раненых от 10-го ск и КБФ было одинаковым. Доли 10-го ск и КБФ в общем числе подлежавших посадке военнослужащих составляли 0,425 и 0,575 соответственно. Всего подлежали посадке, включая гражданских лиц, 24 150 человек. Увеличение на 1582 человека числа раненых не изменило общего числа подлежавших посадке военнослужащих, так как на столько же уменьшилось число здоровых.													

*Источник:* [док. № 480].

*Примечание:* Интересно отметить, что в «Плановой таблице перехода конвоев» отсутствуют ПМШ «Минналайд» и «Раа», имевшиеся в «Ведомости посадки на транспорта». Известно, что на ПМШ «Раа» неисправность линии вала возникла еще 25.08, а ПМШ «Минналайд» села на мель у пристани п-ова Виймси около 20.00 27.08.



*Командиры 1-й и 2-й брп* не оставили документов, характеризующих их деятельность в этот период.

*Командир 10-го ск:*

— отдал приказ № 0017 об отходе войск для посадки на транспорты [док. № 508];  
— утвердил вместе с двумя членами Военного совета КБФ «План отхода наземных войск Таллинского оборонительного района» [док. № 509], вместе с военкомом 10-го ск — «Ведомость погрузки войск на транспорта» [док. № 510], «Плановую таблицу огня артиллерии по прикрытию отхода и посадки частей Таллинского оборонительного района» [док. № 511];

*НШ 10-го ск* распределил начальствующий состав по гаваням для руководства погрузкой войск на ТР [док. № 512].

*Командир обороны ГБ* не оставил документов, характеризующих его деятельность в этот период.

*НШ КВМБ* в 8.27 донес НШ КБФ о выходе капитана 2 ранга И. Г. Святова на о. Гюланд (И. Г. Святов прибыл туда около 10.00) для руководства конвойно-тральной службой) и о составе сил отряда кораблей, назначенных для этой службы: СКР — 1, СКА типа «МО» — 2, ТКА — 4, ТТЦ — 6. КАТЦ типа «Р» — 2 [док. № 504].

*Командир КВМБ* в 17.15 донес заместителю главкома СЗН по морской части о распределении сил базы:

на о. Гюланд: СКР — 3. СКА типа «МО» — 3, ТКА — 4, ТТЦ — 12, КАТЦ типа «Р» — 2, БУК — 1, дополнительно выходят СКА типа «МО» — 2, ТТЦ — 4, ЛЕД «Октябрь», БУК «Карин»;

в Кронштадте: КАТЦ типа «КМ-4» — 13, ЭМТЦ — 4, а также требующие ремонта СКА типа «МО» — 2, ТТЦ — 6, КАТЦ типа «Р» — 2 [док. № 523].

*Командант БО ГБ:*

— в 12.27 отправил в Таллин ТР «Аусма» (почему-то считая, что отправил ТР «Вахур»), который вечером того же дня прибыл на Таллинский рейд, но его прибытие в суматохе заканчивавшегося приготовления к отходу никем замечено не было [док. № 513];

— в 12.35 доложил командующему КБФ о нехватке транспортных средств и просил выслать в Палдиски ТР грузоподъемностью 1000 тонн [док. № 513].

*ЗНШ БО ГБ:*

— в 14.45 дал оповещение о переходе из Палдиски в Таллин с 00.00 до 8.00 28.08 ТР «Балхал», ТР «Кумари», СКР «Щорс», девяти СКА, буксира с баржей и трех шхун [док. № 515]; оба ТР входили в состав КОН-3, который по плану должен был выйти из Таллина не позднее 5.00 28.08;

— в 20.45 донес НШ КБФ об отражении наступления на п-ов Пакри и отходе войск противника в направлении Кейла [док. № 532].

*Командир 1-го днэм* в 06.00 донес Военному совету КБФ о выходе из Моонзунда в Таллин двух групп кораблей [док. № 499]:

1) ЭМ «Артем», ЭМ «Суровый», СС «Сатурн», ТКА, три СКА, ГИСУ «Лоод», БУК КП-12, два ТТЦ;

2) ЛЕД БУК «Тасуя», ТТЩ, ЭМТЩ, два КАТЩ типа «Р»; к 22.00 все эти корабли и суда прибыли на Таллинский рейд (кроме моонзундского СКА ПК-215, который возвратился к о. Эзель).

*Командир голландского отряда прикрывтия:*

— в 18.00 дал оповещение о переходе с 20.00 27.08 до 5.00 28.08 от о. Гюланд на меридиан м. Юминда семи ТЩ, четырех СКА «МО» и двух ТКА для встречи и сопровождения конвоя, идущего из Таллина в Кронштадт [док. № 526];

— в 18.20 донес НШ КБФ и командиру КВМБ о возвращении к о. Гюланд с полпути вышедших в Таллин в 20.00 26.08 ТР «Сигульда» и ТР «Сауле» с охранением из-за потери тральщиками на минных заграждениях всех тралов, а также о выводе из строя авиацией противника обоих ТР (ТР «Сигульда» погиб, ТР «Сауле» лишился хода); это донесение НШ КБФ не получил [док. № 529].

*Командир ЭМ «Яков Свердлов»* в 18.00 и *НШ бртр* с БТЩ Т-210 в 18.25 дали оповещения «по флоту»: первый — о постановке мины самолетом противника, второй — о постановке мин самолетами противника между островами Найссаар и Аэгна на Екатерининтальском створе [док. № 528, 530]. *Командир ЛД «Минск»* донес о постановке мины непосредственно ОД ФКП КБФ.

*ОД ФКП КБФ* ретранслировал эти донесения на КП МО БМ и в штаб ОВР ГБ, от которых получил доклад об отсутствии у них необходимых тральных сил и средств (эти силы уже перешли в подчинение командиров отрядов боевых кораблей и конвоев). ОД ФКП либо не проявил настойчивости в деле устранения минной угрозы на самом начальном участке маршрута прорыва, либо был отвлечен от решения этого вопроса в связи с переносом ФКП на КР «Киров» и ЗФКП — на ЛД «Минск». Неизвестно, был ли сделан доклад командованию КБФ об этой мине (минах). В результате никаких мер к ее (их) обезвреживанию принято не было.

*Командиры конвоев:*

*Командир КОИ-1* капитан 2 ранга Богданов, согласно его донесению, в соответствии с «Плановой таблицей перехода конвоев» разработал ордер конвоя и наставление на переход следующего содержания [док. № 482]:

1. *Выход конвоя № 1 за ворота бона – 22.00 27.08.41.*
2. *Походный ордер и состав – согласно прилагаемой кальке. При изменении курса не выкатываться из протфаленной полосы.*
3. *Скорость на переходе – 5–5½ узлов. Кораблям иметь запас скорости в 2 узла.*
4. *С наступлением темноты иметь затемненные кильватерные огни.*
5. *Расстрел обнаруженных мин производят СКА «МО» № 507 и № 208.*
6. *Кораблям охранения – КТЩ «Р» и СКА «МО» – иметь наготове МДШ для постановки ДЗ от береговой артиллерии.*
7. *Наблюдение за водой и горизонтом – круговое.*
8. *Всем кораблям быть полностью затемненными.*
9. *В случае тумана корабли уменьшают дистанцию до предела видимости и включают прожектора (люстры) на свою корму.*

*10. Оказанием помощи пострадавшим кораблям занимаются корабли охранения».*

Командир КОН-2 капитан 2 ранга Антонов, согласно его донесению, 27.08 в 10.50 получил приказание быть командиром этого конвоя, после чего составил его ордер и разработал наставление на переход.

Затем вместе с начальником штаба и военкомом дивизиона КЛ обошел транспорты и дал их комендантам и капитанам следующие указания [док. № 913]:

*«1. Разъяснил ордер, обратил внимание комендантов и капитанов парходов на минную опасность, расстояние между кораблями больше 2 кабельтовых в светлое время и 1 кабельтовый в темное время держать запретил.*

*2. Предупредил, что караван будет следовать в темное время, поэтому приказал приготовить кильватерные огни по тр. тр.*

*3. При затреливании мины караван продолжает движение дальше, затрелившие тралыщики оттаскивают мину в сторону, а на их место заступают ктуц, следовавшие за туц с готовыми тралами.*

*4. Освободив тралы от мин, туц выходят в голову и занимают свое место.*

*5. В случае подрыва какого-либо транспорта на mine, спасением занимаются выделенные ктуц и МО, караван продолжает движение дальше за ктуц 1512 и 1514.*

*6. При налете авиации караван не уклоняется от атак, а ставит заградительный огонь.*

*7. От атаки торпедных катеров караван не уклоняется, а ставит заградительный огонь.*

*8. Каждый транспорт уклоняется самостоятельно от следа торпеды и мины по существующим правилам.*

*9. Ночью заградительный огонь против авиации не ставить.*

*10. Тр. Тр. «Эргонаутис», «Эвелита» (правильно «Эверита». — Р. З.) и скф «Чапаев» выделил для буксировки поврежденных кораблей».*

Обойдя транспорты, он выяснил, что на транспорт «Эверита» и шхуну «Агта», находившиеся в гавани о. Нарген, ни гарнизон, ни вооружение и боеприпасы не погружены. Капитан 2 ранга Антонов указал на это начштаба 96-го артиллерийского дивизиона (адн) и сообщил ему, что транспорт и шхуна должны быть в составе КОН-2. От начштаба получил ответ: «Я ничего не знаю и буду здесь сражаться» [док. № 913]. Видимо, комендант БО, командир и штаб обороны ГБ «забыли» о существовании 96-го адн и 61-го отдельного зенитно-артиллерийского дивизиона (озенадн) и не довели до них приказ об эвакуации. Возвратившись в Таллин, командир КОН-2 доложил об этом инциденте командующему и НШ КБФ.

Командир КОН-3 капитан 2 ранга Янсон, согласно его донесению, в 14.00 27.08 получил приказание о назначении командиром этого конвоя, разработал его ордер и наставление на переход, к 17.30 произвел инструктаж командиров КАТЦ, СКА типа «МО» и командира днтгц, входивших в состав охранения, а к 23.30 закончил обход транспортов на рейде и в гавани, инструктаж их капитанов и комендантов и выдачу последним документов на переход [док. № 950].

*Командир КОН-4* капитан 3 ранга Глуховцев также производил инструктаж командиров и капитанов входивших в конвой кораблей и судов, но в своем донесении о прорыве об этом не пишет. Сведения об инструктаже получены из документов некоторых кораблей и судов этого конвоя.

Посадка на корабли и суда эвакуируемых защитников Таллина и гражданских лиц происходила следующим образом.

*В Купеческой гавани:*

На ТР «Калпак» 24–25.08 было погружено согласно плану около 750 раненых и вне плана – до 100 гражданских лиц. В рейсовом донесении его капитана есть такая примечательная фраза: *«Кроме того, приняли еще на борт около 100 человек гражданских. Т. к. на пароходе больше места не было, то согласно указанию коменданта парохода, сломав трапы, в 23 часа отшвартовался и 26 авг. в 1 час ночи отдал якорь на внешнем рейде, потому что в гавани гражданские все прибывали»* [док. № 669]. То же, как будет видно из числа оказавшихся на транспортах гражданских лиц, происходило и в других гаванях. На рейде «Калпак» 27.08 принял еще около 100 раненых.

ТР «Алев» 25–26.08 принял 670 раненых и сразу же вышел на рейд [док. № 676, II].

ТР «Элла», принявший 693 раненых, 21 медработника и 63 членов таллинского горкома КП(б)Э, в 13.00 27.08 в связи с начавшимся артиллерийским обстрелом гавани вышел из нее на рейд [док. № 676, I].

ТР «Атис Кронвалдс», как считает латвийский историк И. И. Яковлев, принял около 800 пассажиров [док. № 880]. Эта цифра косвенно подтверждается архивными документами, согласно которым по плану на «Атис Кронвалдс» планировалось погрузить до 1000 сотрудников городских учреждений, но, по данным ВОСО КБФ, он ушел из Таллина недогруженным [док. № 656].

ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» также ушел из Таллина недогруженным, приняв на борт только ансамбль КБФ (87 чел.) [док. № 846], а запланированный на погрузку личный состав СНИС ГВ был принят другими кораблями, поскольку радиовахты на узле связи были закрыты лишь под утро 28.08.

Все названные суда входили в состав КОН-1. Время выхода ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» и ТР «Атис Кронвалдс» из гавани неизвестно.

Четвертым санитарным судном в Купеческой гавани был ТР «Луга», который вместо 700 принял 1226 раненых и более 100 человек медперсонала, но после 16.00 из-за усилившегося артиллерийско-минометного обстрела был вынужден сначала переменить место в гавани, а затем покинуть ее и выйти на рейд [док. № 662, 663].

Примерно в это же время, получив приказание, из Купеческой гавани на рейд вышли из-под обстрела КЛ «Амгунь» [док. № 618] и ТР «Вторая Пятилетка» [док. № 672], а около 21 часа, т. е. после захода солнца (оно зашло в 20.41), – ТР «Тобол», принявший на борт 18 человек [док. № 960].

В 22.35 КАТЦ № 1501 «Вайндлю» выставил в Купеческой гавани 8 мин в соответствии с планом заграждения рейдов и гаваней. снял с берега 40 подрывников и перешел в Минную гавань.

В связи с невозможностью посадки на ТР в Купеческой гавани из-за ее артиллерийско-минометного обстрела противником командующий КБФ около 21.00 27.08 приказал перевести ТР «Тобол», ТР «Вторая Пятилетка» и КЛ «Амгунь» в Беккеровскую гавань и изменить места посадки направлявшимся на них войскам.

На основании этого приказа командир 10-го ск в 21.30 отдал боевое распоряжение об изменении мест посадки войск на транспорты, которое предписывало:

*«а) 204 сп, 140 гап и приданные части 1 обмп и части ПВО КБФ, части комендантского управления Таллина грузить в Беккеровской гавани (на ТР «Тобол», ТР «2-я Пятилетка» и канлодку «Амгунь». — Р. 3.);*

*б) Управление 10 сд, дивизионные части 10 сд и 98 сп грузить в Русско-Балтийской гавани на транспорты «Папанин» и «Найссаф»;*

*в) Части Восточного боевого участка под командованием полковника т. Парафило (16, 22 сд, 1 обмп и приданные части ПВО), подлежащие погрузке на транспорты «Тобол», «2-я Пятилетка» и канлодку «Амгунь», грузить в Минной гавани на канлодку «Москва», «Танкер № 12», транспорт «Люцерна» [док. № 538].*

Для наглядности эти изменения плана посадки войск показаны в табл. 22.

Но таблица не дает представления о том, какую дезорганизацию внесли эти вынужденные изменения в движение войск на посадку по новым для них маршрутам, в деятельность руководителей эвакуации по переводу транспортных судов в измененные места (гавани) посадки. Тем не менее посадка войск, хоть и с опозданием на 2,5 часа, была осуществлена. Что же касается дезорганизации — на то и война, чтобы враг нарушал организацию любой нашей деятельности, а мы эту организацию восстанавливали.

А вот с транспортами... гладко было на бумаге. В отчете КБФ о Таллинском прорыве написано, что ТР «Тобол» и ТР «Вторая Пятилетка» не приплыли в Беккеровскую гавань из-за наступившей темноты, свежей погоды и плохой видимости. И это, возможно, правда, но не вся. Вот что пишут по этому поводу сами «виновники» невыполнения приказа командующего КБФ.

Старший помощник капитана ТР «Тобол» в рейсовом донесении о прорыве сообщал (капитан был тяжело ранен во время прорыва и находился в госпитале): *«С 25–27 августа судно стояло (в Купеческой гавани. — Р. 3.) под сплошным обстрелом дальнбойных орудий, снаряды рвались около 200 м – 300 м от борта засыпая палубу осколками, просили разрешения выйти на рейд, но получил отказ от коменданта Гульева и стоять до распоряжения. Заявляли всему начальству, но ответ был один и тот же стоять 27-го августа; в 20<sup>00</sup> разрывы начали накрывать судно и лишь тогда под нашим нажимом получили разрешение на выход... Выскочили на рейд в 22<sup>00</sup>, получили приказание идти в Балт. Русскую гавань (не ясно, куда же он должен был все-таки идти: в Беккеровскую или Русско-Балтийскую гавань? — Р. 3.) рядом с Минной гаванью (поскольку Минная гавань находится в Таллинской бухте, а Беккеровская и Русско-Балтийская — в бухте Копли, возникает вопрос: знали ли вообще на ТР «Тобол», куда им следует идти? — Р. 3.). Попасть туда не удалось, т. к. нас вернули, хотя мы уже дошли до нее» [док. № 661].*

На экземпляре «Ведомости посадки на транспорта», принадлежавшем начальнику эвакуации ГБ — начальнику тыла КБФ, помета «Бек», означавшая Беккеровскую гавань, стояла против наименований трех транспортов — «Тобол», «Атис Кронвалдс» и «Вторая Пятилетка», но против «Тобола» она зачеркнута и заменена пометой «Р. Балт» [док. № 489]. Получается, что красноармейцы ждали «Тобол» в одном месте, а краснофлотцы послали его в другое, да и туда не довели. А в отчете отдела ВОСО КБФ за первые полгода войны указано, что в Русско-Балтийскую гавань был направлен ТР «Атис Кронвалдс», но туда не дошел (причина этого в отчете не объясняется), хотя ни в каком другом документе об этом факте ничего не сообщается.

В рейсовом донесении капитана ТР «Вторая Пятилетка» по поводу направления этого транспорта в Беккеровскую гавань вообще ничего не сказано. Не исключено, что он приказания об этом и не получал. Этот ТР, находясь на рейде, принял на борт с буксиров около 250 человек.

Зато капитан ТР «Луга», который после погрузки раненых вышел из Купеческой гавани на рейд, где стал на якорь, в рейсовом донесении сообщает: «Стоя на якоре, перед темнотою (около 22.00. — Р. З.), подошел катер «МО», откуда передали, что возможно ночью нужно будет следовать в гавань Коппель (в бухту Копли. — Р. З.), поэтому дальше не уходит. Но до утра дальнейших распоряжений не поступало» [док. № 662, 663]. Не перепутал ли «рассыльный» ТР «Луга» с ТР «Вторая Пятилетка»?

В Беккеровскую гавань пришла только КЛ «Амгунь». Но ведь пришла! А транспорты не пришли! Что же произошло? Наверное, мы этого уже не узнаем.

#### *В Минной гавани:*

В 21.35 из Минной гавани вышел на рейд ШК «Вирония» (КОН-1). На него планировалось принять 700 человек (табл. 20), но один из оставшихся в живых пассажиров писал в своих воспоминаниях, что на ТР было 2700 человек, а бывший командир БЧ-1 иптабного корабля (ШК) «Вирония» назвал цифру 4000. Автором решено считать числом пассажиров ШК «Вирония» среднее из суммы этих трех цифр — 2467 человек.

Следом за «Виронией» в 22.14 на рейд вышел ТР «Ярвамаа» (КОН-1). Согласно донесению помощника капитана по политчасти, на него было принято 800 человек, хотя планировалось 500 (табл. 20). А в донесении старшего помощника капитана ТР о числе принятых людей ничего не говорится. Других документов, говорящих о числе пассажиров на нем, не найдено. Поэтому учитывается плановое число принятых на «Ярвамаа» людей.

ПМ «Серп и Молот» отошла от внешней стенки мола Минной гавани и пошла на рейд в 22.35 (!) последним из судов КОН-1. На нее планировалось принять до 700 (табл. 20) служащих тыла КБФ. Кроме того, из воспоминаний старшего помощника капитана ПМ известно о приеме на судно большой группы военнослужащих войск НКВД [библ. № 115]. Этот факт подтвержден также в «Кратком описании боевых действий 22 мсд войск НКВД», подписанном ее командиром и военкомом, но количество личного состава в «Кратком описании...» не указано<sup>6</sup>. Зато это коли-

<sup>6</sup> РГВА. Ф. 32904. Оп. 1. Д. 79. Л. 43.

чество указано в донесении командира голландского ОНР: с ПМ сошли на остров 390 человек бойцов 22-й мсд [док. № 1031]. Таким образом, на ПМ «Серп и Молот» могло находиться около 1090 человек, которые и приняты в учет.

Итак, примерно к 23.30 на внешний рейд из Минной гавани вышли все ТР, ВСУ (ПЛ находились на рейде с 26.08) и почти все корабли охранения КОН-1. Поздно-вато, конечно, поскольку выход конвоя был назначен на 22.00. В темноте затерялся ТТЩ № 72 «Дзержинский».

О том, что происходило дальше, рассказал писатель Г. Т. Правиленко в повести «Свирепый» защищает Отечество»: *«Ни на «Свирепый», ни на «Суворовый» (эсминцы из охранения КОН-1. — Р. З.) от Богданова (командира КОН-1. — Р. З.) никаких указаний не поступило, поэтому инициативу формирования конвоя взяли на себя комдив Маслов и командиры кораблей Мазепин и Андреев. В условиях скученности судов, ограниченной видимости и разыгравшегося шторма они разыскивали транспорта «Вифония», «Калпакс», «Ярвамаа», «Алев», «Элла» и «Кронвалдс», учебный корабль «Ленинградсовет», плавмастерскую «Серп и Молот», ледокол «Вальдемарс», подводные лодки ШЦ-307, ШЦ-308, М-79 и буксир «ОЛС-7», голосом через мегафон указывали место в конвое, скорость на переходе, время начала движения» [библ. № 76].*

Эта информация, видимо, была получена писателем из доклада бывшего командира ЭМ «Свирепый» в 1943–1947 г. Л. Е. Родичева на заседании совета ветеранов эскадры КБФ 10.05.1978 г.<sup>7</sup> Но из приведенного фрагмента повести Г. Т. Правиленко не видно, на основании чего капитан 2 ранга В. И. Маслов инструктировал командиров кораблей и капитанов судов, если ему никаких указаний не поступало.

А вот как эти события описаны в вахтенном журнале СКА МО № 507, на котором находились командир КОН-1 и начальник штаба 2-й бригады капитан 1 ранга Н. С. Ивановский [док. № 628]:

*«Таллинский рейд. Среда. 27-го августа*

<->

*19.30 Снялись со швартов. Подошли к «Ленинградсовету», «Свирепому» с кап. II ранга (капитан II ранга — это командир КОН-1 Богданов; если он подходил к «Свирепому», то, наверное, не мог не дать указаний командиру 4-го днэм В. И. Маслову. — Р. З.).*

*20.15 Ошвартовались к стенке.*

*21.27 отошли от стенки. Маневрируем переменными курсами. На борту находятся кап. I р. (Ивановский. — Р. З.) и кап II р. (Богданов. — Р. З.) Подходили к трем кораблям. Горд горит. Видны огромные пожары и сильнейшие взрывы.*

*22.00 Ветер NO-7 б. Дождь. Видимость малая.*

*Таллинский рейд. Четверг. 28-го августа*

<->

*01.30 Катер на ходу. Переменные курсы сколачиваем караван. Ничего не удается.*

*07.35 Отдали левый якорь, на клюзе 40 м. Ветер NO-7 б. Вид. малая, дождь. Кругом нас стоит до сотни кораблей».*

<sup>7</sup> ЦВММ. Рдф. Инв. № В-24193. Л. 20, 21.

**Сравнительная таблица распределения войск по гаваням и транспортам  
согласно исходной и измененной ведомостям посадки войск на транспорта**

По исходной ведомости посадки			По измененной ведомости посадки		
Наименование кораблей, судов и гаваней	Число людей, чел.	Эвакуируемые соединения, части, подразделения, учреждения, их количественный состав и вооружение	Наименование кораблей, судов и гаваней	Число людей, чел.	Эвакуируемые соединения, части, подразделения, учреждения, их количественный состав и вооружение
Купеческая гавань					
ТР «Тобол»	2000	Управление 22-й мсд; 5, 83, 156 и 62-й сп; 8-й пого; подразделения 1-й обрми; другие мелкие подразделения Восточного боевого участка			
ТР Вторая Пятилетка»	2000	Части ПВО ГБ: части комендантского управления, 12 зен. ор.			
КЛ «Амгунь»	150	Управление и дивизионные части 16-й сд; разведотдел, прокуратура, трибунал, взвод особого отдела 10-го ск			
Итого 4150					
Минная гавань					
ТР «Лейк Люцерне»	1500	98-й сп; дивизионные части 10-й сд	ТР «Лейк Люцерне»	2000	Части Восточного боевого участка: 16-й сд, 22-й мсд, 1-й обрмп, 62-го сп, 8-го пого; приданные части ПВО
Танкер № 12	300	<i>Корпусные части 10-го ск; инженерный отдел</i>	КЛ «Москва»	150	Управление и дивизионные части 16-й сд; прокуратура, трибунал, разведотдел, взвод особого отдела 10-го ск
КЛ «Москва»	150	Управление и дивизионные части 10-й сд	Танкер № 12	300	<i>Корпусные части 10-го ск; инженерный отдел</i>



Итого 1950			Итого 2450 при плановой вместимости 1950 (дефицит вместимости – 500)		
Русско-Балтийская гавань					
ТР «Найссаар»	1500	140-й гап и дивизионные части 10-й сд; части ПВО ГБ (500), 4 зен. ор.	ТР «Найссаар»	1500	98-й сп; дивизионные части 10-й сд
ТР «Иван Папанин»	1400	204-й сп и дивизионные части 10-й сд; подразделения 1-й обрмп; ПВО ГБ (500), 8 зен. ор.	ТР «Иван Папанин»	150 ок. 800	Управление и дивизионные части 10 сд; дивизионные части 10-й сд
Итого 2900			Итого 2450 при плановой вместимости 2900 (резерв вместимости – 450)		
Беккеровская гавань					
ТР «Казахстан»	2400	Латвийский и Эстонский сп, 30-й ап, дивизионные части 10-й сд; части ПВО ГБ (400); все части Западного боевого участка; 8 зен. ор.	ТР «Казахстан» (2400)	2400	Латвийский и Эстонский сп, 30-й ап, дивизионные части 10-й сд; части ПВО ГБ (400); все части Западного боевого участка; 8 зен. ор.
ТР «Эргонаутис»	300	Саперы 10-го ск	ТР «Эргонаутис» (300)	300	Саперы 10-го ск
			ТР «Тоболь» (2000)	1100 1000	204-й сп; подразделения 1-й обрмп; ПВО ГБ (500), 8 зен ор. 1 10-й гап; части ПВО ГБ (500), 4 зен. ор.
			ТР «Вторая Пятилетка» (2000)	2000	Части ПВО ГБ (1500); части комендантского управления (500); 12 зен. ор.
			КЛ «Амгунь» (150)	-	-
Итого 2700			Итого 6800 при плановой вместимости 6850		

*Примечание:* 1 В настоящую таблицу помещены только те корабли и суда, которых коснулось изменение плана посадки войск на транспорты.

2. Курсивом выделены части, места погрузки которых не изменялись.

Кто же командовал КОН-1?

Остальные подробности – ниже.

О времени выхода из Минной гавани ТР «Лейк Люцерне» и СС «Колывань» в документах сведений нет.

Число принятых на ТР «Лейк Люцерне» пассажиров считается автором равным 2 тыс. человек. Основанием для этого служит доклад командира гогландского ОПР о том, что этот ТР высадил на о. Гогланд 1500 человек (табл. 80, 82). Еще около 500 человек были сняты с него и доставлены на о. Гогланд кораблями из состава прорывавшихся сил и гогландского ОПР (табл. 78, 79, 80). Кстати, на ТР «Лейк Люцерне» также была принята часть личного состава 22-й мсд войск НКВД, что известно из упомянутого выше «Краткого описания боевых действий» этой дивизии.

СС «Колывань» приняло 270 человек<sup>8</sup>.

В Минной гавани у причалов остались КЛ «Москва», ТН № 12, ПС «Пиккер», несколько СКА «МО», ТТЩ и буксиров.

Места, где готовились к выходу и принимали на борт эвакуируемых людей и грузы суда КОН-4, точно неизвестны.

#### 28.08:

*Военный совет КБФ:*

– в 01.25 приказал командиру КВМБ: «*Вышедший дивизион ТЩ (предположительно, речь шла о четырех ТТЩ 4-го днтщ. – Р. З.) не пошел в Таллин разным причинам требующим расследования Приказываю утром 28.08 выслать с о. Гогланд все тщ (можно понять, что имелись в виду все ТТЩ гогландского ОПР. – Р. З.) для встречи караванов и отрядов боевых кораблей*» [док. № 559];

– в 01.30 дал радиogramму командиру ОЛС: «*Предполагаю что Нептун Сатурн Колывань самовольно ушли I шелоном Кр-дт Принять меры задержанию и направлению на рейд Таллин*» [док. № 560]. Источник обеспокоенности Военного совета неизвестен, а фактически спасательные суда не могли уйти с КОН-1, так как тот сам не вышел из Таллинского залива в назначенное время, поскольку его тральщики сначала долго не могли поставить тралы на сильном волнении, а поставив, не смогли идти с ними против волны.

Командир гогландского ОПР около 00.00 28.08 отправил от о. Гогланд на запад для встречи конвоев ТТЩ № 42, 43, 44, 47, 71 «Краб», № 75 «Орджоникидзе», № 91 «Ляпидевский», № 93 «Сом» и № 121, СКАМО № 132, № 141, ПК-220, ПК-231. ТКА № 134 и 144. Погода, согласно записи в вахтенном журнале СКА ПК-220: ветер NO 8 баллов, волнение 7 баллов, дождь, видимость плохая.

Видимо, эти действия были исполнением приказаний Военного совета КБФ, которые были отданы командиру КВМБ 26–27.08, об отправлении в Таллин, а также на меридианы м. Юминда и о. Кери дополнительных сил охранения конвоев.

<sup>8</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 7917. Л. 125.

ТТЩ № 75 «Орджоникидзе» и № 93 «Сом» — из-за неисправностей, СКА МО № 132, МО № 141, ПК-231, ТКА № 134 — из-за неспособности преодолеть сильное волнение возвратились к о. Гогланд; ТТЩ № 42 погиб, подорвавшись на mine.

*Командующий КБФ* в 01.50 приказал ЭМ «Артем», ЭМ «Володарский», ЭМ «Калинин» и ЭМ «Яков Свердлов» войти в Минную гавань [док. № 561]. Позднее такое же приказание получили никуда не уходившие спасательные суда «Нептун», «Сатурн» и «Метеор».

*В Минной гавани* (табл. 23):

В 00.40 КЛ «Москва», приняв 146 пассажиров, вышла на рейд [док. № 616]. Остальные суда, назначенные для приема пассажиров в Минной гавани, приняв их, вышли на рейд еще раньше. Здесь у причала остались только ТН № 12 и ПС «Пиккер». Тем временем в гавань начали подходить для посадки на транспорты войска, перенацеленные сюда из Купеческой гавани, а принимать их было некому. Эту задачу вместе с ТН № 12 решили подошедшие в гавань по приказанию командующего флотом четыре ЭМ, три СС, которые в период с 04.00 до 06.00 приняли, как видно из табл. 23, с причалов 3057 человек, т. е. больше расчетного числа, после чего вышли на рейд.

Перевозкой войск на ТР «Лейк Люцерне» занимались ТТЩ № 58 «Осетр» и ТТЩ № 35 «Шуя», а также несколько рейдовых буксиров и ВРД-43. Количество перевезенных ими людей неизвестно.

В 3.50 Военный совет КБФ убыл из Минной гавани на рейд на ПС «Пиккер», с которого в 10.00 перешел на КРЛ «Киров». Начштаба КБФ с группой штабных командиров в 06.30 вышел из гавани на СКА МО № 200зав, в 07.00 перешел на ЛД «Минск» и оттуда в 07.25 послал донесение командующему флотом: *«Все части армии и флота в районе Минной гавани посажены на четыре миноносца 3 ДММ. вышли без помех в 6 часов. Прибыл на Минск в 7<sup>00</sup>»* [док. № 573]. О посадке войск на другие корабли и суда в этом донесении ничего не говорилось.

Бывший командир БЧ-2 ЭМ «Артем» контр-адмирал Г. Ф. Дицкий, руководивший приемом пассажиров на свой корабль, рассказывал автору, что после выхода эсминцев из Минной гавани на причалах оставались *«в основном гражданские люди»*.

*В Беккеровской гавани* (табл. 23):

Здесь ТР «Казахстан» и ТР «Эргонаутис» должны были принять 2700 военнослужащих, но измененный план посадки войск на транспорты привел в эту гавань дополнительно не менее 4100 человек. Назначенные для их приема ТР «Тобол» и ТР «Вторая Пятилетка» из Купеческой гавани сюда не пришли. Пришедшая КЛ «Амгунь» могла взять лишь 150 человек. В результате возникшей неразберихи произошло следующее: около 00.00 28.08 ТР «Эргонаутис» и КЛ «Амгунь», приняв предусмотренные исходным планом 300 и 150 военнослужащих КА соответственно, вышли из гавани. На «Амгуни» оказалось командование 10-й сд, место которого было на ТР «Иван Папанин», находившемся в Русско-Балтийской гавани.

**Руководители Вооружённых сил, СЗН, КБФ,  
флагманы, командиры кораблей, ВСУ и капитаны ТР,  
штабные командиры, писатели-маринисты —  
участники Таллинского прорыва**



Председатель ГКО,  
Верховный  
главнокомандующий  
И. В. Сталин



Заместитель  
Председателя ГКО  
В. М. Молотов



Народный  
комиссар ВМФ  
Н. Г. Кузнецов



Начальник  
Генштаба  
Красной армии  
Б. М. Шапошников



Начальник оперативного  
управления  
Генштаба Красной армии  
А. М. Василевский



Главкомандующий  
войсками Северо-  
Западного направления  
К. Е. Ворошилов



Член военного совета  
Северо-Западного  
направления (СЗН)  
А. А. Жданов



Начальник ГМШ ВМФ —  
зам. главкома войсками  
СЗН по морской части  
И. С. Исаков



Командующий войсками  
Северного (с 23.08.1941 г. —  
Ленинградского) фронта  
М. М. Попов



Командующий ВВС СЗН,  
с 23.08.1941 г. —  
Ленинградского фронта  
А. А. Новиков



Начальник оперативного  
управления главного морского  
штаба ВМФ  
В. А. Алафузов



Начальник управления  
ВВС ВМФ  
С. Ф. Жаворонков



Военный совет КБФ  
Слева направо: А. Д. Вербицкий, В. Ф. Трибуц,  
Н. К. Смирнов



Командующий КБФ  
В. Ф. Трибуц



Член военного совета КБФ  
Н. К. Смирнов



Член военного совета КБФ  
А. Д. Вербицкий



Начальник штаба КБФ —  
командир отряда прикрытия  
Ю. А. Пантелеев



Военный комиссар  
штаба КБФ  
Л. В. Серебрянников



Заместитель (помощник)  
начальника штаба КБФ  
Н. А. Питерский



Начальник отдела боевой  
подготовки штаба КБФ  
С. В. Кудрявцев



Начальник отдела  
подводного плавания  
штаба КБФ  
А. М. Стеценко



Начальник 2 отделения опера-  
тивного отдела штаба КБФ —  
командир конвоя № 1  
Н. Г. Богданов



Начальник 1 отделения  
штурманского отдела ГУ  
ВМФ — флагштурман  
конвоя № 1 Ю. П. Ковель



Флагманский минер  
младший штаба  
КБФ — командир  
конвоя № 4 С. А. Глуховцев



Флагманский химик  
штаба КБФ  
П. И. Горновых



Начальник тыла КБФ  
М. И. Москаленко



Начальник отдела военных  
сообщений КБФ  
И. Н. Ганцов



Начальник медико-  
санитарного отдела КБФ  
М. Я. Кривошеин



Командующий  
ВВС КБФ  
М. И. Самохин



Командир 13 иап  
и 61 абр ВВС КБФ  
И. Г. Романенко



Начальник ПВО КБФ  
Г. С. Запихин



Командир 4 пза  
ПВО ГВ КБФ  
И. Ф. РЫЖЕНКО



Н. Н. Подгорбунский



Командир 1 днска  
Истребительного отряда  
ОВР ГБ КБФ  
М. В. Капралов



Командир 2 днска  
Истребительного отряда  
ОВР ГБ КБФ  
Я. Т. Резниченко



Комендант  
Береговой обороны ГБ КБФ  
И. А. Кустов



Начштаба района СНИС ГБ  
КБФ — начсвязи обороны  
Таллина, начсвязи обороны  
о. Вайндло С. С. Миллер



Начальник штаба КВМБ,  
с 1.09.1941 г. — заместитель  
начальника штаба КБФ  
Ф. В. Зозуля



Командир 12 днттц  
ОВР КВМБ — командир ПМО  
конвоя № 2 Н. П. Визиров



Комендант Гогланского  
укреплённого сектора  
БО КВМБ  
И. А. Большаков



Командир ОЛС КБФ —  
командир главных сил  
В. П. Дрозд





Начальник штаба ОЛС КБФ —  
командир голландского отряда  
прикрытия И. Г. Святлов



Флагманский штурман  
Эск КБФ  
Л. В. Родичев



Флагманский артиллерист  
ОЛС КБФ  
А. А. Сагоян



Командир 1 днэм  
Эск КБФ  
С. Д. Солоухин



Командир 3 днэм  
Эск КБФ  
Л. Н. Сидоров



Командир 4 днэм  
Эск КБФ  
В. И. Маслов



Командир 5 днэм  
Эск КБФ  
А. И. Заяц



Командир МО БМ —  
командир арьергарда  
Ю. Ф. Ралль



Флагманский штурман  
МО БМ  
Ю. В. Ладинский



Начальник штаба бртр  
МО БМ  
В. П. Лихолетов



Командир 1 днбтц бртр  
МО БМ  
П. Т. Резванцев



Дивизионный штурман  
1 днбтц бртр МО БМ  
П. Г. Иванушкин



Командир 12 днкатц  
бртр МО БМ  
В. К. Кимаев



Дивизионный минёр  
12 днкатц бртр МО БМ  
Ф. Е. Похальчук



Командир  
1 брпл КБФ  
Н. П. Египко



Командир  
1 днпл 1 брпл КБФ  
А. В. Трипольский



Командир  
3 днпл 1 брпл КБФ  
А. К. Аверочкин



Командир  
2 брпл КБФ  
А. Е. Орёл



Командир  
1 бртка КБФ  
В. С. Черков



Командир 1 днкл  
Шхерного отряда КВМБ —  
командир конвоя № 2  
Н. В. Антонов



Радиодевиатор ГО КБФ —  
флагманский штурман  
конвоя № 2  
Б. В. Румянцев



Командир  
крл «Киров»  
М. Г. Сухоруков



Командир  
лд «Ленинград»  
Г. М. Горбачёв



Командир  
лд «Минск»  
П. Н. Петунин



Командир  
эм «Гордый»  
Е. Б. Ефет



Командир  
эм «Свирепый»  
П. Ф. Мазепин



Командир  
эм «Скорый»  
А. Н. Баландин



Командир  
эм «Славный»  
М. Д. Осадчий



Командир  
эм «Сметливый»  
В. М. Нарыков



Командир  
эм «Суровый»  
В. Ф. Андреев



Командир  
эм «Артём»  
А. Б. Сей



Командир  
эм «Калинин»  
П. Б. Стасов



Командир  
эм «Володарский»  
Н. В. Фалин



Командир  
скр «Буря»  
А. А. Маклецов



Командир  
скр «Аметист»  
А. Н. Сукач



Командир  
пл С-4  
Д. С. Абросимов



Командир  
пл С-5  
А. А. Бащенко



Командир  
пл «Лембит»  
В. А. Полецук



Командир  
пл Щ-301  
И. В. Грачёв



Командир  
пл Щ-307  
Н. И. Петров



Командир  
пл М-102  
П. В. Гладилин



Командир  
ТКА № 113  
С. А. Глушков



Командир  
ска МО № 131  
Г. С. Благодарёв



Командир  
ска МО № 142  
А. А. Обухов



Командир  
ска МО № 195зав  
И. С. Рассин



Командир  
ска МО № 204зав  
С. Ф. Туморин



Командир  
ска ПК-202  
Н. Г. Власов



Командир  
ска ПК-207  
А. П. Воробьев



Командир  
ска ПК-211  
А. А. Анпилов



Командир  
ска ПК-212  
А. С. Левшин



Командир  
ска ПК-213  
В. В. Лавриков



Командир  
бтц Т-203 «Патрон»  
М. П. Ефимов



Командир бтц  
Т-204 «Фугас»  
В. Л. Гиллерман



Командир  
бтц Т-205 «Гафель»  
Е. Ф. Шкреттиенко



Командир  
бтц Т-207 «Шпиль»  
Н. С. Дебелов



Командир  
бтц Т-210 «Гак»  
С. В. Панков



Командир  
бтц Т-211 «Рым»  
А. М. Савлевич



Командир  
бтц Т-215  
Г. С. Дусь



Командир  
бтц Т-218  
А. В. Цыбин



Командир  
ттц № 47  
Н. И. Шаповалов



Командир  
ттц № 58 «Осётр»  
И. Н. Власов



Командир  
ттц № 76 «Коралл»  
И. А. Подсевалов



Капитан  
ВТ № 501 «Балхаш»  
А. А. Демидов



Капитан ВТ № 505  
«Иван Папанин»  
А. П. Смирнов



Помощник по политической  
части капитана ВТ № 505  
«Иван Папанин»  
Новиков



Капитан ВТ № 512  
«Тобол»  
Б. И. Виноградов



Капитан  
ВТ № 518 «Луга»  
В. М. Миронов



Капитан  
ВТ № 523 «Казахстан»  
В. С. Калитаев



Второй помощник капитана  
ВТ № 523 «Казахстан»  
Л. Н. Загорулько



Капитан ВТ № 543  
«Вторая Пятилетка»  
Н. И. Лукин



Капитан ВТ № 524  
«Калпак» Э. Вейнберг  
(Э. Э. Вейнберг)



Капитан  
ВТ № 546 «Аусма»  
В. Эрак (В. П. Эрак)





Капитан ВТ № 563  
«Атис Кронвалдс»  
А. А. Эмсиньш



Капитан ВТ № 581  
«Лейк Люцерне»  
Касък Георг  
(Каск Георгий Георгиевич)



Командир пб (учсу)  
«Ленинградсовет»  
Н. Н. Амелько



Капитан лед  
«Суур Тылл»  
Х. Тыниссоо



Командир  
БЧ-1 сс «Сатурн»  
С. Е. Буленков



Командир  
БЧ-1 шк «Вирония»  
Д. В. Курпьянов



Участник прорыва  
на лд «Ленинград»  
писатель-маринист  
В. В. Вишневский



Участник прорыва  
на ВТ № 523 «Казахстан»  
писатель-маринист  
А. И. Зонин



Участник прорыва на шк  
«Вирония» и пб (учсу)  
«Ленинградсовет»  
писатель-маринист  
Н. Г. Михайловский

# Боевые корабли, вспомогательные суда и транспорты — участники Таллинского прорыва



Лёгкий крейсер проекта 26 «Киров»



Лидер проекта 38 «Минск»



Лидер проекта 1 «Ленинград»



Эскадренный миноносец проекта 7 «Гордый»



Эскадренный миноносец проекта 7 «Сметливый»

ТР «Казахстан» вышел из гавани в 02.45 28.08, имея на борту около 3500 пассажиров, включая 356 раненых и много женщин с детьми. В это число, предположительно, вошли также около 1100 военнослужащих, перенацеленных из Купеческой гавани в Беккеровскую для посадки на неприбывшие транспорты «Тобол» и «Вторая Пятилетка». Число пассажиров на ТР «Казахстан» в архивных документах и других материалах характеризуется шестью разными цифрами (5000, 3750, 3600, 3500, 3400, 2000 человек), среднее из которых составило 3542 человека. В учет принято 3500 пассажиров. Опираясь на цифры из табл. 23, можно предположить, что на причале могли остаться 2860 человек. В донесениях сотрудников особого отдела 10-й сд и 3-го отдела КБФ назывались цифры от 2500 до 5000 человек, относящиеся, возможно, к разному времени. Подробнее вопрос о количестве оставленных в Таллине военнослужащих будет рассмотрен ниже.

*В Русско-Балтийской гавани (табл. 23):*

ТР «Иван Папанин», согласно донесению помощника капитана по политчасти (капитан умер от ранения, полученного во время прорыва), принял вместо 1400 более 3000 военнослужащих и вышел из гавани примерно в 04.00 28.08, а к 04.30 был на Таллинском рейде, где принял с буксира дополнительно около 200 человек.

О посадке войск на ТР «Найссаар» известно лишь из справки, подписанной 13.09.1941 г. номнач 2-го отделения отдела ВОСО КБФ старшим лейтенантом Безруковым, который был комендантом посадки от отдела ВОСО в Русско-Балтийской гавани. Согласно этой справке, на «Найссаар» было принято 2500 человек. Но эта справка доверия не вызывает, так как в ней же число людей, принятых ТР «Иван Папанин», вообще не названо, а по многим другим ТР указаны ошибочные или неполные сведения. По данным эстонского историка М. Ыуна (Mati Õun) [библ. № 229], на «Найссаар» было принято 680 человек мобилизованных эстонцев и раненых, хотя по исходному плану (табл. 20) на него должны были грузиться части 10-го ск и ПВО ГБ. Как видно из табл. 23, по исходному плану посадки оба транспорта — «Иван Папанин» и «Найссаар» — в этой гавани должны были принять всего 2900 военнослужащих КА, а по измененному плану даже 2450. Учитывая, что на ТР «Иван Папанин» было принято больше пассажиров, чем планировалось принять на оба транспорта, можно предположить, что ТР «Найссаар» вышел из гавани гораздо раньше ТР «Иван Папанин» и, скорее всего, до прибытия людей, перенацеленных в Русско-Балтийскую гавань из Купеческой гавани.

Автором решено считать, что число пассажиров на ТР «Найссаар» соответствовало плановому — 1500 человек.

*Уо-ва Аэгна:*

Поскольку причала, доступного для ТР «Шауляй», на острове не было, личный состав 94-го адн и 14-го озенадн перевозили с острова на ТР несколько ПКА типа «КМ-2» и БУК, закончившие эту операцию около 14.20.

**Исходные данные для расчета возможного числа военнослужащих,  
не посаженных на корабли и суда при эвакуации из Таллина**

Гавани	Подлежали посадке по плану, чел.	Отправлены в другие гавани, чел.	Требовалось посадить на корабли и суда с учетом войск, прибывших из других гаваней, чел.	Посадили на имевшиеся корабли и суда, чел.	Посадили на корабли и суда, прибывшие дополнительно, чел.	Посадили на имевшиеся и прибывшие дополнительно корабли и суда, чел.	Приняты на корабли и суда сверх расчета или оставлены, чел.
		Остались, чел.					
		Прибыли из других гаваней, чел.					
Купеческая	4150	2150 – в Минную 2000 – в Беккеровскую	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
		-	-	-	-	-	-
Минная	1950	1650 – в Русско-Балтийскую	-	-	-	-	-
		300	2450	300	2757 – на четыре ЭМ и два СС	3057	Приняты сверх расчета 607
		2150 – из Купеческой	-	-	-	-	-
Русско-Балтийская	2900	2100 – в Беккеровскую	-	-	-	-	-
		800	2450	1500 на «Лейк Люцерне»; 3000 на «Иван Папанин» (дополнительно – 1600)	-	4500	Приняты сверх расчета 2050
		1650 – из Минной	-	-	-	-	-
Беккеровская	2700	-	-	-	-	-	-
		2700	6800	300 на «Эргонаутис»; 3500 на «Казахстан» (дополнительно – 1100)	140 – на КЛ	3940	Оставлены 2860
		2100 – из Русско-Балтийской 2000 – из Купеческой	-	-	-	-	-

*Уп-ова Виймси* [док. № 632–636]:

Западная группа заградителей, как известно, находилась здесь еще с 20.00 25.08, а посадка войск на корабли началась около 01.30 28.08; планировалось, что группа примет на корабли 600 человек личного состава 3-го пза, однако на берегу оказалось около 2000 бойцов и командиров различных частей КБФ и 10-го ск; ПМШ «Атта», входившая в состав группы, была из нее изъята и направлена в гавань о. Найссаар. При попытках подхода к необорудованному берегу п-ова Виймси группа заградителей понесла потери: ПМШ-ЗМ «Минналайд» села на мель, с которой ее снять не удалось, а у ПМШ-ЗМ «Раа» вышел из строя мотор.

Единственным средством перевозки людей с берега оказался небольшой катер 3-го полка ЗА (пза), на который из-за сильного волнения нельзя было брать более 10 человек. Вооружение 3-го пза перевозить было нечем. С целью уменьшения количества людей, которых требовалось перевезти на корабли, командир 3-го пза заблаговременно отправил в Таллин две, а по другим данным – четыре зенитные батареи (около 150 или 300 человек), которые прорвались в Беккеровскую гавань на ТР «Казахстан».

В свою очередь, сетевые заградители «Вятка», «Онега» и «Азимут» с целью освобождения места для большего числа людей выбросили за борт якоря противоподочных сетей, а также боеприпасы и вооружение, принятое для перевозки в Кронштадт (глубинные бомбы, тральные буи и др.).

Донесения командира группы заградителей командующему КБФ и командиру обороны ГБ с просьбой прислать катера, буксиры и баржи для перевозки с берега на корабли личного состава и погрузки вооружения, переданные по радио, остались без ответа (в АО ЦВМА эти радиogramмы не обнаружены). В 03.05 командир группы заградителей дал по радио донесение начштаба КБФ о том, что без катеров он снять людей с п-ова Виймси не может; в ответ получил семафор с приказом использовать находящиеся поблизости КАТЦ типа «Р». Это были катера 11-го днкатц, которые прибыли в район стоянки ЗС около 06.00. В 08.30 начштаба КБФ отдал по радио приказание командиру МО БМ использовать для снятия личного состава с п-ова Виймси все находящиеся поблизости КАТЦ типа «Р», а в 14.05 такое же приказание передал семафором, но уже комдиву ЗС (повторно).

Командир 94-го адн прислал в район погрузки войск один буксир от о. Аэгна. Это позволило кораблям к 14.00 28.08 принять часть личного состава 3-го пза, 22-й мсд НКВД, всего около 700 (по другим данным 900) человек, и войти в состав начавшего движение КОН-2, но на берегу оставалось еще примерно 600 человек. В 14.10 по приказанию НШ КБФ к полуострову были посланы ГИСУ «Лоод», ряд других судов и катеров, которые к 15.00 сняли с п-ова Виймси оставшихся людей (возможно, не всех), а затем часть из них передали на другие корабли и суда.

*Уо-ва Найссаар:*

ТР «Эверита», на который был принят гарнизон острова, долго не мог без помощи буксира выйти из гавани для своевременного вступления в состав КОН-2:

выход удался лишь после 15.30, поэтому ТР «Эверита» вступил концевым мателотом в кильватерную колонну КОН-3.

*В Палдиски [док. № 595, 596, 599, 615, 657, 658, 659]:*

Посадка личного состава гарнизона и погрузка вооружения на ТР «Балхаш» и ТР «Кумари», а 46-го острб — на ТР «Вахур» затянулась до 4.00 28.08. Поэтому, согласно ранее данным оповещениям, в 22.00 27.08 не вышел ТР «Вахур» к г-ову Ханко, а в 24.00 27.08 не вышли остальные ТР с охранением в Таллин.

По расчетам автора, на ТР «Балхаш» было принято 3900 человек (табл. 28). В 04.15 28.08 ТР «Балхаш», ТР «Кумари», буксир с баржей, три ПМШ, скр «Щорс» и девять катеров (не катеров «МО», как говорилось в оповещении о переходе, а, видимо, семь ПКА типа «КМ-2» и КАТЦ типа «Р» № 1208 и 1209) вышли из Палдиски.

Из-за штормового ветра и волнения три ПМШ не смогли продолжать движение, и после выхода из Палдиски-лахт они то ли были отпущены комендантом БО ГБ, то ли без его разрешения возвратились в гавань Палдиски (сведения получены от эстонского историка В. Копельмана). По этой же причине баржу с имуществом 5-го пза (возможно, КП-21) и три катера «КМ-2», сняв с них экипажи, сторожевому кораблю «Щорс» пришлось потопить артиллерийским огнем. Наименование и судьба буксира неизвестны.

В 09.08 при подходе к Таллинскому рейду ЗНШ БО ГБ запросил по радио командующего КБФ о том, куда следовать ТР «Балхаш». В 11.30 командующий КБФ потребовал от НШ флота и командира МО БМ доложить, где находятся транспорты «Аусма», «Балхаш» и «Кумари». В 14.24 начштаба КБФ ответил командующему флотом, что ТР «Балхаш», согласно донесению коменданта БО ГБ, совместно с другими ТР вышел из Палдиски в 02.00 27.08 (?), хотя в донесении коменданта о ТР «Аусма» ничего не сообщалось, поскольку он еще вечером 27.08 прибыл в Таллин. В 14.45 на ЛД «Минск» был получен семафор ЗНШ БО ГБ, адресованный командующему КБФ, о том, что ТР «Балхаш» прибыл на Таллинский рейд и ждет указаний (фактически ТР «Балхаш» прибыл на рейд в 11.30). В 14.50 НШ КБФ доложил командующему флотом о прибытии ТР «Балхаш» и отданном ему приказании следовать в Кронштадт. Доклад о транспортах «Аусма» и «Кумари», возможно, сделал командир МО БМ, но свидетельств этому не найдено.

*Начальник штаба КОН-1 (почему-то не командир КОН-1) в 01.55 дал радиogramму НШ КБФ, которой доложил: «Выход конвоя № 1 задерживается. Имею 3 ТЩ которые поставит тфалы не могут ввиду свежей погоды» [док. № 562]. Радиogramма была доложена адресату в 04.15.*

*Командир 1-го мтап в 04.00 направил донесение командующему ВВС о невозможности нанесения удара по авиации противника на рижском аэродроме: «Задание выполнить не могу. Дождь облака Н – 100 метров. Горючего в самолетах на 05 ч. Баржа с Б-74 и бомбами не прибыла. Жду указаний как быть полетами таким количеством горючего» [док. № 564].*

Замглавкома СЗН по морской части в 04.14 направил Военному совету КБФ радиограмму следующего содержания:

«1. Главком приказал оставить часть ТК ТК и МО у Елисеева (в БО БР. — Р. 3.) и Кланова (в ВМБ Ханко. — Р. 3.).

2. Донесите где сколько подлодок остается на позициях. Необходимо оставить ПЛ ПЛ на подходах Финский залив» [док. № 565].

Такое вот взаимопонимание: Военный совет КБФ просит главкома СЗН произвести временную перегруппировку 16 СКА «МО» из ЛВФ на КБФ для усиления охранения сил, прорывающихся из Таллина, а главком СЗН, приказав перегруппировать вместо 16 только восемь СКА, требует еще оставить в БО БР и ВМБ Ханко часть таллинских СКА. А ведь в своей директиве на отход из Таллина Военный совет СЗН указал, что именно СКА должны охранять транспорты с войсками!

Первое приказание командующий КБФ проигнорировал, а две ПЛ типа «М» на позициях оставил, но доносить об этом не стал.

Военный совет СЗН в 04.36 направил командующим ВВС ЛФ и ВВС КБФ распоряжение:

«1. Авиацию КБФ, приданную ВВС Северного фронта (так в документе; речь шла о Ленинградском фронте. — Р. 3.), за исключением Ил-2, передать командующему ВВС КБФ на 28 и 29 августа.

2. Разрешить наносить бомбовые удары по финским и эстонским аэродромам, без прикрытия истребительной авиации, с целью обеспечения перехода флота из Таллина в течение 28 и 29 августа» [док. № 567].

Наверное, поздновато для организации бомбовых ударов по аэродромам издана эта директива.

Командир МО БМ в 06.55 28.08 с ЭМ «Калинин» доложил командующему КБФ: Иду выяснять обстановку в Копли» [док. № 570]. Что он там выяснил, мы теперь уже не узнаем.

Командир КОН-2:

— в 02.00 получил сведения о том, что СКР «Чанаев» и ТТЩ № 42, 43, 44, 47 в Таллине нет, они находятся на переходе от о. Гогланд в ГБ, а СКА ПК-214 в составе КОН-2 не будет;

— в 07.00 донес по радио НШ КБФ, что из-за шторма ТЩ с тралами идти не могут (видимо, имелись в виду КАТЩ, так как ТТЩ, прибывшие из Моонзунда и от о. Гогланд подошли к нему между 11.00 и 14.00) и у него нет обоих назначенных в состав конвоя СКА «МО». Получив это донесение лишь в 10.45, НШ КБФ в 10.50 также по радио приказал СКА МО № 200зав поступить в распоряжение командира КЛ «Москва», продублировав в 11.30 это приказание посыльным катером. Около 12.00 СКА МО № 200зав подошел к КЛ «Москва», и командир, военком, начальник штаба КОН-2 (они же — командование 1-го днкл) перешли на СКА, с которого затем управляли конвоем;



— между 11.00 и 14.00 приказал командиру КЛ «Москва» пополнить из своих запасов углем и водой ТТЩ № 84, 43, 44, 47, прибывшие в состав КОН-2 из Моонзунда и от о. Йогланд, а командиру 15-го днкатщ — передать тралы Шульца с КАТЩ на прибывшие без тралов ТТЩ № 43, 44, 47.

*НШ КБФ* в 08.25:

— донес в ГМШ ВМФ: «Комфлот перешел на Киров, начальник штаба на Минск. Индивидуальная связь ГМШ на Кирове» [док. № 575];

— дал оповещение «по флоту»: «Командующий КБФ находится на КР «Киров». Имеет индивидуальную связь только с Кронморбазой. Всем командирам соединений держать с ним связь блокноту «Ш». Начальник штаба КБФ на ЛД «Минск». Индивидуальная связь соединений со мной» [комм. № 172]. Каких-либо других указаний по связи в архиве пока не обнаружено.

*Командующий КБФ* в 10.20 с КРЛ «Киров» дал семафор на ЛД «Минск» начштаба флота: «Все ли выведены транспорта из гавани» [док. № 596]. Ответ последовал через 5 минут: «Все войска в Минной гавани посажены на транспорта и миноносцы. Отошли на рейд без помех противника». Это был повтор донесения, посланного по радио в 07.25.

По поводу посаженных на транспорты войск более реалистичный доклад сделал днем позже член Военного совета Н. К. Смирнов начальнику ГПУ ВМФ: «Забрали по предварительным данным всех, за исключением отставших»<sup>9</sup>.

Но отставшие не согласились ни с бодрым докладом начштаба, ни с более песимистичным члена Военного совета КБФ. Они на шлюпках выходили из Минной гавани и от пирса п-ова Пальяссаар, стремясь попасть на корабли. СКА ПК-214, посланный начальником штаба ОВР в 15.00 в Минную гавань, снял со шлюпок 65 человек и пересадил их на ПМШ, затем взял с других шлюпок на борт 85 человек, а на буксир шлюпку с 33 пассажирами. ПС «Пиккер» по приказу командующего флотом около 16.40 принял со шлюпок на рейде 110 человек. СКА ПК-207 с 15.00 до 17.00 у п-ова Пальяссаар, приняв людей со шлюпок на борт, а также взяв один баркас с людьми на буксир, передал затем на боевые корабли 140 человек.

*Начштаба КБФ* в 16.45, наблюдая большое количество шлюпок с людьми, идущих из города, был вынужден приказать командиру МО БМ — командиру АР заняться приемом людей на корабли. Около 18.20 СКР «Циклон» и СКА МО № 195зав из состава АР снимали людей со шлюпок на рейде (СКА снял 49 человек и передал их на СКР, сколько принял сам СКР — неизвестно).

Таким образом, посадка военнослужащих и гражданских лиц на корабли и суда, осуществлявшаяся всеми возможными способами, была окончательно завершена не в 06.30, как сказано ранее, а около 19.00 с убытием с рейда кораблей арьергарда.

*Командир МО БМ* в 10.40 по радио предложил командующему флотом прибывшие от о. Йогланд ТТЩ (№ 43, 44, 47, № 71 «Краб», № 91 «Ляпидевский» и № 121)

<sup>9</sup> АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 888. Л. 80. Автограф.

распределить по два в конвои № 1, 2 и 3. Предложение было получено комфлотом в 13.24 и утверждено, ответ дан семафором. Однако фактическое распределение этих ТТЩ по конвоям оказалось несколько иным (табл. 36).

После 12.00 командир МО БМ включил в состав КОН-2 пришедшие накануне из Моонзунда ТТЩ № 84 и 88.

*Оперативный дежурный ФКП КБФ* в 11.15 запросил НШ БО БР о прибытии в Тройги ТР «Скрунда», хотя тот уже больше суток находился в Таллине (!).

*Замглавкома войсками СЗН по морской части* в 11.20 приказал Военному совету КБФ донести о своем местонахождении и обстановке. В 13.34 в ответном донесении командующий КБФ доложил: *«После отхода (войск. — Р. З.) находимся на рейде Нарген-Вульф условиям свежей погоды. Первый эшелон начал движение»* [док. № 586]. Время фактического начала движения первого эшелона, т. е. КОН-1, не указывалось, но до этого на КП командира КВМБ и, следовательно, главкома войсками СЗН, командующего ВВС КБФ было известно, что он начнет движение в 22.00 27.08.

*Заместитель НШ КБФ* в 11.30 с КРЛ «Киров» отправил по радио боевые распоряжения ПЛ М-98 и М-102 на занятие позиций южнее и юго-западнее Хельсинки с задачей: *«Топить военные и торговые корабли противника»* [док. № 580]. Схема связи была такой: «Киров» — узел связи в Кронштадте — подводные лодки. В результате командиры ПЛ, входивших в ОПР, получили эти боевые распоряжения около 16.00, а командир ОПР, в состав которого входили эти ПЛ, — НШ КБФ на ЛД «Минск» — в 18.00. Только после этого ПЛ получили разрешение покинуть ордер ОПР и приступить к выполнению поставленной задачи.

*Командующий КБФ:*

— в 11.30 запросил мнение начштаба флота и командира МО БМ: *«Считаете ли возможным при такой погоде движение на О?»* [док. № 596]. Ответ начштаба КБФ последовал по радио в 12.05 и был доложен командующему флотом в 13.35, т. е. после начала движения КОН-1 и КОН-4: *«Главной опасностью считаю мины. По обстановке предлагаю караванам начать движение немедленно, эскадре сняться с расчетом на рассвете проходить Кери... Если ночь будет тихая, темнотой переменить место»* [док. № 583]. Ответ командира МО БМ неизвестен.

Командующий с мнением начштаба о времени выхода эскадры (ОЛС) не согласился:

— в 11.35 приказал (через НШ КБФ и командира МО БМ) КОН-1 начать движение в 12.00;

— в 13.43 приказал командиру МО БМ выслать СКР из состава АР для конвоирования ТР «Эверита», задержавшегося с погрузкой гарнизона о. Найссаар, и без него не уходить;

— в 14.05 получил донесение командующего ВВС о проведенной им лично разведке погоды до меридиана Кунды, в котором тот просил сообщить место главных сил (он не знал о переносе времени выхода конвоев и отрядов боевых кораблей

и, видимо, разведывал не только погоду, но и местонахождение прорывавшихся из Таллина сил КБФ);

– в 14.30 приказал (через НШ КБФ и командира МО БМ) КОН-2 начать движение за КОН-1;

– в 15.00 приказал (флажным сигналом) приготовиться начать движение КОН-3;

– в 15.35 приказал командиру ВМБ Ханко снять с о. Малый Рог (Вяйке-Пакри) в заливе Палдиски подрывников, взрывавших 152-мм батарею № 11 (катера, с которых они высадились на остров, были выброшены волной на берег и разбиты);

– в 15.45 вторично приказал командиру МО БМ (через НШ КБФ) взять с собой (с АР) задержавшийся с выходом из гавани о. Найссаар ТР «Эверита»;

– в 15.45 получил донесение НШ КВМБ с подписным № 1131 о том, что два пустых транспорта («Сигульда» и «Сауле») 26.08 возвратились к о. Гюгланд, так как не имели проводки за тралами (ТТЩ потеряли от взрывов мин и минных защитников все тралы); о гибели ТР «Сигульда» и потере хода ТР «Сауле» в донесении не сообщалось.

#### *НШ КБФ:*

– в 17.50 получил наконец донесение НШ КВМБ о том, что произошло с ТР «Сауле» и «Сигульда» 27.08: *«Караван тр-т № 533 (так в документе, правильно – 553. – Р. 3.), № 519, тц тц № 42, № 43, № 44, № 47, 4 катера «МО», скр «Урал» («Уран». – Р. 3.), «Чапаяев» вернулись обратно о-в Гюгланд. Оба транспорта атакованы самолетами пр-ка. Тр-т № 519 выбросился на берег южного мыса, тр-т № 533 (правильно – 553. – Р. 3.) имеет попадание машинное отделение идти не может»* [док. № 588].

Естественно, эта информация уже никак не могла повлиять на решения и действия командования КБФ.

Ночью и утром 28.08, после того как все корабли и суда покинули гавани, в которых принимали эвакуируемых, и Таллинский рейд, там по специальному плану были проведены заградительные действия, призванные затруднить использование порта Таллина противником.

В Купеческой гавани КАТЩ № 1501 «Вайндлю» были выставлены восемь мин, внутренние проходы между бассейнами гавани были завалены затопленными железнодорожными вагонами и паровозами. Северный и южный входы в гавань заградить не удалось: подготовленные для этого земснаряд и пароход «Гамма» были потоплены артиллерийским огнем противника, не дойдя до назначенных мест затопления.

Минная гавань заминирована не была: КАТЩ № 1502 «Кери» остался без хода 27.08 еще до приема мин из-за выхода из строя мотора и был выброшен ветром и волной на берег. В восточном входе в гавань затопили буксир «Мардус», полностью перекрыв вход. Западный вход остался незагражденным, поскольку не оказалось свободного буксира для подвода к месту затопления парохода «Сатурн».

Вход в Каботажную гавань был загражден не полностью, так как сильным ветром ПБ «Амур» была сорвана со швартовов, и в момент подрыва она оказалась в некотором удалении от назначенного места затопления.

СКР «Буря», «Снег» и «Циклон» выставили на внутреннем и внешнем рейдах главной базы КБФ и Сууруискском проходе 104 мины в соответствии с планом.

\* \* \*

Прежде чем перейти к изложению событий, связанных с собственно прорывом КБФ из Таллина в Кронштадт, необходимо выяснить, сколько же людей, военнослужащих и гражданских лиц, вышло из Таллина 28.08.1941 г. По этому вопросу пока ясности среди исследователей не было. Часто приводятся цифры, явно взятые «с потолка». Почти никто не относит к числу вышедших из Таллина личный состав кораблей и судов, прорывавшихся в Кронштадт. В большинстве случаев учитывают только эвакуировавшихся военнослужащих, забывая о гражданских лицах. Имеют место случаи, когда включают гражданских лиц в число военнослужащих, принятых на корабли и суда для эвакуации. Не избежал подобных ошибок и автор настоящего труда в статье «Мы теряли друзей боевых» [библ. № 140].

Начнем с определения числа вышедших из Таллина военнослужащих 10-го ск и КБФ. Никакой сложности в этом нет.

В «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» указано: «*Всего на тр тр было посажено около 20 400 человек личного состава КБФ и 10 ск*»<sup>10</sup>. Автором на основе архивных документов были выполнены и другие варианты расчета числа военнослужащих, принятых на корабли и суда для эвакуации [библ. № 140 и табл. 27]. Они дали результаты, близкие к цифре, указанной выше. Поэтому нет веских оснований оспаривать цифру 20 400.

Но из Таллина уходили не только военнослужащие пассажиры. Их перевозили, охраняли, а затем и спасали более 200 ТР, ВСУ, боевых кораблей и катеров, экипажи которых, комендантские команды, находившиеся на многих из них, а также личный состав управлений корабельных соединений насчитывали несколько тысяч человек, обобщенно именуемых личным составом кораблей и судов.

В табл. 24 показаны результаты расчета численности вышедших из Таллина военнослужащих, входивших в экипажи кораблей и судов, управлений корабельных соединений и комендантских команд (численность экипажей ВСУ и ТР, состоявших из вольнонаемных служащих КБФ и гражданских лиц, показана в табл. 29).

Чтобы не возникал в последующем вопрос о том, куда же девались защитники Таллина, не вошедшие в число принятых на корабли и суда для эвакуации 20 400 человек, рассмотрим его здесь.

Известно (табл. 1), что в день начала штурма Таллина (20.08) его защищали 41 572 военнослужащих КБФ (без экипажей боевых кораблей) и КА: 10-й ск, части

<sup>10</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 136. Л. 27; [док. Вместо введения].

НКВД, латышское и эстонское народные ополчения, тыловые части 8-й армии и НКО. До начала общей эвакуации, 23–27.08, были отправлены на восток и на о. Эзель 2298 защитников Таллина (табл. 25).

Таблица 24

**Численность военнослужащих экипажей боевых кораблей, ВСУ, комендантских команд ТР и ВСУ, управлений корабельных соединений, вышедших из Таллина 28.08.1941 г.**

Элементы расчета	Число людей	Источники сведений
ОЛС с управлением, управления днэм	3628	Таблицы 105, 107, 108
ОВР ГБ и МО БМ с управлениями, управления бртр, отряда заграждения, днскр, днска, днбтц, днттц, днкатиц	2841	АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 8788. Л. 51
Дивизион КЛ с управлением	294	Таблицы 105, 107, 108
Бригада ПЛ с управлением	425	АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 8788. Л. 51
Бригада ТКА с управлением	99	АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 8788. Л. 51 (без 90 чел. л/с берег. базы, вошедших в число 20 400 эвакуированных в/сл – см. табл. 20, п. 11)
<b>Всего военнослужащих корабельного состава</b>	<b>7287</b>	
ВСУ с военными экипажами или командованием	541	Таблица 111
Комендантские команды ВСУ и ТР	327	Таблицы 110, 111, 112, 113
Управления конвоев	18	Таблица 108
<b>Всего военнослужащих судового состава</b>	<b>886</b>	
<b>Итого военнослужащих корабельного и судового состава</b>	<b>8173</b>	

*Примечание:* при расчете численности личного состава кораблей ОЛС (эскадры) из их штатной численности исключены люди, отправленные на сухопутный фронт: с КРЛ «Киров» – 42 чел., с двух ЛД – 61 чел., с трех ЭМ пр. 7У – по 23 чел., с двух ЭМ пр. 7 – по 20 чел., с двух старых ЭМ – по 11 чел.; всего – 244 чел. Для этого расчета использовалась таблица № 132 приложения 1, а в отношении отсутствующих в этой таблице старых ЭМ – процентная аналогия.

Таблица 25

**Расчет числа военнослужащих, отправленных из Таллина в Кронштадт, под Ленинград и на о. Эзель 23–27.08.1941 г.**

Элементы расчета	Число людей	Источник сведений
Раненые	1802	Таблица 6
Личный состав береговой базы 1-й брл	90	Таблица 7 – № п/п 39
Личный состав Гидрографической службы	84	Таблица 7 – № п/п 40, 49
Личный состав управления ВВС КБФ и 10-й абр	322	Таблица 8 (без отправленных 17.08)
<b>Всего</b>	<b>2298</b>	

Для эвакуации планировалось погрузить на корабли и суда 21 750 человек. Следовательно, командованию КБФ было известно, что безвозвратные потери защитников Таллина к началу отхода войск с оборонительных рубежей для посадки на корабли и суда составили не менее:

$41\ 572 - 2298 - 21\ 750 = 17\ 524$  человека.

Их Военный совет КБФ исключил из плана посадки на транспорты.

Об этих 17 524 защитниках Таллина известно следующее:

– в журнале боевых действий Верховного командования вооруженных сил Германии 1.09.1941 г. записано, что при овладении городом Таллин взято в плен 11 432 человека [библ. № 210, 211];

– в диссертации А. А. Шабаева [библ. 204] определено число убитых и умерших защитников Таллина в 7049 человек;

– из архивных документов и нескольких воспоминаний участников обороны Таллина известно о прорыве через Эстонию и линию фронта в расположение войск Красной армии более 34 защитников Таллина, не попавших на корабли и суда (табл. 26).

Имея в виду названное выше число военнослужащих, которых Военный совет КБФ исключил из плана посадки войск на корабли и суда, а также отсутствие в распоряжении автора советских документальных данных о числе оказавшихся в немецком плену защитников Таллина, придется, видимо, считаться с цифрой, указанной противником.

Попытаемся проверить ее. Для этого, прежде всего, уточним цифру безвозвратных потерь. Поскольку планировали принять на корабли и суда для эвакуации 21 750 военнослужащих, а приняли 20 400, и еще 34 человека прорвались через Эстонию, то фактически общие безвозвратные потери защитников Таллина при отражении его штурма и попытке прорыва через Эстонию составили:

$41\ 572$  (табл. 1) –  $2298$  (табл. 5) –  $34$  (табл. 26) –  $20\ 400 = 18\ 840$  человек.

Таблица 26

**Численность и судьба военнослужащих, пытавшихся прорваться через Эстонию и линию фронта в расположение войск КА**

Наименования прорывавшихся частей и подразделений	Число людей	Действия и судьба прорывавшихся	Источник сведений
106-я зенбатр 10-го озенад 3-го пза	20	Пошли на прорыв. Судьба неизвестна	[библ № 59, с. 304]
31-й омсб ГВ	425	Пошли на прорыв. Прорвались 28 чел.	[библ. № 14, с. 103]
1-я обмп	250	Пошли на прорыв. Прорвались несколько человек	АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 659. Л. 155
Манипуляторный отряд Таллинского гидрорайона	75	Погибли в Таллине	[библ. № 36, с. 43]
1-я ср 8-го пого	100	Пошли на прорыв. Прорвались 6 чел.	[библ. № 96, с. 177]
Всего	870	Прорвались более 34 чел. Погибли или попали в плен менее 836 чел.	

Вычитая из числа общих безвозвратных потерь (18 840) число взятых в плен (11 432), получаем число защитников Таллина, погибших по боевым и небоевым причинам (7408). Отличие полученного здесь числа погибших на 359 человек от их числа, названного в диссертации А. А. Шабаева [библ. № 204], объясняется, скорее всего, тем, что он не имел возможности учесть военнослужащих, погибших в ходе прорыва по суше через Эстонию и боев в порту 28–29.08 после ухода кораблей и судов КБФ из Таллинского залива.

Итак, **в учет принимаются 7408 военнослужащих, погибших по боевым и небоевым причинам в период отражения штурма ГБ КБФ и попытке прорыва через Эстонию, и 11 432 военнослужащих, оказавшихся в плену.**

На основе приведенных выше цифр в табл. 27 приводится расчет общего числа военнослужащих КБФ и 10-го ск, вышедших из Таллина 28.08.1941 г.

Таблица 27

**Общее число военнослужащих КБФ и 10-го ск, вышедших из Таллина на кораблях и судах 28.08.1941 г.**

Элементы расчета	Число военнослужащих
1. Всего было в Таллине и Палдиски на 20.08.41 г. (без экипажей кораблей и ВСУ)	<b>41 572</b> (табл. 1)
2. Эвакуированы 24–27.08.1941 г.	2298 (табл. 25)
3. Погибли при защите Таллина и Палдиски 20–29.08.1941 г., в боях в порту после ухода флота и при прорыве через Эстонию	7408 (см. выше)
4. Прорвались через Эстонию	34 (табл. 26)
5. Оказались в плену	11 432 [библ. № 210, 211]
6. Приняты на ТР, ВСУ и боевые корабли при эвакуации 28.08.1941 г.	<b>20 400</b> (строки 1–2–3–5)
7. Всего в экипажах боевых кораблей, ВСУ, управлениях их соединений и комендантских командах ТР и ВСУ 28.08.1941 г.	<b>8173</b> (табл. 24)
8. Всего вышло из Таллина военнослужащих 28.08.1941 г.	<b>28 573</b> (КБФ – 19 903, в том числе 11 730 пассажиров*; 10-й ск – 8670 пассажиров)

\* Для расчета численности военнослужащих КБФ-пассажиров (эвакуируемых) применен множитель 0,575, рассчитанный в табл. 21.

В ряде архивных документов и литературных источников нередко затрагивался вопрос о защитниках Таллина, не попавших на корабли и суда, но их число никем не названо. Представляется, что ответ на этот вопрос может быть дан таким путем. На корабли планировалось принять 21 750 военнослужащих, а приняли 20 400.

Следовательно, можно полагать, что **на корабли и суда не попали:**

$$21750 - 20400 = 1350 \text{ военнослужащих.}$$

Часть из них (не менее 870 человек) продолжали вести бой в порту или ушли на прорыв через Эстонию и линию фронта в расположение войск Красной армии (табл. 26), а в последующем либо погибли, либо оказались в плену.

В табл. 28 приведен расчет общей численности пассажиров, фактически принятых на корабли и суда в Таллине и Палдиски, а в табл. 29 – расчет общей численности вольнонаемных служащих КБФ и гражданских лиц, вышедших из Таллина в Кронштадт 28.08.1941 г.

Таблица 28

**Ведомость фактической загрузки эвакуируемыми людьми (военнослужащими, вольнонаемными и гражданскими пассажирами) транспортов, вспомогательных судов и боевых кораблей КБФ при оставлении Таллина 28.08.1941 г.**

№ п/п	Наименование корабля, судна	Число принятых людей	Источник сведений
<b>Плановые корабли и суда</b>			
1	ВТ-501 «Балхаш»	3900	3900 [док. № 489-план] – 1100 на «Вахур» [док. № 599, 600, 601] – 300 на «Кумари» [док. № 1038] = 2500 + 4000 [док. № 657] + 5200 [док. № 1367] = 11 700:3 = 3900
2	ВТ-505 «Иван Папанин»	3200	[док. № 660]
3	ВТ-511 «Алев» (санитарный)	670	[док. № 676, II]
4	ВТ-512 «Тобол»	18	[док. № 960]
5	ВТ-518 «Луга» (санитарный)	1430	[док. № 662, 663] [библ. № 143, л. 52, 53]
6	ВТ-523 «Казахстан»	3500	[библ. № 161, с. 39]
7	ВТ-524 «Калпакс» (санитарный)	ок. 1000	[док. № 669]
8	ВТ-530 «Элла» (санитарный)	803	[док. № 676, I]
9	ВТ-537 «Эргонаутис»	300	[док. № 489-план]
10	ВТ-543 «Вторая Пятилетка»	250	[док. № 672]
11	ВТ-545 «Эверита»	1550	[док. № 489-план]
12	ВТ-547 «Ярвамаа»	до 500	[док. № 489-план]
13	ВТ-550 «Шауляй»	1000	[док. № 675]
14	ВТ-563 «Атис Кронвалдс»	ок. 800	[библ. № 113, с. 43]
15	ВТ-579 «Кумари»	300	[док. № 1038]
16	ВТ-581 «Лейк Люцерне»	до 2000	1500 [док. № 489-план] + 2500 [док. № 1031] = 4000 : 2 = 2000
17	ВТ-584 «Найссаар»	ок. 1500	[док. № 489-план]
18	ШК «Вирониа»	2467	700 [док. № 489-план] + 4000 [библ. № 159] + 2700 [Трубицин, не издан. воспом.] = 7400: 3 = 2467
19	ТН № 12	300	[док. № 489-план]
20	ПМ «Серп и Молот»	до 1090	[док. № 489-план; док. № 1031-ведомость, № п/п 5 и 16 (Бунько)]



21	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»	87	[док. № 846]
22	ЛЕД «Суур Тылл»	650	[док. № 729]
23	СС «Кольвань»	ок. 270	[АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 7917. Л. 125]
24	ПМШ «Атта»	100	[док. № 489-план]
25	КЛ «Москва»	146	[док. № 616]
26	КЛ «Амгунь»	140	[док. № 977]
27	ЗС «Азимут»	132	[док. № 636]
28	ЗС «Вятка»	285	[док. № 917]
29	ЗС «Онега»	280	[док. № 919]
	Всего	28 668 = 88%	
<b>Внешановые корабли и суда</b>			
30	КРЛ «Киров» (ОЛС)	63	[док. № 1332]
31	ЛД «Минск» (ЭСК)	70	[док. № 775, 790]
32	ЛД «Ленинград» (ЭСК)	38	[док. № 607]
33	ЭМ «Сметливый» (ОЛС)	35	[библ. № 75, с. 180]
34	ЭМ «Гордый» (ОЛС)	25	[док. № 610]
35	ЭМ «Скорый» (ОЛС)	97	[док. № 622]
36	ЭМ «Славный» (ЭСК)	25	[док. № 608]
37	ЭМ «Артем» (ЭСК)	235	[док. № 814]
38	ЭМ «Володарский» (ЭСК)	99	На семь кораблей эскадры было принято 800 чел. [док. № 1334, 1335], в том числе на шесть, кроме ЭМ «Володарский» — 701 чел., очевидно, что еще 99 чел. — на него
39	ЭМ «Калинин» (ЭСК)	273	[док. № 611]
40	ЭМ «Яков Свердлов» (ЭСК)	60	[док. № 732]
41	СКР «Циклон»	49	[док. № 823]
42	СКР «Касатка»	12	[док. № 888]
43	СКР «Разведчик»	16	[док. № 614]
44	СКР «Щорс»	49	[док. № 615]: 31 (ОХР) + 18 (с трех СКА «КМ») = 49
45	ПЛ Ш-308	16	[док. № 837]
46	СКА ПК-207	5	[док. № 622]
47	СКА ПК-214	123	[док. № 624]
48	БТЩ Т-205 «Гафель»	10	[док. № 762]
49	БТЩ Т-210 «Гак»	38	[док. № 804]
50	ТГЩ № 72 «Дзержинский»	19	[док. № 900]
51	ТГЩ № 58 «Осетр»	60	[док. № 640]
52	КАТЩ № 1501 «Вайндло»	9	[док. № 645]
53	ГИСУ «Лоод»	70	[док. № 648]
54	ГИСУ «Восток»	40	[док. № 938]
55	ПС «Пиккер»	150	[док. № 590]
56	СС «Нептун»	1200	[док. № 653]
57	СС «Сатурн»	800	[док. № 652]

58	ЛЕД БУК «Тасуя»	70	[док. № 648]
59	БУК «Альф»	16	[док. № 681]
60	БУК «Палдиски»	27	[библ. № 288, с. 294, 295]
61	БУК И-18	21	
62	БУК ЛП-5 (С-101)	68	[АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 7917. Л. 139]
63	ПМШ	65	[док. № 624]
64	ПМШ «Хийуранд»	13	[док. № 677, 974, 975]
65	СМХ БАР ТТ-1	6	[АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 7917. Л. 142]
<b>Всего</b>		<b>3972 =</b> <b>12%</b>	
Итого на 65 кораблях и судах		32 640	
Из них на 17 транспортах		22 621 = 69,3%	
Из них на 20 вспомогательных судах		7610 = 23,3%	
Из них на 28 боевых кораблях		2409 = 7,4%	

В ряде воспоминаний и архивных документов указывается, что в момент гибели на ряде транспортов было больше людей, чем указано в табл. 28. Это объясняется, по крайней мере, тремя обстоятельствами:

во-первых, на некоторые ТР на самом деле могло быть посажено больше людей, чем принято в расчет (зато на другие могло быть посажено меньше), поскольку их точный учет в большинстве случаев не производился;

во-вторых, многие люди, спасенные с погибших кораблей и судов, передавались спасавшими их катерами и мелкими судами на уцелевшие транспорты, которые через некоторое время тоже погибали. Авторы ряда воспоминаний и документов, говоря о максимальной численности пассажиров, не учитывали, что потери среди спасенных во избежание двойного счета следует относить к тем судам, с которых их спасли;

в-третьих, данные о числе людей, принятых на суда, в ряде случаев завышались, причем называлось такое их число, которое либо просто не могло поместиться на судах, либо не могло быть в пункте погрузки.

Теперь, когда подсчитаны общее число людей, принятых на корабли и суда для эвакуации из Таллина, и численность личного состава этих кораблей и судов, могут быть определены общее число гражданских лиц и вольнонаемных служащих КБФ, вышедших из Таллина 28.08.1941 г., а также число пассажиров из них (табл. 29).

Таблица 29

**Расчет общей численности вольнонаемных служащих КБФ и гражданских лиц, вышедших из Таллина на кораблях и судах 28.08.1941 г.**

Элементы расчета	Число людей	Источник сведений
1. Всего вышло из Таллина пассажиров	<b>32 640</b>	Таблица 28
2. В том числе военнослужащих	20 400	Таблица 27
3. В том числе вольнонаемных служащих органов управления КБФ	294	док. № 1335, 1357; табл. 111
4. В том числе гражданских лиц – жителей Таллина	<b>11 946</b>	(строки: 1-2-3)
5. Всего вышло из Таллина членов экипажей ВСУ и ТР	<b>1179</b>	(строки: 6+7+8)
6. В том числе вольнонаемных служащих КБФ – членов экипажей ВСУ	319	Таблица 111
7. В том числе гражданских лиц – членов экипажей ВСУ	326	Таблица 111
8. В том числе гражданских лиц – членов экипажей ТР	534	Таблица 110
9. Всего вышло из Таллина вольнонаемных служащих КБФ	<b>613</b>	(строки: 3+6)
10. Всего вышло из Таллина гражданских лиц	<b>12 806</b>	(строки: 4+7+8)

Таблица 30

**Расчет общей численности людей, вышедших из Таллина на кораблях и судах 28.08.1941 г. для прорыва в Кронштадт**

Элементы расчета	Число людей	Источник сведений
Всего вышло военнослужащих	28 573	Табл. 27
Всего вышло вольнонаемных служащих КБФ	613	Табл. 29
Всего вышло гражданских лиц	12 806	Табл. 29
Итого вышло из Таллина	41 992	

Приведенные выше цифры не означают, что автору удалось с точностью до одного человека подсчитать число участников прорыва, но чтобы не потерять сотни, пришлось производить расчеты без округлений (если позволяли исходные данные).

## Глава 4 Прорыв из Таллина в Кронштадт

Представляется целесообразным рассмотреть проблемы, связанные с обоснованием решения на прорыв, в главе, повествующей о самом прорыве. Думается, что при таком расположении материала будет проще понимать и связывать между собой причины и следствия событий, происходивших в ходе прорыва.

### 4.1. О решении на прорыв и планировании прорыва

#### а) сведения о противнике

Ниже приводятся сведения о противнике, докладывавшиеся командованию КБФ в разведывательных сводках перед войной и в течение месяца перед Таллинским прорывом. Возможно, были и другие формы доклада таких сведений, но подтверждений этому не обнаружено.

Таблица 31

Из довоенных данных об артиллерии береговой обороны Финляндии, способной обстреливать корабли и суда КБФ в западной части маршрута Таллинского прорыва (РУ ГМШ ВМФ)

Название батарей	Количество орудий	Калибр орудий	Директриса стрельбы	Дальность стрельбы	Система установки	Координаты батарей	
						широта	долгота
Куйвасаари	3	305 / 52 мм	180°	208 каб	Башенная	60°06'0	25°01'1
Мякилуото	2	305 / 52 мм	180°	208 каб	Башенная	59°55'2	24°21'2

26.07.1941 г. (РУ ГМШ): «В Хельсинки и восточнее его находятся до 24 германских ТК» (на самом деле в Хельсинки находились 5–6 германских ТКА, а восточнее они действовали до меридиана зал. Кунда, но постоянно не базировались. — Р. З.).

10.08.1941 г. (РО КБФ): «Противник сосредоточил большое количество торпедных катеров в устье Финского залива для действий против наших конвоев, идущих по линии Ханко – Таллин и Таллин – Остров, а также для поиска и атак наших ПЛ, возвращающихся из Балтийского моря».

10.08.1941 г. (РО КБФ): «1-м ДКЛ 8.08.1941 г. было установлено наличие на возвышенности в районе мыза Мялла (губа Кунда) немецкой батареи, стрелявшей на дистанцию 110 каб.

С выходом на берег противник организует подвижную береговую оборону с целью воспрепятствовать движению наших кораблей прибрежным мелководным фарватером, чтобы содействовать успеху действий своих ПЛ».

11.08.1941 г. (РО КБФ): «Противник осуществляет закупорку флота, находящегося в ГБ Таллин, системой БО, установленной в губе Кунда, минными постановками, действиями авиации и легкими силами, базирующимися на порты Финляндии».

11.08.1941 г. (РО КБФ): «Авиация противника в Латвии и Эстонии базируется на аэродромах Виндава, Либав, Рига, Пярну, Тарту, в районе деревни Серга и в районе Пскова. Точных данных о количестве действующих самолетов в этом районе не имеется, предположительно, можно считать, что их на театре КБФ действует до полка бомбардировщиков (4 эскадрильи типа Ю-88 по 12 самолетов – 48 самолетов), до полка истребителей в количестве до 60 самолетов типа Ме-109, Ме-110 и гидросамолеты, базирующиеся на Либаву, в количестве до 12 самолетов».

12.08.1941 г. (ШКБФ): «11.08. Дислокация линейных сил противника: Киль – ЛК «Адмирал Тирпитц», КР «Лютцов», КР «Адмирал Хиппер», два ЭМ; Хортен – КР типа «Нюрнберг».

«На 7.08. Брест, в сухих доках – ЛК «Шарнгорст, ЛК «Гнейзенау», КР «Принц Ойген».

16.08.1941 г. (ШКБФ): «По данным радиоперехвата связи противника, предполагается переброска гидроавиации с аэродрома в районе Риги на аэродром Хельсинки».

16.08.1941 г. (ШКБФ): «Отмечается усиление движения ТКА противника в районе Финского залива. Можно предположить, что ТКА противника производят минные постановки на наших коммуникациях».

17.08.1941 г. (ШКБФ): «Самолеты противника продолжают минные постановки на наших коммуникациях».

18.08.1941 г. (ШКБФ): «На мысе Периспеа (северная оконечность Пурикаринеэм. – Р. 3.) противник устанавливает батарею тяжелой артиллерии.

На мысе Вийнисту установленная полевая артиллерия 17.08 обстреляла наши катера «МО».

19.08.1941 г. (ШКБФ): «Финские БР, предположительно, передислоцировались в Ньюстад».

21.08.1941 г. (ШКБФ): «По данным АГ, 19.08 в Хельсинки приземлились до 10 немецких самолетов».

## Минные заграждения ЮМБ, обнаруженные до начала Таллинского прорыва

№ п/п	Название заграждения	Вид заграждения	Дата постановки	Дата обнаружения	Обстоятельства обнаружения
1	И-6 / F18 (P)	М	10 августа	11 августа	При проводке конвоя за тралами
2	И-8 (P)	М	13 августа	14 августа	Погибли ТР «Водник» и «Утена»
—	И-8 (P)	—»—	—»—	15 августа	Погиб ТТЩ «Буй»
—	И-8 (P)	—»—	—»—	23 августа	Погиб СКА МО № 203 (ПК-203)
—	И-8 (P)	—»—	—»—	24 августа	Погиб ЭМ «Энгельс»
—	И-8 (P)	—»—	—»—	28 августа	Погиб ТТЩ № 42
3	И-9	М	15 августа	18 августа	При проводке конвоя за тралами
4	И-27 / D6 (P)	М	11 июля	12 августа	При проводке конвоя за тралами
5	И-28 / D7 (P)	М	13 июля	12 августа	При проводке конвоя за тралами
6	И-34 / D17	МЗ	15 августа	21 августа	При проводке кораблей за тралами
7	И-35 / D18	М	21 августа	21 августа	Погиб ТР «Леени»
8	И-37 / D20	МЗ	19 августа	21 августа	При проводке кораблей за тралами
9	И-38 / D21	М	20 августа	21 августа	При проводке кораблей за тралами
—	И-38 / D21	—»—	—»—	24 августа	Погиб БТЩ «Бугель»
—	И-38 / D21	—»—	—»—	25 августа	Погиб ЛЕД «Трувор»
10	И-39 / D23	МЗ	21 августа	21 августа	Обнаружено по всплывшим МЗ
11	И-40 / D22	М	22 августа	25 августа	При проводке конвоя за тралами
12	И-42 / D27	М	26 августа	26 августа	При проводке конвоя за тралами
13	И-43 / D28	МЗ	26 августа	27 августа	При проводке конвоя за тралами
14	И-60 / D10 (P)	М	8 августа	11 августа	Погиб БТЩ «Крамбол»
15	И-61 / D12	МЗ	10 августа	11 августа	При проводке конвоя за тралами
16	И-82 / F21a	М	15 августа	21 августа	Погибла баржа НБ-12
—	И-82 / F21a	—»—	—»—	24 августа	Погиб БТЩ «Кнехт»

Источник: Киреев И. А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-морских сил СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. Часть третья. Балтийский театр. — М., 1960. Кн. 1. Кампания 1941 г. С. 98–163, 260–269, 277–280.

25.08.1941 г. (ШКБФ): «По данным радиоразведки п/л «Ветехинен» 22 часа 15 минут [24.08. — Р. З.] районе Калбодагрудн».

27.08.1941 г. (ШКБФ): «Данным ВР мысе Юминда 2-х орудийная, предположительно, 120-мм батарея, дальность 90–95 каб.».

28.08.1941 г. (РО КБФ): «Против КБФ действует 3-я группа 806 авиаэскадры (так в документе; правильно 806-я бомбардировочная группа. — Р. З.), состоящая из 27 бомбардировщиков Ю-88, 20 транспортных Ю-52, двух финских истребителей, дислоцирующаяся в г. Рига на аэродроме у цементного завода. Группа подчинена флоту, имеет цель бомбить наши корабли, острова. Потери группы от нашей корабельной артиллерии 12 Ю-88. Группа получила пополнение» [док. № 1262, 1263, 1265, 1267, 1270, 1282–1286, 1290–1292, 1294, 1295].

### б) выбор маршрута прорыва

Необходимость остановиться подробно на вопросе о выборе маршрута для прорыва в Кронштадт вызвана тем, что эта проблема использована в ряде военно-исторических публикаций для предъявления обвинений командованию КБФ, с которыми трудно согласиться.

Итак, маршрут прорыва, точнее — основной и запасной маршруты, разработанные штабом МО БМ, согласованные 23.08 с флагманским штурманом штаба флота и утвержденные 24.08 командиром и военным комиссаром МО БМ, были одобрены Военным советом КБФ. Основной маршрут пролегал от Таллина до о. Лавенсаари, а затем севернее этого острова по оси фарватера, называвшегося, как уже говорилось ранее, или центральным, или северным, или Большим корабельным, или просто Корабельным, а иногда — фарватером через о. Родшер. Другого северного фарватера, о котором толкуют отдельные историки, в Финском заливе в августе 1941 г. не существовало. Далее основной маршрут шел между о-вами Лавенсаари и Сескар, затем южнее о. Сескар, севернее Деманстейнских банок и приводил на Большой Кронштадтский рейд. Запасной маршрут ответвлялся от основного у о. Гогланд, проходил южнее о. Лавенсаари через проход Хайлода в Кургальском рифе, а затем юго-западнее о. Сескар он вновь соединялся с основным маршрутом (карта-схема 3, табл. 33).

Длина основного маршрута составляла 186 миль (344 км), а запасного — 173 мили (320 км). На протяжении 250 км предстоявшего пути следования прорывающихся кораблей и судов северный и южный берега Финского залива находились в руках противника, который имел на них постоянные или временные пункты базирования своих корабельных сил и авиации. При этом ширина Финского залива в районе Таллина — примерно 30 миль (56 км), а в районе Нарвы — около 60 миль (111 км). Около 100 миль (185 км) маршрута, от Таллинского залива до о. Лавенсаари, находились в пределах зоны абсолютного господства в воздухе немецкой авиации, поскольку с 28.08 она считалась недостижимой для самолетов-истребителей ВВС КБФ. В пределах этой зоны маршрут прорыва проходил через ЮМБ глубиной 26 миль (48 км) и от Таллинского залива до восточной границы ЮМБ находился в пределах досягаемости береговой и полевой артиллерии противника. Общая протяженность этого участка, именуемого ЮМАП, составляла 50 миль (93 км).

По данным И. А. Киреева [библ. № 45] выбор такого маршрута, исходя из необходимости снижения опасности от мин, обосновывался следующими соображениями. В течение 5.08–28.08 по ФВК № 10 ТБ, № 63, № 64, № 12 ТБ и № 13 ТБ были проведены за тралами 26 конвоев и отрядов кораблей и судов, всего 262 корабля и судна (цифры уточнены автором). При этом выставленные здесь минные заграждения были сильно разрежены, поскольку в ходе проводки этих КОН были вытралены или взорвались под 17 погибшими от подрыва на минах кораблями, судами и в тралах 74 мины и 17 минных защитников противника. Были выведены

**Маршрут перехода Таллин – Кронштадт**  
**Основной маршрут**

№ курса	Координаты точек поворотов на новый курс		Истинный курс	Плавание в милях
	широта, сев.	долгота, вост.		
1	59°30'6	24°44'5	339°	8,5
2	59°38'5	24°38'5	54°	10,0
3	59°44'3	24°54'4	77°	38,9
4	59°52'8	26°09'8	57,5°	13,4
5	60°00'0	26°32'3	90°	35,4
6	60°00'0	27°42'4	23,5°	10,4
7	60°09'4	27°50'8	91,5°	9,7
8	60°09'2	28°10'2	179,5°	12,6
9	59°56'6	28°10'4	88,5°	9,0
10	59°56'8	28°28'5	58°	9,2
11	60°01'6	28°43'6	90°	21,0
12	60°01'6	29°25'6	107°	8,4

**Запасной маршрут**

1	60°00'0	26°32'3	90°	6,5
2	60°00'0	26°45'1	124°	3,5
3	59°58'1	26°50'7	90°	10,7
4	59°58'1	27°12'1	109°	22,9
5	59°50'8	27°54'9	30°	6,5
6	59°56'5	28°01'4	88,5°	13,5
7	59°56'8	28°28'5	58°	9,2
8	60°01'1	28°43'6	90°	21,0
9	60°01'6	29°25'6	107°	8,4

Источник: док. № 402.

из строя 28 тралов. Из 26 конвоев и отрядов кораблей и судов 16 шли по ФВК № 10 ТБ, из 17 погибших кораблей и судов 11 погибли на ФВК № 10 ТБ. На основании этого можно предполагать, что 64% мин и минных защитников (47 и 11 соответственно) были затралены или взорвались в пределах именно этого ФВК, ширина которого составляла одну милю.

Много это или мало?

Попробуем порассуждать за штаб КБФ или за штаб МО БМ. При проводке конвоев и четырех самостоятельных переходах тральщиками на ФВК № 10 ТБ были обнаружены 16 из 29 поставленных противником минных заграждений: одиннадцать линий мин и пять линий минных защитников (табл. 32). В названных штабах могли, думаю, подсчитать, что поперек фарватера шириной 1 миля, или 1852 м (ширина ФВК № 10 ТБ), в одной линии мин, поставленных с интервалом 60 м (с таким средним интервалом ставились мины кораблями КБФ; минные интервалы в заграждениях противника штабу флота вряд ли были известны), могло стоять до 32 мин, а в одной



линии минных защитников — до 21 МЗ (опять же при среднем интервале, принятом на КБФ, — 90 м). Всего, исходя из этих посылок, в пределах ФВК, проходящего через ЮМБ, в обнаруженных минных заграждениях могли стоять 352 мины и 105 МЗ, из которых 47 мин и 11 МЗ были уничтожены. Кроме того, значительное количество штормовых дней во второй половине августа, как полагали, могло привести к срыву части мин с якорей (по данным И. А. Киреева, до 5% всех мин ЮМБ, в том числе 18 мин из числа стоявших на ФВК № 10 ТБ). Часть мин и МЗ, стоявших на ФВК (по данным И. А. Киреева, до 15%), по техническим причинам могли стать на углубление больше углубления тралов, что должно было привести к дополнительному разрежению минных заграждений (еще на 53 мины и 16 МЗ).

Таким образом, общее разрежение минных заграждений на коленях ФВК № 10 ТБ-ж, — е могло составить 118 мин и 27 МЗ, существенно снизив минную опасность. В этом случае на пути прорывавшихся из Таллина сил могло остаться на якорях до 234 мин и 78 МЗ. Но опасности добавляли около 100 мин, сорванных штормами с якорей и швававших на поверхности, часть которых могла оказаться на маршруте прорыва.

Так или примерно так могли рассуждать в балтийских штабах, считая при этом, что проводка отрядов боевых кораблей и конвоев за тралами обеспечит дальнейшую минимизацию минной опасности. Правда, не исключено, что в штабе КБФ имела информация не обо всех 16 обнаруженных минных заграждениях, так как доклады о некоторых из них не были представлены или в суматохе подготовки к прорыву не дошли до штабов КБФ и МО БМ.

По свидетельству адмирала Ю. А. Пантелеева, бывшего в то время начальником штаба КБФ, проведенные перед Таллинским прорывом расчеты показали, что потери кораблей от подрыва на минах на ЮМБ могли достигнуть 30% [библ. № 68].

Это сегодня историкам известно, что на коленях ФВК № 10 ТБ-ж, — е прорывавшиеся из Таллина силы КБФ пересекали не 11, а 15 линий мин и загражденных районов, и не пять, а 12 линий МЗ (карта-схема 2 и табл. 9). Известно им теперь [библ. № 45] и то, что мин на пути прорывавшихся сил, даже с учетом разрежения за счет уничтожения, срыва с якорей и постановки на глубину, большую заданной, могло быть не менее 157 (при фактическом минном интервале), а минных защитников не менее 90 (при фактическом минном интервале). Но балтийцы-то в августе 1941 г. этого не знали и не могли знать по причинам, указанным ранее.

Те же, кто критикует балтийское командование за выбор в качестве маршрута прорыва ФВК № 10 ТБ, вольно или невольно исходят из сегодняшнего знания минной обстановки в средней части Финского залива в 1941 г. и незнания или нежелания учитывать другие факторы, влиявшие на выбор именно этого маршрута. Одни считают, что надо было прорываться прибрежным, так называемым «южным маршрутом» (по ФВК № 13 ТБ, № 12 ТБ) с последующим выходом на колено ФВК № 10 ТБ-д.

Другим больше нравится выдуманный ими же «северный маршрут», пролежавший в 7 или даже 10 милях севернее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е. При этом, обсуждая выбор маршрута прорыва, они договариваются до смешного: *«Как показал послевоенный анализ (вот именно — послевоенный, с его помощью сегодня можно обойти любое минное заграждение! — Р. З.), такой выбор (выбор Военным советом КБФ для прорыва ФВК № 10 ТБ. — Р. З.) являлся серьезной ошибкой»* [библ. № 5].

Да, сегодня известно, что при прорыве прибрежным маршрутом флот пересек бы не 27, а только семь минных заграждений. Но в августе 1941 г. балтийцы этого не знали. Однако им было известно, что в районе ФВК № 12 ТБ с 13.08 по 23.08 погибли три транспорта, БТЦ, ТТЦ и СКАМО, а в районе точки поворота с ФВК № 13 ТБ на ФВК № 12 ТБ было затралено несколько мин. Поэтому ни штабу МО БМ, ни штабу КБФ этот маршрут не казался таким уж безопасным, каким он видится некоторым послевоенным исследователям.

Безусловно, на решение о выборе маршрута для форсирования ЮМАП влияли также требования Корабельного устава РК ВМФ 1939 г., который так наставлял командиров и штабы: *«341. Если данные разведки о поставленных минах недостаточны и предварительного траления не произведено, то следует помнить, что: <... > бб) вероятность встречи заграждения увеличивается по мере приближения к неприятельским базам и на обычных наблюдаемых противником курсах движения кораблей, при выходе их из своих портов и на фарватерах»*. Но 16 проводок за тралами конвоев и самостоятельных переходов тральщиков из Таллина и в Таллин по ФВК № 10 ТБ-е, -ж можно было рассматривать как предварительное траление, и командование КБФ так их и рассматривало. А вот севернее этого ФВК, т. е. ближе к финским базам, не производилось даже такое траление.

Историками обсуждается также вопрос о том, имело ли право командование КБФ назначать для прорыва прибрежный (южный) фарватер, точнее — западную его часть, поскольку его использование якобы было запрещено Военным советом СЗН. В целом историки сходятся на том, что прорыв флота — это не обычная проводка конвоя, поэтому выбор маршрута являлся правом Военного совета КБФ. Главным было обеспечить минимальные потери.

Наверное, нужно дополнительно прояснить вопрос о запрете использования тех или иных ФВК (карта-схема 2).

10 августа начштаба КБФ представил Военному совету предложения по организации коммуникации Таллин — Кронштадт, которые в тот же день были им утверждены. Этим документом предусматривалось:

*«В связи с установкой противником в районе Кунда батарей, способных нарушить нормальное движение по прибрежному фарватеру (прибрежный фарватер включал колена ФВК № 13 ТБ-д, -г, -в, -б, колена ФВК № 12 ТБ-б и ФВК № 8 ТМ, № 8 КМ. — Р. З.), надлежит:*

*1. Отказаться от движения прибрежным фарватером (совершенно очевидно, что речь шла только о ФВК № 8 ТМ, № 8 КМ, поскольку до остальных ФВК снаряды*

из района Кунды не долетали, а батареи на мысах Юминда и Пурикари тогда еще не были установлены. — Р. З.).

2. Организовать движение большим корабельным фарватером (северным), изменив его направление с прямого на коленчатое (видимо, предполагалось, что никаких особых усилий, кроме проведения линий на картах, это не потребует. — Р. З.).

3. Организовать запасной фарватер к северу от [о-ва] Пыхья-Ужти, обеспечив трагением ширину фарватера 2 мили.

4. От Гогланда на восток использовать два фарватера — к сев. от Лавенсаари и Гогланд — Хайлода» [док. № 305].

В этот же день Военный совет КБФ в ответ на запрос заместителя главкома войсками СЗН по морской части, полученный накануне, доложил ему о принимаемых мерах по организации коммуникации Таллин — Кронштадт:

«Прибрежный фарватер закрывается (решением Военного совета КБФ! — Р. З.). Корабли будут ходить корабельным фарватером, проложенным новыми коленами через Родшер (имеются в виду ФВК № 65, 73 и 75. — Р. З.), Гогланд, Хайлода, также Гогланд, Лавенсаари» [док. № 306]. Таким образом, Военный совет КБФ не согласился с п. 3 предложений начштаба флота об организации запасного ФВК.

11.08 заместитель главкома войсками СЗН по морской части доложил главкому войсками СЗН предложения по этому вопросу, в числе которых предусматривалось:

«Прорезать новый фарватер для повседневного пользования (но не для прорыва! — Р. З.), севернее старого (т. е. севернее ФВК № 8, прибрежного. — Р. З.), чтобы уйти от обстрела с берега. Фарватер через Родшер (т. е. ФВК № 10 КБ, № 10 ТБ. — Р. З.) держать как резервный, для боевых кораблей» [док. № 307].

В этот же день Военный совет СЗН направил Военному совету КБФ директиву, которой потребовал:

«Для выполнения возложенных на КБФ задач в условиях, когда части противника выжили на южный берег Финского залива, поддержание морской коммуникации Таллина с Кронштадтом является центральной задачей (понятно, что эвакуация войск и прорыв флота из Таллина в Кронштадт — это операция, которую директива вряд ли имела в виду. — Р. З.).

Приказываю:

Изыскивать и оборудовать новый фарватер от Таллина до меридиана 28° вне обстрела с южного берега. Фарватер через Родшер иметь как второй» [док. № 308].

Таким образом, не Военный совет КБФ выполнил приказ Военного совета СЗН о закрытии прибрежного фарватера, а Военный совет СЗН согласился с решением Военного совета КБФ о его закрытии. Единственное требование к новому фарватеру со стороны Военного совета СЗН — располагаться вне обстрела с южного берега Финского залива. А западная часть прибрежного фарватера, о выгодности которого говорят некоторые историки и даже участники Таллинского прорыва, уже частично находилась и вскоре могла оказаться полностью (и действительно

оказалась даже раньше, чем 28.08.1941 г.) в зоне обстрела артиллерии противника с южного берега Финского залива! Здесь имеются в виду колена ФВК № 13-д, -г, -в, -б и колена ФВК № 12-б, являвшиеся частью прибрежного фарватера.

Что же касается назначения фарватера «*через Родшер*» (ФВК № 10 ТБ, № 10 КБ) вторым, т. е. запасным, то до изыскания и оборудования нового ФВК по какому-то другому нужно было плавать. Этим другим и был ФВК № 10. Вот и вся история.

Надо заметить, что, беспокоясь об уклонении наших сил от артиллерийского огня противника с южного берега при движении по средней части Финского залива, Военный совет СЗН почему-то упустил из виду опасность обстрела с островов Мякилуото и Куйвасаари, расположенных у северного берега.

Но к 28.08 из-за отсутствия необходимых тральных и обеспечивающих их боевую устойчивость сил новый фарватер не был изыскан и оборудован, а в директиве на эвакуацию Таллина указаний о маршруте движения не было. Это давало свободу его выбора Военному совету КБФ, что он и сделал с учетом собственной оценки минной, артиллерийской и других опасностей, избрав для прорыва ЮМАП колена ФВК № 10 ТБ-з, -ж, -е.

Некоторые исследователи довели до абсурда критику опасений командования КБФ, связанных с артиллерией немцев, расположенной на берегу вдоль прибрежного маршрута, утверждая, что «*огневые средства противника на занятом им побережье, как оказалось при прорыве, не представляли серьезной опасности для сильного флота*» [библ. № 5]. Хотелось бы знать, как могло «оказаться» то, чего не было: флот ведь не шел прибрежным маршрутом, на чем же основан такой безапелляционный вывод? Тем более что у командования КБФ имелись факты, подтверждавшие и без того хорошо известное положение об опасности для кораблей береговой артиллерии:

7–9.08 в районе Кунда были обстреляны КЛ «Москва», «Амгунь», И-8, ТР «Балхаш», «Тобол», «Эвальд» и «Даугава», которые были вынуждены, уклоняясь от снарядов, сойти с протраленного фарватера; тогда же и там же, уклоняясь от огня артиллерии, погибли электромагнитные тральщики «Скат» и «Смелый» [док. № 1271, бабл. № 288];

17.08 с п-ова Пурикари был обстрелян дозорный СКА ПК-231;

18, 24, 25 и 26.08 с п-ова Юминда были обстреляны конвои, шедшие по колену ФВК № 10 ТБ-е;

24.08 вражеская 8-дюймовая (210-мм) батарея обстреляла, видимо с мыса Ихасалу, нашу береговую батарею № 186, располагавшуюся на полуострове Виймси в районе Рандвере [док. № 1269];

25–28.08 на Таллинском рейде немецкой полевой артиллерией были повреждены КРЛ «Киров», ЛД «Минск», ЭМ «Скорый» и потоплены на рейде и в гаванях водолей «Ян Теар», ПМШ «Тиир» и плавучий док [библ. № 288].

Это — реальные факты.

А какие факты позволили некоторым историкам сделать заявление, начинающееся словами «как оказалось»? Кстати, вот что оказалось на самом деле: еще 5.08.1941 г.

инспектор артиллерии немецкой армии докладывал начальнику Генерального штаба сухопутных войск: «Для охраны побережья в распоряжении группы армий («Север». — Р. 3.) имеется 10 тяжелых артиллерийских дивизионов, в том числе один дивизион 150-мм пушек, один дивизион 210-мм мортир, один пушечный дивизион (орудия «К-3»). Для района Таллина дополнительно предусмотрено семь дивизионов: два дивизиона 100-мм пушек, один дивизион тяжелых полевых гаубиц, два дивизиона мортир, один дивизион 150-мм пушек, один дивизион 210-мм пушек» [док. № 1264, I]. Из слов «для охраны побережья» можно понять, что вся эта артиллерия предназначалась для противодесантной обороны, т. е. для недопущения приближения кораблей КБФ к занятому немцами побережью Финского залива, в том числе при движении вдоль него.

Таблица 34

**Дальность стрельбы орудий немецкой и финской артиллерии, применявшихся в обороне побережья**

Образцы орудий	Максимальная дальность стрельбы	
	км	миль
<b>Немецкие</b>		
105-мм пушка «18»	19,1	10,3
150-мм пушка «39»	24,7	13,3
170-мм пушка «18»	28,0	15,1
210-мм пушка «39»	29,9	16,1
211-мм мортира «18»	16,7	9,0
240-мм гаубица 1939/40	18,1	9,8
<b>Финская</b>		
305-мм пушка Обуховского завода	41,0–42,0	21,7–22,6

Источники: [библ. № 216, 246, 296, 297].

Можно, конечно, говорить о невысокой эффективности стрельбы немецкой артиллерии, например, с Юминданина. Но дело в том, что в большинстве случаев это была стрельба на максимальных дистанциях (табл. 34). Дальность же эффективной стрельбы 105-мм пушек составляла 14 км (7,6 мили), а 170-мм пушек — 20 км (10,7 мили), и их задачей в этих случаях являлось недопущение движения флота южнее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -с.

При попытке флота пройти прибрежным маршрутом от входа в пролив между п-овом Виймси и о. Прангли до прохода Пурикаринезм артиллерийские батареи противника могли стрелять по кораблям и судам практически в упор, с расстояния 30–40 каб (5,5–7,2 км). Батареи противника могли вести обстрел сил КБФ в течение более 13 часов движения мимо них (не учитывая возможных задержек) в кильватерной колонне со скоростью 5–6 узлов.

Сложный в навигационном отношении проход узкостью по ФВК № 13 ТБ ночью при отсутствии навигационного оборудования района плавания был бы чреват

авариями кораблей, а дневное плавание в этой узкости при непрерывном прикрытии кораблей дымовыми завесами превратилось бы в «ночное». А хватило бы дыма для 13-часового прикрытия? Как известно, флагманский химик штаба КБФ так не считал.

А разве можно всерьез говорить о надежном подавлении немецкой артиллерии огнем кораблей на протяжении 48-мильного пути от Таллинского рейда до меридиана 26°? Причем для выполнения этой задачи все артиллерийские корабли (КРЛ, ЛД, ЭМ, КЛ, СКР типа «Ураган») пришлось бы включить в состав конвоев, расставив в общей кильватерной колонне после каждых одного-двух ТР или крупных ВСУ с войсками, что лишило бы эти корабли маневренности и возможности использовать параваны-охранители. Тем самым была бы повышена вероятность их потерь от артиллерийского огня с берега и от подрыва на минах. А это, как увидим дальше, не соответствовало замыслу командования СЗН по сохранению боевого ядра КБФ.

Нельзя забывать и о том, что к артиллерии противника обязательно присоединилась бы его авиация.

Не последнее место среди соображений против использования прибрежного маршрута имело, очевидно, и то, что в случае потопления корабля, потери им способности к движению в результате получения боевого повреждения или аварии спасение людей с него, взятие на буксир под артиллерийским огнем противника оказалось бы либо невозможным, либо сопряженным с дополнительными потерями. Корабли, потерявшие ход в узкости, кроме того, могли затруднить движение кораблей, идущих сзади. Наверное, командование КБФ думало и о том, что поврежденные корабли, спасаясь от гибели, будут выбрасываться вместе с перевозимыми войсками на берег, занятый противником, что было равносильно их добровольной сдаче в плен. Ведь снять и перевезти в Кронштадт людей, высадившихся на занятый войсками противника берег, оказалось бы невозможным.

Наиболее доходчиво разъяснил вопрос о выборе маршрута прорыва бывший нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов в своих рукописных заметках, опубликованных в 2004 г.: *«Как обычно бывает, задним числом отдельные товарищи подсказывали более разумный выбор фарватера – прибрежный. Они доказывали, что несколько сухопутных батарей, поставленных немцами на берегу, не могли служить серьезным препятствием для наших отходящих из Таллина кораблей. «Что крейсеру или эсминцу не трудно было подавить эти батареи», доказывал мне однажды убежденный критик, по его словам, «неправильно выбранного командованием фарватера». «Ну а представьте, – возражал я, – что противник рассчитывал именно на прорыв наших сил этим фарватером около самого берега, уже занятого им, и готовил серьезный разгром именно там». Ведь никто не может и сейчас утверждать, сколько батарей было приготовлено у немцев для этой цели и не были ли уже заранее выставлены мины и на этом прибрежном фарватере. Но зато можно представить, какая «критика» обрушилась бы на командование флотом в случае неудачи при движении около самого берега. «Как неразумно было идти вдоль уже занятого противником побережья,*

*когда средняя часть Финского залива была недостижима для батарей, труднее для нападения катеров и авиации», – кричали бы критики (возможно, те же самые). К тому же движение прибрежным фарватером было запрещено главнокомандованием Северо-Западного направления, и не без оснований. Встреча с минами была равновероятна, что у южного берега, что у северного, но опасность батарей, самолетов и катеров, бесспорно, увеличивалась по мере приближения кораблей к берегу. Не следует забывать, что вопрос шел о прорыве не одного или нескольких кораблей, а целой армады боевых и транспортных судов.*

*Не осмеливаясь утверждать о неправильности выбора фарватера командованием Балтфлота в тех исключительно сложных условиях, я предоставляю возможность анализировать этот эпизод в академических условиях (со всеми картами в руках), взвешивая все «за» и «против» [библ. № 1].*

Теперь о «северных» фарватерах или маршрутах прорыва, проходящих в 7–10 милях севернее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е, которые задним числом предложили некоторые историки.

Во-первых, предположения о менее плотном минировании района, расположенного севернее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е, при подготовке к Таллинскому прорыву у командования КБФ имелись, но они носили умозрительный характер, поскольку определение границ ЮМБ выполнено не было по причинам, рассмотренным ранее. Тем не менее некоторые историки, опираясь на сведения, ставшие доступными после Таллинского прорыва или даже после войны, стали осуждающе (по отношению к участникам тех событий) утверждать (убеждая нас, сегодняшних), что маршрут прорыва нужно было избрать на 7–10 миль севернее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е.

Во-вторых, авторам этих предложений при взгляде на навигационную карту Финского залива пришлось бы отказаться от маршрута, проходящего в 10 милях севернее колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е, поскольку он вел через ряд банок (мелей), в том числе через Кальбодарунд, с глубинами около двух метров.

В-третьих, рассуждающие подобным образом исследователи упускают из виду и другие важные обстоятельства. Дело в том, что маршрут прорыва КБФ во всех случаях пролегал не просто через ЮМБ, а через ЮМАП! Немецкие артиллерийские батареи, установленные на южном берегу Финского залива, имели целью своим огнем не допустить движения нашего флота прибрежным маршрутом, а при движении по нему – уничтожать прорывающиеся корабли и суда. А финские крупнокалиберные батареи береговой обороны, расположенные на островах Мякилуото и Куйвасаари у северного берега залива, должны были лишить флот возможности идти севернее наиболее плотно загражденной части ЮМБ (кстати, в ходе Таллинского прорыва батарея с о. Куйвасаари стрельбу не вела, зато во время эвакуации гарнизона ВМБ Ханко она, хоть и безуспешно, стреляла по нашим кораблям, совершавшим переход по так называемому «северному» маршруту).

О наличии и реализации этого замысла говорят документы. Командир финской батареи на о. Мякилуото капитан Т. Каллио писал в своем отчете: «*Решил произвести*

*беспокоящую стрельбу, чтобы принудить судно (принятое им за КРЛ «Киров». — Р. 3.) идти ближе или к эстонским берегам и подвести его под огонь находящихся там батарей... или принудить попасть в минные поля, которые были поставлены от Юминды к центральной части Финского залива» [док. № 1272].*

Предположим, что флот, следуя по колену ФВК № 10 ТБ-з, продолжил движение курсом 54° до выхода на маршрут, пролежавший параллельно коленам ФВК № 10 ТБ-ж, -е и удаленный от них на 7 миль, а затем повернул на курс 77° и шел им до параллели 60°, а далее по этой параллели к о. Гюгланд. В этом случае корабли и суда находились бы в пределах досягаемости пяти орудий финских батарей калибра 305 мм на протяжении 34 миль перехода, т. е. в течение около 10 часов (с учетом общей длины кильватерной колонны отрядов боевых кораблей и конвоев). Подавлять огонь этих батарей было нечем. Наверное, в течение этого времени не удалось бы и прикрывать дымовыми завесами кильватерную колонну кораблей длиной до 15–20 миль.

Добавим к этому, что при движении этим маршрутом расстояние до финского берега сократилось бы с 25 до 18 и менее миль, что существенно облегчило бы действия против прорывавшегося флота немецких и финских ВМС. А на участке от Кальбодарунд до о. Гюгланд получили бы прекрасную возможность для атак наших кораблей не только немецкие ТКА, но и финские ПЛ, которым не пришлось бы опасаться при этом своих минных заграждений. Вряд ли какому-либо кораблю, поврежденному в середине этого маршрута, удалось бы дойти, например, до о. Вайндло или о. Гюгланд, чтобы выброситься на них для спасения перевозимых людей.

Наконец, возвращаясь к вопросу, который уже рассматривался, заметим: для выбора обходного маршрута были необходимы время и силы. Найдись они, тральщики, пришлось бы определять западную, северную и восточную границы ЮМБ, проделывать проход в нем днем под огнем финских батарей, подвергаясь атакам ТКА и авиации противника. Вряд ли ТЩ в таких условиях смогли бы выполнить эти задачи.

### **в) организация движения КОН и ОБК**

Выше говорилось о том, что Военный совет СЗН в директиве об оставлении Таллина дал Военному совету КБФ указания лишь о порядке эвакуации войск — крупными конвоями, охраняемыми ТЩ, СКА и авиацией. Указаний по поводу отхода из Таллина остальных боевых кораблей КБФ (КРЛ, ЛД, ЭМ, КЛ, СКР, ТКА, ПЛ) директива не содержала. Поэтому решение, принятое Военным советом КБФ, предусматривало выполнение двух задач — перевозку эвакуируемых войск и переход ОБК, не привлекаемых к непосредственному охранению конвоев, из Таллина в Кронштадт. Оно было изложено, как известно, в трех документах: в «Плановой таблице перехода конвоев» от 27.08 [док. № 480], (табл. 21), «Плановой таблице перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт» от 26.08 [док. № 466] (табл. 17) и «Боевом приказе на переход КБФ из Таллина в Кронштадт» от 27.08 [док. № 478].



На основании этих документов и, несомненно, устных указаний Военного совета КБФ (другие письменные документы на прорыв, кроме названных, не обнаружены) командиры конвоев назначили походные порядки для порученных им ТР, ВСУ и сил их охранения, а также разработали наставления на переход. Командиром ОЛС был установлен походный порядок главных сил и отряда прикрытия (ордер № 29) [док. № 691, 769], а командир Минной обороны Балтийского моря издал боевой приказ на переход арьергарда из Таллина в Кронштадт, которым определил его походный порядок [док. № 479].

Важно заметить, что в «Плановой таблице перехода конвоев» в составе сил их охранения указан лишь один корабль ОЛС – ЭМ «Свирепый» (КОН-1), а в «Плановой таблице перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт» не было вообще никаких упоминаний о существовании конвоев. Более того, из «Плановой таблицы перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт» следовало, что ГС, ОПР и АР совершат переход в едином походном порядке – ордере № 29.

Можно предположить, что: 1) командование КБФ всегда считало необходимым, чтобы ОБК и КОН совершали переход в Кронштадт отдельно, или 2) у командования флота к моменту разработки этого плана еще не созрело понимание способа участия ОБК в боевом обеспечении перехода КОН.

На эту мысль наводят также анализ неутвержденных отдельных планов переходов КБФ и вспомогательного флота от 24.08 (табл. 15), а также рассмотрение обнаруженных в архиве схем ордера № 29, согласно которым ГС и ОПР должны были фактически следовать в едином походном порядке (расстояние от концевой корабля ГС до головного корабля ОПР – 25 каб). Но ни на одной из схем ордера № 29 в его составе нет АР. Возможно, это связано с тем, что ордер № 29 был разработан еще в середине августа, когда Военный совет КБФ предполагал вывести из Таллина в Кронштадт управление КБФ и новые корабли, оставив для поддержки обороняющихся город войск 3-й дивизион эсминцев (ЭМ типа «Новик») и дивизион сторожевых кораблей (СКР типа «Ураган»). Но эти ЭМ и СКР остались в Таллине и при отходе были сведены в АР.

«Боевой приказ на переход КБФ из Таллина в Кронштадт», цитировавшийся выше, внес единственно важное добавление к «Плановой таблице перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт», определив: *«Главным силам – прикрыть на переходе от м. Юминда до о. Гогланд первый и второй караваны транспортов. Отряды прикрытия – прикрыть на переходе от о. Кэри до о. Вайндло второй и третий караваны транспортов. Арьергарду – прикрывать третий караван ТРТР с тыла».*

В журнале боевых действий ОЛС, кроме того, уточнено, что ОЛС, а в него 24.08 были включены оба лидера и все эсминцы из состава эскадры КБФ, не должен был обгонять конвои до прохода ими меридиана м. Юминда [док. № 693]. Обычно считают, что это было сделано с целью прикрытия конвоев от огня юминдской батареи (батарей) полевой артиллерии путем ее (их) подавления и постановкой дымовых завес. Однако представляется, что замысел был несколько шире.

Не исключая необходимости прикрытия конвоев от огня артиллерии с берега, полагаю, что не обгонять конвои до прохода ими наиболее плотно загражденной западной части ЮМБ требовалось и для того, чтобы подсеченные параван-тралами и параванами-охранителями кораблей ГС и ОПР мины не оказались на пути конвоев и АР.

На эту мысль наводит то обстоятельство, что штаб КБФ считал наиболее опасным от мин участок колен ФВК № 10 ТБ-ж, -е между меридианами 25°15' и 25°40', т. е. западную часть ЮМБ. Считалось, что в восточной части ЮМБ мин меньше. Поэтому могли полагать, что ГС и ОПР, обогнав конвои после прохода меридиана м. Юминда, своими параван-тралами и параванами-охранителями не должны были подсечь большое количество мин и не слишком затруднили бы этим движение конвоев.

Фактический состав ОБК, несколько отличавшийся от предписанного «Боевым приказом...», показан в табл. 35.

В соответствии с «Плановой таблицей перехода конвоев» все ТР и ВСУ, перевезшие эвакуируемые войска и гражданских лиц, а также ВСУ, перевезшие разные военные грузы, и корабли, выделенные для их охранения, были распределены по четырем конвоям; каждому конвою было назначено время выхода из Таллина (табл. 21). В состав непосредственного охранения конвоев, помимо ТПЩ и СКА, предписанных директивой Военного совета СЗН, Военный совет КБФ ввел для усиления 10 боевых кораблей: в КОН-1 — два ЭМ и два СКР, в КОН-2 — КЛ, в КОН-3 — КЛ, в КОН-4 — КЛ и три СКР (все СКР из мобилизованных судов).

Командиры конвоев на переход назначили скорости: КОН-1 — 5-5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> узлов, приказав иметь запас скорости 2 узла; КОН-2 — 6 узлов. По КОН-3 и КОН-4 данных нет, но входившая в состав последнего КЛ И-8 из-за поломки одного гребного винта не могла иметь скорость больше 4,5 узла.

Как выявлено исследованием, фактический состав конвоев с началом движения (табл. 36) отличался от указанного в Плановой таблице их перехода (табл. 21).

Таблица 35

**Фактический состав отрядов боевых кораблей при выходе из Таллинского залива 28.08.1941 г.**

ГС	ОПР	АР
<i>Охраняемые корабли и суда</i>	<i>Охраняемые корабли и суда</i>	<i>Охраняемые корабли и суда</i>
1. КРЛ «Киров» (ком. КБФ, ком. ОЛС)	1. ЛД «Минск» (НШ КБФ, ком. 5-го днэм)	1. ЭМ «Калинин» (ком. МО БМ)
2. ПЛ С-5 (ком. 1-й брпл)	2. ЭМ «Скорый»	2. ЭМ «Володарский» (ком. 3-го днэм)
3. ПЛ С-4	3. ЭМ «Славный»	3. ЭМ «Артём»
4. ПЛ «Калев»	4. ПЛ Ш-322	
5. ПЛ «Лембит»	5. ПЛ М-95	
6. ПЛ Ш-405 (ком. 2-й брпл)	6. ПЛ М-98	
7. ЛЕД «Суур Тылл»	7. ПЛ М-102	
	8. ПС «Пиккер»	
	9. СС «Нептун»	

<i>Силы охранения</i>	<i>Силы охранения</i>	<i>Силы охранения</i>
1. ЛД «Ленинград» 2. ЭМ «Сметливый» (ком. 1-го днэм) 3. ЭМ «Гордый» 4. ЭМ «Яков Свердлов» 5. СКА МО № 112 (ком. 1-го днска) 6. СКА МО № 131 7. СКА МО № 133 8. СКА МО № 142 9. СКА ПК-202 10. СКА ПК-204 11. СКА ПК-233 12. ТКА № 37 (ком. 1-й бртка) 13. ТКА № 73 14. ТКА № 74 15. ТКА № 84 16. ТКА № 103 17. ТКА № 113 18. ТКА № 144 19. БТЩ Т-207 «Шпиль» (ком. 1-го днбтщ) 20. БТЩ Т-204 «Фугас» 21. БТЩ Т-205 «Гафель» 22. БТЩ Т-206 «Верп» 23. БТЩ Т-217	1. СКА ПК-207 (ком. 2-го днска) 2. СКА МО № 510 3. СКА ПК-212 4. СКА ПК-213 5. ТКА № 33 6. ТКА № 53 7. ТКА № 91 8. ТКА № 101 9. БТЩ Т-210 «Гак» (НШ бртр) 10. БТЩ Т-211 «Рым» 11. БТЩ Т-215 (ком. 2-го днбтщ) 12. БТЩ Т-218 13. БТЩ Т-203 «Патрон»	1. СКР «Снег» (ком. днскр) 2. СКР «Буря» 3. СКР «Циклон» 4. СКА МО-5 5. СКА МО № 195зав 6. СКА МО № 197зав 7. СКА МО № 204зав (ком. днска-ЗМ) 8. СКА ПК-210 9. СКА ПК-211 10. СКА ПК-232 11. ТКА № 51 12. ТКА № 61
Всего 30 кораблей и судов	Всего 22 корабля и судна	Всего 15 кораблей
<b>Итого: в ГС, ОПР и АР 67 кораблей и судов</b>		

Таблица 36

**Фактический состав конвоев при выходе из Таллинского залива 28.08.1941 г.**

<i>Охраняемые суда и корабли</i>			
КОН-1	КОН-2	КОН-3	КОН-4
1. ТР «Алев» 2. ТР «Атис Кронвалдс» 3. ШК «Вирониа» 4. ТР «Иван Папанин» 5. ТР «Казахстан» 6. ТР «Каллак» 7. ТР «Элла» 8. ТР «Эргонаутис» 9. ТР «Ярвамаа» 10. ПБ «Ленинградсовет» 11. ПМ «Серп и Молот» 12. ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» 13. ПЛ Ш-307 14. ПЛ Ш-308 15. ПЛ М-79	1. ТР «Найссаар» 2. ТР «Шауляй» 3. ГИСУ «Лоод» 4. ЛЕД БУК «Тасуя» 5. ТТЩ № 86 на буксире у ЛЕД БУК «Тасуя» 6. ЗС «Вятка» 7. ЗС «Онега» 8. ЗС «Азимут»	1. ТР «Аусма» 2. ТР «Балхаш» 3. ТР «Вторая Пятилетка» 4. ТР «Кумари» 5. ТР «Лейк Люцерне» 6. ТР «Луга» 7. ТР «Скрунда» 8. ТР «Тобол» 9. ТР «Эверита» 10. ТН № 12 11. СС «Кольвань»	1. СС «Сатурн» 2. СМХ БАР ТТ-1 3. БУК КП-6 4. БУК КП-12 5. ТКА № 121 на буксире у КП-12 6. ПЛ Ш-301
На основании донесения командира КОН-4 предполагается, что транспорты КОН-1 буксировали МБ № 56 «Механизатор», МБ № 61 «Капитан» и № 62 «Вейно», а транспорты КОН-2 – ПМШ «Остерлед» и ПМШ «Урме»			

Прорыв из Таллина в Кронштадт

Всего 18 кораблей и судов	Всего 10 кораблей и судов	Всего 11 кораблей и судов	Всего 6 кораблей и судов
<b>Всего: 45 охраняемых кораблей и судов</b>			
<i>Силы охранения</i>			
КОН-1	КОН-2	КОН-3	КОН-4
1. ТТИЦ № 52 «Бук» (ком. ПМО) 2. ТТИЦ № 56 «Барометр» 3. ТТИЦ № 57 «Виестурс» 4. ТТИЦ № 71 «Краб» 5. ТТИЦ № 72 «Дзержинский» 6. ТТИЦ № 91 «Ляпидевский» 7. ТТИЦ № 123 «Баян» без трала 8. КАТЦ № 1201 9. КАТЦ № 1206 10. КАТЦ № 1208 11. КАТЦ № 1209 12. КАТЦ № 1210 13. КАТЦ № 1211 14. БУК ОЛС-7 (БУК «Колыма») 15. ЭМ «Свирепый» (ком. 4-го днэм) 16. ЭМ «Суровый» 17. СКР «Аметист» 18. СКР «Касатка» 19. СКА МО № 507 ком. КОН — нач. 2-го отд. оперативного отдела ШКБФ) 20. СКА ПК-208	1. ТТИЦ № 43 2. ТТИЦ № 44 3. ТТИЦ № 47 4. ТТИЦ № 84 5. ТТИЦ № 88 6. ТТИЦ № 121 (ком. ПМО — ком. 12-го днттц) 7. КАТЦ № 1203 8. КАТЦ № 1204 9. КАТЦ № 1205 10. КАТЦ № 1509 11. КАТЦ № 1510 12. КАТЦ № 1511 13. КАТЦ № 1512 14. КАТЦ № 1514 15. КЛ «Москва» 16. СКА МО № 200зав (ком. КОН — ком. 1-го днкл) 17. СКА ПК-214	1. ТТИЦ «Олонка» 2. ТТИЦ «Осетр» 3. ТТИЦ «Шуя» (ком. ПМО) 4. ТТИЦ № 83 5. КАТЦ № 1101 6. КАТЦ № 1103 7. КАТЦ № 1104 8. КАТЦ № 1106 9. КАТЦ № 1108 10. КАТЦ № 1109 11. КАТЦ № 1110 12. КЛ «Амгунь» 13. СКА МО № 501 (ком. КОН — ком. отр. ТР особ. назначения) 14. СКА МО № 502	1. ЭМТИЦ «Пикша» 2. ЭМТИЦ «Поводец» 3. ЭМТИЦ «Ястреб» 4. КАТЦ № 1503 5. КАТЦ № 1504 6. КАТЦ № 1505 7. КАТЦ № 1506 8. КЛ И-8 9. СКР «Ост» 10. СКР «Разведчик» (ком. КОН — флагманер младший ШКБФ) 11. СКР «Щорс»
Всего 20 кораблей охранения	Всего 17 кораблей охранения	Всего 14 кораблей охранения	Всего 11 кораблей охранения
<b>Всего: 62 корабля охранения</b>			
<b>Итого в конвоях: 107 кораблей и судов</b>			

*Примечание:* предполагается, что БУК ОЛС-7 и БУК «Колыма» — одно и то же судно.

На основе данных табл. 21, требований «Боевого приказа на переход КБФ из Таллина в Кронштадт» о прикрытии конвоев, записей в журналах боевых действий походных штабов на ФКП и ЗФКП КБФ, а также анализа радиограмм, которыми обменялись начальник штаба и командующий КБФ в ходе прорыва, оказалось возможным представить вероятный общий походный порядок сил КБФ, назначенный для прорыва из Таллина в Кронштадт (рис. 1).

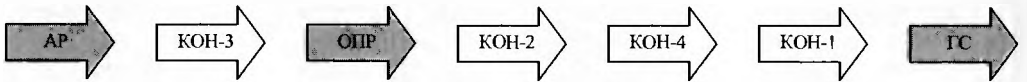


Рис. 1. Общий походный порядок сил КБФ в Таллинском прорыве, назначенный, предположительно, утром 28.08.1941 г.

Вместе с тем не обнаружены объяснения причин отсутствия в планах Таллинского прорыва 51 фактически участвовавшего в нем боевого корабля и вспомогательного судна КБФ, в основном (53%) различных катеров (табл. 37), хотя об участии большинства из них в прорыве командование КБФ было известно.

Таблица 37

**Корабли и суда, принадлежность которых к конкретным ОБК и КОН не установлена**

Боевые корабли	Вспомогательные суда	
1. СКР «Топаз»	1. ТР «Вормси»	18. БК-1
2. СКА ПК-220	2. ПС «Юпитер»	19. БК-2
3. Судно-ловушка ПЛ «Хийусаар»	3. СС «Мегеор»	20. КА БО-1
4. СКА МА-1 (СКА № 601)	4. ГИСУ «Восток»	21. КА БО-03
5. СКА МА-2 (СКА № 602)	5. ШАЛ С-12 «Петергоф»	22. КА ВР-5
6. ПКА К-273	6. БУК «Альфа»	23. КА ВР-6
7. ПКА К-274	7. БУК «Вента»	24. КА МТ-8
8. ПКА К-279	8. БУК «Вильми»	25. КА О-4
9. ПКА К-280	9. БУК «Кайя»	26. КА С-1
10. ПКА К-284	10. БУК «Палдиски»	27. КА Ш-1
11. ПКА К-288	11. БУК «Ээро»	28. КА Ш-2
12. ПКА К-290	12. БУК И-18	29. ПМШ «Атта»
13. ПКА К-292	13. БУК КП-17	30. ПМШ «Хийудена»
14. ПКА К-294	14. БУК КП-18	31. ПМШ «Хийуранд»
15. ПКА К-297	15. БУК ЛП-5 (он же С-101)	32. ПМШ «Хийутаат»
16. КАТЦ № 1313 (№ 97)	16. БУК ОЛС-6	33. БАР НБ-21
17. КАТЦ № 1501 «Вайндло»	17. ВРД-43	34. БАР № 252
Итого: 51 корабль и судно		

*Примечание:* По данным справочника [библ. 288], самоходные суда, предназначавшиеся для буксировки в Кронштадт (табл. 16), были оставлены в Таллине, кроме наливной баржи НБ-21. По другим данным, часть самоходных судов все же была выведена из Таллина, но в ходе прорыва они были брошены буксировавшими их судами.

**Всего удалось выявить поименно 225 кораблей и судов, вышедших из Таллина в Кронштадт 28 августа 1941 г.**

Никаких документов с расчетом движения прорывавшихся сил КБФ в архивах не найдено. Поэтому такой расчет произведен автором, и его результаты представлены в табл. 38. При этом предполагалось, что примерно такой расчет движения КОН и ОБК при прорыве штабом КБФ все же выполнялся.

Перенос начала движения флота из Таллина на 14 часов привел к изменению продолжительности, а также соотношения светлого и темного времени форсирования ЮМБ отрядами боевых кораблей и конвоями. Это хорошо видно при совместном рассмотрении табл. 38 и 39.

Согласно первоначальному плану, исходя из расчетной скорости конвоев (кроме КОН-4) и АР — 5,5 узлов, а ГС и ОПР — 13 узлов (за исключением промежутка времени, когда ОПР должен был прикрывать КОН-2 и КОН-3, следуя скоростью 5,5 узла), форсирование ЮМБ всем составом прорывавшихся сил должно было происходить в течение 12,5 часа — с 02.32 до 15.05 28.08. При этом только КОН-1, вышедшему первым, пришлось бы преодолевать более опасную западную часть барьера в темное время в течение около двух часов.

По вынужденно измененному плану форсирование при отсутствии задержек осуществлялось бы в течение 8,5 часа — с 16.32 28.08 до 01.05 29.08.

Продолжительность форсирования уменьшалась за счет сокращения интервалов между началом движения конвоев и отрядов боевых кораблей. Но уже не один, а пять отрядов кораблей и судов — КОН-2, КОН-3, КОН-4, ОПР и АР — форсировали бы ЮМБ в темное время в течение 2–4 часов. Правда, восточную, менее опасную его часть. Но любые задержки, связанные с воздействием мин на ТЩ, тралы и проводимые корабли, вели бы к увеличению продолжительности движения через ЮМБ, в том числе через наиболее опасную его западную часть, в темное время суток. Что и случилось, как будет показано дальше.

**Якорная стоянка на ночь с 28.08 на 29.08 не планировалась.**

**Варианты расчета движения конвоев и отрядов боевых кораблей от Таллина до о. Гогланд  
в ходе Таллинского прорыва**

Время начала движения из Таллинского залива		Даты и время прохода траверзов указанных ниже объектов (их расстояние от Таллина)					
КОН, ОБК	по исходному плану	траверза о. Кери (18 миль)	западной границы ЮМБ (25 миль)	меридиана м. Юминда (33,5 мили)	восточной границы ЮМБ (51 миля)	траверза о. Вайндло (57 миль)	траверза о. Гогланд (82 мили)
	по вынужденно измененному плану						
КОН-1	27 авг. 22.00	28 авг. 01.16	28 авг. 02.32	28 авг. 04.05	28 авг. 07.16	28 авг. 08.22	28 авг. 12.55
	28 авг. 12.00	28 авг. 15.16	28 авг. 16.32	28 авг. 18.05	28 авг. 21.16	28 авг. 22.22	29 авг. 02.55
КОН-4	27 авг. 23.00	28 авг. 03.00	28 авг. 04.33	28 авг. 06.26	28 авг. 10.20	28 авг. 11.40	28 авг. 17.13
	28 авг. 13.00	28 авг. 17.00	28 авг. 18.33	28 авг. 20.26	29 авг. 00.20	29 авг. 01.40	29 авг. 07.13
КОН-2	28 авг. 04.00	28 авг. 07.16	28 авг. 08.33	28 авг. 10.05	28 авг. 13.16	28 авг. 14.22	28 авг. 18.55
	28 авг. 14.00	28 авг. 17.16	28 авг. 18.33	28 авг. 20.05	28 авг. 23.16	29 авг. 00.22	29 авг. 04.55
КОН-3	28 авг. 05.00	28 авг. 08.16	28 авг. 09.33	28 авг. 11.05	28 авг. 14.16	28 авг. 15.22	28 авг. 19.55
	28 авг. 15.00	28 авг. 18.16	28 авг. 19.33	28 авг. 21.05	29 авг. 00.16	29 авг. 01.22	29 авг. 05.55
ГС	28 авг. 08.00	28 авг. 09.23	28 авг. 09.55	28 авг. 10.35	28 авг. 11.55	28 авг. 12.23	28 авг. 14.18
	<p>1) ГС могли прикрывать КОН-1 с тыла только с 14.00, находясь в 4 милях от траверза о. Гогланд, когда КОН-1 находился бы уже в 6 милях восточнее его траверза.</p> <p>2) ГС могли прикрывать КОН-2 с тыла с 09.36, когда он находился бы в 2,5 мили западнее меридиана м. Юминда, охранять (прикрывать) его при обгоне с 10.35 до 11.25 между меридианами м. Юминда и м. Пурикари, а затем прикрывать конвой с фронта до 14.16, т.е. до подхода к траверзу о. Вайндло. В момент достижения КОН-2 траверза о. Гогланд ГС находились бы в районе о. Сескар, в 60 милях впереди конвоя.</p>						
ГС	28 авг. 16.00	28 авг. 17.23	28 авг. 17.55	28 авг. 18.35	28 авг. 19.55	28 авг. 20.23	28 авг. 22.18
	<p>3) ГС могли прикрывать КОН-1 с тыла с 17.36, когда он находился бы в 2,5 мили западнее меридиана м. Юминда, охранять (прикрывать) его при обгоне с 18.30 до 19.25, между меридианами м. Юминда и м. Пурикари, а затем прикрывать его с фронта до 22.16, т.е. до подхода к траверзу о. Вайндло. В момент достижения КОН-1 траверза о. Гогланд ГС находились бы в районе о. Сескар, в 60 милях впереди конвоя.</p> <p>4) ГС могли прикрывать КОН-2 с тыла практически с момента съёмки с якорей, когда он находился бы в 7 милях западнее траверза о. Кери, охранять (прикрывать) его при обгоне с 17.07 до 17.57 на участке между траверзом о. Кери и западной границей ЮМБ, а затем прикрывать его с фронта до 20.48 до меридиана м. Пурикари. В момент достижения КОН-2 траверза о. Гогланд ГС находились бы на траверзе маяка Шелелевский, в 86 милях впереди конвоя.</p>						

ОПР	28 авг. 10.00	28 авг. 11.23	28 авг. 11.55	28 авг. 12.35	28 авг. 14.11	28 авг. 15.17	28 авг. 17.22
	5) ОПР мог прикрывать КОН-2 и КОН-3 с тыла с 13.04, когда головной корабль КОН-2 находился бы у восточной границы ЮМБ, охранять (прикрывать) их, заняв свое место между ними, с 13.44 28.08, когда головной корабль КОН-2 находился бы в 3,5 мили от траверза о. Вайндло, уменьшив скорость до 5,5 узл. В 15.50, после прохода концевым судном КОН-3 траверза о. Вайндло, ОПР, находясь в 5 милях севернее траверза о. Вайндло, мог прекратить охранение (прикрытие) конвоев и увеличить скорость до 13 узл.						
	28 авг. 17.00	28 авг. 18.23	28 авг. 19.07	28 авг. 20.39	28 авг. 23.50	29 авг. 00.56	29 авг. 03.22
АР	6) ОПР мог прикрывать КОН-2 и КОН-3 с тыла с 17.52, когда головной корабль КОН-2 находился бы в 4 милях от западной границы ЮМБ, охранять (прикрывать) их, заняв свою позицию между ними, с 18.47, когда головной корабль КОН-2 находился бы в 1 миле восточнее западной границы ЮМБ, уменьшив скорость до 5,5 узл. В 01.50 29.08, после прохода концевым судном КОН-3 траверза о. Вайндло, ОПР, находясь в 5 милях севернее траверза о. Вайндло, мог прекратить охранение (прикрытие) конвоев и увеличить скорость до 13 узл.						
	28 авг. 10.30	28 авг. 11.53	28 авг. 12.25	28 авг. 12.55	28 авг. 15.11	28 авг. 16.17	28 авг. 20.50
	7) АР мог прикрывать (охранять) КОН-3 с тыла с 13.52, когда головной корабль конвоя находился бы в 2 милях от восточной границы ЮМБ, уменьшив скорость до 5,5 узл.						
АР	28 авг. 18.00	28 авг. 19.23	28 авг. 20.28	28 авг. 22.00	29 авг. 01.11	29 авг. 02.17	29 авг. 06.50
	8) АР мог прикрывать (охранять) КОН-3 с тыла с 19.32, когда головной корабль конвоя проходил бы на западную границу ЮМБ, уменьшив скорость до 5,5 узл.						

В расчет приняты следующие параметры:

- скорости движения КОН-1, 2, 3 – 5,5 узла, КОН-4 – 4,5 узла, отрядов боевых кораблей – 13 узлов (при вступлении в охранение – 5,5 узл.), движение – без остановок;
- длины колонн КОН-1 – 33 каб, КОН-2 и КОН-3 – по 26 каб, ГС – 36 каб, ОПР – 19 каб, АР – 11 каб;
- расстояние между головными кораблями КОН-2 и КОН-3 – 55 каб, между концевым судном КОН-2 и головным кораблем ОПР – 5 каб; между концевым кораблем ОПР и головным кораблем КОН-3 – также 5 каб;
- прикрытие с тыла начинается с расстояния 10 миль от головных судов прикрываемых КОН до головных кораблей прикрывающих их ОБК; прикрытие с фронта начинается с момента прохода концевым кораблем прикрывающего ОБК головного корабля прикрываемого КОН и заканчивается с приходом охраняемого КОН на рубеж окончания прикрытия: для ГС и АР – о. Гогланд, для ОПР – о. Вайндло или при увеличении расстояния между головными кораблями прикрывающих ОБК и прикрываемых КОН до 25 миль;
- охранение КОН считается осуществляющимся от момента прохода головным кораблем охраняющего ОБК концевому судну охраняемого КОН и до момента прохода концевым кораблем ОБК головного корабля охраняемого КОН или от момента занятия охраняющим ОБК назначенной позиции в охранении до момента его ухода с этой позиции;
- отсчет проходимого расстояния производился от границы Таллинского залива – линии, соединяющей северные оконечности попов Суурупи и Виймси.



**Освещенность горизонта в точке  $\varphi=60^\circ$  N,  $\lambda=25^\circ 30'$  E  
(1941 г., время московское — 3-й часовой пояс)**

Астрономические явления	Даты		
	28 августа	29 августа	30 августа
Начало утренних навигационных сумерек (конец утренних астрономических сумерек)	04.11	04.16	04.20
Конец утренних навигационных сумерек (начало утренних гражданских сумерек)	05.15	05.17	05.20
Восход солнца	06.01	06.03	06.06
Заход солнца	20.34	20.31	20.28
Начало вечерних навигационных сумерек (конец вечерних гражданских сумерек)	21.20	21.17	21.14
Конец вечерних навигационных сумерек (начало вечерних астрономических сумерек)	22.21	22.17	22.13
Продолжительность светлого времени (от начала утренних до конца вечерних гражданских сумерек)	16.05	16.00	15.54
Продолжительность темного времени (от конца вечерних до начала утренних гражданских сумерек)	07.57		08.03

**г) охранение прорывавшихся сил и прикрытие конвоев от атак НК и ПЛ противника**

Ввиду того что в ходе прорыва ожидалось «*сильное воздействие авиации, мин и подлодок противника*», особое внимание обращалось на ПВО, ПМО и ПЛО. В осуществлении этих видов обороны и заключалась задача сил охранения ОБК и КОН, а также тех охраняемых кораблей и судов, которые обладали необходимыми для этого боевыми возможностями.

В этой связи представляется интересным рассмотреть соотношение количества охраняемых кораблей и кораблей непосредственного охранения, опираясь на данные табл. 35, 36 и 37.

В три ОБК входили 19 охраняемых кораблей и 48 кораблей охранения, т. е. на один охраняемый корабль приходилось 2,5 корабля охранения.

В четыре КОН входили 45 охраняемых кораблей и 62 корабля охранения, т. е. на один охраняемый корабль приходилось 1,4 корабля охранения.

Среди 51 корабля и судна, не учтенных в планах переходов, лишь пять можно было отнести к кораблям охранения (три имели 45-мм орудия, а два должны были иметь катерные тралы или облегченные тралы Шульца), поэтому теоретически на одно судно из их состава приходилась 0,1 корабля охранения (теоретически, поскольку охранение этих «лишних» судов не было организовано из-за нехватки сил и, видимо, учитывая невысокую ценность рейдовых буксиров, катеров, шхун и барж). Но значительная часть неучтенных кораблей и судов в ходе прорыва фактически оказалась в составе конвоев. В результате в конвоях было ухудшено соотношение охраняемых судов и кораблей охранения.

Следует обратить внимание на то, что опасность от ПЛ для ВСУ и транспортов была гораздо большей, чем для КРЛ или ЭМ, но в противолодочном охранении трех ОБК участвовали 18 СКА типа «МО», в то время как три КОН, имевших в своем составе в соответствии с планом их перехода в среднем по восемь больших судов каждый, — всего шесть СКА типа «МО», причем на трех из них разместились КП командиров КОН. О наличии еще одного, 25-го, СКА типа «МО», возможно, забыли, поскольку он в составе КБФ не числился.

Это же соображение относится к опасности от авиации.

А ведь согласно директиве Военного совета СЗН именно СКА типа «МО» должны были быть главной силой охранения конвоев!

О разнице качественного состава сил охранения КОН и ОБК с точки зрения ПВО, ПМО и ПЛО говорить не приходится. Достаточно даже на глаз сравнить возможности по ПВО ЛД или ЭМ в составе ГС и ОНР с возможностями мобилизованного СКР в составе КОН (табл. 68) или возможности по ПМО пяти БТЩ и четырех — шести ТТЩ в тех же формированиях соответственно (табл. 43 и 44).

Нельзя не видеть и существенные боевые возможности во всех видах обороны самих охраняемых кораблей в ОБК: КРЛ «Киров», ЛД «Минск» и пяти ЭМ из состава ОНР и АР.

Нужно также понимать, что 30 КАТЩ и ЭМТЩ в конвоях лишь номинально являлись кораблями охранения даже в отношении ПМО, поскольку на них возлагались спасательные действия, а часть из них не имела тралов. Если учесть и эти обстоятельства, то различие в обеспеченности ПМО, ПВО и ПЛО между ОБК и КОН будет еще разительнее.

Этот краткий анализ наглядно показывает, как Военный совет КБФ уяснил иерархию приоритета фактически стоявших перед ним задач — перебазирования сил флота и эвакуации войск из Таллина в Кронштадт — и как при ограниченных возможностях организовал выполнение требования директивы Военного совета СЗН «*избежать бесцельных потерь в людях и материальной части*». Вопрос о том, можно ли было сделать что-то лучше, будет рассмотрен далее.

Кроме сказанного выше, при оценке организации охранения ОБК и КОН необходимо учитывать также то обстоятельство, что КБФ был вынужден осуществлять прорыв одновременно более чем двумя сотнями кораблей с чрезвычайно разными маневренными возможностями, что затрудняло управление сформированными из них отрядами кораблей и судов. Командованию КБФ также необходимо было при подготовке и в ходе прорыва удовлетворить требования самых различных руководящих документов, во многом неприменимые к сложившейся обстановке, о чем также пойдет речь далее.

Некоторыми исследователями высказывались сомнения в правильности решения командующего КБФ о включении ПЛ в состав ГС, ОНР и КОН-1. Говорилось о том, что они сковывали движение обоих ОБК, так как имели скорость, меньшую скорости БТЩ с параван-тралами, не говоря уж о скорости надводных кораблей с паравана-

ми-охранителями, а также подвергались большой опасности от мин и авиабомб при движении в надводном положении со скоростью судов КОН-1. Поэтому на основе послевоенного анализа делались заявления о том, что подводным лодкам нужно было или прорываться самостоятельно, причем в подводном положении (*Грищенко П. Д.* Соль службы, 1979), или все подводные лодки следовало свести для прорыва в отдельный конвой [док. № 205], или отправлять их одиночно разными маршрутами, правда, без указания в надводном или подводном положении [библ. № 29].

Теперь о прикрытии конвоев.

Вот что говорило о способах прикрытия конвоев «Временное наставление по ведению морских операций» издания 1940 г. (прил. 10, ст. 183, п. 2): *«Прикрытие транспортов [осуществляется] свободно маневрирующим отрядом, который держится в море так, чтобы быть на вероятных путях подхода к прикрываемым транспортам; маневр отряда прикрытия должен отвлечь блокадные силы противника на себя, на время, необходимое на прорыв или укрытие транспортов в промежуточной базе; отряд прикрытия должен взаимодействовать с прикрывающей авиацией; в частном случае прикрытие можно осуществлять подводными лодками».*

В случае Таллинского прорыва блокада осуществлялась минными заграждениями, береговой артиллерией и авиацией. Понятно, что против этих сил и средств не мог быть использован *свободно маневрирующий отряд*, тем более при форсировании ЮМБ. Свободно маневрирующий отряд мог отвлечь на себя, скорее всего, только береговую артиллерию. Наконец, никакой прикрывающей авиации, с которой свободно маневрирующий отряд мог бы взаимодействовать, к сожалению, не было.

В цитированном выше «Боевом приказе на переход КБФ из Таллина в Кронштадт» указаны лишь участки маршрута, на которых ГС и ОНР должны были прикрывать соответствующие КОН (АР участок маршрута для осуществления прикрытия указан не был). Однако никаких документов Военного совета или штаба КБФ, определяющих, от кого и каким образом прикрывать конвои, в архивах не обнаружено. Возможно, указания об этом были даны устно или они содержались в разработанном штабом ОЛС наставлении для боя на переходе. При разработке этого наставления исходили из вероятной группировки противника в составе броненосца береговой обороны, миноносцев, торпедных катеров и береговых батарей.

Воздушный противник не учитывался. Видимо, командир ОЛС считал, что его корабли способны защитить КОН от надводных кораблей и береговых батарей, но не от авиации противника. Но такое наставление в архиве также пока не найдено, а в «Боевом приказе на переход КБФ» надводные корабли в качестве угроз не упоминаются. Нет в нем и ссылок на это наставление.

Согласно «Боевому приказу...», задачей КБФ был переход из Таллина в Кронштадт, а минная обстановка не позволяла для прикрытия КОН выдвинуть ОБК на опасные направления, как требовало того НМО-40: *«так, чтобы быть на вероятных путях подхода к прикрываемым транспортам»* соответствующих сил противника. Но не было и таких сил противника, навстречу которым требовалось бы выдвигать ОБК.

В обоих случаях АР, от которого «Боевой приказ...» требовал прикрывать КОН-3 с тыла, одновременно осуществлял бы прикрытие с тыла всей колонны конвоев, исходя из смысла приказа, должен был следовать в общем походном порядке позади КОН-3.

Табл. 38, карта-схема 2 и рис. 1 дают представление о возможностях осуществления ОБК попутного прикрытия конвоев при их обгоне или охранения при следовании в общем походном порядке с ними на участках маршрута, назначенных «Боевым приказом...». Проанализировав представленные в табл. 38 расчеты, можно сделать следующие выводы.

**Главные силы**, которым было приказано прикрыть КОН-1 и КОН-2 на участке маршрута от м. Юминда до о. Гюгланд:

1) действуя в соответствии с первоначальным планом, не могли бы прикрыть КОН-1 на назначенном участке ни с тыла, ни с фронта;

2) действуя в соответствии с первоначальным планом, могли бы начать прикрытие КОН-2 с тыла при подходе его к меридиану м. Юминда, охранять при обгоне между меридианами м. Юминда и м. Пурикари, а затем прикрывать с фронта до его подхода к траверзу о. Вайндло;

3) действуя в соответствии с вынужденно измененным планом, могли начать прикрытие КОН-1 после прохода им меридиана м. Юминда, охранять его при обгоне между меридианами м. Юминда и м. Пурикари, а затем прикрывать с фронта до подхода к траверзу о. Вайндло;

4) действуя в соответствии с вынужденно измененным планом, могли прикрывать КОН-2 с тыла с момента съемки с якорей, охранять его на участке между траверсом о. Кери и западной границей ЮМБ, а затем прикрывать с фронта до подхода конвоя к меридиану м. Пурикари.

Таким образом, если согласиться с вариантами расчета движения сил КБФ в ходе Таллинского прорыва, выполненными автором, то главные силы не могли прикрыть КОН-1 и КОН-2 на назначенном участке маршрута.

**Отряд прикрытия**, которому было приказано прикрыть КОН-2 и КОН-3 на участке маршрута от о. Кери до о. Вайндло:

5) действуя в соответствии с первоначальным планом, мог начать прикрытие КОН-2 и КОН-3 с тыла при подходе их к восточной границе ЮМБ, а затем охранять (прикрывать) их от восточной границы ЮМБ до траверза о. Вайндло, следуя между ними в общем походном порядке;

6) действуя в соответствии с вынужденно измененным планом, мог прикрывать КОН-2 и КОН-3 с тыла с момента съемки с якорей, а затем охранять (прикрывать) от западной границы ЮМБ до траверза о. Вайндло.

Таким образом, если согласиться с вариантами расчета движения сил КБФ в ходе Таллинского прорыва, выполненными автором, то ОПР мог в полном объеме осуществить прикрытие КОН-2 и КОН-3 на назначенном участке маршрута, только действуя по вынужденно измененному плану.

**Арьергард**, которому было приказано прикрыть КОН-3 с тыла, действуя как по первоначальному, так и по вынужденно измененному планам, мог прикрыть его с тыла, следуя за ним в общем походном порядке.

Возникает предположение, что для ГС и ОПР в «Боевой приказ» были вписаны задачи, которые Военный совет КБФ выполнять в полном объеме не собирался.

Походные порядки ГС, ОПР, АР и конвоев, кроме КОН-4, показаны на рис. 4 и 5 в разделе 2 настоящей главы.

Но задачи прикрытия были поставлены не только ГС, ОПР и АР. По приказу Военного совета КБФ Кронштадтская ВМБ сформировала отряд прикрытия, базировавшийся в б. Сууркюлян на о. Гогланд. Район его действий простирался от о. Вайндло до о. Лавенсаари.

В соответствии с директивой командира КВМБ на гогландский ОПР возлагались:

- 1) проводка за тралями конвоев и ОБК;
- 2) прикрытия транспортов и кораблей флота от атак ТКА и ПЛ противника;
- 3) оказание помощи терпящим бедствие кораблям в районе Восточного и Западного гогландских плесов [док. № 1031].

Состав гогландского ОПР показан в табл. 40. Военный совет КБФ предполагал кроме кораблей и судов, указанных в этой таблице, иметь в составе гогландского ОПР четыре КЛ или два ЭМ, но эти корабли оказались заняты огневой поддержкой войск КА на южном и северном берегах Финского залива, и от этой идеи пришлось отказаться. Возможности гогландского ОПР по прикрытию прорывавшихся сил от атак ТКА и ПЛ, видимо, особых комментариев не требуют. Достаточно заглянуть в табл. 105 и 126 (прил. 1).

*Таблица 40*

**Состав отряда прикрытия на о. Гогланд по состоянию на 18.00 27.08.1941 г.**

Классы (подклассы) кораблей	Наименования кораблей
СКР – 2	ЛК-1, «Степан Разин»
ТКА – 6	№ 34, 75, 85, 94, 134, 144
СКА – 5	МО № 193зав, МО № 503, ПК-177, ПК-201, ПК-221
ТТЦ – 13	№ 31 «Москва», № 32 «Озерной», Ижорец-35, № 36 «Молотов», № 71 «Краб», № 74 «Сергей Киров», № 75 «Орджоникидзе», № 76 «Коралл», № 91 «Ляпидевский», № 93 «Сом», № 121, 124, 129
БУК-1	«Шквал»
Мотоботы – 4	Предположительно, № 71, 105, 111, 112
Всего – 31 корабль и судно	

В интересах усиления ПЛО прорывавшихся сил западнее о. Гогланд Военный совет КБФ предполагал создать на участке прорыва от о. Кери до о. Гогланд своеобразный противолодочный рубеж из 10 СКА типа «МО». С этой целью в 08.40 27.08 Военному совету СЗН была направлена просьба временно передать КБФ от Ладожской военной флотилии 16 таких катеров. Пожалуй, поздновато родилась эта идея. Ведь в 22.00 этого дня должен был выходить из Таллина КОН-1!

Кроме того, «Планом действий ВВС КБФ по прикрытию флота при его следовании из Таллина в Кронштадт...» предусматривалось нанесение в интересах всех прорывавшихся сил бомбовых ударов по кораблям противника в базах и портах Финляндии, Эстонии, а также в Финском заливе до меридиана 22° по данным воздушной разведки (табл. 41).

Планировалось также авиационное противолодочное охранение прорывавшихся ОБК (табл. 42).

Таблица 41

**Планировавшиеся действия ВВС КБФ по разведке и уничтожению корабельных сил противника в Финском заливе, в базах и портах Финляндии и Эстонии в интересах прорыва сил КБФ из Таллина**

Число	Часы	Количество и тип самолетов	Задачи
27.08	8-я абр	2 Пе-2	Произвести 8 самолето-вылетов одиночными самолетами на скрытную разведку и к исходу дня установить: а) наличие в Финском заливе до 22-го меридиана кораблей противника и их действия; б) наличие и скопление в базах: Хамина, Котка, Борго, Ловиза, Кунда торпедных катеров, транспортов и боевых кораблей противника и места их стоянок.
27.08	8-я абр	12 СБ, СБрк	Во второй половине дня и ночью по данным разведки самолетов Пе-2 и своей доразведки самостоятельными бомбардировочными ударами уничтожать торпедные катера, транспорты и боевые корабли в базах и портах Финляндии до 22-го меридиана.
27.08	15-й рап	20-30 МБР-2	С наступлением темноты и до рассвета 28.08 непрерывными бомбардировочными ударами по данным дневной разведки уничтожать в базах Финляндии и в Финском заливе до 22-го меридиана торпедные катера, транспорты и боевые корабли.
Все самолеты Ил-2 с рассвета держать в готовности к вылету для возможных штурмовых действий по береговым батареям противника.			
28.08	8-я абр	2 Пе-2 3 ДБ-3	В течение дня: а) определить местонахождение нашего флота и вести периодическое наблюдение за его переходом; б) вести систематическую разведку Финского залива, портов, баз до 22-го меридиана с задачей своевременно доносить обо всех кораблях, катерах и транспортах противника.
28.08	8-я абр	12-15 СБ, СБрк	Произвести 3-4 вылета в течение дня и нанести самостоятельные удары по портам и базам Финляндии в местах скопления катеров и кораблей противника; запасные цели — батареи на м. Юминда.
28.08	8-я абр	9 ДБ-3	В готовности к вылету на своем аэродроме с рассвета. Вылет по особому приказанию для удара по боевым кораблям в море или на базах в Финском заливе и Балтийском море.
28.08	15-й рап	6-9 МБР-2	Поиск и уничтожение подлодок противника на пути движения эскадры от меридиана 26°30'. Ночная ВР и уничтожение торпедных катеров и кораблей противника в Финском заливе, в районе следования кораблей нашей эскадры, в портах и базах Финляндии до рассвета 29.08.
29.08 всем частям ВВС КБФ задачи те же, что и на 28.08.			

Таблица 42

Плановая таблица действий 15-го ап по ПЛО кораблей эскадры при прорыве из Таллина 29.08.1941 г.

Часть	Количество самолетов	Часы ПЛО и время смены																
		05.00	07.00	07.00	09.00	09.00	11.00	11.00	13.00	13.00	15.00	15.00	17.00	17.00	19.00	19.00	21.00	21.00
19-я оаэ	2 МБР-2	■	■															
	— «—			■	■													
	— «—																■	■
58-я оаэ	2 МБР-2							■	■									
	— «—									■	■							
	— «—										■	■						
18-я оаэ	2 МБР-2						■	■										
	— «—								■	■								
	— «—										■	■						
85-я оаэ	2 МБР-2												■	■				
	— «—														■	■		

**д) организация противоминной обороны**

Несмотря на заблаговременно принятые Военным советом КБФ меры, к назначенному моменту начала движения с Таллинского рейда (22.00 27.08) на нем находились все 10 БТЩ, сохранившихся в составе КБФ, но только восемь боеготовых ТТЩ (табл. 18, 19). Лишь из-за задержки выхода флота из Таллина в связи с неблагоприятной погодой к 11.00 28.08 количество ТТЩ возросло вдвое: поздно вечером 27.08 прибыли два боеготовых ТТЩ из четырех, затребованных из БО БР (еще один не имел хода из-за боевого повреждения и шел на буксире), сопровождавших КОН с Моонзундских островов. Утром 28.08 они были включены в состав ПМО КОН-2.

Утром же 28.08 на Таллинский рейд возвратились от о. Гогланд три ТТЩ, уходившие туда 25.08 с последним перед началом эвакуации конвоем (четвертый погиб на переходе от о. Гогланд). Вместе с ними пришли еще три ТТЩ, высланные по приказу Военного совета КБФ из состава голландского ОПР навстречу прорывавшемуся флоту, но из-за задержки его выхода встретившиеся с ним не в районе м. Юминда, как предусматривалось, а в Таллине.

Таким образом, для ПМО флота имелось 26 боеготовых ТЩ. Их распределение по типам и основные ТТХ показаны в табл. 43, а характеристики состоявших на их вооружении тралов — в табл. 44.

Таблица 43

**Типы, количество и основные ТТХ тральщиков, осуществлявших ПМО ОБК и КОН в ходе Таллинского прорыва**

Подклассы и типы тральщиков	Кол-во	Полное водоизмещение, т	Осадка наибольшая, м	Скорость наибольшая, узл	Тральное вооружение	
<b>Базовые</b>						
типа «Фугас»	10	476	2,4	18	Параванный трал, морской трал Шульца, морской змейковый трал	
<b>Тихоходные</b>						
типа «Виестурс»	1	310	1,8	14	Морской трал Шульца, морской змейковый трал	
типа «Ижорец»	7	140	1,95	7,5		
типа «Дзержинский»	1	460	2,6	7,8		
типа «Москва» и др.	7	160–463	1,6–4,0	7,5–10,0		
<b>Электромагнитные</b>						
типа «Мотобот»	3	50–180	2,7	6,0	Электромагнитный трал	
<b>Катера-тральщики</b>						
типа «Рыбинский»	22	26	1,0	9,3	Облегченный трал Шульца, катерный трал	
типа «КЛТ»	2	12	0,7	12,0		
типа «КМ-2»	1	7	0,8	9,0		—»—
типа «Вайндло»	1	50	1,0	7,5		—»—

*Примечание:* кроме БТЩ, параван-тралами были вооружены СКР «Буря», «Снег» и «Циклон».



**Основные ТТХ тралов, применявшихся при ПМО ОБК и КОН  
в ходе Таллинского прорыва**

Образцы тралов	Ширина захвата, м	Глубина захвата, м	Скорость буксировки, узл	Принцип действия
Параванный трал или параван-трал (ПТ)	200	6–18	14–22	Подсекающий, одинарный, двухсторонний
Морской трал Шульца (МТШ)	183	3–18	До 7	Буксирующий, парный
Облегченный трал Шульца (ОТШ)	73	1–6,8	До 7	Буксирующий, парный
Морской змейковый трал (МЗТ)	73	9–18	7–10	Подсекающий, одинарный, односторонний
Катерный трал (КАТ)	46	4,3–13,5	4–7	Подсекающий, одинарный
Параван-охранитель (ПО)	70	6–18	14–22	Подсекающий, одинарный

В прорыве участвовали: 69 кораблей и судов с осадкой более 3 м (в том числе три ТТЦ), а также 63 корабля и судна с осадкой от 1,5 до 3 м (в том числе 25 БТЦ и ТТЦ, включая два небоготовых), которые могли подорваться на минах, поставленных на углубление 1,5 м (табл. 45).

Таким образом, проводка за тралами была реально необходима 106 кораблям и судам (без учета боеготовых ТЦ). Однако она планировалась лишь для 49 кораблей и судов с осадкой 3 м и более, а также для восьми кораблей и судов с осадкой от 1,5 до 3 м; всего — для 57 единиц.

Таблица 45

**Распределение боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов по группам в зависимости от величины осадки**

№ п/п	Осадка больше 3 м	№ п/п	Осадка 1,5-3 м	№ п/п	Осадка 1-1,5 м	№ п/п	Осадка менее 1 м
1	КРЛ - 1	1-4	ПЛ - 4 («М»)	1-25	«МО» - 25	1-12	СКА др. - 12
2-3	ЛД - 2	5	СЛПЛ «Хийусаар»	26-39	ТКА - 14	13-38	КАТЩ - 26
4-13	ЭМ - 10	6, 7	ЗС - 2	40-42	МБ - 3	39-49	КА - 11
14	СКР - 1	8-15	СКР - 8	43	КАТЩ - 1	50	ВРД - 1
15-17	КЛ - 3	16-25	БТЩ - 10				
18-26	ПЛ - 9 (кроме «М»)	26-40	ТТЩ - 15				
27-29	ТТЩ - 3	41-43	ЭМТЩ - 3				
30	ЗС - 1 «Азимут»	44	ТР «Вормси»				
31	ТР «Алев»	45	ТР «Кумари»				
32	БУК «Альфа»	46, 47	ПС - 2				
33	ПМШ «Атта»	48	ГИСУ - 1				
34	ТР «Атис Кронвалдс»	49-55	БУК - 7				
35	ТР «Аусма»	56-60	ПМШ - 5				
36	ТР «Балхаш»	61-63	БАР - 3				
37	ШК «Вирония»						
38	ГИСУ «Восток»						
39	ТР «Вторая Пятилетка»						
40	ТР «Иван Папанин»						
41	ТР «Казахстан»						
42	БУК «Кайя»						
43	ТР «Калпакс»						
44	СС «Кольвань»						
45	БУК «Колыма» (ОЛС-7)						
46	БУК КП-6						
47	БУК КП-12						
48	БУК КП-17						
49	ЛЕД «Кр. Вальдемарс»						
50	ТР «Лейк Люцерне»						
51	ПБ «Ленинградсовет»						
52	ТР «Луга»						
53	СС «Метеор»						
54	ТР «Найссаар»						
55	СС «Нептун»						
56	БУК «Палдиски»						
57	ШАЛ «Петергоф»						
58	СС «Сатурн»						
59	ПМ «Серп и Молот»						
60	ТР «Скрунда»						
61	ЛЕД «Суур Тылл»						
62	ТН № 12						
63	ЛЕД БУК «Тасуя»						
64	ТР «Тобол»						
65	ТР «Шауляй»						
66	ТР «Эверита»						
67	ТР «Элла»						
68	ТР «Эргонаутис»						
69	ТР «Ярвамаа»						

Все без исключения военно-морские руководители и историки согласны с тем, что тральщиков было мало. Некоторые говорят, что нужно было более 100 ТЩ, но не приводят доказательств этому. Ниже предлагается вариант расчета потребного количества тральщиков, основанный на положениях НТЩ-40 (прил. 8). Это наставление требовало, чтобы при форсировании морских минных заграждений (МЗМ) корабли проводились как минимум за двумя рядами тралов. При таком построении ПМО в случае выхода из строя тралов или ТЩ первого ряда на время их замены или перестроения проводимые корабли прикрывались тралами последующих рядов. Ширина протраленной полосы должна была составлять не менее половины диаметра циркуляции наименее поворотливого корабля.

Вот этот расчет:

1. Согласно «Инструкции по организации конвойной службы и действию кораблей охранения» КБФ [док. № 271] и смыслу требований НТЩ-40 (прил. 8) в составе каждого КОН должно было быть не более 5–6 проводимых за тралами кораблей и судов.

Исходя из этого, 57 планировавшихся для проводки за тралами кораблей и судов следовало свести:

- а) 23 быстроходных корабля (со скоростью 12 и более узлов) — в четыре ОБК;
- б) 34 тихоходных корабля и судна (со скоростью менее 12 узлов) — в шесть КОН.

2. Требуемую ширину протраленной полосы принимаем 3 каб, считая диаметр циркуляции наименее поворотливого корабля (судна) равным 6 каб.

3. Количество ТЩ, необходимых для создания протраленной полосы шириной 3 каб:

а) БТЩ с параван-тралами (ПТ) в строю расширенного уступа (т. е. с минимальным перекрытием тральных полос) в одном ряду — 4, в двух — 8;

б) ТТЩ с морскими тралами Шульца в строю расширенного уступа — в одном ряду — 4 пары, в двух — 8 пар, всего 16 ТТЩ в двух рядах.

4. Количество ТЩ, необходимых для проводки 57 кораблей и судов в 10 отрядах и конвоях за двумя рядами тралов:

а) четырех быстроходных отрядов — 32 БТЩ;

б) шести тихоходных КОН — 96 ТТЩ.

Всего: 128 тральщиков.

Но это — цифры первого приближения. Дело в том, что при проводке кораблей за тралами в неприятельских водах НТЩ-40 требовало иметь протраленную полосу шириной на 1 каб больше диаметра циркуляции наименее поворотливого корабля, в нашем случае — 7 каб. Для выполнения этого норматива потребовалось бы 320 ТЩ (не надо удивляться порядку цифр: такую массу кораблей одновременно ни до, ни после Таллинского прорыва никто за тралами, тем более через минный барьер такой плотности как ЮМБ, не проводил).

С другой стороны, НТЩ-40 предписывал обеспечивать как минимум двухрядное прикрытие тралами даже за счет уменьшения ширины протраленной полосы. Но даже

при ее ширине, равной 1 каб, для проводки за тралом 57 кораблей и судов в 10 отрядах нужны были бы минимум 32 ТЩ: восемь БТЩ и 24 ТТЩ. В этом случае каждый отряд быстроходных кораблей прикрывали бы два БТЩ, следующие в кильватерном строю, а каждый тихоходный конвой — две пары ТТЩ, также в кильватерном строю.

Посмотрим, был ли возможен такой вариант организации ПМО в Таллинском прорыве.

По состоянию на полдень 28.08.1941 г. в составе КБФ числилось 60 тральщиков, в том числе четыре неисправных, два — без трального вооружения, два — колесных и два, использовавшихся в качестве СКР.

Исправные тральщики в количестве 50 единиц распределились следующим образом: 26 ТЩ — в составе прорывавшихся из Таллина сил (БТЩ — 10, ТТЩ — 16), 5 ТТЩ — в БОБР, 9 ТТЩ — в составе голландского ОПР, 10 ТТЩ — в Кронштадте.

Представляется, что учитывая отсутствие минных заграждений противника в зоне ответственности КВМБ (об этом в августе 1941 г. штабу КБФ было известно), а также отсутствие необходимости иметь ТТЩ в БО БР после ухода флота из Таллина (там с минной опасностью могли бы справиться КАТЩ), имелась возможность усилить ПМО прорывавшихся сил хотя бы половиной из 24 ТТЩ, находившихся в БО БР и КВМБ (включая голландский ОПР). Тогда общее количество ТТЩ в составе прорывавшихся сил КБФ составило бы 28 единиц (табл. 18), а вместе с БТЩ всего могло быть 38 ТЩ.

Рассматривая вариант проводки 10 отрядов кораблей и судов 38-ю ТЩ за двумя рядами тралов при ширине протраленной полосы 1–1,5 каб, можно предположить следующее построение ПМО прорывавшихся из Таллина сил КБФ.

Головной КОН мог бы сопровождаться четырьмя парами ТТЩ, идущими в двух рядах строем сложного кильватера (в каждом ряду — по две пары ТТЩ в строю уступа), а пять остальных КОН — каждый за двумя парами ТТЩ, идущими в кильватерном строю. Головной ОБК мог бы идти за четырьмя БТЩ, идущими в двух рядах (по два в каждом ряду в строю уступа), три остальных — каждый за двумя БТЩ, идущими в кильватер друг другу.

Неисполнительность командиров КВМБ и БО БР, нетребовательность командующего и штаба КБФ не позволили использовать этот шаг. Да и вряд ли такое построение ПМО повысило бы безопасность от мин проводимых кораблей и судов.

Но выше речь шла о 57 проводимых за тралом кораблях и судах, а фактически в проводке пуждались 106 кораблей и судов! Для их проводки даже при рассмотренном варианте построения ПМО потребовалось бы не менее 70 ТЩ, но таким количеством не располагал КБФ.

Итак, тральщиков было 26, а флот больше не мог оставаться в Таллинском заливе под обстрелом вражеской артиллерии.

Согласно рис. 3, 4, за тралом фактически проводились 56 кораблей и судов: в ГС — 9, в ОПР — 7, в КОН-1 — 18 (одно под буксиром), в КОН-2 — 9 (один под бук-

сиром), в КОН-3 — 13 (одно под буксиром); из них 45 имели осадку 3 м и более, а 11 — от 1,5 до 3 м.

На рис. 2 представлены фактические ордера ПМО отрядов боевых кораблей и КОН. Из рисунка видно (с учетом данных табл. 44), что благодаря построению пяти БТЩ в строй свернутого уступа (перекрыш тральных полос 90–95 м), общая ширина протраливаемой ими полосы достигала 3 каб, при этом в полосе шириной 2 каб ГС и ОПР были прикрыты двумя рядами параван-тралов.

КОН-1 шел за тремя рядами тралов при ширине протраленной полосы 1 каб, но вторая пара ТТЩ из-за отсутствия на них МТШ шла с морскими змейковыми тралами (МЗТ), применение которых при проводке кораблей за тралами НТЩ-40 не рекомендовалось.

КОН-2 и КОН-3 шли за одним рядом тралов, в протраленной полосе шириной около 1,7 каб, однако в КОН-2 два ТЩ почему-то к проводке не привлекались, оставаясь в резерве, хотя и МТШ, и МЗТ на них были.

Никаких документов, характеризующих ордер ПМО КОН-4, в архивах не найдено (для этого «Планом перехода конвоев» предусматривались четыре КАТЩ).

Следует обратить внимание на то, что КРЛ, ЛД и ЭМ было приказано иметь поставленными параваны-охранители. По косвенным данным, можно предположить, что на БТЩ имелось не менее чем по два комплекта параван-тралов, а на ТТЩ — по полтора: два комплекта МТШ и по одному — два МЗТ, кроме ТТЩ № 43, 44 и 47, получивших от КАТЩ по одному комплекту МТШ, и ТТЩ № 57 «Виестурс» и № 91 «Ляпидевский», имевших только МЗТ.

Сложность организации ПМО усугублялась еще и тем, что в составе сил ПМО конвоев находились ТТЩ семи дивизионов (3, 4, 5, 7, 8, 9 и 12-го), но при этом имелся лишь один командир дивизиона тральщиков. Это командир 12-го днттщ, прибывший в Таллинский залив за три часа до назначенного времени начала движения КОН-2 и только за час до съемки конвоя с якорей вступивший в командование его ПМО.

Отсутствовали командиры 4-го и 7-го днттщ — они не были назначены. Командир 5-го днттщ находился на лечении в связи с тяжелым ранением.

Командиры 3, 8 и 9-го днттщ находились в местах базирования и боевых действий большей части своих кораблей (о. Гогланд, БО БР, Кронштадт). Поэтому ПМО КОН-1 и КОН-3 возглавили командиры ТТЩ № 52 «Бук» и ТТЩ № 35 «Шуя» соответственно.

При оценке возможностей ПМО в Таллинском прорыве нужно учитывать, что при имевшемся количестве ТЩ и принятом их построении вывод из строя взрывом МЗ или мины трала хотя бы у одного БТЩ или у одной из пар ТТЩ приводил к появлению пропусков в тральных полосах и к их сужению.

Видно, что из-за недостатка ТЩ конвой состояли из вдвое-втрое большего числа проводимых за тралами кораблей, чем это было установлено НТЩ-40 и «Ин-

струкцией по организации конвойной службы на КБФ». Это снижало возможность удержания судов в протральной полосе и повышало опасность подрыва на минах судов, особенно шедших во вторых половинах кильватерных колонн.

Эсминцам «Гордый» и «Яков Свердлов», находившимся в охранении КРЛ «Киров», были назначены такие позиции, что они вынуждены были постоянно идти вне протральной полосы.

ЭМ «Свирепый» и ЭМ «Суровый», вошедшие в состав охраны КОИ-1, были вынуждены часть времени идти со скоростью 5–6 узлов, а на этой скорости их параваны, как уже говорилось, из охранителей превращались в «улавливателей» мин, подтягивая их к бортам кораблей.

Навигационное обеспечение форсирования ЮМБ не планировалось. В соответствии с требованиями НТЩ-40 оно должно было включать меры по повышению точности счисления пути ТЩ и обвехование протральной полосы. Первое требование, связанное с необходимостью коренного улучшения навигационного оборудования как самих ТЩ, так и Финского залива, реализовать не представлялось возможным. Что же касается обвехования, то, по мнению флагманского минера штаба МО БМ, его следовало осуществить одновременно с полным изменением организации ПМО конвоев.

По его словам, утром 28.08 он якобы доложил семафором с ПБ «Ленинградсовет» на ЭМ «Калинин» командиру МО БМ свои предложения следующего содержания: *«Поскольку изменилось время начала движения конвоев и будет единая кильватерная колонна, считаю необходимым все ТЩ ТЩ (имелись в виду только ТТЩ, о БТЩ речь не шла. — Р. З.) и КТЩ КТЩ вывести в голову колонны. Один дивизион ТЩ и два дивизиона КТЩ с прикрытием ПЛО и ПВО (несколько катеров «МО») отправить с упреждением на 3–4 часа; скорость движения иметь 7 узлов. Для разведки плотности минных полей тральщикам следовать с подсекающими (змейковыми) тралами, а катерным тральщикам поставить тралы только при подходе к минным заграждениям в районе Юмinda-нина и острова Кери. Весь протральный район сразу же обвеховать автоматическими вежами типа «КС», которые в количестве 1000 штук погружены на небольшой транспорт. Тральщикам второго дивизиона следовать в протральной полосе с тралами Шульца»* [док. № 558].

Это представляющееся фантастическим воспоминание было сообщено капитаном 1 ранга А. Ф. Гончаренко в 1971 г. с трибуны первой военно-исторической конференции ветеранов ОЛС и эскадры КБФ (нельзя, конечно, исключить того, что в материалах конференции допущена опечатка при указании количества вех «КС»: скажем, 1000 напечатано вместо 100).

Для сравнения приводится фрагмент из труда И. А. Киреева [библ. № 45, с. 162], изданного в 1960 г.: *«Известны только единичные, но, к сожалению, запоздалые попытки проявления такой инициативы, например, со стороны находившихся на учебном корабле «Ленинградсовет» штурмана 1 конвоя, настаивавшего на необходимости обвехования кромки тральной полосы, и флагманского минера Минной обороны, около 11 часов 28 ав-*

густа прибывшего с докладом по этому вопросу на миноносец «Калинин» к своему прямому начальнику. Командир Минной обороны (командир арьергарда) не стал возражать против постановки тральных вех, но их не было на тральщиках (весь запас тральных вех, включая полсотни светящихся вех, заблаговременно заготовленных по инициативе флагманского минера Минной обороны, был погружен с берегового склада на один из транспортов. – прим. И. А. Киреева), и было уже слишком поздно разыскивать их, так как вскоре на крейсере «Киров» был поднят сигнал: «1 конвоем начать движение в 12 часов».

Странное примечание И. А. Киреева, поскольку в примечании на с. 101 этого же труда [библ. № 45] он пишет о неподготовленности тральщиков и проводимых ими кораблей к ночному форсированию минных заграждений, в частности из-за отсутствия светящихся тральных вех.

Эти два высказывания по одному и тому же вопросу приведены здесь для того, чтобы обратить внимание на то, что содержание предложений, способ их доведения до командира МО БМ, а также количество имевшихся вех по мере удаления от августа 1941 г. изменяются до неузнаваемости.

Но по вопросу об обвеховании и высказываемых по этому поводу соображениях имеется и другая интересная информация для размышления.

Например, в «Отчете о боевом тралении восточной части Финского залива до меридиана Родшер в 1940 году» указано:

*«5. Материальное обеспечение*

*Порт не в состоянии был обеспечить потребность в змейковых тралах и тральными вехами <...>.*

*Вехи КС дорогостоящие – тральными кораблями не использовались.*

*Были случаи, что отсутствие вех тормозило работу по тралению. Во время работ в Выборгском заливе иногда вехи изготавливались личным составом тралющих кораблей»<sup>11</sup>.*

11.08.1941 г. флагманский минер штаба МО БМ А. Ф. Гончаренко подал заявку в тыл КБФ на обеспечение действий бригады траления 300 вехами (определения «тральными» в заявке нет), в том числе сотней вех Ксв (возможно, Ксн или Кси; в документе индексы у буквы «К» читаются плохо) [док. № 311].

Можно предположить, что речь шла о вехах КС. Но зачем, спрашивается, нужны еще 100 таких вех, если имелась 1000? Не ясно также, почему флагманский минер МО БМ не заказывал тральные вехи, состоявшие на вооружении в 1941 г. (например, тральные вехи ТВ-39, облегченные тральные вехи ОТВ).

Вопрос не праздный. Дело в том, что в феврале 1942 г. на совещании в штабе КБФ капитан 3 ранга И. А. Киреев с сожалением докладывал, что «светящихся вех на флоте в 1941 г. не было» [док. № 1396]. В 1943 г. он же, обобщив опыт использования трального оружия в кампаниях 1941–1942 гг., писал: «Светящиеся автоматически затопляемые вехи разработаны в 1941 г., и в 1942 г. приступлено к их изготовлению» [библ. № 149].

<sup>11</sup> АО ЦВМА. Ф. 45. Д. 8926. Л. 17.

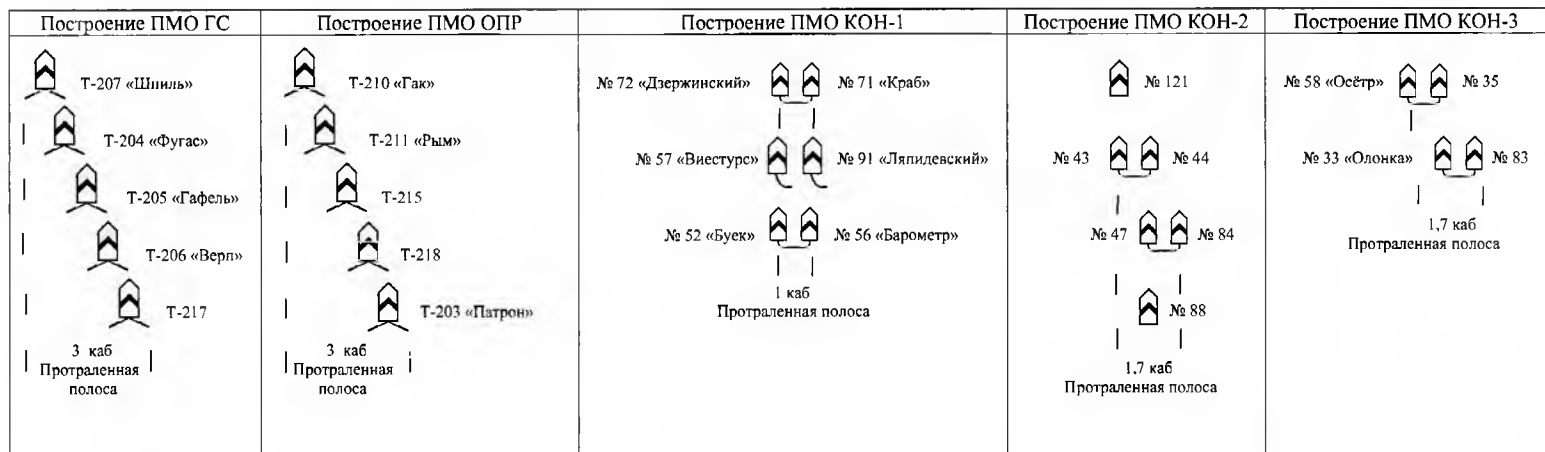


Рис. 2. Построение ПМО ОБК и КОН



В 1974 г. бывший начальник таллинского завода № 7 (Петровской верфи) В. В. Корниенко рассказывал о том, что 28.08.1941 г. были взорваны склады МТО КБФ на о. Найссаар [док. № 686].

В 2005 г. в книге военно-морского историка А. В. Платонова [библ. № 71, с. 607] была приведена таблица, из которой следует, что на КБФ по состоянию на 22.06.1941 г. имелись 593 тральные вехи, а 31.12 их стало 483, с учетом расхода 317 вех и пополнения 207 вехами. Откуда же у А. Ф. Гончаренко в 1941 г. появились 1000 вех «КС»? Правда, в этой таблице не указаны типы имевшихся на флоте тральных вех и их распределение по военно-морским базам.

Наконец, в 2010 г. военно-морской историк В. М. Йолтуховский в статье «Минная война на Балтике, 1941 год» [[http://www.cnw.mk.ua/weapons/navy/balt\\_41.htm](http://www.cnw.mk.ua/weapons/navy/balt_41.htm)] сообщил, что «на складах Главной базы (28.08.1941 г. — Р. 3.) подрывные команды уничтожали тралы и тральные вехи, которые были перевезены из Кронштадта в Таллин буквально накануне войны... Запасы вех имелись на острове Аэгна». Но источники этой информации, а также типы и количество перевезенных из Кронштадта и уничтоженных в Таллине тральных вех в этой статье не указаны.

Итак, предложения А. Ф. Гончаренко (вариант № 1. или вариант № 2. или еще какой-то — неважно) были доложены за час до съемки с якорей КОН-1, когда времени для организации ПМО в соответствии с этими предложениями уже не было. Начальник штаба МО БМ, участвовавший в разработке планирующих документов на прорыв, либо не внес своевременно предложений по навигационному обеспечению форсирования ЮМБ, либо его предложения не были приняты штабом КБФ, либо приведенное выше заявление о 1000 тральных вехах — миф, а сведения в Интернете об их уничтожении — правда.

Привлекался ли к планированию ПМО Таллинского прорыва флагманский минер младший штаба КБФ (флагманский минер штаба КБФ А. К. Тулинов, получивший тяжелое ранение при неудачной попытке разоружения немецкой мины, находился на лечении в госпитале), в чем заключалось его участие, если привлекался, — неизвестно. Зато известно, что на прорыв он был назначен командиром КОН-4. В походном штабе флота, форсировавшего мощную минную преграду, флагманский минер оказался ненужным.

Нужно также заметить, что применение тральных вех для обозначения кромок ФВК допускалось лишь по специальному указанию штаба КБФ. Но его не последовало.

Уже после Таллинского прорыва высказывалось мнение о том, что безопасность проводки сил флота через ЮМБ можно было повысить, если бы перед тральщиками КОН-1 шли 12 КАТЦ с катерными тралами, а КОН-4 проводился за тралами назначенных в его состав четырех КАТЦ. Известно, что 12-й дикатц имел приказание при благоприятной погоде идти впереди ТТЦ КОН-1, а 15-й дикатц — впереди ТТЦ

КОН-2, но не с катерными, а с облегченными тралями Шульца. Однако в первый день прорыва этому помешало волнение моря [док. № 906]. К тому же, по данным В. М. Йолтуховского, 18 из 27 КАТЩ не имели тралов [[http://www.cnw.mk.ua/weapons/navy/balt\\_41.htm](http://www.cnw.mk.ua/weapons/navy/balt_41.htm)]. Подробнее вопросы обвехования и использования КАТЩ рассмотрены в разделе 2 главы 5.

Завершить тему ПМО Таллинского прорыва целесообразно кратким обзором условий его планирования. Заглянув в табл. 15, 17, 18 и 19, можно видеть следующее:

– 24.08 первым вариантом плана перехода кораблей и судов предусматривалось иметь 13 БТЩ в ПМО трех ОБК (правда, их к этой дате в составе КБФ осталось только 12, а в Таллине находились пять). Для ПМО шести конвоев планировались 10 ТТЩ (все находились в Таллине) и восемь КАТЩ (хотя последних имелось 25, видимо, для всех не хватало тралов);

– 25.08 днем в Таллине стало девять БТЩ, во второй половине дня прибыл десятый, еще два БТЩ погибли по пути в Таллин; для ПМО конвоев не осталось ни одного ТТЩ (все ушли с двумя отрядами транспортов в Кронштадт 24.08 и 25.08);

– 26.08 вторым вариантом плана перехода для ПМО двух ГС и ОПР были назначены оставшиеся в строю 10 БТЩ; АР планировалось проводить за параван-тралями трех СКР (все они были в Таллине); для обеспечения ПМО конвоев предполагалось иметь 12 ТТЩ, но во второй половине дня из Кронштадта прибыли лишь шесть ТТЩ, причем один из них имел только змейковый трал;

– 27.08 к назначенному моменту съёмки с якорей КОН-1 (22.00) в Таллине было только восемь ТТЩ (возвратились два ТТЩ из ВМБ Ханко). Для ПМО судов КОН-2 тральщиков не было (не вернулись четыре ТТЩ, ушедшие 25.08 с конвоем до о. Гогланд). Для ПМО отряда судов тыла (КОН-4) ТТЩ вообще не планировались.

– 28.08 около 11.00 обнаружили себя два ТТЩ, прибывшие накануне из БО БР после захода солнца; еще шесть ТТЩ, прибывшие от о. Гогланд, в это же время вошли в Таллинский залив. Три из восьми этих ТТЩ вообще не имели тралов, один имел только змейковый трал, пять нуждались в пополнении запасов угля, а двум из этих пяти требовалась еще и питьевая вода. К слову, от о. Гогланд в Таллин вышли девять ТТЩ, но один – № 42 – погиб на переходе, № 75 «Орджоникидзе» и № 93 «Сом» возвратились из-за сильного волнения и возникших неисправностей.

При такой неопределенности состава тральных сил и с учетом неблагоприятной погоды, стоявшей 26–28.08, планирование ПМО прорыва представляло чрезвычайно сложную задачу, а ее перепланирование «по-гончаренковски», за час до начала движения в Кронштадт, как представляется, было невозможно.

**е) организация противовоздушной обороны (ПВО)**

ПВО Таллинского прорыва планировалось осуществить:

а) ослаблением бомбардировочной авиации противника нанесением ударов по аэродромам базирования, расположенным на северном и южном побережьях Финского залива;

б) прикрытием кораблей от воздушных атак противника к востоку от меридиана 26° 30' ИА, действующей с аэродромов Липово или Купля;

в) отражением воздушных атак противника зенитными огневыми средствами (ЗОС) кораблей и судов.

«План действий Военных-Воздушных сил КБФ по прикрытию флота при его следовании из Таллина в Кронштадт и прикрытию каравана из Кронштадта в Таллин на 27–29.08.1941 года» [док. № 487] и «План прикрытия перехода флота 28–29.08.41» [док. № 488] были разработаны в соответствии с требованиями Военного совета КБФ. Второй документ по существу представлял собой плановую таблицу действий истребительной авиации. Поэтому содержащиеся в нем указания *«при прикрытии истребителями главное внимание – прикрытию боевого ядра флота», «при патрулировании прикрывается боевое ядро эскадры», «при отсутствии флота... [истребители] прикрывают... идущие с запада на восток транспорта»* вряд ли можно отнести на счет самостоятельности командующего ВВС флота.

Кстати, такая постановка задачи ВВС флота лишний раз подчеркивает, что замысел Военного совета КБФ предполагал самостоятельный, отдельно от конвоев, прорыв боевого ядра флота, т. е. ГС и ОПП, из Таллина в Кронштадт.

Командующий ВВС КБФ, утвердив 27.08 названные планы, в этот же день нарастил их постановкой задачи особой авиагруппе на о. Эзель (это она бомбила Берлин): до рассвета 28 августа нанести удар по рижскому аэродрому (в утвержденном плане такой задачи не было). На этом аэродроме базировалась основная часть немецкой авиации командования ВВС Балтийского моря: 806-я группа берегового базирования (20–25 бомбардировщиков Ю-88), 1-я эскадрилья 406-й группы берегового базирования (три торпедоносца Хе-115), группа боевой подготовки пополнений 54-й истребительной эскадры (15 истребителей Ме-109), 3-я эскадрилья 125-й морской разведывательной группы (шесть гидросамолетов Ар-95, которые могли применяться и в качестве торпедоносцев) и 1-я эскадрилья 196-й разведывательной группы корабельного базирования (девять гидросамолетов Ар-196).

В табл. 46 показан состав сил по задачам, предусмотренным Планом действий ВВС КБФ, а в табл. 47 фактически представлен План истребительного прикрытия перехода флота.

В интересах повышения эффективности ПВО прорыва Военный совет КБФ в 08.40 27.08 обратился к Военному совету СЗН с просьбой:

«1. ...С рассветом 28 нанести удар бомбардировочной авиацией, переданной Новикову, если есть возможность, добавить фронтовой.

2. Собрать на аэродром Липово максимум ИА с подвесными бачками на 28–29 для прикрытия флота на возможно дальнем расстоянии. Все операции ВВС поручить Самохину. КП – на Липово...» [док. № 505].

К сожалению, в п. 2 этого документа не ставился прямо вопрос об усилении ИА ВВС КБФ самолетами фронтовой ИА, хотя в Плановую таблицу истребительного прикрытия (табл. 47) ее самолеты были вписаны.

Таблица 46

**Задачи и состав ВВС КБФ и Ленинградского фронта, планировавшиеся на 27–29.08.1941 г. для осуществления ПВО Таллинского прорыва**

Задачи	Количество и типы самолетов, наименование соединений и частей
Дневная воздушная разведка аэродромов противника в Финляндии (Утти, Мальми, Сало) и Эстонии (Раквере, Тапа, Тарту)	2 Пе-2 и 3 ДБ-3 от 8-й абр
Ночная воздушная разведка тех же объектов	6–9 МБР-2 от 15-го рап
Уничтожение по данным дневной воздушной разведки авиации противника на аэродромах Финляндии и Эстонии днем	12 СБ и СБрк, 9 ДБ-3 от 8-й абр
Уничтожение по данным дневной и ночной воздушной разведки авиации противника на аэродромах Финляндии, Эстонии и рижском аэродроме ночью	20–30 МБР-2 от 15-го рап 13 ДБ-3 от 8-й абр с о. Эзель
Прикрытие эскадры с воздуха к востоку от меридиана 26°30'	14 И-153, 8 МИГ-3, 1 Як-1, 23 И-16, 6 И-15 от 10-й и 61-й абр (5, 13 и 71-й иап, 13 окиаз и 104-я оиаэ) – всего 52 самолета-истребителя

Плановая таблица истребительного прикрытия

Части	Тип и количество самолетов	08.00		09.00			10.00		11.00		12.00	
		30		15	30	45	40		20	40	20	40
5 иап	9 МиГ-3 1 ЯК-1 7 И-16	РЕЗЕРВ										9 МиГ-3
13 коиаэ 13 иап 71 иап	9 И-16 14 И-153	3 И-16 6 И-153	8 И-153		6 И-16		6 И-16 3 И-153	8 И-153			6 И-16	
104 оиаэ	7 И-16	РЕЗЕРВ										
Истребит. группа	6 И-15				6 И-15							
5 иад ВВС ЛФ	9 И-153											
8 иад ВВС ЛФ	9 МиГ-3											

*Примечания:* Напряжение — 5 вылетов на самолет. Резерв — 9 самолетов И-16 на аэродроме. Начало патрулирования ориентировочно в 08.00 28.08.41. Вылеты и порядок патрулирования частей, участвующих в прикрытии, с КП штаба ВВС КБФ. Патрулирование осуществляется девятками в двух группах на двух высотах 1500–3000 м. При наличии облачности — под кромкой облаков. При патрулировании прикрывается боевое ядро эскадры. Для управления самолетами в воздухе по радио — волна

Необходимо обратить внимание на три момента в планах действий ВВС КБФ.

Во-первых, ВВС КБФ не могли осуществить эффективные действия по уничтожению авиации противника на аэродромах Финляндии, Эстонии и Латвии, поскольку система ее базирования к 27.08 не была вскрыта, так как ВВС КБФ в августе 1941 г. разведку аэродромов противника не только не вели, но даже не планировали. Командование ВВС КБФ имело лишь общее представление о возможных местах базирования авиации противника. К тому же количество самолетов бомбардировочной авиации флота было недостаточным для непрерывного воздействия в течение хотя бы одних суток по нескольким аэродромам противника. Наконец, в составе ВВС КБФ не было самолетов-истребителей дальнего действия, необходимых для сопровождения самолетов-бомбардировщиков.

Таблица 47

Прорыва КБФ из Таллина 28–29.08.1941 г.

	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
	30	30	30	30	30		
		3 И-16	4 И-16	9 МиГ-3		7 И-16 6 МиГ-3	6 МиГ-3
		РЕЗЕРВ					
И-16 И-153			8 И-153		6 И-153		8 И-153
		6 И-16			6 И-16		6 И-16
							6 И-15
		РЕЗЕРВ					

№ 152. Позывной самолета «Рапира». Позывной КП ВВС «Булат». Части истребительной авиации ПВО, выделенные на прикрытие флота, оперативно подчинены 61-й аб. Разведку с 8.00 ведут 3 И-16 и 6 И-153 13 КОАЭ. Они же прикрывают флот при его обнаружении. При отсутствии флота по этому графику прикрывают с 8.00 идущие с запада на восток транспорты (на рассвете 28.08 находились на траверзе Юминда).

Отношение командования ВВС флота к этой задаче лучше всего характеризует выдержка из разведсводки № 100 штаба ВВС на 18.00 29.08 (т. е. на момент, когда немецкая авиация завершила разгром конвоев, следовавших из Таллина), подписанная начштаба ВВС КБФ: «В Финском заливе наши корабли и транспорты на переходе атаковывались группами самолетов противника. Подробности уточняются. Выход: активные действия авиации противника по нашим транспортам в Финском заливе свидетельствуют о базировании бомбардировщиков противника на аэродромах Финляндии (но разве это раньше не было известно?! — Р. З.). Необходимо установить места базирования авиации противника» [док. № 1024].

И это после разгрома конвоев!

Об этом же свидетельствует и тот факт, что решение о постановке задачи особой авиагруппе, бомбившей Берлин, — нанести удар с о. Эзель по рижскому аэро-

дому — было принято только в 20.30 27.08, хотя разрешение на ее использование Военный совет КБФ получил еще в 09.04 26.08.

Во-вторых, действия ВВС КБФ изначально предполагали истребительное прикрытие конвоев, прорывавшихся из Таллина, осуществлять по остаточному принципу: если в зоне прикрытия не будет боевого ядра флота. Но куда оно могло деться в Финском заливе?

В-третьих, для прикрытия прорывавшихся из Таллина сил КБФ не планировались действия самолетов-истребителей с аэродрома на п-ове Ханко. Для этого требовалось произвести временную перегруппировку туда истребителей 12-й коиаэ с о. Эзель.

Возможно, на п-ове Ханко не было необходимых запасов топлива для десятка дополнительных самолетов ИА, но архивные документы о попытках использования ханковского аэродрома ничего не говорят.

Военный совет КБФ хорошо представлял ограниченность возможностей флотской авиации по ПВО сил, прорывавшихся из Таллина в Кронштадт, и считал, что западнее меридиана 26°30' таких возможностей вообще нет. Была понятна и недостаточность ЗОС кораблей и судов (табл. 48) для отражения атак авиации противника. Поэтому в цитирувавшейся выше радиограмме Военному совету СЗН имелась просьба:

*«3. Временно вернуть 16 МО, изъятых на Ладожское озеро, с задачей на рассвете 28.08 поставить вдоль фарватера от м-ка Кэри до Гогланда обеспечивать с воздуха и от ПЛЛ» [док. № 505].*

Ранее уже говорилось о том, что эта просьба была послана поздно.

Таблица 48

**Общий состав ЗОС прорывавшихся из Таллина кораблей и судов КБФ 28.08.1941 г.**

Группировки сил (количество кораблей в них)	Пушек, калибр в мм					Пуле- метов 12,7 мм	Пушек / пулеметов в среднем для ПВО одного корабля
	100	76,2, 75	45	40, 37, 20	Всего		
ГС (30)	6	7	42	2	57	36	1,9 / 1,2
ОПР (22)	—	8	28	—	36	30	1,5 / 1,4
АР (15)	—	3	32	—	35	14	2,3 / 0,9
Итого в отрядах БК (67)	6	18	102	2	128	80	1,9 / 1,2
КОН-1 (38)	—	10	35	4	49	23	1,3 / 0,5
КОН-4 (17)	—	—	8	—	8	4	0,5 / 0,2
КОН-2 (27)	—	—	21	1	22	5	0,8 / 0,2
КОН-3 (25)	—	1	11	1	13	11	0,5 / 0,2
Итого в КОН (107)	—	11	75	6	92	43	0,9 / 0,4
Вне отрядов БК и КОН (51)	—	1	4	2	7	4	0,1 / 0,1
Всего (225)	6	30	181	10	227	127	1,0 / 0,6

#### **4.2. Первый этап операции — прорыв Юминдской минно-артиллерийской позиции (с 12.18 28.08 до 09.50 29.08)**

Движение сил КБФ в Кронштадт началось в 12.18 28.08, когда снялись с якорей ТТЩ КОН-1 (командир КОН — начальник 2-го отделения оперативного

отдела штаба КБФ капитан 2 ранга Н. Г. Богданов). КОН-1 пошел в Кронштадт не в том составе, какой был предусмотрен «Плановой таблицей перехода конвоев». По неустановленной причине к нему присоединились транспорты «Иван Папанин», «Казахстан» и «Эргонаутис» из КОН-2.

В составе сил охранения КОН-1 оказался и ЭМ «Суровый». В некоторых документах и публикациях утверждается, что до него не дошло приказание быть в составе АР. Возможно, это так, но командир ЭМ «Суровый» в 08.35 28.08 сам послал радиограмму командиру ОЛС с просьбой разрешить ему идти с КОН-1, поскольку корабль 27.08 на переходе из Моонзунда получил серьезные повреждения механизмов и корпуса от взрыва мины в его шхерах-охранителе. Скорее всего, командир считал, что состояние корабля делает его мало полезным в качестве боевой единицы АР. Командир ОЛС ответил ему, что все указания он получит от командира 4-го днэм, который находился на ЭМ «Свирепый», назначенном в охранение КОН-1, а о своем желании должен доложить контр-адмиралу Раллю (командиру АР).

Содержание этих переговоров указывает на то, что командир ЭМ «Суровый» знал о назначении его корабля в состав АР. Кстати, незадолго перед съемкой КОН-1 с якорей все четыре ЭМ из состава АР вместе меняли место стоянки в Таллинском заливе. Остается предположить, что к началу движения КОН-1 ЭМ «Суровый» все же было дано разрешение (приказание) на переход из состава АР в состав охранения КОН-1, хотя и неизвестно, кто его дал.

Итак, выход сил КБФ из Таллина начался на 14 часов позднее времени, намеченного «Плановой таблицей перехода конвоев». Виновницей этого сдвига по времени названа свежая погода. Как известно из донесения начштаба КОН-1, подписанного в 01.55 28.08, попытка начать движение согласно плану в 22.00 27.08 не удалась, поскольку ТТЩ из-за сильной качки не смогли поставить тралы. Кроме того, в составе ПМО конвоя оказалось только три ТТЩ вместо четырех [док. № 562].

Командир КОН-1 несколько иначе описывает это событие: оказывается, ТТЩ тралы поставили, но мощности их машин не хватило, чтобы двигаться с тралами против волны, при этом назван отсутствовавший тральщик — ТТЩ № 72 «Дзержинский», затерявшийся в ночи. Думается, что начало движения задержалось также из-за несвоевременного выхода на рейд ШК «Вирония», ТР «Ярвамаа» и ПМ «Серп и Молот» [док. № 832]. Следует вспомнить в этой связи и запись в вахтенном журнале СКА МО № 507, на котором находился командир конвоя: *«Таллинский рейд. Четверг, 28 августа... 01.30. Катер на ходу. Переменные курсы, сколачиваем караван. Ничего не удается».*

Общая задержка выхода сил КБФ из Таллина, вероятно, произошла бы даже при благоприятной погоде. Так, к назначенному времени выхода КОН-2 (04.00–05.00 28.08) у него отсутствовало противоминное и противолодочное охранение (если, конечно, не считать за ПМО восемь КАТЩ, часть которых не имела тралов). Лишь после 11.00 28.08 в распоряжение командира КОН-2 поступили два ТТЩ, прибывшие из Моонзунда (почти без угля и питьевой воды), и четыре ТТЩ, прибывшие



от о. Гогланд (три из них без тралов и почти без угля), а также один из двух СКА типа «МО». Почти пять часов заняла передача тралов от КАТЩ, угля и воды от КЛ «Москва» на эти ТТЩ, завершившаяся, причем не полностью, около 16.00, уже после начала движения из Таллинского залива. Только в 14.00 28.08 закончилась посадка гарнизона о. Аэгна на входивший в КОН-2 ТР «Шауляй» с помощью катеров 12-го и 15-го днкатщ из состава охранения конвоя и помогавших им ПКА 2-го Балтийского отряда пограничных судов (БОПС). А входившие в состав этого же конвоя ЗС «Азимут», «Вятка», «Онега» лишь к 15.00 закончили посадку войск с и-ова Виймси с помощью катеров 11-го днкатщ из состава КОН-3.

Кроме того, как уже отмечалось выше, командование гарнизона о. Найссаар не получило своевременно приказ об эвакуации, из-за чего прием войск и грузов на ТР «Эверита» и ПМШ «Атта» затянулся до утра. Когда они закончили погрузку, сильный прижимной ветер не давал им возможности без буксира выйти из гавани, буксир же для них удалось выделить лишь к 14.00.

Также в 04.00–05.00 28.08 должен был начать движение и КОН-3, но входившие в его состав ТР «Балхаш», ТР «Кумари» только в 04.15 вышли из Палдиски. В Таллинский залив они прибыли около 11.00, а место в конвое им было определено лишь к 14.50.

Наконец, посадка войск в Минной гавани на спасательные суда, входившие в состав КОН-2, КОН-3, КОН-4, была закончена лишь к 06.30 28.08.

Задержки движения начались сразу по выходе головы КОН-1 с рейда. В трале первой пары тральщиков его ПМО взорвалась мина, перебившая трал, на замену которого потребовался целый час. По всей вероятности, это была мина, о постановке которой самолетом противника накануне в 18.00–18.25 27.08 давали оповещения «по флоту» командир ЭМ «Яков Свердлов» и начштаба бртр с БТЩ Т-210 «Гак», а командир ЛД «Минск» донес непосредственно ОД ФКП КБФ, но меры по ее обезвреживанию приняты не были.

Продолжая движение по ФВК № 20 ТМ-а и № 10 ТБ-з после замены поврежденно-го трала, КОН-1 был обстрелян финской 305-мм батареей с о. Мякилуото. Снаряды падали с недолетом. Около 18.00 и 19.20 конвой обстреляла батарея противника с м. Юминда, но его прикрыл дымовой завесой ЭМ «Свирешый».

Так начался прорыв ЮМАП.

**В 14.15 вышел из Таллинского залива КОН-4** (командир КОН — флагманский минер младший штаба КБФ капитан 3 ранга С. А. Глуховцев), имевший скорость около 4,5 узла (такую скорость имела входившая в его состав КЛ И-8 из-за поломки одного из двух гребных винтов). Задержка на 1 час 15 минут была вызвана, скорее всего, остановкой КОН-1 после взрыва мины в трале первой пары его ТТЩ.

Состав КОН-4 тоже отличался от установленного «Плановой таблицей перехода конвоев». Из донесения командира конвоя известно, что ПМШ «Остерлед» была взорвана у и-ова Пальяссаар (кем и зачем — не говорится). Но, согласно записи в ЖБД штаба ОВР КВМБ, она прибыла в Кронштадт в 14.56 30.08.1941 г. В упомяну-

том донесении сообщается также, что ПМШ «Дельфин» и «Урме», МБ «Вейно», «Капитан» и «Механизатор» были взяты на буксир транспортами КОН-1 и КОН-2 (по данным [библ. № 288] ПМШ «Дельфин» была оставлена в Таллине). Наконец, как следует из этого же донесения, в КОН-4, помимо судов, указанных в «Плановой таблице перехода конвоев» (табл. 21), оказались СКР «Ост» и СКР «Щорс», ЭМТЩ «Поводец», ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» (на самом деле ЛЕД шел в составе КОН-1), СС «Сатурн», БУК КП-6 и КП-12 (последний буксировал ТКА № 121). О четырех КАТЩ, предназначенных для ПМО КОН-4, в донесении командира конвоя ничего не сказано. В районе о. Кери к КОН-4 присоединилась ПЛ Ш-301, возвратившаяся из боевого похода из открытой части Балтийского моря. Она вступила в кильватер СС «Нептун», отставшего от ОПр и оказавшегося среди судов этого конвоя.

В «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941»<sup>12</sup> показано, что все три названных мотобота были затоплены экипажами (видимо, по чьему-то приказанию) на колесе ФВК № 10 ТБ-3 в 17.00–17.03 28.08.1941 г. То же самое (без указания места затопления) донес после прорыва командир КОН-4, добавив, что экипажи с мотоботов были сняты. Причиной затопления мотоботов считается неустранимое поступление внутрь мотоботов забортовой воды из-за повреждения их корпусов близкими взрывами авиабомб. Известно также [док. № 836], что капитан МБ № 56 «Механизатор» А. П. Лукка и с ним еще три человека были в 17.12 сняты подводной лодкой Ш-307 с двух терпящих бедствие судов, подошедших к ней и названных в ее вахтенном журнале «катерами». Наверное, это были мотоботы, которые подводники могли считать катерами, так как они имели водоизмещение 25–35 т. В вахтенном журнале ПЛ Ш-307 названия этих «катеров» не указаны. Если это были мотоботы, то становится не ясным, затопили их или же просто бросили.

КОН-4 начал движение за КОН-1, не дожидаясь приказа командующего флотом. Видимо, командир конвоя посчитал, что ему следует выходить из Таллинского залива, как предусматривалось первоначальным планом, через час после выхода КОН-1. Однако по первоначальному плану КОН-2 должен был выходить через 5 часов после КОН-4, а КОН-3 — через 6 часов. Учитывалось, что скорость КОН-4 на один узел меньше скорости остальных конвоев, но при таких интервалах между моментами выхода конвоев он не будет мешать вышедшим после него: они смогут догнать КОН-4 только в районе о. Лавенсаари. Поскольку в связи с вынужденным изменением плана эти интервалы были сокращены, можно предположить, что командующий КБФ намеревался выпустить КОН-4 из Таллинского залива последним, почему и не отдал приказ о начале его движения вслед за КОН-1. «Инициатива» командира КОН-4 привела к тому, что КОН-3, начав движение через 1 час 5 минут после КОН-4, догнал его у западной границы ЮМБ. В результате, хоть об этом в архивных документах прямо не говорится, можно предположить, что дальнейшее

<sup>12</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 136. Приложение 16.

движение КОН-4 и КОН-3 происходило в общем «строю», попросту говоря — «кучей». КОН-2 избежал такой участи на начальном участке маршрута прорыва лишь потому, что шел не по оси, а по северной кромке ФВК № 10 ТБ.

Возможно, «инициатива» командира КОН-4 объясняется опасением того, что, выйдя последним, его конвой, отстав от остальных сил, останется без всякого охранения и станет удобной целью для противника.

Как бы то ни было, произошел сбой в управлении движением конвоев, который, наверное, повлиял и на величину потерь при прорыве.

**В 14.52 начал движение КОН-2** (командир КОН — командир 1-го дивизиона КЛ Шхерного отряда капитан 2 ранга Н. В. Антонов). Как уже говорилось, задержка объяснялась затянувшейся посадкой на ТР «Эверита», «Шауляй», ЗС «Азимут», «Вятка», «Онега» личного состава береговой и противоздупной обороны ГБ КБФ и некоторых частей 10-го ск с о. Найссаар, о. Аэгна и п-ова Виймси, а также с поздним прибытием в Таллин ТТЩ № 43, 44 и 47, назначенных в состав ПМО КОН-2. Как уже отмечалось, ТР «Казахстан», «Иван Папанин» и «Эргонаутис» из состава КОН-2 без разрешения командира конвоя ушли с КОН-1, а ТР «Эверита» и ПМШ «Атта» продолжали погрузку в гавани о. Найссаар. К КОН-2 присоединились не предусмотренные «Плановой таблицей перехода» ГС «Лоод» и ЛЕД БУК «Тасуя» с ТТЩ № 86 на буксире.

В состав ПМО конвоя были включены дополнительно ТТЩ № 84 и № 88, прибывшие из Моонзунда, и ТТЩ № 121 с командиром 12-го днттщ, прибывший от о. Гюгланд. В составе охранения не оказалось СКР «Чапаев», который из-за неисправности машины не возвратился от о. Гюгланд после проводки туда последнего перед эвакуацией конвоя. Не прибыл и ТТЩ № 42. Он погиб на переходе от о. Гюгланд в Таллин, подорвавшись на mine. Не занял своего места в охранении КОН-2 СКА ПК-214. Этот СКА по приказанию начальника штаба КБФ снимал людей со шлюпок, выходявших из Минной гавани после ухода из нее всех кораблей, и перевозил снятых (118 человек) у себя на борту и на буксируемом барказе, следуя за КОН-2.

В донесении командира КОН-2 о прорыве из Таллина, а также в отчетных документах о боевых действиях 1-го днкЛ и КЛ «Москва» в 1941 г. нет ни слова о входившем в состав КОН-2 ТР «Найссаар».

Командир КОН-2 повел свои корабли и суда не по оси колена ФВК № 10 ТБ-ж, в кильватер идущих впереди КОН-1 и КОН-4, а по его северной кромке. Из рассказов командиров СКА «МО», неоднократно проходивших по этому ФВК, ему стало известно о высокой плотности минных заграждений на нем, и он решил, что более безопасным в противоминном отношении будет маршрут, проходящий в 5 милях севернее ФВК. Согласно донесению командира КОН-2, утром 28.08, учитывая отсутствие тральщиков, которые еще не подошли от о. Гюгланд и из Моонзунда, он запросил разрешение начальника штаба КБФ на следование этим маршрутом. Ответа на радиограмму не получил и выходить за пределы назна-

ченного для прорыва ФВК № 10 ТБ не считал возможным, но движение в пределах границ назначенного ФВК по его северной кромке нарушением установленного порядка прорыва не считал.

Вряд ли командир КОН-2 принял правильное решение, поскольку следование по оси ФВК за КОН-1 и КОН-4, которые шли за тралами шести ТТЩ, частично расчистивших от мин путь для идущих сзади кораблей, наверное, было безопаснее, чем движение по нетронутой тральщиками северной кромке ФВК. Как оказалось впоследствии, для проводимых за тралами кораблей и судов, поскольку их было всего шесть, этот маневр не повлек нежелательных последствий, а вот у четырех из шести ТТЩ взрывами мин и МЗ были выведены из строя все тралы.

При движении по колену ФВК № 10 ТБ-з КОН-2 был обстрелян полевой артиллерией противника с п-ова Виймси. Снаряды ложились с большим недолетом.

В 19.50 КЛ «Москва» вместе с ЛД и ЭМ из состава ОПР приняла участие в отражении атаки пяти немецких ТКА на конвой и ОПР (двумя выстрелами из 100-мм орудий).

**В 15.20 пошел на восток КОН-3** (командир КОН — командир Отряда транспортов особого назначения каштан 2 ранга А. Ф. Янсон). К этому времени к нему присоединились прибывшие из Палдиски ТР «Балхаш», «Кумари» и КАТЩ № 1110. В состав КОН-3 вошел не указанный в «Плановой таблице перехода» ТР «Скрунда», а уже после выхода из Таллинского залива в его кильватерную колонну концевым вступил ТР «Эверита», задержавшийся с выходом из гавани о. Найссаар и не сумевший догнать свой КОН-2. Сведения о времени выхода ПМШ «Атта» не найдены. К КОН-3 вместе с ТР «Эверита» присоединились сопровождавшие его от о. Найссаар СКР «Снег», «Буря» и «Циклон» из состава АР.

Не установлено время выхода из Таллинского залива катеров БК-1 и БК-2 с личным составом штаба, политотдела и береговой базы ОВР ГБ, но известно, что в 23.55 28.08 они прибыли в Сууркюлян-лахти на о. Гогланд.

Нет сведений и о том, когда и с какими формированиями выходили из Таллинского залива другие корабли и суда, не включенные плановыми таблицами перехода ни в ОБК, ни в КОН.

**В 15.52 начали движение ГС** (ФКП флота и флаг командующего КБФ на КРЛ «Киров»). Во время движения по коленам ФВК № 14 ТБ-в, № 20 ТМ-а и № 10 ТБ-з между 16.00 и 18.00 был изменен походный порядок ГС: сначала отстало ПС «Пиккер», выполнявшее приказание командующего КБФ о спасении людей со шлюпок, все еще выходивших из Таллина после ухода с рейда всех кораблей, кроме АР. Затем в ордер ГС концевой ПЛ вступила Щ-405 (флаг командира 2-й брПЛ), которая почему-то не была указана в «Боевом приказе на переход КБФ» (по другим данным Щ-405 присоединилась к ОПР, но, возможно, эти данные относятся к 29.08). Наконец, ЭМ «Яков Свердлов», у которого была неисправна правая машина, командир ГС поменял местами с ЭМ «Сметливый», переведя первый с позиции на КУ=0° в Д=5 кбт в позицию на КУ=60° л/б в Д=5 кбт отно-

сительно КРЛ «Киров». Приказание командира ГС на перемену позиций носило иезуитский характер. Командир ЭМ «Яков Свердлов» приводит в своем рапорте на имя наркома ВМФ полное его содержание: *«Стать в охранение крейсера на дистанции 5 кабельтовых, КУ=60 левого борта, одновременно быть в протраленной полосе»* [док. № 735]. В таком же положении находился и ЭМ «Гордый», шедший справа от КРЛ «Киров». Выполняя это приказание, эсминцы шли вне протраленной полосы — в 2,6 каб за ее кромками.

ГС во время обгона КОН-2 и КОН-3, с 17.00 до 18.30, отразили атаку на себя и на конвой немецких бомбардировщиков. Около 18.00 КРЛ «Киров» был обстрелян трехорудийной немецкой батареей с п-ова Виймси. Снаряды взрывались в 50 м от борта. Дымовой завесой, поставленной ЭМ «Гордый», были прикрыты от артиллерийского огня с п-ова Виймси не только ГС, но и обгоняемый ими КОН-2.

**Так начались действия ОБК по прикрытию (или обороне) конвоев при их обгоне в ходе прорыва через ЮМАП.**

Обгоняя конвой, ГС шли справа (южнее) от них.

В 19.00 командующий КБФ донес замглавкома СЗН по морской части: *«Меридиан 25°15', ход 8–9 узлов. Непрерывно бомбят самолеты противника»* [док. № 697]. Это было единственное донесение командующего КБФ за время прорыва.

С 19.00 до 20.00 на коленах ФВК № 10 ТБ-ж, -е ГС трижды обстреливались батареей противника с м. Юминда. Во всех случаях артиллерийский огонь прекращался после ответных огневых налетов КР и ЭМ или постановки дымовых завес кораблями охранения.

Некоторые исследователи злорадствуют по поводу того, что неоднократными огневыми налетами подавить батарею не удалось. А зря злорадствуют! Видимо, требуется обратить их внимание на приказ наркома ВМФ от 8.08.1942 г. № 0675, который следующим образом определял степени поражения артиллерийских батарей противника (до выхода этого приказа степени их поражения не были установлены): *«1. «Подавление огня батареи» – на время ведения по ней артогня или бомбометания... 2. «Приведение батареи к молчанию» – на несколько часов... 3. «Вывод батареи из строя» – на несколько суток... 4. «Уничтожение батареи» – окончательное...»*.

Вряд ли стоит оценивать результативность огня корабельной артиллерии в 1941 г. по сегодняшним критериям.

В результате того, что юминдскую батарею не удалось привести к молчанию, в 19.40 ей удалось потопить СКАПК-233, шедший совместно с ГС справа от него, ближе к м. Юминда. Этот СКА не показан ни в одном планирующем документе на Таллинский прорыв, не числился он и ни в одном соединении КБФ, хотя реально существовал.

Думается также, что после того, как ГС и ОПР обогнали конвой, лишь наступившая темнота избавила транспорты от поражения огнем юминдской батареи. Этим подтверждаются высказанные выше соображения о правильности оценки командованием КБФ угрозы от огня береговых батарей при выборе маршрута прорыва.

Около 20.30 ГС обогнали КОН-1 и вышли в голову прорывавшегося флота, находясь не вдалеке от восточной границы ЮМБ.

В 21.10 КРЛ «Киров» отразил попытку пяти немецких ТКА выйти в атаку на него и КОН-1.

В 17.00 начал выходить из Таллинского залива ОПР (ЗФКП флота). К нему присоединилось ПС «Пиккер», оставшее от ГС. В 18.30 (по другим данным, в 18.57) НШ КБФ донес командующему флотом: «Приказание выполняю. Если буду идти в караваном № 2, все боевые корабли пойдут без параванов. Считаю необходимым идти с замкнутым строем для усиления ПВО и использования параванов» [док. № 696].

Таким образом, начштаба предлагал, чтобы ОПР шел совместно с ГС, имея скорость 13 узлов, как, собственно, и предусматривал походный ордер № 29.

В 19.30 командующий КБФ ответил согласием на предложение начальника штаба. Это согласие, надо полагать, означало, что командующий КБФ в интересах сохранения боевого ядра флота окончательно отказался от продолжения прикрытия конвоев отрядами боевых кораблей после прохода меридиана м. Юминда. Возможно, он предполагал, что два ОБК с пятью БТЩ каждый, выйдя в голову прорывавшихся сил, своими параван-тралами и параванами-охранителями создадут протраленную полосу шириной не менее трех кабельтовых, чем облегчат проводку конвоев ТТЩ.

С 19.00 до 20.00 ОПР при обгоне КОН-2 и КОН-3 отразил атаки на себя и на конвои немецких бомбардировщиков, а в 19.50 совместно с КЛ «Москва» — пяти немецких ТКА. В 21.00 ОПР отразил еще одну атаку тех же немецких ТКА на себя и КОН-1.

Вот как описывает эти события немецкий историк Фолькмар Кюн (Volkmar Kühn): *Когда 28 августа русские оставили Ревельский порт, командующий миноносцами в 13.00 выехал по телефону 1-ю флотилию торпедных катеров и приказал ввести ее в бой. Катера S 39, S 40, S 101, S 26 и S 27 получили приказ о приведении в срочную боевую готовность. После того как финская воздушная разведка сообщила о большом русском корабельном соединении, катера в 18.00 (в 19.00 по московскому времени. — Р. З.) покинули Хельсинки. На 24-узловом ходу они двинулись курсом на юг в район конвоя и через 45 минут хода увидели настоящий лес мачт. Русские эскадренные миноносцы открыли огонь по немецким катерам. Артиллерийский обстрел был столь силен, что ни один катер не смог выйти в атаку. Они уклонились, опять подошли, чтобы найти брешь, и на этот раз тоже были остановлены плотной стеной огня. Когда корветтен-капитан Бирнбахер (командир 1-й флотилии немецких торпедных катеров. — Р. З.) в третий раз попытался атаковать, вражеские эскадренные миноносцы заметили и эту атаку и отразили ее массированным огнем в третий раз. Командир флотилии прекратил атаку. Катера вернулись назад в Хельсинки» [библ. № 224].*

Некоторые мемуаристы, историки и даже официальные документы сообщали, что при отражении атак ТКА ЛД «Минск» потопил два немецких катера. Но вот что сказал по этому поводу управлявший огнем бывший командир БЧ-2 лидера капитан Гранга (в отставке) С. А. Волков: «При следовании отряда прикрытия, в составе которого

находился лидер «Минск», в районе маяка Кери курсом 50–70°, при отличной видимости. нами слева по борту была обнаружена группа торпедных катеров на дистанции более 120 кабельтовых, идущая на нас строем уступа или пеленга. По приказанию командира сразу же началась подготовка исходных данных для отражения атаки катеров противника. Центральный пост доложил, что катера идут прямо на нас со скоростью 34 узла. Наслышанный ранее от артиллеристов кораблей, встречавшихся в Рижском заливе с ТКА противника, о том, что катера имеют скорость 40 узлов, я также приказал установить на ЦАС скорость 40 узлов, чем допустил ошибку (естественно, что буруны скорости 34 узла не имеют).

Правила стрельбы по торпедным катерам предполагали открытие огня с 40 и не более 60 кабельтовых, поэтому я выжидал положенной дистанции, о чем и доложил командиру на мостик. После повторного приказания командира корабля огонь был открыт с дистанции 95 кабельтовых. Первый же пятиорудийный залп 130-мм орудий лег очень кучно по целику и закрыл два катера из пяти, но получился недолет в 1–1,5 кабельтова, как раз на величину моей ошибки в скорости цели. Закрытие высокими, плотными и долго стоящими всплесками двух катеров многими было принято за их уничтожение, но в сильную оптику визиров и дальномеров было видно, что все катера развернулись влево и пошли на удаление. Задача по отражению атаки катеров была выполнена» [док. № 777].

Возможно, именно эти действия ГС и ОПР по отражению нападений авиации и торпедных катеров, защите от огня береговой артиллерии противника Военный совет КБФ и считал прикрытием конвоев, хотя, скорее, их следует рассматривать как попутное, т. е. случайное, участие в их непосредственной обороне.

Бомбардировочная авиация флота из-за нелетной погоды в районе аэродромов ее базирования и перенацеливания для действий на сухопутном фронте не выполняла задачи по обнаружению и уничтожению ТКА противника, как предусматривалось планом ее действий.

Примерно в 21.00 ОПР начал выходить в голову КОН-1, идя на присоединение к ГС. А солнце зашло в 20.34, навигационные сумерки начались в 21.20. Поэтому если даже командующий КБФ хотел указанным способом помочь конвоям, то он опоздал сделать это, поскольку подсеченные ОБК мины в темноте расстреливать было невозможно.

При обгоне и после выхода в голову прорывавшихся из Таллина конвоев корабли ГС подсекли параван-тралами и параванами-охранителями 19 мин и пять МЗ, а корабли ОПР – 23 мины и один МЗ. Часть из них не была расстреляна и могла оказаться на пути конвоев.

**Арьергард** (флаг командира МО БМ на ЭМ «Калинин») с 17.00 по приказанию начштаба КБФ силами части СКР и СКА снимал на Таллинском рейде людей с различных малых плавсредств, шедших из таллинских гаваней, позднее задержался для снятия с о. Кери личного состава поста СНиС № 33 (пост оказался покинутым). В его состав вошли не указанные в боевых приказах Военного совета КБФ и командира МО БМ, а также в «Плановой таблице перехода КБФ» СКА МО № 204зав и

ПК-211 (находившиеся 26–27.08, когда разрабатывались названные документы, в Таллине), а также СКА МО № 197зав и ПК-232 (прибывшие 27.08 из Моонзунда).

Командир АР после выхода из Таллинского залива фактически «потерял» четверть своих кораблей. Дивизион СКР из состава АР перед уходом из Таллинского залива получил два приказа: 1) сопровождать ТР «Эверита», задержавшийся с погрузкой гарнизона о. Найссаар, и 2) заняться на рейде спасением защитников и жителей Таллина, идущих на шлюпках и катерах из гаваней. Когда ТР «Эверита» вышел из гавани о. Найссаар, дивизион СКР закончил (или прекратил) выполнение второго приказа и приступил к исполнению первого. В результате, следуя в охранении ТР «Эверита», он оказался в составе КОН-3. В наступившей темноте «потерялся» и СКА МО № 195зав. Оставшиеся три ЭМ в охранении двух ТКА и шести СКА «МО» в 21.15 вступили на колено ФВК № 10 ТБ-ж.

В 21.15 прорывавшиеся силы, находясь на ФВК № 10 ТБ-ж, -е, оказались в общем походном порядке глубиной до 15 миль, показанном на рис. 3, причем ОПР выходил в голову КОН-1 для присоединения к ГС.

Походные порядки ОБК и КОН показаны на рис. 4 и 5.

Около 17.00 КОН-1 начал форсирование ЮМБ. К 22 часам он понес существенные потери: погибли, подорвавшись на минах, санитарный ТР «Элла», поспешивший ему на помощь ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс», ТТЩ «Краб» и «Барометр». Произошла задержка движения конвоя примерно на два часа, потребовавшиеся для замены тралов и спасения личного состава погибших ТТЩ. КОН-1 фактически остался без ПМО, поскольку у его ТТЩ взрывами мин и МЗ были выведены из строя все МТШ, а змейковые тралы ночью применять было нельзя. В конце концов между 22.00 и 23.00 КОН-1 был вынужден стать на якоря в районе, простиравшемся на нескольких миль от юго-западной части минного заграждения И-28 до северо-восточной части минного заграждения И-81.

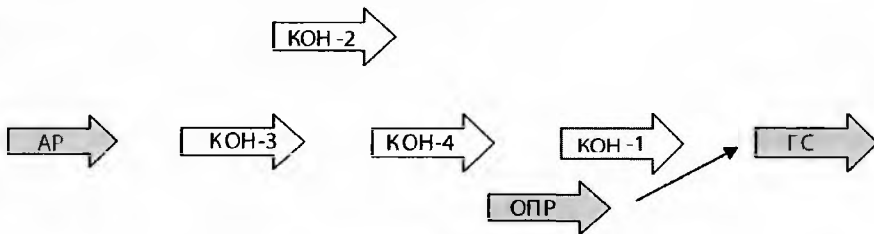


Рис. 3. Фактический общий походный порядок сил КБФ в Таллинском прорыве в 21.15 28.08.1941 г.

Постановка на якоря происходила в темноте, из-за чего приказание об этом дошло не до всех кораблей и ТР. В результате ТТЩ № 57 «Виестурс» (Т-298), ТР «Казахстан», ТР «Иван Папанин» прошли далеко на восток и стали на якоря близ



меридиана 26°. Возможно, в этот район также пришел и там погиб, подорвавшись на mine, ТР «Найссаар» из состава КОН-2. Во всяком случае несколько кораблей наблюдали здесь в 22.17 гибель неустановленного судна. Подробнее вопрос о гибели ТР «Найссаар» рассмотрен в примечании к табл. 49.

Не ясен вопрос с управлением ПМО КОН-1. Командиром ПМО был назначен командир ТТЩ № 52 «Букс», однако в архиве не удалось обнаружить каких-либо документов этого корабля. Но, согласно записям в вахтенном журнале и истории ТТЩ № 72 «Дзержинский», именно «Дзержинский» был флагманским кораблем ПМО КОН-1.

Не обошли «вниманием» этот конвой и немецкие самолеты. В период с 18.30 до 19.30 несколько Ю-88, отогнанных зенитным огнем ГС и ОПр от них и от КОН-2 и КОН-3, нанесли бомбовые удары по КОН-1, при этом был потоплен ТР «Эргонаутис».

ТР «Иван Папанин» подвергся безрезультатной атаке торпедоносца Хе-115.

Драматически развивались события, связанные с гибелью ШК «Вирония». Когда недалеко от борта ШК взорвались несколько бомб, его инженер-механик, опасаясь взрыва огнетрубных котлов от попадания бомб, без разрешения командира корабля вывел их из действия. Ни одна бомба в ШК «Вирония» не попала, но корабль оказался на минном заграждении без хода [библ. № 158, 159], без электроэнергии и радиосвязи.

Увидев потерявшую ход «Виронию», командующий КБФ в 19.20 отдал приказание **начальнику штаба КБФ на ЛД «Минск» и командиру МО БМ на ЭМ «Калинин»:** *«Вирония» не имеет хода. Ш=59°47', Д=25°23'. Взять на буксир»* [док. № 698].

Командир КОН-1 оставил возле «Виронии» ТР «Алев» для снятия в случае необходимости пассажиров и экипажа, ЭМ «Суровый» и СКА ПК-208 для охраны. Начальник штаба КБФ приказал СС «Сатурн» взять «Виронию» на буксир. Такое же приказание капитану ТР «Калпакс» отдал его военный комендант, но СС «Сатурн» исполнило приказ первым.

Около 20.00, после того как СС «Сатурн» взяло ШК «Вирония» на буксир, ЭМ «Суровый», получив разрешение с КРЛ «Киров», покинул этот район. СКА ПК-208 и оба транспорта, следуя его действиям, также продолжили движение на восток. При этом ТР «Алев» не погиб 28.08 в районе м. Юминда, как указывается в ряде документов и исследований [док. Вместо введения; № 871], а возвратился в состав КОН-1 и был потоплен авиацией противника только на следующий день, 29.08.

Через 20–30 минут после начала буксировки подорвался на mine «Сатурн». Отдавший буксир и оставшийся в дрейфе ШК «Вирония», дважды подорвавшись на минах, затонул близ полуночи 29.08. СС «Сатурн» затонуло около 03.00 29.08.

**КОН-2 к форсированию ЮМБ приступил в 19.30**, но при этом шел, как уже отмечалось, не по оси колена ФВК № 10 ТБ-ж, а в 4–5 каб севернее, не выходя за кромку ФВК. Как указал в своем донесении о прорыве командир конвоя, такое решение было им принято из-за опасения подрыва на плавающих минах, подсеченных тральщиками ГС. Но ГС шли южнее оси ФВК № 10 ТБ, а ветер был северной

четверти. Возможно, командир КОН-2 имел в виду ОНР, шедший севернее оси ФВК. Таким образом, КОН-2 оказался в неразрезанной полосе ЮМБ. Около 21.00 по носу у ЗС «Онега» подорвался на mine и погиб катер типа «Рыбинец». Предположительно, им был катер ВР-6 таллинской ОХР. Взрывом этой mine был потоплен и катер типа «КМ», номер которого не установлен.

Частые повреждения тралов ТТЩ от взрывов мин и МЗ вызвали задержку движения конвоя, а с наступлением темноты — потерю управления ПМО. Конвой был вынужден остановиться, после чего ветром его снесло на ось ФВК № 10 ТБ, где он оказался на пути КОН-3. **Около 22.30 КОН-2 пришлось стать на якоря** в районе минных заграждений И-61 — И-34.

Из состава ПМО КОН-2 ушли потерявшие все тралы ТТЩ № 47 (с людьми, спасенными с погибших кораблей) и ТТЩ № 44 — на о. Гогланд; ТТЩ № 121 (брейдивмпел командира 12-го днттц) и ТТЩ № 43 — в район стоянки КОН-1. В течение всей ночи с 28.08 на 29.08 командир КОН-2 обменивался радиogramмами с командиром 12-го днттц, пытаясь вернуть ТТЩ № 121 и другие к конвою. Но комдив был «тверд» и не вернулся, доложив ночью об отсутствии тралов, а утром — о перегруженности спасенными людьми (с ТР «Казахстан») <sup>13</sup>.

В районе стоянки КОН-2 стал на якоря также СКР «Буря» из состава АР.

**КОН-3, следуя по оси ФВК № 10 ТБ-ж, начал форсировать ЮМБ несколько позднее КОН-2**, задержавшись из-за того, что впереди него, также по оси ФВК, шел КОН-4, имевший меньшую скорость. После 20.40 то у одной, то у другой пары ТТЩ из ПМО КОН-3 стали выходить из строя тралы в результате взрывов мин в них и зацепов за подводные препятствия (возможно, затонувшие корабли). К 22.30 конвой остался без ПМО, так как его ТТЩ в темноте оторвались от головной КЛ «Амгунь». Примерно в то же время взрывом mine был поврежден ТР «Луга»; подорвался на mine и затонул примкнувший к этому конвою ТР «Эверита». Ко всему прочему корабли и суда КОН-2, снесенные ветром с северной кромки на ось ФВК, преградили путь КОН-3. **После этого корабли КОН-3 в беспорядке стали на якоря в том же районе, где и корабли КОН-2.**

Командир дивизиона СКР, находившийся на СКР «Снег», в 01.00 29.08 донес командующему КБФ: *«Часть каравана оторвалась от тральщиков в районе 59°48' 25" 31'. Ставлю все транспорты до рассвета на якоря. Продолжать движение невозможно «виду полной дезорганизации»* [док. № 713]. В этом же районе стали на якоря ЭМТЩ «Пикля», «Поводец» и «Ястреб». Командир дивизиона почему-то не счел нужным доложить о гибели СКР «Циклон».

Несмотря на сложную обстановку, была оказана помощь поврежденному ТР «Луга»: все раненые (более 1200 чел.) были перегружены на ТР «Скрунда», но буксировка ТР «Луга» не выполнялась, так как его капитан доложил о безнадежном состоянии судна. ТР «Лейк Люцерне», по-видимому, продолжал движение и стал на

<sup>13</sup> АО ЦВМА. Ф. 59. Д. 3100. Л. 48, 53.

якорь, только когда оказался в районе стоянки КОН-1 (предположение основано на том, что 29.08 он выбросился на отмель у о. Йогланд почти одновременно с ПМ «Серп и Молот» из состава КОН-1).

О КОН-4 полных сведений, заслуживающих доверия, нет. И все же известно, что из его состава подорвались на минах и затонули КЛ И-8, СС «Сатурн», была потоплена самолетами противника самоходная баржа ТТ-1. Правда, в «Потерях боевых кораблей и судов Военно-морского флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг.» (М., 1959. С. 290–299) в одной графе утверждается, что ТТ-1 подорвалась на mine, а в соседней — силами и средствами ее поражения названы авиация, бомбы, торпеды.

Мотоботы «Вейно», «Капитан» и «Механизатор», как уже говорилось, были затоплены или брошены их экипажами в связи с авариями (течью в корпусах).

Кроме того, известно о гибели от подрыва на минах ПЛ Щ-301, примкнувшей к КОН-4, а также шедших вместе с ним, но не входивших в его состав, ГС «Восток», БУК «Кольма» (ОЛС-7), БУК ЛП-5 (С-101), паровой шаланды С-12 «Петергоф».

Имеются данные о потоплении самолетами противника буксира и баржи, не числившихся в составе, но, предположительно, шедших с ним (ими могли быть БУК КП-18 и БАР НБ-21).

Часть кораблей КОН-4 — СКР «Разведчик», СКР «Ост», СКР «Щорс», все четыре КАТЩ и, возможно, ПМШ «Остерлед» и «Урме» — ночью 29 августа оказались в районе якорной стоянки КОН-1. Туда же подошли ПКА типа «КМ» и большая часть буксиров, катеров, не входивших ни в один из конвоев. ЭМТЩ «Пикпа», «Поводец» и «Ястреб» остались в районе стоянки КОН-2 и КОН-3.

Военный совет КБФ в 20.25–20.50 сообщил командирам КВМБ, ОПР (начштаба КБФ эту радиограмму не получил [библ. № 67, с. 139], возможно, вследствие выхода из строя средств связи на ЛД «Минск» при подрыве его на mine) и КОН-1: *«Встану на якорь на ночь Ш=59°59' Д=26°36'. Начну движение с рассвета. ТЩ ТЩ с Йогланда с тралом Шульца протралить ФВК 10 КБ-2 и подойти ко мне к 4 ч 30 мин»* [док. № 702, 703].

Следует обратить внимание на то, что Военный совет КБФ лишь информировал командиров ОПР и КОН-1 о постановке ГС на якоря, но не приказывал им становиться на якоря. Кстати, начальник штаба КБФ даже после подрыва ЛД «Минск» на mine не предполагал останавливать движение ОПР. Командирам АР (второй заместитель командующего КБФ) и остальных конвоев информация о планируемой постановке ГС на якоря не давалась.

Решение о постановке ГС на якоря было вызвано, по-видимому, рядом обстоятельств, связанных с минной обстановкой:

- неуверенностью в отсутствии минных заграждений на маршруте дальнейшего движения и возможностью пропуска мин в результате сужения протральной полосы из-за выхода из строя тралов у части БТЩ из ПМО ГС;

- опасностью столкновения в темноте с плавающими минами;

— опасностью подрыва на минах, подтянутых параванами-охранителями к борту крейсера незамеченными в темноте;

— тяжелыми впечатлениями от наблюдавшейся в течение 2,5 часа гибели от подрыва на минах ТР «Элла», ЛЕД «Крипьянис Вальдемарс», ПЛ С-5, ТПЦ № 71 «Краб», БУК ЛП-5 (С-101), потери хода ШК «Вирониа».

С одной из этих опасностей КРЛ «Киров» пришлось столкнуться и самому в 20.47, когда его правым параваном-охранителем была захвачена и подтягивалась к борту немецкая мина. Во избежание подрыва крейсера пришлось обрезать автономом тралящую часть паравана-охранителя вместе с миной и заменить параван запасным. В 21.07 ситуация повторилась с замененным параваном-охранителем. Сведений о расстреле обрезанных мин обнаружить не удалось.

Из состава ГС к 21.00, помимо ПЛ С-5, погиб, подорвавшись на mine, ЭМ «Яков Свердлов». ЭМ «Гордый» был поврежден взрывом мины в параване-охранителе, подтянутом к его борту, и потерял ход.

Пришлось затопить ТКА № 103, который, по заключению авторов «Потерь боевых кораблей и судов...» [библ. № 288], подорвался на минном защитнике. Катер стал заполняться водой, а сил для его буксировки не оказалось. По мнению бывшего командира 1-й бртка КБФ В. С. Черокова, находившегося на ТКА № 103 (?), катер получил повреждения от взрыва ЭМ «Яков Свердлов», вблизи которого он находился во время его гибели. Возможно, это был взрыв мины, от которого погиб «Яков Свердлов», или взрыв окончательно приготовленных на нем глубинных бомб, произошедший при погружении кормовой части эсминца [док. № 759].

Командующий КБФ, на глазах которого происходили все эти события, в 21.12 приказал начальнику штаба КБФ и командиру МО БМ: «Ш=59°51' Д=25°51' Погиб Яков Свердлов от подлодки противника. Там же стоит Гордый, окажите помощь» [док. № 704], а в 21.22 аналогичный приказ отдал командиру КВМБ и коменданту ГУС БО КВМБ: «Выслать ледокол «Октябрь», взять на буксир м. «Гордый» в Ш=59°51' Д=25°51'» [док. № 705]. Не удалось выяснить, почему приказание давалось коменданту ГУС, если на о. Гогланд по приказу самого же командующего КБФ все корабельные силы возглавлял командир гогландского ОПР.

Выходит, что первым творцом мифа о подвиге ЭМ «Яков Свердлов», точнее его командира, якобы подставившего борт своего корабля торпедой, выпущенной ПЛ противника по КРЛ «Киров», был сам командующий КБФ. Возможно, он был дезориентирован тем, что на ЭМ «Яков Свердлов» перед подрывом был поднят и сразу спущен флажный сигнал об обнаружении ПЛ (как впоследствии объяснял спасшийся сигнальщик, к моменту взрыва он не успел закрепить фал с флагом).

**В 23.05 ГС стали на якоря в восьми милях севернее о. Вайндло и в пяти милях юго-западнее точки, объявленной в радиограмме.**

От ГС отстали ЛД «Ленинград», ПЛ «Калев», ПЛ Щ-405, СКА МО № 112 и МО № 142 (ЛД и СКА спасали экипаж и пассажиров ЭМ «Яков Свердлов»).

ОПР после обгона КОН-1 также понес потери: в 21.35 ЭМ «Славный» и в 21.40 ЛД «Минск» были повреждены взрывами мин, подтянутых к их правым бортам параванами-охранителями, причем оба корабля временно потеряли ход, приняли большое количество воды во внутренние помещения и топливные цистерны, у них вышли из строя гироскопические и магнитные компасы. Для ЭМ «Славный» это был второй подрыв; первый раз в 20.23 после взрыва мины также в правом параване-охранителе забортной водой был подтоплен один артиллерийский погреб.

В 21.45 командир ЭМ «Славный» дал донесение «по флоту»: *«Подорвался на mine, нужна немедленная помощь»* [док. № 692].

Это донесение было получено оперативным дежурным ФКП КБФ на КРЛ «Киров» и командиром 4-го днэм на ЭМ «Свирепый». ФКП КБФ никак на него не отреагировал: видимо, еще не зная о подрыве ЛД «Минск», полагал, что оказанием помощи будет заниматься командир ОПР. Командир ОПР — начальник штаба КБФ это донесение не получил, поскольку после подрыва на mine «Минск» на некоторое время лишился электроэнергии и, естественно, связи.

Командир 4-го днэм, получив донесение «Славного», в 02.05 29.08 приказал командиру ЭМ «Суровый»: *«Примите меры буксировать эм «Славный», хотя бы до Гогланда»* [док. № 882].

Трудно дать однозначную оценку этому приказанию, ослаблявшему охранение КОН-1:

1) согласно «Боевому приказу на переход КБФ» ЭМ «Суровый» должен был находиться в составе АР;

2) по просьбе командира ЭМ «Суровый» кто-то из старших командиров (командир МО БМ или командир 4-го днэм) принял решение о передаче этого корабля из АР то ли в подчинение командира КОН-1, то ли в подчинение командира 4-го днэм;

3) никаких документальных свидетельств об участии командира КОН-1 в принятии решения об использовании ЭМ «Суровый» не найдено.

В 21.50 в составе ПМО ОПР остался лишь один БТЩ Т-210 «Гак», который за 15–20 минут до подрыва на mine ЛД «Минск» вышел из строя тральщиков для замены перебитого взрывом мины трала. Находящийся на «Гаке» начальник штаба бртр приказал возглавить оставшиеся четыре БТЩ командиру 2-го днбтщ (брейд-вымпел — на БТЩ Т-215). Однако эти четыре БТЩ, не заметив в темноте подрыва и остановки ЛД «Минск», ушли вперед, и командир 2-го днбтщ, несмотря на неоднократные приказания начштаба бртр, не смог возвратить их к «Минску». В результате они оказались в составе ГС, откуда командующий КБФ их не отпустил, вопреки настойчивым просьбам об этом начальника штаба флота, а поставил в охранение КРЛ «Киров» вместо выбывших из состава ГС кораблей и катеров.

В 22.01 начальник штаба КБФ донес командующему флотом: *«Держусь на плаву. Подорвался на mine. В помощи не нуждаюсь. Все благополучно»* [док. № 692].

Имеются непроверенные данные о том, что в течение какого-то времени связь ОПР с ФКП КБФ осуществлялась с помощью радиостанции ПС «Пиккер».

В 22.35 погиб ЭМ «Скорый», подорвавшись на mine при выполнении приказа начальника штаба КБФ взять на буксир ЛД «Минск».

**В 22.45 ОПР стал на якоря в районе минных заграждений И-28 — И-27.**

От ОПР оторвался СС «Нептун», но к нему присоединились: ЛД «Ленинград», СКА МО № 112 и МО № 142, отставшие от ГС при спасении людей с ЭМ «Яков Свердлов»; ЭМ «Суровый» из охранения КОН-1; СКА МО № 195зав, МО № 204зав и ПК-232, а также ТКА № 51 и ТКА № 61 из состава АР (они остались без своего флагамена, о чем будет рассказано ниже).

В этом же районе находился и потерявший ход ЭМ «Гордый». В 21.50, по просьбе командира ЭМ, его попытался взять на буксир БТЩ Т-210 «Гак», но мощности машин тральщика не хватило для буксировки «Гордого». Начштаба бртр передал просьбу о буксировке ЭМ «Гордый» на ЛД «Минск», но «Минск» к этому времени сам подорвался на mine и потерял ход.

В 22.20 начштаба КБФ приказал командиру ЛД «Ленинград» взять ЭМ «Гордый» на буксир [док. № 781]. Только ЛД начал исполнять это приказание, как ему поступило другое: в 22.25 была получена радиограмма с КРЛ «Киров»: *«Выйти на левый раверз»* [док. № 781]. Через 30 минут после начала выполнения этого приказа ЛД был вынужден стать на якорь из-за того, что слева и справа подрывались на минах корабли, были обнаружены плавающие мины, а вследствие частого изменения скорости перепутались правый и левый параваны-охранители. Правильность принятого командиром «Ленинграда» решения о постановке на якорь подтвердила радиограмма с ЛД «Минск», полученная в 23.28: *«Стать на якорь...»* [док. № 781]. А в 23.59 поступило приказание начштаба КБФ: *«Стоять на якоря. С рассветом вы будете живыми, Минск пойдет за вами, он не имеет компаса. Пойдем за караваном»* [док. № 773].

Тем временем начальник штаба бртр с БТЩ Т-210 «Гак» обратился с просьбой о буксировке «Гордого» к командиру подошедшего ЭМ «Свирепый». Находившийся на нем командир 4-го днэм принял решение взять «Гордый» на буксир. Однако в 00.10 29.08 буксир оборвался, и корабли стали на якоря. Видимо, решив подстраховаться (ведь ЭМ «Свирепый» был назначен в состав охранения КОН-1, а вместо этого занялся оказанием помощи кораблю из состава ГС, не имея на это приказания командования), командир 4-го днэм направил в 03.50 29.08 донесение командиру ОЛС на КРЛ «Киров»: *«Буксирую эм «Гордый», эм «Суровый» буксирует эм «Славный» без помощи противоминной и противовоздушной обороны трудно»* [док. № 882].

На самом деле ЭМ «Суровый» не буксировал ЭМ «Славный», поскольку на нем самостоятельно справились с восстановлением потерянного хода. Это донесение было доложено командующему КБФ, и он в 05.22 29.08 приказывает командиру 4-го днэм: *«Если сможете, то идите до Югленда в бухту Сууркюля, дальше не ходите»* [док. № 882]. Это приказание командиром 4-го днэм было проигнорировано.

Таким образом, изъятие двух эсминцев из состава охранения КОН-1 было санкционировано на высшем уровне командования. Эта радиограмма свидетельствует также о том, что командующий КБФ стремился предотвратить длительное пребывание кораблей, ограниченных в маневрировании, на голландских плесах под воздействием авиации противника.

**Драматически сложилась судьба АР.** По свидетельству бывшего флагманского штурмана штаба МО БМ контр-адмирала Ю. В. Ладинского, командир АР провел военный совет с командирами своего штаба и с учетом его мнения принял решение идти на присоединение к ГС [библ. № 50]. Возможно, такое решение было продиктовано полученным еще в Таллине устным распоряжением командующего КБФ — не обгонять конвой лишь до достижения ими меридиана м. Юминда. Поэтому, когда КОН-3 подошел к этому меридиану, командир АР мог посчитать свою задачу по его прикрытию выполненной. С другой стороны, к прекращению прикрытия КОН-3 с тыла его обязывали отданные командующим КБФ приказание об оказании силами АР помощи ШК «Вирониа» и ЭМ «Гордый» [док. № 698, 704].

Так это было или не так, мы, скорее всего, уже не узнаем.

Между 22 и 23 часами с ЭМ «Калинин» обнаружили идущие впереди КОН-3 и КОН-2. Командир АР решил обогнать их, идя севернее, естественно вне протравленной полосы, и не учитывая того, что подсеченные параванами-охранителями ЭМ мины будут сноситься ветром северной четверти горизонта на путь конвоев. Кроме того, мины, подсеченные параванами-охранителями ЭМ «Калинин», в темноте могли быть опасными для ЭМ, идущих в кильватер за ним. Наконец, в ходе прикрытия КОН-3, а затем его обгона, корабли арьергарда неоднократно изменяли скорость от среднего до самого малого хода, а также становились на якоря, создавая опасность подтягивания мин параванами-охранителями к собственным бортам.

Осуществляя принятое решение, командир АР в ходе обгона КОН-2 повел корабли на пересечение его курса с севера на юг, не обратив внимания на полученное с ТТЦ № 44 предупреждение о том, что курс АР ведет на мины, и предложение идти за тралом ТТЦ. В результате этого маневра между 23.00 и 24.00 последовательно подорвались на минах и затонули все три эсминца (о гибели СКР «Циклон» сказано выше). Это произошло в непосредственной близости от потерявшего ход ШК «Вирониа», что косвенно подтверждает предположение о том, что АР шел к нему для оказания помощи.

Несмотря на то что ЭМ «Калинин» тонул около часа, сигнал и донесение об аварии с него не были даны (вероятно, из-за повреждения средств связи или прекращения их электропитания). Не были они даны ни со СКА ПК-211, на который перешли с «Калинина» контуженый командир и военком МО БМ и командир-оператор их штаба, ни с ТТЦ № 47, который принял флагманских штурмана и артиллериста штаба МО БМ.

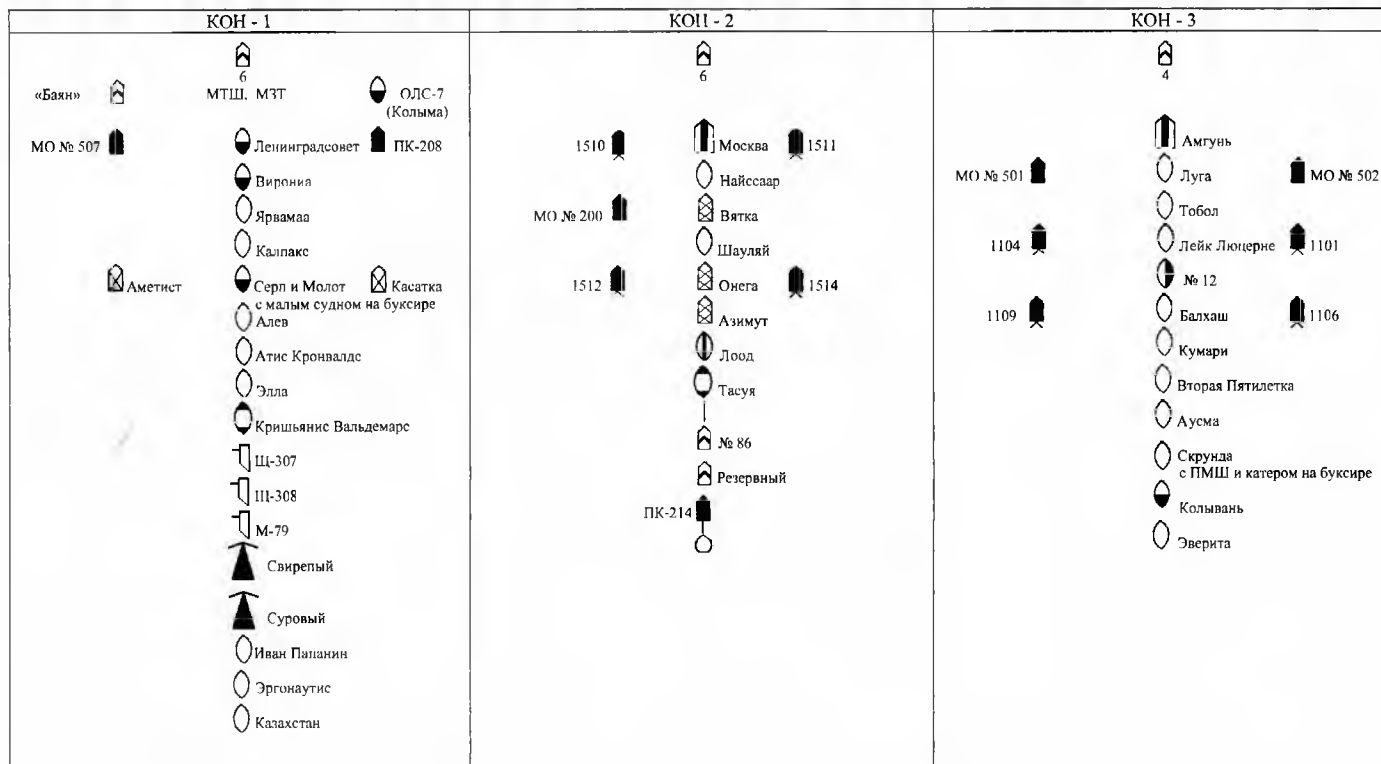


Рис. 4. Походные порядки КОН после поворота на ФВК № 10 ТБ-ж, -е

Примечание. ПМ «Серп и Молот» мог буксировать ПМШ «Урме», а ТР «Скрунда», вероятно, — суда из списка, приведенного в табл. 37.



Командиры КОН-2 и КОН-3, возле которых разыгралась эта драма, возможно, не наблюдали гибель эсминцев. Во всяком случае, в их отчетах о прорыве об этом ничего не говорится. Но в журнале боевых действий КЛ «Москва» имеется необъясненная запись: «0.45 Несколько красных ракет с *N*. Торпедные катера пр-ка атаковали один из эшелонов каравана» [док. № 928].

Лишь в 08.05 29.08 донесение о гибели ЭМ «Калинин» дал «по флоту» командир КОН-3, который узнал об этом от спасшихся командира и штурмана эсминца, принятых со шлюпки на борт СКА МО № 501. Правда, в этом донесении не сообщалось о гибели других двух эсминцев. Но это донесение на КРЛ «Киров» получено не было, хотя в 08.45 29.08 оно было принято и расшифровано на СКА МО № 131 из охранения КРЛ. В КВМБ донесение расшифровать не смогли из-за сильного искажения. В результате командующий КБФ до прибытия в Кронштадт так ничего и не знал о судьбе АР.

В течение ночи с 28.08 на 29.08 прорывавшиеся из Таллина корабли и суда стояли на якорях в средней части Финского залива вдоль ФВК № 10 ТБ-д и № 10 ТБ-е между параллелью о. Родшер и меридианом м. Юминда. Протяженность района якорной стоянки составляла более 30 миль.

Корабли ГС стояли в 8 милях севернее о. Вайндло; ОНР, СКА из состава АР, корабли и суда КОН-1, часть судов КОН-2 и КОН-3 — в 7–9 милях севернее прова Кясму; основная часть кораблей КОН-2, КОН-3 и два СКР из состава АР — в 8–9 милях севернее м. Юминда. Корабли и суда из КОН-4 и не вошедшие в состав конвоев распределились примерно поровну между двумя последними районами ночной стоянки.

Для стоявших на якорях кораблей ночь прошла спокойно. Но периодически с них слышали взрывы мин или торпед, наблюдали пуски красных ракет. Зато тем судам, которые самостоятельно пошли на восток, «не повезло». Неудачливые и робкие немецкие ТКА (возможно, имевшие задачу лишь показать опасность смещения к северу маршрута прорыва, но избежать при этом потерь) были сменены более решительными в действиях против безоружных судов финскими СКА VMV-9, VMV-10 и VMV-17, из которых два последних имели на вооружении торпеды.

VMV-17 около 04.00 29.08 торпедировал в точке Ш=59°48'N Д=25°32'E ПМШ «Атта», которая позднее затонула (координаты даны по финским данным; очевидно, «Атта» была торпедирована севернее, так как указанные финнами координаты совпадают с координатами центра района якорной стоянки КОН-2 и КОН-3). Затем в 05.30–06.00 к северо-востоку от места торпедирования «Атты» этот же СКА взял в плен БУК И-18, а два других — БУК «Палдиски» и отвели их в Хельсинки.

Имеются сведения о том, что БУК «Палдиски» еще до сдачи в плен бросил буксировавшуюся им баржу. Согласно плану, «Палдиски» не должен был никого буксировать, но, возможно, ему была поручена буксировка обеих или одной из барж (Э-1 и № 18), предназначавшихся для БУК КП-11, который 27.08 отправили в БО БР.

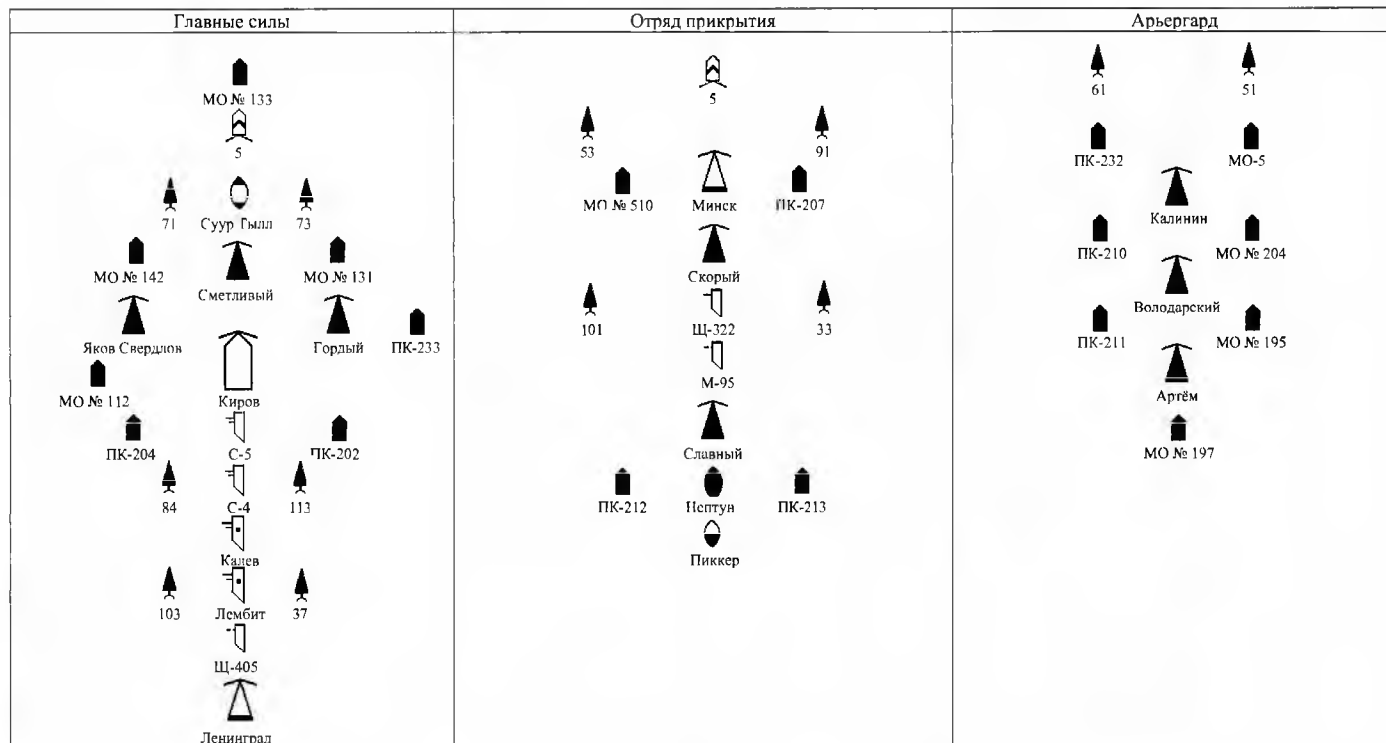


Рис. 5. Походные порядки ОБК после поворота на ФВК № 10 ТБ-ж. -е

Кроме того, пропала не числившаяся в конвоях наливная баржа № 252 [библ. № 288].

В табл. 49 и 50 приведены сведения о потерях кораблей и судов в ходе первого этапа Таллинского прорыва до постановки на якоря.

Таблица 49

**Потери сил КБФ от воздействия мин при форсировании ЮМБ  
в ходе первого этапа Таллинского прорыва до постановки на якоря**

28.08.1941 г. В светлое время, до окончания вечерних гражданских сумерек		28–29.08.1941 г. В темное время, после окончания вечерних гражданских сумерек	
Погибли	Час, мин	Погибли	Час, мин
1. ТР «Элла»	18.05	1. ТР «Эверита»	22.00
2. ЛЕД «Кришьянис Вальдсмарс»	18.30	2. ТТЦ № 56 «Барометр»	22.05
3. БУК ЛП-5(С-101)	19.10	3. СКР «Циклон»	22.15
4. ТТЦ № 71 «Краб»	19.40	4. ТР «Найссаар»	22.17
5. ТКА № 103	20.25	5. ЭМ «Скорый»	22.35
6. ПЛ С-5	20.11	6. ГИСУ «Восток»	22.40
7. КЛ И-8	20.32	7. ЭМ «Калинин»	23.20
8. ШАЛ С-12 «Петергоф»	20.35	8. ЭМ «Володарский»	23.50
9. ПЛ Ш-301	20.45	9. ЭМ «Артем»	24.00
10. ЭМ «Яков Свердлов»	20.50	10. СКА МО № 197зав	24.00
11. БУК «Колыма» (ОЛС-7)	*	11. СКР «Топаз»	*
12. КА ВР-6	*	12. ШК «Вирониа»	0.30
		13. СС «Сатурн»	3.00
Повреждены		Повреждены	
13. ЭМ «Славный»	20.30	14. ЭМ «Славный»	21.30
14. ЭМ «Гордый»	20.54	15. ЛД «Минск»	21.40
		16. ТР «Луга»	23.00

*Примечание:* О точном месте и времени гибели ТР «Найссаар» документальные сведения не обнаружены.

В донесении о Таллинском прорыве командира КОН-2, в состав которого входил ТР «Найссаар» [док. № 913] и в вахтенных журналах и отчетах кораблей конвоя вообще нет ни слова о действиях этого ТР.

В «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» указано, что ТР «Найссаар» потоплен авиацией противника [док. Вместо введения].

В докладе замнаркома Морского флота и руководителей Балтийского государственного морского пароходства (БГ МП) наркому Морского флота СССР о Таллинском прорыве указано, что ТР «Найссаар» потоплен авиабомбами в районе Югладда 29.08 [док. № 1366].

В справочнике потерь советских военного и гражданских флотов издания ГШ ВМФ [библ. № 288, с. 297, № п / п 322] сказано, что ТР «Найссаар» погиб 29.08, подорвавшись на mine в районе о. Мохни.

В справочнике потерь судов Министерства морского флота СССР [библ. № 95] указано, что ТР «Найссаар» подорвался на mine и был потоплен немецкой авиацией 29.08 к востоку от о. Мохни. При этом дана ссылка на документ ЦВМА (Ф. 9. Д. 33354. Л. 148), в котором, однако, говорится, что ТР «Найссаар» затонул в результате авиационного удара в районе м. Юминда.

Неофициальные версии событий, связанных с ТР «Найссаар», выглядят так.

И. А. Киреев [библ. № 45, с. 159] высказал предположение, что ТР «Найссаар» погиб 29.08 в 08.39, подорвавшись на mine, находясь при этом в составе КОН-3, а не КОН-2.

И. Л. Бунич [библ. № 15, с. 666], ссылаясь на сведения, полученные от бывшего заместителя командира батареи с о. Найссаар Клементьева, сообщает, что ТР «Найссаар» на рассвете 29.08 подорвался на mine, в результате чего потерял ход и был снесен ветром к о. Мохни, где его атаковали и потопили немецкие самолеты.

По утверждению М. Буна [библ. № 229, приложение 2, с. 18] ТР «Найссаар» погиб, подорвавшись на mine восточнее о. Мохни.

По сведениям С. В. Богатырева (из его письма составителю) ТР «Найссаар» погиб, подорвавшись на одном из минных заграждений, выставленных финскими кораблями в районе банки Калькгрунд (т. е. тоже восточнее о. Мохни).

Во всех официальных и неофициальных сведениях о ТР «Найссаар» не объясняется, как этот ТР попал в район восточнее о. Мохни, следуя по ФВК № 10 ТБ.

Автором принято время гибели ТР «Найссаар» 22.17 28.08.1941 г. в результате подрыва на mine на основании следующих соображений:

1) в этот момент на ЭМ «Свирепый», находившемся в районе почной стоянки КОН-1 и ОПР, наблюдали подрыв на mine ТР типа «Волгалес». Этот факт отмечен в ЖБД 4-го и 3-го днэм ОЛС [док. № 882], а также в труде И. А. Киреева [библ. № 45, с. 152], но без указания типа ТР. В составе КОН-1 ТР типа «Волгалес» не было. В числе трех ТР из КОН-2, присоединившихся к КОН-1, ТР такого типа был только «Иван Пашанин», но он не подрывался на mine, не подрывались на минах ночью и другие ТР из состава КОН-1, а также из КОН-2, присоединившиеся к КОН-1. Все ТР из КОН-3 стояли на якорях на меридиане м. Юминда; возможным исключением является ТР «Лейк Люцерне», который, предположительно, дошел до района стоянки КОН-1, но также не подрывался на mine;

2) поскольку в архивных документах нет никаких следов пребывания ТР «Найссаар» в составе КОН-2 или КОН-3 во время прорыва, предположение о его гибели 29.08 в 08.39 от подрыва на mine при нахождении в составе КОН-3 нельзя принять: людей с подорвавшихся ТР спасали катера охранения, но в архивах не найдено никаких сведений о спасенных с ТР «Найссаар». Выходит, ТР «Найссаар» мог по-

гибнуть, находясь в составе (в районе якорной стоянки) только КОН-1. Поскольку это произошло ночью, и взрыв мины мог сопровождаться детонацией боезапаса, предположительно погруженного на ТР, потому никого с него и не спасли;

3) учитывалось то обстоятельство, что в 1941 г. при определении места, в котором произошло то или другое событие, слова «в районе о. Мохни» или «в районе м. Юминда» были равнозначны словам «на меридиане о. Мохни», «на меридиане м. Юминда»;

4) для рассмотрения других версий гибели ТР «Найссаар» отсутствует документальная база.

Таблица 50

**Потери сил КБФ по разным причинам, помимо мин, в ходе первого этапа  
Таллинского прорыва до съёмки с якорей 29.08.1941 г.**

От авиации		По другим причинам		
Погибли, 28.08	Час, мин	Погибли, 28.08	Причина	Час, мин
1. ТР «Эргонаутис»	▪	1. СКА ПК-233	Артиллерия	19.40
2. БУК КП-18	▪	2. МБ № 51 «Механизатор»	Авария	▪
3. СМХ БАР ТГ-1	▪	3. МБ № 61 «Капитан»	Авария	▪
4. БАР НБ-21	▪	4. МБ № 62 «Вейно»	Авария	▪
		5. КА Ш-1	Авария	▪
		6. БАР № 252	Неизвестна	▪
		Погибла 29.08		
		1. ПМШ «Атта»	Торпеда СКА	0.45
		Захвачены в плен 29.08		
		1. БУК И-18	Захвачен финнами	5.30
		2. БУК «Палдиски»	Захвачен финнами	5.30

Таким образом, на первом этапе операции до постановки на якоря ГС, ОПР, АР и конвои в ходе форсирования ЮМБ потеряли 39 кораблей и судов. 25 из них погибли, подорвавшись на минах, четыре – от ударов авиации, девять потеряны по другим причинам. Кроме того, четыре корабля были повреждены взрывами мин, но не погибли. Однако один из них (ТР «Луга») позднее пришлось затопить, а другой (ЭМ «Гордый») – буксировать.

Можно полагать, что 28.08 более серьезных потерь от авиационных ударов на ЮМБ силам КБФ, не имевшим истребительного прикрытия, удалось избежать лишь потому, что немецкая авиация действовала ограниченными силами (одной эскадрильей бомбардировщиков и звеном торпедоносцев), довольно робко и в течение лишь двух-трех часов (солнце зашло в 20.40). Кроме того, в отражении атак авиации противника на КОН-2 и КОН-3 смогли принять участие корабли ГС и ОПР.

Авиация противника 28.08 совершила 15–20 самолето-вылетов. Зенитными огневыми средствами ЭМ «Калинин» был сбит бомбардировщик Ю-88 (по немецким данным, он пропал без вести).

Кораблями ОПР и ГС отражены три атаки пяти немецких торпедных катеров.

После постановки ГС на якоря командующий КБФ отдал несколько приказаний по обеспечению прорыва с утра 29.08 действиями ВВС флота:

– в 23.10 28.08: *«К рассвету прикрыть ИА не менее 3 групп кораблей, растянутых вдоль Финского залива»* [док. № 710];

– в 00.30 29.08: *«С рассветом выслать МБР-2 для поиска и уничтожения ПЛ, ПЛО и ти непрерывно»* [док. № 712];

– в 05.39 29.08: *«Самолету МБР по курсу «Кирова» все время бросать глубинные бомбы»* [док. № 692].

На эти приказания были получены ответы командующего ВВС флота:

– в 02.25 29.08: *«Прошу с рассветом 29 августа показать свое место и состояние погоды. При наличии 200–300 метров всеми имеющимися средствами, истребителями, не считаясь ни с какими потерями, буду вас прикрывать»* [док. № 714]. Ответа ему с указанием места трех групп кораблей и состояния погоды не последовало.

– в 02.35 29.08: *«На № 0.30. Поставленную задачу выполняю»* [док. № 715].

Кроме того, командующий КБФ, обеспокоенный отсутствием информации от АР, кроме донесения об атаках его авиацией противника, доложенного ему в 20.30 28.08, в то время как от ОПР было получено шесть донесений, в 04.40 29.08 потребовал от командира АР донести свое место и действия, но ответа не получил. В 06.45 он повторил это приказание, но с тем же результатом (командир АР в это время на СКА ПК-211 подходил к о. Гогланд, обходя его с севера).

С рассветом 29 августа отряды боевых кораблей и конвой продолжили движение в Кронштадт. Их изменившийся состав показан в табл. 51 и 52.

ГС снялись с якорей в 05.40 и пошли за пятью своими БТЩ, а четыре БТЩ, оторвавшиеся от ОПР, как сказано выше, были поставлены в охранение КРЛ «Киров», взамен выбывших из охранения двух ЭМ, ЛД и двух СКА «МО». На пути ГС не оказалось больше ни одной мины. В 06.48 в районе о. Родшер были встречены семь ТТЩ из состава гогландского ОПР. Шесть из них выполнили контрольное траление колена ФВК № 10 КБ-г от о. Гогланд до о. Родшер и шли на присоединение к ГС, а один (ТТЩ № 76 «Коралл») – для оказания помощи ЭМ «Гордый». Нужда ГС в них отпала, и они были направлены командующим КБФ навстречу ОПР для усиления его ПМО, поскольку к этому времени поступило донесение начальника КБФ о том, что он ведет отряд из семи кораблей за одним БТЩ и просит прислать ему еще хотя бы два БТЩ.

В 07.10–07.15 КРЛ «Киров» был атакован одиночным бомбардировщиком противника, сбросившим четыре бомбы, упавшие за кормой крейсера, не причинив ему повреждений.

Состав ОБК при съемке с якорей утром 29.08.1941 г.

ГС	ОПР	Группа ЭМ и СКР	Вне ОБК и КОН
1. КРЛ «Киров»	1. ЛД «Минск»	1. ЭМ «Свирепый»	1. ПЛ «Калев»
2. ПЛ С-4	2. ЛД «Ленинград»	2. ЭМ «Гордый» на буксире	2. СКА ПК-210
3. ПЛ «Лембит»	3. ЭМ «Суровый»	3. ЭМ «Свирепый»	3. СКА ПК-211
4. ПЛ ШЦ-405	4. ЭМ «Славный»	3. СКР «Аметист»	4. СУЛ ПЛ «Хийусаар»
5. ЛЕД «Суур Тылл»	5. ПЛ ШЦ-322		5. ТТЦ № 43
6. ЭМ «Сметливый»	6. ПЛ М-95		6. ТТЦ № 44
7. СКА МО № 131	7. ПС «Пиккер»		7. ТТЦ № 47
8. СКА МО № 133	8. СКА МО № 112		
9. СКА ПК-202	9. СКА МО № 142		
10. СКА ПК-204	10. СКА МО № 195зав		
11. ТКА № 37	11. СКА МО № 204зав		
12. ТКА № 73	12. СКА МО № 510		
13. ТКА № 74	13. СКА ПК-207		
14. ТКА № 84	14. СКА ПК-212		
15. ТКА № 113	15. СКА ПК-213		
16. ТКА № 144	16. СКА ПК-232		
17. БТЦ Т-203 «Патрон»	17. ТКА № 33		
18. БТЦ Т-204 «Фугас»	18. ТКА № 51		
19. БТЦ Т-205 «Гафель»	19. ТКА № 53		
20. БТЦ Т-206 «Верп»	20. ТКА № 61		
21. БТЦ Т-207 «Шпиль»	21. ТКА № 91		
22. БТЦ Т-211 «Рым»	22. ТКА № 101		
23. БТЦ Т-215	23. БТЦ Т-210 «Гак»		
24. БТЦ Т-217			
25. БТЦ Т-218			

В 07.18 «Киров» прошел траверз маяка Южный Гогландский.

**ОПР** — ЛД «Ленинград», ЛД «Минск», ЭМ «Суровый», ЭМ «Славный», ПЛ ШЦ-322, ПЛ М-95, ПС «Пиккер» — **снялся с якорей в 06.20** и за тралом единственного БТЦ Т-210 «Гак» в охранении девяти СКА (четыре своих и пяти присоединившихся из состава ГС и АР) и, предположительно, шести ТКА (четыре своих и двух из состава АР, хотя никаких документальных сведений о действиях последних не найдено) направился вдогонку за ГС.

БТЦ «Гак» перед съемкой ОПР с якорей вытралил в районе стоянки ЛД «Минск» две мины, последние из находившихся на пути ОПР. Свою задачу по прикрытию КОН-1 начштаба КБФ, видимо, посчитал выполненной, поскольку достиг вместе с ним траверза о. Вайндло.

Второй объект прикрытия — КОН-2 отстал и находился вне видимости с ЛД «Минск». Кроме того, начштаба, скорее всего, руководствовался принятым накануне командующим КБФ решением о совместном следовании ГС и ОПР, не реализованным тогда из-за подрыва ЛД «Минск» на mine. Наконец, три из семи кораблей ОПР — ЛД и два ЭМ — имели серьезные повреждения и для их потопле-

Состав КОН при съёмке с якорей утром 29.08.1941 г.

КОН-1	КОН-2	КОН-3
1. ТР «Алев»	1. ТР «Шауляй»	1. ТР «Аусма»
2. ТР «Атис Кронвалдс»	2. ЗС «Азимут»	2. ТР «Балхаш»
3. ТР «Иван Папанин»	3. ЗС «Вятка»	3. ТР «Вторая Пятилетка»
4. ТР «Калпакс»	4. ЗС «Онега»	4. ТР «Кумари»
5. ТР «Казахстан»	5. ГИСУ «Лоод»	5. ТР «Тобол»
6. ТР «Лейк Люцерне»	6. ЛЕД БУК «Тасуя»	6. ТР «Скрунда»
7. ТР «Ярвамаа»	7. КЛ «Москва»	7. ТН № 12
8. ПЛ Щ-307	8. СКР «Буря»	8. СС «Кольвань»
9. ПЛ Щ-308	9. СКА МО № 200зав (ком. КОН)	9. ПС «Юпитер»
10. ПЛ М-79	10. СКА ПК-214	10. БУК КП-17
11. ТКА № 121 на буксире КП-12	11. ТТЩ № 84	11. КЛ «Амгунь»
12. ПБ «Ленинградсовет»	12. ТТЩ № 86 на буксире «Тасуя»	12. СКР «Снег»
13. ПМ «Серп и Молот»	13. ТТЩ № 88	13. СКА МО № 501 (ком. КОН)
14. СС «Нептун»	14. КАТЩ № 1203	14. СКА МО № 502
15. БУК ОЛС-6	15. КАТЩ № 1204	15. ТТЩ № 33 «Олонка»
16. БУК «Альфа»	16. КАТЩ № 1205	16. ТТЩ № 35 «Шуя»
17. БУК «Вента»	17. КАТЩ № 1509	17. ТТЩ № 58 «Осётр»
18. БУК «Вильми»	18. КАТЩ № 1510	18. ТТЩ № 83
19. БУК «Кайя»	19. КАТЩ № 1511	19. ЭМТЩ 5М2 «Пикша»
20. БУК «Эзро»	20. КАТЩ № 1514	20. ЭМТЩ 8М1 «Поводец»
21. БУК КП-6		21. ЭМТЩ 5М3 «Ястреб»
22. БУК КП-12		22. КАТЩ № 1101
23-29. КА БО-1, БО-03, ВР-5, МТ-8, О-4, С-1, Ш-2		23. КАТЩ № 1103
30-34. ПМШ «Остерлед», «Хийулена», «Хийуранд», «Хийугаат», «Урме»		24. КАТЩ № 1104
35. СКР «Касатка»		25. КАТЩ № 1106
36. СКР «Ост»		26. КАТЩ № 1108
37. СКР «Разведчик»		27. КАТЩ № 1109
38. СКР «Щорс»		28. КАТЩ № 1110
39. СКА МО-5		29. КАТЩ № 1313 (№ 97)
40. СКА МО № 507 (ком. КОН)		30. КАТЩ № 1501 «Вайндло»
41. СКА ПК-208		
42. СКА ПК-220		
43. СКА МА-1 (СКА № 601)		
44. СКА МА-2 (СКА № 602)		
45-54. ПКА К-273, К-274, К-279, К-280, К-284, К-288, К-290, К-292, К-294, К-297		
55. ТТЩ № 52 «Букс»		
56. ТТЩ № 57 «Виестурс»		
57. ТТЩ № 72 «Дзержинский»		
58. ТТЩ № 91 «Ляпидевский»		
59. ТТЩ № 121		
60. ТТЩ № 123 «Баян» (без трала)		
61-71. КАТЩ № 1201, 1206, 1208, 1209, 1210, 1211, 1503, 1504, 1505, 1506, 1512		
		Вне ОБК и КОН
		1. ТР «Вормси»
		2. СС «Метеор»
		3. ВРД-43
		4. БК-1
		5. БК-2



ния не требовались прямые попадания авиабомб, они могли потерять плавучесть даже при близких их взрывах. Поврежденные корабли нужно было как можно быстрее выводить из-под ударов авиации противника. В этих условиях ожидать подхода КОН-2 в течение трех-четырех часов под ударами авиации противника было бы безумием.

В момент съемки ОПР с якорей к северу от него были обнаружены четыре (по другим данным — три) ТКА, по которым открыли огонь ЛД «Ленинград» и, возможно, ЛД «Минск». В ЖБД ЛД «Ленинград» имеется запись о потоплении в 06.27 одного ТКА противника, что впоследствии не подтвердилось. О стрельбе по ТКА ЛД «Минск» высказано лишь предположение потому, что в его ЖБД и вахтенном журнале нет записей об обнаружении ТКА и открытии огня по ним, хотя запись об этом имеется в ЖБД штаба КБФ (ЗФКП), находившемся на лидере (правда, без указания наименований стрелявших кораблей) [док. № 770]. Записи о ведении ЛД «Минск» огня по ТКА есть в вахтенном журнале СКА МО № 510 [док. № 796] и описании боевых действий МО № 195зав [док. № 797]. А командир ТКА № 113, находившегося у борта ЛД «Минск», говорил после войны, что он наблюдал (с высоты палубы ТКА?) шесть ТКА противника и огонь по ним вели оба лидера [док. № 779]. Кроме того, торпедные катера наблюдали с БТЩ Т-210 «Гак» [док. № 805], а также с ПЛ Ш-307 из состава КОН-1 [док. № 836].

Катера противника ушли, прикрывшись дымзавесой. Не исключено, что это были финские СКА, захватившие примерно в это время и в данном районе буксиры И-18 и «Палдиски», но в донесении командира дивизиона финских СКА об их обстреле нашими кораблями ничего не сообщается.

**Это был последний акт прикрытия конвоев отрядами боевых кораблей.**

15–20 минут ОПР шел параллельным курсом севернее КОН-1, а в 06.44 увеличил скорость до 14 узлов и ушел вперед. При такой скорости корабли ОПР были прикрыты параван-тралом БТЩ Т-210 «Гак» (ширина захвата 200 м) и параванами-охранителями двух ЛД и двух ЭМ. Морской трал Шульца БТЩ использовать не мог: он парный, а пары не было. Морской змейковый трал имел ширину захвата лишь 73 м. И оба этих трала могли использоваться на скорости не более 8 узлов. Но при такой скорости не работали параваны-охранители ЛД и ЭМ и было невозможно догнать ГС. Поэтому высланные командующим КБФ навстречу ОПР семь ТТЩ оказались ненужными. Начштаба КБФ направил их навстречу конвоям.

В 09.10 «Минск» прошел траверз маяка Южный Гюландский.

**КОН-1 начал движение в 05.30.** Его вели за МЗТ четыре оставшихся в строю ТТЩ, вытравившие сразу после съемки с якорей две мины, которые были последними на пути этого конвоя. К КОН-1 присоединились, кроме названных раньше кораблей и судов, СС «Нешуп» (ранее он оторвался от ОПР, спасая людей с погибших судов), МО-5 из состава АР, ТТЩ № 121 и КАТЩ № 1512 из

состава КОН-2, часть сохранившихся судов КОН-4, а также кораблей и судов, не входивших ни в один из конвоев (табл. 52). Около 09.00 состав ПМО КОН-1 был усилен ТТЩ «Ижорец-35» и ТТЩ № 129, а его ПВО и спасательные возможности усилили ТТЩ № 32 «Озерной» и, предположительно, ТТЩ № 124 (все из состава голландского ОПР).

**Отряд ЭМ и СКР, образовавшийся в районе стоянки КОН-1 и ОПР, начал движение в 05.58.** Отряд сначала состоял из ЭМ «Свирепый» с ЭМ «Гордый» на буксире. С началом движения буксир дважды обрывался, только в 09.10 удалось обеспечить надежную буксировку ЭМ «Гордый». К эсминцам присоединился СКР «Аметист» из состава охранения КОН-1 и прибывший для оказания помощи ЭМ «Гордый» ТТЩ № 76 (он же с 7.09.1941 г. — СКР «Коралл») из состава голландского ОПР, имевшие сравнительно сильное зенитное вооружение. Если на изъятие из охранения КОН-1 двух ЭМ командир 4-го днэм фактически получил одобрение командующего флотом, то не удалось выяснить, с чьего разрешения вышел из состава охранения КОН-1 СКР «Аметист». Возможно, это был начальник штаба КБФ, поскольку КОН-1 и ОПР находились в это время в одном районе. Последствия этой «реорганизации» охранения КОН-1 будут видны позднее. В течение около шести часов отряд ЭМ и СКР шел совместно с КОН-1, а при подходе к о. Гогланд, имея скорость 8–9 узлов, обогнал его и, не останавливаясь у Гогланда, как приказывал командующий КБФ, продолжил движение по запасному маршруту прорыва.

**КОН-2 снялся с якорей в 06.00** и шел по северной кромке ФВК за МТШ единственной пары оставшихся с ним ТТЩ № 84 и ТТЩ № 88. Когда эти ТТЩ меняли выведенные из строя МТШ, конвой прикрывали катерными тралами (по другим данным — облегченным тралом Шульца) КАТЩ № 1203 и КАТЩ № 1205, которые шли впереди ТТЩ.

Около **09.50 концевой корабль КОН-2**, а им был СКР «Буря», перешедший в КОН-2 из состава АР, **вышел за пределы ЮМАП.** В течение первых шести часов пути оба МТШ, имевшихся у ТТЩ, были выведены из строя тремя попавшими в них минами, последними на пути конвоя. Дальнейшая проводка КОН-2 осуществлялась за МЗТ. Около 10.00 ПВО и спасательные возможности КОН-2 были усилены ТТЩ № 31 «Москва» из состава голландского ОПР.

**КОН-3, единственный сохранившийся в полном составе свое ПМО, продолжил движение в 06.21**, следуя за первой парой ТТЩ с МЗТ и второй парой — с МТШ. К нему, кроме указанных ранее кораблей и судов, присоединились СКР «Снег», ЭМТЩ «Пикша», «Поводец», «Ястреб», КАТЩ № 1501 «Вайндло» и, предположительно, ПС «Юпитер».

Перед началом движения к ТР «Луга», подорвавшемуся накануне на mine, но еще остававшемуся на плаву и дрейфовавшему к занятому противником южному берегу Финского залива, был направлен СКА МО № 502, которому была

поставлена задача потопить ТР, чтобы он не достался врагу. Катер подошел к «Луге» в 06.00, снял с нее трех забытых раненых, обстрелял борт транспорта около ватерлинии броневой снарядными из 45-мм орудия, но ТР тонуть не хотел. Тогда на уровне ватерлинии к борту были подвешены три подрывных патрона № 3 (по 2,5 кг ВВ в каждом), одна малая глубинная бомба (25 кг ВВ) и подожжен длинный бикфордов шнур. В 06.34 батарея противника, стрелявшая с п-ова Юминда по «Луге», подожгла ее, а через минуту прогремел взрыв подвешенного к борту ТР боезапаса. Наблюдение за «Лугой» велось еще два часа, но ее гибели никто не видел.

Тем временем КОН-3, идя южнее КОН-2, постепенно обгонял его.

В 09.40 КОН-3 вышел за пределы ЮМАП.

За три с небольшим часа его ТТЩ затрелили шесть мин, последних на пути этого КОН. Подорвались на минах и затонули СКР «Снег», ТР «Балхаш», СС «Кольвань» и еще два судна, названия которых не установлены, но, предположительно, ими могли быть ПС «Юпитер» и БУК «Вильми». Около 10.00 спасательные возможности КОН-3 были усилены ТТЩ № 93 «Сом» из состава гогландского ОПР.

Из изложенного выше видно, что ширина протреленной полосы, по которой шли ОПР и конвои, составляла не более 1 каб. Разница была лишь в том, что на пути ОПР мин не осталось, а на пути конвоев, особенно КОН-3, их оказалось много.

С 05.30 до 09.40 корабли и суда КОН-1, КОН-2 и КОН-3 при движении между меридианами м. Юминда и о. Мохни обстреливались артиллерией противника с п-ова Юминда и с п-ова Пурикарри. Конвой потерь не имели, так как снаряды падали с большими недолетами. От этого огня их прикрывали постановкой дымовых завес СКА «МО» охранения.

**На этом прорыв ЮМАП закончился.**

В табл. 53 приведены сведения о потерях прорывавшихся сил КБФ от подрыва на минах после съемки с якорей утром 29.08.1941 г., а в табл. 54–56 содержится общая характеристика воздействия минного оружия противника на корабли и суда в ходе форсирования ЮМБ.

*Таблица 53*

**Потери сил КБФ в результате подрыва на минах при форсировании ЮМБ в ходе первого этапа прорыва после съемки с якорей утром 29.08.1941 г.**

Погибли	Час, мин	Погибли	Час, мин
1. ПС «Юпитер»	6.51	4. СС «Кольвань»	8.41
2. СКР «Снег»	7.43	5. ТР «Балхаш»	9.06
3. БУК «Вильми»	8.39	6. ТР «Луга»	.

Итак, в ходе форсирования ЮМБ силами флота пришлось встретиться со 113 минами и МЗ. В результате этого был потерян 31 корабль и судно (50% от общего числа потерянных, 13,7% от общего числа участвовавших в прорыве, 57,4% от общего количества кораблей и судов, потерянных в результате боевого воздействия противника).

Таблица 54

**Предполагаемые наименования минных заграждений, на которых по данным И. А. Киреева [библ. № 45] подорвались корабли и суда при форсировании ЮМБ**

Корабль, судно	МЗМ	Корабль, судно	МЗМ	Корабль, судно	МЗМ
1. ТР «Элла»	И-82	13. КА ВР-6	?	25. ЭМ «Артем»	И-8
2. ЛЕД «Кр. Вальдемарс»	И-82	14. ЭМ «Гордый»	И-42	26. ЭМ «Володарский»	И-6
3. БУК ЛП-5 (С-101)	?	15. ЭМ «Славный»	И-42	27. СКА МО № 197	?
4. ТТЦ № 71 «Краб»	И-66	16. ЛД «Минск»	И-28	28. СКР «Топаз»	?
5. ПЛ С-5	И-66	17. ТР «Эверита»	И-40	29. БУК «Вильми»	?
6. ТКА № 103	?	18. ТТЦ № 56 «Барометр»	И-42	30. ШК «Вирониа»	?
7. ЭМ «Славный»	И-8	19. СКР «Циклон»	И-40	31. СС «Сатурн»	И-8
8. КЛ И-8	И-38	20. ТР «Найссаар»	?	32. ПС «Юпитер»	?
9. ШАЛ С-12 «Петергоф»	?	21. ЭМ «Скорый»	И-28	33. СКР «Снег»	И-66
10. ПЛ ШЦ-301	И-40	22. ГИСУ «Восток»	?	34. СС «Колывань»	?
11. ЭМ «Яков Свердлов»	И-42	23. ТР «Луга»	И-6	35. ТР «Балхаш»	И-28
12. БУК «Колыма»	?	24. ЭМ «Калинин»	И-8		

*Примечание:* В таблицу дополнительно к данным И. А. Киреева внесен ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс», подорвавшийся, видимо, на МЗМ И-82 при попытке оказания помощи подорвавшемуся на этом же МЗМ ТР «Элла».

Таблица 55

**Характер встреч с минами и минными защитниками кораблей КБФ при форсировании ЮМБ 28–29.08.1941 г. по данным И. А. Киреева [библ. № 45], уточненным автором**

Подсечены параван-тралами, змейковыми тралами, параванами-охранителями	Взорвались в параван-тралах, в тралах Шульца, и в параванах-охранителях	Застражи в обрубленных тралах Шульца и параванах-охранителях	Подорвались корабли без параванов-охранителей	Взорвалось МЗ	Всего встречено мин и МЗ
19 мин / 8 мин / 2 мины	32 мины / 7 мин	12 мин	На 26 минах	7	113

Погибли шесть из 54 кораблей и судов (11,1%), проводившихся за тралами и считавшихся находившимися в протраленной полосе (ПЛ С-5, СС «Кольвань». ТР «Элла», «Эверита», «Луга», «Балхаш»).

Погибли четыре из 54 кораблей и судов (7,4%), проводившихся за тралами, но вышедших из протраленной полосы или по приказанию, или в соответствии с «Инструкцией по конвоированию», или вследствие неисправности энергетической установки, или по неизвестной причине (ЭМ «Скорый», ШК «Вирониа», ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс», ТР «Найссаар»).

Погибли 19 кораблей и судов из 63 (30,2%), имевших осадку 1,5 м и более и не проводившихся за тралами, включая ТЩ (ЭМ «Артем», «Володарский», «Калинин». «Яков Свердлов», СКР «Снег», «Циклон», ПСКР «Топаз», ПЛ Щ-301, КЛ И-8, ТТЩ № 56 «Барометр», № 71 «Краб», СС «Сатурн» и другие ВСУ).

Один ТКА (№ 103) и один ТР («Луга») были сначала повреждены, но затем затоплены по приказанию из-за невозможности их буксировки (они вошли в число погибших). Один ЛД («Минск») и два ЭМ (ЭМ «Гордый» и дважды ЭМ «Славный») получили повреждения, но не погибли благодаря успешной борьбе за живучесть их экипажей и спасательным действиям других кораблей.

По данным И. А. Киреева [библ. № 45], были выведены из строя 15 тралов, по другим данным — более 20.

**Из 36 случаев подрыва кораблей и судов на минах 20 произошли с боевыми кораблями.**

**Из 31 погибшего корабля и судна 15 — боевые корабли, 11 — вспомогательные суда, а пять — транспорты.**

Семь случаев подрыва на минах боевых кораблей произошли из-за взрыва мин в параванах-охранителях, подтянутых ими на малых скоростях близко к бортам кораблей. Еще семь мин, застрявших в параванах-охранителях КРЛ «Киров» (два раза), ЛД «Ленинград» (пять раз) и ЭМ «Суровый» (один раз), едва не стали причиной их повреждения или гибели. Эти корабли удачно освободились от мин или от параванов-охранителей вместе с минами (табл. 56).

В результате 35 (31%) из 113 случаев встреч кораблей и судов с минами и МЗ привели к их гибели (31 случай) или повреждению (4 случая). В остальных 78 (69%) случаях мины были либо подсечены тралами, либо взорвались в тралах, либо застряли в тралах, которые затем были обрублены вместе с минами или освобождены от них специальным маневром. Поскольку отсутствуют сведения о количестве встреч с плавающими минами, приведших к гибели или повреждению кораблей и судов, нет возможности указать в скольких из 31 случая гибели кораблей и судов причиной этого были плавающие мины, а в скольких — стоявшие на якорях.

**Характеристика встреч с минами и минными защитниками кораблей КБФ, шедших при форсировании ЮМБ 28.08.1941 г. с поставленными параванами-охранителями, по данным И. А. Киреева [библ. № 45]**

Время	Корабль (скорость хода)	Наименование минного заграждения	Тип мины	Характер встречи: В – взрыв; П – подсеечение; З – застревание в параване-охранителе	Примерное расстояние места взрыва от борта корабля, м	Последствия взрыва мины (минного защитника)
19.30	ЭМ «Свирепый»	И-8	ЕМС «КА»	П	–	–
19.40	ЛД «Ленинград» (12 узлов)	И-32	МЗ	В	▪	Тралящая часть перебита
20.06	ЭМ «Сметливый» (12 узлов)	И-67	МЗ	П	–	–
20.14	ЛД «Ленинград» (8 узлов)	И-6	S/E	З	–	Задним ходом освободился от застрявших в ПО мин
20.14	ЛД «Ленинград» (8 узлов)	И-6	S/E	З	–	
20.24	ЭМ «Славный» (12 узлов)	И-8	Финская	В	10–12	ПО оторван, легкие повреждения корпуса, вышли из строя ЭНП
20.25	КРЛ «Киров» (8 узлов)	И-69	ЕМС «КА»	З	–	ПО с миной отрезан автогенном
20.26	ЛД «Ленинград» (16 узлов)	И-63	ЕМС «КА»	В	▪	▪
20.49	ЭМ «Суровый» (8 узлов)	И-60	ЕМС «КА»	З	–	–
20.50	ЭМ «Яков Свердлов» (5 узлов)	И-42	ЕМС «КА»	В	▪	Разломился в районе 2-й трубы и затонул
20.54	ЭМ «Юрды» (12 узлов)	И-42	ЕМС «КА»	В	5–8	ПО оторван, сильная течь в корпусе, руль заклинило
21.01	КРЛ «Киров» (12 узлов)	И-42	ЕМС «КА»	З	–	ПО с миной отрезан автогенном
21.35	ЭМ «Славный» (12 узлов)	И-42	ЕМС «КА»	В	7–10	ПО оторван, сильная течь в корпусе
21.40	ЛД «Минск» (12 узлов)	И-28	ЕМС «КА»	В	12	ПО оторван, сильная течь в корпусе
21.55	ЛД «Ленинград» (5 узлов)	И-42	ЕМС «КА»	З	–	ПО с миной обрушен
22.30	ЭМ «Артем» (12 узлов)	Зап. часть ЮМБ	ЕМС или финская	В	▪	ПО оторван, легкие повреждения механизмов
22.45	ЭМ «Калинин» (12 узлов?)	И-8	Финская	В	–	Тяжелые повреждения. через час затонул

Сегодня, конечно, можно (даже, пожалуй, нужно) говорить о том, что потери на минах могли быть меньшими, если бы командование КБФ, командиры ОБК, КОН и боевых кораблей, капитаны судов при форсировании ЮМБ действовали не так, как они действовали фактически, а по-другому. Важно, правда, сказать, как по-другому следовало им действовать. При этом четко отделять объективные обстоятельства, вынуждавшие действовать так, а не иначе, от субъективных, стремиться понять ход мыслей командиров и командующих при принятии тех или иных решений, не боясь обвинений в попытках оправдать кажущиеся кому-либо неправильными действия участников прорыва. Помнить при этом и учитывать, что объективные обстоятельства (приказ вышестоящего командования, количественный и качественный состав корабельных, авиационных и других сил флота, условия их базирования и т. д.), на основании которых командиры и командующие, главкомы и наркомы принимали свои субъективные решения, по своей сути являются продуктом также субъективного творчества вышестоящих руководителей.

В пунктах а — в разделе 3 главы 2 рассмотрены общие для КБФ проблемы противоминного обеспечения защиты морских коммуникаций. Кратко повторим их:

— нехватка ТЩ, неудовлетворительные ТТХ судов, мобилизованных в качестве тральщиков, отвлечение их на выполнение задач, не связанных с ПМО;

— нехватка или полное отсутствие ряда типов тралов: расход их оказался очень большим, хотя и меньше заложенного в планы поставок от промышленности, но поставки эти прекратились с началом войны в связи с эвакуацией производивших тралы заводов;

— плохая организация разведки минно-заградительной деятельности противника, в том числе дозорной службы и противоминного наблюдения, частично связанная с нехваткой СКР и СКА;

— отсутствие противодействия минно-заградительной деятельности противника;

— недостатки в предвоенной боевой и мобилизационной подготовке:

1) тральных сил;

2) кораблей и судов, потенциально нуждавшихся в проводке за тралами;

3) командного состава запаса для мобилизуемых в качестве тральщиков судов;

— недостатки в проведении мобилизации, лишившие КБФ ряда опытных специалистов для мобилизованных в качестве тральщиков судов (90% специалистов, имевших опыт боевого траления в ходе Советско-финляндской войны, были направлены в береговые части).

Большие потери от мин непосредственно в ходе Таллинского прорыва, помимо названных выше, были вызваны также следующими причинами:

1. Запоздалым докладом Военного совета СЗН о необходимости оставления Таллина и решением Верховного главнокомандующего об отходе из него, в результате чего:

а) противник получил возможность в течение последних 10–12 дней наступления на Таллин существенно нарастить ЮМБ; за эти дни (с 15.08 по 28.08) были выставлены 819 из 2008 мин, в том числе все мины, имевшие углубление 1,5 м;

б) Военный совет КБФ располагал ограниченным временем для сосредоточения в Таллине максимально возможного количества ТТЩ (в 1,5–2 раза больше, чем фактически участвовало в прорыве), а планирование ПМО затруднялось неясностью до последнего момента, с каким составом тральщиков придется форсировать ЮМБ.

2. Неблагоприятной погодой и просчетами в организации посадки войск на корабли и суда выход сил КБФ из Таллинского залива был задержан на 14 часов. Начавшимся интенсивным обстрелом кораблей и судов, стоявших на якорях, полевой артиллерией противника с п-ова Виймси они были лишены возможности оставаться в заливе еще несколько часов (тогда удалось бы, возможно, не изменять существенно график движения при прорыве). Все это в конечном счете привело к нарушению спланированной организации форсирования ЮМБ:

а) согласно первоначальному плану, только КОН-1 должен был форсировать часть ЮМБ в течение двух часов темного времени;

по вынужденно измененному плану только ГС мог полностью форсировать ЮМБ в светлое время, все остальные КОН и ОБК должны были находиться в пределах ЮМБ в течение 2–4 часов темного времени;

из-за увеличения продолжительности нахождения КОН и ОБК в пределах ЮМБ в темное время суток (табл. 38) существенно возросла опасность подрыва кораблей и судов на минах. Им труднее было удерживаться в кильватерном строю (в протраленной полосе), обнаруживать и расстреливать плавающие мины, сорванные с якорей волнением и подсеченные параван-тралами и параванами-охранителями, а тральщикам — очищать тралы от мин и возвращаться на свои места в строю;

б) согласно первоначальному плану прорыва, ОБК не должны были обгонять конвой и идти впереди них; в этом случае подсеченные их параван-тралами и параванами-охранителями и нерасстрелянные мины оставались бы позади КОН;

действуя по вынужденно измененному плану прорыва, ОБК не должны были обгонять КОН только до меридиана м. Юминда (25°30' E); после его прохода ГС и ОПР вышли в голову конвоев, и мины, подсеченные их параван-тралами и параванами-охранителями, а также змейковыми тралами ТТЩ КОН-1, в наступившей темноте оказались на пути ТР и ВСУ;

в) расстрел мин, подсеченных параван-тралами и параванами-охранителями ОБК, согласно первоначальному плану прорыва не требовался, так как ГС и ОПР не должны были обгонять конвой; вынужденно измененный план потребовал этого;

г) организовать эффективный расстрел плавающих мин не удалось по следующим причинам:

недостаточное количество необходимых для этого СКР и СКА в составе прорывавшихся сил;

большая плотность кильватерного строя и скученность кораблей и судов, вызванная сокращением временных интервалов между выходом очередных конвоев при движении по вынужденно измененному плану, наличие очень тихоходного



КОН-4 впереди более быстроходных КОН-2 и КОН-3, а также движение КОН-2 не по оси, а по северной кромке ФВК № 10 ТБ;

трудность обнаружения плавающих мин вследствие частого применения дымовых завес, а также наступления темноты;

возникновение опасности попадания снарядов в корабли и суда конвоев при стрельбе по минам в указанных выше условиях;

сохранившееся, хоть и уменьшившееся, волнение моря, дым и темнота приводили к снижению меткости стрельбы, увеличению расхода боезапаса и длительности ведения огня по каждой мине, из-за чего немногочисленные СКР и СКА могли сильно отстать от охраняемых конвоев.

3. Недостаточной продуманностью и нарушениями походного порядка:

а) назначение двум ЭМ из состава ГС позиций в охранении КРЛ «Киров», находившихся вне протральной полосы;

б) обгон с пересечением курса КОН-2 и КОН-3 эсминцами АР, следовавшими без ПМО вне протральной полосы севернее конвоев, имея в темное время суток поставленными ПО и неоднократно изменяя скорость от нуля до 16 узлов;

в) движение КОН-2 не по оси ФВК № 10 ТБ, а по его северной кромке, вне протральной ТТЦ КОН-1 полосы, и постоянное стремление КОН-3, идя по оси ФВК, обогнать КОН-2;

г) переход трех или четырех ТР из состава КОН-2 и КОН-3 в состав КОН-1, и вследствие этого значительное увеличение в нем длины строя проводимых за тралами судов.

4. Невыполнением требований и рекомендаций НТЦ-40 в части навигационного обеспечения прорыва путем обвехования кромок протральной полосы.

Причинами этого могли быть:

а) упущение при планировании;

б) отсутствие достаточного количества кораблей для постановки и последующей уборки выставленных вех (уборка выставленных вех диктовалась не только требованиями НТЦ-40, но также, видимо, оперативной обстановкой: в последующем предполагалось использовать ФВК № 10 ТБ для эвакуации гарнизонов ВМБ Ханко и Моонзундских о-вов, поэтому противнику не следовало показывать расположение протральной при прорыве полосы);

в) отсутствие необходимого количества тральных вех вообще или нужных типов.

5. Нарушением требований и рекомендаций НТЦ-40 по применению тралов разных типов, отсутствием опыта действий с ними в ситуациях, не предусмотренных НТЦ-40, недостаточной подготовленностью некоторых тральных расчетов.

Имеются в виду:

а) применение параван-тралов, параванов-охранителей, змейковых тралов после захода солнца и даже при наступлении полной темноты кораблями, шедшими впереди всех четырех КОН, в результате чего на пути кораблей и судов оказывались нерасстрелянные и невидимые плавающие мины;

б) вынужденное применение параванов-охранителей на скоростях, на которых они не охраняют корабли от мин, а способствуют подрыву их на минах;

в) оставление в пределах протраленной полосы обрубленных тралов и параванов-охранителей с застрявшими в них минами (специальных сил для их уборки с ФВК не было, а ночью и такие силы не смогли бы помочь): по два паравана с застрявшими в них минами оставили на пути идущих за ним кораблей КРЛ «Киров» и ЛД «Ленинград», по одному — ЭМ «Суровый» и ЭМ «Славный», несколько тралов с минами были оставлены БТЩ и ТТЩ;

г) большая продолжительность (до одного часа) замены некоторыми ТЩ выведенных из строя тралов, вызывавшая сужение тральной полосы на длительное время, пропуск мин в ней, остановку КОН и «наползание» охраняемых кораблей и судов друг на друга, выход или вынос их из протраленной полосы.

Признаем, однако, что эти соображения легко формулировать сегодня, в кабинетной тиши, не ощущая на себе того давления обстановки, какое испытывали командование КБФ, ОБК, КОН, командиры кораблей и капитаны судов. Поэтому высказанные выше критические замечания не умаляют заслуг и героизма балтийцев в ходе Таллинского прорыва.

**Форсирование Юмндской минно-артиллерийской позиции 225 кораблями и судами КБФ и балтийских морских пароходств — это беспрецедентная операция, не имеющая аналогов во всемирной военно-морской истории.** Она потребовала героических усилий ото всех ее участников. И думается, что балтийцы в ее ходе сделали все возможное для успешного выполнения директивы Военного совета СЗН об эвакуации войск из Таллина.

Но это был лишь первый этап прорыва в Кронштадт. Впереди флот ждали не менее серьезные испытания. О них — ниже.

### **4.3. Второй этап операции — прорыв авиационного барьера (с 05.30 29.08 до 18.15 30.08)**

Время начала второго этапа Таллинского прорыва обозначено моментом начала нанесения немецкой авиацией ударов по прорывавшимся в Кронштадт кораблям и судам утром 29 августа. Именно в 05.30 немецкий торпедоносец атаковал ТР «Балхаш» из состава КОН-3 со сбрасыванием двух торпед, которые, видимо, из-за неисправности пошли параллельно курсу конвоя (табл. 60).

Затем в течение около полутора часов немецкая авиация производила разведывательные полеты над КОН и ОБК. А с 07.00 начались активные ударные действия авиации противника против советских кораблей и судов.

Сделанный автором временной перекрышки между первым и вторым этапами операции объясняется следующим. Из-за большой растянутости КОН и ОБК вдоль

маршрута прорыва (около 30 миль) последний корабль из их состава (СКР «Буря») пересек восточную границу ЮМБ лишь в 09.50 29.08, когда и закончилось его форсирование, являвшееся содержанием первого этапа прорыва. Однако этот момент нельзя было считать началом второго этапа операции, поскольку удары авиации противника утром 29.08 начались, как показано выше, значительно раньше.

Боевой и предполагаемый численный состав авиации противника, наносившей удары по силам КБФ, прорывавшимся из Таллина, а также их ТТХ показаны в табл. 57 и 58.

Таблица 57

**Боевой и численный состав немецкой и финской авиации, принимавшей участие в противодействии Таллинскому прорыву КБФ 28–29.08.1941 г.  
(по данным немецких военных историков)**

Наименования авиационных частей	Предполагаемые количество и типы самолетов
<b>Немецких:</b>	
806-я бомбардировочная группа берегового базирования Командования ВВС Балтийского моря (Кü. Fl. Gr. 806)	24 Ju 88
2-я эскадрилья I группы 77-й бомбардировочной эскадры (2. / KG. 77)	8 Ju 88
I группа 4-й бомбардировочной эскадры (I. / KG. 4)	9 He 111
I-я эскадрилья 406-й бомбардировочной группы берегового базирования (I / Kü. Fl. Gr. 406)	3 He 115 В-1
II группа 26-й истребительной эскадры (II. / ZG 26)	9 Bf 110
Эскадрилья учебной группы 54-й истребительной эскадры Командования ВВС Балтийского моря (Erg. JGr. 54; eine Staffel)	15 Bf 109 F
125-я морская разведывательная группа Командования ВВС Балтийского моря (Aufkl. Gr. 125)	9 He 60, 9 He 114, 9 Ar 95
I-я эскадрилья 196-й разведывательной группы корабельного базирования (Bordf. Staffel 1./ 196)	9 Ar 196
9-я морская спасательная эскадрилья (Rettungs Staffel 9)	4 He 59 C-2, 1 Do 24, 1 Do 18
<b>Финских:</b>	
6-я авиаэскадрилья	3 СБ, 2 Kollhoven, 5 I1-153
Всего	120 самолетов, в т. ч. немецких – 41 бомбардировщик, три торпедоносца и 24 истребителя

*Примечание:* 1. Количество самолетов в частях и подразделениях ВВС противника указано с учетом потерь к 28.08.1941 г.

2. По данным финского командования и финских военных историков, 6-я авиаэскадрилья ВМС Финляндии вела воздушную разведку Таллина 26, 27 и 28 августа. Вечером 28 августа ею была обнаружена небольшая группа кораблей, направлявшихся на восток (?). В последующие два дня 6-я авиаэскадрилья вела только разведку в Финском заливе, а также полеты в целях ПВО над Финским заливом. Бомбардировку советских кораблей финские самолеты не осуществляли.

**Основные тактико-технические данные немецких самолетов, противодействовавших  
Таллинскому прорыву КБФ [библ. № 243, 265, 274, 276, 287]**

Тип самолета	Максимальная скорость, км/час	Дальность полета, км	Потолок, м	Вооружение		Бомбы, кг
				Количество	Калибр, мм	
Бомбардировщик «Юнкерс» Ju 88 A-4	475	2700	8200	6	7,92	3000
Бомбардировщик и торпедоносец «Хейнкель» He 111 H-6	435	1930	8400	1-2 5-6	20 7,92	2000 или 2 торпеды
Многоцелевой гидросамолет «Хейнкель» He 115 B-1	355	2000 3350	5500	2	7,92	800 или 1 торпеда
Истребитель «Мессершмитт» Bf 109	650	900	12000	1 2	20 7,92	250
Истребитель «Мессершмитт» Bf 110	561	2100	11000	2 5-6	20 7,92	1200
Разведчик-корректировщик «Хейнкель» He 60 C, гидросамолет	196	670	4700	1	7,92	-
Разведчик «Хейнкель» He 114 C-1, гидросамолет	332	910	7900	2-3	7,92	100
Разведчик и торпедоносец «Арадо» Ar 95A-1, гидросамолет	310	2200	7800	2	7,92	900 или 1 торпеда
Разведчик «Арадо» Ar 196, гидросамолет корабельного базирования	310	560	6000	2	7,92	100
3-моторный транспортный и бомбардировщик «Юнкерс» Ju 52/3m, гидросамолет	262	1500	5055	-	-	-
Спасательный «Дорнье» Do 18N, гидросамолет	265	3200	4260	1 1	20 13	-
3-моторный разведчик, спасательный, противолодочный, бомбардировщик «Дорнье» Do 24N, гидросамолет	340	4800	5900	-	-	-
Бомбардировщик, минный тральщик «Дорнье» Do 23 m/s «Mausi»	259	1350	-	3	7,92	1000

Примечание: Данные спасательного самолета He 59 C-2 не найдены.

По данным А. В. Платонова [библ. № 71], немецкая авиация 29.08 произвела 137 самолето-вылетов бомбардировщиков (о торпедоносцах А. В. Платонов не пишет), 16 самолето-вылетов тяжелых истребителей и три вылета разведчиков. Для ведения разведки вылетали также финские самолеты. Количество самолето-вылетов, произведенных авиацией противника 30.08, автору установить не удалось.

Архивные документы свидетельствуют, что количество самолетов, одновременно бомбардировавших прорывавшиеся корабли и суда, достигало 30, а наибольшее их количество, атаковавших одно судно, составляло 15 единиц.

Точных данных об аэродромах, использовавшихся немецкой авиацией, пока не найдено. Предполагается, что она вылетала с эстонского аэродрома Раквере (восточнее Таллина) и финских аэродромов Мальми (близ Хельсинки), Утти (севернее Котка), расстояние от которых до местонахождения советских кораблей в течение всего дня 29.08 составляло около 100 км, а также с рижского аэродрома. Это позволяло вражеским самолетам, действовавшим с финских и эстонских аэродромов, неоднократно повторять боевые вылеты с полной бомбовой нагрузкой, постоянно держать большее количество самолетов над прорывавшимися из Таллина кораблями и судами и практически непрерывно атаковать их, наносить несколько ударов подряд по одному и тому же судну, переносить усилия с одной группировки кораблей и судов на другую.

Подробное описание действий авиации противника дано в табл. 59 и 60.

**Главные силы** с началом активных действий немецкой авиации отразили их атаки своими зенитными средствами, а от сброшенных бомб уклонились резкими изменениями курса и скорости.

В 08.45, когда главные силы проходили меридиан  $27^{\circ}30'$ , над ними появились два истребителя И-16, посланные для их поиска и прикрытия. В последней роли они пробыли над ГС всего две минуты. Но до этого момента в адрес командующего ВВС КБФ последовали четыре нервных «радиоокрика» командующего флотом: в 07.06: «Почему нет ИА на меридиане  $27^{\circ}$ ?» [док. № 692]; в 07.21: «Вторично: выслать ИА к КР «Киров»» [док. № 692]; в 07.40: «Третий раз повторяю: почему нет ИА?» [док. № 692]; в 08.15: «Почему нет ИА на Восточном Гогландском плесе?» [док. № 692].

Обеспокоенность командующего понятна (в 07.15 самолетом противника были сброшены бомбы на КРЛ «Киров»), но ведь он сам, приказав прикрывать с рассвета 29.08 три группы кораблей, растянувшихся вдоль Финского залива, не указал командующему ВВС их мест на момент рассвета, о чем тот просил. Кроме того, согласно плану прикрытия должно было начинаться с 08.00. Наконец, командующий ВВС, считавший, что его истребители могут прикрывать корабли только от о. Лавенсаари, видимо, не собирался выслать их раньше того момента, когда корабли будут подходить к этому рубежу. А информацию о местонахождении КРЛ «Киров» он мог получить и от самолетов МБР-2, прибывших к крейсеру для его ПЛО в 06.31 29.08.

**Характеристика действий авиации противника 29.08.1941 г. против ОБК  
(по данным корабельных и штабных документов)**

ГС	ОГР	Отряд ЭМ и СКР
<i>Из ЖБД ФКП и КРЛ «Киров»</i>	<i>Из ЖБД ЗФКП и ЛД «Минск»</i>	<i>Из донесения командира 4-го днэм (с ЭМ «Северный»)</i>
10 Торпедоносец.	6.52 Налет самолетов, бомбы сброшены на ТР, ТР загорелся.	8.00–20.00 Атакван 12 раз 43 самолетами. В атаках число самолетов менялось от двух до семи, но обычно их было до четырех. Каждый самолет сбрасывал по 4 бомбы, лишь в двух случаях было по-другому. В одном — сброшена одна бомба крупного калибра, а в другом — несколько десятков мелких. Самолеты также вели огонь из пушек и пулеметов. Повреждений нет.
31 Прибыли два МБР-2.	7.20 Налет самолетов, самолеты отвернули.	<i>Из воспоминаний командира БЧ-2 ЭМ «Северный»</i>
7.00 Два самолета.	9.42 Налет самолетов, самолеты отвернули.	На группу ЭМ и СКР было совершено около 60 налетов с участием более 200 самолетов, сбросивших более 800 бомб.
7.04–7.39 Самолет сопровождал КР «Киров».	9.50 Четыре самолета сбросили бомбы на ЭМ, не попали.	<i>Из воспоминаний командира БЧ-2 ЭМ «Гордый»</i>
7.15 Самолет сбросил 4 бомбы, взорвался за кормой в каб.	10.03 Налет самолетов, сброшены 4 бомбы, которые взорвались в 15–30 м от лд «Минск».	Только при подходе к маяку Толбухин свои истребители прикрыли нас от дальнейших налетов самолетов.
7.45 Прибыли два И-16.	10.35 Прибыли два МБР-2.	<i>Из ВЖ СКР «Аметист»</i>
7.48 Прибыли во время И-16.	11.20 Прибыли 15 И-16.	07.05 3 самолета бомбят ТР. На 2 транспортах взрывы бомб и пожары.
<i>Из ВЖ СКА МО № 131</i>	11.55 Самолет на Ost'e.	08.45 Самолет сбросил 4 бомбы на ЭМ «Гордый». На «Аметист» сброшены 4 бомбы. Жертв и повреждений нет.
7.50 Самолет сбросил серию бомб.	13.05 Самолет на West'e.	09.50 Самолет сбросил бомбы на ЭМ «Гордый». 4 бомбы сбросил на нас. Жертв и повреждений нет. Сбит самолет противника. Закончились трассирующие снаряды.
Открыт огонь.	<i>Из ЖБД ЛД «Ленинград»</i>	11.00 2 самолета сбросили на нас 8 бомб. Ведем огонь фугасными снарядами и ДШК.
<i>Из ВЖ СКА МО № 133</i>	7.11 Налет семи самолетов. Один сбросил бомбы на ТР, который горит.	12.07 Самолет сбросил на нас 4 бомбы. Жертв и повреждений нет.
7.10 Налет двух самолетов.	7.35 Налет пяти самолетов.	
Открыт огонь.	9.35 Налет трех самолетов, ими сброшены бомбы, не попали.	
<i>Из ВЖ СКА ПК-204</i>	12.00 Налет четырех самолетов.	
7.15 Отбита атака КР «Киров».	<i>Из ВЖ ЭМ «Славный»</i>	
Самолет сбросил 4 бомбы, не попали.	6.53 Самолеты справа.	
<i>Из ВЖ БТЩ Т-204 «Фугас»</i>	7.06 Самолет сбросил бомбы на ТР, одна бомба попала в мостик.	
7.38 Самолет.	7.14 Самолет. Открыт огонь.	
7.55 Самолет. Открыт огонь.	9.25 Четыре самолета, один сбросил бомбы. Открыт огонь.	
7.47 Два наших истребителя.	10.00 Два самолета сбросили бомбы по носу.	
<i>Из ВЖ БТЩ Т-205 «Табель»</i>	11.52 Самолет прошел за кормой.	
7.15 Самолет сбросил бомбы на КР «Киров».	<i>Из отчета 1-го днэка ИО за 1941 г. (со СКА МО № 112)</i>	
<i>Из ВЖ БТЩ Т-217</i>	6.00 Отразили атаку самолетов.	
7.10–7.40 Налет самолетов. Вели огонь.	7.10 Отразили атаку самолетов.	
	<i>Из отчета об операции СКА МО № 142</i>	
	7.10 Налет семи самолетов.	
	<i>Из отчета об операции СКА МО № 195ав</i>	
	5.56 Самолет. Открыт огонь.	
	7.20 Самолет сбросил 3 бомбы на ТР, не попали.	
	10.05 Самолет. Открыт огонь.	
	10.12 Самолет сбросил 9 бомб на ЛД «Минск», не попали.	
	<i>Из ВЖ СКА МО № 204ав</i>	
	10.00 Три самолета сбросили бомбы на ОГР, не попали.	

ГС	ОПР	Отряд ЭМ и СКР
	<i>Из ВЖ СКА МО № 510</i>	
	7.19 Самолет. Открыт огонь.	13.00 Самолет на нас сбросил 4 бомбы. Жертв и поврежденных нет.
	7.20 Самолет сбросил бомбы на ТР, на нем возник пожар.	14.30 Самолет на нас сбросил 4 бомбы. Жертв и поврежденных нет.
	7.55 Самолеты. Открыт огонь.	15.30 Отбита атака самолетов, бомбы ими не сброшены.
	10.05 Самолет. ЭМ открыли огонь.	15.40 Прибыли самолеты МБР-2.
	10.09 Самолет сбросил бомбы. Упали у шхуны.	18.30 Прибыли наши истребители.
	10.15 Самолет. Открыт огонь.	20.20 5 самолетов беспорядочно сбросили 4 бомбы. Атаке помешали наши истребители.
	12.55 Самолет сбросил 2 бомбы на ПС «Пиккер», не попали.	<i>Из ЖБД ТПЦ № 76 «Коралл»</i>
	13.18 Самолет. Открыт огонь.	09.30 $\varphi = 59^{\circ}54'N \leftrightarrow \lambda = 26^{\circ}13'E$
	<i>Из ВЖ СКА ПК-207</i>	4 самолета на высоте примерно 3–4 тысячи метров. Открыт огонь.
	7.15 Самолет сбросил бомбу на ТР «Казахстан», в районе мостика виден пожар.	09.45 Самолеты сбросили бомбы на наши ТР. Загорелся ТР «Иван Папанин».
	9.45 Налет самолетов на ТР.	10.00 5 самолетов. Открыт огонь.
	9.58 2 самолета. Открыт огонь.	10.22 8 самолетов. Открыт огонь.
	10.05 Один самолет сбросил бомбы на ЛД «Минск», взорвались близко от левого борта.	11.20 Заняли свое место в охранении ЭМ «Свирепый» и «Гордый» впереди по курсу в расстоянии 2 каб.
	12.55 Один самолет сбросил 3 бомбы на ПС «Пиккер», не попали.	12.10 $\varphi = 59^{\circ}59'N \lambda = 26^{\circ}30'E$
	13.13 Самолет. Открыт огонь.	9 самолетов на высоте 4–5 тысяч метров. Открыт огонь. Подлетая к каравану, самолеты разделились по одному и по два.
	<i>Из отчета об операции СКА ПК-212</i>	12.15 Один самолет с высоты 3000 метров спикировал на нас и сбросил 4 бомбы, которые упали в 10 м от правого борта. Повреждений нет.
	7.10–7.30 Первая волна налетов одиночных самолетов, открывали огонь.	12.20 Второй самолет спикировал на нас с высоты 2000 м и сбросил 4 бомбы, которые упали с левого борта в 10 м напротив носового орудия. Повреждений нет.
	7.23 Один из самолетов сбросил бомбы на ТР, на нем возник пожар.	13.15 5 самолетов противника. Открыт огонь.
	10.00–10.20 Вторая волна налетов одиночных самолетов. Самолет сбросил бомбы на ЛД «Минск», не попали.	14.00 Перешли в кильватер СКР «Аметист», который шел за ЭМ «Гордый».
	<i>Из ВЖ СКА ПК-232</i>	14.50 9 самолетов Ме-110 на высоте 5–6 тысяч метров летели на КОН. Открыт огонь. 2 самолета спикировали на нас, один с кормы, другой с носа почти одновременно, и сбросили по 4 бомбы. Повреждений нет.
	6.30 Самолет. Открыт огонь.	16.20 5 самолетов Ме-110 на высоте 4–5 тысяч метров летели на караван. Открыт огонь. Самолеты сбросили бомбы.
	9.45 Самолет. Открыт огонь.	22.00 В течение дня на нас пикировали 4 самолета, которые сбросили 16 бомб, но ни одна из них не попала в корабль.
	13.10 Самолет. Открыт огонь	
	<i>Из ВЖ и ВСНЖ БТЦ Т-210 «Пак»</i>	
	7.00–9.00 Воздушная тревога, вели огонь.	
	7.30 Самолет сбросил бомбы на ТР «Казахстан». на нем возник пожар.	
	10.00–11.10 Воздушная тревога, вели огонь.	

*Примечание:* Большие различия во времени фиксации одних и тех же событий на разных кораблях – свидетельство низкой организации службы времени на них.

С 09.48 от меридиана 27° 50' главные силы стали прикрываться эскадрилей истребителей.

Оказавшись в зоне истребительного прикрытия и на ФВК, практически безопасных от мин, командующий флотом начал принимать некоторые меры по оказанию помощи кораблям и судам, находившимся в это время на Восточном и Западном гогландских плесах.

В 09.46 командир БТЩ Т-211 «Рым» получил приказание командующего флотом: *«С получением сигнала «Добро» идти самым полным к лидерам. Имеющийся там дивизион ТЩ отпустить для конвоя транспортов»* [док. № 692]. Однако сигнала «Добро» не последовало, командующий изменил свое решение.

В 13.28 командир «Рыма» получил семафор: *«Первое приказание вам отменяется. С получением сигнала «Добро» идти в распоряжение контр-адмирала Ралль флаг эм «Калинин» для оказания помощи и сопровождения тр. тр. меридиан 26°21'. Командующий КБФ»* [док. № 692]. Но опять пришлось подождать.

Наконец, в 14.50 когда главные силы находились на траверзе маяка Шепелевский, в распоряжение контр-адмирала Ралля была направлена группа из четырех БТЩ: Т-211 «Рым» (его командир возглавлял группу), Т-215, Т-218 и Т-203 «Патрон». «Патрон» вскоре отстал из-за неисправности машины и, получив разрешение, направился в Кронштадт, попутно сопровождая встреченную группу кораблей и судов из состава КОН-2, КОН-3 и АР. Остальные БТЩ продолжили движение по назначению. Со встретившегося СКР «Буря» командир «Рыма» получил сообщение, что позади «Бури» никаких кораблей и судов нет, а ЭМ «Калинин», видимо, погиб. Не получив ответа от КП ОВР КВМБ на запрос о месте ЭМ «Калинин», командир группы БТЩ в 20.40 принял решение дальнейшее движение на запад прекратить и заняться спасением людей с горящего судна, обнаруженного на Восточном Гогландском плесе (это был ТР «Ярвамаа»). Окончив спасательные действия, группа БТЩ в 21.50 начала движение в Кронштадт, куда прибыла около 05.00 30.08.

В 15.35 при проходе главными силами траверза маяка Толбухин командующий КБФ направил в распоряжение командира арьергарда еще одну группу БТЩ: Т-207 «Шпиль» (брейд-вымпел командира 1-го днбтщ), Т-204 «Фугас» и Т-205 «Гафель». Не встретив АР, все три БТЩ к 12.00 30.08 прибыли в Кронштадт. Подробнее о действиях этой группы пойдет речь в следующем разделе.

В 16.40 главные силы прибыли на Большой Кронштадтский рейд.

В ходе второго этапа прорыва из их состава авиацией противника были повреждены ТКА № 74 (потерял ход и буксировался в б. Сууркюлян на о. Гогланд) и отставшая еще на первом этапе подводная лодка «Калев» (возник пожар на мостике, был убит рулевой-сигнальщик, ранен командир, ПЛ была вынуждена погрузиться).

ОПР около 10.30 разделился на две группы кораблей. Лидеры «Минск» и «Ленинград», эсминцы «Славный» и «Суровый», три СКА «МО» (по другим



данным — два) и шесть ТКА увеличили скорость до 20 узлов и ушли вперед на соединение с главными силами. В 11.20, когда ОПР проходил меридиан 28°, для его прикрытия прибыли 15 самолетов-истребителей. Другой группе — подводные лодки Ш-322, М-95 и ПС «Пиккер» — в охранении БТЩ Т-210 «Гак» и шести (по другим данным — семи) СКА «МО» было приказано самостоятельно следовать в Кронштадт.

В 12.25 начштаба КБФ донес командующему флотом: *«Итоге подрыва мины и близкого падения 4-х бомб с самолета затоплено рефрижераторное отделение, второй и третий погреба, четыре шахты, гидрокомпасная, погреб сухой провизии, арсенал, главная централь (центральный автомат стрельбы, вырабатывавший исходные данные для ведения огня артиллерией главного калибра и передававший их на орудия. — Р. 3.), все нефтяные цистерны с 25 по 84 шпангоуты. Принято воды 603 тонны (с учетом принятой для выравнивания крена и дифферента. — Р. 3.). Деформация всех надстроек. Вышли из строя дальномеры, главная централь, гидрокомпас. Уровень воды удерживается [док. № 692].*

В 12.35 южнее о. Сескар отряд прикрытия вступил в кильватер главным силам. В 17.16 ОПР прибыл на Большой Кронштадтский рейд. Потерь на втором этапе прорыва он не имел.

Таким образом, с 12.35 для прикрытия главных сил и отряда прикрытия, следовавших в едином походном порядке, было достаточно двух эскадрилий истребителей. Остальные силы ИА (еще четыре эскадрильи) могли быть перенацелены на ПВО конвоев над Восточным и Западным голландскими плесами. Но для этого, помимо оперативно-тактических возможностей, нужны были и материально-технические — подвесные бензиновые баки.

После прохода меридиана 28° ГС и ОПР несколько раз обнаруживались группы немецких бомбардировщиков, которые, видимо, опасаясь нашей ИА, не атаковывали их.

**КОН-1** вместе с примкнувшими к нему кораблями и судами АР, КОН-4, а также не числившимися в ОБК и КОН, продолжал движение в Кронштадт. В 12.36 он прошел траверз Южного Югландского маяка и повернул на запасной маршрут, проходивший южнее о. Лавенсаари (табл. 33, 71).

**КОН-2, КОН-3 и примкнувшие к ним корабли АР и КОН-4**, пройдя о. Голанд, продолжили движение основным маршрутом севернее о. Лавенсаари (табл. 33, 71).

Судьба этих конвоев сложилась иначе, чем ГС и ОПР. В течение 29.08 они подверглись жестоким бомбардировкам, торпедной атаке и пулеметному обстрелу самолетов Ю-88, Хе-111, Хе-115 и Ме-110 противника, продолжавшимся в течение долгих 15,5 часов — с 05.30 до 21.00 (табл. 60).

**Характеристика действий авиации противника 29.08.1941 г. против КОИ**  
(по данным корабельных и штабных документов)

КОИ-1	КОИ-2	КОИ-3
<p><i>В донесении командира КОИ-1 нет никаких сведений о действиях авиации противника по судам конвоя.</i></p> <p><i>Из отчета об операции и ВЖ СКА ПК-231 (на катере – командир КОИ-1)</i></p> <p>11.25 Налет шести самолетов. Ведем огонь.</p> <p>12.20 Налет восьми самолетов. Ведем огонь.</p> <p>12.25 Налет самолета, сброшены 3 бомбы на ПМ «Серп и Молот».</p> <p>12.37 Налет четырех самолетов на ПМ «Серп и Молот». Из сброшенных бомб 2 попали в ПМ, которая выбросилась на о. Югланд.</p> <p>13.20 Налет восьми самолетов. Ведем огонь. Бомбы сброшены на ПБ «Ленсовет», не попали, но близкими взрывами на нем выведены из строя компасы. Окончились снаряды.</p> <p>16.20 Налет 10 самолетов. Ведем огонь. Сброшенными бомбами повреждены и загорелись 3 ТР.</p> <p>17.30 Налет четырех самолетов. Наш катер обстрелян из пулеметов. Имеются незначительные повреждения.</p> <p>20.10 Налет самолетов. Ведем огонь. НШ 1 бригады приказал ПЛ погрузиться, т. к. ими израсходованы все снаряды.</p> <p><i>Из ВЖ ПЛ Ц-308</i></p> <p>10.20-10.30 Налет самолетов. Вели огонь. 12.35 Налет самолетов. Ведем огонь из пулемета.</p> <p>13.12-13.14 Налет самолетов. Вели огонь. 13.18 Налет самолетов.</p> <p>13.46 Налет самолетов. Сброшены бомбы. Вышла из строя помпа охлаждения дизелей. Погас свет.</p> <p>14.30 Налет самолетов. Сброшены бомбы. Вышли из строя компасы. Погас свет.</p> <p>14.40 Сброшены бомбы. Сильное сотрясение корпуса.</p> <p>14.48 Налет самолетов.</p> <p>16.22 Налет самолетов. Сброшены бомбы.</p> <p>19.20 Вышел из строя руль.</p> <p>19.30 Легли на грунт. Глубина 34 м.</p> <p>21.30 Слышны взрывы сброшенных с самолетов бомб.</p> <p><i>Из донесения второго помощник капитана ТР «Казахстан»</i></p> <p>7.00 Начались налеты самолетов.</p>	<p><i>Из донесения командира КОИ-2</i></p> <p>Налеты самолетов происходили с 7.19 до 21.00.</p> <p><i>Из донесения капитана ТР «Шауляй»</i></p> <p>13.15 Налет самолетов. От взрыва бомбы вышли из строя котлы. Потеряны ход и управление. Отбуксирован к гавани Сууркюлялахт на о. Югланд, где был 2.09 потоплен.</p> <p><i>Из отчета 1-го днкл за 1941 г.</i></p> <p>7.00–8.00 На КОИ-2 и КОИ-3 совершено пять налетов одним-двумя самолетами. Далее налеты продолжались с интервалами 15–20 мин.</p> <p>15.00 Самолеты совершают налеты на КОИ-1.</p> <p>16.00–20.55 Самолеты продолжили налеты на КОИ-2 и КОИ-3.</p> <p><i>Из ЖБД КЛ «Москва»</i></p> <p>7.36 Налет четырех самолетов. Потоплен ТР.</p>	<p><i>Из донесения командира КОИ-3</i></p> <p>9.10 Начались налеты самолетов противника и бомбардировка КОИ.</p> <p>12.00 Обнаружил в районе м-ка Вайндло горящий транспорт «Казахстан», и для спасения людей с него послан транспорт «Тобол» в сопровождении двух ТТЩ. ТР «Тобол», как теперь известно, до «Казахстана» не дошел, а потоплен самолетами противника.</p> <p>12.15 После восьмого налета самолетов был поврежден транспорт «Скрудна».</p> <p>13.00 У маяка Родшер прямым попаданием авиабомб был потоплен переломившийся пополам транспорт «Аусма». В это же время был поврежден ТР «Вторая Пятилетка», который остался на плаву и на ходу, приобретает с каждым часом все больший дифферент на нос вследствие попадания воды в носовые трюмы.</p> <p>13.30 16-м налетом самолетов были повреждены транспорт «Лейк Люцерне», на котором начался пожар, и вторично транспорт «Вторая Пятилетка».</p>

КОН-1	КОН-2	КОН-3
<p>7.55 Четырехмоторный пикирующий бомбардировщик сбросил три бомбы. Первая упала в воду по левому борту напротив мостика, вторая – в жилые помещения комсостава в надстройке, третья – в центральный бункер и пробила переборку над левым главным котлом. Вышло из строя рулевое управление. Остановили машину. На ТР возник пожар, который был потушен через 6 часов. В течение дня налеты самолетов совершались непрерывно. Были сброшены 160 бомб, которые падали в воду у бортов судна.</p> <p><i>Из донесения капитана ТР «Калпакс» и записей его старшего помощника</i></p> <p>При движении до о. Гогланд все время подвергались налетам самолетов, но от попаданий бомб уклонялись маневрами. От близких взрывов бомб появилась течь в корпусе. Несколько судов, в том числе и КАЛПАКС прошли мимо о. Гогланд. Когда из всего каравана осталось только три судна (Атис Кронвальдис, Алеф № 511 и Калпакс), враг все свои силы бросил на них.</p> <p>16.30 С.С.О появились 11 самолетов. От сброшенных бомб уклонились. После этого четыре самолета обстреляли судно из пулеметов, ранив капитана. При очередной атаке этих самолетов одна из бомб попала в трюм № 1, вторая – в трюм № 2.</p> <p>16.45 ТР затонул. Самолеты сбрасывали бомбы на плававших людей, вели по ним огонь из пулеметов.</p> <p><i>От ТР «Атис Кронвальдис» (Из книги «Порт приписки – Рига» и справочника «Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.)</i></p> <p>На траверзе о. Сескар немецкие летчики 12 раз пикировали на «Атиса Кронвальдиса». Он был потоплен вечером около 18 ч. в результате очередной атаки немецкой авиации, в которой участвовало 14 бомбардировщиков</p> <p><i>Из донесения помощника капитана по политчасти ТР «Ярмаа»</i></p> <p>18.00 На ТР сброшены бомбы, и он был обстрелян из пулеметов. Одна бомба попала между мостиком и машиной. На ТР вспыхнул пожар, капитан был ранен. ТР некоторое время продолжал гореть и держался на воде.</p> <p><i>Из донесения помощника капитана по политчасти ТР «Иван Папанин»</i></p> <p>7.55 Налет на КОН четырех самолетов. Один из них сбросил четыре бомбы на ТР «Казахстан», который загорелся.</p>	<p>9.47 Налет шести самолетов. Сброшены бомбы на КОН и на нас.</p> <p>10.31 Налет пяти самолетов. Сброшены бомбы, попали в ТР «Вторая Пятилетка».</p> <p>12.30 Налет шести самолетов. Сброшены бомбы. Потоплены два ТР.</p> <p>14.35 Самолет сбросил бомбы на нас, не попал</p> <p>15.08 Самолет сбросил бомбы на нас, они взорвались в 20 м от левого борта.</p> <p>15.41–15.44 В районе о. Гогланд три наших истребителя пролетели над КОН и ушли на Ost.</p> <p>17.33–17.47 Четыре самолета сбросили бомбы на нас, не попали.</p> <p>18.32–19.34 Налет 10 самолетов на конвой. Пять из них сбросили бомбы на нас, не попали.</p> <p>20.40 Три самолета обстреляли конвой из пулеметов, а на нас сбросили 4 бомбы, не попали.</p> <p><i>От ТР «Буря»</i></p> <p>19.00 Подвергаюсь непрерывным бомбардировкам.</p>	<p>15.30 После 17-и налетов только на него было сброшено более 60 бомб, транспорт находился в угрожаемом положении и погружался все быстрее.</p> <p>17.40 Начались непрерывные налеты бомбардировщиков противника на караван со сбрасыванием большого количества бомб. Через каждые 3–5 минут до 20.15 самолеты пошелонно атаковали караван и катера МО бомбами и пулеметным огнем.</p> <p>18.10 Прямым попаданием серии бомб потоплен танкер № 12, затонувший в течение полутора минут.</p> <p>19.10 Повреждена КЛ «Амгунь», на которую в течение дня было совершено 27 налетов: была выведена из строя одна машина, затоплено машинное отделение.</p> <p><i>Из донесения капитана ТР «Балхаш»</i></p> <p>5.30 Торпедоносец сбросил две торпеды, которые прошли параллельно курсу КОН.</p> <p>8.15–8.30 Налет самолетов. После сбрасывания бомб впереди идущий ТР «Тобол» вышел из строя влево.</p> <p><i>Из донесения капитана ТР «Вторая Пятилетка»</i></p> <p>На ТР совершено 14 налетов самолетов.</p>

КОН-1	КОН-2	КОН-3
<p>14.45 Четвертый налет самолетов. Один из них сбросил четыре бомбы на нас. Одна из них попала в трюм № 1, вторая взорвалась у левого борта между трюмами № 1 и № 2. Пулеметным огнем были ранены капитан, старший и второй помощники, т. е. выведен из строя весь судоводительский состав, убиты и ранены 60-70 человек из экипажа и пассажиров. На ТР возник пожар. Вышел из строя электропривод управления рулем. Затем самолет сбросил еще четыре бомбы. Был выведен из строя ручной привод управления рулем. Вскоре удалось ввести в строй электропривод управления рулем.</p> <p>В районе о. Годшер произведен очередной налет самолета, сбросившего четыре бомбы, от которых ТР уклонился.</p>	<p><i>Из донесения военкома Западной группы заградителей</i></p> <p>14.00–22.00 Налеты производились непосредственно на нашу группу обычно несколькими самолетами, не менее двух, чтобы затруднить уклонение от сброшенных бомб. Появление двух групп наших истребителей между о. Гогланд и о. Лавенсаари вызвало бурный восторг личного состава, но восторг прошел, поскольку истребители не оказали никакого противодействия налетам самолетов противника.</p>	<p>6.35 Сброшены первые бомбы. Вышел из строя электропривод руля.</p> <p>12.15 В 8 милях от о. Гогланд бомба взорвалась под трюмом № 2, он заполнился водой. Образовались крен и дифферент.</p> <p>В 4 милях от о. Гогланд взрывом бомбы повредило переборку трюм № 1 заполнился водой. Вышла из строя машина. Потеряны ход и управление.</p> <p>30.08 ТР затонул.</p>
<p>15.0 Выбросились на южный берег о. Гогланд. Через некоторое время при очередном налете на ТР были сброшены еще четыре бомбы. Одна бомба попала в трюм № 3, усилив пожар. Через несколько часов под воздействием прилива и ветра ТРснолз с о. Гогланд и начал дрейфовать к финскому берегу.</p>	<p><i>Из ЖБД ЗС «Вятка»</i></p>	<p><i>Из донесения капитана ТР «Аусма»</i></p>
<p><i>Из записок командира БЧ-5 СС «Нептун»</i></p> <p>На судно было совершено 49 налетов самолетов.</p>	<p><i>Из ВЖ ТТЩ «№ 72 «Державинский»</i></p>	<p>11.00 Начались налеты самолетов, сброшены бомбы на ТР «Вторая Пятилетка» и на наш.</p>
<p>7.59 Налет самолетов на ЭМ.</p>	<p>7.15–7.35 Налет самолетов. Вели огонь.</p>	<p>11.30 Три бомбы упали рядом с судном, поврежденных не было.</p>
<p>12.45 Налет трех самолетов. Ведем огонь. Горят два ТР.</p>	<p>10.00–10.13 Налет самолетов. Вели огонь.</p>	<p>13.15 Вторичный налет самолетов. Одна из сброшенных бомб попала в машинное отделение, вторая — в левую бункерную яму, третья — в трюм № 3. ТР затонул в 10 милях к WSW от о. Гогланд.</p>
<p>13.05 Налет 12 самолетов. Ведем огонь. Горит третий ТР.</p>	<p>12.00 Налет самолетов. Ведем огонь.</p>	<p><i>Из донесений помощников капитана ТР «Тобол» — старшего и по политчасти</i></p>
<p>13.50 Сбит самолет противника.</p>	<p>12.32 Налет пяти самолетов. Ведем огонь.</p>	<p>10.00 Налет самолета.</p>
<p>14.40 Налет самолетов. Ведем огонь.</p>	<p>13.15 Налет четырех самолетов. Ведем огонь.</p>	<p>11.00 Налет самолетов (по донесению старшего помощника — 13). Бомба попала в брашпиль, самопроизвольно отдался якорь. ТР остановился. якорцель перерубили и пошли дальше.</p>
<p>15.31 Налет самолетов с трех сторон. ТР горят.</p>	<p>14.10 Налет самолета. Ведем огонь.</p>	
<p>17.10 Налет самолетов. Ведем огонь. 18.25 Налет на нас. Уклонились от бомб. Ведем огонь.</p>		
<p>20.10 Налет на нас. Сброшено 12 бомб, не попали.</p>		
<p>21.02 Налет самолетов. Ведем огонь. Три наших истребителя отогнали самолеты противника.</p>		
<p><i>Из ВЖ ТТЩ № 91 «Ляпидевский»</i></p>		
<p>7.20–7.25 Налет самолетов справа и слева. Вели огонь. Сброшены 4 бомбы на ТР «Казахстан». ТР горит.</p>		
<p>7.55 Самолет сбросил 4 бомбы на ТР «Иван Папанин», не попали</p>		
<p>9.40 Четыре самолета сбросили 4 бомбы на ТР «Иван Папанин».</p>		
<p>10.03–10.13 Четыре самолета сбросили 4 бомбы, не попали.</p>		

КОН-1	КОН-2	КОН-3
<p>10.34 Пять самолетов сбросили 20 бомб, не попали. Вторым заходом бомбили ТР «Иван Папанин», который вновь загорелся.</p> <p>12.36 Налет трех самолетов. Бомбы не попали.</p> <p>13.08 Самолет сбросил на нас 4 бомбы, не попали.</p> <p>13.20 Налет девяти самолетов.</p> <p>13.25 Самолет сбросил 4 бомбы на нас, уклонились маневром. Боезапас окончился.</p> <p>13.30 5 самолетов сбросили 20 бомб, не попали.</p> <p>14.05. Появились 2 МБР-2.</p> <p>15.15 Налет трех самолетов на группу ЭМ и СКР. Бомбы не попали.</p> <p>15.20 Самолеты ушли на SO.</p> <p>15.48 Три истребителя пролетели с Ost на West. Принадлежность не установлена.</p> <p>16.31–16.45 Семь самолетов сбросили сначала несколько бомб, а затем несколько мин по корме ПБ «Ленсовет».</p> <p>16.59 Два ТР подорвались на минах.</p> <p>17.45 Два самолета сбросили 5 бомб на ПБ «Ленсовет», не попали. Огонь из орудия ведет только один ТТЩ, остальные стреляют из пулеметов.</p> <p>18.00 Появились два МБР-2.</p> <p>18.10 Налет самолета, сброшено 5 бомб на ПЛ.</p> <p>18.45–18.58 Налет самолетов. Сброшены 24 бомбы на ПБ «Ленсовет» и 4 бомбы на нас, не попали.</p> <p>19.04 Налет семи самолетов.</p> <p>19.11 С Ost'a идут четыре МБР-2 и три И-16. Самолеты противника скрылись.</p> <p>19.45 Налет самолета. Сброшено 5 бомб на ПБ «Ленсовет». Самолет обстрелял из пулемета два МБР-2, но был атакован двумя И-16. <u>от которых ушел на большой скорости.</u></p> <p><i>Из отчета об операции ТТЩ «Ижорец-35»</i></p> <p>18 раз отражал налеты самолетов.</p> <p><i>Из донесений НП у м-ка Верхний Гогландский</i></p> <p>15.30 П = 115, D = 60 кб. Поврежденный тр-т дал крен на правый борт.</p> <p>16.36 П=130, D = 170 кб и П = 132, D = 170 кб. 6 самолетов пр-ка типа «Ю-88». сбросили бомбы на караван судов. 2 тр-та горят: Ш = 59°54'6" Д = 27°24'6".</p> <p>16.44 П = 120, D=170 кб. еще один транспорт горит.</p> <p>16.46 П = 130, D=170 кб- на горящем транспорте сильный взрыв.</p> <p>16.47 П = 132, D= 170кб – горящий транспорт утонул.</p>	<p>14.23 Налет двух самолетов. Ведем огонь.</p> <p>15.00 Налет семи самолетов. Ведем огонь.</p> <p>15.16 Налет двух самолетов. Ведем огонь.</p> <p>Поврежден ТР «Шаулай».</p> <p>16.34 Налет трех самолетов. Ведем огонь.</p> <p>16.53 Налет четырех самолетов. Ведем огонь.</p> <p>17.03 Налет двух самолетов. Ведем огонь.</p> <p>17.35 Налет самолета. Ведем огонь.</p> <p>Сброшены 4 бомбы, взорвались за кормой.</p> <p>17.47–17.49 Налет двух самолетов. Вели огонь.</p> <p>Сброшены 3 бомбы, взорвавшиеся за кормой, и 10 бомб, взорвавшихся по носу.</p> <p>18.39–18.41 Налет самолета. Вели огонь. Сброшены 12 бомб, взорвавшихся по носу.</p> <p>18.59 Налет двух самолетов. Ведем огонь. Сброшены 8 бомб, взорвавшихся по носу.</p>	<p>В районе о. Вайндло налет 15 самолетов, каждый сбросил по 10–15 бомб (по данным СКР «Щорс», сопровождавшего ТР, это произошло около 15.00, были сброшены 10 серий бомб; по данным СКР «Ост», сопровождавшего ТР, – всего 20 бомб). ТР получил повреждения и затонул.</p> <p><i>Из донесения капитана ТР «Скрудда»</i></p> <p>9.00 Начались налеты самолетов.</p> <p>Трижды ТР бомбили безрезультатно.</p> <p>12.10 В 15 милях от о. Гогланд три самолета сбросили 16 бомб и обстреляли ТР из пулеметов. Одна бомба взорвалась у правого борта в районе машинного отделения. Был разорван главный паропровод, машинное и котельное отделения затоплены, ТР лишился хода. Вскоре был произведен еще один налет самолетов, сбросивших 18 бомб.</p> <p>13.15 Шесть самолетов сбросили 36 бомб. Две бомбы попали в ТР, третья взорвалась у борта. Вода стала поступать в трюмы № 2 и № 3.</p> <p>30.08 8.00 ТР затонул в 4 милях от о. Родшер.</p>

КОН-1	КОН-2	КОН-3
<p>16.50 П=130, D= 170 кб-транспорт погружается в воду.                      16.51 П = 124, D = 170 кб, транспорт утонул: Ш = 59°56'2 Д = 27°26'8.                      18.18 П = 124. D = 175 кб. К-зюйд, горящий тр-т скрылся.                      19.05 П = 115, D = 170 кб, на горящем тр-рте произошел взрыв.                      19.11 П = 105, D = 160 кб, тр-рт погружается в воду.                      19.40 П = 103, D = 170 кб, транспорт горит.                      19.45 П = 110 — зарево пожара.</p>	<p>19.14 Налет двух самолетов. Ведем огонь. Сброшены 4 бомбы, взорвавшиеся у левого борта.                      19.25 Налет двух самолетов. Ведем огонь.                      19.31 Налет самолета.                      Сброшена бомба, взорвавшаяся по носу.                      20.10 Пролетели с West'a 3 наших истребителя.                      20.45 Налет двух самолетов с разных бортов. Ведем огонь. Сброшенные бомбы взорвались за кормой.  <i>Из донесения военкома ЗС «Азимут»</i>                      7.40–21.00                      На корабль совершено 42 налета самолетов. Для их отражения у пассажиров собрано 11 000 патронов к пулемету М-1.</p>	

*Примечание:* Большие различия во времени фиксирования одних и тех же событий на разных кораблях и судах — свидетельство низкой организации службы времени на них.

В результате ударов вражеской авиации были потеряны пять ТР и ТН. Повреждения получили КЛ, ПЛ, ТКА, восемь ТР, ПМ, ЛЕД БУК и БУК (из них ТР «Лейк Люцерне», ТР «Иван Папанин», ПМ «Серп и Молот» и БУК «Вента» выбросились на о. Гогланд, ТР «Вормси» — на о. Большой Тютерс, а ТР «Казахстан» — на о. Вайндло. ТР «Шауляй» был отбуксирован к б. Сууркюлян).

Семь ТР, ПМ и БУК из числа поврежденных судов впоследствии были либо добиты немецкой авиацией, либо затоплены по приказу командования, либо затонули сами.

Боевые корабли, ЛЕД БУК «Тасуя» и ТР «Казахстан» после устранения на них повреждений 30.08 и 2.09 прибыли в Кронштадт.

ТР «Вормси» в 1942 г. был снят немцами с о. Большой Тютерс и введен в строй их ВМС в качестве сторожевого корабля (в том же году он погиб, подорвавшись на mine в районе Таллина). Почти все люди с поврежденных и некоторая часть с потопленных авиацией судов были спасены, всего около 13 000 человек (табл. 97).

Полный список кораблей, погибших и поврежденных в ходе второго этапа операции в результате авиационных ударов противника, представлен в табл. 66 (ТР «Шауляй», добитый 2.09 в ходе третьего этапа Таллинского прорыва, включен в таблицу для удобства анализа потерь КБФ).

Начиная с 8.00 29.08, командиры конвоев, дивизионов и отдельных кораблей. коменданты Голландского укрепленного сектора Береговой обороны КВМБ и гарнизона о. Лавенсаари доносили о непрерывных атаках самолетов противника. горящих и нуждающихся в помощи транспортах.

Начальник штаба КОН-1 с 12.20 до 18.15 восемь раз передал «по флоту» сигнал «Дунай» (об атаках самолетов противника, правда, без указания места конвоя). С борта КЛ «Амгунь» просил оказать помощь КОН-2 и КОН-3 даже командир 10-й сд генерал-майор И. И. Фадеев [док. № 953].

Командующий КБФ, реагируя на получаемые донесения, с 09.54 до 13.24 трижды приказывал командующему ВВС направить истребители в район о. Вайндло — о. Родшер, где находились горевшие ТР (куда они, по мнению командования ВВС флота, не могли долететь, но и не туда, где находились еще неподожженные ТР).

Боевые возможности и характеристика действий ИА ВВС КБФ показаны в табл. 61–65. Но, как видно из табл. 64 и 65, наши истребители только единожды, около 15.40 29.08, появились у о. Голланд в районе движения КОН-2 и КОН-3, не вступив при этом в бой с немецкими самолетами. Бои наших истребителей с бомбардировщиками противника происходили лишь с 18.10 до 20.20 29.08, причем только над отрядом ЭМ и СКР и КОН-1 (ПБ «Ленинградсовет» с подводными лодками, одним СКР и шестью ТТЩ, но без ТР, так как все ТР к этому времени уже были потоплены). Но велись эти бои уже восточнее прохода Хайлода, между меридианами 28° и 29° когда до Кронштадта оставалось несколько десятков миль пути.

Что касается КОН-2 и КОН-3, то они истребителями вообще не прикрывались.

Истребительная авиация КБФ для ПВО прорывавшихся сил флота 29.08 произвела 122, а 30.08 — 46 самолето-вылетов.

Таблица 61

**Основные тактико-технические данные самолетов-истребителей, состоявших на вооружении ВВС ВМФ в 1941 г. [библ. № 240]**

Тип самолета (тип мотора)	Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	Крейсерская скорость, км/ч	Дальность полета, км	Потолок, м	Вооружение, количество – калибр, мм
И-16 (М-63)	475 / 5000	425	690	10800	4 – 7,62
И-15 бис (М-25В)	367 / 5000	324	770	9000	4 – 7,62
И-153 (М-62)	443 / 5000	395	695	10700	4 – 7,62
Як-1 (М-105П)	587 / 5100	525	700	10500	2 – 7,62
МиГ-3 (АМ-35А)	600 / 7000	338	625	12000	1 – 20 2 – 12,7

Примечание: См. также табл. 119–122 в приложении 1.

Таблица 62

**Возможная продолжительность патрулирования самолетов истребительной авиации над кораблями в море согласно «Временному наставлению по ПВО эскадры» (приказ наркома ВМФ от 23.06.1941 г. № 0538)**

Типы самолетов	И-16 с моторами М-62 – М-63		И-153		МиГ-3		Як-1	
	500	5000	500	5000	500	5000	500	5000
Удаление кораблей от аэродромов базирования ИА (миль/км)	Высота патрулирования (м)							
	Наибольшая продолжительность патрулирования (ч. мин)							
10 / 18,5	0.40 / 0.55	0.34 / 0.49	1.12	1.06	1.02	0.57	0.57 / 1.52	0.50 / 1.41
25 / 46,2	0.32 / 43	0.28 / 0.38	1.02	0.58	0.55	0.50	0.49 / 1.39	0.44 / 1.41
50 / 92,5	0.16 / 0.23	0.13 / 0.18	0.47	0.44	0.42	0.39	0.36 / 1.20	0.30 / 1.09
75 / 138,8	0.03 / 0.04	0.01 / -	0.33	0.26	0.29	0.28	0.23 / 1.01	0.18 / 0.48
100 / 185,2	–	–	0.12	0.08	0.16	0.10	0.10 / 0.40	0.05 / 0.25
125 / 231,5	–	–	–	–	–	–	– / 18	– / 0.03

Примечания: 1. Таблица рассчитана для полета в строю с сохранением 20% запаса горючего.  
2. Для самолетов И-16 и Як-1 в знаменателе приведены данные из «Наставления по ПВО маневренного соединения флота», введенного приказом НК ВМФ от 2.09.1943 г. № 0655 и отменившего «Временное наставление по ПВО эскадры» 1941 г.



**Расстояния от аэродромов базирования ИА ВВС КБФ до районов прикрытия сил флота в Финском заливе**

Районы прикрытия	Аэродромы базирования ИА и кратчайшие расстояния от них до районов прикрытия, км						
	Липово	Купля	Низино	Беззаботное	Таллин	Ханко	Кагул
о. Сескар	35	43	89	96	211	306	396
о. Лавенсаари	35	61	119	126	181	274	367
о. Югланд	70	102	165	172	135	226	335
о. Вайндло	98	128	204	211	96	189	295
м. Юминда	148	178	250	256	50	137	250
Таллин	202	232	294	300	—	109	195

Таблица 64

**Появление наших самолетов и их действия над прорывавшимися из Таллина силами КБФ 29.08.1941 г. (по данным корабельных и штабных документов)**

а) над ОБК

ГС	ОПР	Отряд ЭМ и СКР
<i>КРЛ «Киров»</i>	<i>ЛД «Минск»</i>	<i>СКР «Аметист»</i>
06.31 Прибыли два МБР-2.	10.35 Прибыли два МБР-2.	15.40 Прибыли самолеты МБР-2.
08.28 Два МБР-2 прибыли для сопровождения эскадры.		18.30 Прибыли наши истребители.
08.45 Прибыли два истребителя: И-16 и И-153.	11.20 Прибыли 15 истребителей И-15, И-16.	20.20 5 самолетов противника беспорядочно сбросили 4 бомбы. Атаке помешали наши истребители.
09.48 С правого борта 80° восемь истребителей типа И-16.		
<i>БТИЦ «Фугас»</i>		
08.47 В воздухе два истребителя.		

б) над КОН

КОН-1	КОН-2	КОН-3
<i>СКА ПК-231</i>	<i>КЛ «Москва»</i>	<i>КЛ «Амгунь»</i>
15.30–15.50 Наблюдались наши истребители типа «МиГ».	15.41–15.44 В районе о. Югланд три наших истребителя пролетели над КОН и ушли на Ost.	14.06 Два наших гидросамолета.
18.10 Появились наши истребители и стали вести бой с самолетами противника. Наблюдались два случая, когда самолеты противника сбрасывали бомбы в море, уходя от наших истребителей.	<i>ЗС «Вятка»</i>	18.05 Два наших гидросамолета.
<i>ПЛ Ш-307</i>	Появление двух групп наших истребителей между о. Югланд и о. Лавенсаари вызвало бурный восторг личного состава, но восторг прошел, поскольку истребители не оказали налетам самолетов противника никакого противодействия.	
13.51 На «О» показались самолеты МБР-2.	20.10 Пролетели с West три наших истребителя.	
15.36 На NO появились три наших истребителя.		
17.48 На «О» появились 2 самолета МБР-2.		
18.47 Появились три наших истребителя.		
<i>ТТИЦ № 72 «Дзержинский»</i>		
21.02 Налет самолетов. Ведем огонь. 3 наших истребителя отогнали самолеты противника.		
<i>ТТИЦ № 91 «Ляпидевский»</i>		
14.05 Появились 2 МБР-2.		
15.48 Три истребителя пролетели с Ost на West. Принадлежность не установлена.		
18.00 Появились 2 МБР-2.		
19.11 С Ost идут 4 МБР-2 и 3 И-16. Самолеты противника скрылись.		
19.45 Самолет противника обстрелял из пулемета 2 МБР-2, но был атакован двумя И-16, от которых ушел на большой скорости.		

Результаты действий ИА по ПВО прорывавшихся из Таллина сил КБФ 29.08.1941 г.  
(по данным оперативных сводок штаба ВВС КБФ)

Время	Результаты действий
18.45–18.50	Три МиГ-3, осуществлявших прикрытие отряда ЭМ и СКР, южнее о. Сескар атаковали три самолета Ю-88, пытавшихся произвести бомбоудар по кораблям; в воздушном бою лейтенантом Максимовым <i>сбит один самолет Ю-88</i> . Горящий бомбардировщик противника упал в воду. (Р. И. Ларинцев сообщил автору, что по сведениям, полученным из Бундесархива (ФРГ), 29.08.1941 г. был сбит самолет Ю-88 из состава Кю. Fl. Gr. 806).
18.45–19.55	Три И-16 на траверзе маяка Шепелев на Н=2000 м обнаружили два самолета Ме-110, которые при приближении истребителей скрылись на запад. Одновременно летчики, заметив разрывы на воде и поднявшись за облачность, обнаружили самолет Ю-88, который при приближении истребителей ушел.
19.00–19.53	Три И-16 на Н=1200–1400 м, обнаружив севернее прохода Хайлода самолет Ю-88, произвели несколько атак звеном, самолет противника ушел на юг.
19.15–20.12	Три И-16 в районе о. Сескар обнаружили один самолет Ме-110, пикирующий на транспорт. Атакой звена самолет противника был отогнан и преследовался до м. Кодганпя.
19.40	Два МБР-2 вели воздушный бой с двумя самолетами противника — одним Ме-110 и одним Ю-88; после атаки самолет <i>Ме-110 имитировал пожар</i> выпуском дыма и ушел в облака.
20.20	Три И-153 в районе о. Сескар на Н=1800 м атаковали три самолета Ю-88, пытавшихся бомбить наши корабли. отогнанные истребителями они ушли в направлении о. Биорке.

Результат: за весь боевой день *истребители ВВС КБФ уничтожили один немецкий бомбардировщик Ю-88* в районе о. Сескар.

Из-за отсутствия в составе гогландского ОПР и КВМБ спасательных судов с мощными водоотливными и противопожарными средствами, помех со стороны авиации противника и слабой ПВО ГУС БО КВМБ не удалось спасти девять поврежденных судов: транспорты «Вторая Пятилетка», «Иван Папанин», «Скрунда», «Ярвамаа», «Лейк Люцерне», «Шауляй», «Вормси», плавмастерскую «Серп и Молот», буксир «Вента».

Данные о потерях прорывавшихся сил КБФ на втором этапе операции показаны в табл. 66 и 67.

В общей сложности в ходе первого и второго этапов Таллинского прорыва от ударов авиации были потеряны 19 ВСУ и ТР (30,65% от общего числа потерянных, 8,4% от общего числа участвовавших в прорыве и 35,2% от общего числа кораблей и судов, потерянных в результате боевого воздействия противника), и ни одного боевого корабля (табл. 50, 66). При этом с них было спасено примерно в два раза больше людей, чем с кораблей и судов, подорвавшихся на минах (табл. 97). Думается, последнее обстоятельство очень важно учитывать при оценке событий, развернувшихся в районе о. Гогланд 29 августа 1941 г.

**Потери сил КБФ в ходе второго этапа Таллинского прорыва  
от воздействия авиации противника**

29 августа 1941 г.		В последующие дни	
Наименование кораблей	Часы, минуты	Наименование кораблей	Дата
<i>Сначала повреждены</i>		<i>Затем погибли</i>	
1. ТР «Казахстан»	7.15	1. ТР «Скрунда»	30.08
2. ТКА № 74	до 9.00	2. ТР «Иван Паганин»	30.08
3. ТР «Иван Паганин»	9.45 / 14.40	3. ТР «Ярвамаа»	30.08
4. ТР «Скрунда»	12.15	4. ТР «Лейк Люцерне»	30.08
5. ТР «Лейк Люцерне»	12.30 / 13.15	5. ПМ «Серп и Молот»	30.08
6. ПМ «Серп и Молот»	12.40 / 14.22	6. ТР «Шауляй»	2.09
7. ПЛ «Калев»	13.25		
8. ТР «Вторая Пятилетка»	13.25	<i>Прибыли в Кронштадт</i>	
9. ТР «Шауляй»	13.30	1. КЛ «Амгунь»	30.08
10. БУК «Вента»	•	2. ПЛ «Калев»	30.08
11. ЛЕД БУК «Тасуя»	16.00	3. ТКА № 74	31.08
12. ТР «Вормси»	•	4. ЛЕД БУК «Тасуя»	1.09
13. ТР «Ярвамаа»	18.00	5. ТР «Казахстан»	2.09
14. КЛ «Амгунь»	19.10		
<i>Погибли сразу</i>			
1. ТР «Аусма»	13.15		
2. ТР «Тобол»	15.10		
3. ТР «Калпакс»	16.45		
4. ТР «Алев»	18.00		
5. ТР «Атис Кронвалдс»	18.10		
6. ТН № 12	18.20		
<i>Затем погибли</i>			
7. ТР «Вторая Пятилетка»	20.30		
8. ТР «Вормси»	•		
9. БУК «Вента»	•		

*Примечание:* После знака / указано время выбрасывания судов на берег близ Южного Гогландского маяка.

**Потери сил КБФ в ходе второго этапа Таллинского прорыва  
в результате аварии и по неизвестным причинам**

Авария	Причина неизвестна
1. Судно-ловушка ПЛ ПМШ «Хийусаар» – 30.08 выброшено ветром и волной на о. Гогланд	1. ПКА К-290 2. ПКА К-297

Итак, ВВС КБФ, к сожалению, не смогли защитить конвои от воздушного противника.

Разработанный план ПВО (табл. 46) выполнен не был. В течение 27–28.08 самолетами ВВС флота не был разведан ни один аэродром. Кстати, планом воздушной разведки на август 1941 г. разведка аэродромов противника в Эстонии и Финляндии вообще не предусматривалась. Удары по авиации противника на известных аэродромах ее базирования тоже не были нанесены. Попытка бомбардировки гидросамолетами МБР-2 в ночь с 27 на 28 августа АС Раквере оказалась неудачной из-за плохой погоды. По этой же причине, а также из-за недостатка авиационного горючего на о. Эзель не был нанесен удар по немецкому аэродрому близ Риги. Из-за нелетной погоды 28.08 ВВС КБФ вообще не вели боевых действий.

Но дело не только в погоде. Хотя Военный совет КБФ планировал нанести удары по аэродромам противника на рассвете 28.08, Военный совет СЗН лишь около 05.00 28.08 принял решение о переподчинении флоту на 28–29.08 его авиации, находившейся в оперативном подчинении ВВС Ленинградского фронта. Командующий ВВС КБФ получил распоряжение Военного совета СЗН о переподчинении ему морской авиации в 07.00 28.08, а Военный совет КБФ о нем вообще не был извещен.

Кроме того, ни бомбардировщиками, ни истребителями, ни подвесными бензиновыми баками от ВВС фронта, о чем просил Военный совет КБФ, флотскую авиацию не усилили и не обеспечили.

Более того, командующий ВВС Ленинградского фронта, невзирая на распоряжение Военного совета СЗН, приказал командующему ВВС КБФ выделить на 29.08 для действий на сухопутном фронте все бомбардировщики СБ, т. е. те, которые должны были бомбить аэродромы на территории Финляндии и Эстонии (таких самолетов у флота было всего 15).

Из-за неблагоприятной погоды фронтовой план использования самолетов СБ реализован не был, но тем не менее флотский план был сорван, хотя погода в районах планировавшихся действий самолетов СБ по аэродромам противника была хорошей. Правда, в составе ВВС КБФ не было истребителей для сопровождения бомбардировщиков на дневные удары по аэродромам (зато они были у ВВС Ленинградского фронта), но имелось разрешение бомбардировщикам действовать без сопровождения истребителями.

Истребительное прикрытие конвоев 29.08 по причинам, о которых будет сказано ниже, оказалось неэффективным.

Вопрос об усилении ПВО прорывавшихся сил КБФ шестнадцатью СКА «МО» от Ладужской военной флотилии Военным советом СЗН был решен в целом положительно. К 10.00 28.08 в состав КВМБ были временно переданы, правда не 16, а восемь СКА (МО № 213, МО № 214, МО № 215, МО № 219, ПК-171, ПК-172, ПК-224, ПК-262), два из которых (МО № 213 и ПК-172) имели пробойны в корпусах.

Военный совет СЗН командующего КБФ об этом своем решении не проинформировал. А командир КВМБ, не зная замысла командующего КБФ и не получив от него задачу по использованию ладожских СКА, послал ему донесение об усилении базы восемью СКА только в конце суток 28.08 (командующий получил это донесение в 01.00 29.08), а тем временем начал использовать их для решения своих задач. Поэтому не только 28.08, но и 29.08 эти катера не могли оказаться в намеченных для них позициях — на участке маршрута прорыва от о. Кери до о. Югланд. Но в районы восточнее о. Гюгланд и, возможно, между о. Вайндло и о. Гюгланд они могли бы прибыть. Однако командующий и штаб КБФ организовать их применение в интересах прорыва не смогли.

Донесение командующего ВВС флота о том, что АС Липово оставлен, а от следующего из наиболее западных АС Купля противник находится в 10 км, командующий КБФ, как отмечалось ранее, получил около 02.00 28.08, находясь в Минной гавани Таллина, где организовывал не предусмотренную планом посадку войск на эсминцы и спасательные суда.

Возможно, в обстановке, которая царила тогда в Минной гавани, смысл этого донесения не был им полностью осознан. К тому же командующий ВВС не указал в донесении о смещении на восток рубежей истребительного прикрытия прорывавшихся сил флота в связи с вынужденным перебазированием ИА на аэродромы Низино и Беззаботное. Если расстояние от АС Липово до меридиана  $26^{\circ}30'$  составляло около 90 км, то от АС Низино — 195 км. А фактически рубежи прикрытия, как оказалось впоследствии, переместились на меридианы  $27^{\circ}45'$  для самолетов И-153 и МиГ-3 и  $28^{\circ}20'$  — для самолетов И-16. Но для того чтобы достичь их, кораблям от мест их ночной якорной стоянки требовалось идти под ударами немецкой авиации примерно: ГС — 4 ч, ОНР — 5 ч, КОН-1 — 12 ч, КОН-2 и КОН-3 — 15 ч. А до меридиана  $26^{\circ}30'$ , на котором прежде планировалось начать истребительное прикрытие, ГС уже дошли, ОНР требовалось пройти 1,5 ч, КОН-1 — 4 ч, а КОН-2, КОН-3 — 6 ч.

Из этих цифр понятна важность отсутствовавшей в донесении командующего ВВС информации об изменении рубежа прикрытия ИА. Конечно, походный штаб КБФ (в его составе был командир-оператор по ВВС) должен был просчитать эти цифры и доложить командующему флотом изменения в обстановке и предложения по ПВО. Но в штабе могли и не знать о перебазировании ИА под Ленинград: в ЖБД ФКП указанная радиограмма командующего ВВС КБФ не записана, командующий КБФ на бланке радиограммы только расписался, никаких его письменных распоряжений начальнику походного штаба или оперативному дежурному ФКП на этом бланке нет. Вполне возможно, будь в донесении командующего ВВС доклад о смещении более чем на 100 км на восток рубежей истребительного прикрытия прорывавшихся сил флота, это могло привести командующего КБФ к поиску более эффективного решения по их ПВО, чем было принято утром 29.08.

И все же, имелись ли возможности не допустить такие потери от воздействия вражеской авиации? Попытаемся прояснить этот вопрос.

Согласно сводке о боевом составе ВВС КБФ на 29.08, в 5, 13 и 71-м иап, 13 и 104-й оиаэ имелось 65 исправных истребителей, которые могли участвовать в прикрытии прорывавшихся из Таллина кораблей: 30 И-16, 15 И-153, 10 МиГ-3, семь И-15, один Як-1 и два ЛАГГ-3, но последние — без подготовленных экипажей. Они базировались на АС Низино (40 самолетов), АС Беззаботное (18 самолетов) и АС Борки (7 самолетов) [док. № 1013].

Кроме того, на АС Ханко имелось пять самолетов И-153 из состава 13-го иап, а на АС Кагул-Астэ (о. Эзель) — три МиГ-3, два Як-1 и 10 И-153 из состава 12-й оиаэ [док. № 1013]. Представляется, что 10 И-153 с о. Эзель можно было перебазировать на п-ов Ханко и создать там временную группировку в составе 15 истребителей И-153, которые могли прикрыть прорывавшиеся корабли и суда в пределах ЮМАП, но из-за своей малочисленности, пожалуй, только из положения «дежурство на аэродроме». Однако планом действий ВВС КБФ их использование для прикрытия Таллинского прорыва не предусматривалось. Возможно, опасались оставить без истребительного прикрытия самолеты ДБ-3, совершавшие налеты на Берлин. Однако еще в 09.00 26.08 Военный совет КБФ получил шифртелеграмму замглавоком войсками СЗН по морской части, который сообщал: *«Для ослабления нажима противника и прикрытия отхода частей Таллина нарком приказал использовать всю авиацию, включая группу Жаворонкова»* [док. № 442], т. е. не только эзельские истребители, но и самолеты ДБ-3.

В соответствии с планом прикрытия прорывавшихся из Таллина сил КБФ его должны были осуществлять 52 истребителя. Было также установлено напряжение для ИА: пять вылетов на самолет. Все 52 истребителя 29.08 могли выполнить 260 самолето-вылетов на прикрытие. Исключив из этого расчета семь самолетов И-16, назначенных в резерв командующего ВВС КБФ, получим, что остальные 45 истребителей могли выполнить 225 самолето-вылетов. Фактически на прикрытие вылетал 41 истребитель (205 плановых самолето-вылетов). Ими были совершены 122 самолето-вылета, т. е. по три самолето-вылета на каждый истребитель вместо пяти.

Итак, истребительное прикрытие прорывавшегося флота было спланировано по времени, как показано в табл. 47, самолеты для его осуществления вылетали, но тем не менее 20 кораблей и судов в течение 29.08 авиацией противника были потоплены или повреждены, причем 15 из них до Кронштадта не дошли, погибли несколько тысяч человек.

Думается, решающее влияние на отсутствие истребительного прикрытия КОН оказали, как уже отмечалось, недостатки в управлении истребительной авиацией. Началось все с решений командующих КБФ и ВВС флота, суть которых выражена в «Плане действий ВВС КБФ на 27–29.08.1941 г.»: *«Непрерывным патрулированием над эскадрой одновременно не менее 9 самолетов прикрывать с воздуха эскадру...»* [док. № 487].

И ничего — о конвоях, идущих из Таллина!

Несколько шире сформулированы задачи истребительной авиации в «Плане истребительного прикрытия»: *«При патрулировании прикрывается боевое ядро флота. При отсутствии флота... [истребители] прикрывают... идущие с запада на восток транспорта»* [док. № 488].

Вот и летали истребители всех типов до 18 часов на прикрытие главных сил и отряда прикрытия, а вражеская авиация тем временем громила конвои.

Понятно, что командование не хотело распылять силы истребительной авиации, но ведь конвои перевозили десятки тысяч людей, а главные силы и отряд прикрытия имели значительно более многочисленные и мощные зенитные огневые средства, чем конвои!

Большое удивление вызывают и приказы, отдававшиеся с ФКП КБФ (с КРЛ «Киров») и КП ВВС. Видимо, дело в том, что командование флота плохо представляло себе боевые возможности истребительной авиации, а командование ВВС — местонахождение группировок сил, нуждавшихся в истребительном прикрытии (правда, этого не знал и командующий КБФ). Чего стоит приказ командующего КБФ: *«К рассвету 29.08... прикрывать истребительной авиацией не менее трех групп кораблей, растянутых вдоль Финского залива...»* [док. № 710].

Мог ли командующий ВВС разумно организовать исполнение такого приказа?

В 09.54 29.08, находясь уже под прикрытием истребителей, командующий КБФ приказывает: *«Не менее 2-х групп ИА направить на наши транспорта, идущие в районе Вайндло – Родшер. Баффаж нести непрерывно»* [док. № 716].

В 10.45 следует приказ: *«Выслать ИА в район Родшер»* [док. № 692], а в 11.34: *«Выслать ИА на меридиан 26°40'»* [док. № 692].

Значит, командующий КБФ по-прежнему, невзирая на невозможность использования АС Липово и АС Купля, считал возможным истребительное прикрытие, причем непрерывное, от меридиана 26°30'? Выше уже высказано предположение о том, почему это произошло.

В 08.01 29.08 командующий ВВС флота направляет пару истребителей И-16 на поиск главных сил, хотя с 06.31 их сопровождали два самолета МБР-2, осуществлявшие противолодочное охранение кораблей, которые могли донести его место.

Только в 14.50, когда главные силы и отряд прикрытия были в 25 милях (двух часах хода) от Кронштадта, начальник штаба ВВС приказал 61-й авиабригаде: *«Каждые 15 минут высылать по звену МиГ-3 в р-н Гогланд»* [док. № 1017].

Очень хорошо: в это время КОН-1 проходил о. Большой Тютерс, а КОН-2 и КОН-3 — о. Югланд, в их составе оставались еще шесть непотопленных ТР и один ТН. Но дело в том, что истребителей МиГ-3 имелось только 10. Как же их можно было высылать «по одному звену каждые 15 минут»? Вот и вылетали они в среднем через 56 минут, причем почему-то не только к о. Гогланд, но и к о. Сескар, где могли успешно патрулировать самолеты И-16.

И это не единственный подобный приказ. Лишь в 16.52, когда главные силы уже стояли на якорях на Большом Кронштадтском рейде, а корабли отряда прикрытия были в 5–6 милях от него, начальник штаба ВВС отдал приказ прекратить их прикрытие и все внимание переключить на «дальнюю группу». Что такое «дальняя группа», установить не удалось.

К сожалению, записи в журналах боевых действий КП ВВС КБФ и 61-й авиабригады, а также в корабельных документах не позволяют восстановить полную картину действий флотской истребительной авиации в течение 29.08. А то, что удалось восстановить, показано в табл. 59, 60, 64 и 65. Но конечный результат известен. Повторю его: 15 погибших кораблей, причем наиболее крупных, из 140, не прикрытых истребительной авиацией, несколько тысяч утонувших людей.

Истребительная авиация ВВС КБФ потерь не имела!

Безусловно, отрицательное влияние на организацию и процесс управления истребительным прикрытием оказала неопределенность ответственности за действия ИА. Приказом командующего ВВС непосредственное управление истребительным прикрытием прорывавшихся из Таллина сил флота возлагалось на командира 61-й абр, которым был полковник А. М. Морозов. Но 26.08.1941 г. по представлению командующего КБФ приказом наркома ВМФ он был снят с должности, а вместо него командиром 61-й абр назначен подполковник И. Г. Романенко, до этого командовавший 13-м иап в Таллине и находившийся там по 27.08. С 28.08 все приказания по 61-й абр и оперативно подчиненным ей авиачастям отдавались не командиром бригады, а начальником ее штаба майором В. И. Соколовым. Скорее всего, майор Соколов исполнял обязанности командира бригады и 29.08, так как информация о назначении подполковника И. Г. Романенко командиром 61-й абр была дана по ВВС КБФ только 30.08, и в этот же день появилось первое донесение, подписанное им в этой должности.

Организация управления ИА не была в достаточной мере обеспечена технически. Перед оставлением Таллина КП ВВС был перенесен из него в Новый Петергоф, где отсутствовал оборудованный узел связи. Поэтому управление ВВС с ФКП КБФ (с КРЛ «Киров») пришлось осуществлять через узел связи КВМБ, что значительно увеличивало время прохождения приказаний и донесений, или по временной схеме связи, организованной находившимся на КРЛ инспектором Управления связи ВМФ<sup>14</sup>. Но в последнем случае связь была односторонней и позволяла передавать только приказы с использованием таблицы условных сигналов (ТУС).

А вот как объясняют случившееся те, кто должен был организовать прикрытие кораблей от воздушных атак противника.

Командующий ВВС КБФ генерал-майор авиации М. И. Самохин: *«Можно с уверенностью сказать, что если бы отдаленность аэродромов не мешала ИА прикрыть караван*

<sup>14</sup> АО ЦВМА. Ф. 7. Д. 34923. Л. 388.



*после эвакуации Таллина, потери плавсостава флота были бы значительно меньшими, если бы не отсутствовали вообще» [док. № 1371, II].*

*И еще: «Сложившаяся обстановка на театре повлекла за собой оставление ряда передовых аэродромов истребительной авиации: Липово, Купля, Котлы, Куммолово. Отсюда резко уменьшение досягаемости и возможности по обеспечению прикрытия флота на переходе. Если раньше... истребительная авиация востока, действуя с передовых аэродромов, встречала и прикрывала корабли от меридиана 27°30' до Кронштадта, то при сложившейся обстановке этого делать было нельзя.*

*Расчеты показывают – самолеты типа И-153, И-16 без подвесных банков имеют запас горючего на 1 ч 10 м. Полет же до о. Гогланд и обратно (300 км) занимает при скорости 300 км ровно 1 час (видимо, речь идет о полетах с АС Низино, но расстояние от него до о. Гогланд около 165 км (!). – Р. З.). Следовательно, летчик может быть над кораблем ровно 10 мин. Дальнейшее пребывание над объектом прикрытия привело бы к посадке на воду при возвращении на аэродром и нежелательным последствиям – потере экипажа и материальной части» (а как же с заверением командующего КБФ о том, что, «не считаясь ни с какими потерями, буду вас прикрывать»? – Р. З.).*

*При одновременном нахождении над кораблем звена самолетов в течение часа необходимо произвести шесть смен, т. е. будет израсходовано 18 самолетов, в течение 10 часов светлого времени потребуется 180 самолето-вылетов. Если учесть, что звена самолетов для прикрытия каравана транспортов недостаточно и необходимо иметь 2–3 звена, то расход самолетов за 10 часов прикрытия будет выражаться цифрой 360–540 самолетов в день (правильно – самолето-вылетов, а не самолетов; при назначенном плане истребительного прикрытия напряжении пять вылетов в день потребовалось бы иметь 72–108 самолетов. – Р. З.).*

*Имели такие возможности ВВС КБФ? Нет не имели. И все же, несмотря на это, поставленную задачу выполняли за счет перенапряжения сил летного состава в течение нескольких дней» [док. № 1371, I].*

Вряд ли все это можно признать здравыми рассуждениями!

Мнение начальника штаба 61-й авиабригады ВВС КБФ полковника Ф. Ф. Попова по поводу истребительного прикрытия перехода: «*Прикрывая транспорты при переходе из Таллина, наши истребители могли прикрывать только от Сескара, а с подвесными банками – от Лавенсаари» [док. № 1372].*

Видимо, речь идет только об И-16. Но даже в этом случае начштаба бригады зашикает боевые возможности этого самолета. Почему-то он ничего не говорит о боевых возможностях МиГ-3 и И-153? Выходит, дело было только в удаленности аэродромов, в малом радиусе полета истребителей и недостаточном их количестве?

Это правда, но не вся.

Даже если бы немцы не захватили Кургальский п-ов и истребители ВВС КБФ продолжали базироваться на АС Липово, все равно в соответствии с планом истребительного прикрытия две девятки истребителей с 6.00 или 8.00 до 16.30

23.08 поочередно в три смены патрулировали бы над главными силами и отрядом прикрытия, а конвои оставались бы без защиты от атак авиации противника. Далее, учитывая расход летного ресурса на прикрытие боевого ядра КБФ, второстепенность прикрытия истребителями конвоев и движение последних разными маршрутами, на их защиту с 16.30 до 21.00, скорее всего, были бы выделены недостаточные силы.

Невозможно согласиться с приведенными выше рассуждениями командующего ВВС КБФ о причинах неудавшегося прикрытия прорывавшихся в Кронштадт конвоев с войсками и жителями Таллина.

Прежде всего непонятно, почему он говорил, что скорость полета истребителей И-153 и И-16 — 300 км/час, когда в официальных документах штаба авиации ВМФ, штаба и НИИ ВВС Красной армии указаны значения их крейсерских скоростей: 340–395 км/час и 375–425 км/час соответственно (табл. 61; приложение 1, табл. 120).

Не ясно также, почему он указывал одинаковую продолжительность полета для самолетов И-153 и И-16, когда у первого она была в 1,3 раза больше, чем у второго. Продолжительность полета, рассчитанная автором по запасу (240 л и 190 л) и расходу (144 л/ч) топлива, составила 1,7 и 1,3 часа соответственно. Из табл. 62 видно также, что при одинаковом времени патрулирования радиус прикрытия у И-153 в 1,5–2 раза больше, чем у И-16. Нетрудно подсчитать по методике генерал-майора авиации М. И. Самохина, что при таких скоростях эти истребители могли бы находиться на патрулировании у о. Гогланд не 10, а 40 и 27 минут соответственно (учтено уменьшение этих цифр на 25% при полете самолетов в составе группы).

Указанные выше расхождения с официальными ТТД истребителей требовали объяснений. Например, ссылки на ошибки составителей таблиц, изношенность моторов или перегруженность самолетов дополнительным вооружением. Но объяснений найти не удалось.

Наконец, почему командующий ВВС рассуждал о полетах без подвесных бензиновых баков, хотя Военный совет КБФ требовал вылета истребителей на прикрытие с подвесными баками, чтобы осуществлять его на максимальную дальность?

Вызывают сомнение и арифметические выкладки командующего ВВС КБФ при подсчете необходимого количества самолето-вылетов для прикрытия прорывавшихся из Таллина сил флота. Для прикрытия ОБК эскадрильей из девяти истребителей с нахождением над прикрываемыми кораблями до 30 минут в течение 6,5 часа (плановая и почти совпавшая с ней фактическая продолжительность прикрытия ГС и ОПР истребителями при прорыве) необходимо было выполнить 117 самолето-вылетов. Требовалось только, чтобы корабли, как это было решено еще вечером 28.08, шли вместе, единой группировкой, а самолеты летали с подвесными баками (как известно, первое требование было удовлетворено к 12.30 29.08, а вот второе — нет). Тогда оставшиеся  $225 - 117 = 108$  самолето-вылетов можно было бы

использовать для прикрытия КОН, которые, согласно «Плану перехода конвоев», должны были идти двумя группами: первая — КОН-1 и КОН-4, вторая — КОН-2 и КОН-3. Реально они так и шли.

При сокращении сил истребительного прикрытия до двух звеньев для более крупной и до звена — для меньшей по составу группы (мало, конечно, но помехи немецкой авиации были бы созданы) и сохранении той же продолжительности пребывания над конвоями, что и над ГС и ОПР, имелась возможность осуществлять их ПВО в течение около 8 часов. Выполняя прикрытие, например с 13.00 до 21.00, истребители, возможно, смогли бы предотвратить гибель нескольких транспортов и нескольких тысяч людей.

Увеличение времени пребывания истребителей в воздухе за счет использования подвесных бензиновых баков позволило бы не только начать прикрытие на большем удалении от аэродромов, но также уменьшить количество необходимых самолето-вылетов на прикрытие ГС и ОЛС и тем самым увеличить их количество для прикрытия двух групп КОН.

Итак, дело не только в большом удалении прикрываемых кораблей и судов от аэродромов базирования ИА. Самое удивительное, что в двух докладах, выдержки из которых приведены выше и оспорены автором, ничего не сказано о причинах неиспользования подвесных топливных баков. А ведь они позволяли увеличить продолжительность пребывания истребителей в воздухе на 0,7–1,5 часов. В одном из архивных документов говорится, что командир 71-го иап майор А. В. Коронец, вылетев 27.07.1941 г. на самолете И-153 для прикрытия конвоя, находился в полете 3 часа 3 минуты.

Но и это не все. о чем умолчал командующий ВВС КБФ, подсчитывая возможности своей ИА по количеству самолето-вылетов. «Планом прикрытия перехода флота 27–29.08.1941 г.» предусматривалось участие в прикрытии прорывавшихся из Таллина кораблей и судов 18 истребителей от ВВС Ленинградского фронта: 9 МиГ-3 и 9 И-153 (табл. 47). Следовательно, уже не 45 (без семи резервных), а 63 истребителя могли бы при заданном напряжении выполнить на прикрытие 315 самолето-вылетов, а не 225. Правда, в документах не отмечается участие фронтовых истребителей в прикрытии прорывавшихся из Таллина сил КБФ. Выше говорилось, что Военный совет СЗН не удовлетворил просьбу Военного совета КБФ об этом.

Нужно также отметить, что при заданных «Планом действий ВВС КБФ» 225 самолето-вылетах «Планом прикрытия перехода флота» предусматривались только 148 самолето-вылетов, а фактически в течение 29.08 истребителями было сделано только 122 самолето-вылета. При этом вылетал 41 самолет из 52 (возможно, в резерве держали не семь, а девять истребителей), среди них только девять (из 14 самолетов) И-153.

Отмечены два вылета звеньев самолетов И-153 продолжительностью около двух часов. Они могли патрулировать над КОН в районе о. Голланд до 20 минут.

Среднее время пребывания звеньев самолетов И-153 в воздухе составило 1 час 6 минут, звеньев И-16 — 1 час 2 минуты (одна пара пробыла в воздухе 1 час 26 минут), а звеньев МиГ-3 — 48 минут.

Эти временные показатели позволяют легко рассчитать, что в общем истребители И-153 и МиГ-3 не летали дальше меридиана о. Лавенсаари, при подходе к которому и были потоплены последние четыре ТР из состава КОИ-1. Справедливости ради отметим, что с кораблей наблюдали один пролет звена МиГ-3 в районе о. Гогланд и два появления наших истребителей в районе прохода Хайлода, которые на результат действия немецкой авиации против транспортов на Восточном Гогландском плесе не повлияли. А если бы все 23 И-153 и 17 МиГ-3 (с учетом выделения истребителей от ВВС фронта), т. е. 40 истребителей, вылетали на предельный радиус (с подвесными баками), то пятью их вылетами (всего 200 самолето-вылетами), наверное, удалось прикрыть и ГС с ОПР, и КОИ на участке прорыва от о. Родпер до о. Лавенсаари. Очевидно, что в этом случае не произошло бы таких больших потерь транспортов с людьми.

Следует признать, что приведенные выше рассуждения о количестве самолето-вылетов носят, конечно, формально-арифметический характер. Возможно, назначая истребительной авиации на прикрытие кораблей напряжение 5 вылетов в день, командующий ВВС исходил из опыта ее боевой деятельности по поддержке сухопутных войск. Однако вылет на штурмовку немецких войск под Таллином, занимавший около получаса, и вылет на прикрытие кораблей в море на максимальную дальность с подвесными баками, требовавший нахождения в воздухе в течение 1,5–2,5 часа, совершенно разные вещи. Летчики истребительной авиации не смогли бы 29.08 выполнить по пять вылетов такой продолжительности ни с технической, ни с физиологической точек зрения. Кроме того, нужно иметь в виду, что вылеты требовались не вообще, а главным образом в район от о. Вайндло до о. Лавенсаари, которого истребители были способны достичь только с подвесными баками.

На основании приведенных сведений можно предположить, что командованием ВВС флота не были полностью использованы боевые возможности ИА для прикрытия прорывавшихся из Таллина конвоев, что и явилось причиной потопления значительной части судов авиацией противника. А ведь обеспечение наиболее полного использования боевых возможностей самолетов — важнейший элемент планирования и организации боевых действий авиации (как, собственного, и любого другого рода сил ВМФ), т. е. важнейший элемент управления ею.

На пренебрежение использованием подвесных баков самолетами ИА командующим флота еще 27.06.1941 г. указывал нарком ВМФ, а начальник 3-го управления ВМФ докладывал 14.07.1941 г. командованию ВМФ о необеспеченности ВВС КБФ подвесными баками для истребителей. Тем не менее 29.08 этот «воз» оказался все там же.

Возможно, не все самолеты были оборудованы для использования подвесных баков; видимо, недостаточно было и самих баков в истребительных полках и на складах тыла ВВС; инженерно-авиационной службой не было освоено в полной мере приготовление баков к использованию, а летчиками ни в ходе предвоенной боевой подготовки, ни с началом войны не были отработаны полеты с баками на предельный радиус (длительные по времени).

Очень ярко описаны проблемы с подвесными баками в воспоминаниях бывшего летчика 13-го иап Героя Советского Союза генерал-лейтенанта авиации В. Ф. Голубева [док. № 1409]. Он рассказал, как в октябре (!) 1941 г. в течение недели два звена И-16 не могли вылететь с АС Низино на АС Ханко из-за того, что из подвесных баков бензин не поступал к моторам. А вся незадача заключалась в том, что при подвешивании баков к самолетам с них не снимали транспортные пробки, установленные при отправке баков с завода-изготовителя (не знали об их существовании и необходимости снятия).

Не были как следует освоены и новые истребители МиГ-3.

Наконец, не все летчики, наверное, «горели желанием» оказаться в водах Финского залива или из-за вероятных технических неполадок, или будучи сбиты в воздушном бою в 150–200 км от аэродрома и в 75–100 км от линии фронта! Кстати, о необходимости разработки постоянно действующей организации спасения летчиков, совершивших вынужденную посадку или приводнившихся с парашютом, Управление ВВС ВМФ подсказало командующим ВВС флотов только в дни Таллинского прорыва. Тем не менее вспомним еще раз приведенное выше донесение командующего ВВС командующему КБФ: *«Не считаясь ни с какими потерями, буду вас (командующего КБФ? — Р. З.) прикрывать»*. Задачу прикрытия командующего флотом ВВС КБФ решили успешно и без потерь!

Почему все рассмотренные выше возможности не использовались, должен был объяснить М. И. Самохин. Но не объяснил. Не объяснили этого и его начальники.

Главным образом, не объяснили, почему не были организованы четкое планирование применения, эффективное управление ИА с КП ВВС и с КП 61-й абр и полноценное инженерно-авиационное обеспечение. Можно понять, что командующий, член Военного совета и начальник штаба КБФ в своих мемуарах не могли по известным причинам объяснить фактическое отсутствие истребительного прикрытия конвоев. Приходится, однако, сожалеть о том, что они и командующий ВВС КБФ не дали этому полной и объективной оценки в отчетных документах о Таллинском прорыве, о защите своих морских коммуникаций, о боевых действиях авиации флота.

Кратко характеризуя возможности ЗОС прорывавшихся сил флота для их ПВО, придется повторить некоторые положения, высказанные ранее (см. раздел 3 главы 2). ЗОС практически могли обеспечить лишь самооборону тех кораблей, на которых были установлены. Но боевые возможности большей части их ЗОС позволяли поражать только те самолеты, которые налетали на них с курсовым

параметром, близким к нулю. Поэтому корабли, охраняющие вспомогательные суда и транспорты, могли, как правило, более или менее эффективно защитить охраняемых, когда и охраняемое судно, и корабль охранения оказывались прямо или почти прямо на пути (на линии боевого курса) атакующих бомбардировщиков противника. Табл. 48, 68, 69 и табл. 105 и 115–117 приложения 1 наглядно демонстрируют и без того очевидное преимущество боевых кораблей перед ТР и ВСУ в смысле вооруженности ЗОС.

Боевые корабли в ходе Таллинского прорыва были избавлены от потерь при атаках вражеской авиации большими возможностями ЗОС и, главное, лучшими по сравнению с ВСУ и ТР маневренными качествами, позволявшими им успешно уклоняться от сброшенных самолетами бомб. Но дело еще и в том, что ГС с 09.48, а ОПР с 11.20 29.08 и до 16.40 прикрывала ИА. Конвои же, точнее, только КОН-1 оказался под прикрытием ИА лишь между 18.00 и 19.00. Конечно, имела значение и определенная «вялость» атак ГС и ОПР авиацией противника. Либо немецкие летчики не хотели связываться с лучше вооруженными ЗОС кораблями, либо немецкое командование решило использовать возможность практически безнаказанно топить почти не имевшие ЗОС ТР и ВСУ, да еще с войсками, а боевые корабли захватить при взятии Ленинграда.

Таблица 68

**ЗОС кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве**

Корабли	Количество и калибр ЗОС	Корабли и суда	Количество и калибр ЗОС
БРП пр. 26	6–100-мм, 6–45-мм, 4–12,7-мм	ЗС пр. С-149	3–45-мм, 1–12,7-мм
ЛД пр. 1, 38	2–76,2-мм, 4–45-мм, 4–12,7-мм	БТЩ пр. 3 и 53у	1–45-мм, 2–12,7-мм
ЭМ пр. 7	2–76,2-мм, 2–45-мм, 2–12,7-мм	ТТЩ № 72 «Дзержинский»	2–45-мм
ЭМ пр. 7У	2–76,2-мм, 3–45-мм, 4–12,7-мм	ТТЩ № 57 «Виестурс»	1–76,2-мм, 1–45-мм, 1–20-мм, 3–12,7-мм
ЭМ «Артем», «Володарский»	1–76,2-мм, 1–45-мм	ТТЩ № 33, 35, 43, 44, 47, 52, 56, 58, 71, 83, 84, 86, 88, 91, 121, 123 «Баян»	1–45-мм
ЭМ «Калинин», «Яков Свердлов»	1–76,2-мм, 4–45-мм (возможно, вместо 4–45-мм было 4–37-мм)	ШК «Вирония»	2–37-мм или 2–47-мм
ПЛ С-4, С-5, М-79, М-95, М-98, М-102	1–45-мм	Танкер № 12	1–45-мм
ПЛ типа «Калев»	1–40-мм	ПС «Пиккер»	Имело ЗА
ПЛ Щ-301, Щ-307, Щ-322, Щ-405	2–45-мм	ПБ «Ленинградсовет»	2–76,2-мм, 1–12,7-мм
ПЛ Щ-308	2–45-мм, 1–12,7-мм	ПМ «Серп и Молот»	4–45-мм
КЛ «Москва»	2–45-мм, 1–37-мм, 1–12,7-мм	ЛЕД «Криш. Вальдемарс»	3–45-мм
КЛ «Амгунь»	2–45-мм, 1–37-мм, 1–12,7-мм	ЛЕД «Суур Тылл»	1–45-мм
КЛ «И-8»	2–45-мм, 2–20-мм, 2–12,7-мм	СС «Нептун»	Имело ЗА

СКР пр. 2 и 39	4-45-мм	СС «Сатурн»	Имело 3А
СКР «Топаз»	1-76,2-мм, 2-37-мм, 2-12,7-мм	ЛЕД БУК «Тасвя»	2-45-мм
СКР «Аметист»	3-45-мм	ТР «Алев»	1-12,7-мм
СКР «Ост»	1-45-мм, 2-12,7-мм	ТР «Балхаш»	2-12,7-мм
СКР «Разведчик»	2-45-мм	ТР «Иван Папанин»	2-12,7-мм
СКР «Касатка», «Щорс»	1-45-мм	ТР «Вторая Пятилетка»	1-76,2-мм, 1-45-мм, 2-12,7-мм
СКА типа «МО»	2-45-мм, 2-12,7-мм	ТР «Тобол»	2-12,7-мм
Судно-ловушка ПЛ «Хийусаар»	2-45-мм	ТР «Казахстан»	3-76,2-мм, 1-45-мм, 1-37-мм, 3-12,7-мм

- Примечания:*
1. В таблицу не включены корабли, вооруженные только пулеметами М-1 калибра 7,62 мм (ТКА; СКА типа КМ, МКМ, КАГЦ типа «Р», КМ: ТР «Луга»), так как эти пулеметы своим огнем не причиняли вреда самолетам противника.
  2. Некоторые ТКА имели на вооружении вместо пулеметов М-1 калибра 7,62 пулеметы ДА или ДШК калибра 12,7 мм; в то же время отдельные СКА «МО» могли иметь на вооружении вместо пулеметов ДШК пулеметы М-1 калибра 7,62 мм.
  3. На ТР «Казахстан» два из трех орудий калибра 76,2 мм принадлежали погруженному на него 4-му пза ПВО ГБ.

Таблица 69

**Общий состав ЗОС прорывавшихся из Таллина сил КБФ при съемке с якорей утром 29.08.1941 г.**

Группировки сил (количество кораблей в них)	Пушки, мм					Пуле- меты 12,7 мм	Пушки / пулеметы в среднем на один обороняемый корабль
	100	76,2	45	40, 37, 20	Всего		
ГС (25)	6	2	27	1	36	32	1,5 / 1,3
ОПР (23)	–	10	36	–	46	38	1,9 / 1,6
Отряд ЭМ и СКР (3)	–	4	8	–	12	6	4,0 / 2,0
Итого в ОБК (51)	6	16	71	1	94	74	1,8 / 1,5
КОН-1 (71)	–	6	28	2	36	19	0,5 / 0,2
КОН-2 (20)	–	–	21	1	22	7	1,0 / 0,3
КОН-3 (30)	–	1	15	1	17	11	0,6 / 0,2
Итого в КОН (121)	–	7	64	4	75	37	0,6 / 0,3
Вне ОБК и КОН (12)	–	–	13	1	14	6	1,0 / 0,4
Всего (184)	6	23	148	6	183	118	1,0 / 0,6

- Примечания:*
1. В таблицу не включены корабли голландского ОПР: ТЩ № 76 «Коралл», вошедший в состав отряда ЭМ и СКР; СКР «Уран», СКА МО № 132 и ПК-231, ТЩ «Ижорец-35» и ТЩ № 129, вошедшие в состав КОН-1 на участке от о. Родшер до о. Б. Тютерс и следовавшие с ними до Кронштадта; четыре ТЩ, временно входившие в состав прорывавшихся сил на участке маршрута от о. Вайндло до о. Гогланд.
  2. В таблицу не включены ПЛ М-98 и ПЛ М-102, находившиеся на позициях юго-западнее Хельсинки.

3. Последняя графа имеет целью лишь предоставить данные для сравнительной оценки потенциальных возможностей ЗОС отрядов БК и КОН. При такой оценке нужно иметь в виду неравномерное распределение ЗОС в кильватерных колоннах кораблей КОН и длину самих колонн (несколько миль).

Имеется, однако, необходимость вопрос о боевых возможностях ЗОС рассмотреть детальнее в дополнение к тому, что было уже отмечено в пункте «д» раздела 3 главы 2.

Вся зенитная артиллерия прорывавшихся кораблей и судов, за исключением двух 47-мм, двух 40-мм, пяти (по другим данным — 11) 37-мм и одного 20-мм автоматов, имела скорострельность от 15 до 30 выстрелов в минуту. За время пребывания атакующих самолетов в зоне действительного зенитного огня (1–2 минуты) каждое орудие теоретически могло выстрелить по ним всего 15–60 снарядов, а фактически выстреливало меньше, тогда как требовалось выстрелить гораздо больше (по опыту войны корабельные ЗОС расходовали на сбитие одного самолета в среднем около 1000 снарядов). Из 27 наиболее эффективных 100-мм и 76,2-мм зенитных орудий 20 были установлены на КРЛ, ЛД и ЭМ побортно, и при отражении атак самолетов с близких к траверзным курсовых углов могли использоваться лишь 50%. Подобные ограничения в различных секторах курсовых углов имелись на этих и других кораблях и для 45-мм орудий. Так, на ТГЩ 45-мм орудия устанавливались в носовой части, поэтому не могли защищать своим огнем идущие сзади ВСУ и ТР.

Из 19 ВСУ (не взяты в учет буксиры, шхуны и катера) были вооружены ЗОС около половины, имея от одного до четырех зенитных орудий. Из 15 ТР, оставшихся в строю к утру 29.08, шесть имели на вооружении 1–2 пулемета калибра 12,7-мм, а ТР «Казахстан» и ТР «Вторая Пятилетка» — по четыре и два зенитных орудия соответственно.

Ограниченные запасы снарядов на кораблях не позволяли им вести многочасовой бой с воздушным противником. Многие командиры кораблей доносили 29 августа или в более поздних отчетах о полном израсходовании зенитных снарядов, о ведении огня по самолетам фугасными, бронебойными и даже практическими снарядами, о невозможности пополнения боезапаса на о. Голланд, о выходе из строя орудий вследствие высокой интенсивности стрельбы (таблица 70) [док. № 1027].

Для снаряжения лент пулеметов М-1 и М-4 на ряде кораблей осуществляли сбор винтовочных патронов у пассажиров-красноармейцев.

Конечно же, большое влияние на эффективность применения ЗОС кораблями охранения конвоев и вооруженными ТР и ВСУ оказывала недостаточная подготовленность расчетов орудий и управляющих огнем к ведению огня по самолетам. Недалеки от них по подготовке были и расчеты ЗОС боевых кораблей, входивших в состав ГС, ОПР и АР. Тем не менее в вахтенных журналах, журналах боевых действий и отчетах кораблей и штабов имеются записи о семи сбитых самолетах (табл. 70).



**Результаты применения ЗОС кораблей и ГУС БО КВМБ для ПВО прорывавшихся из Таллина сил КБФ 29–30.08.1941 г. (по данным корабельных и штабных документов)**

Сбитие самолетов	Расход боезапаса и выход из строя орудий
<p>28.08.1941 г. ЭМ «Калинин». <i>Сбит</i> самолет Ю-88. (С. В. Богатырев сообщил автору, что по сведениям, полученным из Бундесархива (ФРГ), 28.08.1941 г. над Финским заливом пропал без вести самолет Ю-88 из состава П. / KG.77. – Р. 3.) 29.08.1941 г. ЭМ «Свирепый». <i>Сбит</i> один самолет. СКР «Аметист». 9.50 <i>Сбит</i> один самолет. (Оба корабля входили в отряд ЭМ и СКР, по данным ЖБД которого были сбиты два самолета Хе-111. – Р. 3.) СКР «Касатка». Один самолет <i>подрожжен</i> в районе о. Голланд пулеметным огнем. СКР «Щорс». 14.30 один самолет <i>поврежден</i> (загорелось крыло). СКА МО № 507. 7.30 <i>Сбит</i> бомбардировщик, упал в море. ТТЩ № 72 «Дзержинский». 13.50 <i>Сбит</i> самолет в районе о. Голланд. ЗС «Вятка». <i>Подбиты</i> два из обстрелянных самолетов. ЗС «Онега». 18.35 <i>Загорелся правый мотор</i> у Ю-88 от прямого попадания снаряда 37-мм автомата. Самолет начал делать виражи и, не сбросив бомб, пошел на снижение, а за о. Голланд скрылся за горизонтом. 30.08.1941 г. Зенабтр № 02 о. Большой Тюртерс. 18.50 <i>Сбит</i> самолет Ю-88. Зенабтр о. Голланд. <i>Поврежден</i> самолет Ю-88. ТТЩ № 75 «Орджоникидзе» из состава голландского ОПР. 21.15. <i>Сбит</i> самолет Ю-88.</p>	<p>КРЛ «Киров». 28–29.08 израсходовано: 100-мм снарядов – 154, 45-мм – 1021. ЭМ «Гордый». Израсходовано: 76,2-мм снарядов – 560, 45-мм – 700, патронов 12,7-мм – 1200. По прибытии в Кронштадт на корабле осталось: 76-мм снарядов – 30, 45-мм снарядов – 10, патронов 12,7-мм – 300. ЭМ «Свирепый». Израсходовано: 76,2-мм снарядов – 529, 45-мм – 627, патронов 12,7-мм – 2822. По прибытии в Кронштадт на корабле осталось: 76,2-мм снарядов – 37, а 45-мм – 180. КЛ «Москва». Израсходовано: 45-мм снарядов – 1851, 37-мм – 510, патронов 12,7-мм – 1850. КЛ «Амгунь». 17.35 29.08 все снаряды израсходованы (вышла из Таллина, имея 300 снарядов к двум 45-мм и 400 – к одному 37-мм орудиям). В течение 29.08 37-мм пушка из-за отсутствия боеприпасов бездействовала, 45-мм зенитные пушки стреляли только в случае непосредственного налета на «Амгунь». Для отражения налетов на соседние суда огонь из них не велся из-за ограниченного количества снарядов. СКР «Аметист». 9.50. Все трассирующие снаряды израсходованы. Ведем огонь футасными. СКР «Буря». 19.00. Два 45-мм орудия вышли из строя. СКР «Щорс». При отражении атаки 15 самолетов на нас и ТР «Тобол» выпущено 250 снарядов. Ствол раскалился и перестал откатываться. 17.30. Все снаряды и пулеметные ленты израсходованы. Набили 9 лент патронами, собранными у эвакуируемых бойцов. СКА МО № 142. За поход израсходовано: снарядов 45-мм – 100, патронов 12,7-мм – 150. СКА МО № 200зав. 19.40 Трассирующий боезапас весь израсходован. Начали стрелять практическими болванками. СКА МО № 204зав. За поход израсходовано: снарядов 45-мм – 248, патронов 12,7-мм – 1600. СКА МО № 501. 20.00. Весь боезапас израсходован. СКА МО № 502. 19.04. Осталось по 40 снарядов на каждое орудие. ПК-231. 20.10. Передал приказание ПЛ Ц-307, Ц-308, М-79 погрузиться, так как они израсходовали весь боезапас. ПК-232. За поход израсходовано: снарядов 45-мм – 51, патронов 12,7-мм – 149. ЗС «Вятка». Израсходовано: 45-мм снарядов – 945, патронов 12,7-мм – 2635. ТТЩ № 57 «Виестурс». Израсходовано: 76,2-мм снарядов 500, 45-мм – 700 ТТЩ № 72 «Дзержинский». Израсходовано: 45-мм снарядов двумя орудиями – 525. ТТЩ № 76 «Коралл». Израсходовано: 76,2-мм снарядов двумя орудиями 519, патронов 12,7-мм – 1200. ТТЩ № 91 «Ляпилевский». 13.25. Весь боезапас израсходован. ТТЩ № 83. После прохода о. Голланд все трассирующие снаряды закончились. ПБ «Ленинградсовет». Израсходовано: 76,2-мм снарядов двумя орудиями – 400. СС «Нептун». Израсходовано (предположительно двумя 45-мм орудиями) – 850 снарядов.</p>

*Примечание:* При составлении табл. 70 использованы, помимо корабельных и штабных документов, данные, которые предоставили автору со ссылкой на Бундесархив (ФРГ) исследователи:

- 1) С. В. Богатырев: 29.08, очевидно, ЗОС кораблей был подбит и разбился при посадке в районе Копорской губы истребитель Ме-110 из состава П. / ZG 26, оба члена экипажа погибли.
- 2) Р. И. Ларинцев: 29.08 были повреждены три бомбардировщика Хе-111 из состава I. / KG.4, причем на двух из них летчики были ранены.
- 3) Д. Б. Хазанов: 30.08 при посадке в районе о. Сантахамина погиб в результате аварии спасательный самолет Хе-59 С-2.

И все же изложенное выше по поводу возможностей ЗОС не дает ответа на два очень острых вопроса:

1) Почему боевые корабли ГС и ОПР 29.08 не приняли участия в ПВО КОН, а вшли самостоятельно в Кронштадт?

2) Могут ли эти действия быть оправданы или должны быть осуждены?

Отвечая на эти вопросы, думается, надо отделить вполне естественные эмоции, вызванные гибелью тысяч людей и десятков кораблей, от понимания того, что дело было на войне, при прорыве из окружения.

Прежде всего придется напомнить о директиве Военного совета СЗН об эвакуации Таллина, которая предписывала «*Организовать движение крупных конвоев в Кронштадт с фальшиками, катерами «МО», авиацией*», но не содержала никаких указаний о задачах остальных боевых кораблей, прежде всего боевого ядра флота. Создается впечатление, что Военный совет СЗН, во-первых, просто-напросто пожалел уклониться от ответственности за его судьбу. Во-вторых, очевидно, в Ленинграде недооценили степень минной и воздушной угрозы для прорывавшихся сил и не предполагали больших потерь при прорыве. Об этом свидетельствует приказ главкома войсками СЗН от 30.08.1941 г. № 0019, которым КБФ предписывалось выделить для пополнения 10-го ск и 1-й обрмп около 8 тыс. военнослужащих БО, ПВО, ВВС и тыла, доставляемых из Таллина. А их, оказалось, прибыло около 3300 человек [док. № 1349, 1351, 1356, 1369].

Директивное умолчание о кораблях боевого ядра Военный совет КБФ, видимо, понял так, о чем говорилось выше, что Военный совет СЗН хотел бы сохранить наиболее ценные силы флота, но не желал сказать об этом открыто. Это умолчание Военный совет КБФ мог также истолковать в том смысле, что в первую очередь ему придется отвечать не за транспорты и даже не за перевозимые на них войска, а за боевое ядро флота, причем не перед Ворошиловым и Ждановым, а перед Сталиным и Берией. В результате вышло так, что какой была директива на отход из Таллина, таким было и решение командующего КБФ по ПВО прорыва.

Военный совет КБФ, учитывая цель действий боевого ядра (перебазирование из Таллина в Кронштадт) и боевые возможности кораблей, счел возможным во избежание увеличения потерь руководствоваться принципом «никто никого не ждет». Думается, что при проведении морской операции необходимость и возможность применения другого принципа — «сам погибай, а товарища выручай» — группиров-

кой кораблей может определяться только вышестоящим командованием, которое этого не сделало. При выполнении кораблями и судами задач внутри группировки, например кораблями охранения в отношении охраняемых судов, одного корабля или судна в отношении другого, применение второго принципа представляется обязательным, причем право отмены его применения должно предоставляться командиру группировки. Однако при осуществлении Таллинского прорыва для реализации в интересах ПВО принципа «сам погибай, а товарища выручай» было слишком мало кораблей. Поэтому погнубить было нетрудно, а вот выручить транспорты с войсками вероятности было мало. Подробнее об этом – ниже.

Наверное, не последнюю роль в принятии Военным советом КБФ решения об ускоренном выводе боевого ядра флота под истребительный «зонтик» сыграло и господствовавшее в рядах руководства страны и среди многих командиров в вооруженных силах пренебрежение человеческими жизнями ради спасения, недопущения захвата врагом вооружения и военной техники.

Нужно также напомнить о том, что действовавшие на КБФ директивы по организации конвойной службы не допускали объединения в общий походный порядок тихоходных (проводившихся за тралами Шульца или змейковыми) и быстроходных (проводившихся за параван-тралами) КОН, дабы первые не задерживали движение вторых. В случае Таллинского прорыва быстроходными ОБК являлись ГС и ОНР (в их составе в качестве охраняемых шли КРЛ, ЛД, два ЭМ, семь ПЛ и три ВСУ).

Конечно, Военный совет КБФ мог изменить установленный им же порядок, но только в том случае, если бы посчитал, что таким образом можно повысить общую безопасность прорывающихся сил. Но он так не считал.

Бывший нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов через 30 лет после прорыва писал по этому поводу: *«Результат был бы, возможно, другой, если бы большая часть эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей охраняла транспорты по всему маршруту. Но об этом легко рассуждать теперь»* [библ. № 63]. Думается, нарком ВМФ не случайно не выражает твердой уверенности в том, что ПВО конвоев можно было бы существенно усилить, имея КБФ больше ЭМ и СКР. Но Военный совет КБФ руководствовался упомянутой выше директивой Военного совета СЗН. Боевой приказ им был отдан только на переход кораблей эскадры, отряда легких сил и части подводных лодок с охранением. А переход конвоев регламентировался «Плановой таблицей...» в которой о кораблях боевого ядра КБФ, их участии в ПВО конвоев нет ни слова.

Вместе с тем для усиления обороны КОН (в том числе ПВО) Военный совет КБФ включил в состав сил их охранения, помимо ТГЩ и СКА «МО», предписанных директивой Военного совета СЗН, два ЭМ, а также три КЛ и пять СКР из мобилизованных судов. Однако следует обратить внимание на то, что ОБК могли, а в соответствии со смыслом директивы Военного совета СЗН обязаны были «поделиться» с конвоями СКА типа «МО» (см. об этом в пункте «в» раздела 1 главы 4).

Командующий флотом, кроме того, мог утром 29.08 «подбросить» конвоям часть СКА «МО», переданных из Ладужской военной флотилии, если бы еще 27.08 поставил командиру КВМБ задачу по их использованию. Это мог сделать и замглавкома войсками СЗН по морской части, знавший для какой цели комфлотом запрашивал главкома ладожские СКА. И начштаба КБФ мог (пожалуй, даже должен был) усилить конвои СКА «МО» из состава охранения погибшего АР, которые примкнули к ОПР в районе его ночной якорной стоянки.

Нередко высказываются соображения о том, что приращение эффективности ПВО КОН могло быть достигнуто путем включения части сил ОБК в состав КОН. Рассмотрим два возможных варианта. Для непосредственной ПВО каждых двух ТР или крупных ВСУ, группы из двух-трех ПЛ иметь: 1) по одному ЭМ или СКР, поставив их на траверзе этих групп кораблей в расстоянии 2–5 каб; 2) иметь по одному ЭМ или СКР в кильватерных колоннах в центре этих групп судов.

При использовании первого варианта построения боевые корабли вынуждены были бы идти вне протральной полосы маршрута. К чему это могло привести, видно на примерах гибели трех ЭМ и двух СКР из АР, ЭМ «Яков Свердлов» – из ГС, ЭМ «Скорый» – из ОПР, а также тяжелых повреждений ЛД «Минск» – из ОПР и ЭМ «Гордый» – из ГС.

И это не все. Боевым кораблям пришлось бы идти по минным заграждениям со скоростью 5–5,5 узлов, какой шли конвои, при этом не имея возможности использовать параваны-охранители, поскольку на такой скорости они не подсекали бы, и подтягивали мины к борту. Наконец, из-за малой скорости были бы ограничены возможности маневрирования боевых кораблей для уклонения от сброшенных на них бомб.

Используя второй вариант построения, боевые корабли в дополнение к проблемам первого варианта значительно увеличили бы длину кильватерных колонн КОН, уменьшив тем самым и так недостаточную противоминную безопасность ВСУ, ТР и свою собственную. Надо также принять во внимание отсутствие данных о том, имелись ли на БТЩ тралы Шульца на этот случай (скорее всего, не было, поскольку их не хватало для ТТЩ).

Если бы Военный совет КБФ утром 29.08, оценив изменившуюся обстановку (а о ней, к сожалению, не было полных данных о ней), принял решение перестроить конвои в один из рассмотренных в предыдущих абзацах вариантов походного порядка, то кораблям ГС и ОПР пришлось бы либо ожидать подхода к ним КОН, которые они накануне обогнали, либо возвращаться к ним через минные заграждения, выполняя в окружении мин все необходимые маневры и отражая в течение нескольких дополнительных часов атаки вражеской авиации. В этом случае общее время пребывания ГС и ОПР вне зоны прикрытия ИА увеличилось бы с 4–5 часов до 14–15 часов, не говоря уже о возросшей минной угрозе и возможной нехватке зенитного боезапаса, а также топлива на СКА типа «МО» и ТКА.

Нелишним будет принять во внимание и состояние прорывавшихся кораблей боевого ядра КБФ. Неповрежденными оставались КРЛ «Киров», ЛД «Ленинград», ЭМ «Сметливый» и ЭМ «Свирепый». Погибли пять эсминцев. ЭМ «Гордый» потерял ход и его буксировал исправный ЭМ «Свирепый». На ЛД «Минск» и ЭМ «Славный» были выведены из строя все навигационные приборы, и их вынужден был лидировать исправный ЛД «Ленинград». Кроме того, ЛД «Минск», ЭМ «Славный» и ЭМ «Суровый» имели серьезные повреждения корпусов и могли пойти ко дну даже не от прямого попадания, а от близких взрывов авиабомб или от повторных взрывов мин в параванах-охранителях (характер повреждений этих кораблей подробно описан в прил. 13).

Конечно, все поврежденные корабли можно было, например, объединить в одну группу с КРЛ «Киров» и отправить в Кронштадт, а не имевшие повреждений ЛД «Ленинград» и ЭМ «Сметливый» назначить для ПВО КОН. Затопив не имевший хода ЭМ «Гордый», можно было дополнительно назначить для ПВО КОН ЭМ «Свирепый». Но всю эту перегруппировку возможно было произвести только с рассветом 29.08, и, следовательно, ГС пришлось бы задержаться в районе якорной стоянки минимум на два часа, ожидая подхода ЛД «Минск», ЭМ «Славный», ЭМ «Суровый» и двух ПЛ из состава ОПР. Только что это дало бы? Видимо, по мнению Военного совета КБФ, это привело бы к дополнению списка погибших от авиационных ударов ТР и ВСУ еще и несколькими боевыми кораблями.

Следует добавить, что эффективность огня ЗОС была высокой только при ведении ее группой кораблей, а не отдельными кораблями. Так, 28.08 52 корабля ГС и ОПР, следовавшие фактически в едином походном порядке, обгоняя 51 корабль и судно КОН-2 и КОН-3, шедшие параллельными курсами, имея друг друга на траверзах, сорвали атаку немецких самолетов на них, существенно дополнив огнем своих 91 орудия и 66 крупнокалиберных пулеметов огонь 35 орудий и 14 крупнокалиберных пулеметов этих конвоев. ОБК и КОН потерь не имели.

29.08, пока 26 кораблей ОПР и группы ЭМ и СКР (ЭМ «Свирепый» с ЭМ «Гордый» на буксире и СКР «Аметист») обгоняли 70 кораблей и судов КОН-1 на участке между о. Вайндло и о. Гогланд, 56 орудий и 42 крупнокалиберных пулемета этих отрядов, хорошо дополнив 36 орудий и 19 крупнокалиберных пулеметов КОН-1, помогли отразить атаки самолетов противника. Благодаря этому в КОН-1 были лишь повреждены два ТР и ПМ, причем один из них, «Казахстан», устранив повреждения, дошел до Кронштадта, а ТР «Иван Папанин» и ПМ «Серп и Молот» выбросились на о. Гогланд, на который сошли или были свезены кораблями гогландского ОПР около 4250 их пассажиров и членов экипажей.

После того как обгонявшие КОН-1 отряды боевых кораблей ушли вперед, бомбардировщики потопили четыре ТР из его состава и повредили все остальные (они затонули позднее).

Предположим, что утром 29.08 один ЛД и один-два ЭМ были бы поставлены в непосредственное охранение трех КОН, дополнив возможности их ПВО своими

— 12 орудиями и 6–10 крупнокалиберными пулеметами (причем установленными поворотом). Думается, они не могли бы существенно повысить эффективность 88 орудий и 34 крупнокалиберных пулеметов, имевшихся на кораблях и судах конвоев, по отражению атак самолетов противника. Нужно также вспомнить, что реально утром 24.08 конвой оказались в двух группировках, удаленных друг от друга на 15–20 миль, причем вторая группировка (КОН-2 и КОН-3) находилась в западной части ЮМБ.

Еще одним вариантом усиления ПВО конвоев, о котором уже упоминалось выше, могло быть направление в их состав до 10 СКА «МО» из охранения ГС, ОНР и погибшего АР (20 орудий и 20 крупнокалиберных пулеметов). Это было бы хорошим решением, но чревато тем, что некоторым из этих СКА могло не хватить горючего для того, чтобы дойти до Кронштадта. В ходе прорыва из-за нехватки горючего нескольким СКА типа «МО» пришлось выйти из состава охранения КОН и зайти для заправки в Сууркюлаан-Лахти на о. Гогланд и в гавань о. Лавенсаари.

Вместе с тем абсурдными выглядят попытки некоторых историков «превратить» КРЛ «Киров» с Военным советом и первым эшелонном штаба КБФ на борту, ЛД «Минск» со вторым эшелонном штаба из охраняемых кораблей в корабли охранения. Флот (53,7% кораблей, ВВС, силы БО и ПВО района Кронштадт — Гогланд, соединения и части БО БР и ВМБ Ханко) ожидал выхода своего командования из окружения. А командование КБФ с КРЛ «Киров» и ЛД «Минск» было лишено возможности управлять боевыми действиями подчиненных сил в критический момент Ленинградской стратегической оборонительной операции.

Поэтому вряд ли можно согласиться с теми, кто считает, что ГС и ОНР просто бросили КОН с войсками на произвол судьбы и «удрали» в Кронштадт. ТР и ВСУ имели, хотя и недостаточное, охранение и вооружение, на о. Гогланд имелись дополнительные силы охранения, спасения и зенитная артиллерия. А почему не могли остаться с ними ГС и ОНР, объяснено выше.

Другое дело, что управление всеми прорывавшимися и обеспечивающими прорыв силами было осуществлено не лучшим образом.

Сказанное выше позволяет заключить, что причинами больших потерь сил КБФ от действий авиации противника в ходе Таллинского прорыва были:

1. Сложившаяся оперативно-стратегическая обстановка на северо-западном направлении советско-германского фронта:

- немецкие войска группы армий «Север» были близки к окружению Ленинграда;
- советские войска, оборонявшие Таллин, и часть сил КБФ оказались в окружении в глубоком тылу противника;
- запоздание с принятием решения Военным советом СЗН и Верховным главнокомандующим об оставлении Таллина, эвакуации оборонявших его войск и перебазировании сил КБФ в Кронштадт привело к тому, что войска СФ не смогли удержать оборону на левом берегу р. Луга и отошли на ее правый берег, что позволило противнику лишиться флот аэродромов Липово и Кушля, а удаленность остальных

аэродромов базирования ИА исключала или затрудняла организацию прикрытия сил флота от ударов авиации противника на большей части маршрута прорыва.

2. Недостаточное количество самолетов ИА в составе ВВС КБФ, их низкие ТТХ (прежде всего, недостаточные дальность полета и скорость) и неподготовленность летчиков ИА к длительным полетам над морем с использованием подвесных топливных баков при прикрытии сил флота. Отсутствие организации спасения летчиков со сбитых над морем самолетов, приводившихся с парашютом.

3. Запоздалое решение Военного совета СЗН о передаче КБФ той части его ВВС, которая находилась в подчинении командующего ВВС Ленфронта.

Невыполнение Военным советом СЗН просьбы Военного совета КБФ об усилении на эти же дни авиации флота бомбардировщиками и истребителями из состава ВВС Ленинградского фронта.

Невыполнение командованием Ленинградского фронта директивы Военного совета СЗН о передаче флотских бомбардировщиков из оперативного подчинения ВВС фронта в подчинение ВВС КБФ на 28–29.08.1941 г., что не позволило хотя бы минимально ослабить авиацию противника путем нанесения ударов по аэродромам ее базирования.

4. Серьезные недостатки в организации применения ИА ВВС КБФ и неполное использование ее боевых возможностей:

а) план ПВО прорывавшихся из Таллина сил КБФ фактически не предусматривал истребительного прикрытия КОН, а также привлечения к прикрытию прорывавшихся сил ИА, входившей в состав БО БР и ВМБ Ханко, с аэродрома последней;

б) командующий и штаб КБФ не информировали командующего и штаб ВВС флота о местонахождении группировок прорывавшихся сил, что не позволило выработать четкий замысел последовательности их прикрытия в ходе прорыва с учетом боевых возможностей каждого из трех типов истребителей, привлекавшихся к этим действиям;

в) подавляющей частью истребителей не были использованы подвесные топливные баки;

г) недостаточно были освоены самолеты новых типов (МиГ-3, ЛАГГ-3).

5. Недостаточное количество кораблей непосредственного охранения в составе КОН, слабое их вооружение ЗОС, почти полное отсутствие ЗОС на ТР и ВСУ, а также ограниченные маневренные возможности последних, не позволившие им успешно уклоняться от сброшенных авиабомб. Непринятие мер к усилению непосредственного охранения конвоев за счет избыточного количества СКА «МО» в составе ГС и ОНР.

Несогласованные действия командования СЗН, КБФ и КВМБ по использованию СКА типа «МО», выделенных от ЛВФ для усиления ПВО конвоев: ни главнокомандующими СЗН, ни его заместителем по морской части не сообщили Военному совету КБФ, что его просьба о выделении СКА «МО» удовлетворена.

б. Отсутствие опыта у командования КБФ и ВВС КБФ по подготовке и ведению противоздушных действий в интересах сил флота на переходе морем в сложной оперативной обстановке.

Завершающим действием второго этапа операции явилось прибытие 29.08 и 30.08 в Кронштадт 146 прорывавшихся из Таллина кораблей и судов, а также восьми кораблей из состава гогландского ОПР, присоединившихся к прорывавшимся силам флота на Западном и Восточном гогландских плесах.

Как видно из табл. 72 а, первыми пришли два катера типа «БК-4» с личным составом управления ОВР ГБ (не постеснялся начштаба ОВР обогнать командующего флотом). Затем прибыли ГС, группа надводных кораблей ОПР (две ПЛ пришли через несколько часов после них), четыре СКА типа «МО» из состава АР, вместе с которыми прибыл на СКА ПК-211 контуженный командир МО БМ, и последней — группа ЭМ и СКР с поврежденным ЭМ «Гордый» на буксире ЭМ «Свирепый».

В 18.00 ФКП КБФ был перенесен с КРЛ «Киров» и ЛД «Минск» на берег, в помещение штаба КВМБ, в котором до 1940 г. размещался штаб флота.

Сохранившиеся корабли и суда КОН-1, КОН-2, КОН-3, КОН-4 и не входившие в ОБК и КОН, а также ПЛ «Калев» из ГС, ПЛ Щ-307, Щ-308 и М-79 из КОН-1, СКР «Буря» и три СКА типа «МО» из АР прибыли в Кронштадт 30.08 (табл. 73).

Кроме того, 15 из прорывавшихся кораблей и судов 29.08 зашли в б. Сууркюляя на о. Гогланд. В их числе были ТКА № 144 и ТТЩ № 121, возвратившиеся в состав гогландского ОПР. Поврежденный авиацией противника ВТ № 523 «Казахстан», на котором устранили повреждения, 30.08 приткнулся к отмели о. Вайндло. Перечень этих кораблей и судов показан в табл. 72 б.

Подводные лодки М-95 и М-102 оставались на позициях южнее и юго-западнее Хельсинки.

Прибывший в Ленинград народный комиссар ВМФ, заслушав доклад о прорыве командующего КБФ, 30.08 направил донесение Верховному главнокомандующему:

*«Тов. Сталину. Докладываю, что при эвакуации Таллина погибли 4 старых эсминца и 1 новый, 2 сторожевика, 1 подлодка и 3 тральщика. Утоплено и выброшены на свои острова 12 транспортов и 8 вспомогательных судов. Не прибыло в Кронштадт еще 2 подлодки. Всего судов, эвакуированных из Таллина, было около 200. Эвакуировалось людей около 20 000 человек. На последний момент прибыло в Кронштадт и высадилось с подбитых кораблей на острова 12 225, из которых 5000 на острове Гогланд и перебрасываются сейчас мелкими судами в Кронштадт. Люди приводятся в порядок и формируются в корпус и морскую бригаду. Кузнецов. № 1700 30.08.41» [док. № 1310].*

В этом донесении нужно обратить внимание на слова «на последний момент», которые, очевидно, означают, что все цифры даются по состоянию на 17.00 (подписной номер донесения) 30.08. Нужно также иметь в виду, что нарком ВМФ в своем донесении вел речь только о военнослужащих.



Таблица 71

## График движения КОН и ОБК в ходе Таллинского прорыва

а) моменты съемки с якорей в Таллинском заливе, покладки на очередные курсы, стоянки на якорях и прохода о. Гогланд

Группировки	Съемка 28.08	Курс 54°	Курс 77°	Курс 57,5°	На якоре 28–29.08	Курс 57,5°	Курс 90°	Проход о. Гогланд
КОН-1 (по ТТЦ № 91)	12.15	14.10	15.45	–	22.30–5.30	7.25	10.10	12.36
Отряд ЭМ и СКР (по СКР «Аметист»)				–	–	6.30 29.08	8.30	11.20
КОН-2 (по КЛ «Москва»)	14.52	16.00	18.51	–	22.35–6.00	10.05	12.47	15.38
КОН-3 (по ТТЦ № 83)	15.20	16.27	19.09	–	22.35–6.21	9.50	12.15	14.35–16.35
ГС (по КРЛ «Киров»)	15.52	17.21	18.17	21.42	23.05–5.40	Курс 4°–5.52	6.24	7.18
ОПР (по ЛД «Минск»)	17.00	17.45	18.48	–	22.45–6.20	6.40	8.22	9.10

*Примечание:* Сведений по КОН-4 не найдено, его суда с началом движения присоединились к другим КОН; имеются сведения только по СКР «Разведчик».

б) моменты покладки на очередные курсы после прохода о. Гогланд, стоянки на якорях и прибытия в Кронштадт

Группировки, шедшие южнее о. Лавенсаари	Курс 109°	Курс 30°	Курс 88,5°	Курс 58°	На якоре 29–30.08	Курс 90°	Курс 107°	Прибытие
КОН-1 (по ТТЦ № 91)	12.36	17.25	18.21	19.46	22.30–3.00	–	–	9.22 30.08
Отряд ЭМ и СКР (по СКР «Аметист»)	11.20	14.50	15.40	18.30	–	19.40	–	23.30 29.08
Группировки, шедшие севернее о. Лавенсаари	Курс 23,5°	Курс 91,5°	Курс 179,5°	Курс 88,5°	Курс 58°	Курс 90°	Курс 107°	Прибытие
КОН-2 (по КЛ «Москва»)	19.25	21.04	22.40	1.23	2.53 30.08	4.25	6.58	8.19 30.08
КОН-3 (по ТТЦ № 83)	–	–	–	–	–	0.51	–	12.00 30.08
ГС (по КРЛ «Киров»)	9.22	–	11.04	12.06	12.50 29.08	–	15.38	16.35 29.08
ОПР (по ЛД «Минск»)	10.40	11.18	11.46	12.22	13.00 29.08	13.37	–	17.16 29.08

Вместе с тем в донесении о Таллинском прорыве от 30.08 (подписной № 21.55), которое начальник штаба КБФ представил в вышестоящие штабы, указано, что, по данным на 18.00, в Кронштадт были доставлены около 5000 человек (не считая корабельного и судового личного состава), а на о. Гогланд высажены около 6000 человек спасенных, т. е. всего около 11 000 человек.

С другой стороны, в результате исследования установлено (табл. 74), что на 30.08 из 155 кораблей и судов (не учитывается ТР «Казахстан», находившийся у о. Вайндло, число людей на котором стало известно только 31.08), прибывших в Кронштадт, Ленинград и Ораниенбаум к 18.00 30.08, были доставлены 8791 человек таллинцев. Но эти почти 9 тыс. человек включают в себя и военнослужащих (не считая корабельного и судового личного состава), и вольнонаемных служащих, и гражданских лиц.

Возможно, у командующего КБФ имелась какая-то дополнительная информация о числе доставленных из Таллина людей, которую он и доложил наркому ВМФ.

Можно также предположить, что число доставленных из Таллина военнослужащих было подсказано наркому ВМФ в главкомате СЗН, где им писалось донесение от куда оно отправлялось на передачу.

Наконец, нельзя исключить и того, что было решено назвать число доставленных в Кронштадт защитников Таллина, близкое к реальному, но несколько большее, что и равное примерно 60% от числа пассажиров, принятых в Таллине и Палдиски на корабли и суда (т. е. от 20 000 человек).

Тем не менее истинное происхождение цифры «12 225» выяснить не удалось.

Таблица 72

**Прибытие 29.08.1941 г. кораблей и судов, прорвавшихся из Таллина и присоединившихся к ним у о. Гогланд  
а) в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград**

№ п/п, дата, время	Наименование корабля, судна	№ п/п, дата, время	Наименование корабля, судна
1. 29.08 / 15.40	КА БК-1	25. 29.08 / 17.20	ПЛ Щ-405
2. 29.08 / 15.40	КА БК-2	26. 29.08 / 17.20	СКА МО № 133
3. 29.08 / 16.15	БТЩ Т-206 «Верп»	27. 29.08 / 17.21	ЛД «Ленинград»
4. 29.08 / 16.30	БТЩ Т-217	28. 29.08 / 17.36	СКА МО № 195зав
5. 29.08 / 16.30	ЛЕД «Суур Тылл»	29. 29.08 / 17.40	СКА МО № 204зав
6. 29.08 / 16.35	КРЛ «Киров»	30. 29.08 / 17.45	СКА ПК-212
7. 29.08 / 16.50	ПЛ С-4	31. 29.08 / 17.45	СКА ПК-232
8. 29.08 / 16.50	ТКА № 75 – гогл. ОПР	32. 29.08 / 17.50	СКА ПК-207
9. 29.08 / 16.50	ТКА № 85 – гогл. ОПР	33. 29.08 / 18.00	СКА МО № 131
10. 29.08 / 17.00	СКА МО № 112	34. 29.08 / 18.10	СКА МО № 510
11. 29.08 / 17.00	СКА МО № 142	35. 29.08 / 18.10	БТЩ Т-210 «Гак»
12. 29.08 / 17.00	СКА ПК-202	36. 29.08 / 18.12	ПС «Пиккер»
13. 29.08 / 17.05	СКА ПК-204	37. 29.08 / 18.50	ТКА № 33

14. 29.08 / 17.05	ПЛ «Лембит»	38. 29.08 / 18.50	ТКА № 51
15. 29.08 / 17.09	СКА ПК-211	39. 29.08 / 18.50	ТКА № 61
16. 29.08 / 17.10	ЭМ «Славный»	40. 29.08 / 18.50	ТКА № 101
17. 29.08 / 17.15	ЭМ «Сметливый»	41. 29.08 / 18.50	ТКА № 113
18. 29.08 / 17.15	СКА ПК-213	42. 29.08 / 22.00	ПЛ Щ-322
19. 29.08 / 17.16	ЛД «Минск»	43. 29.08 / 22.00	ПЛ М-95
20. 29.08 / 17.20	ЭМ «Суровый»	44. 29.08 / 22.35	СКА ПК-210
21. 29.08 / 17.20	ТКА № 37	45. 29.08 / 23.30	ЭМ «Свирепый»
22. 29.08 / 17.20	ТКА № 53	46. 29.08 / 23.30	ЭМ «Гордый»
23. 29.08 / 17.20	ТКА № 73	47. 29.08 / 23.30	СКР «Аметист»
24. 29.08 / 17.20	ТКА № 91		

*Примечание:* В этот же день возвратились в базу высланные для усиления охраны ГС и ОПР торпедные катера 2-й бртка: ТКА № 54, № 64, № 124.

б) в б. Сууркюлян на о. Гюгланд

№ п/п, дата, место	Наименование корабля, судна	№ п/п, дата, место	Наименование корабля, судна
1. 29.08, б. Сууркюлян	ТКА № 74	9. 29.08, б. Сууркюлян	ТТЩ № 47
2. 29.08, б. Сууркюлян	ТКА № 144	10. 29.08, б. Сууркюлян	ТТЩ № 86
3. 29.08, б. Сууркюлян	СКА МО -5	11. 29.08, б. Сууркюлян	ТТЩ № 121
4. 29.08, б. Сууркюлян	СКА МО № 507	12. 29.08, б. Сууркюлян	КАГЩ № 1511
5. 29.08, б. Сууркюлян	СУЛ ПЛ «Хийусаар»	13. 29.08, б. Сууркюлян	СС «Метеор»
6. 29.08, б. Сууркюлян	ТТЩ № 35 «Шуя»	14. 29.08, б. Сууркюлян	ЛЕД БУК «Гасуя»
7. 29.08, б. Сууркюлян	ТТЩ № 43	15. 29.08, б. Сууркюлян	ПМП «Хийуранд»
8. 29.08, б. Сууркюлян	ТТЩ № 44	16. 29.08, б. Сууркюлян	ВТ № 550 «Шауляй»

*Примечание:* СУЛ ПЛ «Хийусаар» 31.08.1941 г. была выброшена штормом на восточный берег о. Гюгланд, где впоследствии оставлена. ВТ № 550 «Шауляй» 2.09.1941 г. был потоплен немецкими самолетами. Оба судна учтены в числе потерь при прорыве.

Таблица 73

**Прибытие 30.08.1941 г. кораблей и судов, прорвавшихся из Таллина и присоединившихся к ним у о. Гюгланд**

а) в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград

№ п/п, дата, время	Наименование корабля, судна	№ п/п, дата, время	Наименование корабля, судна
1. 30.08 / 05.00	КАГЩ № 1201	55. 30.08 / 09.40	КАГЩ № 1509
2. 30.08 / 05.11	БТЩ Т-211 «Рым»	56. 30.08 / 09.40	КАГЩ № 1512
3. 30.08 / 05.11	БТЩ Т-215	57. 30.08 / -	КАГЩ № 1514
4. 30.08 / 05.20	БТЩ Т-218	58. 30.08 / 09.55	ПКА К-273
5. 30.08 / 05.20	СКР «Уран» — голл. ОПР	59. 30.08 / 09.55	ПКА К-280 (№ 615)
6. 30.08 / 05.30	БУК ОЛС-6	60. 30.08 / 09.55	ПКА К-294
7. 30.09 / 05.36	КАГЩ № 1210	61. 30.08 / 09.55	СКА МА-1 (№ 601)
8. 30.08 / 06.20	КАГЩ № 1206	62. 30.08 / 09.55	СКА МА-2 (№ 602)

Прорыв из Таллина в Кронштадт

93. 30.08 / 06.25	КАТЩ № 1204	63. 30.08 / 09.55	КАТЩ № 1313 (№ 97)
94. 30.08 / 06.30	СКА МО № 132 – голл. ОНР	64. 30.08 / 09.55	КАТЩ № 1503
95. 30.08 / 06.32	КАТЩ № 1211	65. 30.08 / -	КАТЩ № 1504
96. 30.08 / 07.15	ТТЩ № 129 – голл. ОНР	66. 30.08 / 09.55	КАТЩ № 1505
97. 30.08 / 07.18	ТТЩ «Ижорец» № 35 – голл. ОНР	67. 30.08 / -	КАТЩ № 1506
98. 30.08 / 07.30	ПКА К-284 (№ 616)	68. 30.08 / 09.55	БУК «Эзро»
99. 30.08 / 07.30	КАТЩ № 1208	69. 30.08 / 09.55	БУК КП-6
100. 30.08 / 07.35	СКА ПК-231 – голл. ОНР	70. 30.08 / 09.55	КА БО-1
101. 30.08 / 07.40	ТТЩ № 52 «Бук»	71. 30.08 / -	КА БО-03
102. 30.08 / 07.40	ТТЩ № 57 «Виестурс» (Т-298)	72. 30.08 / 09.55	КА ВР-5
103. 30.08 / -	ТТЩ № 123 «Баян»	73. 30.08 / 09.55	КА СО-1
104. 30.08 / 07.40	ПКА К-274	74. 30.08 / 09.55	КА Ш-2
105. 30.08 / -	ПКА К-279 (№ 614)	75. 30.08 / 10.05	КАТЩ № 1101
106. 30.08 / 07.40	ПКА К-288	76. 30.08 / 10.16	СКР «Ост»
107. 30.08 / 07.40	ПКА К-292	77. 30.08 / 10.30	ЭМТЩ 8М1 «Поводец»
108. 30.08 / 07.40	СКА ПК-208	78. 30.08 / 10.35	СКР «Буря»
109. 30.08 / 07.40	БТЩ Т-203 «Патрон»	79. 30.08 / 11.00	ТКА № 84
110. 30.08 / 07.40	БУК КП-12	80. 30.08 / 11.00	КАТЩ № 1109
111. 30.08 / 08.00	СС «Нептун»	81. 30.08 / 11.00	КА МТ-8
112. 30.08 / -	ВРД-43	82. 30.08 / -	КА О-4
113. 30.08 / 08.15	ТКА № 121	83. 30.08 / 11.15	ТТЩ № 84
114. 30.08 / 08.19	КЛ «Москва»	84. 30.08 / 11.15	ТТЩ № 88
115. 30.08 / 08.20	КАТЩ № 1203	85. 30.08 / 11.15	БУК «Альфа»
116. 30.08 / 08.30	ГИСУ «Лоод»	86. 30.08 / 11.30	СКР «Разведчик»
117. 30.08 / 08.30	ЗС «Вятка»	87. 30.08 / 11.50	СКА МО № 200зав
118. 30.08 / 08.35	ПБ «Ленинградсовет»	88. 30.08 / 11.53	БТЩ Т-205 «Гафель»
119. 30.08 / 08.39	КАТЩ № 1510	89. 30.08 / 11.58	СКР «Шорс»
120. 30.08 / 08.40	ТТЩ № 58 «Осетр»	90. 30.08 / 12.00	ТТЩ № 83
121. 30.08 / 08.45	ЗС «Онега»	91. 30.08 / 12.00	ТТЩ № 33 «Олонка»
122. 30.08 / 08.50	СКА ПК-214	92. 30.08 / 12.00	КАТЩ № 1104
123. 30.08 / 08.50	СКР «Касатка»	93. 30.08 / 12.30	ВТ-579 «Кумари»
124. 30.08 / 08.50	ПЛЩ-307	94. 30.08 / 12.33	КАТЩ № 1110 (№ 411)
125. 30.08 / 08.57	ТТЩ № 72 «Держинский»	95. 30.08 / -	КАТЩ № 1501 «Вайндю»
126. 30.08 / 09.00	ТТЩ № 76 «Коралл» – голл. ОНР	96. 30.08 / 14.00	БУК «Кайя»
127. 30.08 / 09.00	ЗС «Азимут»	97. 30.08 / 14.00	БУК КП-17
128. 30.08 / 09.00	КЛ «Амгунь»	98. 30.08 / 14.56	ПМШ «Остерлед»
129. 30.08 / 09.00	КАТЩ № 1205	99. 30.08 / -	ПМШ «Урме»
130. 30.08 / 09.05	ПЛ «Калев»	100. 30.08 / 14.56	ПМШ «Хийутаат»
131. 30.08 / 09.05	ПЛ М-79	101. 30.08 / 15.00	ПМШ «Хийудена»
132. 30.08 / 09.10	КАТЩ № 1209	102. 30.08 / 15.50	ЭМТЩ 5М2 «Пикша»
133. 30.08 / 09.22	ТТЩ № 91 «Ляпидевский»	103. 30.08 / 15.50	ЭМТЩ 5М3 «Ястреб»
134. 30.08 / 09.26	БТЩ Т-207 «Шпиль»	104. 30.08 / -	КАТЩ № 1106
135. 30.08 / 09.30	БТЩ Т-204 «Фугас»	105. 30.08 / 16.00	КАТЩ № 1108
136. 30.08 / 09.30	СКА ПК-220	106. 30.08 / 17.37	ПЛЩ-308
137. 30.08 / 09.35	СКА МО № 501	107. 30.08 / 18.15	КАТЩ № 1103
138. 30.08 / 09.36	СКА МО № 502		

б) к о. Вайндло

Наименование корабля, судна
ВТ № 523 «Казахстан»

Таблица 74

**Расчет числа эвакуировавшихся людей, доставленных непосредственно в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград кораблями и судами, прорвавшимися из Таллина и вышедшими из Кронштадта навстречу конвоям**

№ п/п	Наименования кораблей и судов	Число людей		
		принятых в Таллине и Палдиски	спасенных или принятых с других кораблей и судов в ходе прорыва	доставленных в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград
1	КРЛ «Киров»	63	-	63
2	ЛД «Минск»	70	79	149
3	ЛД «Ленинград»	38	64	102
4	ЭМ «Славный»	25	20	45
5	ЭМ «Сметливый»	25	-	25
6	ЭМ «Суровый»	-	150	150
7	ЭМ «Гордый»	25	15	40
8	СКР «Буря»	-	218	218
9	СКР «Касатка»	12	48	60
10	СКР «Ост»	-	300	300
11	СКР «Разведчик»	16	51-32 (на о. Гюланд) = 19	35
12	СКР «Щорс»	49	112	161
13	СКР «Уран»	-	61	61
14	КЛ «Амгунь»	140	2	142
15	КЛ «Москва»	146	31	177
16	ПЛ ПЦ-307	-	4	4
17	ПЛ ПЦ-308	16	-	16
18	ПЛ ПЦ-322	-	15	15
19	ПЛ «Калев»	-	8	8
20	ТКА № 37	-	6	6
21	ТКА № 51	-	70	70
22	СКА МО № 112	-	32	32
23	СКА МО № 204зав	-	27	27
24	СКА ПК-207	5	59-45 (бук «?») = 14	19
25	СКА ПК-210	-	22	22
26	СКА ПК-211	-	42	42
27	СКА ПК-213	-	41	41
28	СКА ПК-214	123-118 (на ПМШ «Хийуранд») = 5	-	5
29	СКА ПК-220	-	48	48

Прорыв из Таллина в Кронштадт

30	СКА ПК-232	-	26	26
31	СКА МО № 501	-	14	14
32	СКА МО № 510	-	20	20
33	три СКА «МО» (№ ?)	38 (с БТЦ Т-210 «Гак»)	57 (с БТЦ Т-210 «Гак»)	95
34	СКА К-273	-	27	27
35	СКА К-279	-	22	22
36	СКА К-284	-	18	18
37	СКА К-292	-	24	24
38	СКА МА-2 (СКА № 602)	-	3	3
39	СЗ «Азимут»	132	147	279
40	СЗ «Вятка»	285	-	285
41	СЗ «Онега»	280	43	323
42	БТЦ Т-203 «Патрон»	-	100	100
43	БТЦ Т-205 «Гафель»	10	-	10
44	БТЦ Т-206 «Верп»	-	133	133
45	БТЦ Т-210 «Гак»	38-38 (на три СКА «МО») = 0	152 57-57 (принял с ЭМ «Гордый», передал на три СКА «МО») = 0	152
46	БТЦ Т-217	-	67	67
47	БТЦ Т-211 «Рым»	-	300	300
48	БТЦ Т-215	-	87	87
49	БТЦ Т-218	-	45	45
50	ТЦ № 48 «Антикайнен»	-	77	77
51	ТЦ № 73 «Менжинский»	-	142	142
52	ТЦ № 53 «Ударник»	-	32	32
53	ТЦ № 55 «Мороз»	-	9	9
54	ТЦ № 57 «Виестурс»	-	3	3
55	ТЦ № 58 «Осетр»	60	5	65
56	ТЦ № 72 «Дзержинский»	19	2	21
57	ТТЦ № 76 «Коралл»	-	1	1
58	ТЦ № 84	-	18	18
59	ТЦ № 88	-	23	23
60	ТЦ № 91 «Лянидевский»	-	20 (с ЭМ «Гордый»)	20
61	ТЦ № 92 «Инженер»	-	50	50
62	ЭМТЦ 5М2 «Пикша»	-	126	126
63	ЭМТЦ 8М1 «Поводец»	-	34	34
64	ЭМТЦ 5М3 «Ястреб»	-	18 68-68 (принял с одних, передал на другие корабли) = 0	18
65	КАТЦ КМ № 97 (3 1313)	-	35	35
66	КАТЦ № 1103	-	6	6
67	КАТЦ № 1104	-	15	15

68	КАТЦ № 1203	–	3	3
69	КАТЦ № 1204	–	35	35
70	КАТЦ № 1205	–	2	2
71	КАТЦ № 1206	–	47	47
72	КАТЦ № 1208	–	12	12
73	КАТЦ № 1209	–	35	35
74	КАТЦ № 1501 «Вайндло»	9	–	9
75	КАТЦ № 1512	–	5	5
76	КАТЦ № (?)	–	9	9
			(с ТР «Вторая Пятилетка»)	
77	ВТ-523 «Казахстан»	3500–2670 (прыгнули в воду, погибли, сошли на о. Вайндло) = 855	–	855
78	ВТ-579 «Кумари»	300	–	300
79	ПБ «Ленинградсовет»	–	117 (с погибших кораблей) + 70 (с ЭМ «Гордый») = 187	187
80	ПС «Пиккер»	150	26	176
81	ЛЕД «Суур Тылл»	650	–	650
82	СС «Нептун»	1200	296	1496
83	ГИСУ «Лоод»	70	507	577
84	БУК ОЛС-6	–	150	150
85	БУК «Альф»	16	–	16
86	БУК «Эзро»	–	10	10
87	БУК КП-17	–	300	300
88	БУК (?)	–	45	45
			(с ПК-207)	
89	КА БО-03	–	26	26
90	ПМЦ (?)	–	40	40
			4937	9646
	<b>Итого</b>	<b>4709</b>	(без учета 147 человек с ЭМ «Гордый»)	(без учета 147 человек с ЭМ «Гордый»)

*Примечания:* 1. К 18 часам 30 августа 1941 г. в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград были доставлены на 89 кораблях и судах 8791 человек. Еще 855 человек доставил 2 сентября 1941 г. ТР «Казахстан».

2. Из 9646 человек 4818 доставлены в Кронштадт боевыми кораблями, 3673 – вспомогательными судами и 1155 – транспортами.

3. ТЦ № 53 «Ударник», ТЦ № 55 «Мороз» и ТЦ № 92 «Инженер», спасшие 91 человека, ТЦ № 48 «Антикайнен» и ТЦ № 73 «Менжинский», спасшие 219 человек, в прорыве из Таллина не участвовали, были высланы 29 августа навстречу прорывавшимся кораблям для спасения людей с погибших кораблей и судов КОН-1 и усиления охранения КОН-2 соответственно.

4. ЭМ «Гордый» был поврежден, потерял ход и буксировался ЭМ «Свирепый». Командир ЭМ «Гордый» принял решение: в целях обеспечения безопасности экипажа часть его (147 человек) на время буксировки передать на другие корабли.

#### 4.4. Спасательные действия в ходе первого и второго этапов операции

Представляется целесообразным дополнить описание боевой деятельности прорывавшихся из Таллина в Кронштадт сил КБФ и противодействовавших им сил противника описанием и анализом действий, предпринимавшихся в ходе прорыва для спасения людей с погибших и поврежденных кораблей, а также действий самих поврежденных кораблей.

В этой связи необходимо сделать два важных замечания.

Первое. Из числа людей, доставленных флотом из Таллина непосредственно в Кронштадт, 59,5% — спасенные пассажиры и члены экипажей погибших кораблей и судов.

Второе. Из общего числа доставленных из Таллина пассажиров спасенные составляли 75,4%.

Третье. Большинство исследователей обращает внимание на то, что в ходе Таллинского прорыва погибли 16 из 17 средне- и крупнотоннажных ТР (водоизмещением или грузоместимостью более 1000 тонн и регистровых тонн соответственно) с эвакуируемыми людьми. При этом не замечают того, что семь из 16 транспортов погибли после того, как с них были сняты (спасены) все или почти все люди. Кроме того, эвакуируемых людей везли не только ТР, почти четверть из них находилась на ВСУ.

Поэтому более объективной видится другая оценка.

Из 28 средне- и крупнотоннажных ТР и ВСУ, участвовавших в прорыве, шесть (ТР «Казахстан», ПБ «Ленинградсовет», ЛЕД «Суур Тылл», СС «Нептун», СС «Метеор», ЛЕД БУК «Тасуя») дошли до Кронштадта, доставив туда около 4 тыс. человек. Еще 11 судов были сначала лишь повреждены, а потом затонули сами или были добиты самолетами противника лишь после того, как с них спасли всех или часть людей, всего около 9 тыс. человек. Всех людей спасли с ТР «Луга», ТР «Тобол», ТР «Лейк Люцерне», ПМ «Серп и Молот», ТР «Вторая Пятилетка», ТР «Скрунда», ТР «Иван Папанин», ТР «Шауляй», а часть — с ШК «Вирония». СС «Сатурн», ТР «Ярвамаа».

Прежде чем перейти к детальному изложению событий, связанных с аварийно-спасательным обеспечением, будет не лишним отметить, что к началу Великой Отечественной войны ВМФ и, естественно, КБФ не имели в своем составе аварийно-спасательной службы. Планирование аварийно-спасательного обеспечения возлагалось на штабы флотов, флотилий и соединений. Согласно НМО-40 одна из функций военно-морских баз флотов (флотилий) в рамках тылового обеспечения заключалась в «аварийно-спасательном обеспечении, имеющем задачей удерживать на плаву поврежденные боевые единицы и довести их до базы, а также поднять затонувших боевых единиц» (прил. 10, ст. 54). Однако необходимых для этого сил в составе флотов



(флотилий) и военно-морских баз не было. Обращает на себя внимание и то, что среди задач военно-морских баз по аварийно-спасательному обеспечению не было таких, как спасение личного состава погибших боевых единиц и спасение вспомогательных судов или их экипажей.

Аварийно-спасательными работами на море в интересах всех судовладельцев, военных и гражданских, занималась Экспедиция подводных работ особого назначения (ЭПРОН), подчинявшаяся наркому Морского флота.

В день начала Великой Отечественной войны, 22 июня 1941 г., наркомками Морского и Военно-морского флотов был издан совместный приказ, которым Главное управление ЭПРОН и его экспедиции на флотах, в том числе и балтийская ЭПРОН, были переданы в состав ВМФ (флотов, флотилий). А 22 августа 1941 г. нарком ВМФ утвердил и ввел в действие «Положение об аварийно-спасательной службе флота (флотилии)» (приложение 12).

В соответствии с Положением эту службу должны были осуществлять ЭПРОН при главных базах флотов (флотилий) и аварийно-спасательные отряды и группы из состава ЭПРОН при остальных военно-морских базах. Статьей 3 этого Положения на ЭПРОН, в частности, возлагалось:

- оказание немедленной помощи потерпевшим аварии надводным и подводным кораблям;
- спасение личного состава аварийных кораблей;
- обеспечение плавучести кораблей, получивших пробоины;
- снятие кораблей с мелей и камней;
- подъем затонувших кораблей;
- буксировка в базы кораблей при потере ими хода и управляемости;
- спасение судов торгового и промыслового флотов в случаях аварий с ними.

У названных выше штабов не было достаточного опыта планирования и организации аварийно-спасательных работ в условиях войны, а у ЭПРОН — опыта их выполнения в таких условиях, тем более в тылу противника, на минных заграждениях, под огневым воздействием его авиации и береговой артиллерии. Все это, конечно же, не могло не сказаться на эффективности аварийно-спасательного обеспечения Таллинского прорыва.

Среди документов Таллинского прорыва плана его аварийно-спасательного обеспечения не было, так как разработка такого плана в виде самостоятельного документа в 1941 г. не требовалась. Но это не означает, однако, что командованием и штабом КБФ ничего не делалось для организации и осуществления этого вида обеспечения. Так, 24.08.1941 г., предвидя предстоящее оставление Таллина, Военный совет КБФ отдал командиру КВМБ два приказа:

- в 22.10: *«Все время быть готовым оказать помощь, для чего буксиры, СКА держать на Гогланде, Лавенсаари»* [док. № 389];

— в 23.01: «Октябрь» (ледокол, вышедший из Таллина в Кронштадт 24.08. — Р. 3.) *ставить на Гюланде как спасательный резерв этого района...* [док. № 391].

25.08 комендант БО БР получил приказ направить в Таллин находившиеся в его распоряжении СС «Сатурн» и ЛЕД БУК «Тасуя» [док. № 425].

«Боевым приказом на переход флота в Кронштадт» и «Плановой таблицей перехода конвоев» предусматривалось включение в состав ГС ЛЕД «Суур Тылл», в состав ОПР — СС «Нептун», в состав КОН-1 — ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс», в состав КОН-3 — СС «Колывань». После прибытия в Таллин 27.08 кораблей и судов из БО БР распорядительным порядком были включены: в состав КОН-2 — ЛЕД БУК «Тасуя», а в состав КОН-4 — СС «Сатурн».

Все эти суда предполагалось использовать, скорее всего, в качестве буксировщиков поврежденных кораблей, хотя документы, которыми бы им ставилась такая задача, не обнаружены.

На КБФ имелись и собственные руководящие документы, содержавшие указания по вопросам спасательных действий. Например, «Инструкция по организации конвойной службы и действию кораблей охранения» [док. № 271] предписывала на случай повреждения конвоируемых судов:

#### «IV. Особые указания

1. При подрыве одного из транспортов конвой на mine конвой продолжает движение, проходя в непосредственной близости к подорвавшемуся транспорту.

2. При поражении конвоируемого корабля бомбой или торпедой конвой продолжает движение.

3. Оказывать помощь и снимать людей с гибнущего транспорта обязан командир вспомогательного корабля, следующего за подорвавшимся кораблем».

Таковы были суровые и даже жестокие законы войны на море, направленные на то, чтобы уменьшить потери конвоируемых судов и обеспечить непрерывность их ПМО, ПВО, ПЛО и ПТО даже за счет гибели людей вместе с судном, пораженным противником.

Однако ни составители этой Инструкции, ни утвердивший ее 16.07.1941 г. начштаба КБФ, как видно, в то время не могли себе представить, что подорвавшимися на минах или пораженными авиабомбами могут оказаться почти одновременно несколько кораблей в составе КОН и ОБК, в том числе вспомогательных, призванных оказывать помощь поврежденным и тонущим кораблям. Но в августе, на основе боевого опыта, такая массовость поражения кораблей уже не казалась невозможной. Поэтому, получив приказание разработать частные наставления на переход конвоев в Кронштадт, их командиры определили в них несколько иной порядок спасательных действий.

В частности, командир КОН-1 в таком наставлении указал: «Оказанием помощи пострадавшим кораблям занимаются корабли охранения» [док. № 482]. Командир

КОН-2 предусмотрел несколько иной порядок: «В случае подрыва какого-либо транспорта на mine спасением [людей] занимаются выделенные КТЦ и «МО»; буксировкой поврежденных кораблей – ТР «Эверита», ТР «Эргонаутис» и СКР «Чапаев» [док. № 913].

Забегая несколько вперед, хочется обратить внимание читателей на превратности войны. Так случилось, что СКР «Чапаев», находившийся у о. Гогланд, из-за неисправности машины в Таллин не прибыл и в состав КОН-2 не вошел. Оба транспорта, назначенные буксировщиками, оказались в составе других КОН и погибли в самом начале прорыва. А вместо двух СКА «МО» в распоряжении командира КОН-2 оказался лишь один, который стал его флагманским кораблем, из-за чего не мог заниматься спасением людей.

В табл. 75 и 76 показан состав и распределение кораблей охранения и вспомогательных судов по группировкам и видам возможных спасательных действий. В их число включены те 136 из 225 прорывавшихся кораблей, которые, по мнению автора, были способны выполнять такие действия.

Таблица 75

**Корабли охранения из состава сил КБФ, прорывавшихся из Таллина, которые могли привлекаться к спасательным действиям**

Группировки сил	Наименования кораблей охранения
ГС	ЛД «Ленинград»: ЭМ «Гордый», «Сметливый», «Яков Свердлов»; СКА МО № 112, МО № 131, МО № 133, МО № 142, ПК-202, ПК-204, ПК-233 – 11 кораблей
ОПР	СКА МО № 510, ПК-207, ПК-212, ПК-213 – 4 корабля
АР	СКА МО-5, МО № 195зав, МО № 197зав, МО № 204зав, ПК-210, ПК-211, ПК-232 – 7 кораблей
КОН-1	ЭМ «Свириный», «Суровый»; СКР «Аметист», «Касагка»; СКА МО № 507, ПК-208; ТТЦ № 123 «Баян» (без тралов); КАТЦ типа «Р» № 1201, № 1206, № 1208, № 1209. типа «КЛТ» № 1210, № 1211 – 13 кораблей
КОН-2	КЛ «Москва»; СКА МО № 200зав, ПК-214; КАТЦ типа «Р» № 1203, № 1204, № 1205. № 1509, № 1510, № 1511, № 1512, № 1514 – 11 кораблей
КОН-3	КЛ «Амгунь»; СКА типа «МО» № 501, № 502; ЭМТЦ «Ястреб»; КАТЦ типа «Р» № 1101, № 1103, № 1104, № 1106, № 1108, № 1109, № 1110 – 11 кораблей
КОН-4	КЛ «И-8»; СКР «Ост», СКР «Разведчик», СКР «Щорс»; ЭМТЦ «Пикша», «Поводец»; КАТЦ типа «КЛТ» № 1503, № 1504, № 1505, № 1506 – 10 кораблей
Вне конвоев	СКР «Топаз»; СКА типа «МО» ПК-220, типа «МКМ» К-273, К-274, типа «КМ-2» К-279 (СКА № 614), К-280 (СКА № 615), К-284 (СКА № 616), К-288, К-290, К-292, К-294, К-297, № 601 (МА-1), № 602 (МА-2); СУЛ ПЛ «Хийусаар»; КАТЦ № 1501 «Вайндло», типа «КМ-2» № 1313 (№ 97зав) – 18 кораблей
Итого – 85 кораблей	

**Вспомогательные суда из состава сил КБФ, прорывавшихся из Таллина, которые могли привлекаться к спасательным действиям**

Суда, способные обеспечивать плавучесть крупно- и среднетоннажных кораблей, снимать их с мели и буксировать	СС «Колывань», «Метеор», «Нептун», «Сатурн» — всего 4 судна
Суда, способные снимать с мели и буксировать крупно- и среднетоннажные корабли	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс», «Суур Тылл», ЛЕД БУК «Тасуя», морские БУК КП-6, КП-12, КП-17, ЛП-5 (С-101), «Колыма» (ОЛС-7) — всего 8 судов
Суда, способные буксировать малотоннажные корабли	Рейдовые и гаваньские БУК «Альфа», «Вента», «Вильми», И-18, «Кайя», КП-18, ОЛС-6, «Палдиски», «Эзро» — всего 9 судов
Суда, способные спасать людей, а в отдельных случаях буксировать другие корабли	ТН, ПБ, ПС-2, ПМ, ГИСУ-2, ШАЛ, МБ-3, КА-11, ВРД, ПМШ-6. СМХ БАР-1 — всего 30 судов
Итого — 51 судно	

В число кораблей и судов, которые не следовало привлекать к спасательным действиям, отнесены: 20 транспортов и один ШК, перевозившие войска и жителей Таллина; 21 охраняемый боевой корабль: КРЛ «Киров», ЛД «Минск», ЭМ «Скорый», ЭМ «Славный», ЭМ «Калинин», ЭМ «Артем», ЭМ «Володарский», 11 подводных лодок, три ЗС; 29 кораблей ПМО: 10 базовых тральщиков, 16 тихоходных тральщиков, а также три СКР, предназначавшиеся для проводки за параван-тралями ЭМ из состава АР; 13 торпедных катеров, которым было запрещено заниматься спасением; два буксировавшихся поврежденных корабля из состава БО БР (ТКА № 121 и ТЩ № 86) и две самоходные баржи.

Понятно, что при определенных обстоятельствах и эти корабли могли участвовать (и участвовали) в спасении людей с гибнущих (погибших) кораблей и судов, но тогда возрастала вероятность их подрыва на минах или поражения авиабомбами. Общая человекоместимость кораблей охранения, показанных в табл. 75, составляла около 7,2 тыс. человек. Вместимость вспомогательных судов не рассчитывалась по той причине, что большая часть из них была загружена эвакуируемыми войсками, вольнонаемными служащими органов управления КБФ и жителями Таллина.

Кроме того, как говорилось ранее, на основании приказа Военного совета КБФ командир КВМБ сформировал для обеспечения прорыва кораблей и судов из Таллина ОПР с базированием в бухте Сууркюлян на о. Гогланд. Состав отряда показан в табл. 77. Общая вместимость его боевых кораблей 29.08.1941 г. составляла около 2,8 тыс. человек (без трех ТТЩ, перешедших из гогландского ОПР в состав прорывавшихся сил, и кораблей, вошедших в него из состава прорывавшихся сил).

## Состав отряда прикрытия на о. Гогланд 29.08.1941 г.

Классы (подклассы) и количество кораблей	Наименования кораблей
По состоянию на 6.00 29 августа	
1. По директиве командира КВМБ	
СКР-2	ЛК-1, «Степан Разин» (согласно приказу командующего КБФ – ТТЦ)
ТКА-5	№ 34, № 75, № 85, № 94, № 134
СКА-5	МО № 193зав, МО № 503, ПК-177, ПК-201, ПК-221
ТЦ-10	№ 31 «Москва», № 32 «Озерной», «Ижорец-35», № 36 «Молотов», № 74 «Сергей Киров», № 75 «Орджоникидзе», № 76 «Коралл», № 93 «Сом», № 124, № 129
БУК-1	«Шквал»
МБ-4	Предположительно, № 71, № 105, № 111, № 112
Всего – 27 кораблей и судов	
2. Не дошедшие до Таллина 27–28 августа и оставшиеся в бухте Сууркюлян на о. Гогланд	
СКР-2	«Уран», «Чапаев»
СКА-3	МО № 132, МО № 141, ПК-231
КАТЦ-2	Типа «Р» № 1102, № 1107
ТР-1	ВТ № 553 «Сауле»
Всего – 8 кораблей и судов	
Итого	35 кораблей и судов
3. Прибывшие в течение 29.08 из состава прорывавшихся из Таллина сил КБФ	
ТКА-2	№ 74, № 144
СКА-2	МО-5, МО № 507
СУЛ ПЛ-1	ПМШ «Хийвсаар»
ТЦ-6	ТТЦ № 35 «Шуя», № 43, № 44, № 47, № 86, № 121
КАТЦ-1	№ 1511
ТР-1	ВТ № 550 «Шауляй»
СС-1	«Метеор»
ЛЕД БУК-1	«Тасвя»
ПМШ-1	«Хийуранд»
Всего – 16 кораблей и судов	
Итого – 47 кораблей и судов	

*Примечания:* 1. При расчете общего количества кораблей, участвовавших в Таллинском прорыве, в составе гогландского ОПР учитывается только 35 кораблей и судов, указанных в настоящей таблице по состоянию на 6.00 в разделах 1 и 2. Остальные 16 боевых кораблей, катеров и судов учитываются в составе прорывавшихся из Таллина сил КБФ.

2. Для усиления охраны прорывавшихся сил в течение дня 29.08.1941 г. из состава гогландского ОПР вышли и присоединились: к ГС – ТКА № 75, № 85 и № 134; к группе ЭМ и СКР – ТТЦ № 76 «Коралл»; к КОН-1 – СКР «Уран», СКА МО № 132, СКА ПК-231, ТТЦ «Ижорец-35» и № 129.

Приведенные выше данные позволяют составить общее представление о том, какими возможностями располагало командование КБФ для аварийно-спасательного обеспечения прорыва из Таллина. Будет, однако, не лишним расширить это представление, указав дополнительно на ряд обстоятельств, влиявших на возможность и эффективность осуществления спасательных действий.

1. Командирам КОН и ОБК было предписано доносить командующему КБФ, осуществлявшему общее руководство прорывом, только о чрезвычайных происшествиях, требовавших его вмешательства [док. Вместо введения, часть IV, пункт Д]. Организовывать спасение своих кораблей и судов должны были сами командиры ОБК и КОН, понимавшие, что командующий флотом в тех условиях ничем им помочь не мог.

2. Ни командир голландского ОПР, ни командир КВМБ в течение всего времени прорыва не получали от командующего КБФ почти никакой информации о порядке движения и местонахождении КОН и ОБК. Лишь однажды командир КВМБ получил информацию о месте ночной якорной стоянки КРЛ «Киров» в ночь с 28.08 на 29.08 и ориентировочном времени его съёмки с якоря, а в другой раз – о месте трех транспортов, нуждавшихся в помощи, но с большим опозданием, когда помощь уже оказывалась другими силами. Информация, получавшаяся им из других источников, часто оказывалась неточной и неполной, из-за чего спасательные силы направлялись из Кронштадта не в нужные районы. Иногда приказы об оказании помощи давались командующим КБФ командирам, не имевшим для этого необходимых сил (например, коменданту о. Лавенсаари о спасении людей с пяти нуждавшихся в этом ТР).

3. Командиры конвоев могли управлять кораблями, выполнявшими спасательные действия, только зрительными средствами связи и голосом, так как на этих кораблях, равно как и на СКА «МО», с которых осуществлялось управление, отсутствовали УКВ радиостанции.

4. Неопределенность подчинения 51 корабля и судна (СКР, СКА типов МКМ и КМ, КАТЦ, ТР, СС, ГИСУ, буксиров, шхун, разъездных катеров и др.), педших вместе с конвоями, но не включенных в их состав, затрудняла управление ими в интересах спасательных действий. Командирам конвоев иногда приходилось прибегать к угрозе применения оружия и даже к его предупредительному применению, чтобы принудить эти корабли и суда к оказанию помощи гибнущим кораблям и судам, спасению людей.

5. Прорывавшимся силам, напомним, предстояло преодолеть 186 миль (344 км) пути, из которых больше половины находились в зоне абсолютного господства в воздухе авиации противника и опасной от атак его торпедных катеров и подводных лодок. В этой же зоне располагался чрезвычайно плотно загражденный ЮМБ протяженностью около 26 миль (48 км), входивший в ЮМАП, простиравшуюся вдоль маршрута прорыва на 50 миль, в пределах которой корабли и суда могли об-

стреливаться береговой и/или полевой артиллерией врага. Эти обстоятельства и привели к массовому поражению противником прорывавшихся кораблей и высокой потребности в спасательных действиях.

6. При нахождении на Юминдском минном барьере корабли, имевшие осадку больше 1,5 м, при оказании помощи гибнувшим (поврежденным) кораблям подвергались высокому риску подрыва на минах, так как в ходе спасательных действий они оказывались за пределами протраленной полосы, а около одной трети мин были установлены противником именно на такое углубление. Кораблей же с осадкой, превышавшей 1,5 м, в составе прорывавшихся сил было около половины.

7. Задержка движения спасающего корабля для оказания помощи, приема (подъема) на борт спасаемых людей приводила к отставанию от тральщиков и других кораблей охранения. Тем самым увеличивалась вероятность его выхода из протраленной полосы и из-под зенитного огневого прикрытия (и без того слабого) с очевидными последствиями, а также к возможности потопления или захвата его кораблями противника. Эти обстоятельства требовали, с одной стороны, от личного состава спасающих кораблей и судов, прежде всего от их командиров и капитанов, большого мужества и самоотверженности, а с другой — иногда заставляли спасающие корабли как можно быстрее покидать районы спасательных действий.

8. При выполнении спасательных работ корабли, занимавшиеся ими, оказывались стесненными в маневрировании, чем затруднялись уклонение от сброшенных бомб и пулеметного огня самолетов противника, а также ввод в действие максимального количества своих ЗОС. Это в ряде случаев заставляло их для уклонения от поражения противником отказываться от уже начатых спасательных действий.

9. Все спасательные суда были перегружены эвакуируемыми людьми (на СС «Нептун» находилось 1200, на СС «Сатурн» — 800, на СС «Колывань» — 270 человек), т. е. фактически превращены в транспорты, что затрудняло или исключало их использование по прямому назначению.

10. Прорывавшиеся корабли были снабжены недостаточным количеством индивидуальных спасательных средств (из опыта ранее отправленных из Таллина конвоев известно, что даже санитарные транспорты имели их лишь на 60% перевозимых людей). В то же время не были использованы возможности 10-го ск для пополнения кораблей спасательными средствами. Например, только в 156-м сп перед эвакуацией были сожжены 10 повозок, нагруженных надувными резиновыми лодками (переправочными средствами для форсирования рек и озер). Они вполне могли быть розданы на корабли и стать спасательными средствами для не одного десятка, а то и сотен человек. Правда, на транспорты были погружены доски для использования их в качестве спасательных средств.

Спасение людей с погибших (гибнущих, поврежденных) кораблей характеризуется табл. 78, 79, 80 а, 81, 83. Для спасения людей применялись следующие способы:

- подход спасающего корабля к борту поврежденного и прием людей к себе на борт;
- подъем людей непосредственно из воды на борт спасающего малого корабля (СКА, КАТЦ, БУК и др.) или на шлюпки, спущенные на воду более крупным кораблем;
- передача людей на борт неповрежденного корабля с малых спасающих кораблей или со спущенных этим кораблем шлюпок;
- доставка спасенных людей спасшими их кораблями в Кронштадт, на о. Гогланд, о. Вайндло, о. Лавенсаари.

Всего этими способами было спасено более 8,6 тыс. человек (исключены спасенные люди, которые впоследствии погибли).

Таблица 78

**Ведомость спасательных действий кораблей и судов, прорывавшихся из Таллина, а также входивших в состав гогландского ОНР и высланных навстречу конвоям из Кронштадта**

№ п/п	Наименования кораблей и судов, спасавших или принимавших спасенных. Кого, с каких кораблей и судов и как спасли	Количество спасенных, куда доставлены или пересажены	Источники данных
Корабли и суда, прорывавшиеся из Таллина			
1	<b>ЛД «Минск»:</b> часть экипажа ЭМ «Скорый» из воды; часть экипажа ЭМ «Скорый» от ПК-212; часть экипажа ЭМ «Скорый» от ТКА № 113	44 чел. — в Кронштадт 35 чел. — в Кронштадт ? чел. — в Кронштадт	[док. № 775] [док. № 790] [док. № 779]
2	<b>ЛД «Ленинград»:</b> часть экипажа и пассажиров с ЭМ «Яков Свердлов» от СКА МО № 112, 142	64 чел. — в Кронштадт	[док. № 781]
3	<b>ЭМ «Славный»:</b> люди с ШК «Вирониа» со шлюпки	20 чел. — в Кронштадт	[док. № 782]
4	<b>ЭМ «Суrowый»:</b> с разных кораблей и судов	150 чел. — в Кронштадт	[библ. 15, с. 597]
5	<b>СКР «Буря»:</b> люди с разных кораблей и судов из воды; люди с разных кораблей и судов от КАТЦ № 1501 «Вайндло»	168 чел. — в Кронштадт 50 чел. — в Кронштадт	[док. № 820] [док. № 1005]
6	<b>СКР «Касатка»:</b> люди с ШК «Вирониа» из воды; часть экипажа и пассажиров с ЭМ «Яков Свердлов» из воды; люди с ТР «Казахстан» из воды	99 чел. — на госп. судно 1 чел. — в Кронштадт 7 чел. — в Кронштадт 40 чел. — в Кронштадт	[док. № 888] —« —« —«



7	<b>СКР «Ост»:</b> люди с ТР «Тобол» со шлюпок; люди с разных кораблей и судов	62 чел. — в Кронштадт 238 чел. — в Кронштадт	[док. № 990] —«—
8	<b>СКР «Разведчик»:</b> люди с ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» из воды; люди с ТР «Элла» из воды; люди с ШК «Вирониа» со шлюпки; люди с ТР «Казахстан» с борта и из воды; люди с других кораблей и судов из воды	6 чел.  8 чел. 3 чел. 21 чел. 13 чел. Из 51 человека: 32 чел. — на о. Гюланд 19 чел. — в Кронштадт	[док. № 988]  —«— —«— [док. № 989] —«—
9	<b>СКР «Щорс»:</b> люди с ТР «Элла» из воды; люди с ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» из воды; люди с ТР «Казахстан» с борта	74 чел. — в Кронштадт 25 чел. — в Кронштадт 13 чел. — в Кронштадт	[док. № 991] —«— —«—
10	<b>КЛ «Амгунь»:</b> люди с катера	2 чел. — в Кронштадт	[док. № 976]
11	<b>КЛ «Москва»:</b> люди с СС «Сатурн» от СКА МО № 200зав; люди с ТР «Вторая Пятилетка» от КАТЦ № 1205	? — в Кронштадт 31 чел. — в Кронштадт	[док. № 932] [док. № 945]
12	<b>ПЛ Ш-307:</b> люди с катеров, терпящих бедствие	4 чел. — в Ораниенбаум	[док. № 836]
13	<b>ПЛ Ш-322:</b> люди с ТР «Казахстан» из воды	15 чел. — в Ораниенбаум	[док. № 1353] [библ. № 89, с. 156]
14	<b>ПЛ «Калев»:</b> люди с ТР «Казахстан» из воды	8 чел. — в Ораниенбаум	[док. № 1353] [библ. № 89, с.156]
15	<b>ТКА № 37:</b> экипаж ТКА № 103	6 чел. — в Кронштадт	[библ. № 127, л. 65, 66]
16	<b>ТКА № 51:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	70 чел. — в Кронштадт	[док. № 1353]
17	<b>ТКА № 113:</b> часть экипажа ЭМ «Скорый» из воды	? чел. — на «Минск»	[док. № 779]
18	<b>СКА МО-5:</b> люди с ЭМ «Володарский» из воды; люди с разных кораблей и судов из воды	23 чел. — на о. Гюланд 10 чел. — на о. Гюланд	[док. № 821, 1068] —«—
19	<b>СКА МО № 112:</b> часть экипажа и пассажиров ЭМ «Яков Свердлов» из воды	32 чел. — в Кронштадт 11 чел. — на «Ленинград»	[док. № 753] [док. № 755, 781]
20	<b>СКА МО № 142:</b> часть экипажа и пассажиров ЭМ «Яков Свердлов» из воды	53 чел. — на «Ленинград» 4 чел. — в Кронштадт	[док. № 754, 755]
21	<b>СКА МО № 200зав:</b> люди со СС «Сатурн» с борта; люди с разных кораблей и судов из воды	? чел. — на КЛ «Москва»	[док. № 932]
22	<b>СКА МО № 204зав:</b> люди с ЭМ арьергарда из воды	27 чел. — в Кронштадт	[док. № 824]

Прорыв из Таллина в Кронштадт

23	<b>СКА МО № 501:</b> люди с ЭМ «Калинин» со шлюпки; люди с ТР «Казахстан» из воды; люди с разных кораблей и судов из воды	2 чел. — в Кронштадт 12 чел. — в Кронштадт 42 чел. — на СС «Колывань»	[док. № 978] —«— —«—
24	<b>СКА МО № 502:</b> люди с ТР «Луга» из воды; люди с ТР «Луга» с борта; люди с ТР «Балхаш» от катера «О-4»	17 чел. — на ЗС «Онега» 3 чел. — на ЗС «Онега» 20 чел. — на ЗС «Онега»	[док. № 979] —«— —«—
25	<b>СКА МО № 510:</b> часть экипажа и пассажиров ЭМ «Яков Свердлов» из воды	12 чел. — в Кронштадт	[док. № 753, 754]
26	<b>СКА ПК-204:</b> люди с ПЛ С-5 из воды	4 чел. — в Кронштадт	[док. № 756]
27	<b>СКА ПК-207:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	45 чел. — на буксир «?» 14 чел. — в Кронштадт	[док. № 789]
28	<b>СКА ПК-210:</b> люди с ЭМ арьергарда из воды; люди с разных кораблей и судов из воды	34 чел. — на ТР «Калпакс» 12 чел. — в Кронштадт 10 чел. — в Кронштадт	[док. № 826] —«— —«—
29	<b>СКА ПК-211:</b> люди с ЭМ «Калинин» с борта	42 чел. — в Кронштадт	[док. № 827]
30	<b>СКА ПК-212:</b> люди с ЭМ «Скорый» из воды	35 чел. — на «Минск»	[док. № 790, 791]
31	<b>СКА ПК-213</b> люди с ЭМ «Скорый» из воды	41 чел. — в Кронштадт	[док. № 793, 794]
32	<b>СКА ПК-220:</b> люди с ТРТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Калпакс» и «Ярвамаа» из воды	48 чел. — в Кронштадт	[док. № 998, 999]
33	<b>СКА ПК-232</b> люди с ЭМ арьергарда из воды	26 чел. — в Кронштадт	[док. № 828, 829]
34	<b>СКА К-273:</b> люди с СС «Сатурн» из воды; люди с ТР «Казахстан» из воды; люди с ТР «Иван Папанин» из воды	42 чел. — на СС «Нептун» 17 чел. — в Кронштадт 10 чел. — в Кронштадт	[док. № 1000, 1003] —«— —«—
35	<b>СКА К-274:</b> люди с ТР «Элла» (?) из воды; люди с ТР «Казахстан» из воды	35 чел. — на СС «Нептун» 42 чел. — на ПМ «Серп и Молот», а затем на о. Гюгланд	[док. № 1001, 1003] —«—
36	<b>СКА К-279:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	22 чел. — в Ленинград ? — на другие корабли	[док. № 1003]
37	<b>СКА К-280:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	60 чел. — на тральщики	[док. № 1002, 1003]
38	<b>СКА К-284:</b> люди с СС «Сатурн» с борта;  люди с СС «Сатурн» со шлюпок;  люди с ТР из воды	40 чел. — на ЭМТЦ «Ястреб» 28 чел. — на ЭМТЦ «Ястреб» 18 чел. — в Кронштадт	[док. № 1003]  —«— —«—

39	<b>СКА К-292:</b> люди с разных кораблей и судов из воды; люди с СС «Сатурн» из воды	24 чел., вероятно, в Кронштадт 26 чел., а затем 6 из них – на голландский ТЩ, а 20 – на ТР «Г»	[док. № 1003] –«–
40	<b>СКА МА-2 (СКА № 602):</b> люди с судна из воды	3 чел. – в Кронштадт	[док. № 1004]
41	<b>СЗ «Азимут»:</b> люди с СС «Сатурн» с борта; катер с людьми с СС «Сатурн» взят на буксир	131 чел. – в Кронштадт 16 чел. – в Кронштадт	[док. № 921] –«–
42	<b>СЗ «Оиега»:</b> часть экипажа катера «КМ» с борта; люди с ТР «Луга» и «Балхаш» от СКА МО № 502	3 чел. – в Кронштадт 40 чел. – в Кронштадт	[док. № 920] [док. № 979]
43	<b>БТЩ Т-203 «Патрон»:</b> с разных кораблей и судов	100 чел. – в Кронштадт	[библ. 34, с. 48]
44	<b>БТЩ Т-206 «Верп»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» из воды	133 чел. – в Кронштадт	[док. № 1089]
45	<b>БТЩ Т-210 «Гак»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» из воды; часть экипажа поврежденного ЭМ «Гордый» с борта	152 чел. – в Кронштадт 57 чел., затем – на три СКА «МО»	[док. № 1088] [док. № 804]
46	<b>БТЩ Т-211 «Рым»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» с борта последнего	300 чел. – в Кронштадт	[док. № 1092]
47	<b>БТЩ Т-215:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» с борта последнего	87 чел. – в Кронштадт	[док. № 1094]
48	<b>БТЩ Т-217:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» из воды	67 чел. – в Кронштадт	[док. № 1095]
49	<b>БТЩ Т-218:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» с борта последнего	45 чел. – в Кронштадт	[док. № 1096]
50	<b>ТТЩ № 35 «Шуя»:</b> люди с ЭМ «Калинин» и других кораблей и судов из воды; люди с ТР «Лейк Люцерне» с борта	46 чел. – на о. Голланд 26 чел. – на о. Голланд	[док. № 984] –«–
51	<b>ТТЩ № 43:</b> люди с ТР «Казахстан» из воды	135 чел. – на о. Голланд	[док. № 934]
52	<b>ТТЩ № 44:</b> люди с ЭМ «Калинин» от ТЩ № 47	65 чел. – на о. Голланд	[док. № 935]
53	<b>ТТЩ № 47:</b> люди с ГИСУ «Восток»; люди с ЭМ «Калинин» с борта; люди с ЭМ «Калинин» с борта	40 чел. – на о. Голланд 95 чел. – на о. Голланд 65 чел. – на ТЩ № 44	[док. № 938, 935] –«– –«–

Прорыв из Таллина в Кронштадт

54	<b>ТТЩ № 57 «Внестурс» (Т-298):</b> люди с ТЩ № 71 «Краб» из воды	3 чел. — в Кронштадт 9 чел. — на ПБ «Ленинградсовет»	[док. № 897, I] [док. № 897, II]
55	<b>ТТЩ № 58 «Осетр»:</b> люди с ЭМ «Калинин» из воды; люди с ЭМ «Володарский» из воды; люди с других кораблей и судов из воды	1 чел. — в Кронштадт 1 чел. — в Кронштадт 3+ чел. — в Кронштадт	[док. № 985] —«— —«—
56	<b>ТТЩ № 72 «Дзержинский»:</b> люди с ТЩ № 71 «Краб» из воды	2 чел. — в Кронштадт	[док. № 899]
57	<b>ТТЩ № 84:</b> люди с СС «Сатурн» с борта	18 чел. — в Кронштадт	[док. № 939]
58	<b>ТТЩ № 88:</b> люди с КЛ И-8 из воды	23 чел. — в Кронштадт	[док. № 941]
59	<b>ТТЩ № 91 «Ляпидевский»:</b> часть экипажа ЭМ «Гордый» с борта;  катер с ранеными взят на буксир	90 чел., затем 70 чел. — на ПБ «Ленинградсовет», 20 чел. — в Кронштадт, ? чел. — на ПБ «Ленинградсовет»	[док. № 903]  —«—
60	<b>ТТЩ № 121:</b> люди с разных кораблей и судов из воды; люди с ТР «Казахстан» из воды	4 чел. — на о. Гюланд 147 чел. — на о. Гюланд	[док. № 943] —«—
61	<b>ЭМТЩ 5М2 «Пикша»:</b> люди с ТР из воды и с борта	126 чел. — в Кронштадт	[док. № 993]
62	<b>ЭМТЩ 5М3 «Ястреб»:</b> люди с СС «Сатурн» от СКА К-284; люди с разных кораблей	68 чел. — на ТР «?» 18 чел. — в Кронштадт	[док. № 1003] [док. № 992]
63	<b>ЭМТЩ 8М1 «Поводец»:</b> люди с разных кораблей и судов из воды и со шлюпки	36 чел.; из них 34 чел. — в Кронштадт, 2 умерли	[док. № 995]
64	<b>КАТЩ № 97:</b> люди с ТР «Элла» из воды	35 чел. — в Кронштадт	[библ. № 131]
65	<b>КАТЩ № 1103:</b> экипаж катера «КМ» с борта	6 чел. — в Кронштадт	[док. № 1007]
66	<b>КАТЩ № 1104:</b> люди с ТР «Балхаш» из воды	15 чел. — в Кронштадт	[док. № 987]
67	<b>КАТЩ № 1110:</b> люди с ТР «Балхаш» из воды	?	[библ. № 46, с. 162, 163]
68	<b>КАТЩ № 1201:</b> люди с ШК «Вирониа» из воды	13 чел. — на ПБ «Ленинградсовет»	[док. № 907]
69	<b>КАТЩ № 1203:</b> люди с ТР «Вторая Пятилетка» из воды	3 чел. — в Кронштадт	[док. № 944]
70	<b>КАТЩ № 1204:</b> люди с ШК «Вирониа» из воды;  люди со СКА МО № (197 или 233?) из воды;  люди с ТР «Иван Папанин» из воды; люди с ТР «Казахстан» из воды	3 чел. — на ПБ «Ленинградсовет» 10 чел. — на ПБ «Ленинградсовет» 20 чел. — в Кронштадт 15 чел. — в Кронштадт	[док. № 908]  —«— —«— —«—

71	<b>КАТЦ № 1205:</b> люди с ТР «Вторая Пятилетка» из воды; люди с ТР «Вторая Пятилетка» из воды;  люди с ТР «Вторая Пятилетка» из воды	31 чел. — на КЛ «Москва» 31 чел. — на ПМШ «Хийуранд», затем на о. Гюланд 2 чел. — в Кронштадт	[док. № 945] —«— —«—
72	<b>КАТЦ № 1206:</b> люди с ШК «Вирониа» из воды;  люди с ТР «Иван Папанин» из воды;  люди с ТР «Казахстан» из воды	37 чел. — на ПБ «Ленин- градсовет» 45 чел. — на ПБ «Ленин- градсовет» 47 чел. — в Кронштадт	[док. № 909] —«— —«—
73	<b>КАТЦ № 1208:</b> люди с ТР «Казахстан» из воды; люди с другого ТР из воды; люди с другого ТР из воды	50 чел. — на ТР «?» 12 чел. — в Кронштадт 38 чел. — на ПМШ «Хий- уранд», а затем на о. Го- ланд	[док. № 910] —«— —«—
74	<b>КАТЦ № 1209:</b> люди со СКА МО № ? из воды;  люди с ТЩ («Барометр»?) из воды;  люди с ТР «Казахстан» из воды;  люди с горящего ТР из воды («Иван Папанин»? «Лейк Люцерне»?); люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал- пакс» и «Ярвамаа» из воды	3 чел. — на гюландский ТЩ? 1 чел. — на гюландский ТЩ 27 чел. — на гюландский ТЩ 30 чел. — на гюландский ТЩ 35 чел. — в Кронштадт	[док. № 911] —«— —«— —«— —«—
75	<b>КАТЦ № 1501 «Вайндло»:</b> люди с ТР «Балхаш» с катера; люди с ТР «Вторая Пятилетка» со шлюпки; люди с ТР «Вторая Пятилетка» со шлюпки; люди с ТР «Вторая Пятилетка» со шлюпки; люди с ТР «Вторая Пятилетка» со шлюпки	25 чел. — на о. Гюланд 15 чел. — на СКР «Буря» 35 чел. — на СКР «Буря» 30 чел. — на о. Гюланд 30 чел. — на о. Гюланд	[док. № 1005] —«— —«— —«— —«—
76	<b>КАТЦ № 1509:</b> люди с КЛ И-8 из воды; люди с СС «Сатурн» из воды	10 чел. — на ТР «?» 14 чел. — на ТР «?»	[док. № 946] —«—
77	<b>КАТЦ № 1510:</b> люди с ТР из воды	30 чел. — ТР «?»	[док. № 947]
78	<b>КАТЦ № 1511:</b> люди с ТР «Казахстан» из воды	26 чел. — на о. Гюланд	[док. № 948]
79	<b>КАТЦ № 1512:</b> люди с КЛ И-8 из воды; люди с ТР (ГИСУ «Восток»?) с борга	35 ч. — на ГИСУ «Лоод» 5 чел. — в Кронштадт	[док. № 949] —«—
80	<b>ПБ «Ленинградсовет»:</b> люди с разных кораблей и судов: с ТЩ № 57 «Виестурс» (Т-298), с ТЩ № 91 «Ляпидев- ский» (катер с ранеными), с КАТЦ № 1201, 1204, 1206	187 чел. — в Кронштадт	[док. № 897, II, 903, 907, 908, 909]

81	<b>СС «Нептун»:</b> люди с разных кораблей и судов из воды; люди с ТР «Элла» из воды; люди с ТР «Элла» от СКА К-274; люди с СС «Сатурн» от СКА К-273	ок. 130 чел. – в Кронштадт 49 чел. – в Кронштадт 35 чел. – в Кронштадт 42 чел. – в Кронштадт	[док. № 845, 868, 869, 1000, 1001, 1010]
82	<b>СС «Метеор»:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	160 чел. – на о. Гюланд	[док. № 1009]
83	<b>СС «Колывань»:</b> люди с разных кораблей и судов из воды; люди с разных кораблей и судов от СКА МО № 501	252 чел. погибли 42 чел. погибли	[библ. № 88, с. 21]; [док. № 978]
84	<b>ВРД-43:</b> люди с разных кораблей и судов с борта и из воды	55? чел. – в Кронштадт	[док. № 1010]
85	<b>ПМ «Серп и Молот»:</b> люди с ТР «Казахстан» от СКА К-274	42 чел., затем на одном из кораблей голландского ОПР или непосредствен- но на о. Гюланд	[док. № 1001]
86	<b>ПС «Пиккер»:</b> люди с ЭМ «Скорый» из воды	26 чел. – в Кронштадт	[док. № 787]
87	<b>ГИСУ «Лоод»:</b> люди с шаланды С-12 «Петергоф» из воды; люди с КЛ И-8 от КАТЦ № 1512; люди с других кораблей и судов со шлюпки; люди с ТР «Скрунда» с борта; люди с других кораблей и судов с катера (?)	26 чел. – в Кронштадт 35 чел. – в Кронштадт 10 чел. – в Кронштадт 302 чел. – в Кронштадт 134 чел. – в Кронштадт	[док. № 923] [док. № 949] [док. № 923] —«— —«—
88	<b>БУК ОЛС-6:</b> с разных кораблей и судов	150 чел. – в Кронштадт	[док. № 1329]
89	<b>БУК «Эзро»:</b> с ЭМ «Калинин» от шлюпки	10 чел. – в Кронштадт	[док. № 811]
90	<b>БУК КП-17:</b> люди с ТР «Скрунда» с борта	более 300 чел. – в Крон- штадт	[док. № 963, 923]
91	<b>БУК «?»:</b> со СКА ПК-207	45 чел. – в Кронштадт	[док. № 789]
92	<b>КА БО-03:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	26 чел. – в Кронштадт	[док. № 1075]
93	<b>КА О-4:</b> люди с ТР «Балхаш» из воды	20 чел. – на СКА МО № 502, а с него – на ЗС «Онега»	[док. № 979]
94	<b>КА МТ-8:</b> люди с разных кораблей и судов из воды	? чел. – в Кронштадт на буксире БУК «Карин»	[док. № 1107]
95	<b>ПМШ «Хийуранд»:</b> люди с ТР «Вторая Пятилетка» от КАТЦ № 1205; люди с ТР от КАТЦ № 1208	31 чел. – на о. Гюланд 38 чел. – на о. Гюланд	[док. № 910, 945, 974]
96	<b>ПМШ «?»:</b> люди с ТР «Атис Кронвалдс» из воды	ок. 40 чел. – в Кронштадт	[библ. № 113, с. 43]

97	<b>Шлюпка с ЭМ «Гордый»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Калпакс» и «Ярвамаа» из воды	15 чел. – в Кронштадт	[док. № 747]
98	<b>ВТ № 546 «Аусма»:</b> люди с ТР «Балхаш» из воды	25 чел. – погибли?	[док. № 972]
99	<b>ВТ № 501 «Балхаш»:</b> люди с ТР «Луга» из воды	? чел. – обратно на ТР «Луга»	[док. № 956]
100	<b>ВТ № 543 «Вторая Пятилетка»:</b> часть экипажа ТР «Луга» со шлюпки и с ТР «Тобол»; люди с других кораблей и судов на 2 шлюпках	9+ чел., затем на КАТЦ – в Кронштадт ? чел. – на о. Гогланд	[док. № 970] —«—
101	<b>ВТ № 524 «Калпакс»:</b> люди с ШК «Вирониа» из воды; люди с других кораблей и судов от СКР «Касатка»; люди с других кораблей и судов от СКА ПК-210; люди с других кораблей и судов от КАТЦ № 1208	? чел. – погибли? 99 чел. – погибли? 34 чел. – погибли? 50 чел. – погибли?	[док. № 872] [док. № 888] [док. № 826] [док. № 910]
102	<b>ВТ № 529 «Скрунда»:</b> люди с ТР «Луга» с борта	1390 чел., включая комендантскую команду, а с учетом экипажа «Скрунды» и ее комендантской команды – 1419 чел. на других судах: 602 чел. – в Кронштадт, 817 чел. – на о. Гогланд	[док. № 923, 963] [док. № 1072, 1079, 1083, 1141, 1143, 1146]
103	<b>ВТ № 512 «Тобол»:</b> люди с ТР «Луга» из воды	9 чел. – на ТР «Вторая Пятилетка»	[док. № 960, 970]
104	<b>ВТ № 547 «Ярвамаа»:</b> люди с ШК «Вирониа» из воды; люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Калпакс», «Ярвамаа» из воды	12 чел. – обратно на ТР «Вирониа», погибли? 432 чел. на трех БТЦ – в Кронштадт	[док. № 876] [док. № 1092, 1094, 1096]
Корабли и суда, входившие, в том числе временно, в состав гогландского ОНР			
105	<b>СКР «Чапаев»:</b> люди с Западного Гогландского плеса из воды	? чел. – на о. Гогланд	[док. № 1031]
106	<b>СКР «Уран»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Калпакс», «Ярвамаа»	61 чел. – в Кронштадт	[док. № 890]
107	<b>СКА МО-5:</b> люди с ТР «Вторая Пятилетка» с борта	85 чел. – на о. Гогланд	[док. № 1067]
108	<b>СКА МО № 132:</b> люди с ТР «Иван Папанин» из воды; люди с других ТР из воды и с борта	20 чел. – на о. Гогланд 90 чел. – на о. Гогланд	[док. № 1070] —«—
109	<b>СКА МО № 141:</b> люди с ТР «Скрунда» с борта	457 чел. – на о. Гогланд	[док. № 1072]
110	<b>СКА МО № 507:</b> люди с ТР «Скрунда» с борта	104 чел. – на о. Гогланд	[док. № 1079]

111	<b>СКА ПК-221:</b> люди с ТР «Иван Папанин» с борта; люди с ТР «Скрунда» с борта	43 чел. — на о. Гогланд 204 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1083] —«—
112	<b>ТТЩ № 31 «Москва»:</b> люди с разных кораблей и судов от катеров	107 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1098]
113	<b>ТТЩ № 32 «Озерной»:</b> люди с ТР «Лейк Люцерне» с борта; люди с разных кораблей и судов от катеров; люди с ТР «Иван Папанин» из воды; раненые с ТР «Скрунда» с борта	? чел. — на о. Гогланд 20 чел. — на о. Гогланд 120 чел. — на о. Гогланд ? чел. — на о. Гогланд	[док. № 1100] [док. № 1099] —«— [док. № 1141, 1142]
114	<b>ТТЩ № 35 «Шуя»:</b> люди с ТР «Скрунда» с борта	12 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1143]
115	<b>ТТЩ № 36 «Молотов»:</b> люди с ТР «Скрунда» с борта	40 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1146]
116	<b>ТТЩ № 43:</b> люди с ТР «Лейк Люцерне» с борта	200 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1103]
117	<b>ТТЩ № 44:</b> люди с Западного Гогландского плеса из воды	? чел. — на о. Гогланд	[док. № 1104]
118	<b>ТТЩ № 75 «Орджоникидзе»:</b> люди с ПМ «Серп и Молот» и ТР «Иван Папанин» с борта	Около 800 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1113]
119	<b>ТТЩ № 76 «Коралл»:</b> люди с ТР «Иван Папанин» из воды	1 чел. — в Кронштадт	[док. № 902]
120	<b>ТТЩ № 93 «Сом»:</b> люди с разных транспортов с борта	90 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1119]
121	<b>Буксир «Шквал»:</b> люди с разных судов из воды и с борта	200 чел. — на о. Гогланд	[док. № 1031]
Корабли и суда, высланные навстречу конвоем из Кронштадта			
122	<b>ТТЩ № 48 «Антикайнен»:</b> люди с ТН № 12 из воды	77 чел. — в Кронштадт	[библ. № 1107]
123	<b>ТТЩ № 73 «Менжиинский»:</b> люди с ТН № 12 из воды	142 чел. — в Кронштадт	[док. № 1111]
124	<b>ТТЩ № 53 «Ударник»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал-пакс», «Ярвамаа»	32 чел. — в Кронштадт	[док. № 1108]
125	<b>ТТЩ № 55 «Мороз»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал-пакс», «Ярвамаа»	35 чел. — в Кронштадт	[док. № 1110]
126	<b>ТТЩ № 92 «Инженер»:</b> люди с ТР «Алев», «Атис Кронвалдс», «Кал-пакс», «Ярвамаа»	9 чел. — в Кронштадт	[док. № 1115]
127	<b>БУК «Карин»:</b> взял на буксир КА МТ-8 с людьми	? чел. — в Кронштадт	[док. № 1107]

*Примечание:* Кроме ТТЩ и БУК, указанных под № 122–127, для участия в спасательных действиях от КВМБ выслались навстречу прорывавшимся из Таллина силам следующие корабли и суда: СКА МО № 217зав, № 218зав, № 220зав, № 221зав, ПК-224, ТТЩ ТТЩ № 39 «Сиговец», № 46, № 59 «Фурманов», № 71 «Балмашев», ЛЕД «Октябрь». Результаты их действий установить не удалось.



**Ведомость числа людей, спасенных в море с погибших  
и поврежденных боевых кораблей и катеров, транспортов  
и вспомогательных судов в ходе Таллинского прорыва**

№ п/п	Наименования погибших кораблей и судов	Наименования кораблей, спасавших людей (число спасенных каждым из них)	Общее число спасенных
1	ЭМ «Калинин»	СКА МО № 211 (42), 501(2) ТГЩ № 47 (160), № 58 «Осетр» (1) БУК «Эзро» (10)	215
2	ЭМ «Калинин», ЭМ «Артем», ЭМ «Володарский»	СКА МО № 204зав (27), ПК-210 (46), ПК-232 (26) ТГЩ № 35 «Шуя» (23)	122
3	ЭМ «Володарский»	СКА МО-5 (23) ТГЩ № 58 «Осетр» (1)	24
4	ЭМ «Яков Свердлов»	СКР «Касатка» (7) СКА МО № 112 (43), № 142 (57), № 510 (12)	119
5	ЭМ «Скорый»	ЛД «Минск» (44) ТКА № 113 (?.) СКА ПК-212 (35), 213 (41) ПС «Пиккер» (26)	146+
6	КЛ И-8	ТГЩ № 88 (23) КАТЩ № 1509 (10), № 1512 (35)	68
7	ПЛ С-5	ПК-204зав (4)	4
8	ТКА № 103	ТКА № 37 (6)	6
9	СКА МО № 197зав	КАТЩ № 1204 (10), № 1209 (3)	13
10	ТГЩ № 56 «Барометр»	КАТЩ № 1209 (1)	1
11	ТГЩ № 71 «Краб»	ТГЩ № 57 «Виестурс» (Т-298) (3), № 72 «Дзержинский» (2)	5
12	КА типа «КМ»	КАТЩ № 1103 (6)	6
13	КА типа «КМ»	СЗ «Онега» (3)	3
14	ШК «Вирониа»	ЭМ «Славный» (20) СКР «Касатка» (100), «Разведчик» (3) КАТЩ № 1201 (13), № 1204 (3), № 1206 (37) ТР «Ярвамаа» (12)	188
15	Танкер № 12	ТГЩ № 48 «Антикайнен» (77), № 73 «Менжинский» (142)	219
16	ПМ «Серп и Молот»	ТГЩ № 75 «Орджоникидзе»	300
17	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»	СКР «Щорс» (25), «Разведчик» (6)	31
18	СС «Сатурн»	СКА МО № 200зав (?) СКА К-273 (42), К-284 (68), К-292 (26) ЗС «Азимут» (147) ТГЩ № 84 (18) КАТЩ № 1509 (14)	315+

Прорыв из Таллина в Кронштадт

19	ГИСУ «Восток»	ТГЩ № 47 (40)	40
20	ШАЛ С-12 «Петергоф»	ГС «Лоод» (26)	26
21	ТР «Атис Кронвалдс»	ПМШ «7» (40)	40
22	ТР «Балхаш»	КАТЩ № 1104 (15), № 1110 (?), № 1501 «Вайндло» (25) ТР «Аусма» (25) КА О-4 (20)	85
23	ТР «Вторая Пятилетка»	СКА МО-5 (85) КАТЩ № 1203 (3), № 1205 (64), № 1501 «Вайндло» (110)	262
24	ТР «Иван Папанин»	СКА МО № 132 (20), ПК-221 (43), К-273 (10) ТГЩ № 32 «Озерной» (120), № 75 «Орджоникидзе» (500+), № 76 «Коралл» (1) КАТЩ № 1204 (20), № 1206 (45)	759
25	ТР «Казахстан»	ПЛ «Калев» (8), Щ-322 (15) СКР «Касатка» (40), «Разведчик» (21), «Щорс» (13) СКА МО № 501 (12), К-273 (17), К-274 (42) ТГЩ № 43 (135), № 121 (147) КАТЩ № 1204 (15), № 1206 (47), № 1208 (50), № 1209 (27), № 1511 (26)	615
26	ТР «Луга»	СКА МО № 502 (20) ТР «Тобол» (9), ТР «Скрунда» (1390) были затем сняты с ТР «Скрунда» — см. ниже	29
27	ТР «Лейк Люцерне»	ТГЩ № 32 «Озерной» (?), № 35 «Шуя» (26), № 43 (200), № 93 «Сом» (90) БУК «Шквал» (200)	516+
28	ТР «Скрунда»	СКА МО № 141 (457), № 507 (104), ПК-221 (204) ТГЩ № 32 «Озерной» (?), № 35 «Шуя» (12), № 36 «Молотов» (40) ГИСУ «Лоод» (302) БУК КП-17 (ок. 300)	1419+
29	ТР «Тобол»	СКР «Ост» (62)	62
30	ТР «Элла»	СКР «Разведчик» (8), «Щорс» (74) СКА К-274 (35) СС «Нептун» (49) КАТЩ КМ № 97 (35)	201
31	ТР «Ярваама», ТР «Атис Кронвалдс», ТР «Алев», ТР «Калпакс»	СКР «Уран» (61) СКА ПК-220 (48) БТЩ Т-211 «Рым» (300), Т-215 (87), Т-218 (45), Т-206 «Верп» (133), Т-210 «Гак» (152), Т-217 (67) ТГЩ № 53 «Ударник» (32), № 55 «Мороз» (35), № 92 «Инженер» (9) КАТЩ № 1209 (35) шлюпка ЭМ «Гордый» (15)	1034
Итого			6858+

Различные корабли и суда, наименования которых в донесениях, вахтенных журналах и отчетах не указаны	ЭМ «Суровый» (150)	150
	СКР «Буря» (168), СКР «Ост» (238), СКР «Разведчик» (13), СКР «Чалаев» (?)	419
	ПЛ ШЦ-307 (4)	4
	ТКА № 51 (70)	70
	СКА МО-5 (10), № 132 (90), № 200зав (2), № 501 (42), ПК-207 (59), 210 (10), К-279 (22+), К-280 (60), К-284 (18), К-292 (24), МА-2 (3)	340+
	БТЩ Т-203 «Патрон» (100)	100
	ТТЩ № 35 «Шуя» (23), № 44 (?), № 57 «Виестурс» (9), № 58 «Осетр» (3+), № 91 «Ляпидевский» (катер на буксире), № 121(4)	39+
	ЭМТЩ «Пикша» (126), «Поводец» (34), «Ястреб» (18)	178
	КАТЩ № 1110 (?), № 1208 (50), № 1209 (30), № 1510 (30), № 1512 (5)	115+
	СС «Нептун» (ок. 130), «Колывань» (252), «Метеор» (160), ВРД-43 (55?)	597+
	ГИСУ «Лоод» (144)	144
	БУК «ОЛС-6» (150), БУК «Карин» (МТ-8 на буксире?)	150+
КА БО-03 (26)	26	
Плавающие средства гарнизона о. Лавенсаари	111	
<b>Итого</b>	<b>2443+</b>	
<b>Всего</b>	<b>9301+</b>	

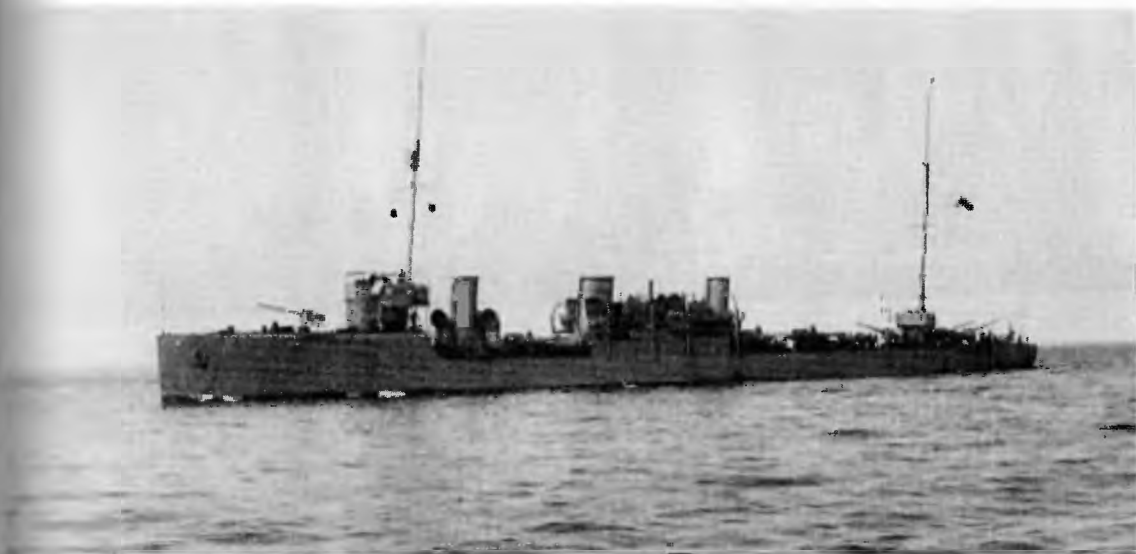
Таблица 80

**Ведомость доставки спасенных людей на о. Гогланд**  
 а) спасенных из воды и с борта гибнущих кораблей и судов,  
 в том числе выбросившихся на о. Гогланд

Корабли из состава гогландского ОПР	Количество доставленных	Корабли из состава прорывавшихся сил	Количество доставленных
СКА МО № 132	110	СКР № 12 «Разведчик»	32
СКА МО № 141	457	СКА МО-5	33
СКА ПК-221	247	СКА МО-5 (будучи в ОПР)	85
ТТЩ № 31 «Москва»	101	СКА МО № 507 (будучи в ОПР)	104
ТТЩ № 32 «Озерной»	140	ТТЩ № 35 «Шуя»	72
ТТЩ № 36 «Молотов»	40	ТТЩ № 35 «Шуя» (будучи в ОПР)	12
ТТЩ № 75 «Орджоникидзе»	800	ТТЩ № 43	135
ТТЩ № 93 «Сом»	90	ТТЩ № 43 (будучи в ОПР)	200
БУК «Шквал»	200	ТТЩ № 44	65
		ТТЩ № 47	135
		ТТЩ № 121	151
		КАТЩ № 1501 «Вайндло»	85
		КАТЩ № 1511	26
		СС «Метеор»	160
		ПМ «Серп и Молот»	42
		ПМШ «Хийуранд»	69
<b>Всего</b>	<b>2185</b>	<b>Всего</b>	<b>1406</b>
<b>Итого: 3591 чел.</b>			



Эскадренный миноносец «Калинин» (б. «Прямислав»)



Эскадренный миноносец «Володарский» (б. «Победитель»)



Эскадренный миноносец «Яков Свердлов» (б. «Новик»)



Подводная лодка «Калев»



Подводная лодка V-бис серии Щ-307



Подводная лодка типа «М» VI-бис серии



Подводная лодка типа «С»



Подводная лодка типа «М» XII серии



Сторожевой корабль проекта 39 «Буря»



Сторожевой катер типа «МО»



Торпедный катер типа Г-5



Сторожевой катер типа «КМ»



Тихоходный тральщик типа  
«Ижорец»



Базовый тральщик Т-206 «Верп»



Базовый тральщик Т-207 «Шпиль»

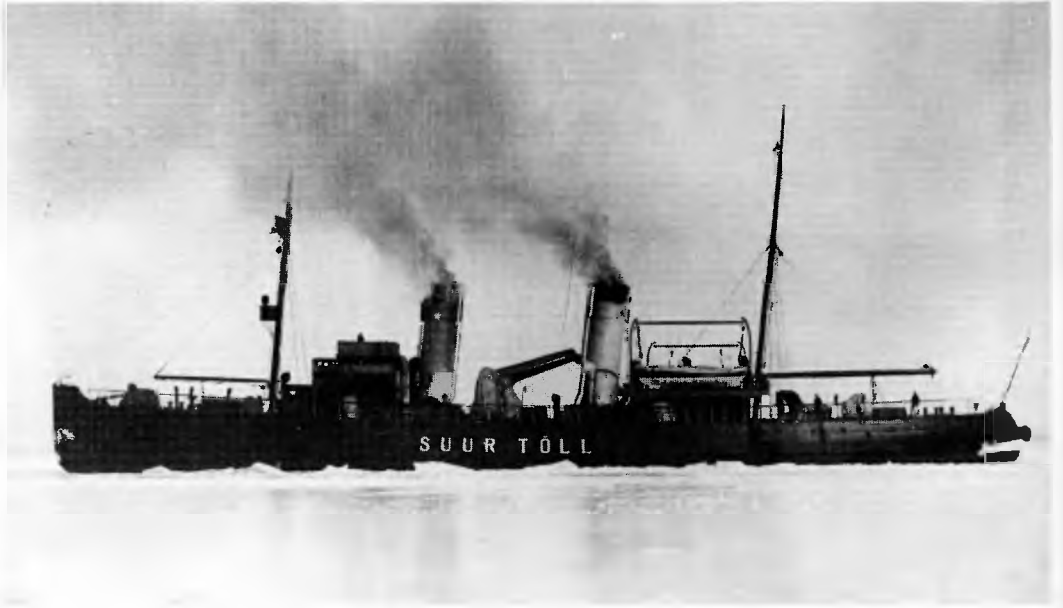


Базовый тральщик Т-210 «Гак»

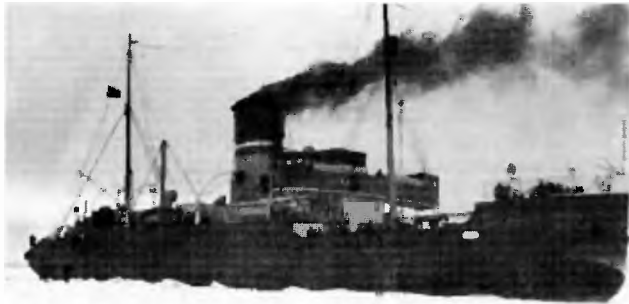


Тихоходный тральщик №57 (Т-298) «Виестурс»





Ледокол «Суур Тылл» («Волынец»)



Ледокол «Кришьянис Вальдемарс»

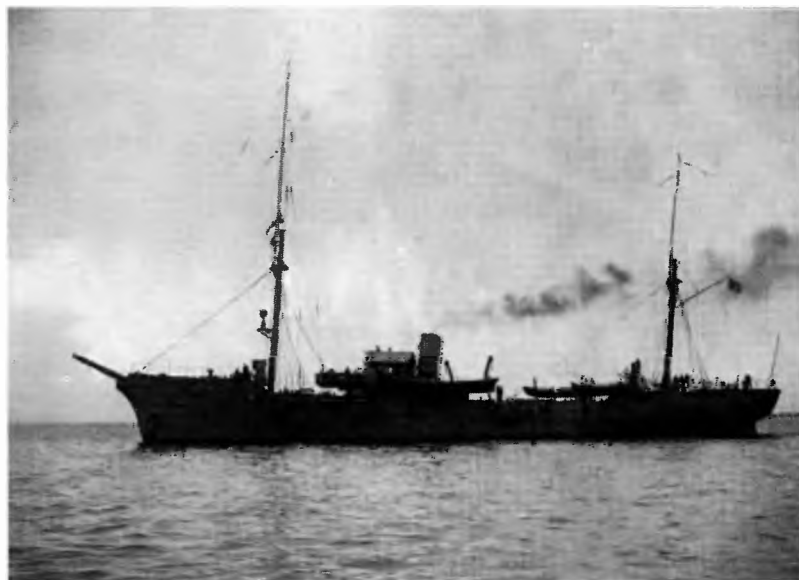


Плавучая мастерская «Серп и Молот» («Ангара»)

## Вспомогательные суда — участники Таллинского прорыва



Штабной корабль «Вирония»



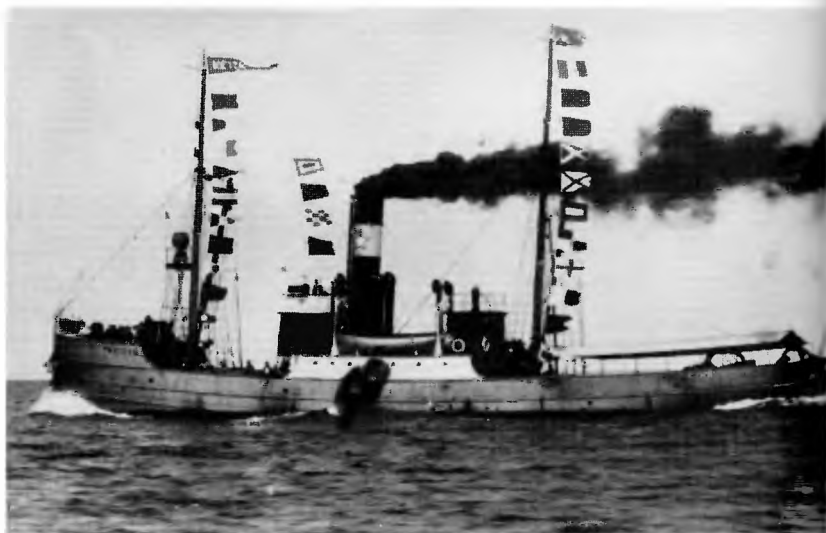
Плавучая база (учебное судно) «Ленинградсовет» («Верный»)

Посыльное судно  
«Пиккер»



Спасательное судно  
«Кольвань»  
(у причала  
первым корпусом)

Спасательное судно  
«Метеор» («Гермес»)

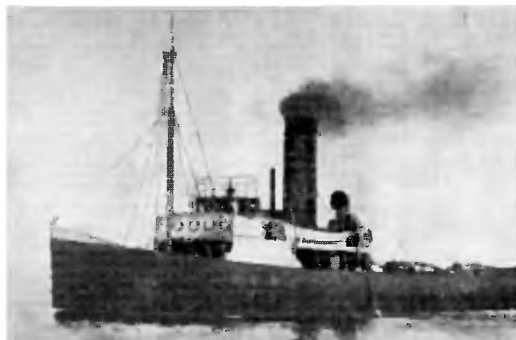




Гидрографическое судно  
«Лоод»

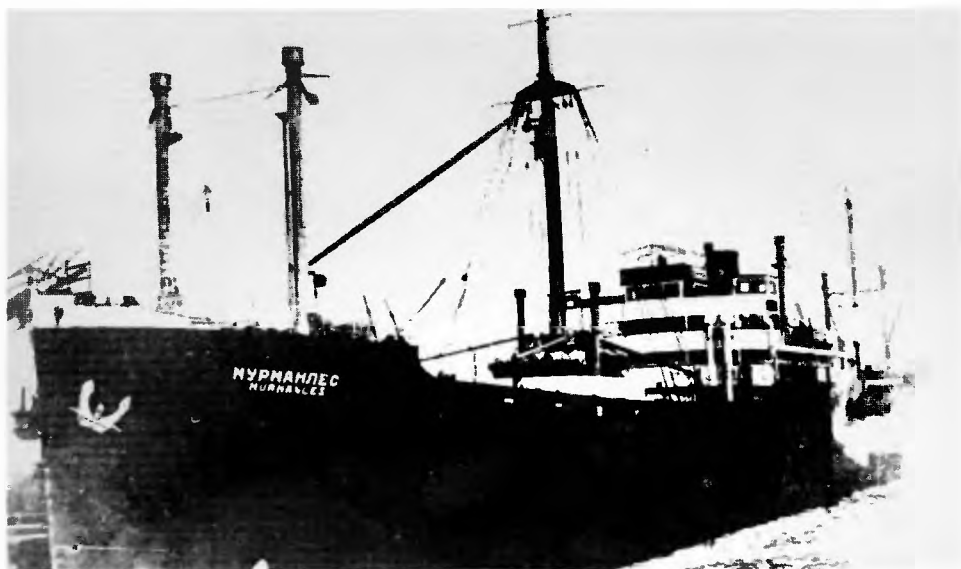


Ледокольный буксир  
«Тасуя» («Геркулес»)



Буксир КП-6 («Лёд»)

## Транспорты – участники прорыва из Таллина в Кронштадт



Теплоход ВТ № 505 «Иван Папанин» (до переименования)



Пароход ВТ № 511 «Алев»



Пароход ВТ № 518 «Луга»



Пароход ВТ № 523 «Казakhstan»



Пароход ВТ № 524 «Калпакс»



Пароход ВТ № 529 «Скрунда»



Пароход ВТ № 545 «Эверита»



Пароход ВТ № 547 «Ярвамаа»



Пароход ВТ № 563 «Атис Кронвалдс»



Пароход ВТ № 579 «Кумари»



Пароход ВТ № 537 «Эргонаутис» (бывший — 1927 г. «Dalibor»)





Пароход ВТ № 581 «Лейк Люцерне»



Пароход ВТ № 584 «Найссаар»

## Корабли противника, противодействовавшие Таллинскому прорыву



Немецкий минный заградитель «Кайзер»



Немецкий торпедный катер. Использовался также в качестве  
минного заградителя



Немецкий катер-тральщик.  
Использовался также в качестве минного заградителя



Финский минный заградитель «Риилахти»



Финский минный заградитель «Руотсинсалми»



Финский сторожевой катер. Часть таких СКА, оборудованных бугельными торпедными аппаратами, использовалась в качестве торпедных катеров

*Примечание:* Кроме 3591 человека, указанного в табл. 80, еще 6195 тысяч человек сошли на о. Гогланд с судов, выбросившихся на южный берег острова (транспортов «Иван Папанин», «Лейк Люцерне», «Серп и Молот», СУЛ ПЛ «Хийусаар») и прибуксированных в бухту Сууркюлян (ТР «Шауляй», БУК «Вента», ПМШ «Хийуранд»). На него также перевезено с о. Вайндло 266 пассажиров ТР «Казахстан». Таким образом, на о. Гогланд могли находиться не менее 9786 человек, спасенных с кораблей и судов, прорывавшихся из Таллина и нуждавшихся в эвакуации на материк. Кроме того, в госпитале о. Гогланд находились на излечении 904 человека, снятых в середине августа 1941 г. с поврежденных транспортов «Вячеслав Молотов» и «Сибирь». Можно предположить, что не полностью были учтены высаженные на о. Гогланд эвакуировавшиеся жители Таллина.

Примерный расчет числа людей, снятых с борта транспортов «Иван Папанин», «Лейк Люцерне» и ПМ «Серп и Молот» и доставленных на о. Гогланд спасательными кораблями, показан в приведенной ниже таблице. Поскольку все цифры в таблице взяты из документов, где многие из них являются приближенными (округленными), то общая разница в 21 человек между числом людей, подлежащих снятию кораблями, тоже приближенным, и числом их, фактически снятых, по мнению автора, подтверждает правильность данного расчета.

**б) высаженных на о. Гогланд**

Суда	«Иван Папанин»	«Лейк Люцерне»	«Серп и Молот»
Число людей			
Принятых в Таллине	3200	2000	1090
Высаженных на берег	2500	1500	770
Подлежавших спасению с борта или из воды	700	500	320
	Всего: 1520 чел.		
Число людей, спасенных с указанных судов кораблями:			
1) прорывавшимися из Таллина			
ТТЦ № 35 «Швя»		26	
ТТЦ № 43		200	
2) из состава гогландского ОПР			
СКА МО № 132	20		
СКА ПКА-221	43		
ТТЦ № 32 «Озерной»	120		
ТТЦ № 36 «Молотов»			
ТТЦ № 75 «Орджоникидзе»	500		300
ТТЦ № 93 «Сом»		90	
БУК «Шквал»		200	
Всего	683	516	300
<b>Итого</b>		<b>1499</b>	

**Общие результаты спасательных действий 127 кораблей и судов  
из состава прорывавшихся сил, гогландского ОПП, дополнительно высланных  
из Кронштадта и имевшихся в распоряжении коменданта о. Лавенсаари**

Всего спасены фактически	Из них:			
	спасены прорывавшимися силами и доставлены ими непосредственно в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград	спасены прорывавшимися силами и силами гогландского ОПП и доставлены ими на о. Гогланд	спасены плавсредствами гарнизона о. Лавенсаари	Спасены, но погибли вместе с судами, которые их спасли или на которые они были высажены после спасения
9301-662 = 8639	4937	3591	111	662

- Примечания:*
1. В число 662 человек, сначала спасенных, но затем погибших, вошли:
    - спасенные СС «Кольвань» (252), а также переданные на него со СКА МО № 501 (42);
    - спасенные СКР «Касатка» (99), СКА К-292 (26), ЭМТЩ «Ястреб» (68), КАТЩ № 1208 (50), № 1509 (24), № 1510 (30) и переданные с них на разные ТР без указания названий;
    - спасенные СКА ПК-210 (34) и переданные с него на ТР «Калпакс»;
    - спасенные ТР «Аусма» (25);
    - спасенные шлюпкой ТР «Ярвамаа» (12) с ПШК «Вирониа» и переданные обратно на него.
  2. В число 121 человека, принятого гогландскими ТЩ № 31 «Москва» (101) и № 32 «Озерной» (20) от прорывавшихся катеров, вошли, предположительно, 60 человек от СКА К-280 и 61 человек – от КАТЩ № 1209.
  3. Донесения о спасательных действиях ряда малых кораблей в архивах не обнаружены; возможно, с их учетом количество спасенных людей еще больше увеличилось бы, но при этом могло настолько же возрасти и количество погибших после пересадки с них на ТР и ВСУ.
  4. Сведения о спасательных действиях, приведенные в вахтенных журналах, журналах боевых действий, донесениях и отчетах кораблей, весьма противоречивы. В них либо даны разные цифры, либо произведены их неоговоренные исправления (в сторону увеличения), либо указывается факт спасения людей, но отсутствуют сведения о количестве спасенных, наименование корабля, с которого они были спасены (приняты), либо не указаны, куда они были доставлены (переданы), и количество доставленных (переданных).

Выдающимся примером этого вида спасательных действий является двукратная пересадка раненых, перевозившихся из Таллина на ТР «Луга» (1226 человек). После подрыва «Луги» на mine поздним вечером 28.08 командир КОН-3 направил к ней шедший без пассажиров ТР «Скрунда», на который в течение нескольких часов были перегружены около 1200 раненых вместе с медицинским персоналом и частью экипажа (всего более 1400 человек). Когда утром 29.08 авиация противника повредила «Скрунду», к ней тотчас были направлены ГИСУ «Лоод»

и БУК КП-17, которые сняли со «Скрунды» более 600 раненых и доставили их в Кронштадт. Еще более 800 человек СКА и ТТЦ из состава гогландского ОПР в течение около суток перевезли на о. Гогланд. В ходе всех этих действий было потеряно всего 20 человек.

В общей сложности непосредственно с гибнувших кораблей было спасено более 9 тыс. человек, причем свыше 5,5 тыс. человек буквально «выловили» из воды корабли охранения конвоев. Переполненные спасенными малые корабли и катера были вынуждены передавать их на неповрежденные суда. К сожалению, 662 из них (столько удалось подсчитать по документам; наверное, было больше) позднее погибли вместе с теми судами, на которые они были переданы.

Командиры кораблей и судов, конвоев, гогландского ОПР и КВМБ предпринимали поистине героические усилия для того, чтобы спасти как можно больше людей. Но, видимо, не все и не всегда. Об этом, например, говорят события на Восточном Гогландском плесе 29–30.08.

Между 16 и 18 часами 29.08 у прохода Хайлода авиацией противника были потоплены транспорты «Алев», «Калпакс», «Атис Кронвалдс», подожжены ТР «Ярвамаа» из состава КОИ-1 и ТР «Вормси», не входивший в конвой. Эти транспорты отстали от тральщиков и кораблей охранения, так как им пришлось останавливаться для приема спасенных людей с разных катеров. Командир конвоя в своем донесении утверждает, что послал для оказания им помощи более 10 каких-то малых кораблей, но никаких сведений о результатах их действий не приводит. В архиве обнаружены лишь три донесения командиров кораблей СКР «Уран», СКА ПК-220 и КАТЦ № 1209 о спасении в общей сложности 144 человек.

Гибель транспортов и пожар на ТР «Ярвамаа» были замечены с о. Гогланд. Согласно отчету о действиях гогландского ОПР, его командиром сразу же были направлены для спасения людей четыре ТТЦ, но другие документы говорят о посылке только двух: № 32 «Озерной» и № 36 «Молотов». Эти корабли возвратились в бухту Сууркюлян в 23.00, и их командиры доложили, как об этом написал командир гогландского ОПР в отчете о действиях отряда, что ни транспортов, ни плавающих в воде людей они не обнаружили.

Почему же? Где же они искали нуждавшихся в помощи людей? Туда ли послал их командир ОПР? Ведь именно в это время БТЦ Т-211 «Рым», Т-215 и Т-218 сняли с горевшего ТР «Ярвамаа» 356 человек и наблюдали в районе башни Вигрунд плоты и шлюпки с людьми (к ним они не поплы из-за наступления темноты).

Никаких документов ТТЦ № 36 «Молотов» в АО ЦВМА не обнаружено. Имеется отчет о действиях ТТЦ № 32 «Озерной» за 29.08.1941 г. [док. № 1100], в котором сказано, что в 19.40 он вышел для оказания помощи ТР на W от о. Гогланд, а не на SO. В отчете также сказано о получении командиром ТТЦ № 32 в 21.15 от какого-то встречного БТЦ (какого БТЦ?) информации о том, что ТР (какой ТР?) в помощи не нуждается.

Через два часа после возвращения гогландских ТТЩ в Сууркюляян-Лахти БТЩ Т-211 «Рым» оповестил о плавающих людях БТЩ Т-210 «Гак» — флагманский корабль третьей группы БТЩ, высланной для спасательных действий. Утром 30.08 БТЩ Т-210 «Гак», Т-206 «Верп» и Т-217 подняли из воды на борт 432 человека, а ТТЩ № 53 «Ударник», № 55 «Мороз» и № 92 «Инженер», присланные из Кронштадта, еще 91 человека. Мало того, утром 30.08 с этих ТТЩ видели и горящий ТР («Ярвамаа»), который был подожжен немецкими самолетами еще накануне. А два гогландских ТТЩ накануне никого не обнаружили (?!).

Известен и третий корабль, направленный к ТР «Ярвамаа» командиром гогландского ОПР. Это СКР «Разведчик», на котором находился командир КОН-4. Однако последний игнорировал приказ командира ОПР и ушел от о. Гогланд в Кронштадт.

В этой истории есть еще и другая управленческая неясность.

В 17.50 командир КВМБ приказал отправить все БТЩ, ТТЩ и СКА «МО» в район о. Сескар — о. Лавенсаари для спасения людей с гибнущих транспортов, не указав точного района действий: севернее, южнее, западнее, восточнее или между этими островами. В период с 18.50 до 20.30, согласно записям в ЖБД штаба ОВР КВМБ, в этот район были направлены шесть ТЩ и 10 СКА «МО» (среди них несколько СКА, только что прибывших из Таллина). В их числе была и третья группа БТЩ, прибывших из Таллина (Т-210 «Гак», командир которого возглавил группу, Т-206 «Верп» и Т-217). Из этих кораблей лишь группе из трех ТТЩ (№ 53 «Ударник», № 55 «Мороз», № 92 «Инженер») была поставлена задача спасти людей между о. Лавенсаари и о. Б. Тютерс, причем ее поставил командир ОВР КВМБ еще в 18.35, т. е. до отправки остальных кораблей. Третья группа БТЩ на переходе получила информацию о необходимости спасти людей у башни Вигрунд от первой группы БТЩ, возвращавшейся в Кронштадт с людьми, спасенными между о-вами Лавенсаари и Б. Тютерс.

Объяснения этой путаницы не найдено. В ЖБД штаба КВМБ в период с 18.20 до 18.40 записаны донесения от коменданта о. Лавенсаари, командира КОН-1, командира КОН-3 и командира гогландского ОПР о том, что на Восточном Гогландском плесе 14 немецких самолетов атаковали транспорты, три (или четыре) транспорта загорелись и затонули (или тонут), гибнущим людям требуется помощь. У командира КВМБ и ОВР КВМБ эти донесения были еще раньше. Кто «придумал» послать корабли в район о. Сескар — о. Лавенсаари, выяснить не удалось.

В результате три СКА, продолживших движение в б. Сууркюляян, и шесть названных выше ТЩ занялись спасением людей, а семь СКА возвратились в Кронштадт, и их командиры доложили, что никого в море не обнаружили. Но и не должны были обнаружить кого-то там, где никто не тонул. Ведь было известно, что нуждающиеся в помощи транспорты находятся на Восточном Гогландском плесе у прохода Хайлода.

Непонятным представляется и решение командира 1-го днбтц, возглавлявшего вторую группу из трех БТЦ, направленную в 15.35 с маршрута прорыва на помощь АР. Военный совет КБФ в 19.30 29.08 направил ему радиограмму с приказанием оказать помощь трем гибнущим ТР (на самом деле этих ТР было четыре) в районе прохода Хайлода. Получил ли он эту радиограмму — неизвестно. Зато, следуя к о. Гюгланд, эта группа в 20.40 29.08 встретила первую группу БТЦ, посланную на помощь АР с маршрута прорыва еще в 14.50 (см. предыдущий раздел). Ее командир (командир БТЦ Т-211 «Рым») уже знал, что АР погиб и помощь ему не нужна. Поэтому, обнаружив между островами Б. Тютерс и Лавенсаари горящий ТР, вел три своих БТЦ на спасение его пассажиров и экипажа.

Какой информацией обменивались командир 1-го днбтц и командир БТЦ Т-211 «Рым», неизвестно, но вторая группа БТЦ к первой не присоединилась. Подойдя к о. Гюгланд и не обнаружив АР (но его здесь и не могло быть), вторая группа БТЦ около 22.00 повернула на обратный курс и в 0.25 30.08 стала на якоря у о. Лавенсаари. Снявшись с якорей в 3.50, БТЦ Т-207 «Шниль», Т-205 «Гафель» и Т-204 «Фугас» в 12.00 прибыли в Кронштадт, завершив таким образом свой безрезультатный поход. Возможно, на информацию именно этой группы БТЦ о том, что какой-то ТР не нуждается в помощи, сослался командир ТТЦ № 32 «Озерной» в своем отчете.

А тем временем в районе прохода Хайлода и башни Вигрунд третья группа таллинских БТЦ и три кронштадтских ТТЦ спасли с ТР «Ярвамаа» и из воды 523 человека.

В результате такой неразберихи из 3,6 тыс. человек, находившихся на четырех транспортах, погибших на Восточном Голландском плесе, были спасены чуть больше 1000.

Обеспечением плавучести кораблей и судов, получивших пробоины от взрывов мин или бомб, в ходе прорыва занимались лишь на некоторых боевых кораблях в порядке борьбы за живучесть.

Спасательные суда к этому виду аварийно-спасательной деятельности не привлекались. Во-первых, потому что большинство таких кораблей и судов затонули в течение 0,5–3 минут. Во-вторых, еще и потому, что поврежденный корабль, сохранивший плавучесть, было бы необходимо буксировать, а это оказалось проблематичным (подробнее — ниже).

Правда, если условно считать обеспечение плавучести корабля тождественным его непотоплению, то капитаны ПМ «Серп и Молот», ТР «Лейк Люцерне», ТР «Иван Пашанин», ТР «Казахстан» и ТР «Вормси» решили эту проблему путем выбрасывания своих судов на прибрежные камни о-вов Гюгланд, Вайндло, Большой Тютерс. Таким способом были спасены более 6,2 тыс. защитников и жителей Таллина (табл. 82, но без учета людей, высаженных с прибуксированных к о. Гюгланд ВТ № 550 «Шауляй», ПМШ «Хийуранд» и БУК «Вента»).



**Число людей, высаженных с судов непосредственно на острова Гогланд и Вайндло**

На о. Гогланд	Число высаженных людей
СУЛ ПЛ «Хийусаар»	20
ВТ № 505 «Иван Папанин»	2500
ВТ № 581 «Лейк Люцерне»	1500
ПМ «Серп и Молот»	770
ВТ № 550 «Шауляй»	1000
ПМШ «Хийуранд»	131
БУК «Вента»	8
Перевезены на о. Гогланд с ТР «Казахстан» (от о. Вайндло)	266
Всего	6195
На о. Вайндло	Число высаженных людей
ВТ № 523 «Казахстан»	1160
<b>Итого</b>	<b>7355</b>

*Примечания:* – СУЛ ПЛ «Хийусаар» прибыла в б. Сууркюлян своим ходом;  
– ТР № 505, ТР № 581, ПМ «Серп и Молот» выбросились на прибрежную отмель у м-ка Южный Гогландский, а ТР № 523 – на прибрежную отмель у юго-западной оконечности о. Вайндло;  
– ТР № 550, ПМШ «Хийуранд» и БУК «Вента» были прибуксированы к о. Гогланд;  
– число людей, высадившихся с ТР «Вормси» на о. Б. Тютерс, и способ их дальнейшего спасения документально установить не удалось; по неофициальным сведениям они на шлюпках транспорта перешли в портовый пункт Кунда;  
– несколько человек с погибших кораблей высадились или выплыли на о. Родшер. о чем 31.08 было отправлено донесение коменданту ГУС БО КВМБ (подписной № 00.10, направлена на доклад в 07.01) с просьбой выслать за ними катер; других сведений об этих людях не найдено.

Особый интерес часто проявляется к событиям на ТР «Казахстан». В прил. 13 настоящего труда помещены посвященные им документы и материалы. Поэтому здесь дается лишь краткая хроника событий и табл. 83 спасательных действий, относящихся к ТР «Казахстан».

Бомбы, вызвавшие пожар и повреждения, лишившие ТР хода, попали в «Казахстан» в 7.12 29.08; пожар был потушен к 12.00 29.08; ремонт машины закончили около 5.00 30.08; а через два часа после этого судно приткнулось к каменистой отмели у о. Вайндло.

В 8.20–8.22 30.08 с о. Вайндло на о. Гогланд в адрес коменданта ГУС БО КВМБ были переданы радиogramмы следующего содержания: 1) «Личный состав транспорта «Казахстан» высадился вашего маяка Вайндло»; 2) часть первая радиogramмы: «Необходимы срочно средства»; часть вторая: «Переброски продовольствия нет, противник наблюдает К-р Потанин, Лазученко» [док. № 1035].

Получив в 12.19–13.15 эти сообщения, начальник штаба ГС БО в 13.30 запросил о. Вайндло: «Сообщите количество л./состава. Личный состав сегодня будет снят»; только в 6.36 31 августа на о. Гогланд был получен ответ: «Личного состава 2000... Продовольствия нет» [док. № 1035].

В 10.35–10.55 31.08 к о. Вайндло вышли с о. Гогланд три СКА «МО», и с этого момента началась операция по спасению «Казахстана» и людей, находившихся на самом транспорте и высадившихся на о. Вайндло (последних было 1160 человек). Первая группа пассажиров «Казахстана» была снята с него в течение дня 31 августа и доставлена в Кронштадт 1 сентября. Сам «Казахстан» снялся с отмели и начал движение в Кронштадт вскоре после 22.00 31 августа, а прибыл с находившимися на нем людьми на Большой Кронштадтский рейд около 7.30 2 сентября. Последняя группа пассажиров «Казахстана», из числа высадившихся на о. Вайндло, и личный состав поста СНиС № 31 были доставлены в Кронштадт около 9.40 4 сентября.

Таблица 83

Действия по спасению пассажиров ВТ № 523 «Казахстан»

Дата спасения (выхода с о. Вайндло)	Наименование спасавшего корабля (судна) и количество спасенных им людей	Характер спасательных действий	
29.08.1941 г. Кораблями прорывавшихся сил	СКР № 13 «Касатка»	40 из воды в Кронштадт	
	СКР № 12 «Разведчик»	21 с борта в Кронштадт	
	СКР № 15 «Щорс»	13 из воды в Кронштадт	
	ПЛ «Катев»	8 из воды в Кронштадт	
	ПЛ Щ-322	15 из воды в Кронштадт	
	СКА МО № 501	12 из воды в Кронштадт	
	СКА К-273	17 из воды в Кронштадт	
	КАТЩ № 1204	15 из воды в Кронштадт	
	КАТЩ № 1206	47 из воды в Кронштадт	
	<b>Всего</b>	<b>188</b>	
	СКА К-274	42 с ПМ «Серп и Молот» на о. Гогланд	
	ТЩ № 43	135 из воды на о. Гогланд	
	ТЩ № 121	147 из воды на о. Гогланд	
	КАТЩ № 1209	27 из воды на ТЩ № ?, с него на о. Гогланд	
	КАТЩ № 1511	26 из воды на о. Гогланд	
	<b>Всего</b>	<b>377</b>	
31.08.1941 г. Кораблями гогландского ОПР	КА поста СНиС № 31	18 с о. Вайндло на о. Гогланд	
	СКА ПК-212	72 с о. Вайндло на о. Гогланд	
	СКА ПК-221	96 с о. Вайндло на о. Гогланд	
	<b>Всего</b>	<b>186</b>	
	ТТЩ «Ижорец-20»	50 с о. Вайндло в Кронштадт	
	ТТЩ № 54 «Клюз»	50 с о. Вайндло в Кронштадт	
	ТТЩ № 32 «Озерной»	176+82 с о. Вайндло + со СКА ПК-204 в Кронштадт	
	ТТЩ № 75 «Орджоникидзе»	267 с о. Вайндло в Кронштадт	
	ТТЩ № 129	72 с о. Вайндло в Кронштадт	
<b>Всего</b>	<b>697</b>		
2.09.1941 г.	Три мотобота	80 с о. Вайндло на о. Гогланд	

2.09.1941 г.	ВТ № 523 «Казахстан»	855	от о. Вайндло в Кронштадт
3.09.1941 г.	СКР «Степан Разин»	113	с о. Вайндло в Кронштадт
	ТЩ № 84	60	с о. Вайндло в Кронштадт
	ТЩ № 121	92	с о. Вайндло в Кронштадт
	ПISY «Люод»	210	с о. Вайндло в Кронштадт
	<b>Всего</b>	<b>475</b>	
<b>Итого: из 3500 человек спасено с ВТ № 523 «Казахстан» 2846 чел., погибли 654 чел.</b>			
Дата прибытия и количество прибывших людей		Откуда и куда прибыли	
	30.08.1941 г.	188	из воды в Кронштадт
	30.08.1941 г.	377	из воды на о. Гогланд
	31.08.1941 г.	186	с о. Вайндло на о. Гогланд
	1.09.1941 г.	697	с о. Вайндло в Кронштадт
	2.09.1941 г.	80	с о. Вайндло на о. Гогланд
	2.09.1941 г.	855	от о. Вайндло в Кронштадт
	4.09.1941 г.	475	с о. Вайндло в Кронштадт (в том числе 12 чел. л/с поста СНиС)

*Примечания:* 1. Около 360 пассажиров ТР «Казахстана», которые при подходе к о. Вайндло «сошли» с него на плоты или в воду, были спасены катером поста СНиС № 31 и доставлены на остров. Они вошли в общее число 2281 его пассажира и члена экипажа, находившегося на о. Вайндло, на берегу и на самом транспорте, поскольку они с него «сошли» и на него же вернулись. По этой же причине они не включены в таблицы спасательных действий (табл. 78 и 79).

2. С о. Вайндло в Кронштадт было доставлено 2015 пассажиров и членов экипажа ТР «Казахстан», включая 855 человек, оставшихся на самом транспорте, и 1160 человек, высадившихся на остров. С о. Вайндло на о. Гогланд было перевезено 266 пассажиров ТР «Казахстан». Из воды спасено и доставлено на о. Гогланд и в Кронштадт 565 пассажиров и членов экипажа ТР «Казахстан», в том числе 377 на о. Гогланд. Кроме того, с о. Вайндло в Кронштадт были вывезены 12 человек личного состава поста СНиС № 31.

*Снимать с мели* пришлось лишь выбросившийся на прибрежные камни у о. Вайндло ТР «Казахстан», которому оказало в этом помощь СС «Метеор».

*Случаи и попытки буксировки поврежденных кораблей* показаны в табл. 84. Безусловно, наиболее заметной из них является 12-часовая буксировка эсминца «Гордый» эсминцем «Свирепый» в сопровождении СКР «Аметист» и ТЩ № 76 «Коралл». Этой группе кораблей удалось, отразив многочисленные атаки авиации врага, преодолеть путь от о. Вайндло до Кронштадта. Скорее всего, этому способствовало то, что они шли компактной группой, имея в общем 6 зенитных орудий калибра 76,2 мм, 8 — калибра 45-мм и 10 пулеметов калибра 12,7-мм. Их вооруженность ЗОС в расчете на один обороняемый корабль была в два раза выше, чем ГС и ОПР, и в пять раз выше, чем КОН.

## Случаи и попытки буксировки поврежденных кораблей и судов

Буксируемые корабли	Действия по буксировке
1. ЭМ «Гордый»	ЭМ подорвался на mine около 21 часа 28 августа, потеряв при этом ход. По просьбе командира ЭМ его пытались буксировать БТЩ № 210 «Гак», но машины последнего оказались слабы для этого. Командующий БФ приказал командиру КВМБ выслать для буксировки ЭМ ЛЕД «Октябрь», но тот по пути был поврежден авиацией противника и возвратился в Кронштадт. Начальник штаба БФ, вначале разрешивший командиру «Гордого» затопить корабль в случае невозможности его буксировки, после неудачи «Гака» возложил буксировку ЭМ на ЛД «Ленинград», но затем поставил ЛД другую задачу. В конце концов в 9 ч. 10 мин. 29 августа ЭМ был взят на буксир ЭМ «Свирепый». Буксировкой руководил находившийся на последнем командир 4-го дивизиона ЭМ. В 23 ч. 30 мин. 29 августа оба ЭМ прибыли в Кронштадт.
2. ТТЩ № 86	ТТЩ был поврежден авиацией противника в районе Моонзундских островов и потерял ход. По приказанию коменданта БОБР он с 27 августа буксировался ЛЕД БУК «Тасуя» до о. Гогланд, а затем ТТЩ № 43 – в Кронштадт.
3. ТТЩ № 84	ТТЩ израсходовал все топливо. По решению командира находившегося поблизости ТТЩ № 91 «Ляпидевский» он был взят последним на буксир в районе маяка Толбухин и приведен в Кронштадт.
4. ТКА № 121	ТКА был поврежден авиацией противника в районе Моонзундских о-вов и потерял ход. По приказанию коменданта БОБР он с 27 августа буксировался БУК КП-12 до Кронштадта.
5. ТКА № 74	ТКА был поврежден авиацией противника в районе о. Родшер и потерял ход. По решению командира ТТЩ № 47 буксировался им до бухты Сууркюля на о. Гогланд.
6. ТКА № 84	ТКА израсходовал все топливо. По решению командира находившегося поблизости ТТЩ № 91 «Ляпидевский» он был взят последним на буксир в районе маяка Толбухин и приведен в Кронштадт.
7. СКА К-288	СКА потерял ход. По решению командира СКА К-292 был взят им на буксир.
8. КАТЩ № 1210	КАТЩ потерял ход. По приказанию командира 12-го дивизиона КАТЩ был взят на буксир КАТЩ № 1208.
9. ЛД «Минск»	ЛД подорвался на mine в 21 ч. 45 мин. 28 августа, потеряв при этом ход. Начальник штаба БФ приказал ЭМ «Скорый» взять ЛД на буксир. В ходе исполнении этого приказа при попытке начать буксировку ЭМ «Скорый» сам подорвался на mine и затонул. После исправления повреждения машин ЛД 29 августа своим ходом прибыл в Кронштадт.
10. ЭМ «Славный»	Вследствие взрыва мины в параване ЭМ кратковременно лишился хода и дал об этом донесение. Командир 4-го дивизиона ЭМ, получив это донесение, приказал ЭМ «Суровый» взять поврежденный ЭМ на буксир. Поскольку на ЭМ «Славный» ход был вскоре восстановлен, его буксировка не потребовалась.
11. КЛ «Амгунь»	КЛ была повреждена авиацией противника, потеряв при этом ход. Увидев это, командир 1-го дивизиона КЛ (он же – командир КОН-2) приказал двум ТТЩ взять ее на буксир. Благодаря быстрому устранению или локализацией повреждений на КЛ «Амгунь», ее буксировка не потребовалась.

12. ШК «Вирониа»	ШК потерял ход по вине командира электромеханической боевой части, приказавшего стравить пар из котлов (огнетрубных) из-за опасения их взрыва при попадании авиабомб в корабль. Корабль потерял ход и обесточился. Сигнал об аварии был дан через ПБ «Ленинградсовет». Командующий КБФ, получив сигнал, приказал начальнику штаба флота (на ЛД «Минск») и командиру Минной обороны (на ЭМ «Калинин») взять «Виронию» на буксир. Начальник штаба флота возложил буксировку на СС «Сатурн». Одновременно командир КОН, как сказано в его донесении, приказал капитану ТР «Алев» взять «Виронию» на буксир, а также оставил возле нее ЭМ «Суровый», СКА ПК-208, СС «Нептун» и несколько СКА типа «КМ-2» (сведения об оставлении командиром конвою «Виронии» СС «Нептун» и СКА другими документами не подтверждаются). Кроме того, еще и военный комендант ТР «Калпакс» также приказал его капитану взять «Виронию» на буксир (кстати, и «Алев», и «Калпакс» были санитарными ТР!). «Виронию» взяло на буксир СС «Сатурн», но через полчаса он подорвался на mine. После отдачи буксира «Вирониа» сдрейфовала из протральной полосы, подорвалась на минах и затонула.
13. ТР «Шауляй»	ТР был поврежден авиацией противника и потерял ход. По приказанию командира КОН-2 ТТЩ № 31 «Москва» из состава гогландского ОПР отбуксировал ТР «Шауляй» на рейд бухты Сууркюлян на о. Гогланд.
14. ТР «Иван Папанин»	ТР был поврежден и подожжен авиацией противника, потерял управление. По просьбе капитана один из ТТЩ КОН-1 пытался буксировать его за корму (из-за пожара в носовой части ТР к нему нельзя было подойти с носа), но машина ТТЩ оказалась слаба для этого. После исправления рулевого устройства ТР продолжил движение своим ходом.
15. ТР «Лейк Люцерне»	ТР был поврежден и подожжен авиацией противника, потерял ход. Командиром КОН-3 (согласно его донесению) для буксировки ТР был послан буксир (название не установлено), который помог ему выбраться на прибрежные камни у о. Гогланд.
16. ТР «Скрудна»	ТР был поврежден авиацией противника и потерял ход. По просьбе капитана его пытались буксировать ТТЩ гогландского ОПР, но непрерывные атаки авиации противника заставили их отказаться от этого.
17. ТР «Вторая Пятилетка»	ТР был поврежден авиацией противника и потерял ход (из-за большого дифферента на нос оголился винт). Командиром КОН-3 (согласно его донесению), по другим данным — командиром гогландского ОПР, возможно обоими, был послан буксир (по другим данным — ТТЩ) для его буксировки, но выполнению этой задачи помешали авиация противника и большой дифферент ТР.
18. ТР «Казахстан»	ТР был поврежден и подожжен авиацией противника, потерял ход. Командир КОН-3 для его буксировки направил ТР «Тобол», но он был потоплен авиацией противника, не дойдя до «Казахстана». Командир КОН-2 (согласно его донесению) для этой же цели послал ЛЕД БУК «Тасуя», но тот не выполнил задачу, сославшись на потопление «Казахстана» (на самом деле он наблюдал потопление «Тобола»).
19. БУК «Вента»	БУК был поврежден авиацией противника и потерял ход. По приказанию командира гогландского ОПР он был взят на буксир ТТЩ № 43, который выгачил его на берег о. Гогланд.
20. КА МТ-8	По просьбе старшины катера он был взят на буксир БУК «Карин» в районе о. Лавенсаари и приведен в Кронштадт.

21. КА БО-03	Катер потерял ход из-за неисправности мотора. Был взят на буксир в районе о. Сескар СКА МО № 217зав, который затем по приказанию командира звена СКА передал буксир КАТЦ (его наименование не установлено), доставившему БО-03 в Кронштадт.
22. ПМШ «Хийуранд»	Из-за неисправности мотора и безветрия шхуна, находясь у южной оконечности о. Гогланд, оказалась без хода. Капитан обратился за помощью к командованию ГУС БО КВМБ. Шхуна была прибуксирована ЛЕД БУК «Тасуя» в б. Сууркюлян на о. Гогланд.

Благодаря успешной буксировке ТР «Шауляй», ТКА № 74, ПМШ «Хийуранд» и БУК «Вента» к о. Гогланд *были спасены более 1,1 тыс. человек* (они вошли в число людей, высаженных непосредственно на о-ва Гогланд и Вайндло, указанное в табл. 82).

Большем числу случаев успешных буксировок препятствовали обстоятельства, названные выше в пунктах 6–9. Именно их неучет привел к подрыву на минах и гибели лишенных противоминной обороны СС «Сатурн», пытавшегося буксировать ШК «Вирониа», а также ЭМ «Скорый» при его попытке взять на буксир ЛД «Минск». Кроме того, из 22 потенциальных буксировщиков (табл. 76) к утру 29.08 восемь погибли, два были захвачены финнами (И-18 и «Палдиски»), еще два («Тасуя» и КП-12) буксировали поврежденные корабли БОБР, а остальные, как уже говорилось, были превращены в транспорты или обладали недостаточной мощностью. Наконец, нужно заметить, что командующий КБФ отдавал приказы о буксировке только «своих» кораблей (ЭМ «Гордый» и ШК «Вирониа»). Никаких приказов о буксировке конкретных транспортов им не отдавалось.

*Помощь в тушении пожаров* требовалась транспортам «Казахстан», «Иван Папанин», «Лейк Люцерне», «Ярвамаа» и ПМ «Серп и Молот». Такую помощь пытались оказать некоторым из них СКР «Щорс», ЛЕД БУК «Тасуя» и БУК «Шквал», но безуспешно, так как они были вооружены малопроизводительными противопожарными средствами и короткими шлангами. Кроме того, к ТР «Иван Папанин» было невозможно подойти на близкое расстояние, поскольку на нем непрерывно взрывались находившиеся на палубе и в трюме автомашины с боеприпасами и баками, полными бензина.

Горящий ТР «Иван Папанин» был потоплен повторными ударами авиации противника.

На транспорте «Казахстан» пожар был потушен пассажирами.

ТР «Ярвамаа» затонул после полного выгорания и повторных бомбардировок немецкой авиацией.

Полностью выгорели ТР «Лейк Люцерне» и ПМ «Серп и Молот», выбросившиеся на берег о. Гогланд.

В результате описанных выше спасательных действий 4937 спасенных из вод Финского залива защитников и жителей Таллина были доставлены непосредственно в Кронштадт (табл. 74, 78, 81), а на острова Гогланд, Вайндло и Лавенсаари были высажены 11 057 спасенных (табл. 78, 81, 82, примечание к табл. 84).

**Моряки-балтийцы в ходе Таллинского прорыва совершили бессмертный подвиг, вырвав из лап смерти 16 тыс. человек.**

Однако только после доставки в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград более 11 тыс. человек, оказавшихся на островах, операцию по эвакуации ГБ КБФ можно было считать завершённой. Решение этой задачи и стало содержанием третьего этапа Таллинского прорыва.

#### **4.5. Третий этап операции — перевозка спасенных людей с островов Финского залива в Кронштадт, Ораниенбаум, Ленинград (с 13.00 30.08 до 18.00 7.09)**

Сравнительно большая продолжительность третьего этапа Таллинского прорыва объясняется чрезвычайно сложной обстановкой под Ленинградом, сложившейся в описываемый период.

30.08.1941 г. немецкие войска вышли на левый берег р. Невы у Ивановских порогов, перерезав последнюю железную дорогу, связывавшую Ленинград с центром страны. 8.09 немецкие войска заняли г. Шлиссельбург, завершив тем самым окружение Ленинграда.

В связи с отступлением наших войск на южных и северных подступах к Ленинграду корабли и суда КБФ в последние дни августа и первой декаде сентября эвакуировали с Карельского перешейка прижатые к берегу Финского залива войска 23А (15,8 тыс. человек). Одновременно была осуществлена эвакуация пунктов базирования сил флота, располагавшихся на южном берегу залива (Усть-Луга, Ручьи, Пейпия).

Корабельные силы вместе с авиацией и береговой артиллерией флота оказывали непрерывную огневую поддержку обороняющим Ленинград войскам. Кроме того, спешно наращивались заграждения гогландской и тыловой минно-артиллерийских позиций. К постановке мин привлекались ЛД, ЭМ, СКР, БТЩ и ЗС, а СКА и ТТЩ — к их охранению.

В интересах безопасности было решено перевозить спасенных защитников Таллина с островов малыми кораблями и небольшими судами (СКР, СКА, БТЩ, ТТЩ, КАТЩ, ГИСУ и др.), но они, как сказано, участвовали также в минных постановках и эвакуационных перевозках с берегов Финского залива.

Поэтому, несмотря на то что Ленинградский фронт очень нуждался в опытных и закаленных бойцах, а нахождение на островах большого количества посторонних людей отрицательно влияло на боеспособность ГУС БО КВМБ, перевозка их в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград затянулась на девять дней (табл. 86).

В 20.32 29.08 командир гогландского ОПР направил командующему КБФ донесение о том, что на о. Гогланд «высажено около 6000 человек» [док. № 1064]. Скорее всего, командир ОПР указал в своем донесении число только военнослужащих. А гражданских лиц в первые дни, когда они прятались от немецкой авиации в островных лесах, подсчитать не удалось. Тем не менее это донесение было дезин-

формацией, так как фактически на острове к этому времени находилось уже около 9000 человек, спасенных с прорывавшихся из Таллина кораблей и судов.

30.08, когда завершили перевозку на о. Гогланд раненых с ТР «Скрудда», число спасенных людей достигло 9,5 тыс. 31.08, после доставки с о. Вайндло 266 пассажиров ТР «Казахстан», общая численность спасенных людей, оказавшихся на о. Гогланд, составила 9,8 тыс. Кроме того, на острове находились на лечении еще около 900 раненых, снятых с поврежденных санитарных транспортов «Вячеслав Молотов» и «Сибирь» в середине августа. Однако названную командиром гогландского ОПР цифру – 6000 спасенных – подтвердили 30.08–1.09 начальник штаба ГУС БО КВМБ, военный комиссар и начальник отдела боевой подготовки штаба КБФ, направленные на о. Гогланд для изучения обстановки, уточнения характера и объема требуемой помощи в организации материального обеспечения и эвакуации людей с острова.

В последующем эта дезинформация нарушила плановость перевозок спасенных людей с островов в Кронштадт. Так, в 22.40 1.09 командир гогландского ОПР донес, что на острове осталось около 4000 человек спасенных. К этому времени в Кронштадт с о. Гогланд перевезли уже около 3500 человек. Естественно, командование КБФ было озадачено: перевозим-первозим, а число людей на острове возрастает. К исходу 3.08, когда в Кронштадт с о. Гогланд были отправлены около 6200 спасенных, командир гогландского ОПР доложил, что на острове осталось все еще около 3500. Чтобы разобраться в обстановке, командующий КБФ был вынужден направить на о. Гогланд замначштаба флота, который в 13.31 4.09 доложил о том, что на острове «было около 9000 человек» [док. № 1237].

Число спасенных людей в несколько раз превышало численность гарнизона о. Гогланд. При этом более четверти из них представляли собой неорганизованные группы оставшихся без командиров военнослужащих, а также гражданских лиц. До 3000 человек были в нижнем белье и без обуви. Командование и личный состав ГУС оказал неоценимую помощь командиру ОПР в обеспечении нужд спасенных людей. Для лечения раненых были организованы 10 лазаретов, размещавшихся на артиллерийских батареях. Правда, не хватало медикаментов, особенно перевязочных материалов. Несмотря на ограниченные запасы продовольствия и отсутствие необходимого кухонного хозяйства, с 31.08 было налажено горячее питание людей один раз в сутки. Оперативность эвакуации обеспечивалась четкой работой гарнизонного автотранспорта по подвозу горючего для СКА «МО», вывозивших спасенных людей с острова.

Гораздо хуже обстояло дело на о. Вайндло, к которому приткнулся поврежденный ТР «Казахстан». На этом острове к 12 человекам его гарнизона добавились 2281 пассажир и член экипажа «Казахстана». Основной проблемой здесь стало почти полное отсутствие продовольствия.

Командованию и личному составу ОВР КБФ (создана вместо КВМБ, которая к исходу 31.08 была расформирована) и тыла флота пришлось приложить огромные усилия для завершения последнего этапа Таллинского прорыва (табл. 85, 86). Некоторым кораблям и судам пришлось совершить по 2–4 похода к о. Гогланд.



**Корабли и суда, участвовавшие в перевозке с о-вов Гогланд, Вайндло и Лавенсаари спасенных участников Таллинского прорыва**

Сторожевые корабли	Сторожевые и торпедные катера	Тральщики	Катера-тральщики	Вспомогательные суда
Не принимавшие участия в прорыве через ЮМАП				
«Чапаев» «Уран»	МО № 132 МО № 141 МО № 193зав МО № 215зав МО № 219зав МО № 503 ПК-176 ПК-177 ПК-200 ПК-201 ПК-221 ПК-225 ПК-262	«Степан Разин» № 31 «Москва» № 32 «Озерной» «Ижорец-35» № 36 «Молотов» № 38 «Тюлень» № 45 № 48 «Антикайнен» № 53 «Ударник» № 54 «Клюз» № 75 «Орджоникидзе» № 76 «Коралл» № 79 «Волнорез» № 92 «Инженер» № 93 «Сом» № 94 («Ижорец-20») № 124 № 125 № 129 № 179	№ 1102 № 1107	ВТ № 553 «Сауле» ТР «Пятилетка» ГС «Гидрограф» ГС «Компас» ГС «Секстан» БУК КП-3 БУК «Радуга» БУК «Туман» БУК «Шквал» Водолей № 1 Водолей № 2 МБ № 71 МБ № 105 МБ № 111 МБ № 112 КА ВВС-2 БАР № 6 БАР № 33
2 единицы	13 единиц	20 единиц	2 единицы	18 единиц
Всего: 55 единиц				
Принимавшие участие в прорыве через ЮМАП				
	МО № 5 МО № 133 МО № 507 МО № 510 ПК-202 ПК-204 ПК-211 ПК-212 ПК-213 ПК-232	Т-203 «Патрон» Т-204 «Фугас» Т-205 «Гафель» Т-207 «Шпиль» Т-211 «Рым» Т-215 Т-218 № 35 «Шуя» № 43 № 44 № 47 № 57 «Виестурс» (Т-298) № 84 № 121	№ 1203 № 1204 № 1205 № 1209 № 1511	ВТ № 523 «Казахстан» ГС «Лоод» ПМШ «Хийуранд»
	10 единиц	14 единиц	5 единиц	3 единицы
Всего: 32 единицы				
Итого: 87 единиц				

## Сводка данных о доставке спасенных людей с о-вов Гогланд, Вайндло и Лавенсаари в Кронштадт и Ораниенбаум с 30.08 по 7.09.1941 г.

Дата	Наименования кораблей и судов (число доставленных, чел.)	Доставлено за сутки, чел.
30.08	С о. Гогланд: СКА ПК-202 (40), ПКА-213 (42), ПК-232 (40), ПК-262 (4)	126
31.08	С о. Гогланд: СКР «Чапаев» (80); СКА МО-5 (25), МО № 132 (58), МО № 133 (58), МО № 141 (58), МО 219зав (40), МО № 503 (58), МО № 507 (53), МО № 510 (58), ПК-176 (58), ПК-177 (58), ПК-201 (58); БТЩ Т-204 «Фугас» (200), Т-205 «Гафель» (256), Т-207 «Шпиль» (250), Т-211 «Рым» (250), Т-218 (227); ТТЩ № 31 «Москва» (165), № 43 (80) с КА ВВС-2 на буксире, № 47 (83), № 93 «Сом» (85), № 121 (90); КАТЩ № 1102 (40), № 1107 (предположительно), № 1511 (40)	2428
	С о. Лавенсаари: СКА МО № 193зав, МО № 215зав; БУК КП-3 (111)	
1.09	С о. Гогланд: БТЩ Т-203 «Патрон» (205), Т-204 «Фугас» (300), Т-205 «Гафель» (230), Т-207 «Шпиль» (265); ТТЩ № 44 (55)	1057
	С о. Вайндло: ТТЩ № 32 «Озерной» (258), № 54 «Клюз» (50), № 75 «Орджоникидзе» (267), № 94 (50), № 129 (72)	697
2.09	От о. Вайндло: ВТ № 523 «Казахстан» (855)	855
	С о. Гогланд: СКА МО № 132 (63), МО № 133 (63), МО № 510 (64), ПК-204 (28); БТЩ Т-207 «Шпиль» (291), Т-215 (356), Т-218 (250); ТТЩ № 35 «Шуя» (68), № 36 «Молотов» (80); КАТЩ № 1203 (38), № 1204 (40), № 1205 (38), № 1209 (40)	1419
Итого доставлено за четверо суток: 6691 человек		
<b>Итого доставлены за четверо суток (за вычетом 855 человек, прибывших на ВТ № 523 «Казахстан»): 5836 человек</b>		
3.09	С о. Гогланд: ТТЩ № 53 «Ударник» (200), № 57 «Виестурс» (250), № 76 «Коралл» (170), № 124 (101), № 125 (79)	800
4.09	С о. Гогланд: ТТЩ № 47 (100), № 48 «Антикайнен» (100), № 129 (108), № 179 (120); ТР «Пятилетка» (200)	628
	С о. Вайндло: ТТЩ «Степан Разин» (113), ТТЩ № 84 (60), № 121 (92); ГИСУ «Лоод» (210)	475

5.09	С о. Голланд: СКР «Уран» (170); СКА ПК-211 (35); ТТЩ № 38 «Тюлень» (160), № 79 «Волнорез» (243), № 92 «Инженер» (211); ВТ № 553 «Сауле», ГИСУ «Секстан» (426); БУК «Радуга» (200) с БАР № 6 на буксире (200), БУК «Шквал» (60) с ПМШ «Хийуранд» на буксире (97); МБ № 111 (36), МБ № 105 (36)	1874
6.09	С о. Голланд: ТТЩ «Ижорец-35», № 43 с ТТЩ № 86 на буксире, № 45, № 125, № 129, № 179 (480); ТР «Пятилетка», «Водолей-1», «Водолей-2» (952); ГИСУ «Компас» (240)	1672
7.09	С о. Голланд: СКА ПК-200 (18), ПК-225 (31); ГИСУ «Гидрограф» (150); БУК «Туман» с БАР № 33 на буксире (469)	668
<b>Итого доставлено за пять суток (за вычетом 904 раненых, высаженных на о. Голланд с поврежденных судов до Таллинского прорыва):</b> <b>5213 человек</b>		
Итого доставлены за девять суток спасенных участников Таллинского прорыва: 5836 + 5213 = 11 049 человек		

*Примечания:* 1. 855 участников Таллинского прорыва, прибывших 2.09 в Кронштадт на ТР «Казакстан», вычтены из общего числа людей, доставленных с островов в Кронштадт и Ораниенбаум за первые четыре дня перевозок, так как они не высаживались с ТР на о. Вайндло и вошли в число 9646 человек, принятых на корабли и суда в Таллине и Палдиски (4709 человек), а также спасенных этими и другими кораблями и судами (4937 человек) в ходе прорыва, и доставленных ими непосредственно в Кронштадт (табл. 74).

2. 904 человека, высаженных на о. Голланд 12.08 с ТР «Сибирь» (310 чел.) и 19.08 с ТР «Вячеслав Молотов» (594 чел.), вычтены из общего числа людей, доставленных с островов в Кронштадт за последние пять дней перевозок, так как они не являлись участниками Таллинского прорыва.

3. Спасенные с прорывавшихся судов люди оказались также на о. Родшер. Их число и способ доставки в Кронштадт не установлены.

4. В настоящую таблицу не включены СКА ПК-212 (из табл. 85), ПК-221 и МБ № 71, № 112 (из табл. 77 и 85), поскольку они привлекались к перевозке людей и продовольствия только между о. Вайндло и о. Голланд, а также СКР ЛК-1, ТКА № 34, № 75, № 85, № 94, № 134, ПК-231, ТТЩ № 74 «Сергей Киров» (из табл. 77 и 100), ТКА № 54, № 64, № 124, СКА МО № 217зав, № 218зав, № 220зав, № 221зав, ПК-224, ТТЩ «Балмашев», № 39 «Сиговец», № 46, № 55 «Мороз» (из табл. 100), ЛЕД «Октябрь» и БУК «Карин» (из табл. 104), которые в перевозках не участвовали.

Проверка правильности расчетов, результаты которых показаны в табл. 86, осуществлена тремя следующими способами.

*Первый.* Сложение числа спасенных и высаженных на о-ва Голланд, Вайндло и Лавенсаари участников Таллинского прорыва, показанных в табл. 81 (3591 и

111) и табл. 82 (7355), дает в итоге цифру «11 057». Близость чисел высаженных на острова и доставленных затем в Кронштадт людей (11 049 человек из табл. 86) свидетельствует о правильности проверяемых расчетов.

*Второй.* В справке, подготовленной находившимся в Кронштадте начальником 2-го отдела ОУ ГМШ ВМФ капитаном 2 ранга Крыловым, указано, что в Кронштадт было доставлено «ко 2.09 (точнее, «на 2.09». – Р. З.) 15 492 человека» [док. № 1330]. В это число должны были войти, согласно выполненному ранее расчету, 9646 человек, доставленных кораблями и судами 29–30.08 и 2.09 непосредственно в Кронштадт: 4709 человек, принятых в Таллине и Палдиски, и 4937 человек, спасенных в ходе прорыва (табл. 74).

Таким образом, по Крылову получается, что на 2.09 в Кронштадт с островов было доставлено  $15\,492 - 9646 = 5846$  человек. Близость этой цифры с числом доставленных в Кронштадт за первые четыре дня перевозок (5836 человек, табл. 86) подтверждает правильность расчетов. А общее число спасенных, доставленных с островов, в этом случае составит 11 059 человек: 5846 человек, доставленных 30.08–2.09, плюс  $6117 - 904 = 5213$  человек, доставленных 3–7.09 (табл. 86). Почти полное совпадение числа людей, высаженных на острова, с числом доставленных затем в Кронштадт (11 059) также подтверждает правильность проверяемых расчетов.

*Третий.* Среднее арифметическое из трех цифр, приведенных в табл. 81, 82 и 86, равно 11 055 и почти полностью совпадает с числом спасенных таллинцев, высаженных на острова Финского залива.

Итак, с островов Финского залива в Кронштадт и Ораниенбаум было доставлено 11 055 участников Таллинского прорыва, спасенных с погибших кораблей и судов.

Отличие этого числа от того, которое приведено в отчете КБФ о прорыве – 12 160 человек [док. Вместо введения], связано с тем, что в нем не учтены 855 человек, прибывших в Кронштадт на ТР «Казахстан», а также с различием в методиках и точности подсчета числа перевезенных с островов людей.

Таблица 87

Корабли и суда, вышедшие из Таллина 28.08.1941 г.  
и прибывшие в Кронштадт 31.08–6.09.1941 г.

№ п / п, дата, время	Наименование корабля, судна	№ п / п, дата, время	Наименование корабля, судна
1. 31.08 / 11.25	ТКА № 74	9. 01.09 / 20.02	ЛЕД БУК «Тася»
2. 31.08 / 12.19	СКА МО-5	10. 02.09 / 07.25	ТТЦ № 35 «Шюя»
3. 31.08 / 11.35	СКА МО № 507	11. 02.09 / 07.25	СС «Метеор»
4. 31.08 / 18.35	ТТЦ № 43	12. 02.09 / 07.25	ВТ № 523 «Казахстан»
5. 31.08 / 19.12	ТТЦ № 47	13. 05.09 / 13.32	ПМШ «Хийуранд»

6. 31.08 / •	ТГЩ № 121	14. 06.09 / 08.08	ПЛ М-98 – с позиции
7. 31.08 / 14.00	КАЩ «Р» № 1511	15. 06.09 / 08.08	ПЛ М-102 – с позиции
8. 01.09 / 08.20	ТГЩ № 44	16. 06.09 / 00.58	ТГЩ № 86

*Примечание:* Еще один вышедший 28.08.1941 г. из Таллина корабль ТКА № 144 остался в б. Суур-кюлян.

Отличие числа 11 055 от того, которое приведено в отчете КБФ о прорыве – 12 160 человек [док. Вместо введения], связано с тем, что в первом не учтено 855 человек, прибывших в Кронштадт на ТР «Казахстан», а также с различием в методике и точности подсчета числа людей, перевезенных с островов.

В течение 30.08–7.09 прикрытие перевозки спасенных таллинцев с островов и войск, эвакуировавшихся с Карельского перешейка, осуществляла истребительная авиация ВВС КБФ (табл. 88).

*Таблица 88*

**Прикрытие ИА КБФ коммуникаций Гогланд – Кронштадт и Койвисто – Кронштадт  
30.08–7.09.1941 г.**

Дата	30.08	31.08	1.09	2.09	3.09	4.09	5.09	6.09	7.09
Количество само- лето-вы- летов	46	18	42	9	32	6	15	-	9

# Глава 5 Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей, его тайны и загадки

## 5.1. Итоги Таллинского прорыва

Наиболее наглядно итоги Таллинского прорыва можно подвести, показав количественные характеристики этой операции КБФ — ее масштаб и результаты. Понятие «операция» употребляется здесь в соответствии с его определением, приведенным в статье 7 «Временного наставления по ведению морских операций» 1940 г.: *«Каждая операция является суммой боевых усилий (боев и маневров), направленных к достижению оперативной цели, являющейся этапом в достижении конечной цели войны»* (прил. 10). При этом учитывались классификация и перечень типовых операций, установленные статьями 12 и 98 этого Наставления, а также важное указание его статьи 98: *«Следует помнить, что в оперативном искусстве не может и не должно быть шаблона и слепого подражания. Поэтому указания об особенностях методов ведения типовых операций (за исключением категорически оговоренных случаев) не должны быть приняты как безусловный рецепт на все случаи жизни, тем более что комбинации типовых операций могут быть разнообразными; вместе с тем одна и та же типовая операция может быть предпринимаема для решения различных оперативных задач»* (прил. 10).

С этих позиций Таллинский прорыв КБФ может рассматриваться как морская операция, являвшаяся комбинацией операций по обеспечению своих морских сообщений, противоблокадной и тральной. Ее содержанием были эвакуация войск и перегруппировка КБФ из Таллина в Кронштадт.

Нужно также иметь в виду и то, что статья 12 упомянутого Наставления все названные выше морские операции относил к обеспечивающим.

**а) масштаб операции**

Таллинский прорыв планировался как двухдневный (27–28.08.1941 г.) переход из Таллина в Кронштадт конвоем с эвакуируемыми войсками и боевого ядра КБФ. До сегодняшнего дня считается, что эта операция была проведена 28–29.08.1941 г., как указал в 1942 г. в своем отчете о ней Военный совет КБФ. Думается, что это не соответствует реальному развитию событий. Поэтому предлагается иной подход к оценке масштаба морской операции по прорыву КБФ из Таллина в Кронштадт.

Дело в том, что операцию можно считать завершенной, когда решены поставленные задачи. Задачей, поставленной КБФ, была эвакуация в Кронштадт – Ленинград войск, защищавших Таллин. В ходе проведения операции обстоятельства потребовали высадить 29–30.08.1941 г. на острова Финского залива около 11 тыс. человек, спасенных с потопленных или поврежденных судов. Перевозка их, а это более 40% всех людей, доставленных из Таллина, с островов в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград была завершена лишь 7.09.1941 г. В этот день, надо считать, и завершился Таллинский прорыв.

**Итак, продолжительность операции – 11 суток: с 28.08 по 7.09.1941 г.**

Операция включала три этапа:

первый – прорыв Юминдской минно-артиллерийской позиции (28–29.08);

второй – прорыв авиационного барьера, осуществление основной фазы спасательных действий и прибытие в Кронштадт большинства прорывавшихся кораблей и судов (29–30.08);

третий – перевозка спасенных людей с о-вов Югланд, Вайндлю и Лавенсаари в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград; возвращение в Кронштадт кораблей и судов из состава прорывавшихся сил, задержавшихся по различным причинам в море, а также подводных лодок прикрытия из районов к югу и юго-западу от Хельсинки (30.08–7.09).

**Глубина операции (от Таллина до Кронштадта по прямой) – 162 мили (300 км).**

**Состав фактически участвовавших в операции сил и личного состава:**

– **305 кораблей и судов, в том числе 211 боевых кораблей и катеров, составлявших 64% от всех кораблей и судов, и 94 ВСУ и ТР.** Из 305 кораблей и судов, участвовавших в операции, 225 – это непосредственно прорывавшиеся из Таллина. 35 – входившие в состав голландского ОПР, 45 – выделенные дополнительно из КВМБ для усиления охранения прорывавшихся сил, спасательных действий и перевозки спасенных людей с островов Финского залива (прил. 1: табл. 99, 100, 103, 104);

– **66 самолетов** – 50 истребителей (включая резерв) и 16 морских ближних разведчиков в качестве самолетов ПЛО (48% и 34% исправных самолетов этих родов авиации соответственно, находившихся на восточных аэродромах ВВС флота),

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

которые произвели 28.08 – три, а 29.08 – 144 самолето-вылета: ИА – 122, РА – 22 [док. № 1017–1023].

30.08.1941 г. в соответствии с директивой Военного совета СЗН половина самолетов-истребителей ВВС КБФ возвратилась в оперативное подчинение командующему ВВС Ленинградского фронта. В этой связи действия авиации флота в ходе третьего этапа Таллинского прорыва велись не в его рамках, а в порядке общего авиационного обеспечения боевой деятельности флота в восточной части Финского залива. При этом на прикрытие коммуникаций о. Гогланд – Кронштадт и Койвисто – Кронштадт в период 30.08–7.09.1941 г. произведено 177 самолето-вылетов ИА (табл. 88) [док. № 1023].

– около 40000 военнослужащих, в том числе 20,4 тыс. эвакуировавшихся из Таллина, около 9 тыс. членов экипажей кораблей и судов, перевозивших эвакуируемые войска из Таллина и с островов и оборонявших их при этом; 7,6 тыс. человек личного состава частей ВВС и еще несколько тысяч человек личного состава частей, подразделений и учреждений береговой обороны (БО) и ПВО, разведки, тыла, медико-санитарной службы КВМБ, участвовавших в обеспечении прорыва.

#### **б) результаты прорыва кораблей и судов из Таллина и действий сил КВМБ (ОВР КБФ), включая гогландский ОПР**

Взяться за уточнение этого вопроса автора побудил разнобой в оценке количества и отсутствие полных данных о наименованиях кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве и погибших во время него.

В более чем полутора десятках изученных источников называются следующие данные об общем количестве кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве: 126, 135, 146, свыше 150, 153, 155, 159, 160, 162, 167, 174, 180, 181, более 190, 193, 195, около 200, более 200.

Иногда комбинируются такие цифры: 98, 107, 112, 114, 118, 124, 128 боевых кораблей и 26, 28, 36, 38, 39, 47, 56, 57, 67 разных судов, в том числе транспортов: 20, 25, 26, 28.

В том и другом случаях не учитываются корабли и суда гогландского ОПР и дополнительно привлеченные от КВМБ для вывоза спасенных людей с островов Финского залива.

Количество боевых кораблей, погибших в ходе Таллинского прорыва, определяется цифрами 8, 13, 15, 16, 19, а погибших судов – цифрами 19, 20, 27, 31, 33, 34, 36, 46, 51.

Общее количество кораблей и судов, прибывших в Кронштадт, оценивается цифрами: 127, 133, 135, 142. Весь этот разнобой хорошо виден из приведенной ниже табл. 89, для составления которой использованы наиболее информативные данные из восьми источников.



**Оценки количества кораблей и судов, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. и погибших в ходе прорыва, содержащиеся в документах и исследованиях**

Классы, подклассы, проекты и типы кораблей и судов	Документы КБФ			Исследования									
	Планы 1941 г. [док. № 478, 480]	Донесения 1941 г. [док. № 1305-1325]*	Отчет 1942 г. [док. Вмес. введ.]	Ман-кевич, Мушников, 1962 г. [библ. № 22]	Ачкасов, 1966 г. [библ. № 120]	Аммон, 1982 г. [библ. № 3]	Доценко, 1995 г. [библ. № 29]	Зубков, 2011 г. [наст. труд]					
				в / п	в / п	в / п	в / п	в / п	в / п	в / п			
КРЛ пр. 26	1	1 / -	1 / -	1 / -	1 / -	1 / -	1 / -	1 / -					
ЛД пр. 1, 38	2	2 / -	2 / -	2 / -	2 / -	12 / 5	2 / -	2 / -					
ЭМ пр. 7, 7У	6	10 / 5	6 / 1	10 / 5	6 / •		10 / 5	6 / 1					
ЭМ типа «Новик»	4		4 / 4		4 / •				12 / 3	11 / 3	3 / 2		
СКР пр. 2, 39	3	7 / 2	9 / 2	11 / 3	8 / -	12 / 3	3 / 1	6 / 1					
СКР др. типов	5		3 / 1		3 / 1			3 / •	13 / 2	13 / 2	2 / -		
КЛ типа «Амгунь»	2	•	2 / 1	13 / 2	2 / •	9 / 2	13 / 2	1 / 1					
КЛ др. типов	1	•						2 / -	2 / -	31 / 2	13 / 2	2 / -	
ПЛ типа «С»	2	10 / 2	5 / 1	11 / •	3 / •	9 / 2	13 / 2	5 / 1					
ПЛ типа «Калев»	2		4 / -					4 / -	31 / 2	13 / 2	13 / 2	4 / -	
ПЛ типа «ИЦ»	3		11 / 1					11 / 1				12 / 1	31 / 2
ПЛ типа «М»	4		14 / 1					20 / 1	22 / 1	21 / •	22 / 1	25 / 2	
ТКА типа Г-5, «С»	11	•	•	•	5 / •	•	•	12 / 2					
СКА типа «МО»	18	•	•	•	•	•	•	1 / 1					
СКА др. типов	•	•	•	•	•	•	•	•					
СУЛ ПЛ	•	•	•	•	•	•	•	•					
ЗС пр. 149-С	2	-	2 / -	3 / -	2 / -	•	3 / •	2 / -					
ЗС др. типов	1	-	-		•	•		•	1 / -				
БТЦ	10	10 / -	10 / -	28 / 3	10 / -	53 / 7	28 / 3	10 / -					
ТТЦ	13	16 / 3	20 / 3		13 / •			28 / 3	18 / 2				
ЭМТЦ	2	•	3 / 3		2 / -					23 / -	27 / -	3 / -	
КАТЦ	22	27 / -	20 / 1		23 / -			22 / -	23 / -			27 / -	
<b>Всего</b>	<b>114</b>	<b>108 / 14</b>	<b>124 / 19</b>	<b>128 / 16</b>	<b>124 / 16</b>	<b>118 / 19</b>	<b>128 / 16</b>	<b>151 / 19</b>					
ГР	20	28 / 16	25 / 22	20 / 17	20 / 19	26 / 23	20 / 17	20 / 18					
<b>Всего</b>	<b>20</b>	<b>28 / 16</b>	<b>25 / 22</b>	<b>20 / 17</b>	<b>20 / 19</b>	<b>26 / 23</b>	<b>20 / 17</b>	<b>20 / 18</b>					
ШК	-	• / 1	•	-	-	•	-	1 / 1					
ТН	1	• / 1	1 / 1	1 / 1	1 / -	•	1 / 1	1 / 1					
ПБ	1	•	•	4 / 3	•	•	4 / 3	1 / -					
УЧСУ	-	•	1 / •	•	1 / -	•	•	•					
ПС	1	•	1 / •	2	1 / •	•	2 / -	2 / 1					

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

ПМ	1	•/1	•	1/1	1/•		1/1	1/1
ЛЕД	2	•/1	2/1	2/1	2/•		2/1	2/1
СС	2	•/1	3/2	4/3	•		4/3	5/2
ГИСУ	•	•	5/1	4/1	1/•		4/1	2/1
БУК	1	•	8/1	13/6	1/•		13/6	15/7
ШАЛ	•	•	•	1/1	•		1/1	1/1
МБ	3	•/3	3/3	3/3	3/•		3/3	3/3
КА	•	•	•	•	•		•	11/2
ПМШ	6	•	5/1	9/6	4/•		9/6	6/1
БАР	1	•/1	2/2	3/3	1/•		3/3	3/3
<b>Всего</b>	<b>19</b>	<b>17/9</b>	<b>31/12</b>	<b>47/29</b>	<b>16/15</b>	<b>30/10</b>	<b>47/29</b>	<b>54/25</b>
<b>Итого</b>	<b>153</b>	<b>153/39</b>	<b>180/53</b>	<b>195/62</b>	<b>160/50</b>	<b>174/52</b>	<b>195/62</b>	<b>225/62</b>

\* [док. № 1305, 1308, 1309, 1310, 1314, 1319, 1320, 1322, 1323, 1325].

*Примечания:* 1. Потошленный («добитый») 2.09.1941 г., т. е. в ходе третьего этапа прорыва, ТР «Шауляй» здесь и в дальнейшем учтен в потерях, понесенных в ходе второго этапа, поскольку 29.08.1941 г. он был фактически выведен из строя (потерял ход) в результате попадания авиабомбы.  
2. в / п означает – вышли / погибли.

Но дело не только в количественном разном. Кроме этого, оказалось, что в шести источниках (со второго по седьмой), использованных для составления табл. 89, были названы поименно меньше половины участвовавших в прорыве из Таллина кораблей и судов. А без знания наименования каждого корабля и судна разговор об их количестве совершенно беспредметен. Это очевидно из того, что в этих шести источниках называется различное количество участвовавших в прорыве из Таллина кораблей и судов одних и тех же классов и подклассов. Например: СКР – 7, 9 и 11; ПЛ – 9, 10 и 13; СКА – 14, 20, 21 и 22; ТР – 20, 25, 26 и 28; ГИСУ – 4 и 5; БУК – 1, 8, 13 и т. д.

Выполненное исследование позволило установить следующее.

**Вышли 28.08.1941 г. из Таллина 225 боевых кораблей, вспомогательных судов и транспортов**, в том числе 151 боевой корабль (46,3% численного состава КБФ), 20 транспортов и 54 вспомогательных судна. Их распределение по прорывавшимся группировкам, классам, подклассам, соединениям, наименования и основные ТТД приведены в табл. 35, 36, 37, 99, 101, 102, 103, 105–115.

**Прибыли 29.08–7.09.1941 г. из Таллина в Кронштадт, Ораниенбаум, Ленинград и в б. Сууркюляя 163 корабля и судна (72,4% вышедших из Таллина)**, в том числе 132 боевых корабля и катера (87,4% вышедших), два транспорта (10% вышедших) и 29 вспомогательных судов (53,7% вышедших). Наименования этих кораблей и судов можно увидеть в табл. 72, 73 и 87.

Таблица 90

**Количественный потенциал группировки боевых кораблей и катеров, прорвавшейся из Таллина в Кронштадт, в общем составе корабельных сил КБФ**

Классы (подклассы) боевых кораблей и катеров	Количество боевых кораблей и катеров в составе КБФ по состоянию на 30.08.1941 г.		
	всего, ед.	в том числе вышедших из Таллина, ед.	в том числе прорвавшихся из Таллина, ед.
Линкоры	2	-	-
Легкие крейсера	2	1	1
Лидеры и эсминцы	14	12	7
Сторожевые корабли	13	9	6
Канонерские лодки	9	3	2
Подводные лодки	47	13	11
Торпедные катера	39	14	13
Сторожевые катера типа «МО» и др. типов	64	37	33
Бронекатера	3	-	-
Минные заградители	6	-	-
Суда-ловушки ПЛ	1	1	-
Сетевые заградители	6	3	3
Тральщики (включая электромагнитные)	66	31	29
Катера-тральщики	54	27	27
<b>Итого:</b>	<b>326 (100%)</b>	<b>151 (46,3% состава КБФ)</b>	<b>132 (43% состава КБФ)</b>

Таблица 91

**Состав вспомогательных судов, прорвавшихся из Таллина в Кронштадт**

Подклассы судов	Количество
Плавучие базы	1
Посыльные суда	1
Ледоколы	1
Спасательные суда	3
Гидрографические суда	1
Буксиры	8
Катера рейдовые	9
Шхуны парусно-моторные	5
<b>Всего</b>	<b>29</b>

Необходимо заметить, что из 66 боевых кораблей и катеров, принявших участие в эвакуации гарнизона ВМБ Ханко, около 50% были из числа прорвавшихся из

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Таллина в Кронштадт. Без сохраненных в ходе Таллинского прорыва ЭМ и БТЩ вряд ли удалась бы эта эвакуация.

**Потерины в ходе прорыва 62 корабля и судна, вышедших из Таллина (27,6%), в том числе: 19 боевых кораблей (12,6%), 18 транспортов (90%) и 25 вспомогательных судов (46,3%). Они показаны в табл. 49, 50, 53, 66, 67, 92–94. Корабли и суда голландского ОНР и дополнительно выделенные из КВМБ потерь не понесли.**

**Доля потерь от всех кораблей и судов, участвовавших в операции (62 из 305), составила 20,3%.**

**Истребителями ВВС КБФ сбит один самолет Ю-88. ЗОС кораблей сбиты самолет Ю-88, самолет Me-110, повреждены три самолета Хе-111. Потерпел аварию при посадке самолет Хе-59 С-2.**

Таблица 92

**Потери сил КБФ, прорывавшихся из Таллина**

№ п/п	Классы (подклассы), наименования боевых кораблей, катеров, ТР, ВСУ и группировок, в которые они входили	Причины гибели	Район и дата потери
<b>Боевые корабли и катера</b>			
1.	ЭМ «Скорый» – ОНР	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
2.	ЭМ «Артем» – АР	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
3.	ЭМ «Володарский» – АР	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
4.	ЭМ «Калинин» – АР	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
5.	ЭМ «Яков Свердлов» – ГС	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
6.	СКР «Снег» – АР	Мина	Юминдский минный барьер, 29.08
7.	ПСКР «Топаз» – вне группировки	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
8.	СКР «Циклон» – АР	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
9.	КЛ И-8 – КОН-4	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
10.	ПЛ С-5 – ГС	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
11.	ПЛ Щ-301 – КОН-4	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
12.	ТКА № 103 – ГС	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
13.	СКА МО № 197зав – АР	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
14.	ТТЩ № 56 «Барометр» – КОН-1	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
15.	ТТЩ № 71 «Краб» – КОН-1	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
16.	СКА ПК-233 – вне группировки	Артиллерия	Юминдский минный барьер, 28.08
17.	Судно-ловушка ПЛ «Хийусаар» – вне групп.	Авария	о. Голланд, 30.08
18.	ПКА К-290 – вне группировки	Неизвестна	?
19.	ПКА К-297 – вне группировки	Неизвестна	?
<b>Всего потеряно 19 боевых кораблей и катеров</b>			
<b>Транспорты и вспомогательные суда</b>			
20.	ВТ-501 «Балхаш» – КОН-3	Мина	Юминдский минный барьер, 29.08
21.	ВТ-518 «Луга» – КОН-3	Мина	Юминдский минный барьер, 29.08
22.	ВТ-530 «Элла» – КОН-1	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08
23.	ВТ-545 «Эверита» – КОН-3	Мина	Юминдский минный барьер, 28.08

24.	ВТ-584 «Найссаар» – КОН-2	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
25.	ШК «Вирониа» – КОН-1	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
26.	ПС «Юпитер» – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 29.08
27.	ЛЕД «Кришьянис Вальдесмарс» – КОН-1	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
28.	СС «Кольвань» – КОН-3	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
29.	СС «Сатурн» – КОН-4	Мина	Юмидский минный барьер, 29.08
30.	ГИСУ «Восток» – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
31.	БУК «Кольма» (ОЛС-7) – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
32.	БУК ЛП-5 (С-101) – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
33.	БУК «Вильми» – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 29.08
34.	ШАЛ С-12 «Петергоф» – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
35.	КА ВР-6 – вне группировки	Мина	Юмидский минный барьер, 28.08
36.	ВТ-505 «Иван Папанин» – КОН-1	Авиация	Западный голландский плес, 30.08
37.	ВТ-511 «Алев» – КОН-1	Авиация	Восточный голландский плес, 29.08
38.	ВТ-512 «Тобол» – КОН-3	Авиация	Западный голландский плес, 29.08
39.	ВТ-524 «Калпакс» – КОН-1	Авиация	Восточный голландский плес, 29.08
40.	ВТ-537 «Эргонаутис» – КОН-1	Авиация	Юмидский минный барьер, 28.08
41.	ВТ-543 «Вторая Пятилетка» – КОН-3	Авиация	Западный голландский плес, 30.08
42.	ВТ-546 «Аусма» – КОН-3	Авиация	Западный голландский плес, 29.08
43.	ВТ-547 «Ярвамаа» – КОН-1	Авиация	Восточный голландский плес, 30.08
44.	ВТ-550 «Шауляй» – КОН-2	Авиация	о. Голланд, 2.09
45.	ВТ-563 «Атис Кронвалдс» – КОН-1	Авиация	Восточный голландский плес, 29.08
46.	ВТ-529 «Скрунда» – КОН-3	Авиация	Западный голландский плес, 30.08
47.	ВТ-581 «Лейк Люцерне» – КОН-3	Авиация	о. Голланд, 29.08
48.	ТР «Вормси» – вне группировки	Авиация	Восточный голландский плес, 29.08
49.	ТН № 12 – КОН-3	Авиация	Восточный голландский плес, 29.08
50.	ПМ «Серп и Молот» – КОН-1	Авиация	о. Голланд, 30.08
51.	БУК КП-18 – вне группировки	Авиация	Юмидский минный барьер, 28.08
52.	БУК «Вента» – вне группировки	Авиация	Западный голландский плес, 29.08
53.	БАР ТТ-1 – КОН-4	Авиация	Юмидский минный барьер, 28.08
54.	БАР НБ-21 – вне группировки	Авиация	Юмидский минный барьер, 28.08
55.	ПМШ «Атта» – вне группировки	Торпеда	Юмидский минный барьер, 29.08
56.	БУК И-18 – вне группировки	Захват	Юмидский минный барьер, 29.08
57.	БУК «Палдиски» – вне группировки	Захват	Юмидский минный барьер, 29.08
58.	МБ № 56 «Механизатор» – КОН-1	Авария	ФВК № 10 ТБ-з, 28.08
59.	МБ № 61 «Капитан» – КОН-1	Авария	ФВК № 10 ТБ-з, 28.08
60.	МБ № 62 «Вейно» – КОН-1	Авария	ФВК № 10 ТБ-з, 28.08
61.	КА Ш-1 – вне группировки	Авария	Юмидский минный барьер, 28.08
62.	БАР № 252 (262 ?) – вне группировки	Неизвестна	?
<b>Всего потеряно 18 транспортов и 25 вспомогательных судов</b>			
Итого потеряно боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов: 62			

*Примечания:* 1. В перечень включены только корабли и суда, вышедшие из Таллинского залива 28.08.1941 г.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

2. В перечень не включены три ПКА и одна самоходная баржа (№ неизвестны), потопленные СКР «Щорс» по приказанию из-за невозможности их буксировки на переходе в штормовых условиях из Палдиски в Таллинский залив в ночь с 27 на 28 августа 1941 г. В план перехода они не входили. В перечень также не включены три шхуны — «Атлантик», «Антоние» и «Лотья», которые, по сведениям эстонского историка В. Копельмана, якобы также участвовали в переходе из Палдиски на Таллинский рейд в эту же ночь, но из-за невозможности продолжать переход в штормовых условиях возвратились в Палдиски, где, видимо, захвачены противником. В план перехода они не входили.

3. В перечень не включены катера КЛТ-1 и КЛТ-2 из состава ОХР Палдиски, не прибывшие в Кронштадт по неизвестной причине. Они могли использоваться для перевозки подрывников на о. Суур-Пакри и потерпеть ночью, в шторм, аварию. В план перехода они не входили.

4. В перечень не включены также ПМШ — минные заградители «Раа» и «Минналайд». У первой во время погрузки войск вышел из строя мотор, вторая села на мель. Из-за невозможности справиться с этими авариями обе шхуны, согласно донесению, были приведены в негодное для использования состояние и оставлены у п-ова Виймси, где они, возможно, захвачены противником. В план погрузки войск они входили, а в план перехода — не входили.

5. Названные выше шхуны и катера типа КЛТ в справочнике потерь ГШВМФ [библ. № 288] в числе оставленных в Таллине и Палдиски не значатся.

6. Некоторые отличия данных настоящей таблицы от данных, указанных в «Потерях боевых кораблей и судов Военно-морского флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг.» (М., 1959) [библ. № 288], в части причин и даты гибели отдельных кораблей и судов основаны на полученной автором дополнительной информации по этому вопросу.

Таблица 93

**Потери сил КБФ, прорывавшихся из Таллина,  
детализированные по подклассам кораблей и судов и причинам их гибели**

Подклассы кораблей и судов	Причины потерь (средства поражения)							Всего
	мины	бомбы	торпеды	артиллерия	захват	аварии	неустановленные причины	
Боевые корабли								
ЭМ	5							5
СКР	3							3
КЛ	1							1
ПЛ	2							2
ТКА	1							1
СКА МО	1			1				2
СКА др. типов							2	2
СУЛ ПЛ						1		1
ТЩ	2							2
Всего	15	–	–	1	–	1	2	19
%	78,9	–	–	5,3	–	5,3	10,5	100
Вспомогательные суда								
ШК	1							1

ТН		1						1
ЛЕД	1							1
ПМ		1						1
ПС	1							1
СС	2							2
ГИСУ	1							1
ШАЛ	1							2
БУК	3	2			2			7
КА	1					1		2
ПМШ			1					1
МБ						3		2
БАР		2					1	3
Всего	11	6	1	–	2	4	1	25
%	44	24	4	–	8	16	4	100
Транспорты								
ТР	5	13	–	–	–	–	–	18
%	27,8	72,2	–	–	–	–	–	100
Итого потеряно кораблей и судов	31	19	1	1	2	5	3	62
% от общих потерь	50	30,65	1,61	1,61	3,23	8,06	4,84	100
% от общего количества кораблей и судов	13,78	8,44	0,45	0,45	0,88	2,22	1,33	27,55

*Примечание:* Если исключить из общего числа погибших кораблей и судов семь, погибших в результате аварий и захвата противником, а три, погибших по неизвестным причинам, считать погибшими от мин, то окажется, что потери от мин составляют 61,8%, от авиации – 34,5% общих боевых потерь. От общего количества вышедших из Таллина кораблей и судов потери, рассчитанные таким образом, составляют 15,1% и 8,4% соответственно.

Таблица 94

**Распределение потерь в кораблях и судах между участвовавшими в Таллинском прорыве группировками сил**

Наименование составных частей группировок	Количество кораблей и судов					прибыли в Кронштадт
	вышли из Таллина	погибли	в том числе от			
			мина	авиабомба	другие	
Прорывавшиеся из Таллина группировки сил						
Главные силы – 30						
Охраняемые	7	1	1	–	–	6
Охранение	23	3	2	–	1	20
Отряд прикрытия – 22						
Охраняемые	9	1	1	–	–	8

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Охранение	13	-	-	-	-	13
Арьергард – 15						
Охраняемые	3	3	3	-	-	-
Охранение	12	3	3	-	-	9
Всего в трех ОБК						
	67	11	10	-	1	56
Конвой № 1 – 38						
Охраняемые	18	13	3	7	3	5
Охранение	20	3	3	-	-	17
Конвой № 4 – 17						
Охраняемые	6	3	2	1	-	3
Охранение	11	1	1	-	-	10
Конвой № 2 – 27						
Охраняемые	10	2	1	1	-	8
Охранение	17	-	-	-	-	17
Конвой № 3 – 25						
Охраняемые	11	10	4	6	-	1
Охранение	14	-	-	-	-	14
Всего в четырех КОН – 107						
	107	32	14	15	3	75
Вне конвоев						
Неохраняемые	51	19	7	4	8	32
Всего из Таллина						
	225	62	31	19	12	163
Группировки сил голландского ОПП и КВМБ (ОВР КБФ)						
	80	-	-	-	-	80
Всего в операции						
	305	62	31	19	12	243

Из 44 потерянных боевых кораблей и вспомогательных судов КБФ пять малых кораблей и судов потеряны не в результате боевого воздействия, а из-за аварийных повреждений, полученных при штормовой погоде (четыре) и столкновении с буксирующим судном при уклонении последнего от бомб, сброшенных самолетом противника (один).

Из 18 потерянных транспортов лишь девять погибли с большей частью находившихся на них людей сразу после подрыва на минах или попадания авиационных бомб. Другие девять были поначалу только повреждены, а затонули или были сожжены в последующем только после того, как в целом примерно  $\frac{2}{3}$  их пассажиров и членов экипажей были спасены.

Аналогичная картина сложилась с тремя из шести погибших крупных ВСУ. При этом СС «Сатурн» затонуло через семь часов после повреждения, а ПМ «Серп и Молот», выбросившаяся на отмель у Южного голландского маяка, только через день после этого была сожжена авиацией противника. А ШК «Вирония» потерял



ход по вине командира БЧ-5, не имея повреждений от воздействия оружия противника, и, находясь в дрейфе, лишь через пять часов после потери хода затонул. дважды подорвавшись на минах. Но с этих ВСУ удалось спасти лишь около  $\frac{1}{3}$  людей.

29–30.08 в Кронштадт пришли 146 кораблей и судов из состава сил, прорывавшихся из Таллина. Еще 16 кораблей и судов (13 кораблей, временно перешедших из состава прорывавшихся сил в состав гофландского ОПР, ТР «Казахстан», устранявший повреждения у о. Вайндло, и две ПЛ прикрытия – М-98 и М-102) пришли в Кронштадт в период с 31.08 по 7.09, а один – ТКА № 144 – остался в б. Сууркюляя на о. Гюланд.

132 боевых корабля и катера, прорывавшиеся из Таллина, составляли 43% количественного состава КБФ по состоянию на 30.08.1941 г. Подробнее о них – в табл. 90 и примечаниях к ней.

Из общего числа кораблей и судов, вышедших 28.08.1941 г. из Таллина, 142 перевозили эвакуируемые войска, а также жителей Таллина и Палдиски. Из них 65 кораблей и судов приняли людей в Таллине и Палдиски, а еще 77 спасали в море и доставляли спасенных людей на острова Финского залива и в Кронштадт (в спасении участвовали также 22 корабля и судна из числа 65, принявших людей в Таллине и Палдиски). Кроме того, в спасательных действиях и перевозке спасенных людей с островов приняли участие 55 кораблей и судов из числа 80, выделенных командиром КВМБ (ОВР КБФ), включая гофландский ОПР.

Итак, из 305 кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве, защитников и жителей Главной базы КБФ вывозили из Таллина, спасали в ходе прорыва и перевозили с островов Финского залива в Кронштадт 197 кораблей и судов (64,6%). Каждым из них были совершены с этой целью от одного до четырех походов. При этом было потеряно 34 корабля и судна (17,3%).

Приведенные в двух предыдущих абзацах сведения подтверждаются табл. 28, 74, 78–80, 82, 83, 85, 86, 92, 100, 104 и документами прил. 13 настоящего труда.

**Силы КБФ в ходе Таллинского прорыва были ослаблены, но противнику не удалось разгромить их и выполнить приказ Гитлера о недопущении прорыва флота к Ленинграду.**

Хотя группировка транспортов, входившая в состав прорывавшихся сил, была уничтожена (потерины 90% ТР), большая часть людей с них была спасена.

Потеря 18 транспортов на деятельность Балтийского флота и Балтийского государственного морского пароходства в последующие периоды Великой Отечественной войны (по крайней мере до выхода Финляндии из войны) большого влияния не оказала. Им все равно на Балтике негде было плавать, а в осажденном Ленинграде трудно было поддерживать их в исправности и не допустить гибели при артиллерийских обстрелах и авиационных ударах противника.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

**в) результаты эвакуации и перегруппировки личного состава КБФ, 10-го ск, вольнонаемных служащих КБФ и части населения из Таллина**

В разделе 2 главы 3 настоящего труда было установлено как общее число людей, вышедших из Таллина на кораблях и судах для прорыва в Кронштадт, так и их число по категориям (военнослужащих КБФ, 10-го ск и пограничных войск, вольнонаемных служащих КБФ, гражданских лиц) и по функциям при прорыве (пассажиры, личный состав кораблей и судов).

В «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] названо число доставленных в Кронштадт военнослужащих, но «из-за скромности» подписавших и утвердивших отчет не сказано, что в это число вошли и военнослужащие из состава экипажей кораблей и судов, комендантских команд и управлений корабельных соединений, прорывавшихся из Таллина. До сих пор ни в одном официальном документе или военно-исторической публикации не названо число гражданских лиц, принятых 28.08.1941 г. на корабли и суда в Таллине и доставленных в Кронштадт и Ленинград.

Известно, что 30.08.1941 г. находившийся в Ленинграде нарком ВМФ послал донесение о Таллинском прорыве Верховному главнокомандующему, в котором доложил: *«Эвакуировалось людей около 20 000 человек. На последний момент прибыло в Кронштадт и высадилось с подбитых кораблей на острова 12 225»* [док. № 1310]. Из донесения можно было понять, что речь шла о военнослужащих пассажирах, из которых, можно предположить, 7775 человек погибли, но в явном виде об этом сказано не было.

7.10.1941 г. заместитель наркома Морского флота доложил своему наркому не подтвержденную никакими реальными сведениями оценку людских потерь в ходе Таллинского прорыва: *«Погибло... по оптимальным подсчетам не менее десяти тысяч человек»* [док. № 1367]. Надо полагать, замнаркома имел в виду и военнослужащих, и вольнонаемных, и гражданских лиц, поскольку разделить их он не мог.

13.04.1942 г. Военный совет КБФ утвердил «Отчет...», в котором вначале говорилось, что: *«Всего на ТР ТР было посажено около 20 400 человек личного состава частей КБФ и 10 СК»*<sup>15</sup>, а затем было сказано: *«Из всего состава погруженных войск и команд кораблей в числе 23 000 чел. в Кронштадт и Ораниенбаум прибыло 18 233 чел., т. е. погибло всего 4767 чел., главным образом из личного состава КБФ...»* [док. Вместо введения].

В 1962 г. ГШ ВМФ издает том III военно-исторического очерка «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [библ. № 22]. В нем можно прочитать: *«Всего на транспорты и корабли было посажено 20 400 человек (эта цифра — из «Отчета...» [док. Вместо введения]. — Р. З.)... Вместе*

<sup>15</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 136. Л. 27 [док. Вместо введения].

с судами погибло около 10 тыс. человек (эта цифра из докладной записки замнаркома Морского флота [док. № 1367]. — Р. 3.)... В Кронштадт на кораблях и судах было доставлено почти 16 000 человек» (эта цифра появилась в [библ. № 22] неизвестно откуда. — Р. 3.).

В сноске к этому тексту говорится, что, по данным штаба КБФ, погибли около 9000 человек (видимо, речь шла об эвакуировавшихся военнослужащих пассажирах, и цифра эта совпадает с рассчитанной автором).

Поскольку в военно-историческом очерке речь шла только о военнослужащих, непонятно, зачем взяты 10 000 человек из докладной записки замнаркома Морского флота, в которой речь шла обо всех пассажирах — военных и гражданских. Но главное заключается в том, что авторы очерка, видимо, не попытались решить уравнение  $20\ 400 - 10\ 000 = 16\ 000$  (?), уменьшаемое, вычитаемое и разность из которого продолжают «гулять» по военно-историческим публикациям.

Такая нестыковка официальных данных, на которых зиждилась оценка выполнения КБФ поставленной задачи, вызвала у автора желание найти более близкие к истинным значения цифр, позволяющих справедливо оценить итоги Таллинского прорыва.

Выполненное исследование позволило установить следующие людские параметры результатов Таллинского прорыва, представленные в табл. 95.

Таблица 95

**Результаты эвакуации и перегруппировки личного состава КБФ, 10-го ск, вольнонаемных служащих КБФ и части населения из Таллина**

Элементы расчета	Вышли, чел.	Прибыли, чел.	Не прибыли, чел.
Всего людей	41 992	26 881 – 64%	15 111
Всего пассажиров	32 640	19 109 – 58,5%	13 531
Всего корабельного и судового личного состава	9352	7772 – 83,1%	1580
Всего военнослужащих:	28 573	18 233 – 63,8%	10 340
– из них пассажиров:	20 400	11 329 – 55,5%	9071
а) в том числе военнослужащих КА	8670	6930 – 79,9%	1740
б) в том числе военнослужащих КБФ:	11 730	4399 – 37,5%	7331
– из них в экипажах боевых кораблей и ВСУ, управлениях корабельных соединений, комендантских командах ВСУ и ТР	8173	6904 – 84,5%	1269
Всего военнослужащих КБФ	19 903	11 303 – 56,8%	8600
Всего вольнонаемных служащих КБФ:	613	470 – 76,7%	143
– из них служащих органов управления флота – пассажиров	294	235	59
– из них членов экипажей ВСУ	319	235	84

Итоги и оценки Таллинского прорыва. суждения о нем историков и писателей...

Всего гражданских лиц:	12 806	8178 – 63,9%	4628
- из них членов экипажей ВСУ и ТР	860	632	228
а) в т.ч. членов экипажей ВСУ	326	198	128
б) в т.ч. членов экипажей ТР	534	434	100
- из них жителей Таллина – пассажиров	11 946	7546 – 63,2%	4400
Всего прибыло людей			26 881=100%
Всего прибыло людей, находившихся на прорвавшихся кораблях и судах с момента выхода из Таллина:			10 889
- из них пассажиров, принятых кораблями и судами в Таллине и Палдиски (табл. 74)			4709 – 17,5%
- из них членов экипажей боевых кораблей ВСУ и ТР, управлений корабельных соединений, комендантских команд ВСУ и ТР, за вычетом 1591 человека, спасенного с погибших кораблей и судов и учтенного ниже в п. а), б) и в, и 1581 человека, погибшего с кораблями и судами			6180 – 23%
Всего прибыло людей, спасенных с погибших кораблей и судов			15 992 – 59,5%
а) в том числе спасенных в море и доставленных непосредственно в Кронштадт, Ленинград и Ораниенбаум прорвавшимися кораблями и судами (табл. 74)			4937 – 30,9%
б) в том числе спасенных в море, высаженных на о-ва Гюланд, Лавенсаари и доставленных затем в Кронштадт и Ораниенбаум (табл. 80, 81)			3702 – 23,1%
в) в том числе высаженных с судов, выбросившихся на о-ва Гюланд и Вайндю и доставленных затем в Кронштадт и Ораниенбаум (примечание к табл. 80, 82)			7353 – 46%

Показанные в этой таблице цифры получены на основании следующих сообщений:

- всего в прорыве из Таллина участвовали 41 992 человека (табл. 30);
- прибыли в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград 26 881 человек.

Это 9646 человек, принятых в Таллине и Палдиски на корабли и суда, а также спасенных во время прорыва кораблями и судами из состава прорывавшихся сил, а также кораблями и судами, высланными навстречу прорывавшимся из Кронштадтской ВМБ, и доставленных ими непосредственно в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград (табл. 74).

Это также 6180 человек личного состава прорывавшихся кораблей и судов, прибывших из Таллина непосредственно в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград. Эта цифра получена следующим образом. Из Таллина вышли 8173+1179=9352 человека личного состава кораблей и судов (табл. 24, 29). Из этой цифры вычтем 1581 человека, погибшего с кораблями и судами в ходе прорыва, а также 1591 человека, спасенного с погибших кораблей и судов (табл. 96), поскольку последние вошли в общее число спасенных людей, упомянутых в предыдущем и следующем абзацах. Тогда получаем:

$$9352 - 1581 - 1591 = 6180 \text{ человек}$$

**Расчет потерь экипажей боевых кораблей и катеров, ТР и ВСУ, личного состава комендантских команд ТР и ВСУ, управлений корабельных соединений в ходе Таллинского прорыва**

Наименования погибших боевых кораблей, катеров	Экипаж / погибли, чел.	Наименования погибших транспортов	Экипаж + комендант. команда / погибли, чел.	Наименования погибших вспомогательных судов	Экипаж + комендант. команда / погибли, чел.
ЭМ «Скорый»	245 / 183	«Алев»	30+15 / 11+7	ШК «Вирониа»	21 в/с+49 гр. / 20 в/с+49 гр
ЭМ «Калинин»	157 / 150	«Ат. Кронвалдс»	30+15 / 5+8	ПС «Юпитер»	10 в/с / 10 в/с
ЭМ «Володарский»	157 / 157	«Аусма»	30+13 / 1+7	СС «Колывань»	50 в/с / 27 в/с
ЭМ «Артем»	168 / 151	«Балхаш»	33+15 / 8+8	СС «Сатурн»	64 в/с / 3 в/с
ЭМ «Яков Свердлов»	170 / 72	«Вормси»	15 / 0	СМХ БАР ТТ-1	10 в/с / 5 в/с
Управление 3-го днэм	8 / 8	«Вт. Пятилетка»	30+15 / 1+7	КА ВР-6	12 в/с / 9 в/с
СКР «Снег»	437 / 244	«Иван Папанин»	30+15 / 2+8	КА Ш-1	10 в/с / 10 в/с
СКР «Циклон»		«Калпакс»	29+15 / 7+7	ТН № 12	31 в/н+10 в/с // 16 в/н+5 в/с
ПСКР «Топаз»		«Лейк Люцерне»	30+? / 0+?	ПМ «Серп и Молот»	48 в/н+15 в/с // 1 в/н+0 в/с
СКА МО № 197зав		«Луга»	29+15 / 1+0	ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»	53 гр+28 в/с // 22 гр+28 в/с
СКА ПК-233		«Найссаар»	30+? / 30+?	ГИСУ «Восток»	9 в/н / 2 в/н
ПКА К-290		«Скрунда»	29+15 / 0+0	БУК «Колыма»	38 в/н+20 в/с // 38 в/н+20 в/с
ПКА К-297		«Тобоя»	30+15 / 1+0	БУК «КП-18»	9 в/н / 0 в/н
СУЛ ПЛ «Хийусаар»		«Шауляй»	20+13 / 0+0	БУК ЛП-5	38 в/н / 27 в/н
ТЩ № 56 «Барометр»		«Эверита»	30+13 / 4+7	БУК «Вента»	8 гр. / 0 гр.
ТЩ № 71 «Краб»		«Элла»	30+15 / 12+8	БУК «Вильми»	8 гр. / 8 гр.
Управление МО БМ	«Эргонаутис»	15+10 / 5+7	БУК «И-18»	9 гр. / 9 гр.	
Управление днскр	«Ярвамаа»	20+? / 12+?	БУК «Палдиски»	9 гр. / 9 гр.	

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

КЛ П-8	76 / 8		ШАЛ «Петергоф»	30 гр. / 4 гр.
ПЛ С-5			МБ «Механизатор»	6 гр. / 0 гр.
ПЛ Ш-301	425 / 85		МБ «Капитан»	6 гр. / 0 гр.
Управление 1 брпл			МБ «Вейно»	6 гр. / 0 гр.
Управление 3 днпл			ПМШ «Атта»	15 гр. / 15 гр.
ТКА № 103	6 / 0		БАР «НБ-21»	6 гр. / 6 гр.
-			БАР № 252	6 гр. / 6 гр.
Итого: Из 1849 военных моряков, входивших в экипажи погибших боевых кораблей и катеров и находившегося на них личного состава управлений соединений, погибли 1058 человек, спасены 791 человек. Среди погибших / спасенных: Из л/с ОЛС (Эск) – 721 / 184 Из л/с ОВР ГБ (включая МО БМ) – 244 / 193 Из л/с брпл – 85 / 340 Из л/с кл – 8 / 68 Из л/с тка – 0 / 6	Итого: Из 490 гражданских моряков, входивших в экипажи погибших ТР, погибли 100 человек, спасены 390 человек. Из 199 военнослужащих, находившихся на погибших ТР в составе комендантских команд, погибли 74 человека, спасены 125 человек.	Итого: Из 177 военнослужащих, входивших в экипажи погибших ВСУ с военными командами, погибли 84 человека, спасены 93 человека. Из 384 в/н и гражданских моряков (173+211), входивших в экипажи укомплектованных ими погибших ВСУ, погибли 212 человек (84 в/н + 128 гр.), спасены 172 человека (89 в/н + 83 гр.). Из 73 членов комендантских команд, находившихся на погибших ВСУ с гражданскими экипажами, погибли 53 военнослужащих, спасены 20.		
Итак, из 3172 человек (2298 военных, 701 гражданский и 173 вольнонаемных моряков), входивших в экипажи и комендантские команды погибших боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов, а также в управления их соединений, погибли 1581 человек (1269 военных, 228 гражданских и 84 вольнонаемных моряков), спасены 1591 человек (1029 военных и 173 гражданских и 89 вольнонаемных моряков).				

**Это, наконец, 11 055 человек**, спасенных с погибших и поврежденных кораблей и судов и высаженных на острова Гюланд, Вайндю и Лавенсаари (ныне о. Мощный), а затем доставленных в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград 30.08–7.09.1941 г. (табл. 87). Тогда:

$$9646+6180+11\ 055 = 26\ 881 \text{ человек}$$

Как следует из приведенных выше цифр, **не прибыли** из Таллина из числа участвовавших в прорыве:

$$41\ 992-26\ 881 = 15\ 111 \text{ человек}$$

Разделение людей, прибывших и не прибывших из Таллина и Палдиски, на военных и гражданских произведено следующим образом.

Как показано в табл. 29, **из Таллина вышли 12 806 гражданских лиц**, в том числе **11 946 жителей Таллина**.

Согласно «Отчету о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» **в Кронштадт и Ораниенбаум прибыли из Таллина 18 233 военно-**

служащих КБФ и 10-го ск, а согласно другим документам — 470 вольнонаемных служащих КБФ, в том числе 235 членов экипажей ВСУ [док. № 1331, 1333, 1334, 1335, 1349, 1357] (табл. 29, 95, 96). Вычитая 18233 и 470 из общего числа 26 881 человека, прибывшего из Таллина, получим, что из Таллина прибыли 8178 гражданских лиц. Из 860 гражданских членов экипажей ВСУ и ТР в Кронштадт прибыли 632 (табл. 29, 95). Вычитая 632 человека из общего числа прибывших гражданских лиц, получаем, что жителей Таллина прибыло 7546 человек.

Подразделение не прибывших людей на военнослужащих и гражданских лиц произведем следующим образом.

Вычитая из числа вышедших из Таллина число прибывших в Кронштадт и Ораниенбаум военнослужащих (28 573–18 233), получим, что не прибыли из Таллина 10 340 военнослужащих; в их числе — 1269 военнослужащих из личного состава кораблей и судов и 9071 — военнослужащий пассажир (табл. 95).

Число не прибывших гражданских лиц получаем вычитанием из числа вышедших из Таллина числа прибывших в Кронштадт:

$$12\ 806 - 8178 = 4628 \text{ человек}$$

Вычтя из этой цифры 228 не прибывших гражданских членов экипажей ВСУ и ТР, увидим, что не прибыли 4400 жителей Таллина. Число не прибывших в Кронштадт вольнонаемных служащих КБФ рассчитано с использованием ранее названных архивных документов [док. № 1331, 1333, 1334, 1335, 1349, 1357] и табл. 29, 95.

Итак, из Таллина в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград прибыли 26,9 тыс. человек (64%) эвакуируемых и личного состава перевозивших их кораблей и судов, в том числе 18,2 тыс. (63,8%) военнослужащих, 0,5 тыс. (76,7%) вольнонаемных служащих КБФ и 8,2 тыс. (63,9%) гражданских лиц. Даже если считать отдельно только военнослужащих пассажиров, то и в этом случае их было доставлено в Кронштадт 11 329 человек, т. е. 55,5% от числа вышедших из Таллина.

Таким образом, Краснознаменный Балтийский флот выполнил задачу по эвакуации войск, оборонявших Таллин, поставленную Военным советом СЗН.

Как с точки зрения числа военнослужащих, так и общего числа людей, доставленных из Таллина в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград, врагу не удалось сорвать их перевозку из Эстонии.

Ленинградский фронт получил пусть не такую, как ожидал, но солидную поддержку — 11,3 тыс. закаленных в боях на сухопутном фронте бойцов и командиров 10-го ск и КБФ, а также 6,9 тыс. корабельных моряков-балтийцев, которые приобрели богатый опыт поддержки армии действиями на море и с моря.

В литературе часто отмечают большие потери в личном составе, понесенные в ходе Таллинского прорыва. И говорится об этом так, как будто война, в которой целью Германии было уничтожение СССР и около половины его населения, могла

вестись без больших потерь, а в военных действиях на море, даже при прорыве из вражеского тыла, потерь не должно быть вообще.

Для сравнения, но не в укор, рассмотрим положительные примеры вывода из окружения объединений и соединений Западного фронта, приведенные в приказе Ставки ВГК от 16 августа 1941 г. № 270: заместитель командующего 10-й армией генерал-лейтенант Болдин вывел из окружения 1654 человека; военный комиссар 8-го механизированного корпуса бригадный комиссар Попель — 1778 человек; командующий 3-й армией генерал-лейтенант Кузнецов — 498 человек, подчиненных им военнослужащих [док. № 232].

Могут возразить, что указанное число бойцов и командиров Красной армии вышли из окружения после полуторамесячных боев, а потери в ходе Таллинского прорыва понесены за 11 суток. Это — правда. Но надо учитывать специфику вооруженной борьбы на море.

Если на суше авиационная бомба попадает в расположение воинской части, подразделения, но их личный состав либо находился в укрытии (окопе, блиндаже), либо успел укрыться в яме, канаве, за бугром, просто упасть на землю, убитыми окажутся несколько человек из десятков или даже сотен. Если же на море 250-килограммовая бомба попадает в транспорт, перевозящий от 1000 до 4000 людей, и взрывается в его внутренних помещениях, то укрыться находящимся там людям негде. Транспорт же может затонуть в течение нескольких минут, а вместе с ним, как правило, уйдут на дно и почти все находившиеся на нем люди. Особенно, если это раненые, которые не могут прыгнуть в воду, самостоятельно выбраться на верхнюю палубу даже из того внутреннего помещения, в которое бомба не попала. В том случае, когда транспорт будет тонуть долго, с него можно спасти людей, пересадив их на другие суда. Ту часть людей, которая окажется за бортом и будет плавать в воде на штатных или подручных спасательных средствах или самостоятельно, можно вытащить из воды на спасающие корабли. Но опять же, кроме раненых, которые не способны ни самостоятельно плавать, ни держаться за подручные спасательные средства, а также людей, не умеющих плавать. Что и происходило во время Таллинского прорыва.

Еще больше различие между подрывом одного или нескольких бойцов на противопехотной mine, снаряженной несколькими сотнями граммов взрывчатого вещества, и подрывом транспорта, перевозящего тысячи людей, на морской mine, в которой заложено несколько центнеров взрывчатки. Особенно большими потерями сопровождается гибель судна, подорвавшегося на морской mine в ночное время. В этом случае могут быть не видны ни тонущее судно, ни находящиеся в воде люди, а поблизости от тонущего или в районе затонувшего судна могут находиться плавающие мины, «поджидающие» идущие для спасения корабли.

В приведенной ниже табл. 97 показан сравнительный расчет потерь пассажиров при гибели кораблей и судов от мин и авиабомб, сделанный по данным Таллинского прорыва.



**Приближенная сравнительная оценка потерь пассажиров при гибели кораблей и судов в ходе Таллинского прорыва от подрыва на минах и попадания в них авиабомб**

Корабли и суда, погибшие от подрыва на минах			Корабли и суда, погибшие от попадания авиабомб		
название	принято людей	погибло людей	название	принято людей	погибло людей
1. ЭМ «Скорый» (н)	854	446	1. ТР «Иван Папанин» (д)	3200	70
2. ЭМ «Артем» (н)			2. ТР «Лейк Люцерне» (д)	2000	–
3. ЭМ «Володарский» (н)			3. ПМ «Серп и Молот» (д)	1090	1
4. ЭМ «Калинин» (н)			4. ТР «Шауляй» (д)	1000	–
5. ЭМ «Яков Свердлов» (с)			5. ТР «Вт. Пятилетка» (д)	250	8
6. СКР «Циклон» (н)	49	49	6. ТР «Скрудна» (д)	1375	–
7. ТР «Балхаш» (д)	3900	3815	7. ТР «Алев» (д)	3592	2518
8. ТР «Луга» (н)	1430	20	8. ТР «Атис Кронвалдс» (д)		
9. ТР «Элла» (д)	803	602	9. ТР «Калпакс» (д)		
10. ТР «Эверита» (н)	1550	1550	10. ТР «Ярвамаа» (д)		
11. ТР «Найссаар» (н)	1500	1500	11. ТН № 12 (д)	300	81
12. ШК «Вирония» (н)	2467	2259	12. ТР «Тобол» (д)	18	2
13. ЛЕД «Кр. Вальдемарс» (д)	87	87	13. ТР «Эргонаутис» (с)	300	300
14. СС «Колывань» (д)	270	270	14. СМХ БАР ТТ-1 (с)	6	6
15. СС «Сатурн» (н)	800	485	15. ТР «Казахстан» (д)	3500	654
16. ПИСУ «Восток» (с)	40	–	Поврежденный ТР «Казахстан» включен в расчет, так как с него прыгнули в воду около 1300 человек и только половина из них была спасена		
17. БУК ЛП-5 (С-101) (с)	68	68			
18. ПМШ «Атга» (торпеда) (н)	100	100			
<b>Итого</b>	<b>13 918</b>	<b>11 251</b>	<b>Итого</b>	<b>16 631</b>	<b>3640</b>
Спасены: 2667 – 19%			Спасены: 12 991 – 78%		

*Примечание:* Данные по ТР «Вормси» отсутствуют; ТР «Аусма» не имел на борту пассажиров. Условные обозначения: д – день; с – сумерки; н – ночь.

Применительно к Таллинскому прорыву очень ярко обрисовал эти особенности войны на море командир 10-го ск генерал-майор И. Ф. Николаев. Делясь впечатлениями о прорыве с Военным советом КБФ, он сказал в Кронштадте:

*«За два месяца я видел войну в различных и многообразных проявлениях. Приходилось проскакивать минные поля, быть под артиллерийским обстрелом, выдерживать массированные бомбовые удары, видеть гибель людей. Но такого состояния, какое было у меня на переходе, никогда не испытывал, и, вероятно, вы, моряки, его не поймете.*

*После этого перехода никакое сражение на суше удивить меня не может. Такого сложного переплета боевых событий в такой короткий по времени срок на земле быть не может. Подумать только – корабль на минном поле и по нему бьет артиллерия, пикируют самолеты, охотятся подводные лодки и катера. Все одновременно, да еще к тому же корабль на волне раскачивается... Герои ваши моряки. Все до одного герои»* [библ. № 91, с. 48].

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

### г) другой взгляд на Таллинский прорыв

Почему, собственно, Таллинским прорывом надо считать события, происшедшие либо 28–30.08.1941 г., либо 28.08–7.09.1941 г.? Ведь Таллинский прорыв можно рассматривать и в более широком плане, в несколько иных временных рамках. Почему бы не считать Таллинским прорывом боевые действия по обеспечению перевозок по морской коммуникации Кронштадт – Таллин – Кронштадт с момента полного прекращения сухопутного сообщения Таллина с Ленинградом? И, следовательно, временными рамками этих боевых действий 5.08–7.09.1941 г.

Если принять такую версию Таллинского прорыва, то его результаты будут выглядеть примерно так, как показано в табл. 98. Эти результаты интересно сравнить с результатами, представленными в табл. 93, 94.

Таблица 98

Другой взгляд на Таллинский прорыв

Элементы расчета	Количество переходов кораблей и судов в Таллин и из Таллина, на острова и с островов 5.08–7.09.1941 г. и число переходивших на них людей	Из них:	
		количество переходов без потерь и число людей, прибывших в пункт назначения	количество кораблей и судов и число людей, не прибывших в пункт назначения
Всего переходов кораблей и судов:	705	620 – 87,9%	85 – 12,1%
в том числе БК	510	482 – 94,5%	28 – 5,5%
в том числе ВСУ	136	106 – 77,9%	30 – 22,1%
в том числе ТР	69	42 – 60,9%	27 – 39,1%
Всего людей	ок. 69,1 тыс.	ок. 51,9 тыс. – 75,1%	ок. 17,2 тыс. – 24,9%

*Примечания:* 1. В табл. 98 учтены корабли и суда:  
 – шедшие из Кронштадта в Таллин 7–28.08 (124 перехода; 13 погибших кораблей и судов) – табл. 98а;  
 – вышедшие из Таллина в Кронштадт 5–25.08 (138 переходов; 10 погибших кораблей и судов) – табл. 98а;  
 – вышедшие из Таллина 28.08 (225 переходов; 62 погибших корабля и суда);  
 – присоединившиеся у о. Гогланд 29.08 (восемь переходов, без потерь);  
 – перевозившие спасенных людей с островов 30.08–7.09 (210 переходов, без потерь) – табл. 98в.  
 2. В последней строке табл. 98 учтено:  
 – число раненых и пассажиров, ушедших из Таллина в Кронштадт 5–25.08 (5573 и 7577 чел. соответственно, всего – 13 150 человек и число погибших из них – около 1800 человек);

— число раненых, пассажиров и членов экипажей кораблей и судов, вышедших из Таллина 28.08 и присоединившихся у о. Гогланд (41 992 человека плюс 166 человек. число погибших из них — 15 111 человек);

— сумма произведений числа членов экипажей каждого корабля и судна на количество переходов, выполненных ими с 5.08 по 30.08 в Таллин и из Таллина и с 30.08 по 7.09 между островами Гогланд, Вайндло, Лавенсаари и Кронштадтом (13 748 человеко-переходов и число погибших из них — около 300 человек) — табл. 98б и 98в.

3. Корабли и суда (три и 14 соответственно), ушедшие 24–28.08 из Таллина на о. Эзелъ и п-ов Ханко, их пассажиры и члены экипажей (2176 человек) в учет не приняты.

Таблица 98а

**Состав конвоев и отрядов кораблей и судов, вышедших из Таллина в Кронштадт и из Кронштадта в Таллин 5.08–28.08.1941 г.**

Из Таллина в Кронштадт		Из Кронштадта в Таллин			
1	5.08	ТР «Эверанна», «Барта», «Майя», «Скаутс», ПЛ Щ-407, М-96, ЗМ «Ристна», СКР «Вирсайтис», СКА-6, БТЩ «Верп», «Кнехт», «Фугас», ТТЩ «Виестурс»	1	6.08	ТР «Луга», «Аксель Карл», ЛЕД «Октябрь», ГИСУ «Гидрограф», БАР, ТТЩ-4, КАТЩ-13
2	6.08	ТР «Арно», БУК КП-1, КП-2, ПМШ, БАР, СКР ЛК-1, ЛК-2, СКА-4, ТТЩ-2	2	7.08	ТР «Вячеслав Молотов», «Сибирь», «Казакстан», ЛЕД «Суур Тылл», «Кришьянис Вальдемарс», ЭМ «Сметливый», ТКА № 74, № 84, СКА, БТЩ «Верп», «Кнехт»
3	11.08	ТР «Вячеслав Молотов», ЭМ «Степуцкий», СКА-4, БТЩ «Бугель», «Буй», «Крамбол»	3	7.08	КЛ «Амгунь», И-8, «Москва»
4	11.08	ТР «Мееро», «Тьну», «Ауралия», ГИСУ «Секстан», СКА-4, ТТЩ-6, КАТЩ № 1102, № 1107	4	7.08	ТР «Балхаш», «Даугава», «Эвальд»
5	15.08	ПЛ К-3, С-8, Щ-323, Щ-324, БТЩ «Гак», «Гафель», «Кнехт», Т-215	5	7.08	ЭМТЩ «Волхов», «Пикша», «Поводец», «Скат», «Смелый», «Ястреб»
6	18.08	ТР «Сибирь», ЗМ «Урал», ПМ № 107, СКА-4, БТЩ «Верп», «Патрон», ТТЩ-4	6	8.08	ТР «Алев», «Тобол», «Элла»
7	21.08	ТР «Леени», ЗМ «Норд», БУК-2, БАР-3, ТКА № 11, № 21, № 63, СКА, ТТЩ-4, КАТЩ № 1202, № 1207	7	13.08	ТР «Водник», «Вторая Пятилетка», «Иван Папанин», «Кретинга», «Угена», «Ярвамаа», СКА-4, БТЩ «Буй», ТТЩ-4, КАТЩ-2
8	24.08	ТР «Андрей Жданов», «Эстиранд», «Аэгна», ТН № 11, ЛЕД «Октябрь», ГИСУ «Гидрограф», ЭМ «Энгельс», СКА-2, ТТЩ-6	8	14.08	БУК, МБ № 41, 46, 52, БАР, ТТЩ без тра-ла. СКА
9	25.08	ТР «Эвальд», «Даугава», ЛЕД «Трувор», ГИСУ «Рулевой», СКР «Уран», «Чалаев», СКА-4, ТТЩ-4	9	19.08	БТЩ «Фугас», Т-215 с бомбами

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

	10	19.08	БУК, МБ № 56, 61, 62, БАР, ТГЩ без тра- ла, СКА
	11	23.08	БТЩ «Гак», «Гафель», Т-217 с бомбами, СКА-3
	12	24.08	БТЩ «Бугель», «Кнехт», «Верп» с бомба- ми, СКА-3
	13	24.08	ТР «Луначарский», «Скрунда», «Эргонау- тис», БУК, БАР, СКР «Ост», «Разведчик», СКА-4, ТГЩ-6
	14	25.08	БТЩ «Патрон», ТГЩ «Виестурс» с бомба- ми, СКА
	15	26.08	ТР «Сауле», «Сигульда», СКР «Уран», «Чапасв», СКА-4, ТГЩ-4
	16	28.08	ТГЩ-7, ТКА № 134, № 144, СКА-4
<b>Итого:</b> КОН – 9, ЭМ – 2, ПЛ – 6, ТКА – 3, ЗМ – 3, СКР – 5, СКА – 29, БТЩ – 12, ТГЩ – 27, КАТЩ – 4, ТР – 16, ТН, ЛЕД – 2, ГИСУ – 3, ПМ – 1, БУК – 5, ПМШ, БАР – 4. <b>Всего: 124 единицы</b>		<b>Итого:</b> КОН и ОТР – 16, ЭМ, КЛ – 3, ТКА – 4, СКР – 4, СКА – 26, БТЩ – 12, ТГЩ – 28, ЭМТЩ – 6, КАТЩ – 15, ТР – 22, ЛЕД – 3, ГИСУ, БУК – 3, МБ – 6, БАР – 4. <b>Всего: 138 единиц</b>	
<b>Всего:</b> КОН и ОТР – 25, ЭМ – 3, КЛ – 3, ПЛ – 6, ТКА – 7, ЗМ – 3, СКР – 9, СКА – 55, БТЩ – 24, ТГЩ – 55, ЭМТЩ – 6, КАТЩ – 19, ТР – 38, ТН, ЛЕД – 5, ГИСУ – 4, ПМ – 1, БУК – 8, ПМШ, МБ – 6, БАР – 8 <b>ТР – 38, ВСУ – 34, БК – 190. Итого: 262 единицы</b>			
<b>Погибли:</b> ЭМ «Энгельс», ЗМ «Норд», БТЩ «Крамбол», ТР «Леени», «Сибирь», «Эсти- ранд», ТН № 11, ЛЕД «Трувор», ПМ № 107, БАР № 14. <b>Всего: 10 единиц</b>		<b>Погибли:</b> БТЩ «Бугель», «Буй», «Кнехт», ТГЩ № 42, ЭМТЩ «Скат», «Смелый», ТР «Аксель Карл», «Водник», «Кретинга», «Луначарский», «Сигульда», «Утена», БАР НБ-12. <b>Всего: 13 единиц</b>	
<b>Всего погибли:</b> ЭМ – 1, ЗМ – 1, БТЩ – 4, ТГЩ – 1, ЭМТЩ – 2, ТР – 9, ТН – 1, ЛЕД – 1, ПМ – 1, БАР – 2. <b>Итого: 23 единицы</b>			

Таблица 986

**Расчет количества человеко-переходов из Таллина и в Таллин 5.08–28.08.1941 г.**

Классы и подклассы кораблей (судов)	Количество переходов кораблей (судов)	Численность экипажей участво- вавших в переходах кораблей (судов)	Количество человеко-переходов
Эсминцы	3	236x2+168	640
Канонерские лодки	3	102+88+82	272
Подводные лодки	6	62+45+40x3+22	249
Торпедные катера	7	6	42
Заградители минные	3	220+51+40	311
Сторожевые корабли	9	35	315
Сторожевые катера	55	21	1155
Базовые тральщики	24	52	1248
Тихоходные тральщики	55	31	1705
Электромагнитные тральщики	6	15+10+6x4	49

Катера-тральщики	19	12	228
<b>Всего переходов кораблей:</b>	<b>190</b>	<b>Всего:</b>	<b>6214</b>
Транспорты	38	33	1254
Танкеры	1	50	50
Ледоколы	5	76x3+70+53	351
Гидрографические суда	4	33+30+27+27	117
Плавмастерские	1	100	100
Буксиры	8	20	160
Парусно-моторные шхуны	1	9	9
Мотоботы	6	6	36
Баржи	8	3	24
<b>Всего переходов ТР и ВСУ:</b>	<b>34</b>	<b>Всего:</b>	<b>847</b>
<b>Итого переходов кораблей и судов: 262</b>		<b>Итого человеко-переходов: 8315</b>	

Таблица 98e

**Расчет количества человеко-переходов при перевозке спасенных людей с островов Финского залива в Кронштадт и между островами 30.08–7.09.1941 г.**

Классы и подклассы кораблей (судов)	Количество переходов кораблей (судов)	Численность экипажей, участвовавших в переходах кораблей (судов)	Количество человеко-переходов
Сторожевые корабли	7	35	245
Торпедные катера	9	6	54
Сторожевые катера	48	21	1008
Базовые тральщики	26	52	1352
Тихоходные тральщики	58	31	1798
Катера-тральщики	13	12	156
<b>Всего переходов кораблей:</b>	<b>161</b>		<b>4613</b>
Транспорты	11	33	363
Гидрографические суда	8	30	240
Буксиры	8	20	160
Парусно-моторные шхуны	1	9	9
Мотоботы	6	6	36
Баржи	4	3	12
<b>Всего переходов ТР и ВСУ:</b>	<b>38</b>		<b>457</b>
<b>Всего переходов кораблей и судов: 210</b>		<b>Всего человеко-переходов: 5433</b>	

Может быть, именно так и следует рассматривать действия КБФ, который 34 суток, с момента полного прекращения сухопутного сообщения между Таллином и Кронштадтом, обеспечивал с 5.08 по 7.09 сначала переходы по морской коммуникации между Таллином и Кронштадтом 25 конвоев и отрядов боевых кораблей, затем осуществил прорыв из Таллина четырех конвоев и трех отрядов боевых кораблей с эвакуируемыми из Таллина людьми, а в конце периода – переходы еще

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

более 20 конвоев и отрядов боевых кораблей со спасенными участниками прорыва на участке этой коммуникации между островами Вайндло, Гогланд, Лавенсаари и Кронштадтом.

Интересно, что скажут по поводу такого подхода теоретики оперативного искусства и военные историки?

## 5.2. Оценки Таллинского прорыва

Бывший нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов (1968):

*«Общее впечатление создавалось такое, что управление соединениями кораблей даже в самых тяжелых условиях сохранялось до последнего момента. Это не было бегством, а являлось организованным отступлением в исключительно трудных условиях...*

*... Флот сделал все возможное, чтобы выполнить приказ Ставки об эвакуации Таллина.*

*... В то же время надо признать ошибкой, что из Таллина своевременно не были вывезены военные и гражданские организации, нахождение которых уже не вызывалось необходимостью при непосредственной борьбе за город. Такие организации, как отдел кадров, военторг, трибунал и много гражданских учреждений, явились обузой в напряженные дни осады Таллина и понесли излишние потери во время эвакуации» [библ. № 63].*

Бывший нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов (1971):

*«Впоследствии некоторые товарищи высказывали мнение, что Военный совет КБФ допустил ошибку, отказавшись использовать для прорыва южный фарватер из-за опасения близости побережья, занятого противником, имевшим там артиллерию. Сейчас можно только гадать легче ли был бы прорыв южным фарватером.*

*Высказывалось немало и иных мнений.*

*Для меня бесспорно одно – то, что эвакуацию Таллина в целом следует признать успешной, хотя тогда и были допущены отдельные промахи. И правильно поступил Главный морской штаб, который стремился не только проанализировать события, но и найти ошибки, чтобы их не повторили на других флотах. Не случайно в конце сентября, когда Ставка приняла решение об эвакуации Одессы, на Черноморский флот были даны подробные указания, чего следует избегать, памятуя опыт эвакуации Таллина.*

*Наши потери при прорыве флота из Таллина в Кронштадт могли быть значительно меньшими, имей мы не три с половиной десятка тральщиков (ТЩ было два с половиной десятка, а именно 26 единиц; видимо, в приведенную наркомом цифру вошли и КАТЩ, имевшие тралы. – Р. З.), а минимум сотню. Но где их было взять?*

*Беда состояла не только в том, что до войны мы мало строили тральщиков. Одна из причин больших потерь заключалась в недостаточной сплаванности боевых кораблей с тральщиками, и особенно в отсутствии нужной сплаванности транспортов и вспомогательных кораблей. При переходе тесными, пересеченными районами в условиях большой минной опасности нам дорого обошлось то, что в мирное время мы мало обрабатывали*

*сплаванность. Боевые корабли, сведенные в специальные отряды, имели задачу прикрыть транспорты от ударов торпедных катеров и подводных лодок. После того как был пройден Гогланд, они ушли вперед, а транспорты, не имевшие достаточных зенитных средств, оказались, по существу, без защиты от настойчивых и массированных налетов вражеской авиации. Тех же боевых кораблей, которые оставались в непосредственном охранении транспортов, оказалось слишком мало для отражения атак с воздуха. Результат был бы, возможно, другой, если бы большая часть эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей охраняла транспорты по всему маршруту. Но об этом легко рассуждать теперь» [библ. № 49].*

Военный совет КБФ (1942):

*«Задача, поставленная флоту на переход из ГБ в Кронштадт, была выполнена. Противнику, ожидавшему выхода флота из Таллина и готовившему противодействие этому выходу, не удалось вывести из строя или уничтожить основное ядро боевых сил флота. Из вышедших из Таллина всего 60 боевых единиц погибли лишь два современных боевых корабля: новый миноносец – 1, подлодка типа «С» – 1; остальные 9 кораблей относятся к старым миноносцам (4), СКР (2) и катерам (3).*

*...Главные потери в составе транспортного и вспомогательного флотов относятся к воздействию авиации противника, от бомб которой погибли 45% ТР (от общего числа погибших ТР). Основная причина гибели – слабость зенитного вооружения ТР и, главным образом, отсутствие маневра и запаса скорости. По своим тактико-техническим элементам ТР имели слабые маневренные качества, что усугублялось еще и низкой тактической подготовкой капитанского состава к совместным плаваниям.*

*...Из всего состава погруженных войск и команд кораблей в числе 23000 чел. в Кронштадт (и Ораниенбаум) прибыло 18 233 чел., т. е. погибло всего 4767 чел., главным образом из личного состава КБФ. Учитывая сложность и ряд... особенностей операции, общие потери в л/составе следует признать незначительными» [док. Вместо введения].*

Вот такая оценка. Почему ее утвердил Военный совет КБФ, выяснить не удалось.

Бывший командующий КБФ В. Ф. Трибуц (1972):

*-Итак, прорыв... Десяткам кораблей предстояло пройти через минные поля, под бомбами врага из Таллина в Кронштадт. На каждом километре нас подстерегала смертельная опасность. Удастся ли преодолеть этот путь?..*

*Впрочем, эти мысли и чувства занимали нас мало: отдаваться им было просто некогда, столько каждую минуту вставало новых задач, столько было забот, связанных с отправкой на восток не только кораблей, воинских частей и подразделений. Мы обязаны были эвакуировать из Таллина также различные учреждения, прежде всего органы управления, партийный и государственный аппарат республики и города. Следуя здравому смыслу, их нужно было отправить намного раньше, а в Таллине оставить только то, что непосредственно обеспечивало оборону – войска и боевые корабли, оказывающие им поддержку. В этом случае наверняка уменьшилось бы количество жертв во время прорыва. Мы дважды обращались к главнокомандующему войсками Северо-Западного направления с просьбой разрешить нам*

*сделать это, но главком, его штаб, морской отдел (во главе с адмиралом И. С. Исаковым. — Р. 3.) занимали отрицательную позицию, видимо, они полагали, что Таллин удастся отстоять (В. Ф. Трибуц неточен: обращались за разрешением перевести в Ручьи или Крошпгадт все управление КБФ и новые корабли, другие ненужные для обороны ГБ корабли и вспомогательные суда, но о партийном и государственном аппарате Эстонии и Таллина речи при этом не было. — Р. 3.).*

*...Нам предстояло пробиться в лоб через созданную противником минную позицию в самых невыгодных для нас условиях. Мы хорошо представляли себе, сколь велика минная опасность, и также полно отдавали отчет о том, насколько мало возможностей и средств флота для борьбы с нею... Кроме того, существовала еще угроза бомбовых ударов врага. Накануне выхода из Таллина, когда мы собрали командиров дивизий и сводных частей для того, чтобы дать им последние указания, представители 10-го стрелкового корпуса спросили меня о прикрытии наших кораблей и транспортов с воздуха. Я уклончиво ответил, что больше придется полагаться на свои зенитные средства и маневр. Ответить иначе я не мог; сказать, что прикрытия, возможно, не будет, означало бы способствовать возникновению паники... Не исключалась возможность встречи и с надводными силами противника.*

*...Некоторые историки ныне утверждают, что командование переоценивало опасность появления на пути прорыва надводных и подводных сил противника. Несомненно, переоценка возможностей врага опасна, но, по моему, еще более опасна их недооценка. Любой исследователь, если он хочет быть объективным, должен считаться с тем фактом, что командование флота совершенно не располагало данными о намерениях противника. Мы не знали, решится он или нет на форсирование нашей минно-артиллерийской позиции, расположенной в устье Финского залива. Но нам было точно известно, что в финских шхерах находятся вражеские подводные лодки, а также легкие надводные силы — торпедные катера и сторожевые корабли. И мы допускали мысль о том, что они попытаются атаковать наши транспорты и боевые корабли. Так оно и случилось.*

*Из неверных посылок делается неверный вывод: «Переоценка угрозы появления надводных сил противника привела к отказу от использования северного фарватера, свободного от мин... Следовало маршрут перехода наметить на 7–10 миль севернее» [библ. № 121]. Но сделать этого было нельзя... Перенеся генеральный курс на 7–10 миль к северу, мы должны были бы идти по краю финских шхер...*

*Скорее можно говорить, как о более выгодном варианте, о прорыве по так называемому южному фарватеру, который проходил между берегом и южной кромкой поставленного врагом минного заграждения... За него говорило, прежде всего, то обстоятельство, что до середины августа по нему прошло свыше 220 транспортов в обоих направлениях, и лишь один из них был потоплен. Однако этот вариант, к сожалению, отпал после выхода вражеских войск на побережье залива у Кунды. 12 августа Военный совет Северо-Западного направления приказал этот фарватер закрыть, а взамен изыскать и оборудовать новый, вне досягаемости береговой артиллерии противника.*



*Может быть, мы виноваты в том, что не убедили главнокомандующего войсками в нецелесообразности закрытия южного фарватера. Но тут необходимо учитывать два обстоятельства. Во-первых, мы не знали, из чего исходил главком, отдавая свой приказ... Во-вторых, у военных людей, да еще в военное время, не особенно-то принято доказывать высшему военному органу, прав он или не прав, приказ есть приказ, его нужно выполнять. К этому можно добавить, что и обстановка была не та, когда можно опротестовывать решения... (В. Ф. Трибуц, очевидно, «забыл», что решение о закрытии для плавания прибрежного фарватера принял Военный совет КБФ еще до получения директивы Военного совета СЗН. Военный совет СЗН согласился с этим решением, а его директива требовала изыскивать и оборудовать новый фарватер вне досягаемости огня береговой артиллерии противника. — Р. З.).*

*Таким образом, оставался единственный путь – главный фарватер по центру залива. Мы знали, что он небезопасен...*

*Если врагу многое сопутствовало, то для нас, наоборот, условия оказались в высшей степени неблагоприятными. Прежде всего, не было уверенности, что переход будет обеспечен авиационным прикрытием. Быстрое продвижение фашистских войск вынуждало нашу авиацию перебазироваться все дальше на восток. Открытое небо создавало возможность для крупных потерь. Вторая беда – недостаток сторожевых кораблей и катеров. Мы не могли создать сплошную оборонительную линию вдоль основной коммуникации Кронштадт – Таллин, у нас не хватало сил даже для того, чтобы систематически вести контрольное траление...*

*И во время самого прорыва сказался недостаток тральщиков. Мы вынуждены были планировать движение одной кильватерной колонной, растянувшись на несколько десятков миль... Это означало, что корабли не смогут прикрыть зенитным огнем каждый транспорт, что миноносцы с их слабой зенитной артиллерией во время вражеского удара с воздуха не смогут маневрировать. К тому же фарватер не был обвехован, да ночью его границы и с вежами едва ли удалось бы увидеть.*

*При построении боевого и походного порядка кораблей мы исходили также из необходимости защиты транспортов от ударов с воздуха. До 27 августа была надежда, что наши истребители, базировавшиеся на Липово (самый западный аэродром флота на территории Ленинградской области, северная часть Кургальского полуострова), сумеют защитить с воздуха корабли в центральной части Финского залива от Таллина до Гогланда и дальше до Кронштадта (В. Ф. Трибуц «ошибается»: истребители даже с аэродрома Липово не могли прикрыть прорывавшиеся силы от Таллина, да и спланировано истребительное прикрытие было от о. Вайндло. — Р. З.).*

*... Случилось, однако, так, что под давлением фашистских войск наши части вынуждены были отступить на правый берег реки Луга, оставив Кургальский полуостров неприкрытым; истребители пришлось срочно перебазировать с Липово на восток в район Петергофа, откуда они уже ничем не могли нам помочь: у них не хватало теперь радиуса действия...*

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

*Прорыв был беспрецедентным по трудности. Через плотные минные поля, под ударами авиации, торпедных катеров и береговой артиллерии предстояло провести из Таллина в Кронштадт около двухсот боевых кораблей, транспортов и судов вспомогательного флота.*

*Потери наши в транспортах были велики, но почти со всех мы сумели эвакуировать личный состав. Самое ценное, люди, были спасены. Немалая заслуга в этом заблаговременно созданного на острове Гогланд отряда кораблей и вспомогательных судов под командованием капитана 2 ранга Ивана Георгиевича Святова.*

<...>

*Прорыв был одной из крупных операций, проведенных Балтийским флотом в годы Великой Отечественной войны...*

*Да, враг просчитался, надеясь на уничтожение флота. Поставленная главнокомандующим войсками Северо-Западного направления задача эвакуировать из Таллина войска, прорваться в Кронштадт была решена...*

*Войны без жертв не бывает, но я утверждаю: жертв могло быть меньше, если бы эвакуация Таллина была осуществлена несколько раньше. О том, что мы промедлили с эвакуацией, свидетельствует и такая запись Н. Г. Кузнецова в... книге «Оборона Ленинграда» [библ. № 63]: «...Командование направления тянуло с докладом в Москву и разрешением комфлотом оставить столицу Эстонии. Понимая, что промедление с ответом может привести к излишним потерям, я вынужден был проявить инициативу и ускорить ответ, предоставляя командующему флотом большие времени на планирование и обеспечение такого сложного маневра под пушками противника, уже совсем вплотную подошедшего к городу».*

*Я могу лишь добавить, что и вмешательство наркома ВМФ не облегчило решение задачи: на подготовку к прорыву нам давались одни сутки. Что бы мы делали, если бы не провели заблаговременно всех необходимых обеспечивающих мероприятий до получения разрешения на эвакуацию. Не исключено, что врагу удалось бы сбросить нас в море, так как он сидел буквально у нас на плечах.*

*...От воздействия авиации погибло 45 процентов судов от общего числа потерь. К сожалению, флот не мог вооружить их лучше, он не располагал какими то ни было резервами боевой техники, все, что было можно, мы отдали обороне Таллина. Не мог флот прикрыть небо над транспортами, организовать истребительное прикрытие, выделить достаточное число боевых кораблей и катеров для обеспечения надежной противовоздушной обороны.*

*Все эти и другие причины объективного и субъективного порядка ни в коей мере не умаляют значения столь крупной операции, проведенной в труднейших условиях сложившейся в тот период обстановки, и могут служить уроком на случай решения подобных задач» [библ. № 101].*

Начальник штаба КБФ вице-адмирал Ю. Ф. Раль (1942):

*«Что касается, в частности, самого перехода КБФ из Таллина в Кронштадт, то впрямь, до получения исчерпывающих материалов, нельзя привести никаких подробностей и нельзя дать верного анализа. Единственное, что можно сказать с достоверностью, это то, что в части таллинского прорыва было сделано все, что командование КБФ было в силах предпринять в*

*этот момент. При этом корабли и транспорта были обеспечены от мин в большей степени, чем во многих других случаях» [док. № 1397].*

Бывший начальник штаба КБФ Ю. А. Пантелеев (1971):

*«Переход флота из Таллина в Кронштадт – надо осветить это правдиво. Глупо и ненаучно говорить о курсах кораблей и прочих мелочах, уходя от основной и главной причины всех бед. А это уже оскорбление мертвых. Одесса готовилась 20 дней к эвакуации, и там же была совсем иная география театра. В Таллине флот имел только два дня и вышел без истребителей и с 10 БТЩ на все 198 боевых кораблей и транспортов. Основная причина всех бед – надо было гораздо раньше вывести из Таллина все то, что не касалось прямо обороны базы. А это – разные советские учреждения, банк, флотские управления и тыл, военторг, типографии, вспомогательные боевые и тыловые корабли и пр., и пр. Надо было оставить только артиллерийские корабли поддержки и походный штаб. Тогда ушли бы сразу не 198 вымпелов, а 10–15 тральщиков и боевые корабли без подлодок, без катеров и другой «мелочи». В итоге – ненужные, но неизбежные в такой обстановке жертвы» [библ. № 1].*

Бывший член Военного совета КБФ Н. К. Смирнов (1962):

*«Потери наши могли быть значительно большими, если бы многое не было вывезено из Таллина заблаговременно (ценности, станки). Значительное число эстонских рабочих и служащих было эвакуировано...*

*Прорыв многому научил нас. Он показал в частности, что в дни обороны Таллина мы должны были лучше противодействовать минным постановкам врага...» [библ. № 91].*

Командующий ВВС КБФ генерал-майор авиации М. И. Самохин (1942):

*«В сложившейся обстановке, когда истребительная авиация не могла прикрывать переход флота из Таллина в Кронштадт на участке Финского залива Таллин – Гогланд, можно было добиться минимального противодействия авиации противника только лишь путем активных действий бомбардировочной авиации по самолетам пр-ка на аэродромах...*

*1. ВВС КБФ, не имея бомбардировочной авиации, которую можно было использовать днем без прикрытия истребителей для ударов по аэродромам на территории пр-ка, выполнить их днем не могли.*

*Действия по аэродромам пр-ка ночью должного эффекта не давали.*

*Противник, пользуясь отсутствием прикрытия флота на переходе, подвергал непрерывному бомбардировочному воздействию корабли и транспорта Балтийского флота в районе Таллин – Гогланд.*

*Только от Гогланда истребители ВВС КБФ могли и начали прикрывать движение наших кораблей, стойко отражаящих атаки самолетов противника в течение многих часов, и обеспечить их переход в ГВМБ Кронштадт» [док. № 1371].*

Начальник штаба 61-й абр полковник Ф. Ф. Попов (1941):

*«Прикрывая ТР ТР при переходе из Таллина... наши истребители могли прикрывать только от Сескара, а с подвесными бачками от Лавенсаари, поэтому от Лавенсаари до*

*Кронштадта авиация противника транспорта не бомбила* (не бомбила потому, что некого было бомбить: все транспорта были уже потоплены; зато группу боевых кораблей, буксировавших и охранявших поврежденный ЭМ «Гордый», бомбила даже в районе о. Сескар, правда, потеряв при этом один Ю-88, сбитый здесь нашим истребителем. — Р. 3.).

*Вывод:*

*Задачи, поставленные перед истребительной авиацией по прикрытию ТР ТР и кораблей в Финском заливе, выполнены...»* [док. № 1372].

Не договорились авиаторы: один пишет, что истребители могли прикрывать прорывавшиеся корабли от о. Гогланд (но не прикрыли!), а другой — от о. Сескар или от о. Лавенсаари!

Бывший командир гогландского ОПР И. Г. Святлов (1971):

*«Сегодня... спустя почти 30 лет после событий, следует также критически рассмотреть организацию и осуществление эвакуации Таллина и перехода флота в Кронштадт. Нужно отметить, что:*

*1. Потери в кораблях, транспортах и людях могли быть значительно меньшими, если бы Ставка и командование Ленфронтом санкционировали эвакуацию заблаговременно, как это было, например, с эвакуацией Одессы. Срок эвакуации мог быть тем же самым, но предварительная подготовка и эвакуация по этапам была бы более организованна и лучше обеспечена.*

*На мой взгляд, тыловые органы флота и хозяйственные организации города могли бы быть эвакуированы до оставления города войсками. В этом случае войска могли бы быть эвакуированы на боевых кораблях с наименьшими потерями. Затяжка с решением об эвакуации Таллина поставила штаб флота и Военный совет в труднейшее положение.*

*2. Планирование перехода и организация четырех отрядов транспортов штабом флота, безусловно, были произведены неудовлетворительно и, я бы сказал, неграмотно с морской точки зрения.*

*30 больших транспортов были расписаны в отряды без учета их тоннажа, скорости хода и маневренных качеств, в силу чего получилась одна неуправляемая армада; командиры отрядов находились на катерах МО и могли осуществлять управление только при помощи мегафона путем непосредственного подхода к транспортам и личных переговоров с капитанами. В отряды вместе с большими кораблями были включены плавамастерские, шхуны, буксиры, портовые катера и оружие мелкие суда! Таким образом, согласно мемуарам адмирала Пантелеева, и получилось на переходе более 160 кораблей (см. табл. 35, 36, 37. — Р. 3.).*

*3. Построение боевых кораблей на переходе предусматривалось как для встречи с морским противником — передовой отряд (не было такого отряда. — Р. 3.), главные силы и арьергард. Прямо по Ушакову, хотя вероятность встречи с надводными и подводными кораблями была исключена наличием плотных минных заграждений (эти заграждения имели протяженность вдоль маршрута прорыва около 26 миль, а на остальных участках маршрута прорыва можно было ожидать атак надводных кораблей. — Р. 3.).*

**Более правильным было бы рассредоточить боевые корабли по отрядам транспортов. В этом случае боевые корабли могли бы своей зенитной артиллерией прикрывать транспорты от налетов авиации противника.**

Между прочим, следует сказать и несколько слов и об обстоятельствах гибели эсминца «Яков Свердлов», который во время этого перехода якобы прикрывал своим бортом крейсер «Киров» от торпедной атаки подводной лодки. Подобная версия гибели эсминца «Яков Свердлов» является выдумкой, которую сейчас пытаются превратить в героический подвиг.

**4. Остается спорным вопрос: каким фарватером – южным или центральным – следовало идти кораблям и транспортам?**

Одни утверждают, что фарватер под берегом был менее насыщен минами, поэтому мы понесли бы меньшие потери. Другие говорят, что у южного берега залива была бы большая опасность от береговых батарей противника. Следует заметить, что у противника на берегу могли быть батареи только сухопутной артиллерии, которые подавить нашим кораблям не представляло бы большого труда, что доказывается подавлением и нейтрализацией батарей противника на мысе Юмinda.

Мне представляется, что прибрежный фарватер был бы не лучшим решением, так как корабли и транспорта в этом случае шли бы под непрерывным наблюдением с берега, были бы ближе к аэродромам противника, и авиация его была бы лучше ориентирована о целях и месте ударов. В этом случае мы могли бы потерять больше надводных боевых кораблей, а кроме того, при движении под берегом затруднялась бы организация спасения людей спасательным отрядом с Гогланда, которым было снято с горящих кораблей и подобрано из воды более 5000 человек (а всего спасено и доставлено в Кронштадт 12 160). Путь кораблей и время воздействия по ним авиации противника также значительно увеличились бы, а следовательно, увеличились бы и потери.

Теперь, через 30 лет, философствовать по этому вопросу просто, но мне представляется, что наилучшим путем был бы тогда курс кораблей вдоль опушки финских шхер. Там, бесспорно, было меньше, а возможно, и вовсе отсутствовали мины, а для авиации противника было бы большее удаление от аэродромов.

Однако все это относится к области догадок.

**5. Некоторые товарищи упрекают эскадру и говорят, что боевые корабли бросили тогда транспорты на произвол судьбы, а сами ушли с поля боя. Да, бросили! А что было делать? С неудовлетворительным зенитным вооружением, без истребительного прикрытия маневрировать на минном загромождении, уклоняясь от атак самолетов? При таком образе действия мы позволили бы уничтожить не только большое количество транспортов, как это произошло, но и потеряли бы, если не все, то большинство боевых кораблей. А корабли были нужны для обороны Ленинграда. Я полагаю, что решение комфлота и В. П. Дрозда было единственно правильным (И. Г. Святов сам с собой не согласен: см. выделенный текст здесь и в пункте 3.– Р. 3.)» [док. № 1390].**

А в «Докладе о деятельности отряда прикрытия с 27.08. по 07.09.1941 года» И. Г. Святов высказал мнение о том, что «транспортам, пришедшим в район о-ва Го-

ланд, надлежало прекратить дальнейшее движение на восток и до наступления темноты укрыться под прикрытием зенитной артиллерии острова» [док. № 1031]. Возможно, это правильная мысль, но такая возможность, видимо, должна была быть предусмотрена планом прорыва или использована по приказу то ли командующего КБФ, то ли командиров конвоев. Кроме того, заметим, что зенитная артиллерия о. Гогланд не убергла от авиации противника ТР «Лейк Люцерне», ТР «Шауляй» и ПМ «Серп и Молот».

Бывший командир 1-го днэм эскадры КБФ С. Д. Солоухин (1971):

*«Наши потери при прорыве в Кронштадт могли быть меньшими, если бы при организации и проведении этой операции не был допущен ряд ошибок и недостатков.*

*Мне представляется, что Военному совету КБФ следовало бы, не ожидая приказа Ставки об эвакуации Таллина:*

*1. Организовать, начиная уже с конца июля 1941 года, проведение систематической тральной разведки на всех трех фарватерах, соединяющих Таллин с Кронштадтом (было всего два таких фарватера: прибрежный — южный и центральный — северный. — Р. З.), и маршрут перехода флота избрать, исходя из ее результатов (этот вопрос рассмотрен в разделе 3 главы 2. — Р. З.).*

*2. Вывести из Таллина до начала его эвакуации вспомогательные суда, транспорта, личный состав береговых учреждений и имущество, которое не являлось обязательно необходимым для обороны Таллина и последующей эвакуации (но, во-первых, это делалось, во-вторых, в Таллине находились почти 50% кораблей КБФ, которые не могли функционировать без ВСУ и береговых учреждений, в-третьих, на чем вывозили бы 32,6 тыс. эвакуируемых людей: ведь из них практически все гражданские лица были жителями Таллина, а не вольнонаемными служащими КБФ? — Р. З.). Это позволило бы намного сократить состав конвоев, а следовательно, и лучше организовать их противовоздушную и противоминную оборону на переходе.*

*Утверждая решение на прорыв флота в Кронштадт, Военный совет КБФ:*

*1. Переоценил опасность, грозящую флоту от атак легких сил и подлодок противника со стороны финских шхер (не ясно: 1) в чем заключалась переоценка угрозы от атак легких сил, на что она повлияла, учитывая, что о легких силах в «Боевом приказе на переход КБФ» нет ни слова; 2) в чем заключалась переоценка угрозы от атак ПЛ, поскольку участки маршрута прорыва от Таллинского залива до меридиана 25° 14' Е и между меридианами 26° 04' Е и 29° Е были весьма удобны для атак ПЛ, и именно здесь, на полути между о. Лавенсаари и о. Гогланд, 3.07.1941 г. торпедой финской ПЛ «Вессико» был потоплен ТР «Выборг». — Р. З.) и ударов береговых батарей с южного берега Финского залива (что мог переоценить Военный совет КБФ, если он за две недели до Таллинского прорыва отказался от использования прибрежного фарватера, а Военный совет СЗН, согласившись с этим решением, приказал изыскать и оборудовать новый ФВК, чтобы проводить конвои вне досягаемости огня артиллерии противника с южного берега Финского залива? — Р. З.).*

2. Допустил ошибку, утверждая состав конвоев и отрядов боевых кораблей.

*Обстановка на переходе не вызывала необходимости в организации трех отрядов боевых кораблей – главных сил, отряда прикрытия и арьергарда. Учитывая слабую противовоздушную оборону транспортов, целесообразнее было большую часть боевых кораблей распределить по конвоям (этот вопрос рассмотрен в разделе 3 главы 4, см. также выше п. 5 соображений И. Г. Святова. – Р. З.), оставив для прикрытия перехода лишь один небольшой отряд кораблей в составе крейсера и двух-трех эскадренных миноносцев (противоречит сам себе: согласно п. 1, прикрывать быю не от кого; а если бы и было, то неужели этим должен был заниматься отряд кораблей под флагом командующего КБФ? – Р. З.).*

*Серьезную ошибку допустил Военный совет КБФ в ходе проведения прорыва, разрешив главным силам и отряду прикрытия покинуть утром 29 августа конвои и самостоятельно следовать в Кронштадт. Оставшись без истребительного прикрытия и зенитных средств крейсера и эскадренных миноносцев, конвои в этот же день понесли большие потери от ударов противника с воздуха (С. Д. Солоухин, видимо, переоценил возможности по ПВО кораблей боевого ядра, которые можно было оставить с конвоями для этой цели, и не учел возрастание для этих кораблей минной и воздушной угроз из-за невозможности использовать параваны-охранители и уклоняться от бомб на скорости 5–6 узлов; см. также п. 5 соображений И. Г. Святова. – Р. З.)» [док. № 1391].*

Бывший командир 1-й бригады торпедных катеров КБФ В. С. Чероков (7.01.1983) в беседе с участником прорыва – бывшим курсантом ВВМУ им. М. В. Фрунзе М. Ф. Худолеевым заявил, что «он не оставил бы транспорта без охранения» (имелось в виду охранение лидерами и эсминцами) [док. № 759]. Представляется, однако, что собеседники не знали того, что состав сил охранения конвоев был предписан директивой Военного совета СЗН и не предусматривал участие в них лидеров и эсминцев.

Начальник 3-го отдела КБФ дивизионный комиссар А. П. Лебедев (30.08.1941):  
«Переход был плохо организован.

1) ТЩ предварительно не протралили фарватер, по которому пойдет флот. Возможность была, но этого не сделали (у командующего КБФ не было возможности, а у начальника 3-го отдела флота была?! – Р. З.).

2) Транспорта пошли вперед без всякой организации (без организации они никуда не пошли бы! – Р. З.), растянулись на много миль и при ширине протраленной полосы тремя ТЩ (КОН-1, 2, 3 шли за 6, 4 и 4 тральщиками соответственно. – Р. З.) все транспорта не могли идти по ФВК, выходили из него и подрывались (разве имевшиеся тральщики могли протралить полосу такой ширины, какая требовалась для безопасности ТР или какая нужна была начальнику 3-го отдела КБФ, хотя он не назвал требуемую ширину? – Р. З.).

3) Все боевые корабли остались на рейде прикрывать транспорта неизвестно от кого (корабли на рейде никого не прикрывали, а ожидали назначенного времени вы-

хода, рассчитанного так, чтобы до меридиана м. Юминда не обгонять ТР и иметь возможность защитить их от огня артиллерии с берега, от атак авиации и кораблей противника, что и было сделано. — Р. 3.). *Потом они начали обгонять транспорта, идя по непрофральной полосе, из-за малой скорости (10–12 узлов) параваны не работали, мины рвались в них («Минск», «Гордый»)* (боевые корабли не могли идти со скоростью больше 13 узлов, поскольку большую скорость не могли развить сопровождавшие их БТЩ с параван-тралами, а мины в параванах боевых кораблей взрывались в тех случаях, когда срабатывало противотральное устройство затральной мины или когда мина, даже не имея такого устройства, при уменьшении скорости корабля подтягивалась параваном к его борту. — Р. 3.).

4) *Транспорта и катера шли каждый самостоятельно, хотя были организованы в три каравана. Но караваны были большими, многие не знали, где его место. Необходимо было разбить на более мелкие группы по 3–4 транспорта и им придать по 1 ТЩ* (крупные конвои приказал иметь Военный совет СЗН: один ТЩ не мог использовать парный трал Шульца, наконец, НТЩ-40 требовало проводить корабли за 2–3 рядами тралов! — Р. 3.). *Получилось неорганизованное бегство из Таллина. Нужно было поставить над каждой группой командира. Их было достаточно* (над каждой группой — КОН. ОБК — командир был. не было общего командира над всеми КОН, а вот командиров, умеющих управлять конвоями и организовывать их оборону, тем более при недостатке сил охранения, не было. — Р. 3.).

5) *Подсеченные мины не расстреливались, уклоняясь, транспорта выходили из ФВК, часть мин была скрыта дымом от МДЩ, сброшенных катерами МО* (но это не пресекло командование). *Головной корабль должен идти в 5 каб от ТЩ, чтобы МО могли расстреливать мины* (этот вопрос рассмотрен в разделе 2 главы 4. — Р. 3.).

6) *При появлении ТК противника МО и ТК поставили ДЗ к норду от колонны примерно в 10 каб, что только облегчило задачу врагу* (какую задачу облегчило врагу, если немецким ТКА не позволили выйти в атаку? — Р. 3.).

7) *Спасение с потопленных кораблей организовано не было, все проходили мимо, не принимая мер, а большое количество катеров и мелких транспортов позволяло это сделать, но из-за плохой организации ничего не делалось* (некому было командовать) (а как же тогда 127 кораблей, осуществлявших спасательные действия, и 8,6 тыс. спасенных ими из воды людей? всех же спасти было невозможно! (табл. 74, 78, 79, 81). — Р. 3.)» [док. № 1316].

Начальник 3-го управления ВМФ дивизионный комиссар А. И. Петров (22.09.1941):

«*По вине командующего КБФ вице-адмирала Трибуц и начальника штаба КБФ контр-адмирала Пантелеева эвакуация частей Красной армии из Таллина и перебазирование Краснознаменного Балтийского флота в Кронштадт организована не была, в результате чего флот потерял 31 боевое и вспомогательное судно и, по неполным данным, более 6 тысяч человек* (если эвакуация и перебазирование не были организованы, то каким



образом добрались из Таллина до Кронштадта 26,9 тыс. человек (64% выпешших из Таллина), в том числе 18,2 тыс. военнослужащих (63,8%), 163 корабля и судна из 225 (72,4%)? — Р. З.).

*... Такие серьезные потери в материальной части и личном составе КБФ по многочисленным данным наших источников, свидетельских показаний, рапортов командиров КБФ и работников 3 отдела КБФ являются следствием преступной неорганизованности перехода, паникерства и трусости, в результате чего противник в своих атаках имел успех.*

*... Фарватер указан не был (на основании чего же корабли шли по нему? кому конкретно не указали фарватер? — Р. З.), переход был организован таким образом, что заведомо известный минированный участок проходил в темное время суток (его можно было, конечно, пройти и в светлое время, если бы погода не задержала конвой в Таллинском заливе до 12.00 28.08, артиллерия и авиация противника не «выгнали» их из залива 28.08, а ТТЩ и ТР могли идти со скоростью, скажем, 10 узлов вместо пяти. — Р. З.), корабли точно не соблюдали кильватерное движение (они и не могли точно держаться в строю кильватера, но не по вине командования КБФ, а по объективным обстоятельствам, которые, во-первых, заставили одновременно вывести на прорыв более 200 разнотипных кораблей и судов, а во-вторых, вынуждали их часто останавливаться из-за выхода из строя тралов у ТЩ, выходить из строя для обхода тонущего корабля или оказания ему помощи. — Р. З.).*

*Траление было организовано неправильно. Бригады тральщиков, обгоняя караваны, подрезали мины, но не принимали мер к уничтожению последних. Ввиду этого главный фарватер каравана был засорен свободно плавающими подрезанными минами. Некоторые тральщики не имели пушек для расстрела плавающих мин (ТЩ «Волнорез» и др.) (расстрел плавающих мин действительно не был организован, однако ТЩ не предназначены для расстрела мин, а ТТЩ «Волнорез» в прорыве не участвовал, хотя, между прочим, был вооружен двумя 45-мм орудиями. — Р. З.).*

*Штабу флота было известно о наличии минно-артиллерийской позиции в районе Юминда-Нина, однако операции по подавлению огневых точек противника разработано не было (артиллерия была установлена противником не только на Юминда-Нине; надо также понимать, был ли способен флот подавить все батареи на южном берегу Финского залива; с таким же успехом можно было обвинить штаб флота в том, что он не организовал изгнание всех войск противника с южного берега залива. — Р. З.).*

*ПВО каравана обеспечена не была, так как часть зенитной артиллерии была уничтожена и брошена в Таллине (да, из 56 орудий артиллерии ПВО ГБ, планировавшихся для погрузки на шесть транспортов, значительная часть была оставлена в Таллине из-за вынужденных поспешности и изменения плана посадки войск на транспорты; однако, как показал опыт ТР «Казахстан», нельзя с полной уверенностью утверждать, что эту артиллерию можно было бы использовать в целях ПВО с тех шести транспортов, на которые их должны были погрузить. — Р. З.). Имевшиеся на кораблях зенитные системы использованы не были (не ясно, о каких системах идет речь, если по*

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

самолетам стреляли из всего, что могло стрелять: от 130-мм орудий до револьверов системы «Наган», сбив один и повредив два немецких самолета. — Р. З.).

*Вместо намеченных 56 самолетов вылетели для прикрытия каравана только 34 самолета* (не говорит о причинах! Согласно записям в ЖБД авиационных частей, вылетал 41 истребитель, а девять, согласно плану, находились в резерве. — Р. З.), *причем значительная часть из них, ввиду того что не имела подвесных баков* (опять не говорит о причинах! — Р. З.), *не достигала района западнее острова Гогланд, где шли в этот период караваны судов* (она и района восточнее о. Гогланд не достигала. — Р. З.). *До Гогланда авиации не было. Истребительная авиация работала с аэродромов Низино, Беззаботное, а западные аэродромы Липово и др. не были использованы* (АС Липово был захвачен немцами, АС Купля обстреливался их артиллерией с расстояния менее 10 км. — Р. З.), *тогда как, действуя с них, истребители могли летать западнее Гогланда.*

*Необеспеченность прикрытия караванов с воздуха дала возможность фашистской авиации безнаказанно бомбить корабли и транспорта, следующие в Кронштадт.*

*Вся система спасения личного состава погибающих кораблей и транспортов не была заранее продумана и организована* (как же тогда удалось спасти 16 тыс. человек с погибших кораблей и судов? — Р. З.).

*В результате в районе гибели того или иного судна в нужный момент не было спасательных средств* (во время гибели «того судна» спасательные средства занимались спасением людей с «иного судна» или «иных судов»; способа предугадать, какое судно должно погибнуть, чтобы вовремя послать к нему спасательные средства, до сих пор не придумали! К сожалению, нуждающихся в помощи судов оказалось слишком много, чего не ожидали; наконец, оперативность спасательных действий из-за отсутствия средств УКВ радиосвязи на флагманских и спасающих кораблях оказалась низкой. — Р. З.)» [док. № 1363].

По вопросу о спасательных действиях нужно еще сказать следующее: когда суда с тысячами людей на борту тонули в течение 1–3 минут или ночью, среди плавающих мин («Эверита», «Балхаш», «Найссаар», эсминцы арьергарда и др.), никакими спасательными средствами за такое короткое время или в темноте спасти много людей было невозможно; если же суда получали повреждения от подрыва на минах или попадания авиабомб. но тонули не сразу («Луга», «Скрунда», «Ярвамаа», «Шауляй», «Вторая Пятилетка», «Тобол» и др.), с них спасали всех или почти всех людей (табл. 97).

Но в этом вопросе имеется еще один нюанс. На корабли и суда в Таллине и Палдиски планировалось принять всего 2400 жителей Таллина, а было принято почти 12 тыс. Можно предположить, что в результате этого не удалось спасти несколько тысяч военнопленных. Такое нарушение плана посадки, наверное, должен был предотвратить 3-й отдел КБФ, подчиненный начальнику Третьего управления ВМФ, причем не в день посадки, а гораздо раньше, но связи между этим нарушением и большими людскими потерями контрразведчики не увидели.

А вот как оценивали Таллинский прорыв военно-морские историки (во избежание повторов оценки, совпадающие с высказанными выше, будут опущены).

Видный специалист в области противоминной обороны капитан 3 ранга И. А. Киреев отмечал (1943): «Причины, по которым относительное количество потерь на минах достигло столь высокого показателя (19%), по-видимому, заключается в следующем.

а) За отсутствием достаточного количества тральщиков (средний коэффициент обеспеченности от мин был около 0,4) ширина протраленной полосы при проводке конвоев была значительно меньше нормальной, и количественный состав каждого конвоя в два-три раза превышал нормы, принятые при проводке без обвехования тральной полосы (коэффициент обеспеченности от мин Коб — условный показатель противоминной безопасности, выражаемый отношением количества тральщиков к количеству кораблей, проводимых ими за тралами; достаточным для безопасной проводки считался  $Kob=1$ . — Р. З.).

б) Не располагая достаточным количеством тральщиков, нельзя было уплотнить строй, корабли шли за одним рядом тралов, при взрывах мин в тралах в протраленной полосе образовывались пропуски.

в) Отсутствовали ночные тралы, приборы ОГ (обозначитель границы протраленной полосы. — Р. З.) и ОМ (обозначитель мины. — Р. З.), специальные огни, светящиеся вежи.

г) Уровень боевой подготовки в отношении натренированности личного состава кораблей и тральщиков при производстве совместных тральных операций был невысок.

д) Операция, в отношении условий организации ПМО, протекала в исключительно трудных условиях. Флоту приходилось форсировать плотное широкое минное поле при наличии сильного противодействия со стороны авиации противника» [библ. № 149].

В 1960 г. капитан 1 ранга И. А. Киреев утверждал: «Со стороны флота не было сделано все, что было необходимо и возможно для того, чтобы довести влияние минной угрозы до минимума и тем самым создать условия, позволявшие транспортам к утру 29 августа прибыть на Восточный Гогландский плес, т. е. в район, находившийся в радиусе действий истребительной авиации КБФ (к сожалению, балтийские авиаторы не согласны с Киреевым; они считали западными границами зон прикрытия морских коммуникаций меридианы о. Лавенсаари (с подвесными топливными баками) и о. Сескар (без подвесных баков). — Р. З.).

... Имеются в виду мероприятия и тактические приемы траления — разрежение минных заграждений катерами, обеспечение безопасности тральщиков постановкой впереди них катеров с катерными тралами, обвехование кромок тральной полосы, использование брандвахтенных судов и иных плавучих ориентиров — все это предусматривалось действовавшим уставным документом (НТЩ-40) (см. приложение 8. — Р. З.).

... Применением заранее продуманной системы расстановки близ поставленных тральных вех катеров (МО, КМ, КЛТ) с подачей с них сигналов (например, зеленым фатером) можно было попытаться обеспечить ночной переход II, III и IV конвоев через восточную часть Юминдского минного поля» (а как можно было обеспечить безопасность ночного перехода от плавающих мин? — Р. З.) [библ. № 45].

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Исследователь боевой деятельности КБФ в период Великой Отечественной войны, доктор исторических наук капитан 1 ранга В. И. Ачкасов, защищая докторскую диссертацию, утверждал (1967): *«Поставленная перед Краснознаменным Балтийским флотом задача прорваться в восточные базы была решена. Боевое ядро флота было сохранено и сыграло затем выдающуюся роль в непосредственной обороне Ленинграда. Германскому командованию, ожидавшему выход нашего флота из Таллина и принимавшему в течение двух месяцев серьезные меры, направленные на полное уничтожение КБФ, не удалось достигнуть этой цели.*

<...>

*Однако Краснознаменный Балтийский флот не сумел обеспечить безопасность транспортных средств на переходе из Таллина в Кронштадт и эвакуацию гарнизона с наименьшими потерями...*

*Потери в людях и судах могли быть значительно меньшими, если бы не был допущен ряд серьезных ошибок и недостатков...*

*[Военным советом СЗН] перед командованием КБФ не была поставлена задача заранее подготовиться к эвакуации.*

*...Попытка Военного совета КБФ заранее вывести из Таллина все, что можно было убрать без ущерба для обороны, закончилась провалом, поскольку от Верховного главнокомандования не последовало указания о необходимости готовиться к переходу в Кронштадт (этот вопрос рассмотрен в разделах 3 и 4 главы 1. — Р. 3.).*

*...Флот не сумел воспрепятствовать массовым минным постановкам противника на своей главной коммуникации Таллин – Кронштадт (этот вопрос рассмотрен в разделе 3 главы 2. — Р. 3.).*

*...Перед прорывом у него (у КБФ. — Р. 3.) имелось всего 43 тральщика, в том числе 24 катерных тральщика. Разумеется, они были не в состоянии обеспечить противоминную оборону на переходе морем свыше 150 кораблей и транспортов (а почему не 58 тральщиков? См. прил. 1, табл. 99. — Р. 3.).*

*...Командование КБФ знало, что противник заградил минами район между островами Кери – Вайндло. Но оно мало что сделало даже для определения границ минного поля и тем более для очищения его от мин, главным образом из-за нехватки тралющих сил и средств. Действительно, тихоходные тральщики типа «Ижорец», которые можно было привлечь из Кронштадтской базы к тралению и оборудованию фарватеров через минное заграждение до прорыва флота на восток, подвергались при этом серьезной опасности, так как не хватало сторожевых кораблей и катеров для их прикрытия с моря и воздуха, но ради безопасности целого флота надо было идти на риск (этот вопрос рассмотрен в разделе 3 главы 2. — Р. 3.).*

*...Командование Балтийского флота, как показывает послевоенный анализ, явно переоценивало опасность, грозившую флоту на переходе со стороны вражеских надводных и подводных сил... Такая переоценка привела к отказу от использования для перехода флота северного фарватера, свободного от мин (разве ФВК № 10 ТБ избран для прорыва из-за угрозы атак надводных и подводных сил противника? и разве могло командование КБФ провести «послевоенный анализ» в августе 1941 г.? — Р. 3.). Если бы были опре-*

*делены границы минного поля, то оказалось бы, что флоту достаточно было проложить маршруты перехода на опасном участке всего на 7–10 миль севернее, чтобы резко уменьшить или совсем исключить потери от подрыва на минах заграждения (но если границы минного заграждения не были определены, значит, выбор командованием КБФ для прорыва ФВК № 10 ТБ был в создавшихся условиях правильным? — Р. З.), а угроза ударов торпедных катеров, подводных лодок и береговых батарей от этого значительно не возросла бы (этот вопрос частично рассмотрен в пункте «б» раздела 1 главы 4. — Р. З.).*

*...Военный совет КБФ отказался от использования южного фарватера для прорыва флота, учитывая близость побережья, занятого противником, и опасность со стороны его береговой артиллерии, и выбрал для этой цели центральный фарватер (этот вопрос рассмотрен в пункте «б» раздела 1 главы 4. — Р. З.).*

*...Неверная оценка обстановки на практике привела к тому, что боевые корабли после прохода острова Гогланд самостоятельно ушли вперед, поставив транспорта с войсками перед необходимостью самостоятельно отбиваться от настойчивых и массированных налетов вражеской авиации. Картина была бы, несомненно, другой, если бы большая часть эскадренных миноносцев и сторожевых кораблей была назначена в непосредственное охранение транспортов... (этот вопрос рассмотрен в разделе 3 главы 2, в пункте «в» раздела 1 и в разделе 3 главы 4. — Р. З.).*

*...Следует подчеркнуть, что Главный морской штаб и Морская группа Северо-Западного направления во главе с заместителем наркома ВМФ и главкома Северо-Западного направления адмиралом И. С. Исаковым не оказали командованию КБФ никакой практической помощи при проведении такой сложной операции в тяжелых условиях обстановки.*

*Огромной заслугой личного состава КБФ и его командования является спасение подавляющей части таллинского гарнизона и экипажей кораблей и судов, оказавшихся в смертельной опасности.*

*Важным положительным мероприятием Военного совета КБФ оказалось создание специального отряда прикрития. Благодаря этому, а главное, беспримерному героизму советских моряков, удалось предотвратить катастрофические потери в людях...*

*Таким образом, КБФ удалось в чрезвычайно трудных условиях вывести из осажденного Таллина в восточные базы подавляющее число боевых кораблей (87,5%) и более 18 тысяч закаленных бойцов, активно включившихся в оборону Ленинграда» [док. № 201].*

*В том же 1967 г., выступая на военно-исторической конференции, В. И. Ачкасов дал несколько иную оценку органу стратегического управления, которому был подчинен КБФ: «Военный совет Северо-Западного направления не оказал практической помощи командованию КБФ при проведении такой сложной операции в тяжелых условиях» [библ. № 121].*

*Профессор капитан 1 ранга А. В. Платонов (2005):*

*«Существует такое понятие, как «степень поражения», так вот потеря 50% транспортов в конце характеризуется как его разгром. Наверное, это и есть общий итог Таллинского перехода.*

*<...>*

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

*...Заложенные в план предстоящих действий (план прорыва. — Р. 3.) принципиальные ошибки: выделение отрядов оперативного прикрытия, вместо усиления обороны непосредственно конвоев; невыполнение требований БУ МС-37, НТЩ-40 и т. д., во многом предопределили огромные потери. Но даже в этих условиях все могло развиваться по более благоприятному для нас сценарию, если бы после съемки с якоря не произошла потеря обстановки и управления силами со стороны командующего флотом и его походного штаба» [библ. № 71].*

Эти оценки военно-морских историков будут прокомментированы ниже.

Имеются оценки и представителей стран-противников.

Вице-адмирал ВМС ФРГ Ф. Руге (1954): *«Когда в конце августа Советам пришлось очистить Ревель (Таллин. — Р. 3.), они потеряли при эвакуации не менее 12 военных кораблей и 35 торговых судов». Однако: «Кампания на Балтийском море закончилась без... полной ликвидации советского флота. В последующие годы это привело к большому напряжению немецких сил» [библ. № 294].*

Финские военно-морские историки К. Кескинен и Й. Мянтикоски (1991): *«Тем не менее русские достигли успеха в эвакуации большей части их войск и кораблей из Таллина в район Ленинграда, где они позднее сыграли решающую роль в обороне Ленинграда наступившей зимой» [библ. № 221].*

Читатели смогли бы, видимо, без более подробных комментариев определить свое отношение к приведенным выше оценкам, используя все сведения о Таллинском прорыве, изложенные в главах 1–4 и предыдущем разделе главы 5, а также в документах и материалах, содержащихся в прил. 13 настоящего труда. И все же имеется необходимость обратить внимание на некоторые аспекты приведенных оценок. Пусть простят читатели автора за неизбежные повторения.

**Первое.** Поражают весьма легковесное отношение командования КБФ и ВВС КБФ к своей неспособности во время Таллинского прорыва организовать прикрытие конвоев на максимальный радиус действия ИА и отсутствие объективности в объяснении этого факта.

**Второе.** Неоправданными представляются заявления должностных лиц, чьи оценки Таллинского прорыва приведены выше, о том, что большие потери при прорыве были вызваны, в частности, непринятием заблаговременных мер по вывозу и выводу из Таллина ненужных для обороны ГБ учреждений и кораблей. При этом даже названы эти учреждения и корабли. К ним отнесены флотские управления, тыл, отдел кадров, трибунал, типография, военторг, разные советские учреждения, подводные лодки, транспорты, вспомогательные суда, катера.

Но, во-первых, видимо, забывают о том, что с 5 по 28 августа из Таллина были выведены 106 кораблей и судов, около 60 самолетов и вывезены не менее 19 тыс. людей.

Во-вторых, силы КБФ, оказавшиеся в глубоком тылу противника, обороняли не только Таллин, но также вход в Финский залив от проникновения в него крупных

корабельных группировок противника. Они обеспечивали функционирование морской коммуникации Кронштадт — Таллин — Ханко — Эзель, сухопутно-морской коммуникации Таллин — Рохукюла — Эзель. Ими велись боевые действия по нарушению морских коммуникаций противника в Рижском заливе и открытой части Балтийского моря, осуществлялись бомбардировки Берлина.

Поэтому, в-третьих, все органы управления флотом и его обеспечения должны были, как представляется, находиться при его командующем, поскольку из Таллина осуществлялось управление деятельностью всего КБФ на Балтийском морском театре. И военторг был нужен: ведь кайтселийт (добровольческое военизированное формирование националистов Эстонии), наверное, не собирался кормить личный состав органов управления КБФ, дислоцированных на берегу. Не лишним являлся отдел кадров, оформлявший назначения командного состава, награждение отличившихся и т. д. Для известных целей требовался и военный трибунал.

В-четвертых, отправив из Таллина транспорты, на чем бы потом вывозили людей, вооружение и ценное имущество (реально при прорыве ничего ценного из Таллина не вывезли, хотя и погрузили, но задача такая Военным советом СЗН балтийцам поставлена была). Боевых кораблей хватило бы только для перевозки войск (прил. 1, табл. 109), но опыта использования боевых кораблей для этой цели у балтийцев еще не было. Что же касается ВСУ, то они были нужны для спасения людей с погибших судов.

В-пятых, отправляемые из Таллина корабли и суда с пассажирами или без них требовали сил охранения — ТЩ, СКР и СКА, спасательных судов (буксиров). А этих сил и средств и так не хватало, на переходах между Таллином и Кронштадтом они несли потери, а в ряде случаев их задерживало командование КВМБ для выполнения внезапно возникавших задач в районе Кронштадт — о. Тогланд или для ремонта (следует обратить внимание в табл. 18 и 19 на количество тральщиков, находившихся в ГБ в дни, когда реальным стал вопрос об оставлении Таллина).

В-шестых, требовалось авиационное прикрытие отправляемых в Кронштадт кораблей и судов с людьми и грузами, а сил для этого в Таллине не хватало, так как половина авиации КБФ была передана в состав ВВС Ленинградского фронта.

**Третье.** Претензии к КБФ, высказанные И. А. Киреевым, являются не вполне обоснованными, иногда противоречивыми. Например, командование КБФ стремилось форсировать ЮМБ в светлое время суток, рассчитывая на 5–6 узловую скорость движения конвоев. Скорость КАТЩ, которые Киреев предлагал поставить впереди ТТЩ КОН-1, при использовании катерных тралов не могла превышать 4,5 узлов, так как при большей скорости катерные тралы всплывали, о чем писал он сам еще в 1943 г. [библ. № 149], а это замедлило бы общее движение.

С наибольшей скоростью нужно было пройти и зону действий авиации противника за пределами ЮМАП, а КАТЩ с тралами препятствовали бы этому. Нельзя

сбрасывать со счетов и трехбалльное волнение моря в момент начала движения конвоев, еще больше уменьшавшее скорость КАТЩ и затруднявшее или даже исключавшее применение ими катерных тралов (именно поэтому в КОН-1, где пытались использовать КАТЩ, вынуждены были отказаться от этого). Количество КАТЩ, применявших катерные тралы в общем строю, не должно было превышать трех [библ. № 149], но при этом они могли обеспечить ширину тральной полосы лишь около 100 м. Имели ли командиры КАТЩ и дивизионов опыт таких действий? Каким образом можно было бы осуществить навигационное обеспечение движения КАТЩ по оси ФВК № 10 ТБ? Одно дело тралить мины в назначенном районе, но совсем другое – вести за собой половину кораблей КБФ. А разве можно не учитывать то обстоятельство, что катерные тралы были тралами одноразового действия? Кроме того, применение катерных тралов привело бы к увеличению количества плавающих мин на пути конвоев, что не повысило бы, а снизило безопасность не только ТТЩ, но и охраняемых кораблей.

Наконец, по данным В. М. Йолтуховского<sup>16</sup>, 18 из 27 КАТЩ не имели тралов. Нужно, наверное, учитывать и то, что привлечение КАТЩ к проводке конвоев за тралами существенно сократило бы их количество при спасательных действиях.

Подобные же сомнения можно высказать и по другим соображениям Киреева. Думается, например, что даже подробное обвехование 26 миль протральной ТТЩ полосы (т. е. обеих ее кромок) в ЮМБ, чего требовал пункт «г» § 623 НТЩ-40 (прил. 8), не привело бы к существенному уменьшению потерь. Ведь ее ширина не превышала бы 1 каб. Поэтому остановившиеся по разным причинам корабли и суда, особенно лишившиеся хода, выносило бы ветром и течением из протральной полосы независимо от наличия или отсутствия тральных вех (именно так случилось с ШК «Вирония»).

Корабли, осуществлявшие спасательные действия, все равно выходили бы за линию тральных вех для оказания помощи поврежденным или гибнущим судам, оказавшимся за этой линией (именно по этой причине вышли из протральной полосы и погибли ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс» и СС «Сатурн»).

То же самое делали бы корабли и суда для уклонения от авиационных бомб и артиллерийских снарядов.

Далее. Пункт «б» § 623 НТЩ-40 требовал осуществления ориентирного обвехования протральной полосы при длине кильватерной колонны проводимых за тралами кораблей и судов больше допустимой, что как раз имело место в Таллинском прорыве. Это означало необходимость такого обвехования еще на 161 миле маршрута прорыва. Сколько же потребовалось бы тральных вех и кораблей-вехоставов с учетом еще и того, что КОН-1 от о. Гогланд пошел по запасному маршруту (а это потребовало бы обвеховать дополнительно 44 мили маршрута прорыва).

<sup>16</sup> См.: [http://www.cnw.mk.ua/weapons/navy/balt\\_41.htm](http://www.cnw.mk.ua/weapons/navy/balt_41.htm)



Есть еще одно обстоятельство. Военный совет и штаб КБФ не могли не думать о том, что им нужно будет эвакуировать гарнизоны ВМБ Ханко и БОБР. Судя по тому, что в последующем фарватер 10 ТБ использовался при эвакуации войск с г-ова Ханко, он уже в августе был потенциально избран для этой цели. Возможно, и этим объясняется отказ от обвехования протраленной полосы во время Таллинского прорыва: выставленные вехи могли стать ориентиром для подновления противником разреженных минных заграждений. Вехи также могли быть перемещены немцами или финнами, чтобы ввести в последующем в заблуждение командиров наших кораблей относительно положения протраленного фарватера.

И еще. В соответствии с требованием пункта «в» § 623 НТЦ-40 тральные вехи должны были сниматься после прохода их последним из охраняемых кораблей. Но для их снятия потребовалось бы дополнительно выделять специальные корабли и каким-то образом охранять их. Вряд ли имелась возможность назначить из состава прорывавшихся из Таллина сил КБФ необходимое количество кораблей-вехоставов, способных обвеховать протраленную полосу на протяжении около 200 миль под почти непрерывным огневым воздействием противника. Не было кораблей-вехоставов с экипажами, обладавшими опытом такой работы в интересах движущегося формирования, состоящего из почти 200 кораблей и судов. Не было, наверное, и командиров, подготовленных для организации такого обвехования.

Имеются и другие нестыковки в вопросе обвехования. Так, Киреев в 1960 г. писал [библ. № 45] со слов бывшего флагманского минера штаба МО БМА. Ф. Гончаренко о погрузке на один из транспортов тральных вех, включая светящиеся, которые можно было бы использовать для обвехования протраленной полосы. Однако здесь же он предлагал ночью расставлять возле тральных вех катера, которые подачей световых сигналов показывали бы проводимым за тралом кораблям и судам границы протраленной полосы. Зачем это, если были светящиеся вехи? Но дело в том, что их не было, о чем сам же Киреев говорил и писал в 1942 и в 1943 годах (см. пункт «д» раздела 1 гл. 4). Об этом же писал в своих воспоминаниях адмирал В. Ф. Трибунц: *«К тому же фарватер не был обвехован, да ночью его границы и с вехами едва ли удалось бы увидеть»* [библ. № 101].

Наконец, любое обвехование не предотвратило бы подрыв кораблей и судов на плавающих минах, а также вследствие таких маневров, какой был произведен АР под командованием контр-адмирала Ю. Ф. Ралля.

Вместе с тем к навигационному обеспечению НТЦ-40 относилось не только обвехование тральных полос, но также и оборудование кораблей навигационной техникой, позволяющей вести точное счисление при тралении. А реально навигационное вооружение тральщиков и большинства остальных кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве кораблей, этому требованию не соответствовало. Недостаточным было и навигационное оборудование Балтийского

морского театра военных действий. Это обстоятельство не позволяло кораблям и судам, особенно тральщикам, с необходимой точностью и частотой определять свое место даже в Финском заливе. Недостаточность навигационного оборудования кораблей и театра военных действий как раз и должна была быть компенсирована обвехованием, о слабой надежде на которое сказано выше.

**Четвертое.** Из ошибок и недостатков, отмеченных В. И. Ачкасовым, имеется необходимость еще раз коснуться вопроса об использовании для прорыва какого-то «северного фарватера», расположенного в 7–10 милях севернее колен ФВК № 10 ТБ-е, -ж.

Прежде всего заметим, что он сам говорил, что этим «фарватером» нельзя было воспользоваться, поскольку не были определены границы ЮМБ.

Лишь в ходе эвакуации гарнизона ВМБ Ханко (23.10–15.12.1941 г.) стало очевидным, что при прорыве из Таллина в Кронштадт по маршруту, пролегающему в 7 милях севернее колен ФВК № 10 ТБ-е, -ж, флот мог 28–29.08 понести меньше потерь от мин или даже не понести их вовсе. Анализ, проведенный тогда штабом КБФ, показал:

– с одной стороны, несколько боевых походов ПЛ, пересекавших ЮМБ в сентябре – октябре 1941 г. в его северной части, прошли без потерь;

– с другой стороны, на маршруте № 1, назначенном для эвакуации ВМБ Ханко и проходившем через ЮМБ по коленам ФВК № 10 ТБ-е, -ж, в октябре – ноябре погибли пять кораблей. Примечательно, однако, что при этом только ТР «Андрей Жданов» подорвался на заграждении И-6, поставленном противником до Таллинского прорыва. Другие корабли подорвались на заграждениях И-47. И-54, поставленных в сентябре – ноябре 1941 г. [библ. № 45]. Эти заграждения запирали с запада проход через ЮМБ, проделанный во время Таллинского прорыва.

На основе этого анализа штабом КБФ был разработан и 16.11.1941 г. введен в действие маршрут № 2 для кораблей, принимавших участие в эвакуационных перевозках с п-ова Ханко. Этот маршрут в то время иногда называли «северным фарватером». Впервые он был использован отрядом кораблей 19–22.11.1941 г. при переходе в Ханко и обратно. Его первое колено, проходившее через северную часть ЮМБ, имело направление  $265^\circ - 85^\circ$  и проходило примерно в 1,5–2 милях южнее Кальбодарунд до меридиана  $25^\circ 15' \text{ E}$ . Следуя по этому колену, корабли пересекали четыре минных заграждения: И-7 и И-84, выставленные в августе 1941 г. южнее Кальбодарунд, а также И-50 и И-52, выставленные в сентябре 1941 г. восточнее и западнее этой банки [библ. № 45].

Таким образом, никакого «северного фарватера» или «северного маршрута» близ Кальбодарунд, которым можно было бы воспользоваться в августе 1941 г., не существовало, а такого законченного ФВК вообще не было до конца войны (если не считать финский шхерный фарватер, использовавшийся КБФ с сентября 1944 г. после выхода Финляндии из войны).

Кроме того, удивляют высказанные Ачкасовым соображения о необходимости рисковать «*ради безопасности целого флота*» тральщиками КВМБ. Их силами он считал возможным до выхода сил КБФ из Таллина то ли протралить на ширину 1 мили ФВК № 10 ТБ, ведущий через ЮМБ, то ли проделать новый ФВК южнее о. Родшер через минные заграждения противника и свои, причем делать это без прикрытия с моря и воздуха. Что тут можно сказать? Только то, что все 17 боеготовых кронштадтских тральщиков 3, 9 и 12-го дивизионов приняли участие в Таллинском прорыве: четыре вышли из Таллина в составе ПМО конвоев, девять находились в составе голландского ОПр, еще четыре были направлены на его усиление и перевозили спасенных людей с островов в Кронштадт. А что могло получиться, если бы командующий КБФ рискнул послать хотя бы половину этих ТТЩ «на убой» немецким ТКА, авиации и минам при прокладке нового ФВК в целях обеспечения прорыва? Скорее всего, флот остался бы в Таллине вообще без тральщиков или всего лишь с полдюжиной их.

**Пятое.** Оценка А. В. Платоновым общего итога Таллинского прорыва как разгрома вызывает недоумение. Таллинский прорыв — это не прорыв конвоя в составе 20 транспортов, а операция, в которой участвовало 305 кораблей и судов, которую нельзя ни разгромить, ни уничтожить! Участвующим в ней силам можно нанести поражение, результатом которого будет «...*недостижение поставленных целей... с крупными потерями в л. с., оружий, боевой технике, резким снижением боеспособности сил (войск)*» [библ № 249].

В этом случае можно было бы говорить о разгроме прорывавшихся из Таллина сил КБФ. Но цели Таллинского прорыва были достигнуты, а боеспособность сил флота, несмотря на крушные потери, резко не понизилась. Да и конвой в ходе прорыва был не один, их было около 30. Четыре конвоя и три ОБК, которые фактически тоже были конвоями, перевозившими эвакуируемых людей и охранявшими ПЛ, вышли из Таллина 28.08. А с 30.08 по 7.09 с островов Финского залива были отправлены еще более 20 отрядов боевых кораблей и судов (конвоев) со спасенными защитниками Таллина.

Представляется, что при эвакуации войск потери надо оценивать в первую очередь не в транспортах, а в людях. Эти потери были очень большими, но все же в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград флот доставил 64% людей, эвакуируемых и эвакуировавших. Потери же составили соответственно 36%. В то же время известно, что даже при потере войсками (силами) до 50–60% личного состава и боевой техники, но сохранении управления ими, они считаются лишь частично утратившими боеспособность [библ. № 246].

Потери кораблей и судов — второй элемент оценки степени поражения войск и сил в такой операции. При этом вряд ли следует изолированно рассматривать лишь потери транспортов (кстати, их погибло не 50%, как считает Платонов, а 90%). Правильнее, наверное, оценивать общие потери боевых кораблей, транспортов и вспомогательных судов, которые доставили в Кронштадт как принятых в Таллине

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

и Палдиски людей, так и спасенных в ходе прорыва с погибших кораблей и судов, в том числе высаженных на острова Финского залива. А таких кораблей и судов было 197, и погибли лишь 17,3% из них. Наконец, из всех 305 кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве в период с 28.08 по 7.09, погибли 20,3%.

Эти цифры – подтверждение того, что силы и войска, участвовавшие в Таллинском прорыве, не были разгромлены, а были лишь ослаблены или, другими словами, частично утратили боеспособность, и результатом Таллинского прорыва было выполнение КБФ поставленной задачи.

Детальная оценка итогов Таллинского прорыва изложена в пунктах «б» и «в» раздела 1 настоящей главы.

Что же касается оценок Платоновым планирования Таллинского прорыва, соблюдения требований БУ МС 37, НТЩ-40, организации корабельного ФКП КБФ, то о них речь пойдет подробно в следующем разделе этой главы.

Вопрос о навигационном обеспечении форсирования ЮМАП рассмотрен здесь в пункте **Третье**, поскольку авторство его оценки принадлежит не Платонову, а Н. А. Кирееву.

### **5.3. Таллинский прорыв в творчестве некоторых мемуаристов, историков и писателей: мифы, легенды, предположения, поучения, дезинформация и ошибки**

#### **а) Ю. А. Пантелеев:**

Пожалуй, первым внес свою лепту в создание «мифов и легенд» о Таллинском прорыве бывший начальник штаба КБФ. Это он написал в 1965 г. в своих воспоминаниях [библ. № 67, с. 139]: *«Получая донесения о гибели кораблей и о большом количестве плавающих мин, командующий флотом... приказал всему флоту стать на якорь до рассвета»*. А в отчете о прорыве [док. Вместо введения] об этом сказано следующее: *«Лично наблюдая с КР «Киров» большое число плавающих мин, гибель ряда боевых кораблей и ТР, получив донесения о событиях в арьергарде и отряде прикрывтия, командующий флотом счел дальнейшее движение в темноте бессмысленным и принял решение о постановке главных сил на якорь. В 23 ч. 05 м. главные силы стали на якорь Ш=59°57'6 и Д=26°24'5, о чем флот был извещен по радио»*. Это уже миф, созданный Военным советом КБФ.

Истина же заключалась в том, что командующий КБФ за два с половиной часа до постановки ГС на якоря известил об этом своем намерении командиров КВМБ, ОПР и КОИ-1, но не извещал командиров КОИ-2, КОИ-3, КОИ-4, АР, командующего ВВС.

#### **б) В. И. Ачкасов:**

Не остался в стороне от создания «мифов и легенд» доктор исторических наук капитан 1 ранга В. И. Ачкасов. Например, он настойчиво убеждал слушателей его

выступлений и читателей его публикаций [библ. № 4–6, 120, 121], что «...из 67 транспортов и вспомогательных судов, участвовавших в прорыве, погибло 34 (в основном малотоннажных)».

Во-первых, трудно сказать, почему В. И. Ачкасов воспользовался этой цифрой, которая взята из отчета КБФ 1942 г. о Таллинском прорыве. Ведь он был руководителем авторского коллектива и научным редактором тома III военно-исторического очерка о действиях ВМФ в Великой Отечественной войне [библ. № 22], изданного в 1962 г., где указано, что погибли 46 ТР и ВСУ. Это была цифра, наиболее близкая к реальной, хотя ее наполнение типами судов было ошибочным.

Во-вторых, трудно также понять, какие суда он считал малотоннажными. Даже согласившись с названным им числом погибших ТР и ВСУ, нельзя не заметить, что из них три имели грузоподъемность или водоизмещение более 5000 тонн, одно – более 4000 тонн, пять – более 3000 тонн, девять – более 2000 тонн и четыре – более 1000 тонн; всего – 22 наиболее крупных судна из 34 (64,7%). Тем более что в «Отчете о водных воинских перевозках по Балтийскому бассейну с 22 июня по 30 ноября 1941 г.» о потерях сказано так: «Вследствие недостаточности приданного конвоя и отсутствия прикрытия караванов с воздуха все большие транспорта были уничтожены авиацией противника, за исключением транспорта «Казахстан» [док. № 1359, II]. Если же считать от 46 погибших ТР и ВСУ, указанных в томе III военно-исторического очерка «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [библ. № 22], то 22 наиболее крупных судна – это 47,8%, и в этом случае тоже нельзя говорить о гибели «в основном малотоннажных» судов.

Слово «малотоннажных» было применено Ачкасовым, скорее всего, в угоду издательским нормам тех лет, когда вышли в свет названные выше труды. На эту мысль наводит и то, что в его докторской диссертации [библ. № 201] таких «мифологизированных» или «легендированных» потерь судов нет.

Удивляет, что ряд своих оценок Ачкасов противопоставлял оценкам командования КБФ, основываясь на послевоенных исследованиях. Он нередко не считался с тем, что командование КБФ обладало разведывательными данными о противнике, которые, естественно, имели меньшую информативность, нежели данные, ставшие доступными послевоенным исследователям, почему и оценки командования КБФ не совпадают с оценками этих исследователей. Часто «послевоенные исследования» являлись просто переписыванием архивных документов, не сопровождавшимся скрупулезным анализом приведенных в них сведений, и содержали неверную информацию или ошибочные выводы.

Например, пренебрежительное отношение к возможностям береговой артиллерии немцев и их влиянию на выбор маршрута прорыва Ачкасов основывал на том, что береговая батарея была якобы только на мысе Юминда и стреляла она плохо. Но артиллерийские батареи были развернуты немцами по всему южному берегу Финского залива – от г-ова Виймси до г. Нарва, о чем было известно Военному

Итоги и оценки Таллинского прорыва. суждения о нем историков и писателей...

совету КБФ. А 29.08 появилась батарея на Кургальском п-ове, только что занятом войсками противника. С севера, с о. Мякилуото и о. Куйвасаари, стрельбу могли вести (и с о. Мякилуото вела) финские 305-мм батареи БО.

Все эти батареи реально имели и частично решали в пределах их дальности стрельбы следующие задачи: недопущение или затруднение постановки и траления мин советскими кораблями; затруднение проводки конвоев и нанесение им потерь; отражение попыток высадки десантов; воспреещение огневой поддержки сухопутных войск нашими кораблями, а в последние дни обороны Таллина еще и подавление батарей береговой обороны ГБ, участвовавших в отражении штурма Таллина немецкими войсками. Наконец, именно эти батареи в полдень 28.08 «выгнали» из Таллинского залива боевые корабли КБФ, хотя им, возможно, лучше было бы выйти позднее. Они своим огнем старались не допустить движения наших кораблей и судов севернее или южнее ФВК № 10 ТБ, через районы, где плотность минных заграждений была меньше. Их огонь вынуждал корабли и суда уклоняться от оси протраленной полосы для выхода из-под обстрела, ставить дымовые завесы, которые затрудняли удержание кораблей и судов в кильватерном строю, обнаружение плавающих мин и уклонение от них.

Что же касается конкретно батареи на м. Юминда, то она плохо стреляла лишь потому, что корабли, следуя по коленам ФВК № 10 ТБ-е, ж. находились за пределом дальности ее эффективной стрельбы. Совсем другие результаты были бы при стрельбе по кораблям, идущим вблизи от берега. Ранее приводились результаты поражения артиллерийским огнем наших кораблей на Таллинском рейде в последние дни обороны ГБ флота, а также в районе Кунда еще в начале августа. Да и в ходе Таллинского прорыва, когда СКА ПК-233 оказался вечером 28.08 гораздо ближе других кораблей к м. Юминда, он был потоплен артиллерийским огнем с берега. То же самое случилось с ТР «Луга», оставшимся 28.08 без хода в результате подрыва на mine: утром 29.08, когда ветром и течением его снесло ближе к м. Юминда, он был подожжен и, возможно, потоплен огнем немецкой батареи после ухода наших конвоев из района его местонахождения.

Подробнее вопрос о береговой артиллерии освещен в пункте «в» раздела 1 главы 4.

Тот же Ачкасов в своих публикациях регулярно повторял мифическую цифру людских потерь КБФ и 10-го ск в ходе Таллинского прорыва — 4767 человек, приведенную в отчете КБФ о Таллинском прорыве. А ведь ему была известна близкая к реальной цифра, указанная в упомянутом выше военно-историческом очерке [библ. № 22], — около 9000 военнослужащих (из эвакуируемых войск), так как, повторюсь, Ачкасов был руководителем авторского коллектива и научным редактором тома III этого очерка.

#### **в) В. И. Ачкасов и Н. Б. Павлович:**

Не обошлась без мифов в части, касающейся Таллинского прорыва, и совместная работа В. И. Ачкасова и профессора, контр-адмирала Н. Б. Павловича [библ. № 8].

Так, они утверждали, что Военный совет КБФ переоценил опасность прорывавшимся силам со стороны надводных кораблей и подводных лодок противника. Странное утверждение, поскольку в «Боевом приказе на переход КБФ в Кронштадт» о надводных кораблях, даже о торпедных катерах нет ни слова, но требуется «*особое внимание обратить на ПВО, ПМО, ПЛО*». Кстати, подводные лодки противника постоянно отмечались радиоразведкой КБФ на меридиане Кальбодагрудн и на Восточном Гогландском плесе. Из-за вынужденного в связи с минной опасностью движения прорывавшихся сил постоянными курсами и скоростями на всем маршруте прорыва, а не только при форсировании ЮМАП, опасность атак ПЛ справедливо считалась повышенной.

Вместе с тем Военный совет КБФ был обязан учитывать даже незначительную опасность прорыва в Финский залив крупных надводных кораблей противника. Нарком ВМФ указывал ему: «*Потому противник и не идет в Финский залив, что в Таллине стоят наши силы*» [док. № 212]. А наши силы покидали Таллин, и все могло быть. На этот случай штабом ОЛС и были разработаны документы для боя с надводным противником, включая финские броненосцы береговой обороны. Нужно обратить внимание на то, что надводной угрозой Военный совет КБФ считал финские ББО, базировавшиеся в Ботническом заливе, а не немецкие линкоры и тяжелые крейсера, находившиеся в Киле и Бресте.

Ачкасов и Павлович считали, что от использования для прорыва прибрежного (южного) маршрута командование КБФ отказалось из-за преувеличения опасности со стороны немецкой береговой артиллерии, и утверждали: «*Огневые средства противника на занятом им побережье, как выяснилось при прорыве, не представляли серьезной опасности для сильного флота*» [библ. № 8, с. 75].

Но это же выяснилось при прорыве именно потому, что флот прорывался по маршруту, проходившему за пределами дальности эффективного огня **полевой** артиллерии немцев. А вот о том, что могло выясниться, если бы флот пошел на прорыв по прибрежному южному маршруту, два ученых моряка ничего не сказали.

Наконец, выводы командующего КБФ из оценки обстановки, воплотившиеся в выборе маршрута прорыва, построении походного порядка прорывавшихся сил и организации их действий в ходе прорыва, свидетельствуют о том, что он стремился противодействовать реальным угрозам таким образом, чтобы по возможности минимизировать их воздействие на ОБК и КОН в создавшихся условиях. О допущенных при этом ошибках, подлинных или мнимых, говорилось выше и будет еще сказано в дальнейшем.

Ачкасов и Павлович также утверждали, что Военный совет СЗН выполнил просьбу Военного совета КБФ о нанесении ударов по аэродромам противника фронтовой авиацией и сосредоточении на аэродроме Лицово максимального количества истребителей с подвесными баками для увеличения дальности истребительного прикрытия прорывавшихся сил. Но именно это и не было сделано Военным со-

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

вегом СЗН! Их утверждение является странным еще и потому, что противоречит приводившейся выше цитате из выступления Ачкасова на военно-исторической конференции в 1966 г., которую придется повторить: «*Военный совет Северо-Западного направления не оказал практической помощи командованию КБФ при проведении такой сложной операции в тяжелых условиях*».

Этим же авторам принадлежит заявление о том, что немцы не использовали против прорывавшихся сил КБФ самолеты-торпедоносцы. На самом же деле использовали, хоть и безрезультатно. И сами немцы об этом пишут в послевоенных книгах, и некоторые наши историки не обошли вниманием этот факт. О фактах применения торпедоносцев говорится в донесениях капитана транспорта «Балхаш» и помощника по политической части капитана транспорта «Иван Папанин».

### г) В. Д. Доценко:

Инициатором дезинформационной атаки на содержание и результаты Таллинского прорыва явился, как это ни прискорбно, профессор, капитан 1 ранга В. Д. Доценко. Хотелось бы обратить внимание на ущербность ряда высказываемых им положений и опровергнуть их.

Так, он ставит в один ряд поражения русского флота во 2-м Роченсальмском (1790) и Цусимском (1905) сражениях с «поражением» КБФ в Таллинском прорыве [библ. № 29, 200, 258], причем «поражение» КБФ, по его мнению, было самым крупным. Критерием для такого утверждения у него являются лишь потери, да и то рассчитанные с использованием неизвестно откуда взятых цифр. Но дело в том, что потери — не единственный критерий успешности морских операций. В конечном счете, результаты (не стоит спекулировать словами «успех» и «неудача») той или иной операции должны оцениваться по критерию выполнения или невыполнения поставленной боевой задачи. Естественно, чем меньше при этом свои потери, тем выше оценивается успешность (эффективность) ее выполнения. Кстати, используя термин «поражение», Доценко не посчитал нужным определить его степень в каждом из сравниваемых исторических событий (или уничтожение, или разгром, или ослабление; частичная или полная утрата боеспособности). Разберемся в этом вопросе детальнее.

Во-первых, о выполнении задач.

*Ни вице-адмирал принц К.-Г.-Н.-О. Нассау-Зиген, ни вице-адмирал З. П. Рожественский поставленных им задач не выполнили, а вице-адмирал В. Ф. Трибуц поставленную ему задачу выполнил, что наглядно показано выше.*

Во-вторых, о потерях.

Нассау-Зиген в течение 5-часового боя потерял 62 из 152 (40,1%) кораблей и 7369 из 14 тыс. человек (52,6%) личного состава (погибших, раненых и плененных) и привел гребцов сохранившихся галер к физической неспособности к гребле, а сами галеры лишил необходимой подвижности [библ. № 242, 245, 273, 275]. Для галерного флота это — *полная утрата боеспособности.*



Рожественский за *три* суток потерял 34 из 38 кораблей и судов (89,5%) и 13,7 тыс. из 15,1 тыс. человек (90,7%) личного состава (погибших, раненых, плененных и интернированных). Результат: *уничтожение 2-й и 3-й тихоокеанских эскадр* [библ. № 242, 272, 275, 293, 316].

Трибуц за *11 дней* (28.08–7.09) потерял 62 из 305 кораблей и судов (20,3%) и 10,3 тыс. из 28,6 тыс. военнослужащих (36,2%), прорывавшихся на этих кораблях и судах из Таллина в Кронштадт (раздел 1 настоящей главы). В итоге — *лишь ослабление прорывавшихся сил КБФ и 10-го ск (частичная утрата ими боеспособности)*.

Факты и цифры — явно в пользу КБФ!

Но дело не только в цифрах. Не надо забывать и о разных условиях проведения этих операций, характере сил и оружия, в них применявшегося. Против Нассау-Зигена были только ядра, пули и холодное оружие, против Рожественского — снаряды шлюс торпеды, а против Трибуца — снаряды, торпеды, мины и авиабомбы.

Непонятна также и сама идея сравнения совершенно разных по задачам и содержанию операций. Так, корабли вице-адмиралов Нассау-Зигена и Рожественского не перевозили ни военных, ни гражданских пассажиров, такую задачу выполнял лишь вице-адмирал Трибуц. Поэтому, если исключить из числа участвовавших в Таллинском прорыве 65 кораблей и судов и перевезившихся ими пассажиров, а потери оценивать от оставшихся 160 единиц и их экипажей, то сравнение Таллинского прорыва с Роченсальским и Цусимским сражениями окажется в еще большей степени в пользу КБФ и вице-адмирала В. Ф. Трибуца.

Опыт Второй мировой войны дает исследователям многочисленные примеры операций по эвакуации прижатых к морю группировок войск. Из этого опыта известно, например, что существуют **два основных вида морских эвакуационных перевозок войск** [библ. № 236, 237, 241, 276, 291].

**Первый**, когда удержание обороняемого «до последнего солдата» прибрежного объекта становится невозможным, и вынужденная эвакуация производится поспешно, без должной подготовки и поддержки.

Так, в мае 1941 г. после недельной обороны о. Крит около 16 500 из 42 500 находившихся на нем британских и греческих военнослужащих в течение пяти суток были эвакуированы в Александрию на британских боевых кораблях. Около 2000 погибли при эвакуации. Остальные 24 000 защитников острова либо погибли в боях, либо попали в плен к немцам. В эвакуации участвовали девять крейсеров, 13 эсминца и один быстроходный транспорт. Эвакуация производилась в основном в ночное время. Благодаря господству немцев в воздухе (английские аэродромы находились в Египте, примерно в 600 км от о. Крит) их авиация потопила один крейсер и три эсминца, были повреждены три крейсера и четыре эсминца.

О Таллинском прорыве все сказано выше.

Поэтому большим потерям при этом виде эвакуации, в том числе пленными, удивляться не приходится.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

**Второй**, когда удержание обороняемого объекта остается возможным, но перестает быть необходимым по оперативно-стратегическим соображениям, становится невыгодным. Эвакуация в этом случае производится планово, после заблаговременной подготовки и тщательной организации. Примерами являются эвакуации союзных войск из Дюнкерка в 1940 г., советских войск из Одессы и с Ханко в 1941 г., части немецко-румынских войск из Крыма в 1944 г. В этих случаях больших потерь, как правило, удавалось избежать.

Наконец, нужно рассматривать ситуации полной невозможности эвакуации. В этих случаях не сумевшие эвакуироваться войска обычно оказываются в плену у противника:

- в декабре 1941 г. после 18-дневной обороны сдался в плен японцам весь 12-тысячный гарнизон британской ВМБ Гонконг;
- в феврале 1942 г. после недельной обороны ВМБ Сингапур в плен сдались 73 000 британских военнослужащих;
- в июне 1942 г. после однодневной обороны Тобрука немцам сдался весь 35-тысячный британский гарнизон этой ВМБ;
- в июле 1942 г. из-за невозможности эвакуации в Севастополе были оставлены и попали в плен более 90 000 советских военнослужащих;
- в мае 1943 г. в Тунисе из-за невозможности эвакуации сдалась англо-американским войскам прижатая к морю 250-тысячная немецко-итальянская армия.

Все зависит от условий обстановки и возможностей своих и противника. Вот такие операции, как представляется, и нужно сравнивать.

Рассуждая о неготовности КБФ к эвакуационным перевозкам [библ. № 29, 30, 31, 200], Доценко говорит, что все первые операции флота были спланированы, исходя из *«военной доктрины только благоприятного развития событий на континентальном ТВД»*.

Но, во-первых, операции флота планировались, исходя не из доктрины, а из поставленных оперативных задач.

Во-вторых, планы операций по недопущению высадки десанта противника на побережье Латвии и Эстонии, прорыва немецкого флота в Финский и Рижский заливы вытекали явно не из сценария *«благоприятного развития событий на континентальном ТВД»* с началом войны. Они были нацелены, скорее, на недопущение неблагоприятного развития событий на северо-западном направлении обороны страны.

Лучше бы Доценко заметил, что КБФ вообще не была поставлена задача защиты наших морских коммуникаций, решением которой определялся успех эвакуационных перевозок. В этой связи, говоря о расчетах на благоприятное развитие событий на суше, Доценко следовало бы упомянуть еще одну не замеченную им, но поставленную КБФ задачу: помочь армии в разгроме вооруженных сил Финляндии и овладении ее территорией. Планировалось, что советские войска выйдут

на побережье Ботнического залива, КБФ тем временем уничтожит финские ВМС и береговую оборону, поможет КА овладеть южным побережьем Финляндии и Аландским архипелагом. И тогда вообще никакой защиты наших коммуникаций в Финском заливе не потребовалось бы. В этом случае речь шла действительно о «благоприятном развитии событий», о наступлении. Но Красная армия не смогла наступать на Финляндию, а была вынуждена отступить к Ленинграду, в результате чего возникла необходимость защиты своих коммуникаций, к чему КБФ, как к выполнению самостоятельной оперативной задачи, не готовился. Но, повторюсь, по отношению к Германии у КБФ наступательных планов не могло быть, поскольку ему не ставились такие задачи.

При рассмотрении конкретных событий и результатов Таллинского прорыва Доценко заявляет, например, что балтийцы должны были все крупные суда свести в один КОН, ссылаясь при этом на опыт проводки КОН англичанами и американцами в Атлантике в годы Второй мировой войны. Не хочется думать, что Доценко плохо представляет разницу между Атлантическим океаном и Финским заливом, а также между угрозами КОН в этих акваториях, создававшимися противником.

В составе балтийских конвоев было около 50 кораблей и судов с осадкой более 3 м, которые в первую очередь нуждались в прикрытии тралами (корабли и суда, входившие в состав ГС, ОПР и АР, в том числе БТЩ, не учитываются). При построении кораблей и судов КБФ в КОН по англо-американскому типу получилась бы группировка, идущая через ЮМБ в строю сложного кильватера, состоящая из 9–10 колонн по пять–шесть кораблей в каждой. При интервалах между колоннами, равных, скажем, одному кабельтову, общая ширина строя КОН составляла бы около 10 каб. Для проводки такого КОН через ЮМБ потребовалось бы иметь в одном ряду до 13 пар ТЩ с МТЩ, т. е. 26 тральщиков. А в двух–трех рядах, как требовало НТЩ-40, до 52–78 тральщиков. Глубина строя ПМО могла составить более десятка миль!

Имевшиеся у балтийцев 16 тихоходных ТЩ могли создать, построившись парами в один ряд, протраленную полосу шириной не более 6 каб. А если в общий строй поставить еще 10 БТЩ, то ширина протраленной полосы достигнет 10 каб., но конвой будет идти за одним рядом тралов, ГС, ОПР и АР останутся без ПМО. Однако в атлантических конвоях расстояние между колоннами составляло не один, а пять каб. Балтийским конвоям для обеспечения свободы маневра при уклонении проводимых за тралами кораблей и судов от мин и бомб потребовались бы такие же расстояния. Желающие могут подсчитать потребность в тральщиках.

Далее. Англо-американские КОН такого масштаба при переходе через Атлантику по несколько дней шли, не меняя курса, а если и меняли, то вдали от навигационных опасностей. На переходе из Таллина в Кронштадт в течение двух суток КОН и ОБК изменяли курс до 10 раз, причем дважды на 70° и дважды на 90° через промежутки времени около 2–3 часов.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Кстати, транспорты в англо-американских КОН ходили со скоростью 12–15 узлов, в отличие от наших, скорость которых ограничивалась 5–6 узлами, которыми шли ТТЩ с тралами. Это тоже нужно знать и помнить. Ведь в этом случае наши корабли охранения, в том числе ЛД и ЭМ, также были бы вынуждены идти со скоростью конвоев, т. е. без использования параванов-охранителей. Можно придумывать разные варианты построения этих боевых кораблей для охранения конвоев, но все они будут приводить к увеличению количества проводимых за тралами кораблей и судов в колоннах до 9–10 единиц.

Интересно, как В. Д. Доценко удалось бы провести предлагаемую им армаду между мелями и островами Финского залива. В Атлантике не было ни мин, ни авиации, ни торпедных катеров, ни береговой артиллерии, ни, наконец, навигационных опасностей, а там, где все или часть этих «прелестей» были (на подходах к Британским островам), эти конвои ходили такими же ордерами, как на Балтике. Между прочим, даже в гораздо более широком, чем Финский залив. Средиземном море англичане не строили свои КОН в строи сложного кильватера и не делали их такими крупными, как в Атлантике.

Мало того что этот опыт наших союзников к Финскому заливу неприменим, но союзникам потребовалось приобретать этот опыт и строить тысячи кораблей охранения в течение почти четырех лет войны, чтобы лишь в 1943 г. перебороть немецкие подводные лодки в Атлантике. И это было достигнуто в условиях, когда на территории Великобритании и США немецких войск не было.

Развивая свою мысль о большом конвое, Доценко, ссылаясь на некое большинство исследователей, задним числом «учит» вице-адмирала В. Ф. Трибуца: оказывается, нужно было отправлять из Таллина подводные лодки, боевые катера, небольшие вспомогательные суда не в конвоях, а небольшими группами или «врассыпную» (главное, чтобы не по одному маршруту), без охранения; в таком случае немецкая авиация стала бы гоняться по Финскому заливу за всякой «мелочью», а не за крупными судами [библ. № 29].

Вот бы увидеть на карте эти «разные» маршруты в Финском заливе, где оба берега заняты противником, а между берегами всего-то 30 миль воды, загражденной минами!

Итак, подводные лодки — по минам без ПМО?! Но разве подводные лодки, входившие в состав боевого ядра КБФ, не являлись ценными объектами?! Конечно, после Таллинского прорыва подводные лодки, выходя в Балтийское море и возвращаясь из него в Кронштадт, форсировали минные заграждения в Финском заливе от и до о. Гогланд без ПМО, но в августе 1941 г. считалось необходимым сопровождение их тральщиками.

А КРЛ «Киров», выходит, вступил бы в охранение, например, ТР «Иван Папанин», следуя около него скоростью 5–6 узлов? И то же самое делали бы другие корабли боевого ядра КБФ по отношению к другим ТР? Как в этом случае удалось

бы сберечь боевое ядро флота от подрыва на минах ЮМБ и от поражения авиабомбами на гогландских плесах?

А как можно было организовать ПВО той «мелочи», что пошла бы малыми группами и одиночно? Чем проводились бы спасательные действия, которыми должны были заниматься малые корабли и катера? Как, наконец, удалось бы управлять всеми?

Зато какую «веселую охоту» устроил бы Доценко немецким и финским боевым катерам (ТКА, СКА и КАТЦ)! Что же касается немецкой авиации, то она, без сомнения, не стала бы размениваться на всякую «мелочь», а занялась бы транспортами, эсминцами, лидерами и КРЛ «Киров».

Наверное, Доценко очень импонирует опыт руководителя британского Адмиралтейства адмирала Паунда, приказавшего в 1942 г. именно таким образом осуществлять переход конвоя PQ-17 по Баренцеву морю в Архангельск, в результате чего две трети выполнивших его приказ судов были потоплены немецкими самолетами и подводными лодками.

Только в уютном домашнем кабинете из дали конца XX в. можно было придумать такие «советы» командующему КБФ 1941 г.! Надо полагать, у вице-адмирала В. Ф. Трибуца и Доценко были разные взгляды на важность объектов, что определялось не только оперативно-стратегическими факторами, но и пониманием ответственности за утрату боевых кораблей. Хотелось бы также спросить профессора: где можно ознакомиться с результатами работ «большинства исследователей», на которых ссылается Доценко?

Но этим примером «мастер-класс» Доценко не ограничивается. Так, обрисовав случаи подрыва кораблей и судов на минах 28.08.1941 г. [библ. № 30], он обвиняет командующего КБФ в незнании минной обстановки, из-за чего он приказал всем кораблям и судам с наступлением темноты стать на якоря до рассвета, хотя они уже вышли за пределы ЮМАП. Приходится, однако, констатировать, что обстановки не знал профессор Доценко.

Во-первых, командующий КБФ не приказывал прорывавшимся силам становиться на якоря, а лишь проинформировал командиров ОПР и КОН-1 о том, где главные силы станут на якоря и когда продолжат движение. Это решение было вызвано именно знанием минной обстановки: опасением подрыва кораблей ГС в темноте на плавающих минах и, возможно, на минах не полностью вытравленного заграждения И-77 возле о. Родшер. Кроме того, командующий КБФ мог считать необходимым продолжать выполнение отданного 27.08 Военным советом КБФ «Боевого приказа о прикрытии КОН-1 и КОН-2 силами ГС до о. Гогланд».

Во-вторых, в момент постановки главных сил на якоря (около 23 часов 28.08) все остальные группировки кораблей и судов уже стояли на якорях в пределах ЮМАП: ОПР, КОН-1 и часть кораблей и судов из состава КОН-4 и АР — в его восточной части, а КОН-2, КОН-3 и СКР из состава АР — в западной. Если бы это было не

так, то не было бы и потерь от подрыва на минах с началом движения утром 29.08. Местонахождение конвоев командующему КБФ известно не было.

В-третьих, все корабли и суда стали на якоря вынужденно. В ОПР подорвались на минах и потеряли ход ЛД «Минск» и ЭМ «Славный», ЭМ «Скорый» погиб, а четыре из пяти его БТЩ в темноте оторвались от проводимых за тралями кораблей, и ОПР остался без ПМО. КОН-1 и КОН-2 тоже остались временно без ПМО: из 12 ТТЩ два погибли, два в темноте оторвались от охраняемых судов, у трех были выведены из строя все тралы, и они занялись спасением людей с погибших кораблей и судов. Оставшиеся пять ТТЩ на два конвоя имели только змейковые тралы, которые ночью применять было нельзя.

Тральщики КОН-3 тоже оторвались от охраняемых кораблей и судов и возвратились к ним, когда они уже стояли на якорях. Опасность подрыва на минах, в том числе плавающих, ночью для ОПР и конвоев была гораздо большей, чем для ГС. Кроме того, в темноте командиры конвоев фактически потеряли управление ими (его удалось восстановить лишь с рассветом). Строй кильватерных колонн КОН-2 и КОН-3 нарушился, и они образовали неуправляемую общую «кучу» кораблей и судов. При этом одна часть кораблей и судов стала на якоря по приказаниям командиров конвоев и командира дивизиона СКР, оказавшегося среди них на СКР «Снег», другая часть — без приказа, исходя из здравого смысла. А часть продолжила движение и оказалась в расположении стоящего восточнее на якорях КОН-1.

Наверное, оценивать действия исторических персонажей нужно, имея полное, глубокое, а не поверхностное знание обстановки и ее развития. А этого Доценко явно не доставало и при рассмотрении других событий Таллинского прорыва.

Так, осуждая уход боевых кораблей ГС и ОПР от конвоев, Доценко, видимо, забыл, а скорее, просто не знал того, что директивой Военного совета СЗН было приказано охранять конвои только тральщиками, катерами «МО» и авиацией, но никак не кораблями ОЛС. Командующий КБФ и так основательно отклонился от буквы директивы, решив осуществить на участке о. Кери — о. Гогланд прикрытие конвоев силами ОЛС, а также включив в состав охранения конвоев три КЛ и пять мобилизованных СКР.

Доценко почему-то не удосужился оценить возможности ПВО конвоев силами неповрежденных кораблей ОЛС (а это только ЛД «Ленинград» и ЭМ «Сметливый» из охранения КРЛ «Киров» и ЭМ «Свирельный», буксировавший потерявший ход ЭМ «Гордый») с учетом значительной продолжительности предстоявшего противоздушного боя.

Им также не приняты во внимание минная обстановка и требования статьи 118 БУ МС 37 (прил. 7) о плавании эсминцев в районах постоянной минной угрозы только с поставленными параванами, т. е. на скорости не менее 14 узлов.

Можно с большой вероятностью утверждать, что попытка ЛД и ЭМ идти в едином строю с конвоями скоростью 5–6 узлов окончилась бы увеличением общих

потерь за их счет. У командующего КБФ были перед глазами факты потопления авиацией противника в Рижском заливе эсминцев при обстоятельствах, не позволявших им маневрировать курсом и скоростью. Можно предположить, что у него имелась и какая-то информация о том, как немецкая авиация топила или повреждала британские линкоры и крейсера, авианосец и эсминцы в мае 1941 г. в ходе Критской операции.

При оценке событий Таллинского прорыва Доценко нелишне было бы вспомнить и последующие события, связанные с потоплением немецкой авиацией советских эсминцев в Черном море в 1942–1943 гг., когда они теряли одно из двух средств ПВО — маневренность, способность уклоняться от сброшенных бомб. Один только зенитный огонь не обеспечивал надежной ПВО даже на самооборону.

Следует также не забывать и о реальности угрозы атак подводных лодок противника в Финском заливе восточнее меридиана 26°. Радиоразведка систематически обнаруживала работу их радиопередатчиков в Нарвском заливе и на голландских шлесах. Именно в этом районе погиб в июле атакованный финской ПЛ транспорт «Выборг». Здесь же обнаруживались и вытраливались мины, поставленные финскими подводными лодками.

Наконец, нужно обратить внимание на требования Корабельного устава РК ВМФ Союза ССР часть I (КУ-39), в статье 379 которого указывалось: *«Важнейшим условием безопасности плавания от атак подводных лодок является большой ход. Поэтому корабли в светлое время суток должны идти возможно большим ходом»*.

Претендуя на роль опровергателя легенд и мифов как Русского императорского, так и, особенно, советского ВМФ, Доценко сам стал главным их творцом. Так, в 2005 г., без всяких на то оснований, он отверг возможность атаки прорывавшихся сил торпедными катерами [библ. № 31]. Однако об этих атаках и их результатах рассказывается не только в журналах боевых действий и вахтенных журналах кораблей, участвовавших в их отражении, но также в иностранной литературе [библ. № 222, 224], что добавляет доказательности. Да и сам он десятью годами раньше признавал ночные атаки финских торпедных катеров на конвои [библ. № 30]. Правда, и это признание является его заблуждением. Три атаки против КОН-2, КОН-1, ОНР и ГС предприняли не финские, а немецкие ТКА, о чем говорилось ранее, но не ночью, а около 19.50 (до захода солнца), 21.00 и 21.10 28.08 (до начала навигационных сумерек).

Все атаки были отражены кораблями ОНР, КЛ «Москва» и КРЛ «Киров». Финские же СКА, вооруженные бугельными торпедными аппаратами, атаковали не конвои, а отбившиеся от конвоев отдельные вспомогательные суда. Советским военно-морским командованием официально признано за ними потопление ПМШ «Атта» (торпедой), что произошло севернее района ночной стоянки КОН-2, но его охранением не отражалось, поскольку финские катера никто не видел, а также захват буксиров И-18 и «Палдиски». Имеются посвященные этим действиям документы Союзной контрольной комиссии по Финляндии [док. № 1298], финские

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

архивные документы и иностранная историческая литература [библ. № 222], повествующая о них. Кроме того, 31.08 командир одного из финских СКА (ТКА) намеревался атаковать ВТ № 523 «Казахстан» у о. Вайндлю, но отказался от этого намерения, увидев у острова несколько советских боевых кораблей (там были два СКА типа «МО» и пять ТТЦ) [библ. № 214, 229].

Вместо того, чтобы разобраться в ситуации, Доценко сочинил еще одну легенду, диаметрально противоположную приведенной выше, и сообщал неискушенным читателям, что никакие ТКА противника в ночь на 28.08.1941 г. не выходили в атаки на прорывавшиеся из Таллина силы КБФ, и корабли ОНР обстреляли свои ТКА, которые якобы намеревались присоединиться к ним, сообщая свои позывные. Доценко даже назвал их номера — 73. 74. 94. 103. 113 — и обозначил скорбь по погибшему от «дружеского» огня ТКА № 103.

Доценко оказался прав лишь в том, что в ночь на 28.08 торпедные катера противника действительно в море не выходили. Не было возможности и необходимости. Известно, что в ночь на 28.08 над Финским заливом бушевал крепкий ветер, наши корабли и суда находились в Таллинском заливе, крейсер, лидеры и эсминцы стреляли, но не по морским целям, которых не было, а по берегу, сдерживая постановкой заградительных огней наступающие войска противника. Названные Доценко наши торпедные катера укрывались от ветра и волны в гавани о. Найссаар. Наверное, немецкие и финские ТКА с такой же целью «прятались» на своих базах. Это — первая неувязка придуманной Доценко легенды.

Вторая его неувязка связала с тем, что если немецкие ТКА все-таки пытались атаковать прорывающиеся силы КБФ, но не в ночь на 28.08, а вечером 28.08, до наступления вечерних навигационных сумерек, то финские атаковали ночью, между 03.00 и 06.00 29.08. Не раскрывает Доценко и того, кем и когда выяснилось и где сказано о том, что корабли ОНР обстреляли свои ТКА. Нужно также заметить, что статья 48 «Правил совместного плавания ВМФ» (ПСП-39) запрещала малым кораблям приближаться в ночное время к большим кораблям, никак не связывая это с подачей каких-либо сигналов. Что же касается правил опознавания, то в случае приближения ТКА к большим кораблям они сначала должны были подать опознавательные сигналы, а уж затем позывные.

Еще жестче были в этом вопросе требования статьи 428 КУ-39 часть I: *«Всякий корабль, если о появлении его не было точных предварительных указаний и если нет абсолютной уверенности, что это корабль свой, должен считаться кораблем противника. При этом большие корабли должны неуклонно придерживаться правила — лучше потопить миноносец или катер, чем рисковать потерей большого корабля вследствие запоздалого принятия мер».* Хотя лидеры и эсминцы не относились к большим кораблям, но ОНР еще не закончил выполнение задачи прикрытия КОН-1, рядом с которым он стоял на якорях, а входившие в состав конвоя транспорты, согласно БУМС 37 и НМО-40, считались большими кораблями.



Наконец, хотелось бы узнать у Доценко, что означает понятие «в ночь», в какой период и каких суток происходит событие, обозначенное этими словами?

Предположим, однако, что Доценко оговорился, назвав 28.08 вместо 29.08. Но тогда появляется третья неувязка его легенды.

Из архивных документов следует, что ТКА № 73 и ТКА № 74 входили в состав охранения ГС. Ночью 29.08 ТКА из охранения ГС находились на бакштовах у кораблей этого отряда, стоявших на якорях вблизи о. Родшер. ОПР во главе с ЛД «Минск» также стоял на якорях, но примерно в 15 милях юго-западнее ГС, и этим ТКА незачем было к нему присоединяться. Также незачем было присоединяться к ОПР ТКА № 103 и ТКА № 113. Из официальных изданий ВМФ [библ. № 127, 288] известно, причем с подробностями, что ТКА № 103 был поврежден взрывом предположительно немецкого минного защитника около 20.30 28.08, а затем из-за невозможности его буксировки был потоплен своим ТКА-37. Правда, находившийся на ТКА № 103 командир 1-й бртка считал, что катер был поврежден взрывом погибшего ЭМ «Яков Свердлов» [док. № 759].

Что же касается ТКА № 113, то он, по свидетельству бывших его командира и флагманского штурмана 1-й бртка, был назначен в охранение ЛД «Минск» и поэтому уже «присоединен» к ОПР, хотя согласно «Боевому приказу на переход КБФ в Кронштадт» должен был находиться в охранении КРЛ «Киров». И этот ТКА действительно был обстрелян с «Минска». Кстати, предполагаемые источники сочиненной Доценко «легенды» — командир ТКА-113 и флагманский штурман 1-й бртка — объясняют в своих воспоминаниях, что этот катер спасал людей с ЭМ «Скорый», но не объясняют, почему для высадки спасенных он ночью шел к лидеру без разрешения [док. № 779 и № 780]. В результате ТКА № 113 был обстрелян с мостика «Минска» из пулемета ДШК, причем стрельба велась не на поражение, а для напоминания о необходимости соблюдения ПСП и КУ [док. № 777].

Имеется еще один рассказ об этом событии. Его автор — бывший помощник командира СКА ПК-213 капитан 1 ранга в отставке Г. И. Москалев, который в своих неопубликованных воспоминаниях сообщил следующее: *«Взрыв на лидере «Минск». Одновременно мы обнаружили буруны двух движущихся торпедных катеров как раз в сторону лидера. Естественно, мы приняли их за атакующие катера и открыли огонь, одновременно запрашивая у них опознавательные. Катера остановились. Мы подошли к ним поближе, я спрашиваю через мегафон:*

— Какой катер?

— «64».

— ...вашу мать! (конечно, номер ТКА автор воспоминаний назвал неправильно, но это же воспоминания, не опирающиеся на архивные документы. — Р. З.).

*Наконец-то, думаю я, произвели опознавание. Возвратились на свое место»* [док. № 795].

Правда, в вахтенном журнале ПК-213 об этом событии нет ни слова.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Наконец, о ТКА № 94. В архивных документах ничего не говорится о нем, поскольку такого в составе прорывавшихся сил вообще не было; он входил в состав голландского ОПР.

Вот и вся история без всяких мифов и легенд.

Командующий КБФ или командир ОЛС могли, конечно, послать группу ТКА на поиск оставших конвоев, но это должно было бы найти отражение в журналах боевых действий ФКП (приказание катерам, переданное оповещение об их посылке, исполнение приказа) и запасного флагманского командного пункта (ЗФКП) флота (принятое оповещение), однако никаких записей, подтверждающих такие действия, в ЖБД нет. Кроме того, в этом случае три из пяти ТКА должны были бы иметь не те номера, которые назвал Доценко.

Справедливости ради нужно назвать еще одну отраженную кораблями ОПР попытку якобы атаки ТКА противника. Это произошло около 06.20 29.08, в момент съемки ОПР с якорей. Но если отражение первых трех атак подтверждено документами обеих воюющих сторон, то о последней известно лишь из документов АО ЦВМА, где хранятся обзоры действий ТКА противника в кампании 1941 г. В обзоре подробно и со схемой описаны попытка шести ТКА противника атаковать корабли и суда ОПР и КОН-1 вскоре после восхода солнца 29.08.1941 г., ее отражение артиллерийским огнем двух лидеров и возникший пожар на двух ТКА [док. № 1297]. Там же хранятся вахтенные журналы семи кораблей ОПР и КОН-1, в которых имеются записи об обнаружении торпедных катеров (правда, трех-четырех), а также об обстреле их нашими кораблями.

В рукописно-документальном фонде ЦВММ имеются воспоминания командира ТКА № 113 С. А. Глушкова [док. № 779], который, находясь у борта ЛД «Минск», якобы наблюдал шесть атакующих ТКА, стрельбу двух лидеров по ним и поставленную ТКА дымовую завесу, за которой они скрылись.

Маловероятно, что это были немецкие ТКА, поскольку нет данных о том, что они выходили в море 29.08.1941 г. Возможно, это были три финских СКА, примерно в этом районе около 6.00–6.30 29.08.1941 г. захватившие буксиры И-18 и «Палдиски», оторвавшиеся от колонны прорывавшихся сил. Но в донесении командира дивизиона финских СКА об атаке ОПР ничего не сказано [док. 1298].

Очень странными представляются рассуждения Доценко о людских потерях в ходе обороны Таллина и Таллинского прорыва.

В 1991 г. он утверждает, что, по его подсчетам, защитников Таллина было 50 000 человек, из них 10 000 были взяты немцами в плен, 10 000 погибли в боях, а около 30 000 были посажены на корабли и суда для эвакуации (интересно, где можно ознакомиться с этими его подсчетами?), причем 12 000–14 000 из них погибли в ходе прорыва в Кронштадт [библ. № 200].

Трудно понять, почему Доценко «посадил» на корабли и суда 30 тыс. защитников Таллина, если в рассекреченном к тому времени отчете о прорыве и в воен-

но-историческом очерке, изданном ГШ ВМФ в 1962 г. [библ. № 22], на который он ссылается, сказано, что их было принято 20 400 человек? Почему он не хочет признать (или оспорить) число эвакуировавшихся военнослужащих (именно эвакуировавшихся, поскольку гибли и члены экипажей кораблей), погибших в ходе прорыва, приведенное в этом же военно-историческом очерке со ссылкой на штаб КБФ, — около 9000 человек? Почему его не заинтересовала цифровая путаница в военно-историческом очерке, рассмотренная в пункте «в» раздела 1 настоящей главы? И наконец, почему, упоминая другое число погибших при прорыве — 10 000 человек, приведенное в военно-историческом очерке [библ. № 22], он не обратил внимания на автора этой цифры, которым был замнаркома Морского флота, не имевший данных для оценки потерь военнослужащих и писавший об общих потерях.

В 1995 г. Доценко, выступая в Военно-морской академии имени адмирала флота Советского Союза Н. Г. Кузнецова на конференции, посвященной 50-летию Победы [библ. № 29], повторил свою цифровую акробатику.

Однако в 2005 г., возвратившись к теме потерь в ходе Таллинского прорыва в своем труде «История военно-морского искусства. Т. II. Боевые действия флотов», профессор так написал о принятых на корабли и суда защитниках Таллина: «Предполагают, что их насчитывалось от 20 до 27 тыс. человек». Кто, где и когда высказал эти предположения, Доценко не раскрывает. И не слишком ли велик разброс цифр?

Через пару страниц, произведя «тщательный анализ», профессор повторяет цифру образца 1991 г.: «до 30 тыс. человек были приняты на транспорты и боевые корабли». Кроме того, по словам Доценко, опять же кем-то предполагается, что на корабли и суда были приняты 15 000 гражданских лиц, «из которых спаслись немногие». На чем основано это предположение и что значит «немногие», Доценко опять не раскрывает (а ведь спаслись две трети эвакуировавшихся гражданских лиц).

Весьма загадочными оказались в этой книге оценки потерь в ходе Таллинского прорыва эвакуировавшихся военнослужащих. На с. 170 Доценко утверждает, что гибли около 18 тыс. человек. Эту цифру он, видимо, позаимствовал у покойного писателя И. Л. Бунича [библ. 15]. На с. 172 эта цифра уменьшается им до более 12 тыс., а на с. 426 вновь увеличивается до больше 14 тыс. Чудеса!

В разделе 2 главы 3, в разделах 3, 4, 5 главы 4 и разделе 1 настоящей главы представлены расчеты числа людей, в том числе военнослужащих, принятых на корабли и суда в Таллине и Палдиски, доставленных в Кропштадт, Ораниенбаум и Ленинград непосредственно, перевезенных туда же с островов Финского залива, а также погибших при прорыве. Видимо, нет необходимости их здесь повторно приводить. Можно их оспаривать, но с документами в руках, поскольку они выполнены на основании многочисленных архивных документов.

На таком же научном уровне Доценко оценивает состав сил и потери кораблей и судов при прорыве из Таллина. Чтобы убедиться в этом, достаточно сравнить таблицы «Корабли и суда, участвовавшие в переходе из Таллина в Кропштадт»,

приведенные им в своих трудах [библ. № 200, 29, 31], с данными настоящего труда: табл. 99 и 103 прил. 1; табл. 89 настоящей главы, пункт «3» настоящего раздела и [док. Вместо введения]. Причем интересно сравнить не только приведенные Доценко цифры, которые заимствованы из военно-исторического очерка [библ. № 22], но и абсурдные примечания к таблицам некоторых его трудов, посвященных Таллинскому прорыву [библ. № 200] и [библ. № 29, 31]. Не выдерживает критики и таблица «Состав и организация сил при прорыве из Таллина в Кронштадт» [библ. № 29], составленная исключительно небрежно. В нее не попали два ТКА, три ЗС, два МТЩ, один ЛЕД, одно СС, входившие в утвержденный планом прорыва состав сил, некоторые корабли учтены дважды, а общее количество кораблей и судов не соответствует указанному в плане (табл. 89).

Доценко в своих публикациях о Таллинском прорыве старательно уклоняется от обсуждения темы ПВО. А жаль! Он мог бы, используя имеющиеся в Военно-морской академии расчетные методики, показать с помощью цифр возможности ПВО конвоев при различных вариантах использования для этого кораблей ГС и ОПР. Кстати, такие же расчеты можно было бы сделать для оценки возможностей ПМО при разных вариантах построения прорывавшихся сил (в составе конвоев или «враспынную»). Автор настоящего труда пытался произвести такие расчеты. Однако из-за нахождения в отставке и отсутствия в силу этого допуска к расчетным методикам и необходимого влияния на органы управления, учебные заведения и научные учреждения МО ему их сделать не удалось.

#### д) А. В. Платонов:

Другим военно-морским историком, профессором, капитаном I ранга А. В. Платоновым тема Таллинского прорыва рассматривается в его книге «Трагедии Финского залива» [библ. № 71].

Анализ решения командующего КБФ на Таллинский прорыв, планирования прорыва и управления силами в ходе его осуществления — весьма интересная находка Платонова в подходе к теме. Однако его претензии в этой связи к командующему и штабу КБФ по поводу нарушения требований временного Боевого устава Морских сил РККА 1937 г. — БУ МС 37 (прил. 7) в большинстве своем необъективны; в них отсутствует конкретно-исторический подход, зато заметен излишний академизм.

Представляется целесообразным предварить рассмотрение некоторых из этих упреков ссылкой на пункт 3 приказа наркома обороны СССР от 26 марта 1937 г. № 032 о введении в действие БУ МС 37. В нем сказано: *«Устав не дает шаблонов, и его указания надлежит применять, строго сообразуясь с обстановкой»*.

Следует обратить внимание и на то, что обстановка, в которой планировался и проходил Таллинский прорыв, существенно отличалась от той, которая была принята за основу при формулировании требований БУ МС 37 и «Временного наставления по ведению морских операций 1940 г.» — НМО-40 (прил. 10).

Например, Платонов «требует» от командующего КБФ решения на прорыв (переход) боевых кораблей и конвоев, исполненное на карте, причем лично. Но ни БУ МС 37, ни НМО-40, ни «Наставление по боевой службе штабов соединений ВМФ 1940 г.» — НСП-40 (прил. 9) этого не требовали. Подчеркнем, что ниже при ссылках на НСП-40 учитывается тактический уровень этого наставления. Оно, конечно, напрямую не касалось штаба флота, но его общие положения вполне были применимы и к боевым документам, разрабатывавшимся на оперативно-стратегическом уровне. Другого пути не было, поскольку для штабов оперативно-стратегического уровня в 1941 г. такого наставления не существовало.

Далее Платонов пишет: *«Такое решение командира на выполнение поставленной задачи описано в Боевом уставе 1937 г.»*. Действительно в ст. 34 БУ МС 37 говорилось (прил. 7):

*«На основании выводов из оценки обстановки командир, остановившись на лучшем по ожидаемой успешности варианте, принимает решение, которое включает в себя:*

- а) установление ближайшей и последующей цели действия;*
- б) состав и распределение сил для главного удара, эшелонирование их по глубине и направлениям;*
- в) определение вспомогательных задач отдельным соединениям и частям по направлениям и этапам боя».*

Если внимательно и не предвзято прочитать «Боевой приказ на переход флота из Таллина в Кронштадт», то в нем можно увидеть все элементы решения, требовавшиеся ст. 34 БУ МС 37.

Возможно, Платонов имел в виду не решение, а замысел Таллинского прорыва, однако термин «замысел» в названных выше документах отсутствовал. Но БУ МС 37 и НСП-40 требовали от командующего (командира) в третьем пункте боевого приказа вместе с задачами подчиненным соединениям (частям) на операцию или бой излагать также их общую идею. Понятия «оперативная часть плана операции», на отсутствие которой также обращает внимание Платонов, в те годы вообще не существовало.

БУ МС 37 не определял порядок оформления решения командира. Однако ст. 102 НСП-40 указывала, что *«принятое решение штаб оформляет в виде задач частям соединения»*. Руководствуясь, видимо, указаниями ст. 105 НСП-40, постановку задач подчиненным командование и штаб КБФ осуществили путем разработки и доведения до них следующих боевых документов:

- Боевого приказа на переход флота из Таллина в Кронштадт;
- Плана перехода кораблей из КБФ из Таллина в Кронштадт;
- Плановой таблицы перехода конвоев Таллин — Кронштадт;
- Директивы КВМБ о создании и задачах ОПР на о. Гогланд;
- маршрута перехода;
- указаний по связи.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

На основании названных боевых документов и предварительных распоряжений командующего КБФ было сделано следующее:

1) командиром и штабом ОЛС были разработаны и выданы штабам соединений и командирам кораблей ГС и ОНР:

- наставление для боя на переходе;
- указания кораблям на переход;
- схема походного ордера;
- ТУС управления;

2) командиром и штабом МО БМ были разработаны и выданы штабам соединений и командирам конвоев:

- боевой приказ на переход арьергарда из Таллина в Кронштадт со схемами дневного и ночного ордеров;
- боевые распоряжения на переход конвоев;

3) командиром и штабом ОВР ГБ был разработан и выдан штабам соединений и командирам частей:

- план выхода кораблей ОВР ГБ из Таллина в Кронштадт;

4) командующим и штабом ВВС были разработаны и выданы штабам соединений и частей:

– приказ командующего ВВС на боевые действия по прикрытию сил флота, прорывавшихся из Таллина:

– план действий Военных Воздушных сил КБФ по прикрытию флота при его следовании из Таллина в Кронштадт и прикрытию каравана из Кронштадта в Таллин на 27–29.08.1941 г.;

– план прикрытия флота 28–29.08 (фактически плановая таблица действий ИА);

5) командиром и штабом КВМБ была разработана и выдана штабам соединений:

– директива о формировании и задачах голландского ОНР.

Чтобы убедиться в наличии перечисленных и ряда других документов, отражающих содержание решения на Таллинский прорыв, достаточно обратиться к разделу «Капун» в прил. 13 или к главам 3 и 4 настоящего труда.

В этих документах были изъяны? Тогда надо попытаться понять, отчего они появились и как повлияли на успешность операции. Проще всего объяснить их отсутствием академического образования у командиров оперативного отдела штаба КБФ, но ведь командующий, начальник штаба и начальник оперативного отдела имели такое образование! И они были обязаны передавать полученные знания подчиненным, учить их. Платонов, критикуя «Боевой приказ на переход КБФ из Таллина в Кронштадт», «выговаривает» командующему флотом за отсутствие или неполноту некоторых из четырех пунктов приказа, предусмотренных ст. 42 БУМС 37.

В этом случае ему, наверное, опять следовало обратиться к НСПШ-40. Там в ст. 118 он мог бы прочитать: «Указанная схема боевого приказа не является обязательной и дана только как примерная». И лучше бы Платонов самокритичнее взглянул на коррект-

ность своих претензий в этом вопросе. Например, он вложил в содержание «Боевого приказа на переход КБФ в Кронштадт» фразу о четырех конвоях и их составных частях (*«четыре конвоя, включающие в себя охраняемые суда, корабли непосредственного охранения и тральные группы»*) [библ. № 71, с. 133]), которой в приказе не было, поскольку он отдавался только на переход отрядов боевых кораблей. Конвои же руководствовались «Плановой таблицей перехода конвоев».

В вопросе планирования Таллинского прорыва Платонов, думается, порядком запутался. Он пишет, что в БУ МС 37 под переходом соединения кораблей понималось выдвижение в район боевого предназначения. Неизвестно, правда, кем так понималось, но известно, что ст. 90 БУ МС 37 на самом деле звучала так: *«Переход маневренного соединения флота должен совершаться для выполнения определенной боевой задачи, исходя из которой строятся все расчеты по организации походного движения и его обеспечению»*.

Как следует из названия «Боевого приказа на переход КБФ из Таллина в Кронштадт» и его пункта 1, боевой задачей почти половины корабельного состава КБФ и был **переход** (другими словами, перегруппировка, передислокация, перебазирование) из Таллина в Кронштадт. Разве переход флота из своей Главной базы, оказавшейся в глубоком тылу противника, в тыловую базу, становившуюся теперь главной, при активном противодействии противника не являлся выполнением боевой задачи?

Далее. Ст. 95 БУ МС 37 определяла содержание документального оформления решения на переход: *«Как правило, для походного движения нескольких отдельно движущихся соединений штаб (флота или маневренного соединения) составляет плановую таблицу походного движения. В случае необходимости дается специальный приказ на переход»*. Разве это не было сделано штабом и Военным советом КБФ? Или Платонов не видел «Плана перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт» и «Плановую таблицу перехода конвоев Таллин – Кронштадт»?

Наконец, Платонов возмущается отсутствием целого ряда планов обеспечения прорыва, которые требуются сегодняшними уставными документами Вооруженных сил и ВМФ России, но не требовались документами 1941 г. Так обращаться с историей и ее персонажами нельзя. Что же касается не обнаруженных им, но требовавшихся и в 1941 г. распоряжений по разведке, органам тыла и материально-техническому обеспечению, то в силу особенностей планировавшейся операции КБФ, ограниченности возможностей прорывавшихся сил некоторые из них были даны радиограммами (например, о создании на о. Югланд запасов бензина для СКА; о создании на о. Югланд и о. Лавенсаари группировок спасательных сил) [док. № 389, 391], а другие командующим могли быть даны устно и включены в планы прорыва (например, включение в состав каждой группировки прорывавшихся сил спасательного судна или ледокола в качестве буксировщиков поврежденных кораблей) [док. № 478, 480].

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Вообще-то о том, почему им могли быть не обнаружены некоторые документы, Платонов подробно объяснил в своей книге. Добавим к этому:

1) он их плохо искал или не имел допуска к ним;

2) командующий КБФ свое решение мог изложить начальнику штаба (руководящему составу штаба) флота, командиру ОЛС, командиру Минной обороны Балтийского моря и командующему ВВС флота устно, под запись; при этом часть его указаний в виде боевых документов не оформлялась;

3) боевые документы часто не предварялись словами «директива», «боевой приказ», «боевое распоряжение», «распоряжение по...».

Справедливости ради заметим, что автору настоящего труда тоже не удалось найти в архивах, например:

– подлинную «Плановую таблицу перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт»; имеющаяся копия содержит так много ошибок, как будто ее печатали по памяти (не исключено, что ее подлинник остался в какой-то позднее уничтоженной рабочей тетради);

– схему организации связи и указания о порядке донесений в ходе прорыва, хотя на них ссылаются многие историки;

– директиву командира КВМБ о формировании голландского ОПР, его задач и районе действия, хотя ее номер указан в отчете командира ОПР;

– документ, определивший восточную границу зоны истребительного прикryтия меридианом  $28^{\circ}30'$ , как указывается в военно-историческом очерке [библ. № 22], будто дальше на протяжении 30 миль до Кронштадта прикрытие не требовалось.

Теперь об угрозах прорывавшимся силам. Платонов считает, что командующий КБФ недоучел угрозу от торпедных катеров противника. В «Боевом приказе на переход КБФ», действительно, таковыми названы только мины, подводные лодки и авиация противника. Другие угрозы командование КБФ, считая, видимо, менее значительными, тем не менее учитывало. Выше сказано, что в предвидении других угроз командиром и штабом ОЛС было разработано и выдано штабам соединений и на корабли ГС и ОПР наставление для боя на переходе. Согласно этому наставлению, группировка сил противника могла состоять из броненосца береговой обороны, миноносцев, торпедных катеров и береговых батарей. Кроме того, хотя об этом ничего не сказано в «Боевом приказе...», командующий КБФ все же предполагал нападение торпедных катеров противника на прорывавшиеся из Таллина корабли и суда. Для организации надежной противоторпедной обороны на голландских плесах им было отдано приказание о включении в состав голландского ОПР сначала четырех КЛ, а затем двух ЭМ. Правда, этот элемент решения реализовать не удалось, так как и КЛ, и ЭМ оказались заняты огневой поддержкой 23А СФ на северном берегу Финского залива и 8А – на его южном берегу.

Соглашаясь с рассуждениями Платонова о надуманности задач прикryтия прорывавшихся сил, поставленных ГС, ОПР и АР, невозможно согласиться с его вы-



водом о том, что назначением ГС, ОПР и АР являлось прикрытие конвоев, а сами они были отрядами оперативного прикрытия.

Придется повториться.

Во-первых, такая задача боевому ядру флота не ставилась. В пункте 1 «Боевого приказа КБФ» от 27.08 четко сформулирована **основная задача** боевого ядра при отходе из Таллина: «*Краснознаменному Балтийскому флоту перейти из Таллина в Кронштадт*». В пункте 2 «Боевого приказа» указан состав сил, выполняющих эту задачу: 54 боевых корабля и три ВСУ.

В пункте 3 изложены **другие задачи** отрядов боевых кораблей, в том числе: прикрытие КОН-1, КОН-2 и КОН-3 на назначенных участках маршрута прорыва. Но определения «оперативное» перед словом «прикрытие» в «Боевом приказе...» нет. И что самое интересное (к сведению Платонова) не могло быть. В БУ МС 37 понятие «оперативное прикрытие» употребляется лишь единожды, в ст. 373, в которой идет речь об оперативном прикрытии тактического десанта маневренным соединением флота. В НМО-40 понятие «оперативное прикрытие» или «отряд оперативного прикрытия» отсутствует, но применяется понятие «отряд прикрытия».

Во-вторых, исходя из сказанного в предыдущем абзаце, можно предположить, что ГС, ОПР и АР выполняли задачу «**попутного прикрытия**» КОН во время предписанного «Боевым приказом» перехода в Кронштадт.

В-третьих, нужно отметить, что прикрытие, предусматривавшееся НМО-40, и прикрытие конвоев, предусматривавшееся «Боевым приказом КБФ», — разные вещи. В случае Таллинского прорыва обстановка не требовала выдвигать отряды прикрытия, состоящие из надводных кораблей, на 10–15 миль на какие-либо угрожаемые направления (дальше были шхеры или берег, но не было противника, создававшего угрозу). А из-за минной опасности не было возможности для такого выдвижения. Правда, имелась и использовалась возможность выдвигать вперед по маршруту прорыва ГС, а назад — АР, поскольку на них были возложено прикрытие конвоев на части маршрута прорыва. Что касается собственно ОПР, то, судя по всему, ему в общем походном порядке прорывавшихся сил было назначено место между КОН-2 и КОН-3, на котором он должен был находиться до прохода о. Вайндло, двигаясь со скоростью конвоев (5–6 узлов). Но, следуя совместно с конвоями, ОПР осуществлял их охранение, а не прикрытие. От выполнения этой задачи командующий КБФ освободил ОПР после прохода им меридиана м. Юминда, разрешив ему присоединиться к ГС.

Кстати, британские военно-морские историки, наряду с понятием «оперативное прикрытие» употребляли понятие «непосредственное прикрытие» [библ. № 292], похожее на наше понятие «дальнее охранение». Разница между охранением и непосредственным прикрытием усматривается в том, что корабли охранения, как правило, должны постоянно находиться на определенных позициях относительно охраняемых, а корабли непосредственного прикрытия (дальнего охранения)

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

при необходимости могут изменять свои позиции относительно прикрываемых в интересах наиболее эффективного отражения возникающих угроз. Возможно, это понятие подходит и к случаю Таллинского прорыва.

В-четвертых, с формально-юридической точки зрения фактическое прикрытие прорывавшихся сил (его сущность и эффективность не рассматриваются) осуществлялось подводными лодками М-98 и М-102, развернутыми на позициях южнее и юго-западнее Хельсинки. Решение на такую фикцию прикрытия было принято перед самым началом движения сил КБФ на прорыв после получения указания об этом от заместителя главкома войсками СЗН по морской части [док. № 565].

Наконец, заметим, анализируя решение командующего КБФ, следует обратить внимание на то, что он принял его, фактически не имея прямого приказа вышестоящего командования на переход флота в Кронштадт. Военному совету КБФ было приказано лишь эвакуировать войска, оборонявшие Таллин, создав крупные конвои с охранением, состоящим из сторожевых катеров и тральщиков, а также принять все меры для недопущения бесцельных потерь в людях и материальной части.

Теперь об ФКП флота в Таллинском прорыве.

Платонов предъявляет претензии к организации корабельного ФКП флота, развернутого на КРЛ «Киров». Но не указывает при этом, какие штабные посты требовалось развернуть в соответствии с положениями документов, действовавших в 1941 г. Самое интересное заключается в том, что он не говорит, какие штабные посты ФКП флота были фактически развернуты на крейсере. Он лишь сомневается, что они вообще были, поскольку в штурманской рубке крейсера для них якобы не было места. Кроме того, он высказывает соображения по поводу того, что ФКП ГС не должен был находиться на одном корабле с ФКП КБФ. Эти претензии и соображения представляются надуманными.

Прежде всего нужно иметь в виду, что единственным известным документом, определявшим организацию корабельного ФКП в начале Великой Отечественной войны, было НСПШ 1940 г., но его требования формально не распространялись на штаб флота. Нет сведений о том, чтобы во время Великой Отечественной войны вообще стоял вопрос о необходимости корабельного ФКП для управления с него боевыми действиями флота.

С учетом ограниченности управленческих задач ФКП флота в ходе Таллинского прорыва и в целях сохранения личного состава управления КБФ было решено его передислокацию в Кронштадт произвести тремя эшелонами. Первый эшелон управления флота размещался на КРЛ «Киров» (начальник походного штаба и ФКП КБФ — начальник оперативного отдела — замначштаба КБФ капитан 1 ранга Г. Е. Пилиповский), второй эшелон — на ЛД «Минск» (начальник ЗФКП КБФ — помначштаба КБФ капитан 1 ранга Н. А. Питерский), а третий эшелон — на ШК «Вирония» (на нем никакие КП не разворачивались). Не было необходимости и

возможности иметь на КРЛ «Киров» полнокомплектный ФКП флота по образу и подобию берегового.

Разумеется, размещение на крейсере двух десятков командиров походного штаба флота, а также еще более 30 пассажиров высокого ранга представляло определенную сложность для командира корабля. Но размещение на крейсере «усеченного» ФКП КБФ и ФКП ГС особой сложности не составляло. Автору этих строк приходилось в 1967–1985 гг. выходить в море на кораблях проектов 68-бис, 1134А, 1134Б и даже 1135, на которых размещались и успешно функционировали походные штабы главнокомандующего ВМФ, командующего флотом и командира оперативной эскадры или дивизии надводных кораблей, причем длительность их совместной деятельности иногда достигала 5–7 дней. Правда, значительные неудобства при этом испытывал личный состав корабля.

Идею Платонова о переносе ФКП ГС с КРЛ «Киров» на ЛД «Ленинград» нельзя считать удачной. В ГС в этом случае появлялись два флагманских корабля, а командующий КБФ оказывался в положении «бесправного» (в тактическом плане) пассажира на корабле, которым по своему усмотрению мог управлять его подчиненный — командир ГС. Приказания командира ГС управляемым им кораблям, на одном из которых находился командующий флотом, последний мог не всегда понять или принять, и время от времени он стал бы вмешиваться в управление ГС, что могло привести к опасным последствиям.

КРЛ «Киров» был флагманским кораблем ОЛС, которым командовал контр-адмирал В. П. Дрозд, а ЛД «Ленинград» входил в состав эскадры и был временно подчинен командиру ОЛС; поэтому он был для него «чужим» кораблем, равно как и Дрозд был для «Ленинграда» «чужим» начальником, что также необходимо учитывать. Кстати, сам Платонов при описании в своей книге эвакуации ВМБ Ханко назвал «пикантной деталью» переход командира 4-го днэм Заяца, находившегося в качестве старшего на борту ЭМ «Суровый» своего дивизиона, в таком же качестве на «чужой» ЭМ «Сметливый», входивший в состав 1-го днэм.

Нарушения требований НТЩ-40, связанные с отсутствием обвехования протраленной полосы и использования катеров-тральщиков в интересах повышения противоминной безопасности в ходе Таллинского прорыва, рассмотрены в предыдущем разделе и главе 4. Но Платонов почему-то обошел другие не менее серьезные проблемы ПМО прорыва.

Например, § 600 НТЩ-40 требовал: *«Для несения противоминного охранения на переходе выделяются тральщики дальнего действия, однако при недостатке их... возможно использование эсминцев и сторожевых кораблей»*. Но тральщиков дальнего действия в составе ВМФ не было, а ЭМ и СКР с параванами-охранителями или параван-тралами могли пестить ПМО только при скорости 14–22 узла.

Первоначальным планом прорыва такое использование возможностей кораблей ГС и ОПР не планировалось. Возможно, в ходе прорыва по вынужденно изменен-

ному плану именно такую цель преследовал командующий КБФ, выводя ГС и ОНР впереди КОН-1. Но такой способ ПМО требовал надежного уничтожения мин, подсеченных параван-тралами БТЩ и параванами-охранителями КРЛ, ЛД и ЭМ. Однако вынужденно измененный план заставил прорывавшиеся силы форсировать ЮМАП в сумерки и ночью, когда расстрел подсеченных мин невозможен.

Как оценить все это: нарушение требований НТЩ-40 или объективная невозможность их соблюдения?

А § 602 НТЩ-40 установил такую норму: *«Для противоминного охранения больших кораблей, глубина строя которых не превышает 10 каб, назначаются два дивизиона тральщиков».*

Так вот, в соответствии с «Плановой таблицей перехода транспортов» в КОН-1 входили шесть, в КОН-2 — шесть и в КОН-3 — восемь ТР. При заданных расстояниях между ТР, равных 2 каб, длина строя каждого конвоя превышала 10 каб. Для их проводки за тралами, в соответствии с требованиями § 602 и § 603 НТЩ-40, было необходимо из 20 транспортов сформировать пять конвоев по четыре ТР и выделить 10 дивизионов ТТЩ, т. е. 90–100 тральщиков. А ТТЩ было всего 16! Опять нарушение требований НТЩ-40 Военным советом и штабом КБФ? Еще пальчик загнем? Пожалуй, лучше посочувствуем балтийцам и пожелаем А. В. Платонову осваивать конкретно-исторический подход к анализу событий прошлых (и не только прошлых) лет.

Представляется ненужным ведущееся Платоновым «семантико-оперативное сражение» вокруг понятий «Таллинский переход» и «Таллинский прорыв». Он пишет: *«Конечно, эвакуация Главной базы флота никакими предвоенными документами не предусматривалась и «домашних заготовок» у оперативного отдела быть не могло. Но операция по прорыву блокады противника НМО-40 предусматривалась. Существует устоявшаяся штабная практика: если не знаешь, как делать – смотри букварь, то есть уставы и наставления...»* Видимо, от командующего КБФ Платонов ожидал принятия решения на морскую операцию по прорыву блокады противника, а от штаба КБФ — планирования такой операции с разработкой массы документов.

Но, во-первых, командующий КБФ не считал себя в Таллине блокированным с моря. 24.08 и 25.08 из Таллина ушли в Кронштадт два конвоя в составе 26 кораблей и судов. Четыре корабля и судна погибли на переходе, а остальные 22, в том числе все три ТР с ранеными, благополучно дошли до Кронштадта. 24–26.08 конвой в составе 16 кораблей и судов без потерь перешли из Таллина в ВМБ Ханко и БО БР. Шесть кораблей затем без потерь возвратились в Таллин. 26.08 в Таллин также без потерь пришли 18 кораблей и судов из Кронштадта, а 27.08 — 13 кораблей и судов из Моонзунда. Какая же это блокада? Поэтому командующий принял решение на переход, а не на прорыв блокады.

Во-вторых, ни командующий КБФ, ни его штаб, заглянув в «букварь», не смогли бы найти в главе 5 НМО-40 ничего, что позволяло улучшить принятое решение и

разработанные документы на переход кораблей и судов из Таллина в Кронштадт в интересах сокращения потерь. Ведь они прорывались не путем наступления из базы, расположенной на своей территории, для ведения боевых действий на просторах Балтийского моря, а прорывались, отходя (отступая) из базы, оказавшейся в глубине территории, занятой противником! А такой вариант в НМО-40 не рассматривался.

В-третьих, на подготовку операции было отведено весьма ограниченное время: около полутора суток от момента получения директивы Военного совета СЗН до назначенного времени выхода КОИ-1, что определялось обстановкой на сухопутном фронте. К разработке планирующих документов привлекалось ограниченное число штабных командиров. Это было вызвано необходимостью соблюдения строжайшей секретности, чтобы не возбудить панику как в войсках на линии обороны ГБ флота, так и среди желавших эвакуироваться жителей Таллина. Поэтому отсутствовала возможность разработки «высокохудожественных» графических и многостраничных письменных документов, подобных тем, что Платонов, наверное, видел на мероприятиях оперативной подготовки и показных занятиях в Военно-морской академии.

Наконец, в-четвертых, разработанные документы могли оказаться мертворожденными, ибо не хватило бы времени на доведение вытекавших из них задач до исполнителей и на организацию исполнения этих задач. Что, собственно, имело место реально. Даже те немногочисленные документы, что были разработаны штабами КБФ, МО БМ и ОЛС, либо не удалось довести до части исполнителей, либо не удалось разъяснить некоторым из них. Это — относительно оперативной стороны платоновского «сражения» между «переходом» и «прорывом».

Теперь что касается семантической стороны этого «сражения». Адмирал В. Ф. Трибуц и историки, стоявшие ближе по времени к событиям на Балтике в 1941 г., впоследствии посчитали, и мы сегодня считаем, что действия по эвакуации войск и перегруппировке почти половины боевых кораблей КБФ, проходившие в условиях мощного противодействия противника и сопровождавшиеся большими потерями, являлись прорывом. При этом не употребляется термин «прорыв блокады», который ничего в сути Таллинского прорыва и его оценке не меняет. Более того, блокадой, пожалуй, следует считать такую обстановку, созданную противником, когда из заблокированного пункта (района) никто вырваться не может. Попытки некоторых идеологов оперативного искусства ВМФ устанавливать степени блокада, по мнению автора, являются вредными. Блокада либо есть, либо ее нет.

Интересно, что слово «прорыв» впервые, пожалуй, появилось в записной книжке эвакуировавшегося на ЛД «Ленинград» писателя Всеволода Вишневского 29.08 1941 г.: «История запишет **прорыв** Балтийского флота в ряды славнейших дел», отмечал он [библ. № 21]. Это, конечно, литературно-художественная оценка события. Но по свидетельству бывшего командующего КБФ В. Ф. Трибуца, на следующий день нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов на совещании с командирами соединений в Кронштадте

своими словами охарактеризовал действия флота как *«героический прорыв из Таллина»* [библ. № 102]. А это уже оперативная оценка по горячим следам. В 1942 г. в п. 7 выводов «Отчета о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08 1941» можно было прочитать: *«Операция флота свелась, т. о., к прорыву в лоб созданной противником минной позиции»* [док. Вместо введения].

В 1962 г. соответствующий раздел тома III официального издания Главного штаба ВМФ «Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [библ. № 22] назван **«Прорыв флота из Таллина в Кронштадт»**. В том же году назвал операцию КБФ **«прорывом»** бывший член Военного совета флота Н. К. Смирнов в первом издании книги «Матросы защищают Родину» [библ. № 91].

В 1963 г. В. Ф. Трибуц в своих воспоминаниях писал: «Нам пришлось... буквально **прорываться** в Кронштадт» [библ. № 100].

В 1966 г. В. И. Ачкасов опубликовал статью «Операция по прорыву Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт» [библ. № 120].

Как рассказывал автору один из участников прорыва, в середине 1960-х гг. главнокомандующий ВМФ С. Г. Горшков, выступая на торжественном собрании в честь Дня Военно-морского флота, говорил о **героическом прорыве КБФ из Таллина в Кронштадт**.

В 1971 г. один из разделов книги бывшего наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова «На флотах боевая тревога» был озаглавлен «Оборона Таллина и **прорыв** в Кронштадт» [библ. № 49].

В. Ф. Трибуц в 1972 г. в книге «Балтийцы вступают в бой», выдержка из которой цитируется в предыдущем разделе, главу, посвященную Таллинскому прорыву, озаглавил **«Прорыв»** [библ. № 101]. Думается, что такое понимание событий, происходивших в Финском заливе 28–29.08.1941 г., имеет выстраданный научный характер.

Если со строгими, иногда резкими, но в ряде случаев справедливыми указаниями на ошибки, допущенные командованием и штабом КБФ накануне и в ходе Таллинского прорыва, можно согласиться, то вызывают, мягко выражаясь, недоумение развязно-категоричные оценки Платоновым соответствия занимавшимся должностям ряда лиц командного состава КБФ высоких рангов, произведенные на основании их кратких биографий. Надо с пониманием относиться к тому, что реальное становление советского ВМФ началось лишь накануне Великой Отечественной войны в сложных внутри- и внешнеполитических условиях. Положение с кадрами было нелегким, командиры флота не имели боевого опыта, недостаточным был и опыт работы в занимаемых должностях, многие не имели необходимого военно-морского образования. Ряд командующих, в том числе и вице-адмирал В.Ф. Трибуц, и командиров соединений не любили и не умели работать со штабами, штабы не обучали, часто командовали через голову штабов, подрывая тем самым

их авторитет и подавляя инициативу. Многие прорехи в оперативной подготовке штабов тех лет объясняются именно этим.

Однако оценка соответствия или несоответствия командно-штабных кадров занимаемым должностям, как представляется, — это прерогатива и обязанность исключительно их непосредственных и прямых начальников, а не писателей-историков. Если бы Платонов приводил цитаты из аттестаций на командиров КБФ, подписанных их начальниками, это выглядело бы более приемлемым. Но даже в этом случае могли потребоваться комментарии, например, по поводу обоснованности каких-то претензий к этим командирам. Кстати, многие оценки, данные Платоновым ряду командиров КБФ, расходятся с оценками, содержащимися в аттестациях на них, подписанных членами Военного совета флота.

Во взгляде Платонова на Таллинский прорыв представляется сомнительной правомерность использования им слов «трагедия... спланированная» в названии главы, посвященной этой операции КБФ. Вряд ли гибель военнослужащих и военной техники на войне правильно называть трагедией. Правомерно назвать трагедией гибель 4,4 тыс. гражданских лиц, оказавшихся в числе эвакуируемых на кораблях и судах, но эвакуация 12 тыс. жителей Таллина Военным советом и штабом КБФ не планировалась. Следовательно, не планировалась ими и трагедия гибели такого их числа. Эту трагедию планировал Гитлер, причем не для КБФ или жителей Таллина, а для всей нашей Родины, для всего нашего народа!

Поскольку слово «спланированная» у Платонова означает, очевидно, плохое планирование этой операции КБФ, было бы интересно увидеть его предложения для разработки «хорошего» плана Таллинского прорыва (не по форме, не по количеству документов, а по содержанию!), который позволил бы избежать «трагедии». Но при этом важно понимать, что большие потери при прорыве явились следствием не столько субъективных причин (например, отсутствие необходимого опыта планирования, подготовки и руководства ведением боевых действий у командующего и штаба КБФ), сколько объективных. Многие из них возникли под влиянием таких непреодолимых для КБФ обстоятельств, как запоздалое решение высшего командования об оставлении Таллина и нечеткая постановка задачи на прорыв (отход); малое время, предоставленное и противником для подготовки операции; недостаток сил и средств для ПМО и ПВО конвоев; неблагоприятная погода, вызвавшая необходимость переноса времени начала движения конвоев и форсирования ими ЮМАП в темное время суток; невозможность из-за огневого воздействия противника задержаться в Таллинском заливе примерно на сутки, чтобы не изменять почасовой график движения при прорыве, и др.

В заключение хотелось бы отметить обеднение книги Платонова тем, что во многих случаях интересные сведения, приводимые в ней, не сопровождаются отсылками к конкретным архивным документам или публикациям. А отсылки чрезвычайно необходимы еще и потому, что некоторые из называемых ниже сведений

не обнаружены в источниках, список которых приведен Платоновым на с. 367, 368. Имеются в виду, например: отправка из Таллина до начала общей эвакуации 250 человек личного состава Гидрографической службы КБФ (с. 118); составы КОИ и ОБК, участвовавших в Таллинском прорыве (с. 150–152); таблица 7.2 «Плановая и фактическая загрузка судов и кораблей» (с. 658–663) и др. Хорошо бы знать, откуда он взял приведенные на указанных страницах сведения.

**е) И. Л. Бунич:**

Первым как во временном, так и в содержательном смысле гражданским историографом Таллинского прорыва стал покойный писатель И. Л. Бунич. В этой связи нужно отметить, что в своей книге «Трагедия на Балтике. Август 1941 года» [библ. № 15] Бунич дает в живой форме близкое к реальным событиям описание Таллинского прорыва. К сожалению, многие десятки частных ошибок или выдуманные мифы и легенды при описании действий конкретных кораблей и судов, должностных лиц флота и армии, направленные на их дискредитацию, бездоказательные оценки результатов прорыва искажают реальные события, чем существенно снижают степень доверия к содержанию книги Бунича в целом. И снижают справедливо.

По его писательской воле в Таллинском прорыве участвует ряд кораблей (судов), советских и противника, и командиров (капитанов), не имевших к прорыву никакого отношения. Некоторыми кораблями (судами) командуют не те, кто ими командовал на самом деле. Многие корабли, исходя из фантазии писателя, делают не то, что они делали, не в тех местах и не в то время, как было на самом деле. Часто командиры принимают не те решения и отдают не те приказы, которые принимались и отдавались ими реально, и т. д.

Придется также повториться: использованное им понятие «трагедия» представляется неприменимым к гибели военнослужащих, вооружения и военной техники на войне. Если же слово «трагедия» относится к гибели 4,4 тыс. из 12 тыс. жителей Таллина, оказавшихся на прорывавшихся кораблях и судах, то эта проблема, по-видимому, требует отдельного исследования, так как этих жителей на них должно было быть всего 2,4 тыс., и, следовательно, теоретически погибнуть их могло бы менее 1 тыс. человек. Может быть, для литературной характеристики Таллинского прорыва более подходящим является слово «драма»?

Отвратительны и безответственны уничижительные оценки руководящего состава флота и армии, данные Буничем, поскольку они являются в большинстве своем не соответствующими действительности, неуместными по существу и откровенно оскорбительными по форме и содержанию. Эти оценки не позволяют также правильно оценить роль и место называемых ниже военачальников в событиях, связанных с Таллинским прорывом.

Нарком ВМФ (в 1941 г. — адмирал) Н. Г. Кузнецов, в течение около 11 лет возглавлявший Военно-морской флот СССР, признанный во всем мире выдающийся



военно-морской деятель, внесший большой вклад в строительство молодого советского флота, в подготовку и применение его сил в сложнейших условиях Великой Отечественной войны, не боявшийся отстаивать свое мнение по флотским вопросам перед И. В. Сталиным, защищать своих подчиненных от НКВД, на письменном столе Бунича оказался военачальником, *«который ни по знаниям, ни по опыту не соответствовал занимаемой должности»* [библ. № 15, с. 17].

Кроме того, Буничу показалось: *«Катапультированный волной небывалого терро-ра на самую вершину военной иерархии, адмирал Кузнецов до конца своих дней сохранил психологию младшего офицера. Перед чванливыми сухопутными маршалами он робел, как солдат-первогодок перед старшиной»* [библ. № 15, с. 248]. Бунич не назвал ни одного деяния наркома ВМФ – адмирала, а затем – адмирала флота Советского Союза, на основании которого можно было бы сделать вывод о его несоответствии занимаемой должности. Нет сведений и о том, что такой вывод сделал Верховный главнокомандующий. Скорее, наоборот. Зато с подбором «кухонных» сплетен о Н. Г. Кузнецове писатель оказался «на высоте».

Наверное, Буничу очень хотелось, чтобы нарком ВМФ, являвший пример личной скромности, надежного товарищества, высоко развитого чувства человеческого достоинства, уважительного отношения к людям, старшим и младшим по положению, ушодобился «чванливым сухопутным маршалам». И разве скромность и уважительность, стремление к упреждению возникновения или к дипломатичному разрешению служебных конфликтов высокого уровня – это проявление робости? Думается, если бы Н. Г. Кузнецов «робел» перед маршалами, то они не «съели» бы его, и он мог остаться во главе советского ВМФ не по 1955 г., а еще лет 10–15.

А вот что писал Бунич о командующем КБФ: *«Вознесенный волной кровавых чисток на пост командующего флотом вице-адмирал Трибуц по кругозору своего мышления оставался посредственным старпомом, способным еще кое-как выполнять свои обязанности в масштабах корабля под надзором опытного командира, но оказался совершенно неспособным руководить флотом, да еще в такое время»* [библ. № 15, с. 13].

Неувязки у Бунича начинаются со старпома! Ведь свой первый орден В. Ф. Трибуц получил именно тогда, когда ЭМ «Яков Свердлов» под его командованием завоевал первое место на КБФ по результатам боевой подготовки за 1935 г. Злые языки говорят, что В. Ф. Трибуц пожал результаты труда его предшественника на посту командира «Якова Свердлова». Представляется, однако, что он эти результаты не пожал, а сохранил, и в этом заключается его заслуга.

Да, предвоенное прохождение службы вице-адмиралом В. Ф. Трибуцем не дало ему достаточного опыта командования кораблями, он совсем не командовал соединениями. Был невелик у него и стаж административного руководства флотом. Однако, в отличие от других командующих флотами, он приобрел, пусть незначительный, опыт управления боевыми действиями КБФ в ходе советско-финляндской войны. Будучи неспособным, по оценке Бунича, «руководить флотом да еще в такое

время», он бесценно командовал КБФ в общей сложности восемь лет, причем именно «в такое время» — в течение всей Великой Отечественной войны, когда флот оказался в труднейших условиях военной обстановки.

Не преувеличивая заслуг В. Ф. Трибуца, нельзя не заметить, что они были оценены многими государственными наградами, в том числе 11 орденами, из них тремя флотоводческими. Притом в 1944 г. он был награжден только что учрежденным высшим для военных моряков знаком отличия — орденом Ушакова I степени за № 1. Не зря, видимо, сегодня его имя носит большой противолодочный корабль Тихоокеанского флота.

Нельзя отрицать того, что в характере В. Ф. Трибуца было много неприглядных черт. Безусловно, в силу неуважительного отношения к людям и других отрицательных качеств своего характера он лишился доброжелательного отношения к себе многих товарищей, но это другая проблема. Отсутствие же опыта руководства и неспособность руководить — не одно и то же. «Сила разума всегда преодолевает недостаток опыта», — указывал адмирал флота Советского Союза С. Г. Горшков.

Конечно, предвоенная кадровая политика, включая репрессии и ненормальный характер взаимоотношений между начальниками и подчиненными, причем не только на флоте и в армии, но и во всей стране, оказала существенное отрицательное влияние на подготовленность командного состава как Военно-морского флота, так и Вооруженных сил в целом к руководству их боевыми действиями. Однако упрекать или даже обвинять командный состав ВМФ в отсутствии необходимого служебного и / или боевого опыта, думаю, непозволительно. Тем более употребляя уничижительные словосочетания.

Вызывает возмущение и протест незаслуженная, саркастически-ерническая характеристика Буничем деятельности КБФ в начальный период Великой Отечественной войны: *«Захваченный войной на чужой, враждебной территории прибалтийских государств, флот начал агонизировать в первые же часы войны. Без плана и цели, как обалдевшие от страха тафаканы, металась боевые корабли по Балтике и Рижскому заливу. Их обнаруживали и прихлопывали как тафаканов»* [библ. № 15, с. 6].

Так считал и писал Бунич, а вот немецкие военные руководители давали совершенно другую оценку деятельности КБФ.

Из дневника генерал-полковника Гальдера — начальника генштаба сухопутных войск Германии [библ. № 253; док. № 49, 113, 118]:

*«30 июня 1941 года, 9-й день войны.*

*Фюрер подчеркнул:*

*а. Задача овладения Финским заливом является первостепенной, так как только после ликвидации русского флота станет возможным свободное плавание по Балтийскому морю (подвоз шведской руды из Лулео). Захват русских портов с суши потребует три-четыре недели. Лишь тогда подводные лодки противника будут окончательно парализованы. Четыре недели означают 2 000 000 тонн железной руды.*

19 июля 1941 года, 28-й день войны.

*Командование военно-морских сил считает, что противник, почувствовав слабость и пассивность нашего флота на Балтийском море, усилит активность своего флота. В связи с этим следует ожидать увеличения опасности для плавания наших судов по морскому пути в Либаву и Виндаву. Между тем эти порты в высшей степени необходимы нам для подвоза снабжения.*

22 июля 1941 года, 31-й день войны.

*Капитан 1 ранга Лойко (представитель ВМС при генштабе СВ Германии): Доклад о положении на море. Русские под влиянием Англии (? — Р. З.) активизировались. Их малые военные корабли контролируют Рижский залив. Нам не удастся в достаточной степени усилить свои минные заграждения. Порт Рига прикрывается незначительными силами нашего флота, однако использовать его в качестве постоянной военно-морской базы пока еще невозможно. Авиация противника совершает воздушные налеты на порт Виндаву. В связи с этим военно-морскими базами для наших кораблей на Балтийском море могут служить пока лишь Мемель и Либава».*

Это докладывалось в то время, когда немецкие войска были уже в нескольких десятках километров от Таллина. Вот так! Оказывается, «тараканы» не давали врагу жить спокойно.

Бунич заявил: «*Не претендуя на научность и всеобъемлемость, мы сделали первую попытку показать масштабность этой трагедии, произошедшей на фоне подвига десятков тысяч людей*» [библ. № 15, Предисловие]. Но главной его целью, как видно из содержания книги, являлось обвинить в гибели тысяч людей и десятков кораблей не тех, кто развязал кровавую войну на уничтожение советского народа, а советское политическое и военное руководство. Он обвинил всех, от Верховного главнокомандующего до командира соединения, а иногда и корабля, части, в бездарности, из-за которой они обрекали людей на гибель. Фон же подвигов во время Таллинского прорыва в его повествовании не очень заметен.

И дело не в том, что советское руководство не в чем упрекнуть, дело в попытках героизации Буничем гитлеровских военных моряков и в отрицании их преступных деяний. Вот один из фрагментов его книги: «*В войне на море финны отличались особой жестокостью: редко кого подбирали из воды, а если и подбирали, то часто выбрасывали обратно за борт, дав предварительно тесаком по поджилкам или перебив руки. Немцы же, напротив, если была возможность, скрупулезно всех из воды подбирали, порой даже рюмку шнапса давали и только на берегу уже начинали разбираться: кто комиссар, кто коммунист, а кто еврей... Интересным было это сочетание традиций «кайзермарине» с гитлеровской идеологией*» [библ. № 15, с. 74].

О каких же традициях «кайзермарине» писал Бунич и что было интересного в их сочетании с гитлеровской идеологией? Неужели он имел в виду традиции неограниченной подводной войны, в ходе которой «кайзермариновские» предшественники «морских рыцарей» адмиралов Редера и Деница и сами эти «рыцари»

топили в океане без предупреждения пассажирские суда. Вспомним, например, с каким истинно «кайзермариновским благородством» отправили на морское дно пассажиров «Лузитании» командир ПЛ U-20 (1915) и пассажиров «Атении» командир ПЛ U-30 (1939).

И. Л. Буничу стоило прочитать донесение начальника штаба 1-й бртка КБФ о том, как члены экипажей трех немецких торпедных катеров, потопивших в Моонзунде советский ТКА № 71, расстреливали из пулеметов оказавшийся в воде его экипаж и бросали в плававших моряков ручные гранаты [док. № 132]. Хороши были «благородные рыцари» моря! А с каким «изяществом» стрелки немецких самолетов командования ВВС Балтийского моря расстреливали из пулеметов оказавшихся в воде пассажиров и экипажи потопленных ими судов во время Таллинского прорыва. Об этом говорится в донесениях и воспоминаниях капитанов и других членов экипажей этих судов [док. Подраздел «Действия конвоев»].

Что касается финнов, возможно, что в ходе войны на море описанные И. Л. Буничем проявления жестокости с их стороны имели место, но известно и другое. В ходе Таллинского прорыва, захватив два наших буксира, оторвавшиеся от конвоев, финские катерники почему-то никого из пассажиров и экипажей за борт не выбросили. А в 1942 г., потопив нашу ПЛ С-7, всех оказавшихся в воде моряков, в том числе командира — капитана 3 ранга С. П. Лисина, финны спасли, взяли в плен, но ноги и руки спасенным не переломали, обратно в море их не выбросили, а после окончания войны возвратили на родину.

Рассуждая о целях и планах действий КБФ в начале войны, Бунич не посчитал нужным опереться на литературу, в которой четко названы задачи КБФ на случай войны именно с Германией и Финляндией (о них говорилось ранее). Он, в полном смысле этого слова, высосал из собственного пальца для КБФ «план» разгрома английского (?) ВМФ на Балтике (?!), высадки десанта в Швеции (?) и выхода на просторы Атлантики для освобождения пролетариата всего мира. Когда же его «план» не состоялся, Бунич взял и «превратил» корабли КБФ в «тараканов».

Однако перейдем непосредственно к теме нашего труда.

Бунич старательно стремился увеличить и без того большие наши потери в Таллинском прорыве, пытаясь доказать поражение КБФ в этой операции. Например, он выхватил из выпуска I «Хроники Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере» цифру 12 225 человек, доставленных из Таллина в Кронштадт и высаженных с погибших судов на острова Финского залива. Не разобравшись в ее сути и происхождении, Бунич заявил, что это и есть число доставленных в Кронштадт военнослужащих из более 30 тыс. принятых (точнее, высосанных им из пальца) на корабли и суда в Таллине. Поэтому, произведя простейшее арифметическое действие — вычитание, Бунич заключил, что при прорыве погибли около 18 тыс. человек и даже *«гораздо больше»* [библ. № 15, с. 724].

Не будем повторять здесь расчет числа принятых на корабли и суда, доставленных в Кронштадт и погибших военнослужащих, результат которого представлен в табл. 95. А в «Хронике...» приведена цитата из донесения наркома ВМФ Верховному главнокомандующему, полный текст которой звучит так: *«Эвакуировалось (из Таллина. — Р. З.) людей около 20 000 человек. На последний момент прибыло в Кронштадт и высадилось с подбитых кораблей на острова 12 225»* [док. № 1310]. Этим последним моментом был подписной номер шифртелеграммы наркома — *«17.00 30.08.41»*. А Таллинский прорыв закончился не в 17.00 30.08, а 7.09.1941 г., когда с о. Гогланд был доставлен в Кронштадт последний из спасенных защитников Таллина. Если бы Бунич не стремился доказать несправедным путем поражение КБФ при выполнении Таллинского прорыва, то он должен был взять из «Хроники...» обе цифры — 12 225 и 20 000. Но тогда получалось, что погибли 7775 человек, а Буничу хотелось показать больше крови. Кстати, именно 18 000 Бунича отрепетовал в своих публикациях Доценко.

Возможно, Бунич считал, что успешными операциями, проведенными во время войны, нужно считать только те, в которых вообще не было потерь? Но это возможно лишь в том случае, если противник не оказывает противодействия силам, участвующим в операции. Так, вскоре после начала Великой Отечественной войны, 27–30.06.1941 г., на Северном флоте была проведена операция по перебазированию более 150 судов транспортного и рыболовного флотов Северного бассейна из Кольского залива в Белое море без противодействия противника и без потерь. Но это — особый случай. В 1943 г. опять-таки Северный флот провел операцию по выводу двух ледоколов из моря Лаптевых в Белое море без противодействия противника и потерь. Тоже — особый случай. Особость обеих операций, помимо отсутствия противодействия противника, состоит в том, что они проводились в собственном глубоком тылу, а КБФ прорывался в Кронштадт из глубокого тыла противника.

Странным образом Бунич подсчитывал не только погибших, но и спасенных. Вот эти его расчеты:

*«5200 человек было высажено на остров Гогланд...»* [библ. № 15, с. 723]. Но имеется донесение замначштаба КБФ об около 9000 спасенных, высаженных на этот остров [док. № 1237]. Полное число спасенных людей, военных и гражданских, оказавшихся на о. Гогланд, как показано в настоящем труде, составило 9786 человек;

*«3700 человек высадились на о. Вайндло»* [библ. № 15, с. 723]. И по этому вопросу имеются документы, подтверждающие, что на о. Вайндло, в том числе на самом ТР «Казахстан», находился 2281 человек (табл. 83);

*«202 человека были доставлены на о. Лавенсаафи»* [библ. № 15, с. 723]. Однако комендант острова доносил только о 111 человеках [док. № 1038, на момент 14.40 30.08];

*«1300 человек доставил в Кронштадт латвийский пароход «Эверанна»* [библ. № 15, с. 723]. А этот пароход в Таллинском прорыве не участвовал, он покинул Таллин еще 5.08.1941 г. [док. № 164];

«756 привез в Кронштадт старший лейтенант Амелько на «Ленинградсовете» [библ. № 15, с. 723]. В настоящем труде на основании документов показано, что на «Ленинградсовете» было доставлено всего 187 спасенных людей (табл. 78). Эта цифра подтверждается в воспоминаниях находившегося на «Ленинградсовете» бывшего начальника штаба КОН-1 П. И. Макеева, который сообщил об около 200 спасенных [док. № 1413];

«1200 человек доставили в Кронштадт профившиеся туда боевые корабли...» [библ. № 15, с. 723]. На самом деле боевыми кораблями было доставлено 4818 человек, что тоже отражено в настоящем труде (табл. 74).

Бунич выдумывает большой ряд мифических событий, якобы происходивших в ходе Таллинского прорыва, стремясь с их помощью убедить читателей в бездарности советского военно-морского командования всех степеней и низкой боеспособности кораблей КБФ.

Например, отражение атаки немецких торпедных катеров кораблями ОПр вечером 28.08 рисуется им как обстрел своих ТКА, которые были посланы в разведку, но об отданном им приказании командование ОПр забыло, в результате чего при возвращении их приняли за ТКА противника.

Атаку и захват БУК «Палдиски», И-18 и потопление ПМШ «Атга» по воле Бунича осуществляют не современные боевые катера финских ВМС, построенные в 1930-х годах, как было в действительности, а деревянные «изъеденные червями антикаварные «гробы» постройки 1920-х годов. Видимо, ему очень нужно было таким образом противопоставить высокую боеспособность кораблей финского флота низкой боеспособности советских. А то бы он заметил, что финский историк П.-О. Экман, из статьи которого взята приведенная выше техническая характеристика этих «гробов» [библ. № 317], писал об их попытке атаковать наш конвой в июле (а не в августе) 1941 г. на коммуникации Таллин — Ханко (а не Таллин — Кронштадт), где они были принуждены к бегству истребителями КБФ.

Бунич противопоставляет «неудачную» таллинскую эвакуацию успешной донкеркской эвакуации из Франции в мае — июне 1940 г. английской экспедиционной и некоторой части французской и бельгийской союзных армий. Не оспаривая успешность операции «Динамо», выскажем ряд соображений об этом противопоставлении, опираясь на мнения других историков [библ. № 235, 237, 257, 266, 276, 281, 291, 294, 299, 307, 310, 315, 319].

Несостоятельность предпринятого Буничем противопоставления проявляется в нескольких направлениях.

Она, во-первых, состоит в том, что он сравнивает операции, проводившиеся в ходе различных по политическим целям войн. Если война против СССР велась Германией на уничтожение, то война с западными странами — на покорение. Конкретнее — не слишком энергичным наступлением на донкеркскую группировку войск англичан и их союзников Гитлер предоставил англичанам более «комфортные» условия для

эвакуации, чем для КБФ и 10-го ск. Считается, что он хотел таким образом «задобрить» Англию и договориться с ней о примирении, сделав ее если не союзницей, то непротивленкой в отношении его планов похода на восток. Да и Черчилль, ставший в мае 1940 г. премьер-министром Великобритании, сразу же начал планировать компромиссное соглашение с Германией. *«Самым главным, что составляло суть «компромисса» Черчилля – «свобода рук» для Германии в Восточной Европе. То есть нападай, Адольф, на СССР и войей с ним, сколько хочешь, Альбион мешать тебе в этом не будет»* [библ. № 319].

Во-вторых, были и другие соображения. За спиной немецких войск, наступавших на дюнкеркскую группировку союзников, находилась армия пока еще непокоренной Франции, а для реализации замысла нападения на СССР нужно было сохранить как можно больше войск, особенно танковых.

Наконец, в-третьих, эвакуированные на Британские острова войска в тот период Второй мировой войны не представляли опасности для Германии. Так стоило ли Гитлеру на их уничтожение расходовать свои драгоценные силы?

Совершенно разными были оперативно-тактические условия проведения двух операций. Решение о дюнкеркской эвакуации было принято английским правительством заблаговременно, и подготовка к ней началась фактически за 10 дней до начала ее основной фазы. Эта заблаговременность позволила обеспечить плановость проведения эвакуации, оперативно корректировать план и состав участвовавших сил, исходя из складывавшейся обстановки. Советское же Верховное главнокомандование приняло решение об эвакуации войск из Таллина, когда возможность продолжения его обороны измерялась одним-двумя днями.

Англичане для перехода из Дюнкерка в Дувр могли использовать попеременно три маршрута – «Z» (южный), «X» (средний) и «Y» (северный), имевшие протяженность 39, 55 и 87 миль соответственно, а это примерно в пять, три с половиной и два с лишним раза короче протяженности пути из Таллина в Кронштадт (186 миль). Даже на третьем этапе Таллинского прорыва, когда перевозились спасенные люди с островов Финского залива в Кронштадт, эти перевозки осуществлялись на расстояния 100 миль (о. Гогланд – Кронштадт) и 126 миль (о. Вайндло – Кронштадт), т. е. на гораздо большие расстояния, чем из Дюнкерка. И даже с учетом того, что англичанам указанные выше расстояния приходилось преодолевать дважды – из Дувра в Дюнкерк и обратно в Дувр.

Из общего количества участвовавших в эвакуации 861 корабля и судна (693 английских и 168 французских) до 600 являлись мелкими, мало уязвимыми от авиации. По другим данным, к операции «Динамо» англичанами и французами было привлечено около 1190 кораблей и судов. Из них 222 английских и около 100 французских боевых кораблей, 665 английских и свыше 200 французских торговых, вспомогательных, рыболовных, спортивных и других мелких судов. Небольшие расстояния между пунктами погрузки и выгрузки войск обеспечили кораблям и судам союзников следующие благоприятные возможности:

Итоги и оценки Таллинского прорыва. суждения о нем историков и писателей...

- 1) находиться под воздействием противника меньше время, чем пришлось находиться советским кораблям и судам, что резко снижало возможность их потопления;
- 2) многим кораблям и судам совершать по два-три рейса в сутки, что ускоряло эвакуацию.

Для недопущения крупных потерь от немецкой авиации менее быстроходные суда перевозили войска ночью, а эсминцы и другие быстроходные корабли — днем. Это обстоятельство избавило англичан от необходимости движения в конвоях, что еще больше ускоряло эвакуацию и облегчало оказание помощи оказавшимся в воде людям и поврежденным кораблям и судам, уменьшая потери.

Балтийцы же, вынужденные осуществить эвакуацию одним рейсом транспортных средств на большое расстояние, причем из вражеского тыла, могли уменьшить потери только за счет спасения людей с погибших или тонущих кораблей и судов другими кораблями и судами как из числа прорывавшихся, так и высланных им навстречу от о. Югланд и из Кронштадта.

Кроме того, на пути союзных кораблей и судов почти не было мин. Небольшое их количество, выставленное немцами на северном маршруте «У», англичане вытралили без противодействия в течение полусуток 27.05.1940 г. В последующем некоторое количество мин немецкая авиация поставила и на центральном маршруте «Х», но благодаря созданной системе противоминного наблюдения (ПМН) их удавалось обходить. Поэтому скорость движения эвакуационных средств не снижалась необходимостью следования за тральщиками. Благодаря практически полному отсутствию минной опасности союзные корабли и суда имели свободу маневра для уклонения от бомб, сброшенных самолетами.

Совсем иначе обстояло дело у балтийцев, которые были вынуждены прорывать минный барьер высокой плотности протяженностью 26 миль. Да и систему ПМН в тылу противника КБФ развернуть не мог.

Противодействие немецкого и немецко-финского флотов было в обеих операциях минимальным. Тем не менее немецким торпедным катерам удалось потопить два английских эсминца, а у нас финские СКА потопили торпедой лишь одну безоружную ПМШ.

Нашим военно-морским историкам, спорящим по поводу эффективности немецкой береговой артиллерии, целесообразно обратить внимание на одну деталь дюнкеркской эвакуации. Вскоре после ее начала англичанам пришлось отказаться от использования кратчайшего маршрута, пролежавшего на протяжении 20 миль вдоль занятого противником побережья, поскольку они начали нести потери в кораблях, повреждавшихся огнем немецкой полевой артиллерии с берега. Такие же трудности испытывали англичане на самом длинном, северном, маршруте, но там противодействие полевой артиллерии противника удалось частично нейтрализовать отказом от использования этого маршрута в светлое время суток. В конце концов, в качестве основного англичанам пришлось использовать средний маршрут «Х» (55 миль).



Балтийцы в ходе Таллинского прорыва по условиям оперативно-тактической (в том числе минной и навигационно-гидрографической) обстановки не имели возможности при прорыве маневрировать ни маршрутами движения, ни временем суток, чтобы избежать попадания под огонь береговой артиллерии.

Противодействие дюнкерской эвакуации со стороны немецкой авиации с количественной точки зрения было довольно сильным. 300 бомбардировщиков и 500 истребителей совершили в течение 27.05–2.06.1940 г. (данные за 3–4.06 отсутствуют) 3815 самолето-вылетов, т. е. в среднем по 545 в день (бомбардировщики – около 260, истребители – более 280). Но, по мнению немецких историков, это противодействие было плохо организованным. Немецким бомбардировщикам было разрешено наносить удары по войскам, кораблям и судам союзников лишь на побережье, в порту и в 10-мильной полосе вдоль побережья. Эффективность действий немецкой авиации ограничивалась не только районом действий, но и рядом других факторов:

- существенным снижением мощности воздействия взрыва бомб на войска из-за глубокого проникновения их в песок на пляжах, с которых производилась посадка на суда;
- неподготовленностью к ночным действиям (посадка войск на корабли и суда в дюнкерском порту производилась только ночью);
- несколькими днями нелетной погоды;
- большим количеством трудноуязвимых мелких судов, использовавшихся для эвакуации.

Для отражения атак немецкой авиации англичане привлекли максимально возможное количество истребительной авиации, в том числе даже часть истребителей, осуществлявших ПВО Лондона. Английские истребители выполняли около 250 самолето-вылетов в день, а всего было совершено 1764 самолето-вылета (по другим данным – около 3000 самолето-вылетов), могли отражать атаки немецких самолетов на всех этапах эвакуационных перевозок войск – от посадки до высадки, поскольку расстояние от аэродромов в Англии до Дюнкерка, где было разрешено действовать немецким бомбардировщикам, составляло около 100 км. Видимо, здесь в основном и происходили воздушные бои.

Тем не менее немецкой авиации в последние дни дюнкерской эвакуации удалось приостановить ее выполнение в дневное время. Если 31.05–1.06 из Дюнкерка вывозились по 60 с лишним тыс. человек в сутки, то 2–4.06 – только по 26 тыс.

В ходе же Таллинского прорыва из 186 миль пути от Таллина до Кронштадта только на протяжении последних 45 миль (84 км), т. е. после прохода о. Лавенсаари, корабли и суда КБФ находились в пределах зоны прикрытия истребителями. Не было на стороне балтийцев и других факторов, которыми могла быть снижена эффективность действий авиации врага.

Теперь о потерях. Англичане явно недооценили немецкую авиацию: 250 самолето-вылетов английских истребителей в день для действий в районах, удаленных

от их аэродромов на 100 км и более, было явно слишком мало. А ведь общая численность истребителей на британских островах составляла около 600–700 самолетов. В результате в ходе девяти дней дюнкерской эвакуации из 861 корабля и судна погибли 243 (226 – английских и 17 – французских), или 28,3%. Более 60 кораблей и судов были сильно повреждены, после чего в эвакуации не участвовали.

Следовательно, всего было выведено из строя 303 корабля и судна, т. е. 35,2% (если же в операции участвовали 1180 кораблей и судов, то из строя были выведены 25,7% из них). В среднем выводились из строя по 34 корабля и судна в день, причем почти все – авиацией (от ТКА, предполагаемых малых ПЛ и мин погибли менее 10 кораблей и судов). И это в зоне истребительного прикрития! Потери авиации составили у англичан 106 самолетов, у немцев – 92 самолета (по другим данным – 132 самолета).

Организация ПВО Таллинского прорыва затруднялась тем, что в это время немецкие войска рвались к Ленинграду, завершая его окружение, и основные усилия советской авиации были направлены на отражение наступления врага. Для Великобритании такой трудности не существовало.

В течение 11 суток таллинской эвакуации КБФ потерял 62 корабля и судна из 305, участвовавших в операции (20,3%). При этом были потеряны 34 из 197 кораблей и судов, перевозивших военнослужащих и гражданских лиц из Таллина и с островов Финского залива (17,3%), а также спасавших в ходе прорыва (перевозивших в ходе спасения и последующей доставки либо в Кронштадт, либо на острова, либо на другие корабли и суда). Из них от подрыва на минах погибли 17, а от действий авиации 14 кораблей и судов, т. е. 9% и 7,4% от общего числа перевозивших эвакуируемых людей соответственно.

Потерь боевых кораблей от воздействия авиации не было.

Еще два судна были захвачены противником, а одно потоплено торпедой ТКА.

В зоне истребительного прикрития (восточнее о. Лавенсаари) не погибло ни одно судно.

Ни один корабль или судно не были потоплены или повреждены и во время девятисуточной перевозки спасенных людей с островов Финского залива в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград на расстояние около 100 миль (185 км), причем в зоне истребительного прикрития находилось менее половины этого расстояния.

Таким образом, среднесуточные потери от воздействия авиации противника за весь период проведения этой операции составляли одно-два судна, а за первые два этапа (28–30.08) – четыре-пять судов.

Конечно, людские потери в этих двух операциях несоизмеримы. В дюнкерской погиб 9291 (2,7%) человек, а в таллинской – 13531 (41,5%) эвакуируемый. Это объясняется показанными выше разными условиями, в которых проводились операции. Но мало это понимать, нужно это понимание вкладывать в сравнение таллинской и дюнкерской эвакуаций.

Вывод заключается в том, что не имеет смысла противопоставлять эти две эвакуации, а нужно тщательно изучать их опыт и применять его с учетом складывающейся обстановки. Допущенные же ошибки важно обнаружить, найти пути их предотвращения, а не акцентировать внимание на персонификации этих ошибок.

Теперь о сравнении Таллинского прорыва с переходом конвоя PQ-17 в июле 1942 г. [библ. № 235, 241, 276, 292, 294, 318, 320]. Сходство ситуаций Бунич увидел в том, что группировки наиболее мощных боевых кораблей покинули оборонявшиеся или прикрывавшиеся ими конвои, не защитив их от ударов авиации (конвой PQ-17 и от ударов ПЛ) противника. Сходство, конечно, имеется. Однако нужно видеть и различия. С этой целью требуется кратко напомнить основные сведения об этих операциях.

*О переходе конвоя PQ-17.* Конвой PQ-17, вышедший 27 июня 1942 г. из Хвальфьорда (Исландия) в Архангельск в составе 37 транспортных судов с военными грузами, к 22 часам (время по второму часовому поясу) 4 июля состоял из 31 транспортного судна (три судна возвратились в Исландию из-за полученных навигационных повреждений, а три были потоплены противником). Его охранение, выполнявшее задачи ПВО и ПЛО, состояло из 21 британского и американского корабля: ЭМ — 6, КПВО — 2, КОР — 4, ТЦ — 3, вооруженных траулеров в качестве КПЛО — 4, следовавших в надводном положении ПЛ — 2. Без всякой натяжки к охранению можно отнести и упомянутые выше спасательные суда, поскольку каждое было вооружено одним универсальным 102-мм орудием, одним 40-мм и двумя 20-мм зенитными автоматами. Ближнее (непосредственное) прикрытие конвоя осуществлялось британско-американским соединением, состоявшим из семи кораблей: КРТ — 4, ЭМ — 3. Оно располагалось в 30–50 милях севернее конвоя. Конвой шел в походном порядке, состоявшем из девяти кильватерных колонн по 3–4 судна в каждой.

Реальную опасность для конвоя представляли немецкие авиация, ПЛ и, возможно, эскадра надводных кораблей (ЛК — 1, КРТ — 3, ЭМ — около 15). Они могли действовать круглосуточно, так как переход конвоя происходил в период полярного дня. Маршрут конвоя пролегал на расстоянии около 300 миль от Норвегии, где базировались немецкие авиация и эскадра надводных кораблей.

Переход конвоя PQ-17 обеспечивался также силами дальнего (оперативного) прикрытия в составе 32 британских, американских и советских кораблей: ЛК — 2, АВ — 1, КРТ — 1, КРЛ — 1, ЭМ — 14, ПЛ — 13, в том числе четыре советских. Эти силы имели задачей нанести поражение немецкой эскадре, возглавляемой ЛК «Тирпиц», в случае ее выхода на перехват конвоя, но при условии, что бой будет происходить в районе, не достигаемом для немецких бомбардировщиков и торпедоносцев, в который немецкую эскадру «заманит» конвой PQ-17.

Задачи ПВО и ПЛО конвоя силам дальнего (оперативного) прикрытия не ставились. Силы оперативного прикрытия постоянно находились на расстоянии около 300 миль юго-западнее и западнее конвоя.

Итоги и оценки Таллинского прорыва. суждения о нем историков и писателей...

Корабли сил прикрытия боевому воздействию противника не подвергались, ни один из 60 кораблей охранения и прикрытия повреждений не имел.

Силы прикрытия имели значительное количественное и качественное превосходство над немецкой эскадрой: 9 — 406-мм, 10 — 356-мм, 32 — 203-мм орудия, около 130 торпедных труб, палубные торпедоносцы авианосца «Викториес» против 8 — 380-мм, 6 — 280-мм, 8 — 203-мм орудий и около 80 торпедных труб.

Опасность ударов британских палубных торпедоносцев и отсутствие надежного истребительного прикрытия вынуждала немецкую эскадру не удаляться от берегов Норвегии на большое расстояние. Но на стороне немецкой эскадры была сосредоточенная в Северной Норвегии крупная группировка авиации берегового базирования — 133 бомбардировщика и 57 торпедоносцев, угроза со стороны которых удерживала Флот Метрополии на расстоянии от побережья Норвегии, превышавшем радиус действия этих самолетов.

Противовоздушное вооружение судов конвоя, кораблей охранения и прикрытия в целом насчитывало более 250 универсальных орудий калибра 76–133-мм и около 550 зенитных автоматов калибра 20–47-мм.

Таким образом, для ПВО 94 судов и боевых кораблей имелось около 800 ЗОС (в среднем приходилось более восьми стволов на один корабль или судно или по четыре ствола на каждый из 190 немецких ударных самолетов), а также палубные истребители авианосца «Викториес». Из них более 730 ЗОС (91%) находилось на кораблях охранения и прикрытия. Тем не менее командующий Флотом Метрополии считал ПВО сил прикрытия слабой.

Отсутствие минной и навигационных опасностей в Норвежском и Баренцевом морях предоставляло конвою и силам прикрытия свободу выбора маршрута движения, а также походного порядка. Некоторые ограничения на маршрут накладывались положением кромки льда в Баренцевом море. Движения конвоя в нескольких кильватерных колоннах позволяло его охранению создать круговую ПВО и ПЛО.

Руководствуясь лишь предположением о выходе немецкой эскадры во главе с ЛК «Тирпиц» на перехват конвоя PQ-17, британское Адмиралтейство в 21.23 4 июля отдало приказ об отходе сил ближнего (непосредственного) прикрытия на запад для присоединения к силам дальнего (оперативного) прикрытия и о рассредоточении конвоя.

Немецкая эскадра вышла в море лишь через 15 часов после отдания этого приказа, когда опасность атаки ею конвоя уже отсутствовала, поскольку он ушел далеко на восток. В Лондоне посчитали, что немецкое соединение крупных кораблей за идущими врассыпную судами конвоя гоняться не будет, а потери от авиации и подводных лодок в этом случае будут меньшими, чем от крупных кораблей противника при движении конвоя в едином походном порядке.

Коммодор конвоя получил этот приказ в 22.15 4 июля, когда до порта назначения оставалось еще около 800 миль пути (скорость конвоя составляла 8 узлов).

При этом командир охранения конвоя PQ-17 проявил «инициативу»: с шестью эсминцами присоединился к отзываемым кораблям ближнего (непосредственного) прикрытия и ушел на запад, посчитав их более полезными в предполагавшемся бою с немецкой эскадрой, чем в рассредоточенном конвое, хотя такого приказа от Адмиралтейства не получал. Остальным 13 малым кораблям охранения он приказал поодиночке следовать в Архангельск, бросив на произвол судьбы суда конвоя.

**На транспортных судах конвоя имелось в общей сложности 33 универсальных орудия, 33 зенитных автомата. Не менее 40 универсальных орудий и зенитных автоматов имелось на 13 кораблях охранения. Но выполнение перечисленных выше приказов привело к нарушению организации управления движением и обороной конвоя и создало благоприятные условия для его разгрома немецкой авиацией и подводными лодками.**

Около 02.30 6 июля британское Адмиралтейство направило кораблям охранения конвоя PQ-17 радиogramму следующего содержания: *«Атака надводными силами противника вероятна в течение ближайших нескольких часов. Ваша основная задача – избежать гибели, с тем чтобы возвратиться в район атаки после отхода сил противника и подобрать пострадавших».* Таким образом, уже высшее военно-морское командование окончательно освободило силы охранения от ответственности за оборону судов конвоя PQ-17.

Немецкая эскадра во главе с линкором «Тирпиц» вышла в море в 12.00 5 июля, но перехватив донесения советской подводной лодки К-21, британских самолета-разведчика и подводной лодки «Аншейкн» об его обнаружении, а также об атаке «Тирпица» подводной лодкой К-21, главком германским ВМФ приказал эскадре возвратиться в базу, что и было исполнено утром 6 июля.

Между тем силы дальнего (оперативного) прикрытия, получив приказ о рассредоточении конвоя, начали отход на юго-запад, «заманивая» немецкую эскадру в район, недостижимый для немецкой авиации. Когда это сделать не удалось, они продолжили движение в свою базу Скапа-Флоу, куда прибыли 8 июля. Не было сделано даже малейшей попытки вступить в бой с соединением немецких крупных кораблей или помочь конвою PQ-17 в отражении атак авиации и ПЛ противника, хотя британское Адмиралтейство, поняв гибельность отданного им приказа об отзыве сил ближнего (непосредственного) прикрытия конвоя PQ-17 и рассредоточении последнего, осторожно намекало командующему силами дальнего (оперативного) прикрытия на желательность таких действий.

После рассредоточения конвоя немецкая авиация в течение 5–10 июля потопила пять транспортных и одно спасательное судно, а подводные лодки 5–13 июля потопили восемь и «добили» семь поврежденных авиацией транспортных судов, брошенных их экипажами.

**Немецкие бомбардировщики и торпедоносцы совершили за шесть дней боевых действий 201 самолето-вылет для ударов по конвою PQ-17, т. е. в среднем 33–34 вылета в сутки.**

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

Таким образом, были уничтожены 20 из 31 рассредоточившегося транспортного судна (около 68%). От полного уничтожения конвой был избавлен тем, что оставшиеся после ухода шести ЭМ корабли охранения, кроме одного корвета, пошли не в Архангельск, а к Новой Земле, стараясь держаться ближе к кромке льда. Часть этих кораблей продолжала охранять мелкие группы судов или отдельные суда, на которые распался конвой, другая часть под руководством командиров кораблей ПВО спасала себя.

Всего за переход конвоя PQ-17 были потоплены 23 транспортных судна (как указывалось выше, три транспорта были потоплены до рассредоточения: один — авиацией, а два поврежденных самолетами, «добиты» ПЛ) из 34 (около 68%) и одно спасательное судно, входившие в состав конвоя PQ-17.

В конечном итоге в Архангельск прибыли 11 транспортных, два спасательных судна и все 13 кораблей охранения. Уцелевшим судам удалось доставить в Архангельск всего 20% единиц перевозившейся военной техники (танков, самолетов и автомобилей) и около 40% других грузов. В целом конвой PQ-17 доставил в СССР лишь около 25% перевозившихся грузов (включая военную технику), которые были его основной ценностью.

На 20 судах, потопленных после рассредоточения, погибло около 65% всех грузов, перевозившихся конвоем PQ-17. Еще 10% грузов, не достигших СССР, остались на двух судах, возвратившихся из-за ледовых повреждений в Хвальфьорд в начале перехода, и на трех судах, потопленных до рассредоточения конвоя PQ-17.

*О Таллинском прорыве.* С восходом солнца 29 августа 1941 г. 184 корабля и судна из числа 225, вышедших накануне из Таллина (табл. 51, 52), снялись с якорей и продолжили движение в Кронштадт. При этом закончившие форсирование ЮМАП ГС находились в районе о. Родшер, ОНР, отряд ЭМ и СКР, боевые корабли, отставшие от своих отрядов, а также КОН-1, в состав которого вошла часть судов и кораблей КОН-4 и АР, и суда, шедшие вне конвоев, также закончившие форсирование ЮМАП, были в 15 милях юго-западнее ГС. В 15–20 милях от последних, в середине ЮМАП, оказались в это время КОН-2 и КОН-3 вместе с частью кораблей КОН-4 и АР.

В состав трех конвоев входили ТР — 15, ВСУ — 30, охраняемых боевых кораблей (перевозивших эвакуируемые войска, буксируемых поврежденных и ПЛ) — 8, боевых катеров (ПКА, ЭМТЩ, КАТЩ с пулеметами М-1), являвшихся спасательными и перевозившими спасенных людей — 42.

Их охраняли 26 боевых кораблей и катеров: две КЛ (из мобилизованных судов), шесть СКР (четыре — из мобилизованных судов), семь СКА типа «МО», одиннадцать ТТЩ (из мобилизованных судов).

Из 121 корабля и судна трех конвоев ЗА имели 46: боевых корабля и катера — 30 (в т. ч. шесть охраняемых), ВСУ — 14, ТР — 2.

Кстати, заметим, что при перевозке войск через Атлантику наши союзники назначали в состав **быстроходных** конвоев для охранения трех ТР четыре ЭМ [библ. № 266] (при перевозке грузов назначалось более слабое охранение).

Главной угрозой для группировок кораблей и судов, закончивших форсирование ЮМАП, была авиация, но не были исключены угрозы от мин, ПЛ и ТКА противника. Для кораблей и судов, находившихся в середине ЮМАП, главными угрозами были мины и авиация, не была исключена угроза от береговой артиллерии противника, а после форсирования ЮМАП, когда исключалась угроза от береговой артиллерии, добавлялись угрозы от ПЛ и ТКА противника. Группировка немецких ВВС, действовавшая против таллинских конвоев, насчитывала 41 бомбардировщик, три торпедоносца и 24 истребителя.

В связи с наличием минной угрозы (реальной и предполагаемой) на всем маршруте прорыва корабли и суда конвоев были вынуждены постоянно следовать в одной кильватерной колонне большой длины за тральщиками в протраленной полосе шириной 1 каб со скоростью 5–6 узлов. Вступив в охранение конвоев, корабли боевого ядра флота были бы вынуждены идти без параванов-охранителей, что повышало для них опасность подрыва на минах и противоречило требованиям руководящих документов ВМФ.

Такой вынужденный походный порядок затруднял уклонение от бомб при налетах авиации противника, а в совокупности с малой дальностью стрельбы ЗА не позволял одному кораблю охранения осуществить ПВО нескольких судов. Защищая от авиации одно-два судна в одном конце кильватерной колонны, корабль из состава боевого ядра не смог бы защитить суда в другом ее конце (именно так произошло вечером 28 августа: пока ГС и ОПР обгоняли КОН-2 и КОН-3 самолеты противника потопили четыре судна из состава шедших впереди КОН-1 и не входивших в конвой).

Военным советом СЗН боевому ядру КБФ (ГС и ОПР) не ставилась задача охранения (ПВО и ПЛО) конвоев. Эта задача возлагалась на СКА типа «МО» (ПВО и ПЛО), ТТЩ (ПМО) и авиацию (ПВО). Поэтому Военный совет КБФ посчитал, как представляется, перегруппировку боевого ядра из Таллина в Кронштадт самостоятельной задачей, не связанной с охранением конвоев на всем маршруте Таллинского прорыва. Вместе с тем Военному совету КБФ было приказано: *«Принять все меры, чтобы избежать бесцельных (? — Р. З.) потерь в людях и материальной части».*

Видимо, это требование относилось и к кораблям боевого ядра.

Боевое ядро КБФ к утру 29.08, когда немецкая авиация пачала массированные атаки таллинских конвоев, уже в течение почти суток находилось под боевым воздействием противника (береговой и полевой артиллерии, авиации и мин), и в результате понесенных потерь в нем из 13 кораблей осталось восемь: четыре неповрежденных (КРЛ — 1, ЛД — 1 и ЭМ — 2) и четыре поврежденных. При этом один неповрежденный ЭМ буксировал другой, потерявший ход. Повреждения,

полученные одним ЛД и двумя ЭМ, существенно снизили их непотопляемость. Вместе с боевым ядром следовали охраняемые им корабли и суда: пять ПЛ, ЛЕД и ПС, почему ГС и ОПР можно было тоже считать конвоями.

Зенитное вооружение кораблей боевого ядра было недостаточным (табл. 68), боезапас ограничен, поскольку накануне часть его была израсходована при отражении атак немецкой авиации. К тому же ГС и ОПР находились в районах, опасных от мин (вражеских и своих), или поблизости от них. Наконец, на них находилась основная часть руководящего состава флота и его основных соединений: Военный совет и два из трех эшелонов штаба КБФ, командиры и штабы ОЛС, брпл, четырех днэм, часть штаба эскадры.

Попытка боевого ядра КБФ принять участие в ПВО таллинских конвоев была чревата его гибелью вместе со всем командованием флота и основных соединений, а также гибелью охранявшихся им ПЛ и ВСУ. Поэтому решение командующего КБФ о выводе остатков боевого ядра флота из района боевых действий было вынужденным и направленным на их сохранение для последующих боев. К тому же командующий КБФ почему-то полагал, что истребители ВВС флота смогут прикрыть конвои к востоку от меридиана о. Родшер.

Но во всех случаях принять участие в ПВО конвоев теоретически могли только неповрежденные корабли боевого ядра — КРЛ, ЛД и ЭМ, т. е. по одному кораблю в каждом конвое. Вряд ли они привели бы с собой более полдюжины СКА «МО», поскольку остальные пришлось бы оставить в охранении ПЛ — 5, ВСУ — 2, а также поврежденных ЛД — 1 и ЭМ — 2, входивших в состав ГС и ОПР.

Корабли боевого ядра КБФ прекратили попутное прикрытие КОН, лишь достигнув назначенных «Боевым приказом...» рубежей его окончания (о. Гюланд — для ГС, о. Вайндло — для ОПР), притом ОПР сделал это, получив разрешение командующего КБФ на присоединение к ГС. Конвои находились в это время на расстоянии 15–30 миль от боевого ядра и ближайших не занятых противником островов (Вайндло, Гюланд, Б. Тютерс), которые могли использоваться (и были использованы) для высадки людей с поврежденных судов. Конвои сохраняли свою организационную структуру, ни один корабль охранения не покинул конвои без разрешения командующего или начальника штаба КБФ. Более того, корабли, охранявшие ЭМ арьергарда, после их гибели, не ожидая приказов, вступили в охранение конвоев и ОПР.

Не повторяя сказанного в разделе 3 главы 4 о нецелесообразности привлечения этих трех кораблей к ПВО конвоев, рассмотрим состав зенитной артиллерии этих группировок, используя данные табл. 51, 52, 68, 69.

На 121 корабле и судне трех конвоев имелось 75 орудий ЗА: 76,2-мм — семь, 45-мм — 64, зенитных автоматов 20–40-мм — четыре, а на трех кораблях боевого ядра вместе с шестью СКА «МО» и пятью БТЩ — 39 зенитных орудия: 100-мм — шесть, 76,2-мм — четыре, 45-мм — 29. Всего — 114 орудий зенитной артиллерии.



После того как корабли боевого ядра КБФ, точнее ГС и ОПР, покинули конвой, *немецкая авиация 29 августа* благодаря близости ее аэродромов к маршруту в течение 15,5 часа боевых действий *произвела* на удары по ним *около 140 самолето-вылетов*. Были потоплены 9 ТР и ВСУ, повреждены 11 кораблей и судов (табл. 66), шесть из которых были «добиты» или затонули сами в последующие дни, после того как с них были сняты все люди. В числе потопленных были 13 судов из 93 кораблей и судов, перевозивших около 22 770 человек, при этом погибли около 3330 человек, или приблизительно 15% перевозившихся (табл. 74, 97).

Основной ценностью таллинских КОН и ОБК были эвакуируемые ими люди и экипажи кораблей и судов. В целом в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград, несмотря на большие потери от мин и бомб, были доставлены 58,5% пассажиров и 64% общего количества людей, вышедших из Таллина 28 августа (табл. 95).

Читателям предлагается самим сделать выводы из приведенных выше сведений о целях и задачах участников событий, составе, боевых возможностях и действиях участвовавших в них сил, условиях выполнения задач и результатах их выполнения. Имеются в виду выводы о сходстве и различии рассмотренных событий перехода конвоя PQ-17 и Таллинского прорыва, и согласиться или не согласиться с утверждениями Бунича по этому вопросу.

К сказанному необходимо добавить следующее. Британское Адмиралтейство, спасая, как оно полагало, конвой PQ-17 от полного уничтожения, а главные силы Флота Метрополии от трудновосполнимых потерь, отозвало отряд ближнего (непосредственного) прикрытия конвоя, отдало приказ о рассредоточении конвоя, не настояло на попытке объединенных сил дальнего (оперативного) и ближнего (непосредственного) прикрытия конвоя вступить в бой с немецкой эскадрой, возглавляемой ЛК «Тирпиц», чтобы разгромить ее или создать хотя бы видимость угрозы этой эскадре, дабы отвлечь на себя силы, атаковавшие PQ-17, или, наконец, частью сил осуществить усиление ПВО и ПЛО конвоя. В результате, как полагает автор, **мощная британско-американская военно-морская группировка не сделала того, что могла сделать для защиты конвоя PQ-17**. При этом, однако, британское Адмиралтейство приняло на себя ответственность за свои приказы.

А Военный совет СЗН переложил ответственность за определение роли и места боевого ядра флота при осуществлении Таллинского прорыва на Военный совет КБФ, поскольку не определил их в директиве об оставлении Таллина (см. раздел 2 главы 3). Военный совет СЗН совершенно не интересовался ходом событий прорыва и даже не пытался хоть как-то вмешаться в них в интересах уменьшения потерь (надо, однако, принять во внимание, что из Лондона в июле 1942 г. было существенно легче руководить действиями британско-американских сил, чем из Ленинграда — действиями КБФ в августе 1941 г.).

Военный совет КБФ оказался перед очень трудным выбором. С одной стороны, морально-этические нормы боевого товарищества требовали вступления боевого

ядра КБФ в непосредственное охранение конвоев, руководствуясь принципом «Сам погибай, а товарища выручай». С другой стороны, оперативная необходимость сохранения остатков боевого ядра флота, оценка реальных боевых возможностей его сохранившихся кораблей по ПВО конвоев и по собственной ПМО и ПВО требовали скорейшего вывода их из-под ударов авиации противника, руководствуясь при этом принципом «Никто никого не ждет».

К такому решению, полагаю, подводило и осознание юридической ответственности в случае нарушения директивы Военного совета СЗН в части, касающейся состава сил непосредственного охранения конвоев. Можно, конечно, подозревать Военный совет или лично командующего КБФ в стремлении к самосохранению, но представляется, что это стремление всегда будет скрыто за оперативной необходимостью и осознанием юридической ответственности. Подробно этот вопрос рассмотрен в разделе 3 главы 4. В результате, по мнению автора, **остатки ослабленного боевого ядра КБФ не сделали того, что и не могли сделать для защиты таллинских конвоев от авиации противника.** Точнее, Военный совет КБФ не сделал того, что могло привести к *«бесцельной гибели»* остатков боевого ядра флота, против чего предостерегала директива Военного совета СЗН от 26.08.1941 г. № 2301 [док. № 472].

Сделанные в двух предыдущих абзацах выводы, учитывая все аспекты рассмотренных морских операций, основаны в частности на сравнении возможностей ПВО. Бриганско-американские силы при интенсивности атак авиации противника, составлявшей 200 вылетов за примерно 140 часов, могли бы применить для защиты 94 кораблей и судов конвоя PQ-17 и Флота Метрополии около 800 орудий ЗА. Советские силы, с учетом трех неповрежденных кораблей боевого ядра КБФ, при интенсивности атак авиации противника, составлявшей 140 вылетов за 15,5 часа, могли бы применить 114 орудий ЗА для защиты 53 кораблей и судов. Даже с привлечение трех поврежденных кораблей и четырех СКА «МО» из состава ОПр для ПВО 56 охраняемых кораблей и судов имелось бы 138 орудия ЗА.

Думается, однако, что Военный совет СЗН все же молчаливо принял на себя ответственность за большие потери в ходе Таллинского прорыва и признал правильным решение Военного совета КБФ о самостоятельном, отдельном от конвоев, завершении прорыва в Кронштадт боевого ядра флота. Свидетельством этого является отсутствие каких-либо карательных мер в отношении командования КБФ в связи с большими потерями, а также упреков за допущенные ошибки в руководстве прорывом, несмотря на большие усилия, предпринятые 3-м отделом КБФ и 3-м управлением ВМФ, чтобы «покарать предателей», якобы намеренно погубивших тысячи людей и десятки кораблей.

А командование КБФ, в свою очередь, не пыталось объяснять большие потери в ТР от действий авиации противника «плохой» директивой Военного совета СЗН, понимая, что при такой попытке его никто не будет защищать от 3-го отдела КБФ и

3-го управления ВМФ, хотя потери в людях от действий авиации были почти в три раза меньше, чем при гибели кораблей и судов в случаях подрыва на минах (табл. 97).

Может быть, в таком или приблизительно таком ключе следовало Буничу провести сравнение событий Таллинского прорыва и перехода конвоя PQ-17?

Не соответствует действительности количественно-качественная оценка Буничем литературного наследия, посвященного Таллинскому прорыву, оставленного потомкам многочисленными авторами, включая участников прорыва.

Бунич пишет в своей книге: *«О Таллинском переходе написано очень мало. Научные статьи, которые написал капитан 1-го ранга Ачкасов, тиражируются почти без изменений и дополнений уже в течение 40 лет. В мемуарах, которые оставили адмиралы Трибуц и Пантелеев, усилиями цензуры создана невероятная путаница, видимо, для того чтобы никто не мог использовать эти мемуары в качестве источника. В «Таллинском дневнике» и «Бессменной вахте» талантливого мариниста Николая Михайловского, а также в сборнике «Таллин в огне» содержится много частных подробностей, но все они, к сожалению, направлены на то, чтобы доказать несомненный успех Таллинского перехода, сорвавшего все планы противника»* [библ. № 15. Предисловие].

Однако это не совсем так, даже совсем не так.

Безусловно, нельзя не заметить того, что такого эпического и тем более литературно-художественного труда о Таллинском прорыве, доступного широкому кругу читателей, какой написан Буничем, ранее не существовало. Но...

Следует обратить внимание на то, что книга сама основана на многочисленных публикациях как упомянутых им самим выше, так и названных в приложении 6 настоящего труда. Среди них многочисленные воспоминания участников Таллинского прорыва: командиров соединений, кораблей и эвакуировавшихся частей КА и КБФ, командиров, старшин и краснофлотцев из экипажей кораблей и судов. Нельзя не назвать очень правдивые и самокритичные воспоминания бывшего наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова, замечательные документальные повести Г. Т. Правиленко. Важно иметь в виду и то, что многократно «тиражируемая» научная статья В. И. Ачкасова — это переложение на общедоступный язык «Отчета о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения], дополненное его личными оценками. Всего же книжных, журнальных и газетных публикаций, посвященных Таллинскому прорыву и изданных до окончания работы Буничем над его книгой, насчитывается около сотни.

Нужно помнить также, что за несколько лет до выхода в свет книги Бунича был рассекречен и стал доступен для исследователей ряд научных изданий, в которых Таллинскому прорыву уделено большое внимание. Имеются в виду военно-исторический очерк о боевой деятельности ВМФ в Великой Отечественной войне [библ. № 22], выдающиеся труды И. А. Киреева о влиянии минно-заградительной деятельности противника на действия нашего флота [библ. № 45], об использовании на флотах средств ПМО в 1941–1942 гг. [библ. № 149] и ряд других. Возможно,

Буничу удалось либо самому, либо через своего помощника познакомиться и с раскритикованным «Отчетом...», упомянутым выше. В этих трудах говорится не только об успехах, но и о трудностях организации и выполнения этой операции, а также о допущенных ошибках.

Многие выдержки из этих произведений приведены выше и будут еще даны здесь в дальнейшем.

Что касается «сожаления» Бунича о направленности всех известных ему публикаций на доказательство успеха Таллинского прорыва, то, основываясь на данных настоящего военно-исторического труда, можно утверждать, что осуждаемые Буничем авторы правы. Не вдаваясь в спор по поводу терминов «успех» и «неудача», «победа» и «поражение», напомним главное: несмотря на сильное противодействие противника, вызвавшее большие потери в людях, кораблях и судах, в результате Таллинского прорыва поставленные КБФ задачи были выполнены (см. разделы 1 и 2 настоящей главы). Немцам и финнам не удалось, как показано в этих разделах, выполнить задачи, поставленные Гитлером 22.07.1941 г.: *«Силы противника, все еще действующие в Эстонии, должны быть уничтожены. При этом необходимо не допустить их погрузку на суда и прорыв через Нарву в направлении Ленинграда»* [док. № 121]; 17.08.41 г.: *«Уничтожение всего КБФ на минно-артиллерийской позиции в средней части Финского залива»* [док. № 1315, п. 1].

Разница же между Буничем и критикуемыми им авторами мемуаров заключается в следующем. Одни авторы, из числа участников прорыва, вынужденные подчиняться действовавшим в прежние годы правилам, избегали глубокого разбора некоторых ошибок, неприглядных действий, совершенных ими, их подчиненными или начальниками. Иногда, наверное, не очень хотели критиковать самих себя. Другие авторы, особенно из числа писателей-маринистов, тоже участников прорыва, не могли и, главное, не считали себя в праве подвергать критическому анализу действия его героев и жертв. Их задачей было показать положительные примеры выполнения воинского долга. Зато Бунич, охваченный «свободой слова», перестарался в деле предания анафеме результатов Таллинского прорыва.

К сожалению, Бунич не раскрыл в своей книге (в ней нет вступительной статьи), как ему удалось написать «свободную от приукрашивания», по его мнению, историю Таллинского прорыва.

Трепетную «любовь» Бунича заслужили органы Третьего управления ВМФ, в частности начальник 3-го отдела КБФ дивизионный комиссар А. П. Лебедев. Кстати, Бунич называет его начальником особого отдела штаба КБФ, подчиненным начальнику штаба флота, и утверждает, что Лебедев слал свои донесения непосредственно наркому внутренних дел Л. П. Берии, а при острой необходимости мог даже расстрелять командующего флотом без суда. Но это — еще один из мифов Бунича.

Третьи управления НКО и НКВМФ, третьи отделы, третьи отделения и их уполномоченные в военных округах и на флотах, в их соединениях и частях были

введены в Красной армии и Военно-морском флоте Постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР от 8.02.1941 г. вместо упраздненных особых отделов НКВД [библ. № 309, книга 1, с. 598–600].

В Красной армии Постановлением Государственного комитета обороны СССР от 17.07.1941 г. № ГКО-187сс были восстановлены особые отделы, которые сменили органы Третьего управления Наркомата обороны, фронтов, армий, корпусов, дивизий и полков [библ. № 309, книга 2, с. 473, 474].

В Наркомате ВМФ, на флотах, флотилиях, в их соединениях и частях особые отделы, в отличие от Красной армии, были восстановлены только в 1942 г.

Поэтому начальник 3-го отдела КБФ никак не мог быть начальником особого отдела КБФ в августе – сентябре 1941 г.

Различие между органами Третьего управления и особыми отделами заключалось в их подчиненности, задачах и способах их выполнения.

Так, начальник Третьего управления ВМФ подчинялся наркому ВМФ, а начальник 3-го отдела флота подчинялся начальнику Третьего управления ВМФ и наркому ВМФ, на флоте у него начальников не было. Начальники третьих отделений в соединениях подчинялись начальнику 3-го отдела и командующему флотом. Поэтому, кстати, 3-й отдел не был отделом штаба КБФ. Оперуполномоченные 3-го отдела (3-их отделений) в частях флота подчинялись начальникам 3-х отделений и командирам соединений, в которые эти части входили. Все назначения на должности в органах Третьего управления ВМФ производились приказами наркома ВМФ [библ. № 309, книга 1, с. 599, 600].

Аналогичная схема подчиненности была и в органах Третьего управления Наркомата обороны.

Особые же отделы в Красной армии (от дивизии до фронта) и Управление особых отделов Наркомата обороны подчинялись наркому внутренних дел, а уполномоченные особых отделов в полках и особые отделы дивизий были одновременно подчинены военным комиссарам полков и дивизий соответственно [библ. № 309, книга 2, с. 474].

Поэтому начальник 3-го отдела КБФ, не будучи начальником особого отдела, не мог через головы своих непосредственных начальников слать донесения прямо Берии. Это делал на основании донесений Лебедева начальник Третьего управления ВМФ дивизионный комиссар А. И. Петров, который рассылал свои спецсообщения тем руководителям СССР, которым ему было предписано делать это, вплоть до И. В. Сталина.

Задачами третьих управлений наркоматов обороны и ВМФ, установленными указанным выше постановлением ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР, были:

*а) борьба с контрреволюцией, шпионажем, диверсией, вредительством и всякого рода антисоветскими проявлениями в Красной армии и Военно-морском флоте;*

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

б) выявление и информирование соответственно народного комиссара обороны и народного комиссара Военно-морского флота о всех недочетах в состоянии частей армии и флота и о всех имеющихся компрометирующих материалах и сведениях на военнослужащих армии и флота [библ. № 309, книга 1, с. 599].

Способами решения этих задач (правами), установленными приказом наркома ВМФ от 13.02.1941 г. № 0013<sup>17</sup>, являлись:

а) организация агентурно-осведомительного аппарата на флоте и среди гражданского населения, имеющего непосредственное соприкосновение с флотом, с его личным составом;

б) ведение следствия по делам о контрреволюции, шпионаже, диверсиях, измене Родине и вредительстве, производство в связи с этим обысков, арестов и выемок.

Главными задачами особых отделов стали борьба со шпионажем, предательством и ликвидация дезертирства.

К способам их деятельности (правам) добавились арест дезертиров, а при необходимости и расстрел их на месте без суда [библ. № 309, книга 2, с. 474].

Поэтому начальник 3-го отдела КБФ в августе 1941 г. не мог расстрелять командующего флотом, даже если бы он «дезертировал» с КР «Киров». Не пришло еще его время!

Откровенно говоря, критический анализ книги И. Л. Бунича мог бы стать книгой такого же объема, как сам его труд. Но не здесь и не сейчас.

#### **ж) М. Ёуна:**

Таллинский прорыв интересует не только российских историков. В 1996 г. в Таллине была издана книга бывшего советского военного моряка, а ныне эстонского морского писателя-историка Мати Ёуна «Сражения в Балтийском море. Лето 1941 г.» [библ. № 229]. В отличие от своих вышеупомянутых русских коллег эстонский историк подчеркнуто скромно: он не старается поучать советских военачальников. Более того, сопроводил название своей книги многозначительным подзаголовком: «Легенды, предположения и факты о сражениях на Балтийском море, его островах и побережье».

Пятая глава этой книги посвящена обороне Таллина, эвакуации войск из него и прорыву КБФ в Кронштадт. Для понимания смысла подзаголовка к названию книги ниже приведены несколько фрагментов из книги М. Ёуна.

Вот, например, легенда или, скорее, миф, выдаваемый за факт [библ. № 229, с. 110]: «Кстати, адмирал Трибуц рано утром 29 августа перешел с «Кирова» на торпедный катер и на максимальной скорости отправился в Ленинград. Этот факт в советское время замалчивался. Об этом знали лишь высшее командование и команда крейсера. Адмирал говорил, что хотел организовать поддержку с воздуха, но кто знает...» И никаких объяс-

<sup>17</sup> АО ЦВМА. Ф. 79. Д. 33560. Л. 3, 4.

нений того, как этот факт «открылся» в несоветское время. Судя по приведенному тексту, речь идет, скорее всего, о начальнике ПВО КБФ генерал-майоре береговой службы Запихине, который именно с такими словами покидал, но не КРЛ «Киров», а горящий ТР «Казахстан», и не на ТКА, а на СКР «Разведчик».

А командующий КБФ лично написал и подписал в 14.40 29.08 шифртелеграмму, посланную с борта КРЛ «Киров» [док. № 722]. В 16.05 по приказанию оперативного дежурного штаба КВМБ, полученному в 15.00, на рейдовом посту в Кронштадте был поднят сигнал, запрещающий движение по рейдам и гаваням всем кораблям и судам [док. № 1039], кроме белых катеров типа «Ямб». Это всегда делалось при преходах командующего флотом на корабли, стоящие на рейде, или в другие пункты базирования и обратно на этих катерах.

В 16.36 КРЛ «Киров» стал на якорь на Большом Кронштадтском рейде, а в 17.16 на нем был спущен флаг командующего флотом [док. Вместо введения].

В 17.45 на рейдовом посту был спущен сигнал о запрете движения по рейдам и гаваням [док. № 1039].

В 18.00 ФКП КБФ был развернут в здании штаба КВМБ [док. № 692], в котором по 1940 г. размещался штаб флота. Следующая шифртелеграмма подписана комфлотом уже в штабе КВМБ в 19.20 29.08 [док. № 1061].

Далее цитируется одно из предположений М. Буна [библ. № 229, с. 89, 90]. Им рассчитано предполагаемое число военнослужащих, находившихся в составе отрезанной от основных сил СЗН и прижатой к морю группировки советских войск в северо-западной Эстонии, следующим образом: *«По моим подсчетам, 27–28 августа в Таллине на кораблях грузились от 32 000 до 36 000 человек; из них, вероятно, от 9000 до 13 000 гражданских лиц и только что мобилизованных и, по данным В. Ачкасова, 18 000 солдат и 5000 раненых... После эвакуации войск из Таллина здесь осталось более 12 000 советских военнослужащих.*

*Известно, что в боях 5–25 августа здесь более 18 000 бойцов и командиров получили такие тяжелые ранения, что их эвакуировали на лечение в Россию... 28 августа караваном кораблей... было отправлено еще приблизительно 5000 раненых бойцов и командиров... Если взять за основу подсчет потерь немцев в 1941 году... то можно предположить, что число погибших у русских составляло  $\frac{1}{3}$  от числа раненых, т. е. 8000 человек. По расчетам г-на Тоу Ньмме, потери русских... можно было бы оценивать в  $\frac{1}{3}$  от числа раненых... и можно было бы предположить, что число погибших в «Таллинском мешке» составляло 14 000 человек. Из «Таллинского мешка» на кораблях уходили не только из Таллина, но также из Палдиски. Сложив известные цифры и несколько предполагаемых цифр в итоге получим, что через Палдиски ушли примерно 4000 человек. После падения Таллина у русских в Западной Эстонии осталось... где-то 5–6 советских батальонов, что составляло примерно 2000 человек. При этом надо учитывать... что из 16 000 матросов, отправленных на сухопутный фронт... часть возвратилась назад в состав экипажей кораблей, но многие из них были уже учтены как раненые или погибшие. Можно предположить, что количество матросов, возвратив-*

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

*шихся на корабли составило примерно 4000–8000 человек. И если из этого количества ½ или ¼ считать погибшими и ранеными, то мы получим правдоподобное число.*

*Сложив известные и предполагаемые данные:*

*18 000 – эвакуированные солдаты,*

*23 000 – эвакуированные раненые солдаты и матросы,*

*12 000 – оставшиеся в Таллине солдаты и матросы,*

*8000–14000 – погибшие,*

*4000 – эвакуированные из Палдиски солдаты и матросы,*

*2000 – оставленные на северо-западе Эстонии батальоны,*

*4000 – 8000 – вернувшиеся на корабли матросы.*

*Всего 71 000–81 000 человек были в «котле» на северо-западе Эстонии».*

Не повторяясь, заметим, что в разделе 4 и таблицах 6, 7, 8 главы 1 подробно рассказано, что из Таллина с 5.08 по 28.08 до начала общей эвакуации вывезли около 19 тыс. человек. Подчеркнем только, что в это число вошли и раненые военнослужащие, и гражданские лица, и мобилизованные эстонские граждане, и экипажи вызволивших их кораблей и судов. Но раненых среди них было только 5573 человека. В разделе 2 и табл. 24–30 главы 3 произведены расчеты числа военнослужащих, погибших и попавших в плен в ходе обороны Таллина, принятых для эвакуации на корабли и суда, а также личного состава перевозивших эвакуируемых и охранявших их кораблей, штабов корабельных соединений и комендантских команд судов. Поэтому нет необходимости повторять здесь показанные в них цифры.

Насчет 4000 военнослужащих, принятых на транспорты в Палдиски, можно лишь заметить, что по данным самого М. Буна [библ. № 229, с. 97] ТР «Аусма» и ТР «Балхаш» приняли там только 2600 человек, в том числе ТР «Балхаш» – 1500 человек. Кроме того, неувязка в предположениях М. Буна состоит в том, что фактически ТР «Аусма» ушел из Палдиски в Таллин еще 27.08 без единого пассажира на борту. Из каких же слагаемых получилось у него 4000 человек, хотя эта цифра и близка к реальной?

Что касается батальонов на северо-западе Эстонии, то это были войска, входившие в состав гарнизона Моонзундских островов, высаженные 25.08 на материк с целью наступления во фланг немецких войск, осаждавших Таллин. После отмены наступления они возвратились в последних числах августа обратно на острова. Их нельзя относить к находившимся в континентальном «котле».

Наконец, не ясно, как могли уйти с кораблей на сухопутный фронт, а затем возвратиться на корабли 8000 матросов, если численность экипажей 151 боевого корабля, вышедшего из Таллина 28.08, составляла всего 7,3 тыс. человек, причем в период с 5.08 по 28.08 эта цифра постоянно изменялась, но всегда была меньше названной. Исходя из имеющихся сведений по некоторым кораблям (прил. 1, табл. 132), можно предположить, что на фронт с кораблей могли в общей сложности уйти до 300 человек, а возвратиться – около половины из них. Наверное,



М. Ыун перепутал моряков корабельного состава с моряками из частей БО, ПВО и морской пехоты, с военнослужащими строительных частей КБФ и др. (раздел 3 и табл. 1, 2 главы 1), а из этой путаницы родилось его предположение.

Далее М. Ыун изложил свои предположения о потерях КБФ и 10-го ск в ходе Таллинского прорыва [библ. № 229, с. 110–116]. Здесь помещено текстовое описание гибели кораблей и судов, а затем приводится таблица, которая содержит известные и предполагаемые цифры, характеризующие число погибших на каждом из потопленных кораблей и судов.

Итак: *«Всего погибли 52 вышедших из Таллина и Палдиски корабля... Отдельный вопрос – число погибших на этих кораблях. В советской истории ВМФ дается число погибших 4000–5000 человек... Капитан ледокола «Суур Тылл» (во время написания книги М. Ыуном. – Р. 3.) и член Академического общества военной истории Эстонии Олав Ваарма считает погибшими около 10 000 человек. Шведский морской историк Э. Петтай приводит в своей брошюре мнение какого-то неизвестного Х. Балтикуса о том, что жертв было больше, чем 10 000 человек. Чтобы найти реальное число, надо сложить известное число погибших с числом вероятно погибших на тех кораблях, с которых нет данных. Среднее арифметическое из них даст вероятное число погибших... Сложив минимальное и максимальное число погибших и разделив сумму на два, получим вероятную цифру человеческих потерь в ходе эвакуации Таллина:*

$10507 + 17218 = 27725$  (таблица, из которой получены эти цифры автором не приводится. – Р. 3.)

$27725 : 2 = 13863$  человека.

Конечно, это слишком точное число, поэтому реальное количество погибших находится где-то в промежутке между 13 500 и 14 000. Добавим к этому числу... погибших на «Сибири» (900)... на «Леени» (209)... на «Эстиранне» («Эстиранде». – Р. 3.) (598)... на «Даугаве» (30), предположительные потери... русского гидрографического судна «Норд»... эсминца «Энгельс», тральщиков «Кнехт» и «Бугель»... ледокола «Трувор» – всего, округленно, 2000 человек. И мы получим устрашающие цифры – от 15 500 до 16 000 человек, вероятнее всего, погибли 18–30 августа на морском пути из Таллина в Кронштадт».

Что тут можно сказать? Во-первых, в советской истории дается и другая цифра погибших при прорыве: 9000 эвакуируемых военнослужащих [библ. № 22]. Во-вторых, М. Ыун подсчитал число погибших людей с 58 кораблей и судов [библ. № 229, таблица на с. 115–116], включив в их число шесть судов, не участвовавших в прорыве. и ТТЩ № 43 («Ижорец-17»), который не был потоплен. К погибшим в ходе Таллинского прорыва он отнес и некоторые корабли, потопленные на пути из Кронштадта в Таллин (БТЩ «Кнехт» и БТЩ «Бугель»). В-третьих, «предположения» М. Ыуна о количестве людей на погибших судах – весьма сомнительного свойства: например, им не учтены около 1000 пассажиров, находившихся на пяти ЭМ и двух СКР, зато учтены 1200 пассажиров на ТР «Аусма» и 1100 – на ТР «Скрунда», хотя эти ТР ушли из Таллина пустыми. Указано, что ТН № 12 перевозил 1190 человек,

хотя на самом деле на этом танкере перевозились около 300 военнослужащих, а приведенная М. Ыуном цифра явно относится к ТН № 11, вышедшему из Таллина 24.08 и в тот же день потопленному. Тем самым опять искусственно увеличено число погибших людей. Он придумал, что с транспортом «Балхаш» погибли 95 человек, хотя в действительности погибших было около 3800, а спасенных — 85, и таким образом уменьшил количество погибших людей.

Применив запрещенный прием, М. Ыун включил в общее число погибших при прорыве людей тех, кто погиб на пути из Таллина в Кронштадт 18–25 августа, т. е. до Таллинского прорыва, причем не всех (нет данных о погибших на танкере № 11). Наконец, судя по всему, М. Ыун считал только военнослужащих, хотя погибали и гражданские люди.

Наверное, не имеет смысла повторять здесь данные о рассчитанном в настоящем труде числе погибших и спасенных участниках Таллинского прорыва, а также общие данные о погибших на коммуникации Таллин — Кронштадт, показанные в табл. 74, 78–83, 86 главы 4 и в табл. 95, 96, 98 настоящей главы.

Надеемся, господин Ыун извинит автора за то, что использовался не авторский (из-за его отсутствия), а неофициальный перевод фрагментов его книги с эстонского на русский язык, не содержащий, как представляется, смысловых и цифровых ошибок.

### **з) ошибки и заблуждения:**

Речь пойдет не обо всех ошибках или заблуждениях, а лишь о тех, которые связаны с установлением количества и наименований кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве и погибших.

*О сторожевых кораблях.* Ряд авторов — А. И. Манкевич с А. Н. Мушниковым [библ. № 22], В. Д. Доценко [библ. № 29, 31, 200] — причислял к участвовавшим в прорыве из Таллина СКР «Уран» и СКР «Чапаев». Но эти СКР 25.08.1941 г. сопровождали из Таллина до о. Гюланд последний перед общей эвакуацией конвой и по техническим причинам остались в Суурколяян-Лахти на о. Гюланд, хотя должны были 27.08 возвратиться в Таллин. СКР «Уран» присоединился 29.08 к КОН-1 на Восточном Гюландском плесе, а СКР «Чапаев» перешел от о. Гюланд в Кронштадт 31.08.

В. И. Ачкасов расшифровал условное обозначение «с/к» (спасательный корабль) как обозначение сторожевого корабля. На этом основании он в своей статье [библ. № 120] отнес обозначенные так в отчете о прорыве СС «Нептун» и СС «Сатурн» к сторожевым кораблям. Эту же ошибку повторили А. И. Манкевич, А. Н. Мушников и В. Д. Доценко. В то же время некоторые авторы не учитывали участвовавший в прорыве пограничный СКР «Топаз».

*О подводных лодках.* В. И. Ачкасов [библ. № 120] не учитывает в числе участвовавших в Таллинском прорыве ПЛ Щ-301 и Щ-405, а Г. А. Амон [библ. № 3] — еще и ПЛ М-98 и ПЛ М-102.

О торпедных катерах. В «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] не учтены в числе участников прорыва ТКА № 37 (находился в Таллине, 28.08 вышел из него в составе прорывавшихся сил и 29.08 прибыл в Кронштадт), ТКА № 121 (27.08 из БО БР на буксире БУК КП-12 прибыл в Таллин, 28.08 таким же образом вышел из него в составе прорывавшихся сил, а 30.08 прибыл в Кронштадт) и ТКА № 144 (28.08 он прибыл в Таллинский залив из состава гогландского ОПР и вошел в состав прорывавшихся сил, а 29.08 возвратился в состав гогландского ОПР). Эту ошибку повторили полностью или частично многие исследователи Таллинского прорыва.

О сторожевых катерах типа «МО». В планирующих документах КБФ на прорыв поименно названы 18 СКА типа «МО». В «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] указано только количество СКА, прорывавшихся из Таллина, – 20. Наибольшее количество этих СКА названо исследователями А. И. Манкевичем и А. Н. Мушниковым [библ. № 22], В. Д. Доценко [библ. № 29] – 22 и участником прорыва Елизаровым [библ. № 32] – 23. Фактически участвовали в прорыве 25 СКА типа «МО».

Скорее всего, в разных комбинациях не учитываются:

один из четырех СКА, прибывших 26.08 из Кронштадта;

СКА МО № 197зав (он не учитывается и в потерях) и СКА ПК-232, прибывшие на Таллинский рейд 27.08 из БО БР;

СКА ПК-220, прибывший от о. Гогланд в Таллинский залив 28.08 вместе с шестью ТТЩ и ТКА № 144;

СКА ПК-233, находившийся в Таллине по крайней мере с середины августа 1941 г. и потопленный артиллерией противника 28.08 в районе м. Юминда.

С. В. Богатырев [библ. № 239] считает ПК-233 трофейным финским сторожевым катером А-31, ссылаясь в письме автору на финских историков (К. Теуста и др.). Но, во-первых, по данным НКВД, пограничный корабль ПК-233 типа «МО-IV» существовал и с началом войны был передан КБФ. Во-вторых, имеется документ о совместных действиях МО № 233 (он же – ПК-233) с МО № 203 (он же – ПК-203) в Таллинском заливе 16.08.1941 г.<sup>18</sup>, в котором говорится, что оба эти катера имели одинаковый внешний вид. Но катер А-31 не мог иметь одинаковый внешний вид со СКА типа «МО» уже потому, что его водоизмещение было вдвое меньше водоизмещения МО (из письма С. В. Богатырева автору).

О сторожевых катерах типа «МКМ» и «КМ». Имеются в виду пограничные катера (ПКА) 1-го и 2-го БОПС НКВД и 6-го днска ОВР КВМБ, оказавшиеся в Таллине. Никто из историков почему-то не зачислил эти катера в число участников прорыва, хотя их было 12 единиц (два «МКМ» и 10 «КМ»).

<sup>18</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10308. Л. 144.

Однако, по данным Г. И. Елизарова [библ. № 32], в прорыве участвовало более 20 сторожевых катеров типа «КМ». Возможно, Елизаров включил в это число, помимо пограничных СКА, девять разбездных катеров типа «КМ», принадлежавших различным органам управления КБФ. В Кронштадт не приплы ПКА К-290 и К-297, пропавшие в ходе прорыва 29.08.1941 г. Известно также, что штаб флота не располагал сведениями еще о четырех ПКА: К-285, К-286, К-291, К-296. Возможно, это те катера, три из которых потопил артогнем СКР № 15 «Щорс» из-за невозможности буксировки при свежей погоде во время перехода из Палдиски на Таллинский рейд 28.08.1941 г. Еще один был затоплен из-за повреждений, полученных при столкновении с винтом буксировавшего этот катер ВТ № 529 «Скрунда» в тот же день. Всего получается 23 катера типа «КМ», т. е. действительно более 20.

*О сетевых заградителях.* Ни в «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941», ни в ряде исследований ЗС «Азимут» (переоборудованный из ГИСУ) не относили к числу сетевых заградителей. Однако согласно приказам наркома ВМФ и командующего КБФ он был таковым, и 27.08 для увеличения числа принимаемых на борт эвакуируемых зенитчиков 3-го иза из его трюма были выброшены за борт противолодочные сети, а не гидрографическое имущество. Возможно, такое отношение к «Азимуту» связано с тем, что к моменту своей гибели в ходе эвакуации гарнизона ВМБ Ханко он был возвращен в класс ГИСУ.

*О тихоходных тральщиках.* Формально в Таллинском прорыве участвовали 18 тихоходных ТТЩ. Но один из них, ТТЩ № 123 «Баян», не имел трального вооружения (о его артиллерийско-пулеметном вооружении сведения не найдены), поэтому при оценке противоминной обороны конвоев его учитывать нельзя. У другого тральщика, ТТЩ № 86, при нахождении в составе БО БР в результате близкого взрыва авиабомбы противника был выведен из строя котел, из-за чего тральщик потерял ход и шел во время прорыва на буксире у ЛЕД БУК «Тасуя». Поэтому его можно было бы учитывать лишь как склад угля и запасных тралов (но, скорее всего, весь уголь и все тралы с него забрали до выхода из Таллина), а также как объект ПВО (если с него не забрали боеприпасы для пушки и пулемета на другие ТТЩ). Поэтому не ясно, почему в приложениях к «Отчету о переходе флота в Кронштадт...» оказалось 20 ТТЩ [док. Вместо введения].

Нередко к числу участников Таллинского прорыва относят ТТЩ № 42, но этот ТТЩ в прорыве не участвовал, поскольку подорвался на mine и погиб в 6.00 28.08, не дойдя от о. Югланд до Таллина.

*Об электромагнитных тральщиках (ЭМТЩ).* Иногда их называли магнитными (МТЩ), исходя не из типа трала, а из типа взрывателя неконтактных мин, для траления которых они были предназначены. Некоторые командиры-операторы штаба КБФ расшифровывали последнюю аббревиатуру как «моторный тральщик».

В приложениях к «Отчету о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] указано, что в ходе Таллинского прорыва

погибли все три участвовавшие в нем «моторных» тральщика: ЭМТЩ «Пикша», «Ястреб», «Воронец». Но ЭМТЩ «Воронец» не мог погибнуть хотя бы по той причине, что в составе КБФ такого тральщика не было. Главное же заключается в том, что ЭМТЩ «Пикша», «Поводец» (а не «Воронец») и «Ястреб» 30.08 прибыли из Таллина в Кронштадт.

Известно также, что все эти ЭМТЩ были потоплены противником, но только в 1942 г. [библ. № 288].

*О катерах-тральщиках типов «Рыбинец», «КЛТ» и «Кери».* Согласно приказу командующего КБФ от 25.07.1941 г. № 31/2пох<sup>19</sup> и циркуляру начальника штаба КБФ от 19.08.1941 г. № П/06<sup>20</sup> в составе таллинских 11, 12 и 15-го дивизионов КАТЩ должно было находиться 35 катеров-тральщиков.

Но катер-тральщик № 1110 под именем СКА № 411 находился в Палдиски, и комендант БО ГБ КБФ не передал его в 11-й днкатщ, как этого требовал приказ. В прорыве он участвовал, шел вблизи ТР «Балхаш».

Катера-тральщики № 1102, 1105 и 1107, по разным причинам отправленные в Кронштадт задолго до прорыва, были задержаны и задействованы там командованием КВМБ для решения собственных задач ПМО.

Катера-тральщики № 1202 и № 1207 после проводки конвоя, вышедшего из Таллина 25.08, должны были возвратиться в ГБ, но оказались в Кронштадте и были задержаны там.

Катер-тральщик 1502 «Кери» 27.08 из-за выхода из строя мотора был выброшен ветром и волной на берег Таллинского залива.

Катера-тральщики № 1507 и № 1508 в состав 15-го днкатщ должна была передать БО ГБ. Имеются сведения, что готовились к передаче, должны были стать КАТЩ и получить указанные номера стальные разъездные катера «Граната» и «Шрапнель» водоизмещением 5–6 т [библ. № 252], но они то ли не были переданы, то ли не были приняты от БО ГБ.

КАТЩ № 1513 (бывший СКА № 226) в 15-й днкатщ должна была передать БО БР, но не передала.

В результате, из 35 штатных КАТЩ типов «Рыбинец», «КЛТ» и «Кери» трех днкатщ в прорыве участвовали 26 КАТЩ.

Однако исследователь С. В. Богатырев [библ. № 239] считает, что в Таллине были оставлены или в ходе прорыва погибли КАТЩ № 314, № 1206, № 1207, № 1513.

Рассмотрим это заблуждение.

О КАТЩ № 1207 и № 1513 речь шла выше.

КАТЩ № 1206 приказом командующего КБФ от 25.07.1941 г. № 31/2пох был переклассифицирован из СКА № 314. Таким образом, КАТЩ № 1206 и СКА № 314 —

<sup>19</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10328. Л. 62, 63, 69, 70.

<sup>20</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 645. Л. 12.

один и тот же катер. Этот КАТЩ благополучно прибыл из Таллина в Кронштадт. В АО ЦВМА хранится выписка из вахтенного журнала этого катера № 314 (№ 1206) за 27–30.08.1941 г.

Причинами ошибки С. В. Богатырева могли стать следующие обстоятельства:

1. Отсутствие КАТЩ № 1206 (до 25.07.1941 г. — СКА № 314) в справочнике С. С. Бережного [библ. № 238] на с. 268 и 328.

2. Отсутствие (пропущен) КАТЩ № 1206 (до 25.07.1941 г. — СКА № 314) в приказе командующего КБФ от 7.09.1941 г. № К/003<sup>21</sup>, которым определялся состав ОВР КБФ и согласно которому все КАТЩ прежнего 12-го днкатщ вошли в новый 7-й днкатщ, получив № 701–708 и 713, 714.

Заметим, кстати, что в справочнике С. С. Бережного «Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945» [библ. № 238] на с. 268 в позиции № 321 не помещен, а на с. 328 пропущен также КАТЩ № 1207, ранее называвшийся СКА № 322, а согласно упомянутому приказу командующего КБФ получивший № 706.

3. Опечатка в справочнике С. С. Бережного «Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945» [библ. № 238] на с. 269. Там СКА, прежде имевший наименования УС-3 (до 10.10.1939 г.), СКА № 426 (с 10.10.1939 г.) и СКА № 314 (с 1.12.1940 г.), стал вдруг КАТЩ № 1209, о котором здесь же сказано, что «дальнейшая судьба не установлена».

Но в этом же справочнике на с. 268 и 328, а также в приказе командующего КБФ от 25.07.1941 г. № 31/2пох сказано, что КАТЩ № 1209 был переоборудован из СКА № 324. В АО ЦВМА хранится выписка из вахтенного журнала СКА № 324 (КАТЩ № 1209) за переход из Палдиски в Кронштадт 27–30.08.1941 г. и последующий поход на о. Гогланд за спасенными людьми 31.08–1.09.1941 г. [док. № 911, 1189].

Наконец, приказом командующего КБФ от 7.09.1941 г. № К/003 КАТЩ № 1209 было присвоено наименование КАТЩ № 708, под которым он продолжал воевать до дня своей гибели.

4. Еще один СКА № 314, носивший этот номер только до 10.12.1940 г., затем ставший МУ-35, а с 25.07.1941 г. согласно приказу командующего КБФ № 31/2пох стал называться КАТЩ № 1104. Он участвовал в прорыве и прибыл невредимым в Кронштадт. Выписка из его вахтенного журнала за дни прорыва также хранится в АО ЦВМА. В приказе командующего КБФ от 7.09.1941 г. № К/003 он также фигурирует под наименованием МУ-35 и получает № 804.

5. Последний КАТЩ № 314 был построен в 1943 г. и погибнуть в 1941 г., естественно, не мог.

Исходя из указанного в п. 1–5 можно считать очевидным, что в справочнике С. С. Бережного [238] на с. 269 под № 426 ошибочно назван КАТЩ № 1209 вместо КАТЩ № 1206. Но судьбу КАТЩ № 1206 (до 25.07.1941 г. — СКА № 314) нельзя считать неустановленной. Она установлена автором по журналу боевых действий

<sup>21</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 708. Л. 45.

2-го (он же 12-й и 7-й) днкатц ОВР КВМБ (ОВР ГБ КБФ, ОВР КБФ), где он фигурирует под № 314<sup>22</sup>, а также по «Обзору тральных операций КБФ в кампании 1941 г.»<sup>23</sup>. После прорыва из Таллина в Кронштадт этот катер 1–8.09.1941 г. находился в ремонте, а 9–24.09.1941 г. занимался боевым тралением и несением дозорной службы. 24.09.1941 г. в соответствии с приказом командующего КБФ от 7.09.1941 г. № К/003 12-й днкатц стал 7-м днкатц. В это же время КАТЩ № 1206 (№ 314), хотя в приказе его не было, все же получил № 716 (23.09 он записан в ЖБД под № 314, а 24.09 уже под № 716). С началом ледостава КАТЩ № 716 был поднят на берег и поставлен на зимнее хранение. Поиском дополнения к приказу № К/003 относительно КАТЩ № 1206 и выяснением дальнейшей истории этого катера автор заниматься не стал.

*О катерах-тральщиках типа «КМ».* В прорыве принял участие КАТЩ № 97зав. Предположительно, это КАТЩ № 1313, который ремонтировался в Таллине с начала августа после столкновения на рейде с буксиром С-102 и самоходной баржей ГТ-1 и поэтому не смог присоединиться к своему 13-му днкатц в б. Трийги на о. Эзель.

*О вспомогательных судах.* В ряде архивных документов и исследований ШК «Виронии» и ПМ «Серп и Молот» необоснованно считаются транспортами.

Исследователи А. И. Манкевич, А. Н. Мушников и В. Д. Доценко числят участвовавшими в Таллинском прорыве четыре ПБ и четыре ГИСУ, хотя на самом деле в прорыве участвовали только одна ПБ «Ленинградсовет» и два ГИСУ — «Лоод» и «Восток». Возможно, они включили в число участников прорыва ПБ «Аэгна», ПБ «Амур» и ВТ № 520 «Эвальд» (последний, согласно приказу командующего КБФ, должен был быть, но не был переоборудован в ПБ), а также ГИСУ «Гидрограф» и ГИСУ «Рулевой». Но ПБ «Аэгна», ВТ № 520 «Эвальд» и ГИСУ «Гидрограф» ушли из Таллина 24.08, ГИСУ «Рулевой» — 25.08, а ПБ «Амур» не могла участвовать в прорыве, так как была затоплена 28.08 для заграждения входа в Каботажную гавань Таллина.

В приложениях 10 и 13 к «Отчету о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] ошибочно указано, что в Таллинском прорыве участвовали пять ГИСУ, три СС и одно ПС. Скорее всего, в число ГИСУ включен и переоборудованный в ЗС «Азимут». Кроме того, «забыты» пограничное ПС «Юпитер», а также какое-то одно СС из четырех, фактически участвовавших в прорыве (скорее всего, это СС «Метеор», поскольку в ряде документов он числится буксиром), и водолазный бот ВРД-43.

Не ясна судьба входившего в состав 12-го днкатц вооруженного буксира (по другим данным — посылного судна) ОЛС-7. Ни в одном документе он не числится среди погибших в ходе Великой Отечественной войны. Правда, в журнале учета дислокации и оперативной готовности кораблей КБФ имеется сделанная

<sup>22</sup> АО ЦВМА. Ф. 72. Д. 398. Л. 41–48.

<sup>23</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 34111. Л. 117.

9 сентября 1941 г. запись о без вести пропавших во время Таллинского прорыва кораблях и судах, в числе которых назван ОЛС-7 [док. № 1344]. Зато в ЖБД ОВР КВМБ имеется запись о прибытии буксира ОЛС-7 в Кронштадт в 05.30 30.08.1941 г. [док. № 1039]. Прямо о гибели ОЛС-7 говорится только в труде И. А. Киреева [библ. № 45]. Вместе с тем в справочнике по потерям [библ. № 288] показан погибшим во время Таллинского прорыва морской буксир «Колыма» (водоизмещение около 600 т), который не обнаружен в списках вспомогательных судов КБФ. Возможно, «Колыма» и ОЛС-7 — один и тот же буксир.

Создатели справочника по потерям [библ. № 288] исключили из числа потерянных в ходе Таллинского прорыва мотобот «Механизатор», перенеся его в число потерь при эвакуации гарнизона ВМБ Ханко. С этим трудно согласиться, поскольку имеется несколько архивных документов, согласно которым с 22.08.1941 г. МБ «Вейно», МБ «Капитан» и МБ «Механизатор» находились в Таллине, а 28.08 они же «были взяты на буксир транспортами караванов № 1 и № 2. Все мотоботы затонули, команды сняты» [док. № 988]. Все названные мотоботы показаны погибшими и в «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения]. К тому же капитан «Механизатора» был спасен ПЛ Ш-307 с катера, терпящего бедствие (возможно, катером в вахтенном журнале ПЛ назван мотобот), в 17.12 28.08, вскоре после поворота ПЛ на ФВК 10 ТБ-з [док. № 836].

Впервые МБ № 56 «Механизатор» показан в качестве затопленного командой у п-ова Ханко в 1944 г. в «Списке кораблей и судов, потопленных и не поднятых на Балтийском бассейне...»<sup>24</sup>. Правда, в этом списке отсутствуют два других мотобота, участвовавших в Таллинском прорыве и затопленных экипажами в самом его начале.

Затем МБ № 56 «Механизатор» оказывается в справочнике потерь [библ. № 288] на с. 337, где числится затопленным 3.12.1941 г. у п-ова Ханко. Но последний отряд кораблей уходил из Ханко 2.12.1941 г.! В справочнике даны ссылки на источники, в одном из которых этот МБ вообще не упоминается, а в другом объявляется исключенным из состава флота как погибший, наряду с несколькими другими мотоботами, но без указания места и даты гибели.

*О транспортах.* В приложении 10 к «Отчету о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] указано, что в Таллинском прорыве участвовали 25 транспортов, из которых 22 погибли. Анализ архивных документов показывает:

В «Отчете...» не числится ТР «Вормси», который в этом случае должен быть двадцать шестым. Поскольку фактически в прорыве участвовали 20 транспортов, то «лишними» являются шесть транспортов, включенных в «Отчет...».

По мнению автора, ими являются:

— участвовавшие в прорыве, но являвшиеся ВСУ, а не ТР.

<sup>24</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 33354. Л. 139.



1) ШК «Вирониа», поскольку в приложении 10 к «Отчету...» не упоминается ШК, а в прил. № 13 это судно названо ТР;

2) ПМ «Серп и Молот», так как в приложении 10 к «Отчету...» не упоминается ПМ, а в «Ведомости посадки на транспорта» это судно числится как ТР;

— не участвовавшие в прорыве транспорты:

3) «Эстиранд», вышедший из Таллина 25.08 и в этот же день выбросившийся на о. Прангли после повреждения авиацией противника;

4) «Сигульда», потопленный авиацией противника 27.08 при возвращении к о. Гогланд после неудавшегося перехода в Таллин;

5) «Сауле», поврежденный авиацией противника и потерявший ход 27.08 при возвращении к о. Гогланд после неудавшегося перехода в Таллин;

6) «Вайндло», потопленный авиацией противника около 10.00 29.08 при выходе из Сууркюлян-Лахти на о. Гогланд для перехода в Кронштадт. Он не имел отношения к Таллинскому прорыву.

Кстати, и автор настоящего труда в 2001 г. тоже ошибочно включил ШК «Вирониа» в число транспортов [библ. № 139].

Еще больше транспортов, участвовавших в прорыве (26), у Г. А. Аммона, который в труде «Надводные силы советского Военно-морского флота в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.» [библ. № 3], видимо, учел и ТР «Вормси».

Выше упоминалось также о том, как писателю И. Л. Буничу удалось «найти» и 27-й транспорт, которым по его велению оказался ВТ № 502 «Эверанна», на самом деле ушедший из Таллина 5.08.1941 г.

Что же касается погибших транспортов, то следует обратить внимание на ошибку авторов справочника «Потери боевых кораблей и судов Военно-морского флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг.» [библ. № 288], которые «потопили» в ходе Таллинского прорыва ВТ № 520 «Эвальд». Этот транспорт, во-первых, вообще не был потоплен, а во-вторых, не имел отношения к Таллинскому прорыву, так как ушел из Таллина с ранеными еще 24.08.1941 г., а 26.08 прибыл в Кронштадт, что подтверждают донесение руководителей Балтийского государственного морского пароходства [док. № 1367], записи в ЖБД штаба КВМБ [док. № 602], справочные материалы БГМП за 1944–1945 гг.<sup>25</sup>, а также доклад наркома Морского флота заместителю предсовнаркома СССР о потерях флота с 22.06 по 20.09.1941 г. [док. № 1366].

Откуда берутся потери транспортов, превышающие 18 единиц (до 28) в иностранных источниках, трудно сказать. Скорее всего, эти источники «томят» в Таллинском прорыве транспорты и вспомогательные суда, в нем не участвовавшие. А некоторых из участвовавших «томят» по два раза, как это сделали в своем донесении наркому Морского флота его заместитель Кириченко и руководители

<sup>25</sup> РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Ед. хран. 1109, 1437.

Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей...

БГМП Хабалов и Рассинский [док. № 1367]. Они включили в список потерь при прорыве потопленные в Таллине еще 26–27.08 ТР «Луначарский» и ПМШ «Тиир», поврежденный у о. Гогланд 27.08 ТР «Сауле» и поврежденный при прорыве 29.08 ТР «Казахстан», а также дважды указали в нем потопленными при прорыве ТР «Аусма», ТР «Скрунда» и ТР «Эверита». Они довели таким способом потери в Таллинском прорыве с 18 до 25 транспортов, правда, забыв включить в список потерь ТР «Вормси», но засчитав за транспорт ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс».

#### 5.4. Тайны и загадки Таллинского прорыва

**Первое.** Видимо, существуют документы ГКО, Ставки ВГК и Генштаба КА, Военного совета и штаба СЗН, способные раздвинуть рамки нашего представления о том, почему не были раньше эвакуированы гарнизоны Таллина, а также Ханко и Моонзундских островов. Или почему не была усилена оборона Таллина за счет прекращения обороны полуострова Ханко и Моонзундских островов. Эти документы могли бы пролить дополнительный свет на роль указанных органов стратегического управления в этих вопросах. Не следует ли поторошиться открыть их для исследователей?

**Второе.** Почему в директиве СЗН об эвакуации войск, защищавших Таллин, отсутствует какое-либо упоминание о боевом ядре КБФ, о том, что надлежит делать КРЛ, двум ЛД, десяти ЭМ, трем КЛ, тринадцати ПЛ, тринадцати ТКА и трем ЗС? Может быть, Военный совет СЗН, не веря в возможность удержания Ленинграда, хотел, чтобы В. Ф. Трибуц затопил в Таллине эти 46 кораблей, включая боевое ядро КБФ, но не захотел открыто изложить эту мысль в директиве? Или же Военный совет СЗН посчитал, что эти боевые корабли могут использоваться как транспорты и принять на борт до 22 тыс. военнослужащих-пассажиров (прил. 1, табл. 109)? Но и об этом в директиве ничего не говорилось.

И. Л. Бунич утверждает [библ. № 15], что какие-то письменные указания наркома ВМФ командующему КБФ доставил командир 1-й бригады Н. П. Египко, возвратившийся в Таллин из Кронштадта 23.08.1941 г.

**Третье.** Почему главнокомандующий войсками СЗН и командующий Ленинградским фронтом в порядке организации взаимодействия между фронтом и КБФ в интересах Таллинского прорыва не приняли достаточных мер для удержания войсками фронта в течение 27–29.08 Кургальского пролива с расположенным на нем аэродромом Липово? Почему главнокомандующий войсками СЗН не организовал усиление ВВС КБФ на 29.08 истребителями и бомбардировщиками ВВС Ленинградского фронта и обеспечение всех истребителей подвесными бензиновыми баками, как просил его об этом Военный совет КБФ?

**Четвертое.** Почему командующий КБФ не добился возвращения из Кронштадта в Таллин всех ТГЩ 4-го днтщ, 5-го днттщ и 7-го днттщ, 11-го днкатщ, 12-го днкатщ и

СКА «МО», входивших в состав МО БМ и ОВР ГБ, а также еще двух ТТЩ из состава ОВР БО БР, как намечалось? Это увеличило бы (даже при условии возвращения КВМБ шести ее ТТЩ и четырех СКА «МО») количество ТТЩ с 16 до 23, КАТЩ — с 27 до 32, СКА «МО» — с 25 до 35, что могло существенно повысить противоминные, противовоздушные и спасательные возможности конвоев, обеспечив тем самым уменьшение потерь. Ведь 27–30.08 почти все не дошедшие до Таллина корабли и катера участвовали в боевых действиях в море, но в составе КВМБ и БО БР.

**Пятое.** Почему 27.08.1941 г. не было выполнено решение командующего КБФ о переводе из Таллинской бухты в бухту Коппи, в Русско-Балтийскую и Беккеровскую гавани, ТР «Атис Кронвалдс», ТР «Вторая Пятилетка» и ТР «Тобол», принятое в связи с изменением плана посадки войск на транспорты? Ведь перепла же туда КЛ «Амгунь».

**Шестое.** Что имел в виду Военный совет КБФ, ставя задачу ГС, ОПР и АР на прикрытие конвоев, причем лишь на отдельных участках прорыва? Каким образом предполагалось решать эту задачу, имея в виду, что прикрытие должно было осуществляться в ходе форсирования ЮМБ? Что имелось в виду при назначении рубежа окончания прикрытия: проход этого рубежа прикрывающим ОБК или прикрываемым КОН?

**Седьмое.** Почему командующий КБФ, зная о невозможности использования истребителями АС Липово и АС Куляя, в результате чего рубеж истребительного прикрытия сместился на 100 км к востоку, тем не менее в ходе прорыва приказывал командующему ВВС выслать истребители на меридиан о. Родшер? Почему последнее выполнение этого приказа лишь обозначил, послав один раз три истребителя МиГ-3, которые в бой с немецкими самолетами не вступали.

**Восьмое.** Почему почти не использовались истребителями подвесные бензиновые баки с целью увеличения радиуса зоны прикрытия и времени патрулирования над прорывавшимися силами?

**Девятое.** Почему не привлекались к прикрытию прорывавшихся сил истребители И-153 из состава 12-й коаэ (АС Кагул на о. Хийумаа) и 13-го иап (АС Ханко), которые, действуя с АС Ханко, могли прикрыть корабли и суда в районе ЮМАП?

**Десятое.** Член Военного совета КБФ Н. К. Смирнов 6.09.1941 г. доносил начальнику Главного политуправления ВМФ И. В. Рогову о том, что он написал ему доклад с подробным изложением своего видения Таллинского прорыва, который намеревался передать с надежной оказией (видимо, минуя секретное делопроизводство). Возможно, этот интереснейший материал ждет своего исследователя. Но где и кто его хранит?

**Одиннадцатое.** Известно, что после Таллинского прорыва начальник 3-го отдела КБФ дивизионный комиссар А. П. Лебедев развил бурную деятельность по проведению следствия в связи с большими людскими и корабельными потерями, понесенными флотом при прорыве. Следствие это, к счастью, не завершилось судом военного трибунала, но документы его, содержащие, возможно, важную для

исследования этой операции КБФ информацию, где-то «пылятся». Как получить к ним доступ? Может быть, кто-то решится выгащить на свет божий эти документы из закровов ФСБ?

**Двенадцатое.** Множество загадок и вопросов заключено в действиях командиров ГС, ОПР, АР, КОН и командующего ВВС КБФ, капитанов отдельных ТР. Вот лишь некоторые из них:

а) утверждение контр-адмиралом В. П. Дроздом походного ордера ГС, при котором два эскадренных миноносца были принуждены охранять крейсер «Киров», находясь вне протральной полосы фарватера, что привело к гибели ЭМ «Яков Свердлов» и тяжелому повреждению ЭМ «Гордый»;

б) действия контр-адмирала Ю. А. Пантелеева, приказавшего ЭМ «Скорый» взять ЛД «Минск» на буксир при нахождении обоих кораблей на минном заграждении, что привело к гибели ЭМ «Скорый»;

в) решения, принимавшиеся вице-адмиралом В. Ф. Трибуцем (или контр-адмиралом В. П. Дроздом?) и контр-адмиралом Ю. А. Пантелеевым в связи с выводом ЭМ «Свирепый», ЭМ «Суровый» и СКР «Аметист» из состава охранения КОН-1;

г) решение контр-адмирала Ю. Ф. Ралля о прекращении выполнения арьергардом задачи по прикрытию с тыла КОН-3 и форсировании ЮМАП в ночное время без ПМО, приведшее к гибели ЭМ «Калинин», ЭМ «Володарский» и ЭМ «Артем» и потере командиром АР управления оставшимися в строю кораблями (два СКР, два ТКА, шесть СКА). Хотя «Отчет о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941» [док. Вместо введения] подписан вице-адмиралом Ю. Ф. Раллем, никаких объяснений по этому вопросу в нем нет;

д) деятельность командира КОН-1 капитана 2 ранга Н. Г. Богданова:

– им не возвращены на Таллинский рейд присоединившиеся к КОН-1 транспорты из состава КОН-2 («Иван Папанин», «Казахстан» и «Эргонаутис»);

– он не только не объяснил, но даже не упомянул в донесении о действиях КОН-1 в Таллинском прорыве о событиях, связанных с выводом из его состава ЭМ «Свирепый», ЭМ «Суровый» и СКР «Аметист»;

– за все время от первоначально назначенного времени выхода из Таллина (22.00 27.08.1941 г.) до прибытия в Кронштадт им было дано единственное то ли оповещение, то ли донесение 29.08 с борта СКА МО № 507: *«По флоту. Самолеты все время атакуют караван. Прошу выслать наши самолеты. № 0845. Кр конвой»* [док. № 835], из которого не ясно, какой конвой и где атакуют; все остальные донесения давал с борта ПБ «Ленинградсовет» начальник штаба конвойа;

– итоговое донесение командира КОН-1 о прорыве показывает полное незнание им того, что происходило с кораблями и судами конвойа во время прорыва;

е) действия командира КОН-2, «потерявшего» еще до съемки с якоря в Таллинском заливе пять из шести транспортов («Казахстан», «Иван Папанин», «Найссаар», «Эверита», «Эргонаутис») и ПМШ «Атта» из состава своего конвойа и не объ-

яснившего полностью всего произошедшего в донесении о Таллинском прорыве. Не объяснены эти «потери» и в «Отчете о переходе флота в Кронштадт...» [док. Вместо введения];

ж) игнорирование командиром 4-го днэм приказа командующего КБФ буксировать ЭМ «Гордый» только до бухты Сууркюляя на о. Югланд;

з) назначение командиром 61-й абр для прикрытия прорывавшихся сил меньшего количества истребителей и меньшего количества их самолето-вылетов, чем было установлено планом действий ВВС КБФ;

и) цифры, характеризующие потери военнослужащих в ходе прорыва, приведенные в «Отчете о переходе флота в Кронштадт и эвакуации ГБ Таллин 28.08–29.08.1941»<sup>26</sup>:

С. 27: *«Всего на ТР ТР было посажено около 20 400 человек личного состава частей КБФ и 10 СК».*

С. 51: *«Из всего состава погруженных войск и команд кораблей в числе 23 000 чел. в Кронштадт и Ораниенбаум прибыло 18 233 чел., т. о. погибло всего 4767 чел., главным образом из личного состава КБФ».*

Но численность «команд кораблей», точнее, численность личного состава боевых кораблей, ВСУ с военными командами или командованием, управлений корабельных соединений, комендантских команд ТР и ВСУ, участвовавших в прорыве, рассчитанная автором, составляла 8173 человека. Такая или несколько отличная цифра была, безусловно, известна Военному совету КБФ. Из этих цифр можно было получить только те данные о потерях, которые приведены в табл. 95, 96 настоящей главы.

Анализ цифр, показанных на с. 51 «Отчета...», позволяет предположить:

– в 23 тысячи (цифра явно приближенная) погруженных военнослужащих включены команды только погибших кораблей и судов. По расчетам автора, их численность составляла 2998 человек;

– в 18 233 прибывших военнослужащих включены команды всех прорывавшихся кораблей и судов, а также спасенные члены команд погибших кораблей и судов.

Как же можно было учитывать при выходе из Таллина численность только команд погибших кораблей и судов, а по прибытии в Кронштадт – численность команд всех прибывших кораблей и судов плюс спасенных балтийцев из команд погибших кораблей и судов?

к) причина того, что на корабли и суда было принято почти в пять раз больше гражданских лиц, чем предусматривалось Военным советом КБФ.

Конечно, это не все загадки и вопросы, оказавшие влияние на потери в людях, кораблях и судах в ходе Таллинского прорыва. Те, кто прочтет полностью этот труд, найдет для себя еще немало загадок и, может быть, разгадает многие из них.

<sup>26</sup> АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 136. Л. 27, 51.

# Глава 6 Заключение: выводы и уроки из опыта Таллинского прорыва

## 6.1. Выводы из опыта Таллинского прорыва

Все изложенное выше о Таллинском прорыве позволяет сделать следующие три общих вывода:

**1. Краснознаменный Балтийский флот, осуществив прорыв из осажденной в глубоком тылу противника Главной базы Таллина в тыловую базу Кронштадт через созданную противником юминдско-гогландскую минно-артиллерийско-авиационную блокадную позицию, несмотря на понесенные при этом большие потери в людях и кораблях, выполнил задачу по эвакуации оборонявших Таллин войск и сохранил корабельное боевое ядро флота, сорвав планы врага по их уничтожению.**

В этой связи будет уместно напомнить, что одной из главных задач немецкого плана нападения на СССР, плана операции «Барбаросса», было недопущение отвода советских войск и сил в глубину территории страны, уничтожение их в приграничных районах. Но КБФ не позволил гитлеровцам выполнить эту задачу на море.

**2. Таллинский прорыв КБФ — одна из крупнейших морских операций советского ВМФ, проведенных в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Она была осуществлена в наиболее трудный начальный период войны, в условиях стратегического наступления немецких вооруженных сил и отхода советских войск в глубину страны, к стенам наших главных городов — Москвы и Ленинграда.**

Как представляется, Таллинский прорыв, наряду с другими подобными операциями, в определенной степени послужил исходным пунктом в разработке современной морской операции по обороне океанских (морских) коммуникаций, рассматриваемой в качестве одной из форм военных действий на океанских (морских) ТВД.

**3. В ходе оборонительных боев в Эстонии и во время обороны Таллина, при подготовке и проведении Таллинского прорыва проявились существенные недостатки в деятельности командования СЗН по боевому управлению подчиненным ему КБФ, по организации взаимодействия между КБФ и Северным (Ленинградским) фронтом. Ряд ошибок был допущен Верховным главнокомандованием, командованием ВМФ, КБФ и его соединений.**

Проявившиеся недостатки и допущенные оплошности оказали непосредственное влияние на величину потерь в людях и кораблях в ходе Таллинского прорыва.

Исходя из этих общих выводов, представляется целесообразным сделать и некоторые частные выводы из событий Таллинского прорыва для формулирования уроков из них в интересах строительства современного и боеспособного Военно-морского флота России.

### **Первое**

Чрезвычайно полезно посмотреть на причины больших потерь в ходе Таллинского прорыва с точки зрения подготовленности к вооруженной борьбе на море в 1941 г. ВМФ в целом и КБФ в частности. Приведем для этого несколько выдержек из «Краткого доклада по предварительным итогам Отечественной войны на море 1941–1945», который начальник ГМШ ВМФ представил 5.02.1946 г. наркому ВМФ [док. № 1412]:

*«Структура Военно-морских сил СССР к началу войны, в основном, не соответствовала задачам, стоявшим перед флотами. Кроме того, по надводному флоту военно-морские силы не соответствовали им и количественно.*

*<...>*

*С началом войны особо остро почувствовался (на КБФ. – Р. З.):*

*а) недостаток в тральщиках, в особенности в связи с широким использованием противником минного оружия; тральщики для траления неконтактных мин вообще отсутствовали;*

*б) недостаток в миноносцах и сторожевых кораблях, необходимых для обеспечения наших коммуникаций, действий против коммуникаций противника, поддержки фланга наших войск; кроме того, имевшиеся миноносцы и сторожевые корабли не были вооружены современными средствами ПЛО и недостаточно вооружены средствами ПВО;*

*в) недостаток в надводных минных заградителях специальной постройки;*

*г) недостаток в торпедных катерах, с успехом использовавшихся против коммуникаций противника, особенно чувствовалось отсутствие мореходных торпедных катеров дальнего действия;*

*д) недостаток в кораблях и катерах ПЛО и, в частности, отсутствие кораблей и катеров, вооруженных современными средствами ПЛО; этот недостаток особенно остро чувствовался в условиях, когда противник обладал большим, хорошо подготовленным в боевом отношении, подводным флотом;*

*е) недостаток в средствах вспомогательного флота;*

ж) отсутствие специальных десантных судов;

з) отсутствие специальных артиллерийских кораблей, способных длительное время оказывать эффективную огневую поддержку флангу армии (мониторы, канлодки специальной постройки);

и) отсутствие достаточного количества современных скоростных истребителей и полное отсутствие современных скоростных разведчиков и бомбардировщиков и, в частности, тикирующих бомбардировщиков, необходимых для эффективных действий против кораблей и плавсредств противника.

<“>

К этому следует добавить, что военно-морские силы противника к моменту нападения на нашу страну имели уже почти двухгодичный боевой опыт, в то время как корабельный состав КБФ, состоявший в основном из кораблей, вступивших в строй в последние годы, не только не имел фактически боевого опыта, но и значительная часть соединений не была сколочена как полноценный боевой организм. <“>

Находившиеся в строю надводные корабли по техническому состоянию своих корпусов и механизмов и подготовленности личного состава были готовы к выполнению задач в море (речь, видимо, шла о готовности к одиночным действиям. — Р. З.)...

Основное количество кораблей вследствие малого времени пребывания в строю находилось к моменту начала войны во «второй линии», а некоторые корабли находились еще в «оргперiode».

Торпедные катера прибрежного действия типа «Г-5», которые являлись основным типом катеров, бывших у нас на вооружении, в большей своей части вступили в строй в период 1934–1935 гг. и к началу войны имели уже пониженные данные.

Призываемые суда (Морфлота, Речфлота и др. наркоматов) имели настолько изношенную и запущенную технику, что их невозможно было использовать без предварительного ремонта (среднего, а по отдельным кораблям и капитального). Подготовка личного состава этих судов для обслуживания механизмов в боевых условиях и к борьбе за живучесть находилась на низком уровне. Организация службы и борьбы за живучесть были не отработаны. Аварийные средства на подавляющем большинстве судов отсутствовали.

Основной недостаток в подготовке сил к моменту начала войны заключался в том, что взаимодействие родов морских сил между собой и с войсками Красной армии, особенно тактическое взаимодействие, отработано не было, а тактическое взаимодействие однородных сил было отработано еще слабо.

<“>

Другим общим недостатком являлась неполноценная подготовка штабов как органов боевого управления, несмотря на то что последней в предвоенные годы уделялось достаточное внимание. Слабым местом в системе боевого управления являлось неумение штабов правильно организовать свою работу, быстро и верно реагировать на все изменения обстановки, четко и быстро отработывать боевые документы и осуществлять постоянный контроль за ходом боевых действий и выполнением заданий.

<“>



*Система, а также до 1941 г. целеустремленность боевой подготовки не обеспечивала полной отработки авиации в соответствии с требованиями современной войны.*

*Указанное положение, естественно, создавало известного рода проблемы в подготовке ВВС:*

*а) летный состав истребительной авиации в своем большинстве был подготовлен к боевым действиям днем в простых условиях, но к началу войны только осваивал новые типы истребителей. Вместе с тем в целом подготовка истребительной авиации имела и следующие недостатки:*

*1) истребители в основном были подготовлены к действиям по прикрытие баз, в то время как в ходе войны потребовалось решать задачи по прикрытие конвоев на полный радиус действия, обеспечения действий ударной авиации, ведения воздушной разведки и т. п.;*

*2) отсутствие достаточной тренировки в ведении групповых воздушных боев;*

*3) слабая натренированность в полетах над морем...;*

*г) летный состав разведывательной авиации был хорошо подготовлен к ведению воздушной разведки на море, но тихоходность и слабое вооружение самолетов, особенно лодочных, не обеспечивали успешность выполнения задач...;*

*Необходимо отметить, что основными причинами, отрицательно сказавшимися на степени подготовленности сил, являлись:*

*а) система проведения боевой подготовки в упрощенных условиях, с целым рядом условий и ограничений. Подготовка различных родов сил обычно взаимно не увязывалась, силы готовились по принципу «Готовиться врозь, а воевать вместе». Инициатива командиров кораблей, соединений ограничивалась излишней опекой. Плохо обеспечивалась боевая подготовка техническими средствами;*

*б) большая текучесть личного состава, особенно офицерского, которая только до некоторой степени может быть оправдана ростом флота;*

*в) слабая оснащенность флота или же полное отсутствие современных технических средств, необходимость которых была подтверждена прошедшими полутора годами войны (Второй мировой. — Р. З.), — радиолокации, средств УЗПН и УЗПС, средств защиты от неконтактных мин, приборов управления зенитным огнем, приборов беспузырной стрельбы (для торпедной стрельбы ПЛ. — Р. З.), беспламенных зарядов (для артиллерии. — Р. З.), снарядов с окрашивающимися вспышками, ныряющими и осветительными снарядами и т. п.).*

<—>

*Таким образом, подготовленность военно-морских сил СССР к боевым действиям на момент начала войны находилась не на должной высоте... В целом ВМФ был подготовлен к решению несложных задач...*

*Военно-морской флот СССР по корабельному составу, авиации, минному, тральному, торпедному оружию, зенитной артиллерии, средствам связи и по оснащенности современными техническими средствами (радиолокация, гидроакустика, приборы управления стрельбой и т. п.) значительно уступал флоту противника.*

<—>

*Отличительной чертой военно-морских сил СССР являлось то, что... корабли, в силу позднего развертывания строительства надводных сил при необходимости создания большого флота в короткие сроки, строились сериями без достаточной практической проверки типов. Это, в свою очередь... естественно, сказывалось на тактико-технических данных кораблей, вошедших в состав флота...*

**В целом подготовленность ВМС СССР еще не соответствовала требованиям ведения современной войны.**

<...>

*Ряд крупных пробелов, отрицательно сказавшихся на общей подготовке сил к войне, был вызван в первую очередь:*

*а) нашей слабой мобильностью в реализации опыта иностранных флотов и опыта современной войны (Германии, Англии) в части оружия, технических средств и методов их использования;*

*б) отсутствием необходимой производственной и научно-исследовательской базы для создания современных образцов оружия (мины, торпеды, радиолокация и т. п.);*

*в) несоответствие системы боевой подготовки сил возросшим требованиям; большое влияние на подготовленность сил оказали также недостатки системы подготовки кадров и прохождения службы личным составом».*

**Бывший нарком ВМФ Н. Г. Кузнецов** вспоминал в 1971 г. [библ. № 49]:

*«В предвоенные дни, думая о грядущих событиях, мы, моряки, стремились разгадать планы гитлеровского морского командования.*

*Как и многие мои товарищи, я, не допуская мысли о глубоком вторжении неприятеля на территорию нашей страны, все же считал возможной его попытку с ходу захватить Либаву. Вот почему, посетив эту базу перед войной, я поставил перед командованием Прибалтийского военного округа вопросы обороны Либавы с суши. Ведь точно так же, как флот обязан приккрыть развертывание армии, задача армейских частей – приккрыть мобилизацию военно-морских баз. Если сухопутные войска не прикроют развертывание флота, они лишат его возможности выполнить свою роль. Это полностью подтвердилось, когда противник быстро продвигался к Риге и Таллину.*

*...События развивались так стремительно, что все предварительные оперативные наметки оказались нереальными. Балтийцам пришлось выполнять совсем другие задачи применительно к обстановке, которая складывалась далеко не в нашу пользу.*

*Быстрое продвижение немцев к Риге, Пскову и Таллину, естественно, вынуждало их широко использовать морские пути... Самым подходящим средством для удара по транспортам была, конечно, минно-торпедная авиация... Но ввиду чрезвычайных обстоятельств основная масса авиации была нацелена на танковые колонны врага, двигавшиеся на Ленинград. Кроме того, она прикрывала дравшуюся в Эстонии 8-ю армию и бомбила немецкие части, наступавшие на главную базу флота – Таллин...*

*Чисто флотские задачи авиации КБФ в такой обстановке отходили на второй план. Командующий флотом адмирал В. Ф. Трибуц резонно докладывал о ненормальном или про-*

*сто тяжелом положении, а мы отвечали ему стереотипными для тех дней указаниями: «Таллин, Ханко, острова Эзель и Даго удерживать до последней возможности».*

*Иных указаний мы дать тогда не могли. Перед нами был враг сильный, опытный, тщательна, до мелочей, подготовившийся к нападению. Героизм наших людей был безграничен, они не жалели сил, чтобы остановить врага. Но еще не хватало боевого опыта. Чтобы приобрести его, требовалось время. А время, в свою очередь, требовало усилий и немалых жертв. Эти усилия и жертвы не были напрасны. Без упорной борьбы в Либаве, а затем на территории Эстонии, возможно, не выдержал бы месячной осады и Таллин, а без борьбы за Таллин, за острова Эзель и Даго, за полуостров Ханко, в свою очередь, труднее было бы отстоять Ленинград в критические сентябрьские – октябрьские дни 1941 года.*

*...Еще зимняя кампания 1939–1940 годов подтвердила старую истину, что учиться воевать следует в условиях как можно более приближенных к боевым, но в первые месяцы нападения на нас фашистской Германии мы снова убедились, что в этом направлении нами было сделано далеко не все.*

*Что было, то было. Сейчас полезно сказать об этом откровенно и подчеркнуть, насколько важно постоянно помнить о возможности войны и готовиться к ней, не допуская, где можно, условностей.*

*...Когда шли упорные сражения за Таллин, Моонзундский архипелаг и Ханко, мы серьезно опасались появления крупных соединений немецкого флота.*

*...Тяжелые месяцы пережили балтийцы в 1941 г., когда флот вынужден был отходить от Либавы до Кронштадта.*

*...Балтийский флот годами готовился к войне на море.*

*...Сложившаяся обстановка вынудила отказаться от планов, разработанных в мирное время, и сосредоточить все внимание на опасности, грозившей с суши.*

*...В то тяжелое время, когда, несмотря на героизм наших людей, приходилось оставлять базу за базой, мы особенно явственно ощутили все недоделки в подготовке флотов. Больше всего они сказались в отработке взаимодействия флота с армией, в обеспечении флота некоторыми типами кораблей и боевых средств, а зачастую и в уровне боевой подготовки.*

*...Говоря о боях за Либаву, я упоминал, что не сразу было достигнуто единое понимание взаимодействия между армией и флотом на этом конкретном участке. Нечто похожее повторилось в Таллине. Вопреки планам мирного времени ответственность за оборону Таллина с суши сразу была возложена на Военный совет Балтфлота, а сухопутные войска были подчинены флотскому командованию с большим опозданием.*

*Теперь о кораблях и боевых средствах. Давно известно, что наибольший эффект в войне дает только правильно «сбалансированный» флот, то есть флот, имеющий достаточно надводных и подводных кораблей всех нужных классов и типов. Обеспечить это соотношение кораблей еще в предвоенные годы было прямой обязанностью наркома ВМФ и Главного морского штаба. Здесь нельзя ссылаться ни на высшие органы, ни на промахи на местах.*

*Очень болезненно, особенно на Балтийском флоте, сказалась нехватка тральщиков и тральных средств. Все мы, руководители флота, понимали, что в условиях балтийского*

## Заключение: выводы и уроки из опыта Таллинского прорыва

мелководья мины являются большой опасностью, что без тральщиков немислим ни один выход кораблей. Если бы спросить любого из нас, что требуется в первую очередь для балтийского морского театра, мы бы, не задумываясь, ответили: строить тральщики, создавать тралы, дать современные мины для борьбы с противником. На деле же получилось иначе. Это нужно признать.

Уделяя внимание крупным кораблям, мы медленно строили новые быстроходные тральщики (БТЩ), к тому же строили их мало. Также непроситительно, что после начала войны в Европе, когда возросла опасность нападения фашистской Германии на Советский Союз, мы не пополнили флот кораблями торгового флота, способными действовать в качестве тральщиков. В результате на КБФ к началу войны было всего двадцать БТЩ, а по самым скромным подсчетам их требовалось не менее ста. Такое положение с тральщиками снизило эффективность использования боевых кораблей и вызвало лишние потери при прорыве флота из Таллина в Кронштадт. Подводя итоги первого месяца войны, Военный совет флота оценил минную опасность как главную.

...Теоретически мы ожидали этого, а практически к борьбе с вражескими минами не подготовились. Нам надо было во все колокола бить тревогу уже после первых сведений о появлении новых немецких электромагнитных мин и о больших потерях, которые несли от них англичане в 1939–1941 годах.

Кроме тральщиков не хватало и кораблей противолодочной обороны (ПЛО) и специальных сторожевых кораблей (СКР)...

Испытал на себе Балтийский флот и все последствия слабости наших корабельных средств ПВО. Прикрывать корабли истребителями удавалось не всегда, а зенитные пушки Лендера к тому времени уже устарели.

Боевая подготовка проходила в неблагоприятных условиях. Почти до самой Великой Отечественной войны наш Балтийский флот располагал единственной базой в Кронштадте, замерзающей на четыре-пять месяцев в году».

**Военный совет КБФ** отмечал в «Отчете о боевом управлении на КБФ в 1941 г.» [док. № 1393]:

«В первый период войны необходимо отметить три существенных недостатка в организации оперативного и боевого управления на КБФ:

1. Сложилась явная двойственность командования в общерфлотском масштабе в связи с созданием в Ленинграде второго центра командования (при штабе Северо-Западного направления) во главе с заместителем народного комиссара ВМФ адмиралом т. Исаковым. В то время как командующий КБФ целеустремлял главное внимание на обстановку в ближайшем к нему районе (тем более непосредственно командуя главной базой), этот второй центр давал директивы и приказания не только Военному совету КБФ, но и нередко непосредственно командованию Кронштадтской военно-морской базы, а также Морской обороны г. Ленинграда и озерных районов, находившихся в известном территориальном отрыве от района Главной базы. В результате Военный совет КБФ иногда задним числом узнавал о проведении мероприятий на своем крайнем правом фланге и в

тылу, что, в свою очередь, создавало неясность обстановки и вносило излишнюю нервозность в работе.

Такая двойственность, нарушая единоличное управление флотом, сказывалась на системе боевого управления частями. И если для непосредственного руководства Морской обороной фронтовым командованием были основания в силу того, что Морская оборона была создана в начале войны как самостоятельный, не входящий в состав КБФ, оперативный организм, то КВМБ являлась неотъемлемой составной частью КБФ.

2. С началом военных действий оказался нереализованным вопрос о едином командире в районе Ирбенского пролива и Моонзунда, поднимавшийся еще перед самым началом войны.

<—>

3. Серьезные неувязки возникли в отношении оперативного управления Военно-воздушными силами КБФ. По мере продвижения противника на восток ВВС КБФ со все возрастающей интенсивностью привлекались для действий на сухопутном фронте. Выполняя вначале отдельные задания, ВВС КБФ постепенно переключались для действий на суходустье, вплоть до того, что решением командующего Северо-Западным направлением маршала Советского Союза тов. Ворошилова оказались в оперативном подчинении командующего ВВС Северного фронта и, на основании указания штаба Северного фронта, должны были выполнять задачи, поставленные командованием 8-й армии. Таким образом, сложилось тройственное подчинение (штаб ВВС Северного фронта, командующий КБФ, командующий 8-й армией), причем координированием задач никто не занимался».

**Бывший командующий КБФ В. Ф. Трибуц** в 1972 г. размышлял [библ. № 101]:

«Было, на мой взгляд, одно обстоятельство, которое отрицательно сказывалось на создании условий на театре для прорыва флота на восток. Вот о чем идет речь. Анализ потерь показывает, что боевые корабли гибли главным образом от мин (63 процента всех потерь боевых кораблей). В начале главы я дал свое объяснение, в силу каких причин минное оружие врага могло нанести нам столь серьезный урон (там назывались: выгодная для противника география Финского залива; недостаточное количество тральщиков и частое отвлечение их от выполнения противоминных задач; недостаточное количество сторожевых кораблей и катеров, необходимых для обнаружения и пресечения минных постановок противника. — Р. З.). Здесь перечень этих причин должен быть дополнен еще одной — недостаточной организованностью в отпоре врагу при заминировании им фарватеров в заливе в течение июля — августа. Получилось так потому, что командующий и штаб флота все свои силы, энергию, время вынуждены были отдавать «главному направлению» на юго-западе театра — обороне Главной базы флота, Таллину. В то же время упускали Финский залив, его фарватеры, по которым шло снабжение Таллина, Ханко и по которому позже нам пришлось после боев на суше прорываться на восток.

В связи с этим хочу возразить тем товарищам, которые считают возложение главкомом направления на командующего флотом руководства обороной Таллина необходимым и правильным актом, для которых вообще является аксиомой то, что при обороне во-

*енно-морских баз командовать должны военные моряки. И хотя так было не только при обороне Таллина, но и при обороне Одессы, Севастополя, я придерживаюсь на этот счет иной точки зрения.*

*...Разумнее было бы при организации обороны Таллина прислать сюда штаб армии или штабную группу с общевойсковым командиром во главе, которому и следовало командовать войсками. Командующий же флотом должен заниматься своим делом – решать вопросы обеспечения войскам прикрытия флангов и поддержки их, действий на вражеских коммуникациях, защиты своих сообщений, контролировать обстановку на театре, предвидеть ее развитие и принимать меры к тому, чтобы не выпустить из своих рук инициативу. Такая организация, кажется мне, принесла бы больше пользы».*

## **Второе**

Говоря более конкретно о причинах больших потерь в ходе Таллинского прорыва, целесообразно обратить внимание на следующие вопросы.

1. Взаимодействие с ВМФ почти на всех уровнях командования Красной армии нередко понималось односторонне: флот нам должен помочь, а мы ему можем и не помогать даже в выполнении нами же поставленных задач.

Так, Военный совет СЗН, возложив на КБФ задачу обороны Таллина, не выделил для этого даже взвода красноармейцев, не пресек без вмешательства Верховного главнокомандующего попытку командования СФ увести из-под Таллина 10-й ск. Более того, накануне и в ходе штурма Таллина немецкими войсками отозвал из него под Ленинград все бомбардировщики, штурмовики и часть истребителей, а сформированную для усиления войск, оборонявших Таллин, 5-ю обрмп оставил под Ленинградом.

Одной из причин больших потерь в Таллинском прорыве явились запоздалые решения Военного совета СЗН и Верховного главнокомандующего об оставлении Таллина нашими войсками. Некоторые историки уточняют, что разрешение на отход запоздало по крайней мере на неделю. Скорее, думается, дней на 10–12. Упущенное время было использовано немецко-финскими ВМС для создания мощной ЮМАП. Это соображение (о запоздании с оставлением Таллина) тем более справедливо, если принять во внимание отказ Военного совета СЗН и Ставки ВГК удовлетворить предложения Военного совета КБФ об усилении группировки войск, оборонявшей Таллин.

В этой связи следует обратить внимание на то, что Военные советы СЗН, СФ и 8А не позаботились о заблаговременном (в июле) завершении эвакуации из Таллина значительной части гражданского населения. Эти люди при отходе КБФ и 10-го ск, буквально «штурмуя» ТР и ВСУ, нарушили общую плановость их загрузки (было принято на суда на 9,5 тыс. жителей Таллина больше, чем планировалось), а в ходе прорыва увеличили список людских потерь.

Не смог Военный совет СЗН организовать взаимодействие Ленфронта с КБФ на время Таллинского прорыва так, чтобы войска фронта удержали в течение двух дней территорию, на которой располагались самые западные аэродромы флота Липово и Купля, а также усилить ВВС флота на один-два дня самолетами фронтовых БА и ИА, о чем просил Военный совет КБФ. А командующий ВВС Ленинградского фронта, несмотря на директиву Военного совета СЗН о передаче КБФ морской авиации, находившейся у него в оперативном подчинении, приказал использовать флотские самолеты СБ на сухопутном фронте, хотя по плану флота они должны были уничтожать на аэродромах авиацию противника, действовавшую против сил КБФ, прорывавшихся из Таллина.

Видимо, Военный совет СЗН считал прорыв из Таллина «сугубо флотским» делом, для руководства которым достаточно пофамильно указать председателю и членам Военного совета КБФ об их личной ответственности за твердое руководство операцией.

2. Нельзя не упомянуть несогласие наркома ВМФ с предложением Военного совета КБФ от 12.08 о переводе органов управления КБФ и боевого ядра флота (КР, ЛД, новые ЭМ) в Кронштадт. Военный совет исходил из того, что трудно управлять флотом и поддерживать его боеспособность из окруженного противником Таллина. Здесь не было подготовленного КП и защищенного узла связи, корабли на рейде подвергались постоянным атакам вражеской авиации (в последние дни обороны, кроме того, обстреливались полевой артиллерией). В Таллине отсутствовала необходимая ремонтная база для КР, ЛД, ЭМ и ПЛ. Кроме того, перебазирование боевого ядра КБФ в Кронштадт позволило бы его силами в более короткие сроки дооборудовать Гогландскую и Тыловую минно-артиллерийские позиции.

Нарком же считал, что эти корабли должны находиться в Таллине, чтобы совместно с БО БР, ВМБ Ханко, БО ГБ и ВВС флота отразить попытки вторжения в Финский залив крупных сил ВМС противника, хотя Военный совет КБФ достаточно убедительно докладывал ему о том, что немцы в Финский залив не пойдут, а свои корабли нужно беречь, так как они будут востребованы после перехода Красной армии в наступление.

Перенос управления флотом в Кронштадт, кроме того, создал бы Военному совету и штабу флота благоприятные условия для более тщательной подготовки и проведения операции по прорыву из Таллина. Можно предположить, что, находясь в Кронштадте, Военный совет КБФ смог бы повлиять на удержание войсками Ленинградского фронта Кургальского полуострова с АС Липово, на обеспечение флота подвесными топливными баками для ИА и принуждение ВВС флота к их использованию. А для конвоирования транспортов с войсками наверняка удалось бы назначить больше ТЩ и СКА типа «МО» и других кораблей, чем было назначено фактически.

Короче говоря, видимо, нужно было пораньше вывести из Таллина в Кронштадт не типографию и военторг, о чем писали многие после войны, а Военный совет, штаб и другие органы управления КБФ, и не буксиры и шхуны, а боевое ядро флота. Эти меры, видимо, могли существенно повлиять на уменьшение потерь в ходе Таллинского прорыва.

3. С другой стороны, представляется, что Таллин нужно и можно было оборонять дольше, поскольку его оборона играла важную роль в отвлечении части сил врага от Ленинграда, обеспечении продолжения бомбардировок Берлина, недопущении крупных сил флота противника в Финский залив. Для продолжения и активизации обороны Таллина Верховному главнокомандующему, наверное, следовало принять предложения Военного совета КБФ о ее укреплении путем перегруппировки в северо-западную часть Эстонии гарнизонов ВМБ Ханко и Моонзундских о-вов, сделанные 13.08 и 21.08.1941 г.

Во-первых, реализация этих предложений позволила бы обеспечить оборону Таллина в течение, пожалуй, еще одного-двух месяцев свежими войсками, в том числе двумя полнокровными кадровыми отдельными стрелковыми бригадами и двумя батальонами Красной армии (ок. 17 тыс. человек), самолетами бомбардировочной и истребительной авиации флота, базировавшимися на о. Эзель и о-ов Ханко.

Почти 100-тысячная группировка советских войск, сосредоточенных в районе Таллина, создавала бы угрозу не только наступления, но и высадки десанта в тыл врага, скажем, на побережье Нарвского залива. Такая угроза (созданная, возможно, даже путем дезинформации) могла бы вынудить противника перебросить дополнительные войска с Ленинградского направления на Таллинское и Нарвское и, если не исключить, то отодвинуть день окружения Ленинграда и начала наступления на Москву. А усиление таллинской авиационной группировки позволило бы надежнее защитить от авиации противника коммуникацию Таллин — Кронштадт.

Бомбардировки Берлина какое-то время могли продолжать самолеты дальней авиации после перебазирования на о. Эзель. Однако за счет первоочередной переброски в Таллин гарнизона ВМБ Ханко и растянутой по времени переброски гарнизона Моонзундских островов прекращение бомбардировок гитлеровской столицы могло произойти гораздо позже, чем это случилось фактически, в связи с оставлением Таллина 28.08.1941 г.

Во-вторых, продолжение обороны Таллина в течение еще одного-двух месяцев позволило бы растянуть по времени эвакуацию наших войск из него, как было сделано позднее, при эвакуации гарнизона ВМБ Ханко. Это создало бы условия для повышения скрытности и уменьшения угрозы со стороны авиации противника в связи с увеличением продолжительности темного времени суток в октябре — ноябре. За счет растянутости по времени эвакуации войск можно было усилить охранение конвоев, прежде всего ТТЦ и СКА «МО». Все это позволило бы уменьшить потери при эвакуации.



В-третьих, совершенно по-иному сложилась бы судьба 20-тысячного гарнизона Моонзундских о-вов, которому после ухода флота из Таллина не суждено было вырваться из немецкого тыла.

Отсутствие до сих пор полного доступа к архивным документам ГШ КА и Главкома СЗН не дает возможности попытаться установить истинные причины отклонения предложений Военного совета КБФ о целесообразности перегруппировки войск и сил с п-ова Ханко и Моонзундских о-вов в район Таллина. Тем не менее складывается впечатление, что оно в значительной степени связано с решением Верховного главнокомандующего наращивать мощь ударов наших самолетов по Берлину с о. Эзель. Что ж, 100 тыс. воинов ВМФ и КА, находившихся в тылу врага, обеспечили сбрасывание на Берлин 311 авиационных бомб. Общие потери этой группировки в ходе обороны Моонзундских о-вов, п-ова Ханко, Таллина и эвакуации гарнизонов двух последних составили почти 60 тыс. человек, около половины из них пленными.

Наверное, этой группировкой войск, находившейся в немецком тылу, можно было распорядиться более разумно. Впоследствии это могло сказаться благоприятно обстановке под Ленинградом и на уменьшении потерь, причем не только в ходе Таллинского прорыва.

Но, как говорят, история сослагательного наклонения не имеет!

### Третье

Много недоработки и ошибок при подготовке и проведении Таллинского прорыва было допущено самими балтийцами. Почти все они рассмотрены в главах 2–5. Здесь пойдет речь о тех, которые не рассматривались ранее и о которых представляется целесообразным повторить сделанные или высказать дополнительные суждения.

Не затрагивая подробно вопрос управления посадкой войск на транспорты для эвакуации, нельзя не выразить несогласие с решением Военного совета КБФ, утвердившего 27.08 Купеческую гавань в качестве одного из пунктов посадки, хотя она уже с 25.08 находилась под артиллерийско-минометным обстрелом противника. Понятно, что эта гавань была наиболее удобной для посадки войск восточного участка обороны Таллина, так как находилась ближе других к занимавшимся ими позициям. Однако вынужденное изменение этого решения в связи с усилившимся обстрелом Купеческой гавани, причем в момент начала отхода войск с оборонительных рубежей, и чья-то неорганизованность, не позволившая перевести из одной гавани в две другие два или три транспорта, привели к существенному нарушению процесса посадки. Возможно, именно эти недоработки в организации посадки войск привели к оставлению в Таллине большого числа военнослужащих, не сумевших попасть на транспорты.

Впечатление двойственности, неопределенности, метания, отсутствия твердости создает процесс принятия командующим КБФ решения, касавшегося роли

ОБК и их места в походном порядке прорывавшихся из Таллина сил. Имеются в виду колебания между двумя вариантами этого решения:

1) вступить в непосредственное охранение КОН (по крайней мере силами ОПП и АР) с перспективой потери значительной части боевого ядра флота;

2) сохранить максимально возможное количество кораблей боевого ядра за счет отказа от участия в непосредственном охранении КОН с перспективой больших потерь транспортов с войсками.

В правильности сделанного командующим КБФ выбора в пользу второго варианта у некоторых руководителей ВМФ военного времени, у ряда участников Таллинского прорыва и послевоенных исследователей имеются сомнения. Подробнее об этом сказано в разделе 2 главы 3, пункте «д» раздела 1 и в разделе 3 главы 4, разделе 2 главы 5.

Нельзя признать удачной организацию управления конвоями при прорыве. Фактически в едином кильватерном строю шли более 70 кораблей и судов, подчинявшихся четырем командирам конвоев, не имевшим необходимых средств наблюдения и связи, а также прав для согласования действий во избежание взаимных помех движению.

Командующий КБФ сам конвоями не управлял, хотя и принял на себя общее управление прорывавшимися силами. Ни одного приказа командирам конвоев он не отдал, если не считать переданные несколько раз с 08.15 до 15.15 29.08 требования сообщить место нахождения, действия и потери, ответы на которые поступили лишь после прибытия остатков конвоев в Кронштадт.

Поэтому, как представляется, требовалось назначить общего командира над конвоями. Имея в своем распоряжении два катера типа «БК-IV», обладавшие скоростью 36 узлов, два-три СКА типа «МО» или ТКА и немногочисленный штаб, он вполне мог бы навести элементарный порядок в движении конвоев и, возможно, организовать более эффективные действия по спасению пассажиров и экипажей гибнувших кораблей и судов. Имей конвой такого общего командира-«регулирующего», возможно, удалось бы избежать 28.08 с наступлением темноты их «свалки» на меридиане м. Юминда, и они продвинулись бы ближе к восточной границе ЮМБ, чем сократили бы потери и от мин, и от авиации. Но этого сделано не было.

Главным недостатком в организации истребительного прикрытия Таллинского прорыва являлось, пожалуй, то, что оно было организовано в интересах ПВО только боевого ядра КБФ, хотя возможность, пусть ограниченная, организации ПВО конвоев, по мнению автора, имелась. Недооценка командующим и штабом КБФ потери АС Липово и близости противника к АС Купля, плохое знание ими боевых возможностей самолетов-истребителей стали причиной постановки ИА задач за пределами тактического радиуса действий ее самолетов. Не найдено объяснения факту чрезвычайно ограниченного применения ИА подвесных топливных баков.

Думается, что ошибочным был установленный на прорыв порядок донесений об обстановке. Командующий КБФ приказал командирам отрядов и конвоев доносить только о противнике и чрезвычайных (?) происшествиях, требующих его решения. Никаких донесений о месте и действиях не требовалось. Конечно, этими указаниями была облегчена задача связистов и, возможно, созданы условия для краткого отдыха командующего КБФ и руководящих командиров штаба флота, измотанных событиями предыдущих дней. Однако он лишил себя и походный штаб информации о состоянии прорывавшихся сил и фактически передал подчиненным право определять, требуется его решение по тому или иному событию или нет. Когда, например, около 23 часов 28.08 погибли три эсминца, подорвавшись на минах, командир арьергарда, видимо, решил за командующего флотом, что никакого его решения по этому поводу не требуется. Вот и не донес о гибели этих ЭМ, а командующий КБФ считал до прихода в Кронштадт, что арьергард в полном составе защищает транспорты КОН-3.

Командиры четырех конвоев, которые в ночь на 29.08 стали на якоря не по приказанию, а по собственному разумению, тем не менее не поставили в известность обо всем этом командующего флотом, хотя ночная стоянка на якорях «Плановой таблицей перехода конвоев» не предусматривалась. Именно из-за отсутствия информации, от которой он отказался, командующий флотом был вынужден отдать весьма необычное приказание ВВС о прикрытии трех групп кораблей, *«растянутых вдоль Финского залива»*.

Нельзя исключить, что наличие полной информации об обстановке по прорывавшимся силам могло подвигнуть командующего КБФ к поиску оптимального решения на продолжение прорыва, которое привело бы к сокращению потерь конвоев (в людях и судах) от авиационных ударов противника 29.08.

Особое внимание придется обратить на недисциплинированность ряда командиров, заключающуюся в неисполнении приказов вышестоящего командования при подготовке и в ходе Таллинского прорыва, в проявлении инициативы, противоречившей этим приказам, а также на недостаточную требовательность Военного совета КБФ к командирам, проявлявшим недисциплинированность.

К сожалению, и сам Военный совет, и штаб КБФ оказались лишь формально исполнительными. Получив директиву Военного совета СЗН, требовавшую охранять конвои тральщиками и сторожевыми катерами типа «МО», они выделили для охранения трех конвоев всего шесть из 25 СКА. В течение 28–29.08 Военный совет КБФ не представлял в установленные адреса боевые донесения, а штаб флота — оперативные сводки, в которых, кстати, можно было напомнить о требуемой помощи в деле ПВО.

Военный совет КБФ проявил низкую требовательность к подчиненным командирам соединений. Командир КВМБ и командант БО БР не выполнили полностью его приказания: выслать из Кронштадта в Таллин все ТТЩ и СКА типа «МО».

входившие в состав МО БМ и ОВР ГБ, а из б. Трийги (о. Эзель) в Таллин – четыре ТТЩ из состава ОВР БО БР. В результате в Таллин так и не пришли 13 ТТЩ и 14 СКА «МО». Если бы Военный совет КБФ добился выполнения своих приказаний, возможности ПМО, ПВО, ПЛО конвоев и спасательных действий существенно возросли, а ТТЩ, задержанные комендантом БО БР, не оказались интернированными в Швеции.

Командир 4-го днэм ввел в заблуждение командующего флотом своим донесением о том, что ЭМ «Свирепый» и ЭМ «Суровый» буксируют поврежденные эсминцы «Гордый» и «Славный», поскольку ЭМ «Суровый» никого не буксировал, так как «Славному» буксировка не потребовалась. Кроме того, он проигнорировал приказание командующего КБФ буксировать ЭМ «Гордый» и ЭМ «Славный» к о. Гогланд и дальше не ходить. В результате этого КОН-1 был лишен наиболее мощных, с точки зрения ПВО, кораблей охранения – ЭМ «Свирепый», СКР «Аметист» и ТТЩ № 76 (СКР «Коралл»).

Подобная недисциплинированность, несомненно, способствовала увеличению потерь при прорыве.

На эффективность управления прорывавшимися из Таллина силами КБФ и уровень потерь при прорыве отрицательное влияние имели слабая техническая оснащенность средствами связи береговых командных пунктов соединений, многих кораблей и судов.

По этой причине, например, корабельный ФКП КБФ вместо поддержания непосредственной связи с КП гогландского ОНР осуществлял ее через узел связи КВМБ, а с КП ВВС, по сведениям А. В. Платонова [библ. № 71], даже по комбинированной линии связи: от КРЛ «Киров» до Кронштадта – по радио, а от Кронштадта до Нового Петергофа – по телефону. Время прохождения информации получалось огромным. Правда, кроме этого была организована односторонняя радиосвязь с КП ВВС для вызова ИА короткими командами по ТУС.

Отсутствие УКВ-радиостанций на большей части боевых кораблей, ВСУ, на всех гражданских судах и даже на тех СКА «МО», на которых находились командиры конвоев, вынуждало последних управлять входящими в состав КОН кораблями и судами, подходя к ним на голосовую связь, световым или флажным семафором (два последних вида связи – только днем). Это снижало не только своевременность доведения команд, но и безопасность кораблей и судов. В ряде случаев это обстоятельство превращало конвои на отдельных участках прорыва в плохо управляемое и плохо охраняемое скопище судов, затрудняло оказание помощи гибнущим судам. Кстати, в феврале 1942 г. на совещании по итогам боевой деятельности КБФ за 1941 г. говорилось о том, что в начале войны имелась возможность вооружить УКВ-радиостанциями, например, все ТТЩ.

В деле материально-технического обеспечения Таллинского прорыва необходимо отметить или, скорее, предположить, поскольку никаких точных сведений об

этом автором пока не найдено, неудовлетворительное снабжение истребительных частей ВВС КБФ подвесным бензиновыми баками. Предположить потому, что баки могли быть даже в избытке, но в этом случае напрашивается вывод о том, что их использование летчиками и инженерно-технической службой отработано не было. Это обстоятельство ограничило возможности ИА по дальности прикрытия прорывавшихся из Таллина конвоев и стало одной из важных причин потерь от воздействия авиации противника в ходе прорыва.

## 6.2. Уроки Таллинского прорыва

В этом разделе изложены те уроки Таллинского прорыва, которые, на взгляд автора, подтверждены опытом боевых действий военных флотов в ходе Великой Отечественной и Второй мировой войн, в послевоенных конфликтах, опытом оперативной и боевой подготовки советского (российского) и зарубежных флотов и сохранили свое значение.

При этом делается попытка изложить эти уроки с учетом возможности приложения их к преобразованиям, проводимым в настоящее время в Вооруженных силах РФ. Однако здесь не рассматриваются в полном объеме вопросы, касающиеся восстановления нарушенной системы управления ВМФ.

### а) о применении сил ВМФ в составе объединенных стратегических командований

1. Представляется целесообразным, чтобы задачи по ведению вооруженной борьбы на море (в океане), наряду с другими задачами, Объединенным стратегическим командованиям (ОСК), имеющим в своем подчинении флоты (флотилии), ставило Верховное главное командование (ВГК). ОСК, исходя из общих задач, поставленных им ВГК, должны ставить конкретные оперативные задачи входящим в их состав флотам (флотилиям). Ими также должны ставиться задачи объединениям и соединениям других видов вооруженных сил, привлекаемым к боевым действиям совместно с флотами (флотилиями) или в их интересах на море (в океане), в воздушно-космическом пространстве над ним и на суше. ОСК должны нести ответственность за выполнение подчиненными флотами (флотилиями) задач не только в интересах входящих в их состав наземных войск, но и задач, выполняемых в удаленных районах в интересах войны в целом.

Не должно быть так, как было на Балтике в 1941 г. 27 июня КБФ был передан в оперативное подчинение Военному совету СФ, но только 3 июля командующий фронтом потребовал от командующего флотом донесения о том, какие задачи планирует выполнять КБФ. С 27 июня по 13 июля оперативные задачи КБФ, находившемуся в оперативном подчинении Военному совету СФ, ставил нарком ВМФ, в том числе задачи по действиям на сухопутном фронте. 26 августа Военный

совет СЗН, которому КБФ подчинялся уже непосредственно, отдав директиву об эвакуации войск из Таллина под охраной ТЩ и СКА, «забыл» в ней поставить задачу главным силам КБФ.

Следует ограничить права ОСК на разукомплектование флотов (флотилий) в интересах решения сугубо сухопутных задач. Речь идет об изъятии из состава флотов (флотилий) соединений и частей ВВС и ПВО, береговых и специальных войск и передаче их в состав ВВС или сухопутных войск ОСК (здесь не имеется в виду временное оперативное подчинение или придание). В этом вопросе не должно быть «дедовщины». Возможно, нужно сделать так, чтобы подобные решения могли приниматься только ВГК.

2. ОСК без всякой видовой предвзятости следует отчетливо представлять, какие из задач на морях (в океанах) не могут быть ими выполнены без участия сил ВМФ вообще или с заданной эффективностью.

Ожидая обвинений в эршичестве, возьму на себя смелость высказать следующую мысль. Предположим, ОСК посчитает, что его ракетные войска и фронтовая авиация способны разгромить вражеские авианосные и другие ударные корабельные соединения, мотострелки на бронетранспортерах могут осуществлять противолодочные действия или высадить морской десант. Или кому-то покажется, что танкисты на плавающих танках, вооруженных различными типами тралов, справятся с ликвидацией морских минных заграждений, армейская авиация защитит воинские и экономические морские перевозки. В таком случае незачем навязывать государству дорогостоящую программу воссоздания ВМФ.

Если же ОСК посчитает, что задачи, поставленные ему на войну и на мирное время, могут быть решены без участия флота, или увидит, что не способно эффективно управлять силами флота при выполнении поставленных задач, тогда незачем передавать ему в подчинение флот или, по крайней мере, часть его объединений и соединений (флотилию). В таком случае этот флот или часть его объединений, соединений (флотилию) целесообразно передать в непосредственное подчинение, причем постоянное (без непрестанного переподчинения), главнокомандующему ВМФ.

3. Именно ОСК должны вместе с командованием подчиненных флотов (флотилий) и главным командованием ВМФ определять состав их сил и инфраструктуру, необходимые для выполнения поставленных задач. Они же обязаны определить состав и степень привлечения к боевым действиям совместно с силами флотов (флотилий), в том числе в их интересах, на море (в океане), воздушно-космическом пространстве над ним и на суше объединений и соединений других видов вооруженных сил, входящих в группировки войск и сил ОСК или назначенных из резерва ВГК.

Безусловно, мнение командования флотов (флотилий), которым предстоит решать планируемые к постановке задачи, в ходе этой работы должно иметь

решающее значение. Они должны иметь право высказывать и отстаивать свои обоснованные соображения о способности или неспособности флота (флотилий) выполнить планируемые к постановке задачи тем или иным составом сил. Не боясь несправедливых обвинений во всех грехах, они должны твердо говорить «нет», если считают невозможным имеемыми силами выполнить ставящуюся им задачу. ОСК обязаны считаться с этими соображениями и докладывать ВГК о необходимости либо усиления состава флотов (флотилий), либо отмене задач, планируемых или уже поставленных без учета их реальных возможностей. Недопустимо требовать от командования флотов (флотилий) выполнения задач «во что бы то ни стало», если им не предоставлены для этого необходимые силы, средства, информация.

Требования к составу соответствующих флотов (флотилий), выработанные ОСК совместно с командованием подчиненных им флотов (флотилий) и главным командованием ВМФ, должны быть положены в основу программы строительства ВМФ.

В случае отсутствия согласия о составе флотов (флотилий) между ОСК и главным командованием ВМФ последнее должно предложить Верховному главнокомандующему через министра обороны обоснованную альтернативную программу строительства (воссоздания) ВМФ.

4. Выработка требований к военно-морским видам вооружения и военной техники (ВВТ) и инфраструктуре флотов (флотилий), разработка программ их производства и строительства, создание руководящих документов по боевому применению и эксплуатации военно-морских видов ВВТ — дело главного командования ВМФ. К его же функциям следует отнести вопросы организации корабельной службы, организационно-методическое руководство боевой подготовкой сил и оперативной подготовкой командования и штабов объединений и соединений флотов (флотилий), входящих в состав ОСК, путем разработки и издания необходимых нормативных документов. Одной из важнейших задач главного командования ВМФ должна быть основная и дополнительная подготовка кадров для флотов (флотилий) в военно-морских учебных заведениях. Кадровые решения, связанные с назначением флотских офицеров на определенные должности, с присвоением воинских званий, начиная с капитана 2 ранга (подполковника), с награждением государственными наградами, должны приниматься по согласованию с главнокомандующим ВМФ.

Оперативной подготовкой командования и штабов флотов (флотилий), безусловно, должны заниматься командующие ОСК с участием главного командования ВМФ. При проведении учений под руководством командующих ОСК, начальника Генерального штаба ВС РФ или министра обороны РФ офицеров главного командования ВМФ целесообразно назначать в состав штабов руководства учениями и посредниками.

Главное командование ВМФ должно участвовать в проверках боеспособности и боеготовности флотов (флотилий), входящих в состав ОСК.

Для решения указанных задач в составе главного командования ВМФ должны иметься соответствующие структурные подразделения (управления, отделы), система управления, и оно должно быть разделено необходимыми правами.

Лицам, назначаемым в органы управления ОСК, имеющим в своем непосредственном или оперативном подчинении флоты (флотилии), необходимо давать требующуюся для руководства ими дополнительную военно-морскую подготовку.

5. Особенности географии нашей страны (большие размеры территории, преимущественно континентальный юг, океанские восток, север и запад), требуют уточнения взглядов на количество, зоны ответственности, задачи и состав сил ОСК. Речь идет о желательности, возможно, даже необходимости создания на северо-восточном (Тихий и восточная часть Северного Ледовитого океанов) и на северо-западном (Атлантический и западная часть Северного Ледовитого океанов) океанских направлениях ОСК, предназначенных сугубо для решения задач вооруженной борьбы на море (в океане), включая оборону побережья, а также в воздушном-космическом пространстве над ними.

В состав океанских ОСК, конечно же, помимо сил ВМФ, должен включаться соответствующий поставленным этим командованиям задачам комплект ВВС, сухопутных и других войск.

ОСК на океанских направлениях избавят ОСК на западе, востоке и в центре от необходимости вести различную по своему характеру вооруженную борьбу на нескольких стратегических направлениях, притом находящихся в противоположных сторонах света и на больших удалениях друг от друга, т. е. на два, а то и на три фронта.

Нельзя исключать того, что потребуются создание трех океанских ОСК: атлантического, арктического и тихоокеанского.

6. Во избежание опасного нарушения единоначалия не следует создавать промежуточные командно-штабные инстанции между ОСК и входящими в их состав флотами (флотилиями).

В ОСК не должно быть заместителя командующего по ВМФ с соответствующим аппаратом, как это было в 1941 г. на Северо-Западном направлении, где заместителем главнокомандующего войсками СЗН являлся замнаркома ВМФ адмирал И. С. Исаков, наделенный правами наркома.

Все вопросы управления флотом (флотилией), входящим в состав ОСК, его главнокомандующему следует решать непосредственно с командующим флотом (флотилией), штабу ОСК — со штабом флота (флотилии), другим органам управления ОСК — с соответствующими органами управления флота (флотилии).

Командующие родами сил (войск) ОСК не должны обладать правом отдания приказов объединения, соединениям и частям флотов (флотилий), входящих в ОСК. Не должно быть такого, как случилось на КБФ в августе 1941 г., когда в ходе Таллинского прорыва командующий ВВС Ленинградского фронта приказал использовать полк бомбардировщиков не по плану ВВС КБФ, а по своему плану.



Морские группы (возможно, отделы, направления, управления) при ОСК целесообразно формировать из офицеров управлений флотов (флотилий), систематически обновляя их состав. Начальники этих подразделений не должны иметь права руководящего вмешательства в деятельность органов управления флота (флотилии). На эти подразделения должны быть возложены лишь функции обеспечения двустороннего информационного взаимодействия между органами управления флота (флотилии) и ОСК, а также участие в подготовке, оформлении и доведении до флотов (флотилий) директив, приказов, распоряжений, планов ОСК и контроле за их исполнением.

В противном случае вместо одного главного командования ВМФ возможно появление еще трех-четырёх «главкоматов ВМС ОСК» чуть меньшей численности. И тогда каждый из них будет разрабатывать для своего флота, входящего в состав ОСК, собственные руководящие документы по боевому применению сил, по организации и методике боевой подготовки, нормы эксплуатации ВВТ и т. д.

7. Представляется нецелесообразным возложение на командующего флотом (флотилией) командования межвидовой территориальной группировкой войск и сил с возложением на него ответственности за все виды обороны обширной территории. Это должно быть функцией ОСК на стратегическом (океанском стратегическом) направлении. Дело командующего флотом (флотилией) — руководство боевыми действиями (операциями) на море (в океане) и на ограниченной территории, на которой размещена инфраструктура флота (флотилии), по выполнению свойственных ВМФ задач, включая содействие объединениям других видов вооружённых сил в их боевых действиях (операциях).

Возложение на командующего КБФ в 1941 г. ответственности за сухопутную оборону Таллина отвлекло его и штаб флота от руководства боевыми действиями на море и стало одним из существенных факторов снижения их эффективности, чем, в частности, были вызваны и большие потери в ходе Таллинского прорыва.

С этой точки зрения, к примеру, не очень удачным кажется подчинение войск и сил на северо-востоке командующему Тихоокеанским флотом. Возможно, будет правильнее отдать войска в подчинение главнокомандующему ОСК на северо-восточном океанском направлении, если оно появится, а сейчас — главнокомандующему восточным ОСК.

Еще менее удачным выглядит размещение управления Балтийского флота и его главной базы в изолированной от основной территории страны области. Командующий БФ, являясь старшим по должности, просто вынужден возглавить все силы и войска, дислоцированные в ней. Но в случае войны Калининград и Балтийск могут стать даже не Таллином образца 1941 г., а, скорее, Сингапуром 1942 г. или Тунисом 1943 г. Некоторые считают, что войны не будет, однако обучать-то «бригадоводцев» и флотоводцев необходимо тому, что нужно на войне! И обучать не только

на словах. Исходя из этого, представляется, что место управления Балтийского флота – Санкт-Петербург.

8. Думается, требует пересмотра содержание понятий «самостоятельная операция» в части, касающейся флотов, и «морская операция». Видимо, даже такие оперативные задачи, как разгром ударных корабельных сил флота противника, нарушение его морских (океанских) коммуникаций или защита своих морских коммуникаций, в настоящее время и в перспективе должны быть задачами ОСК. Выполняться эти задачи будут, конечно, флотом под руководством его командующего, но во взаимодействии, совместно с частью других (сухопутных, воздушных) войск и сил ОСК с передачей их на время подготовки и проведения операций в оперативное подчинение командующему флотом или флотилией или приданием их соответствующим объединениям (соединениям) флота или флотилии.

В случае недостаточности сил (войск), выделенных для совместной операции, главнокомандующий ОСК по докладу командующего флотом или флотилией должен или наращивать их состав за счет своего резерва, или запрашивать дополнительные силы (войска) из резерва ВГК. Если и после этого сил (войск) окажется недостаточно, изменять поставленные флоту или флотилии задачи (просить Верховное главное командование об их изменении).

Самостоятельными, видимо, можно считать только те операции, которые проводятся исключительно силами флота (флотилии) без привлечения войск и сил других видов вооруженных сил.

Именно такой операцией оказался в 1941 г. Таллинский прорыв, хотя его нужно было проводить как совместную операцию, поскольку у КБФ было недостаточно сил для минимизации потерь при ее проведении. Но Военный совет СЗН не смог, возможно, из-за сложной оперативной обстановки под Ленинградом, организовать прорыв в форме совместной операции КБФ и Ленинградского фронта.

Самостоятельными можно считать также операции, проводимые силами флота (флотилии) во взаимодействии с соединениями (частями) других видов ВС, когда последние выполняют отдельные задачи в интересах флота (флотилии), но на самостоятельном направлении, не будучи оперативно подчинены командующему флотом (флотилией). Например, обороняют побережье или территорию, на которых расположены пункты базирования сил флота (флотилии). В этом случае главнокомандующий ОСК управляет ими, организуя их взаимодействие с флотом (флотилией).

Поставив не подчиненным одно другому объединениям (соединениям, частям) разных видов вооруженных сил задачи, решаемые ими в интересах друг друга, ОСК обязано обеспечить безусловное выполнение этих задач.

**В заключение этого раздела нелишне заметить, что структуры, кажущиеся успешными (главным образом по экономическим соображениям), при проведе-**

нии экспериментов с вооруженными силами в мирное время могут вызывать одобрение, а то и восторг людей, малоискушенных в военном деле или искушенных в нем, но материально заинтересованных в поддержке экспериментов. Однако такие структуры нередко оказываются совершенно непригодными (по оперативно-стратегическим соображениям) для войны.

#### **б) о воссоздании ВМФ**

9. Программа строительства ВМФ России должна обеспечить его воссоздание и поддержание в составе, сбалансированном по поставленным и могущим возникнуть в перспективе задачам, по ударным и обеспечивающим силам и войскам (корабельным, воздушным, береговым и специальным), ВВТ и инфраструктуре, необходимым для решения этих задач. При этом ВМФ следует сбалансировать не только внутри себя, но и в рамках ОСК и в целом Вооруженных сил России.

Для разработки и реализации такой программы необходимо знать, против кого (не обязательно против какого государства, но обязательно против каких сил с точки зрения их боевых возможностей) и вместе с кем, с какими целями, в каких стратегических районах (зонах) и какими способами придется вести боевые действия на море (в океане).

Состав и боевые возможности воссоздаваемого ВМФ, как и в целом Вооруженных сил России, должны соответствовать поставленным задачам, а не возможностям страны. Военно-политическое руководство обязано ставить перед страной и вооруженными силами, в том числе перед ВМФ, такие задачи, которые страна способна обеспечить материальными, финансовыми, людскими и другими ресурсами.

Поскольку воссоздание ВМФ является процессом длительным, его состав и боевые возможности должны обеспечить противодействие всему спектру существующих и вероятных угроз и вытекающих из них задач, притом требующим наиболее масштабного применения его сил. Нельзя строить флот лишь для борьбы с терроризмом, пиратством, сепаратизмом.

При планировании воссоздания ВМФ необходимо исходить из того, что наиболее эффективное решение им задач на морях (океанах) возможно только совместно или во взаимодействии с другими видами и родами войск (сил) Вооруженных сил России.

10. От оборонно-промышленного комплекса требуется обеспечить не просто современность, а перспективность и достаточность вооружения и технических средств, существенное повышение мореходных, летных и тактических свойств ПЛ, НК, авиации, береговых и специальных войск ВМФ и качества их ВВТ, в том числе повышение устойчивости боевых единиц к повреждениям от воздействия оружия противника и придание силам ВМФ способности вести продолжительные боевые действия на большом удалении от баз без пополнения запасов, в том числе

боезапаса, что должно обеспечиваться значительным увеличением боекомплектов и могущества оружия.

**в) о мобилизационном резерве**

11. Необходимо восстановить систему мобилизационного резерва ВМФ:

– судов гражданских флотов (транспортных, промысловых, специальных, научно-исследовательских, морских, озерных и речных, принадлежащих различным ведомствам и собственникам), способных после мобилизации функционировать в качестве боевых кораблей и ВСУ ВМФ;

– мобилизационных запасов современных ВВТ, руководящих документов для этих судов, а также систему их обновления;

– мобилизационного ресурса личного состава для них;

– органов управления мобилизацией судов гражданских флотов.

12. От проектировщиков, заказчиков и владельцев судов гражданских флотов, гражданского судостроения и мобилизационных органов нужно жестко потребовать придания создаваемым судам необходимых конструктивных и тактико-технических характеристик (скорости, маневренности, возможностей размещения вооружения и обслуживающего его личного состава), соответствующих их мобилизационному назначению, а также постоянного поддержания во время эксплуатации в состоянии, обеспечивающем их передачу в состав ВМФ в установленные сроки после объявления мобилизации.

Суда гражданских флотов, не подлежащие мобилизации, но могущие привлекаться к плаванию в составе конвоев, должны проектироваться, строиться и содержаться в готовности к установке зашланированных на этот случай ВВТ.

13. Следует предусмотреть накопление в мобилизационном ресурсе личного состава, способного применять устапавливаемые на судах гражданских флотов ВВТ (комендантских команд), а также офицеров запаса, способных управлять формированиями из судов гражданских флотов с охранением, т. е. конвоями (командиров конвоев с немногочисленными группами управления).

Для быстрого ввода в строй ВМФ гражданских судов, подлежащих мобилизации, следует иметь на боевых кораблях необходимое количество сверхштатных специалистов, включая офицеров, предназначенных для укомплектования экипажей этих судов.

Известно, например, что из-за отсутствия достаточного мобилизационного ресурса корабельных артиллеристов в Великобритании с началом Второй мировой войны, когда торговые суда начали вооружаться артиллерией для ПЛО и ПВО, пришлось направить на флот 14 000 артиллеристов из запаса сухопутных войск. Из-за этого эффект от вооружения торговых судов заставил ждать себя очень долго.

**г) о минной войне**

14. Требуется тщательно проанализировать возможность широкомасштабного применения возможными противниками существующего и перспективного минного оружия с первых часов войны (и даже до ее начала) в различных видах боевых действий и в разных районах, от зон ответственности своих ВМБ до удаленных зон морей (океанов). Подвергнуть анализу также готовность ВМФ к противоминному обеспечению как виду оперативного обеспечения и к противоминной обороне как виду боевого обеспечения (ПМО) сил в этих условиях. На основе проведенного анализа следует выработать и внедрить систему необходимых мер ПМО, включающую создание и вооружение ВМФ современными и перспективными средствами противодействия широкомасштабному применению минного оружия противником и его уничтожения в кратчайшее время.

15. Особое значение имеет создание в короткие сроки современных средств и системы противоминного наблюдения (ПМН) и развертывание этой системы в нужных районах в необходимом объеме уже в мирное время. Система ПМН должна обеспечивать обнаружение фактов и координат постановки морских мин любыми носителями у наших берегов и в удаленных районах с высокой точностью.

16. Важно создать силы и средства ПМО, обеспечивающие не только надежное, но и быстрое обнаружение и уничтожение современного и перспективного минного оружия противника как при систематических противоминных действиях, так и при непосредственной проводке кораблей и судов за тралами через загражденные районы.

Нельзя допустить такого положения, как в 1941 г., когда в распоряжении ВМФ имелись данные о новых германских минах, а тралы, необходимые для их нейтрализации, созданы не были.

17. Нужно создать и иметь на вооружении ВМФ надежно защищенную от помех и оружия противника систему навигационного обеспечения плавания кораблей и судов по очищенным от мин фарватерам на большом удалении от своих берегов. Требуется также создать необходимый запас легко монтируемой и демонтируемой судовой аппаратуры этой системы для мобилизуемых судов.

18. Следует вооружать корабли и суда техническими средствами скрытного действия для обеспечения их совместного плавания как друг с другом, так и с ТЩ при проводке за тралами ночью и при ограниченной видимости, а также иметь необходимый запас легко монтируемой и демонтируемой судовой аппаратуры этой системы для мобилизуемых судов.

19. Необходимо готовить военную авиацию (морскую, дальнюю, фронтовую – ракетноносную, бомбардировочную, штурмовую, разведывательную и др.), а также мобилизуемые суда гражданских флотов для выполнения массированных постановок морских мин. Потенциальными носителями мин могут быть и крылатые ракеты.

**ВМФ и, что особо важно, высшему политическому и военному руководству России следует быть готовым к упреждающим действиям в минной войне.** Мины, выставленные до начала военных действий, не должны создавать опасность для плавания кораблей и судов.

**д) о воздушно-космической войне**

20. Зависимость господства на море от господства в воздушно-космическом пространстве над ним и над районами базирования сил ВМФ сегодня значительно выше, чем его зависимость от господства в воздухе в период Великой Отечественной войны, и в перспективе она будет расти.

В этой связи представляется целесообразным восстановить в составе ВВС и ПВО флотов (флотилий) все рода морской авиации, причем в количествах, достаточных для выполнения возлагаемых на флоты задач, а также ввести в их состав зенитные ракетные и радиотехнические части ПВО.

21. Истребительная авиация, спецавиация, зенитно-ракетное вооружение (ЗРВ), радиотехническое вооружение (РТВ), входящие в состав ВВС и ПВО флотов (флотилий), должны будут в пределах их досягаемости прикрыть от средств воздушно-космического нападения противника силы и войска флотов (флотилий) в районах боевых действий и на маршрутах развертывания, морские коммуникации, а также пункты базирования и другие объекты флота, расположенные на побережье и вблизи него, районы и объекты добычи полезных ископаемых и биологических ресурсов в морских (океанских) зонах. Они могут стать также передовым рубежом воздушно-космической обороны (ВКО) страны на океанских (морских) направлениях на севере, западе и востоке.

На ВВС, как представляется, ляжет забота о прикрытии сил ВМФ на реках и озерах, а также наземной инфраструктуры ВМФ в удаленных от побережья районах.

Надежда на решение этих задач в интересах флотов на основе взаимодействия с объединениями (соединениями) ВВС построена на зыбкой почве. Выше говорилось о том, как в ходе Таллинского прорыва командующий ВВС Ленинградского фронта отобрал у КБФ его бомбардировщики, предназначавшиеся для нанесения ударов по авиации противника на аэродромах. А в 1980-х гг. автору пришлось на учениях войск и сил Западного направления наблюдать, как части армии ПВО страны, предназначенные для ПВО сил и пунктов базирования ДКБФ, были перебазированы из Прибалтики в Германию вслед за наступающими войсками, оставив флот без истребительного и зенитно-ракетного прикрытия. Правда, к счастью, происходило это все на картах.

22. Особое внимание следует обратить на количественное восстановление и качественное обновление ударной и обеспечивающей ее действия авиации ВМФ: морской ракетноносной, бомбардировочной, штурмовой, противолодочной, специальной, транспортной. Предназначение этой части ВВС флотов – уничтожение

корабельных группировок и отдельных кораблей противника — носителей средств воздушно-космического нападения и средств ПРО, его авиации на аэродромах, ближайших к районам базирования и боевой деятельности нашего флота, минные постановки и авиационная поддержка морских десантов.

Попытки переложить решение этих задач с морской авиации на дальнюю и фронтовую авиации ВВС, думается, хороша только для командно-штабных военных игр на картах. Реально у этих родов авиации ВВС всегда найдутся свои задачи, как и случилось в 1941 г., когда потребовалось помочь КБФ прорваться из Таллина.

Но готовить дальнюю и фронтовую авиации к выполнению определенных задач на море (в океане) необходимо.

23. Корабли и суда обеспечения ВМФ необходимо вооружить, суда гражданских флотов подготовить к вооружению (на случай военных действий или направления в «горячие точки») средствами ПРО — ПВО (ВКО), обеспечивающими не только надежное, но и длительное отражение средств воздушно-космического нападения противника, притом обладающими превосходством над последними в возможно длительной перспективе.

#### **е) об оперативной, боевой и мобилизационной подготовке**

24. В ходе оперативной подготовки:

— создавать на учениях сложную обстановку, ведущую в том числе и к невыполнению или недостаточно эффективному выполнению поставленных задач;

— отрабатывать на учениях не только наступление и оборону в «чистом» виде, но и вынужденный отход, эвакуацию войск и, возможно, населения с определением времени их начала, другие «неудобные» моменты военных действий; не упускать из внимания отработку защиты коммуникаций, внутренних и внешних;

— больше внимания уделять обучению командующих, командиров и штабов умению организовывать разведку, анализировать изменения обстановки, делать выводы из проведенного анализа и определять меры реагирования на эти изменения; отрабатывать эти вопросы не только на картах, но и на местности с обозначенными силами;

— увеличить продолжительность учений, делать в них перерывы, чтобы в спокойной обстановке, не откладывая это на после учения, производить анализ отработанных вводных (эпизодов, этапов), при необходимости повторять отдельные из них, давая командующим, командирам и штабам возможность искать способы наиболее эффективного выполнения поставленных задач.

25. Переход к комплектованию ВМФ личным составом полностью на контрактной основе (или частично, но с сокращением срока службы призывников) требует резко увеличить напряженность боевой подготовки на флотах. **Необходимо добиться, чтобы в ходе боевой подготовки и боевой службы общие ежегодные наплаванность экипажей кораблей в ходовых сутках** (именно в сутках, а не в

днях, когда перешвартовка в гавани, занявшая 30 минут, засчитывается за ходовой день), **налет летного состава морской авиации в часах, количество боевых упражнений, выполняемых всеми родами сил ВМФ были на уровне стандартов ВМС ведущих морских государств.** Следует лишь добавить, что такие стандарты устанавливаются в этих государствах ежегодно военными бюджетами. **Без выполнения этих условий не будет никакого повышения эффективности боевого применения сил и оружия даже при переходе к полностью контрактному комплектованию ВМФ.**

**Долю технического ресурса, выделяемого для боевой подготовки, нужно не сокращать, а увеличивать.**

26. Уделять больше внимания и чаще отрабатывать совместное плавание и маневрирование боевых кораблей не только друг с другом, но также с судами обеспечения ВМФ и гражданскими судами, в том числе в конвоях и при проводке за тралами.

Именно неготовность судов обеспечения и гражданских судов к совместному плаванию с ТЩ явилась одной из причин больших потерь от подрыва на минах в ходе Таллинского прорыва КБФ в 1941 г.

27. В ходе боевой и мобилизационной подготовки личный состав боевых кораблей и судов обеспечения ВМФ, а также экипажи и комендантские команды привлекаемых на учения гражданских судов должны осваивать использование технических средств и оружия, указанных в подпунктах 16, 17, 18, 23.

Необходимо наладить изучение вопросов, указанных в подпунктах 16, 17, 18, 23, 26 и 28 не только в военно-морских, но и в гражданских морских и речных учебных заведениях.

28. Вопросы ВКО (ПРО – ПВО) необходимо отрабатывать непрерывно, т. е. гораздо чаще, чем сейчас, всеохватывая по составу участников, масштабно по количеству применяемых мишеней. К отработке вопросов ВКО (ПРО – ПВО), кроме ИА, ЗРВ, РТВ и надводных кораблей, привлекать суда обеспечения ВМФ и суда гражданских флотов, устанавливая на них необходимые ВВТ и призывая на период учений соответствующих специалистов для их обслуживания.

Усилить внимание вопросам управления авиацией с корабельных и воздушных пунктов управления и, возможно, с крупных судов обеспечения ВМФ.

29. Самого пристального внимания заслуживают вопросы организации и отработки совместных действий авиации и ПВО флотов с объединениями и соединениями ВВС по отражению воздушно-космического нападения противника, в том числе при уничтожении носителей этих средств и обеспечивающей их деятельности инфраструктуры.

#### **ж) о приобретении боевого опыта в мирное время**

30. Приобретение боевого опыта в мирное время – чрезвычайно сложный вопрос. Наилучшим, хотя и трудноосуществимым путем его решения видится



расширение участия сил флотов в боевых действиях, не связанных с обороной России от вооруженной агрессии и не противоречащих ее интересам. Имеются в виду в частности:

– оказание силами ВМФ помощи союзникам и друзьям России, подвергшимся вооруженной агрессии, в том числе защита морских коммуникаций с ними;

– участие сил ВМФ в вооруженном принуждении к миру агрессора, санкционированном Советом Безопасности ООН (если агрессия совершена не против РФ);

– участие сил ВМФ в пресечении морского пиратства и др.

Форма и масштаб этих действий в зависимости от складывающейся обстановки и возможностей ВМФ могут изменяться в широком диапазоне:

– от одного корабля или части до флотского объединения (возможно, группировки экспедиционных сил);

– от самостоятельных действий сил ВМФ до вхождения их в состав объединенных (коалиционных) сил;

– от направления советников (или практикантов) на различные должности до принятия командования группировками объединенных (коалиционных) сил и др.

Не следует, однако, перенапрягать силы флотов выполнением этих задач, памятуя о необходимости сохранения технического ресурса кораблей, судов, летательных аппаратов, другого вооружения и военной техники в интересах поддержания их готовности к войне и для проведения боевой подготовки, поскольку в ходе выполнения названных выше задач, не удастся отработать ряд важных ее элементов.

И не нужно пытаться применять специфический опыт, полученный в ходе названных выше действий, ко всем формам боевых действий на море (в океане).

\* \* \*

Учет сформулированных выше уроков в практике воссоздания и подготовки сил ВМФ — дело очень дорогое. Однако еще раз подчеркиваю: Военно-морской флот, как и целом Вооруженные силы России, должен создаваться и готовиться для выполнения определенных государственных задач, а содержание этих задач должно зависеть от финансово-экономических возможностей государства.

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота — выдающееся событие Великой Отечественной войны на море, и он заслуживает оценки, соответствующей его значению в обороне Ленинграда и в истории нашего ВМФ, а подвиг его героев и скорбь о его жертвах должны быть достойным образом увековечены.

Решение вопроса о сохранении в сознании нашего народа памяти о героях и жертвах Таллинского прорыва имеет уже примерно 40-летнюю историю. Автор представляет читателям известную ему часть этой истории.

### Памятник на Юминданина

Л. Фирсов,

«Страж Балтики», 27 июля 1973 г.

*Мыс Юминданина. Меридиан Юминда... О многом говорят эти названия военным морякам Краснознаменной Балтики. Это здесь, на траверзе полуострова Юминда, в глухой балтийской пучине покоятся останки кораблей-героев, принявших на себя удар врага, но спасших флот и обеспечивших эвакуацию войск из Эстонии в Ленинград. Эскадренные миноносцы «Гордый» и «Калинин», «Артем» и «Володарский», «Яков Свердлов» и штабной корабль «Вирония», подводная лодка «С-5», транспорты «Эверита» и «Ярвамаа».*

*Несколько боевых кораблей и судов не досчитался в своем составе Краснознаменный Балтийский флот в тот незабываемый день. Но главное было сделано — гитлеровцам не удалось уничтожить основное ядро КБФ; почти 90% боевого состава флота профвало в Кронштадт. В ряды защитников Ленинграда влилось более 18 тысяч новых бойцов, покрывших себя ратной славой в боях за Советскую Эстонию.*

*Эта страница из боевой летописи Краснознаменной Балтики навсегда вписана в историю Эстонской Советской Социалистической Республики, народ которой свято чтит память героев, отдавших жизни за честь, свободу и независимость нашей Родины в лихую годину минувшей войны. К слову сказать, на одном из кораблей, погибших 28 августа 1941 года на меридиане Юминда — меридиане мужества и славы, находился славный сын республики, глава правительства молодой Советской Эстонии Юханесс Лауристин.*

*Летом этого года, когда будет отмечаться 32-я годовщина героического перехода Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт, на полуострове Юминда состоится*

*торжественное открытие памятника кораблям-героям, погибшим 28 августа 1941 года. Сооружение его началось вскоре после минувшего праздника Победы в самой северной части полуострова – на мысу Юминданина.*

*Это будет не совсем обычный памятник – созданный людьми и природой. На мысу Юминданина выстраются в строгом порядке боевого корабельного ордера почти два десятка огромных камней-валунов, на которых будут выбиты имена и силуэты кораблей-героев, погибших на траверзе полуострова. Композиционным завершением этого своеобразного каменного ансамбля является маяк Юминда (любопытная деталь: «хозяином» его является участник Таллинского перехода кораблей, бывший краснофлотец-артиллерист А. П. Туруханов).*

*Инициатива создания памятника погибшим кораблям принадлежит дирекции Ляхемаского национального парка, на территории которого расположен лесной заповедник полуострова Юминда. Автором идеи «естественного» памятника является архитектор парка Пайву Лайтайк. Силуэты кораблей и судов, которые будут выбиты на камнях-валунах, подготовил Таллинский художник Олев Ээнсалу – ветеран Великой Отечественной войны, большой энтузиаст военно-патриотической работы, неоднократно лауреат Всесоюзных конкурсов победителей походов комсомольцев и молодежи по дорогам революционной, боевой и трудовой славы советского народа. Он и является фактическим руководителем сооружения памятника на мысу Юминданина.*

*Работы по оформлению памятных камней-валунов производит бригада камнерезов из колхоза «Локса», которые с энтузиазмом поддерживали идею сооружения памятника кораблям-героям.*

Но этот памятник почему-то так и не был создан. Причины этого установить пока не удалось.

### Маяк-памятник

Горенков М. А., Гринкевич В. И. Якоря у постаментов.  
Калининград, Калининградское книжное издательство, 1978.

*...Маяк «Таллин» [см. фото], указывающий фарватер в Таллинскую гавань, увековечил имена кораблей и судов, погибших во время этого [Таллинского. – Р. 3.] прорыва и участвовавших в других боевых операциях в Финском заливе. На бронзовой доске, укрепленной на башне маяка значатся:*

*Эскадренные миноносцы «Калинин», «Артем», «Володарский», «Гордый», «Скорый», «Суровый», «Энгельс», «Яков Свердлов»;*  
*подводные лодки «С-5», «С-8», «Щ-301», «Щ-319», «Щ-322», «П-1», «М-98», «Калев»;*  
*сторожевые корабли «Вирсайтис», «Снег», «Топаз», «Циклон»;*  
*канонерская лодка «И-8»;*  
*тральщики «Барометр», «Бугель», «Верп», «Клюз», «Кнехт», «Менжинский», «№ 42»;*  
*сторожевые катера «МО-112», «МО-301», «МО-311»;*  
*вспомогательные суда «Атта», «Вайндло», «Вента», «Вице», «Вирония», «Восток», «И-18», «Ижорец-85», «Кольвань», «Кольма», «КП-18», «ЛП-5», «НБ-21», «Палдиски», «Пента», «Петергоф», «Сатурн», «Серп и Молот», «Трувор», «Юпитер»;*



Корабли ОЛС на Таллинском рейде перед началом прорыва в Кронштадт



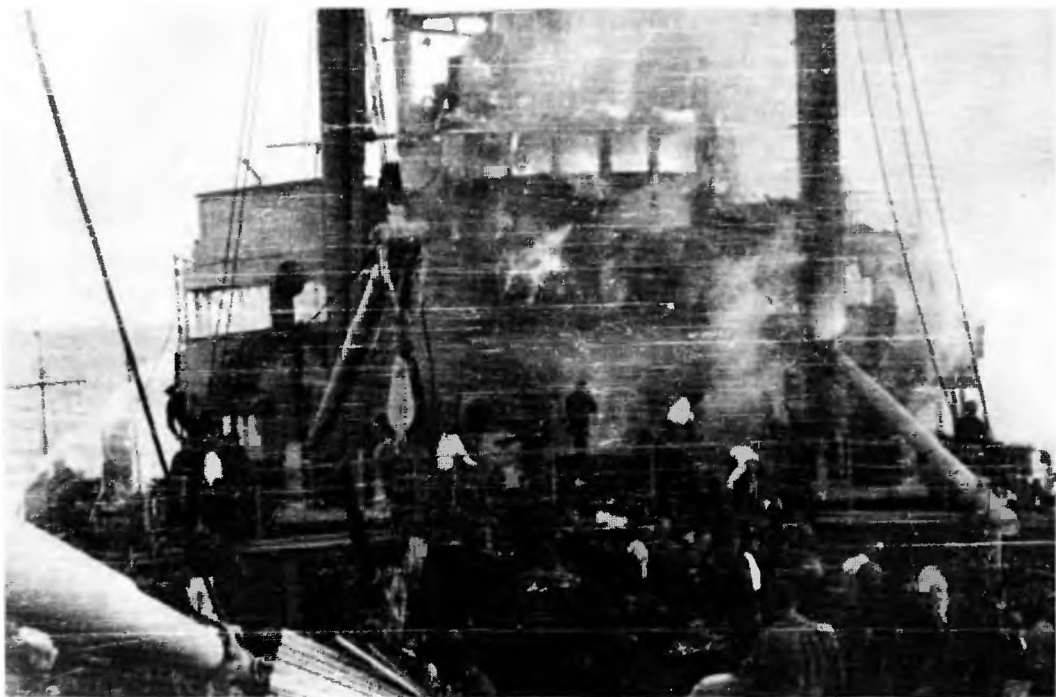
Эскадренный миноносец «Гордый» ставит дымовую завесу для прикрытия лёгкого крейсера «Киров» от огня полевой артиллерии противника с п-ва Виймси



Сторожевой катер типа «МО» отражает налёт самолёта противника



Сторожевой катер типа «МО» производит профилактическое противолодочное бомбометание



Пожар на ВТ № 523 «Казахстан» 29 августа 1941 г. (вид с носа).  
У правого борта — сторожевой корабль № 15 «Щорс» помогает в тушении пожара,  
но видно, что струя воды из шланга до огня не достаёт



Маяк Таллин, при пересечении меридиана которого отдаются воинские почести в честь героической обороны города и военно-морской базы Таллин, прорыва кораблей Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт 28–30 августа 1941 г.



Памятная стела на острове Гогланд, установленная на северном берегу бухты Сууркюлян



Мемориальная доска на южной грани памятной стелы на острове Гогланд



Мемориальная доска на символическом захоронении контр-адмирала И. Г. Святова у подножия южной грани памятной стелы на острове Гогланд



Памятное сооружение в честь Таллинского прорыва, реконструированное в 1979 г. по инициативе и под руководством начальника политотдела Таллинской ВМБ ДКБФ капитана 1 ранга С. Смирнова и секретаря местного райкома КПЭ. На мемориальной доске была надпись на эстонском языке: «Здесь на меридиане Юминда корабли Краснознаменного Балтийского флота в августе 1941 года совершили беспрецедентный прорыв из Таллина в Кронштадт»



Мемориальная доска у памятного камня в честь Таллинского прорыва, открытая 25 августа 2001 г.



У памятного камня на мысе Юминда (слева направо) старейшина деревни Юминда Карли Ламбот, участник Таллинского прорыва полковник Федор Парамонович Еременко и его супруга Лия Артемовна





Подводная лодка «Лембит» у причала Эстонского морского музея в Таллине



Ледокол «Суур Тылл» причала Эстонского морского музея в Таллине



Памятный камень в честь  
Таллинского прорыва с новой  
мемориальной доской,  
открытый 25 августа 2001 г.



Участники памятного похода в честь 70-летия Таллинского прорыва  
на острове Гогланд у закладного камня для будущего  
памятника его героям и жертвам

МИНИСТЕРСТВО КУЛЬТУРЫ РФ  
ДЕПАРТАМЕНТ КУЛЬТУРЫ ГОРОДА МОСКВЫ  
ФОНД РАЗВИТИЯ И ПОДДЕРЖКИ ДРАМАТУРГИИ  
СОЮЗ ПИСАТЕЛЕЙ МОСКВЫ  
АССОЦИАЦИЯ МОСКОВСКИХ ДРАМАТУРГОВ  
РЕДАКЦИЯ ЖУРНАЛА «СОВРЕМЕННАЯ ДРАМАТУРГИЯ»

# ДИПЛОМ

лауреата конкурса

## «Факел Памяти»

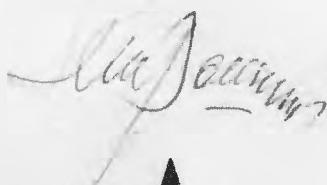
награждается

**Михаил Худолеев**

за пьесу

*«Таллиннский прорыв»*

Председатель  
Оргкомитета  
Конкурса



Н. Мирошниченко



Москва, 2010

Диплом за пьесу «Таллиннский прорыв»

*транспорты «Алев», «Атис Кронвальдис», «Аусма», «Балхаиш», «Вайндло», «Вице», «Вирония», «Жданов», «Иван Папанин», «Иосиф Сталин», «Калтакс», «Лейк Люцерн», «Луга», «Найссаф», «Сигулда», «Скрунда», «Танкер № 11», «Танкер № 12», «Тобол», «Хельге», «Шауляй», «Эвальд», «Эверита», «Эргонаутис», «Ярвамаа».*

Полужирным шрифтом автор выделит наименования кораблей и судов, погибших в ходе Таллинского прорыва. К сожалению, то ли в книге допущена ошибка, то ли на памятной доске были ошибочно указаны дважды. притом в разных ипостасях. штабной корабль «Вирония» и транспорт «Вайндло», а также назван транспорт «Эвальд», который не погиб.

Маяк Таллин построен в 1970 г. Когда на нем была размещена памятная доска — неизвестно. После августа 1991 г. следы этой памятной доски затерялись и пока не обнаружены.

### **О создании памятника на мысе Юминда**

Контр-адмирал в отставке Меркулов Иван Иванович,  
организатор создания первого памятного знака в честь Таллинского прорыва  
(из выступления на военно-исторической конференции  
Клуба ветеранов флота в Таллине 7.09.2001 г.)

*На южном берегу Финского залива, примерно в 50 км восточнее Таллина находится полуостров Юминда-нина и его наиболее выдвинутая в сторону моря часть — мыс Юминда с маяком и одноименным близкорасположенным поселком. Этот мыс — ближайший берег от фарватера, по которому шли на восток корабли и суда КБФ 28 августа 1941 года.*

*Именно здесь, севернее мыса Юминда в ночь с 28 на 29 августа 1941 г. жители поселка Юминда были свидетелями гибели кораблей на минном поле. Они слышали взрывы и видели огненные вспышки гибнущих кораблей. Местами горело море, стоял бесперывный крик погибающих людей. Со временем на берег выносило трупы, вещи, принадлежавшие как взрослым, так и детям. Все это потрясло очевидцев, и рассказы об этом живут до сих пор.*

*В послевоенное время на мысу Юминда был установлен памятник погибшим. Мое знакомство с первоначальным вариантом памятника, вернее, с памятным знаком-камнем, произошло при следующих обстоятельствах. В период 1977–1984 гг. полигон связи ВМФ проводил на полуострове государственные испытания мощных подвижных радиостанций с азростатными антеннами.*

*Как-то в одну из пауз в работах к нам обратился маячник Андрей Труханов, участник перехода, чудом оставшийся живым после 8-часового пребывания в воде. Он обратил наше внимание на камень на береговой отмели и надпись, выбитую на его стесанном боку, — «1941 28 VIII» [док. № 1416] и выразил опасение, что его во время шторма или ледостава замочет песком или утащит в море. Это был первый памятник переходу. Я принял решение вытащить его на берег, исполнение возложить на капитана 2 ранга покойной памяти Юрия Кулакова. Но потом у меня возникло сомнение: имею ли я право трогать то, что не мною поставлено. А если памятник расколется? Я поспешил отменить этот вариант, но идея уже жила, собственная ошибка была досадна.*

*Вспомнил памятник перед ВВМУРЭ им. А. Попова, которое когда-то окончил. Перед входом в старинный корпус стоит огромный камень, около него якорь, камень обвивает якорьцепь, вокруг сирень.*

*Выфисовывалась общая картина: камень, якорь, ограждение из якорьцепи, по углам – корпуса мин, для закрепления ограждения. И памятник сложился.*

*Основной частью слагаемого был камень. Камень увидел представитель Института связи ВМФ капитан-лейтенант Тополов, художник-любитель. Камень находился в воде и, когда его очистили, оказался красноватым гранитом с прожилками кварцитов. Главная трудность – вытащить его из воды и водрузить на место. Тащили двумя «КРАЗаами», порвали груды тросов, но задача была решена. Ю. Кулаков, мичманы Малайко и Быков руководили работой. Капитан I ранга Петр Ляхов, замполит, в короткий срок на Пальяссааре достал корпуса учебных мин, якорь-цепи, а в Минной гавани – якорь от эсминца. Подполковник Алексей Седукое привез плиты, оставшиеся от благоустройства территории в Таллине. В течение месяца работы были закончены, и 28 августа 1978 года памятник был открыт [док. № 1416]. На открытии присутствовали пограничники, школьники, местные жители. Торжественным маршем прошли матросы полигона.*

*На следующий год по инициативе начальника политотдела Таллинской ВМБ контр-адмирала С. Смирнова и секретаря райкома партии памятник решили переделать. Конечно, все повозмущались и затихли, я тоже успокоился, конфликтовать с партией не собирался, да и были дела более серьезные.*

*В результате переделки камень подняли на небольшой фундамент, корпуса мин перекрасили в черный цвет и отнесли их на большее расстояние. К камню приделали несколько листов меди, символизирующих носовую часть судов, и второй раз открыли памятник [см. фото].*

*Новая композиция мне не понравилась: удаление мин разрубило компактность востригания, а черный цвет мин внес элемент мрачности. Правда, со стороны моря памятник стал виден лучше, выглядел более эффектно, а под лучами солнца смотрелся как пламенеющий факел.*

*В период 1991–1993 гг. памятник подвергся «третьей реконструкции» – его частично разобрали. Исчезли якорь с якорьцепью, медная доска с надписью, медные листы, имитирующие корабли. Остался голый камень и корпуса мин. Но даже в таком виде памятник попал в историю. В Финляндии я держал в руках солидно изданную книгу, по-видимому, «Финляндия во Второй мировой войне», если судить по фотографиям и картам. Там есть фотография памятника на м. Юминда, к сожалению, в последнем варианте...*

### Памятная стела на острове Гюгланд

*На северном берегу бухты Сууркюлян на острове Гюгланд, расположенном в Финском заливе в 90 милях от Санкт-Петербурга, установлена стела в память о событиях, происходивших в районе Гюгланда в годы Великой Отечественной войны [см. фото]. К южной грани стелы прикреплена бронзовая мемориальная доска [см. фото] со следующими словами на ней:*

**Советским  
военным морякам  
погибшим в боях  
за Родину  
1941 — 1944**

А у подножья этой стелы, также с южной стороны, лежит мраморная памятная плита [см. фото], надпись на которой гласит:

**Контр-адмирал  
СВЯТОВ  
ИВАН ГЕОРГИЕВИЧ**

**11 сентября 1903 — 25 августа 1983**

**При прорыве флота из осажденного Таллина в  
Кронштадт в августе 1941 года у острова Югланд личный  
состав отряда кораблей под командование Святова И. Г.  
проявил мужество, стойкость и спас 12160 бойцов,  
офицеров и гражданских лиц, оказавшихся в воде.**

К сожалению, не удалось пока выяснить, кем и когда была сооружена эта стела. По имеющимся сведениям прах контр-адмирала И. Г. Святова был развеян над Финским заливом. Памятная доска у подножья стелы лишь символизирует его могилу.

**ПРИКАЗ**

**Главнокомандующего Военно-Морским Флотом  
№ 310**

**19 декабря 1986 г.**

**г. Москва**

**Об объявлении памятных мест славных побед  
и героической гибели кораблей русского и советского флота  
и отданий воинских почестей**

В целях увековечения памяти славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота, воспитания личного состава на боевых и революционных традициях Коммунистической партии, советского народа и его Вооруженных Сил, формирования у него высоких морально-политических и боевых качеств

**ПРИКАЗЫВАЮ:**

1. Объявить памятные места славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота согласно приложению 1 к настоящему приказу.

2. Воинские почести в памятных местах славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота отдавать в строгом соответствии с требованиями ст. 695 Корабельного устава Военно-Морского Флота СССР (ст. 705 Корабельного устава Военно-морского флота, введенного в действие 1.09.2001 г. — Р. 3.).

При отдании воинских почестей кратко информировать личный состав боевых кораблей, кораблей специального назначения, морских и рейдовых судов обеспечения о имевших место исторических событиях, используя в этих целях материалы, приведенные в приложении 2 к настоящему приказу.

3. Главному управлению навигации и океанографии Министерства обороны СССР издать в 1987 году карты-схемы памятных мест славных побед и героической гибели кораблей русского и советского флота и разослать на флоты, Каспийскую флотилию и в Ленинградскую военно-морскую базу.

4. Приказ разослать до корабля 3 ранга.

Главкомандующий Военно-Морским Флотом  
адмирал флота

**В. Чернавин**

Начальник Главного штаба Военно-Морского Флота  
адмирал

**К. Макаров**

Приложение 1  
к приказу  
Главкомандующего  
ВМФ 1986 г. № 310

<...>

### **Балтийское море и Ладужское озеро**

*– при пересечении меридиана маяка Таллин – в память о революционных матросах крейсера «Память Азова», восставших против царского самодержавия 20 июля (2 августа) 1906 г., в честь героической обороны города и военно-морской базы Таллин, прорыва кораблей Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт 28–30 августа 1941 г. и подвига балтийских подводников при форсировании Нарген-Порккалаудского противолодочного рубежа;*

#### **Времен связующая нить**

Старший лейтенант С. Кошелев  
«Советский моряк», 10, 14, 17 сентября 1991 г.

#### **Поход через полвека**

Редакционная статья  
«Морской сборник» 1991, № 11  
(извлечения)

*В честь 50-летия Таллинского прорыва с 26 по 30 августа 1991 года под руководством командира Краснознаменной Ленинградской военно-морской базы вице-адмирала В. Селиванова по маршруту прорыва был осуществлен памятный поход, в котором участвовали УК «Смоленый», ОИС «Академик Крылов», УС «Луга», МПК-228, морские тральщики «Семен Рошаль» и МТ-179, УПС «Профессор Ухов». В числе почетных гостей были участники прорыва и их родственники, ветераны Великой Отечественной войны, курсанты военно-морских и морских училищ, представители средств массовой информации.*

*Инициатором проведения похода стало добровольное общество «Память Балтики», обратившееся к главнокомандующему ВМФ с ходатайством о содействии в организации и проведении памятного перехода. Все необходимые вопросы были оперативно решены...*

«Большой сбор» участников памятного похода был назначен на 25 августа в Кронштадтском Доме офицеров. Спустя 50 лет ветераны возвращались в Кронштадт, который стал городом-спасителем для тысяч участников перехода. Они снова были вместе: члены экипажей крейсера «Киров» А. Колишкин, М. Смирнов, А. Щербак; эсминцев «Гордый» – И. Дутиков, «Сметливый» – К. Воронин, «Яков Свердлов» – Н. Новоселов, «Свирепый» – С. Илясов; подводники – А. Матиясевич, В. Корж, Н. Токмаков и другие.

В 9.00 26 августа «Академик Крылов», «Луга» и «Профессор Ухов» отправились в путь. К концу дня им предстояло стать на якорь в заливе Хафа. Здесь по плану похода с кораблями для формирования отряда должны были встретиться «Смольный», МПК и два тральщика...

Утром 28 августа под руководством командира Краснознаменной ЛенВМБ вице-адмирала В. Селиванова начался памятный поход по маршруту героического прорыва кораблей и судов КБФ...

При прохождении меридиана мыса Юминда участники памятного похода отдали почести с возложением венков погибшим здесь 50 лет назад советским людям. Вечером корабли стали на якорь у острова Гогланд...

Во время прорыва у Гогланда затонуло девять кораблей, в основном гражданские транспортные. Важную роль в спасении людей сыграл сформированный для обеспечения перехода специальный отряд прикрытия из кораблей Кронштадтской ВМБ, который базировался на острове. Командовал отрядом капитан 2 ранга И. Г. Святов (впоследствии контр-адмирал). Иван Георгиевич завещал после смерти развеять его прах в Балтийском море, а на Гогланде установить памятный знак. Его воля была исполнена.

Утром 29 августа два гидрографических судна доставили на Гогланд участников памятного похода. На митинг, посвященный героям-балтийцам, кроме участников похода, пришли и жители местного гарнизона.

На митинге выступили заслуженный артист РСФСР Г. Орлов, Г. Святов – сын командира отряда прикрытия..., капитан 2 ранга Ю. Бобарыкин, капитан 1 ранга в отставке И. Дутиков.

30 августа отряд кораблей прибыл в Кронштадт. Завершился памятный поход проведением митинга – манифестации на Якорной площади.

Конечно, мероприятия по отдаванию воинских почестей в местах славных побед и героической гибели кораблей отечественного флота, предписанные приказом главнокомандующего ВМФ и Корабельным уставом ВМФ оказывают определенное воспитательное воздействие. Но глубина воспитательного воздействия этих мероприятий ограничена отсутствием зримого образа того или иного события. Кроме того, как представляется, гордиться российским Военно-морским флотом, воспитываться на примерах славных побед и героической гибели кораблей флота нашей Отчизны должны не только военные моряки, а весь народ России.



## Корабли — участники Таллинского прорыва у причалов Эстонского морского музея

Если у ленинградских или кронштадтских причалов нет ни одного корабля или катера — участника Таллинского прорыва, то в Эстонии сохранили и поставили у причалов Морского музея подводную лодку «Лембит» [см. фото] и ледокол «Суур Тылл» (бывший ледокол «Волынец» российского императорского флота) [см. фото].

### Никто не забыт

Александра Манукян,  
«Молодежь Эстонии», 27.08.2001 г.

*... 25 августа на мысе Юмinda была торжественно открыта мемориальная доска в память о жертвах Таллинского перехода 28 августа 1941 года [см. фото], во время которого на минах подорвалось 66 следовавших в Кронштадт кораблей и транспортных. На открытии присутствовали представители сил обороны Эстонии, Финляндии, дипломаты посольства России, ветераны Великой Отечественной войны, в том числе непосредственные участники Таллинского перехода Вяйно Колбере и Владимир Алексеев.*

*Создатель первоначального монумента в честь погибших близ мыса Юмinda адмирал Меркулов, военные историки и многие другие почтили память погибших.*

*Церемонию открыл старейшина Локса Мадис Пракс. По его словам, сейчас, когда отмечается 60-летие Таллинского перехода, историческому мысу Юмinda уделяется больше заслуженного внимания, чем когда-либо раньше. Капитан военно-морских сил Роланд Лейт напомнил о трагических событиях Таллинского перехода 1941 г. Он заявил, что Таллинский переход является крупнейшей морской трагедией Второй мировой войны по числу жертв: 28–29 августа 1941 года погибло несколько тысяч военных и гражданских лиц.*

*Когда с мемориальной доски было снято покрывало, все смогли увидеть, что текст «Жертвам Второй мировой войны» написан на ней на четырех языках: эстонском, русском, немецком и финском. По словам присутствовавших на церемонии военных историков, основными жертвами Таллинского перехода стали представители именно этих национальностей.*

*Мемориальную доску освятили пробст Ида-Харью Яанус Ялакас, главный капеллан Сил обороны Эстонии Тынис Ныммик и представитель Эстонской апостольской православной церкви отец Олег. В память о погибших были исполнены песнопения. Вслед за этим к мемориальной доске были возложены венки: от президента Эстонской Республики Леннарта Мери, от руководства Сил обороны Эстонии, от российского посольства, от Клуба ветеранов флота, от Финской военно-морской гильдии и так далее.*

*Венок от посольства Российской Федерации к памятнику возложили посол Константин Провалов, военный атташе полковник Игорь Лелин и военно-морской атташе капитан первого ранга Евгений Шитов. К. Провалов сказал собравшимся следующее: «Сегодня судьба подарила нам прекрасный безоблачный день, мирное небо. Ничто не напоминает об ужасных событиях шестидесятилетней давности, и тем не менее мы должны помнить о том*

далеком дне, чтобы подобное никогда не повторялось. Сегодня мы собрались здесь, а это значит, что жизнь и подвиг погибших не забыты. Мы очень благодарны властям Эстонии и энтузиастам за этот памятник, ведь в эстонской земле нашли упокоение многие наши погибшие соотечественники».

### Юминда — морская трагедия

Нелли Кузнецова

«Молодежь Эстонии», 3.09.2004 г. (извлечение)

...Делегация ветеранских организаций побывала на мысе Юминда, у памятника морякам, погибшим в августе 41-го.

История этого памятника поразительна. Иван Иванович Меркулов, контр-адмирал в отставке, служивший в этих местах, недаром сказал, что это памятник народный, в него вложены усилия очень многих людей — матросов, мичманов, офицеров, окрестных жителей, простых эстонцев, помнивших разыгравшуюся здесь трагедию, когда темной августовской ночью корабли и суда Балтийского флота прорывались из осажденного немцами Таллинна в Кронштадт...

Памятник открывали несколько раз. Иван Иванович Меркулов вспоминает, как на одной из таких церемоний здесь плакали эстонцы из окрестных деревень, а старая учительница-эстонка, видевшая с берега, как погибали корабли, даже прочитала здесь сочиненные ею стихи: «Горело море...»

А Карли Ламбот, старейшина деревни Юминда, тоже бывший с нами в этот день, рассказывает, что в конце 90-х обратился с письмом к Леннарту Меру, бывшему тогда президентом. Он писал, что памятник нуждается в реставрации, что необходима помощь, что его, этот памятник, нельзя просто так забыть. Полтора года он ожидал ответа, а его все не было и не было. Но однажды журналист одной из эстонских газет побывал на Юминда, написал о памятнике, и тогда, как рассказывает Карли Ламбот, президент Меру позвонил ему прямо домой и извинился за долгое молчание. Вот тогда памятник был торжественно открыт еще раз...

В тот день, когда мы там были, у памятника появились шведы, с ними был и француз, и эта маленькая интернациональная компания долго разглядывала схемы на стенде, всматривалась в морскую даль...

Смотрели на эту водную поверхность и мы. Она казалась такой тихой, такой мирной и спокойной. И было трудно себе представить, что в ту далекую ночь здесь, казалось, горела сама вода, слышались взрывы, предсмертные крики... Корабли взрывались на минах, с берега их расстреливали немецкие батареи, сверху заходили самолеты... Карли Ламбот напомнил нам, что среди тех, кто был на судах, находился и совсем еще молодой Георг Отс. Он спасся, потому что хорошо плавал. Ведь плыть в море 8 часов — далеко не каждому по силам...

Я видела, как Федор Парамонович Еременко, с трудом добравшись по камням к самому урезу воды, тихонько положил там свои гвоздики. И долго смотрел, как набежавшая волна шевелит их.

*...Начало войны застало его в Прибалтике. Уже на 5-й день войны курсантская рота, в составе которой был и Еременко, вместе с двумя другими ротами прибыла в Таллинн ...*

*27 августа, накануне трагической даты, курсантскую роту принял на борт эсминец «Володарский»... курсанты несли на корабле дополнительные вахты. Они были назначены для обнаружения мин.*

*...После нелегкой вахты Еременко с товарищем нашли место в кормовом кубрике, где был горячий чай и ящики с белым хлебом. Там после чая и уснули. А проснулись от странного гула и криков, мужских и женских... Они еще не знали, что эсминец, столкнувшись с миной, разломился пополам, и что на плаву осталась лишь кормовая часть. С трудом в полутьме кубрика они нашли трап, выбрались на палубу, по которой метались люди...*

*Что он чувствовал тогда, мальчишка, оказавшийся на палубе погибающего корабля, среди стонов, криков и стрельбы? Федор Парамонович говорит, что в те страшные минуты был почему-то спокоен, как будто все, что происходило вокруг, не имело к нему непосредственного отношения. Может быть, это странное спокойствие, да еще, наверное, то, что корм эсминца какое-то время еще держалась на воде, и спасло его вместе с его товарищем. Из всех сил они старались отплыть от тонувшего корабля, чтобы он не потащил их за собой. Ночное небо, вспоминал Еременко, озарялось яркими вспышками – это подрывался на mine очередной корабль, людей в воде становилось все больше, многие тонули, не в силах держаться. А потом на фоне этих предсмертных криков, разрывов мин и снарядов стало вдруг нарастать пение. Умиравшие, обреченные люди пели «Интернационал». Еременко сказал, что сам не поверил бы, если бы это рассказывал кто-то другой. Но он видел и слышал это сам... Он был среди немногих спасшихся. В предутренних сумерках его, как и некоторых других, поднял на борт подошедший катер. Экипажу пришлось вылавливать обессиленных людей баграми и вытаскивать из воды собственными силами. Помочь себе самостоятельно они уже не могли.*

*Уже потом, когда под деревянным навесом, недалеко от памятника, мы подняли фюмки за погибших, за то, чтобы память об этом беспрецедентном прорыве кораблей не уходила, Иван Иванович Меркулов задумчиво сказал: можно ли назвать подвигом то, что происходило тогда в море, возле этого мыса Юминда, с которого и стреляли немецкие батареи по тонущим людям и кораблям? И сам же ответил: да, это был подвиг. Война – жестокая вещь, в ней было немало ошибок, подлости, просчетов, трусости, но большие, наверное, героизма, подлинной самоотверженности. И это надо помнить... (см. фото).*

*Мы подняли импровизированные наши фюмки за тех, кто в море, как это всегда делают моряки. И старейшина деревни Юминда Карли Ламбот выпил вместе с нами... Мы сказали ему, что благодарны за то, что он охраняет этот памятник, держит его в порядке... И он согласно кивнул головой.*

### **Мы должны знать, где упокоились герои и жертвы Таллинского прорыва**

Но в Эстонии не только сохраняются памятные корабли – участники Таллинского прорыва и памятный знак в честь его героев и жертв, но также ведется энергич-

ная поисковая работа по выявлению мест упокоения последних, т. е. отысканию на дне Финского залива погибших кораблей, перевозивших эвакуируемых из Таллина людей — военных и гражданских.

Эту работу в течение уже многих лет проводит группа энтузиастов во главе с морским археологом Велло Мяссом, научным сотрудником Эстонского морского музея, капитаном исследовательского судна «Маге».

В частности им удалось не только найти, но и идентифицировать 10 кораблей и судов, погибших в ходе Таллинского прорыва севернее мыса Юминда:

- |               |                             |
|---------------|-----------------------------|
| 1. ПЛ Щ-301   | 6. ЛЕД Кришьянис Вальдемарс |
| 2. КЛ И-8     | 7. ГИСУ Восток              |
| 3. СКР Циклон | 8. п/х Элла                 |
| 4. СС Сатурн  | 9. п/х Эргонаутис           |
| 5. ШК Вирония | 10. п/х Луга                |

### Новые войны начинаются тогда, когда забывают старые

И. И. Меркулов, контр адмирал в отставке

Сайт «Моя Эстония», август 2011 г.

([editor\[at\]myestonia.ru](mailto:editor[at]myestonia.ru))

*...Клуб ветеранов флота Эстонии организовал поход яхты «Дива» «По пути конвоев августа 1941».*

*Вышли в 16 часов, как и конвои шли со скоростью 6,5 узлов, пришли в точное место гибели подводной лодки Щ-301 (погибло 36 человек), транспорта «Элла» (погибло 644 человека) и транспорта «Вирония» (погибло 1300 человек).*

*По традиции флота России над местом гибели каждого судна были оглашены название и принадлежность судна, имя и фамилия капитана, причина гибели, число погибших. После этого капитан яхты Сергей Матвеев прочитал троекратно поминальную молитву и после провозглашенных в третий раз слов «ВЕЧНАЯ ПАМЯТЬ» венок из живых цветов опустили на воду, а затем дважды ударили в колокол.*

*Темная ночь, шум ветра и волн, ощущение что вот здесь в такое же время, в том же месте 70 лет назад погибли тысячи людей наполнило души благостным острым чувством сострадания сострадания, вплоть до ощущения большого горя и протестом — такое нельзя, невозможно допускать, это не должно повториться.*

\* \* \*

Выше представлены советская и эстонская части истории о сохранении в сознании нашего народа памяти о героях и жертвах Таллинского прорыва. А как обстоит дело в России?

Ветераны Великой Отечественной войны, участники Таллинского прорыва и их родственники много раз обращались по этому вопросу в региональные и федеральные органы законодательной и исполнительной власти Российской Федерации,

предлагая обширный перечень мероприятий, которые могли быть проведены с этой целью. Так, в 2001 г. председатель совета ветеранов одного из отделов ЦАГИ Кирилл Васильевич Захаров, брат которого погиб во время Таллинского прорыва, обратился с письмом к тогдашнему ответственному секретарю Российского организационного комитета «Победа» В. А. Чернову. В письме он предлагал осуществить под эгидой Администрации Президента РФ или Правительства РФ подготовленные советом ветеранов *«Мероприятия по уточнению истории перехода и увековечиванию памяти о нем: написание и издание книги об истории Таллинского перехода, создание в С.-Петербурге памятника погибшим при переходе, создание художественного и документальных кино/телефильмов о Таллинском переходе, создание компьютерного фильма, воспроизводящего документально картину движения кораблей, нападений противника, обороны со стороны кораблей, спасательные работы, установление ежегодных и юбилейных ритуалов, посвященных Таллинскому переходу, написание живописных картин о фрагментах перехода для музеев и выставок»*, чтобы об этой беспримерной морской операции знали и помнили не только военные моряки, но и весь российский народ. Как видно, эти предложения направлены на закрепление в народном сознании памяти об этом важном событии нашей истории, прежде всего с помощью его зримого образа. Обращение К. В. Захарова получило моральную поддержку ряда общественных и государственных организаций, ветеранов, но не более того. Однако участники прорыва, их родственники и другие заинтересованные лица не успокаивались и продолжали не только стучаться во все инстанции вплоть до Президента Российской Федерации, но и лично предпринимали конкретные действия по увековечению в сознании нашего народа памяти о Таллинском прорыве, его героях и жертвах.

Конечно же, наиболее важным из перечисленных предложений является создание в России памятника героям и жертвам Таллинского прорыва. Несмотря на то что у нас эта проблема, выражаясь компьютерным языком, «зависла», она, как показано выше, уже имеет свою историю, причем не только эпистолярную, но и материальную, хотя главным образом зарубежную.

А то, что делается в России, хоть и не полно, представлено ниже.

### **О деятельности государственных органов РФ по вопросу об увековечении памяти о героях и жертвах Таллинского прорыва**

Письмо Лии Викторовны Мудрик, дочери командира ШК «Вирония» в газету «Красная звезда», опубликованное 4.12.2009 г.

*С большой просьбой обращается к вам жительница блокадного Ленинграда. Когда началась война, мне было 7 лет. 22 июня 1941 года в Риге я навсегда простилась со своим отцом, Ростиком Виктором Борисовичем, командиром штабного корабля Балтийского флота «Вирония».*

*Последним поездом из Риги мы с мамой успели уехать в Ленинград, а корабли Балтийского флота ушли в Таллин. Только 28 августа корабли получили приказ уходить из Таллина*

*в Кронштадт, к тому времени путь отхода был заминирован, а в воздухе господствовала вражеская авиация.*

*В историю это событие вошло как героический переход Балтийского флота из Таллина в Кронштадт. В ту страшную ночь случилась одна из многочисленных трагедий войны. Так я лишилась отца, тысячи других людей лишились своих близких.*

*Спустя десятилетия, я узнала, что ни в Санкт-Петербурге, ни в Кронштадте не существует памятника погибшим. Я решила обратиться к Президенту Российской Федерации Д. А. Медведеву с просьбой о создании и установке такого памятника к 65-летию Великой Победы в надежде и самой его увидеть. Ответ пришел из Санкт-петербургского Комитета по градостроительству и архитектуре. Меня поддержали, но ввиду отсутствия денег сообщили, что требуется дополнительное привлечение средств. Я также обратилась в Совет ветеранов и штаб Балтийского флота.*

*Очень надеюсь, что структуры ВМФ России, ветеранские организации фронтовиков, частные лица найдут возможность оказать конкретную помощь Комитету по градостроительству и архитектуре Санкт-Петербурга в установлении памятника морякам-балтийцам. Ведь кровь их, погибших в 1941 году, заалела на знамени Победы в мае 1945 года».*

Письмо из Главного управления воспитательной работы Вооруженных сил Российской Федерации от 26 апреля 2010 г., полученное Галиной Ивановной Маяковской, племянницей погибшего в ходе Таллинского прорыва курсанта ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе Л. Кругликова, в ответ на ее обращение в Министерство обороны РФ.

*Уважаемая Галина Ивановна!*

*Ваше обращение по поручению рассмотрено.*

*Информируем Вас, что работа по проведению военно-мемориальных мероприятий, увековечивающих память моряков Балтийского флота, совершивших подвиг во имя победы над фашизмом в годы Великой отечественной войны 1941–1945 годов, в настоящее время проводится под руководством командования Военно-Морского Флота.*

*Совместно с администрацией г. Санкт-Петербурга готовится сооружение монумента «В память о подвиге моряков Балтийского флота в период Таллинского перехода» в г. Кронштадте.*

*Минобороны России направлены предложения для включения в проект государственной программы «Патриотическое воспитание граждан Российской Федерации на 2011–2015 годы» по теме «О мужестве и героизме моряков Балтийского флота, проявленных при прорыве флота из г. Таллина в г. Ленинград».*

*Принято решение о проведении военно-исторической конференции о боевых действиях соединений и сил Балтийского флота во всех периодах вооруженной борьбы на Балтике в 1941–1945 годах».*

*Готовится к изданию книга Р. Зубкова «Таллинский прорыв».*

Письмо от 4 мая 2010 г. из Управления Министерства обороны Российской Федерации по увековечению памяти погибших при защите Отечества, полученное

Ю. Н. Борисенко, в ответ на ее обращение к Президенту России. В нем представляются интерес некоторые детали принятия решений, о которых говорится в ответе на письмо Г. И. Маяковской, приведенном выше.

*Уважаемая Ю. Н. Борисенко!*

*Ваше обращение на имя Президента Российской Федерации Д. А. Медведева по вопросу об увековечении памяти военных моряков и эвакуированных жителей Таллинского гарнизона, погибших 28–29 августа 1941 года при прорыве кораблей Балтийского флота из г. Таллина в г. Ленинград, по поручению рассмотрено.*

*<...> сообщая о принятых Министерством обороны Российской Федерации мерах по решению данного вопроса.*

*В 2005 году Управлением Министерства обороны Российской Федерации инициировано рассмотрение вопроса на заседании рабочей группы Российского организационного комитета (РОК) «Победа» по координации подготовки и проведения военно-мемориальных мероприятий в связи с памяtnыми датами военной истории Отечества.*

*В соответствии с принятым на заседании решением Главным штабом Военно-Морского Флота разработан и утвержден Главкомандующим ВМФ План основных культурно-массовых и пропагандистских мероприятий по увековечению памяти погибших в 1941 году моряков Балтийского флота.*

*В феврале 2007 года главкомандующим ВМФ направлено письмо губернатору г. Санкт-Петербурга В. И. Матвиенко с предложением совместно рассмотреть возможность сооружения в г. Санкт-Петербурге мемориального комплекса в память о мужестве и героизме, проявленными участниками прорыва кораблей Балтфлота из г. Таллина в г. Ленинград.*

*Позиция рабочей группы № 3 РОК «Победа» <...> учтена Российским организационным комитетом «Победа», который 16 февраля 2007 года на 24 заседании принял решение предложить администрации г. Санкт-Петербурга совместно с Минобороны России и Минкультуры России рассмотреть вопрос об увековечении памяти погибших моряков и эвакуированных жителей Таллинского гарнизона при прорыве кораблей из г. Таллина в г. Ленинград.*

*Минобороны проинформировало секретариат РОК «Победа» о безусловной поддержке инициативы по увековечению памяти погибших моряков и предложило соорудить в г. Санкт-Петербурге памяtnый мемориал с перечнем имен погибших.*

*Правительство Санкт-Петербурга также сообщило о своей поддержке инициативы по увековечению памяти моряков путем сооружения в г. Санкт-Петербурге мемориального комплекса (памятника). Одним из возможных мест создания мемориального комплекса, по мнению правительства Санкт-Петербурга может стать город воинской славы – г. Кронштадт. <...>*

*В ноябре 2009 года на заседании рабочей группы № 3 РОК «Победа» рассмотрен вопрос «О ходе реализации решения 24 заседания РОК «Победа»...».*

*Данное решение с предложением завершить проектирование мемориала и его сооружение к 70-й годовщине памяtnого события в истории ВМФ и Великой Отечественной войны направлено в правительство г. Санкт-Петербурга, которое как орган государственной власти, имеет право принимать соответствующее решение по данному вопросу».*

**Инициативные действия отдельных граждан в деле увековечения памяти о героях и жертвах Таллинского прорыва**  
(помимо писем с просьбами и предложениями и ответов на них, приведенных выше)

Книга «Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота», которую Вы, читатель, держите сейчас в своих руках, написана по инициативе самого автора. Должностными лицами Управления главнокомандующего ВМФ и рядом флотских учреждений автору была оказана большая помощь в сборе материалов для этой книги. Региональная общественная организация адмиралов и генералов ВМФ «Клуб адмиралов» в лице ее председателя адмирала флота В. И. Куроедова оказала решающую помощь в материальном обеспечении издания этой книги.

Участник Таллинского прорыва на танкере № 12 бывший курсант ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе Михаил Федорович Худолеев также по собственной инициативе написал пьесу «Таллинский прорыв», за которую он удостоен в 2010 году диплома лауреата конкурса «Факел Памяти» (лауреатами стали авторы восьми из 80 произведений, представленных на конкурс) [см. фото]. Только кто ее поставит на сцене? Автор пьесы дважды обращался к руководству театра Российской армии с предложениями принять пьесу к постановке, но даже ответа на свои предложения не получил.

Другой участник Таллинского прорыва, также бывший курсант ВВМОЛКУ им. М. В. Фрунзе, полковник в отставке Федор Парамонович Еременко, живущий в Таллинне, свои воспоминания о прорыве на эсминце «Володарский» опубликовал в ряде российских изданий [библ. 33, 138].

Этот перечень можно продолжить.

Но пока власти предрержащие озабочены другими проблемами, а памятника как не было, так и нет, родственники участников Таллинского прорыва при участии и поддержке неравнодушных ленинградцев — жителей Санкт-Петербурга, напши возможность отдать долг памяти героев и жертв Таллинского прорыва в дни его 70-й годовщины.

22 июня 2011 г., благодаря настойчивости Галины Ивановны Маяковской и Кирилла Васильевича Захарова в Военно-морском Институте — Морском корпусе Петра Великого под эгидой главного командования ВМФ и при содействии руководства института состоялись торжественно-траурные мероприятия, посвященные Таллинскому прорыву. На внутренней стене здания института, выходящей в его Парадный двор, была открыта мемориальная доска с фамилиями курсантов 2-й роты, окончивших в 1941 г. 1-й курс ВВМОЛКУ имени М. В. Фрунзе, которые погибли в ходе Таллинского прорыва. Возле нее состоялся памятный митинг. После этого в Голубой гостиной был проведен круглый стол, участники которого обсудили ход и значение Таллинского прорыва. На митинге и круглом столе выступили заместитель главнокомандующего ВМФ вице-адмирал Федор Савельевич Смуглин, участник



прорыва — бывший курсант ВВМОЛКУ имени М. В. Фрунзе Михаил Федорович Худолеев и другие товарищи.

А 2-3 сентября 2011 г. по инициативе группы Санкт-петербуржцев, возглавляемой военно-морским гидрографом, капитаном 2 ранга в отставке Василием Николаевичем Проворовым и поддержанной командованием Ленинградской ВМБ ГИСУ «Сибиряков» был совершен памятный поход в честь 70-й годовщины Таллинского прорыва по маршруту Кронштадт — бухта Сууркюлян на острове Гогланд.

В этом походе приняли участие: внук командира арьберггарда вице-адмирала Ю. Ф. Ралля — Юрий Георгиевич Фирсов, дочь инженер-лейтенанта С. М. Исосимова — Надежда Семеновна Лапо и другие родственники участников прорыва. Вместе с ними были несколько офицеров, знаменная группа и взвод почетного караула от Ленинградской ВМБ, историки российского ВМФ, представители ряда общественных организаций и средств массовой информации.

2 сентября с борта «Сибирякова» на Восточном Гогландском плесе был возложен на воду венок в память о людях, погибших здесь 29 и 30 августа 1941 г.

Но главное событие памятного похода произошло 3 сентября. На острове Гогланд в торжественной обстановке был установлен гранитный закладной камень будущего памятника героям и жертвам Таллинского прорыва с прикрепленной к нему мемориальной доской, на которой указано число погибших в ходе прорыва людей и наименования погибших кораблей [см. фото]. Закладной камень установлен в нескольких метрах от памятной стелы, о которой рассказано выше.

Здесь же состоялся митинг, на который собралось все немногочисленное население острова — моряки, пограничники, инженеры, обслуживающие маяки, был произведен ружейный салют, после чего торжественным маршем прошли взвод почетного караула и подразделения местного гарнизона.

Организатор похода памяти. Василий Проворов собирается инициировать поиск и изучение всех затонувших судов. По мнению некоторых его коллег, это почти безнадежное дело: гидролокатора бокового обзора, необходимого для таких работ, в ЛенВМБ нет, гражданские за аренду такого оборудования запрашивают десятки тысяч долларов. Но Василия Проворова все эти трудности не смущают, он убежден, что они разрешимы. Он также думает о том, что было бы неплохо объединить усилия с Эстонским морским музеем, с капитаном судна «Маге» Велло Мяссом.

Однако здравствующие участники Таллинского прорыва, родственники погибших и умерших его участников, военные и гражданские моряки России ждут решения по главному для них вопросу — о памятнике этому событию, памятнике его героям и жертвам. По их мнению и по мнению автора, наилучшим местом для этого памятника является не остров Гогланд, а Санкт-Петербург. Возможен, конечно, и Кронштадт, но названо наилучшее место.

# Приложения

## ПРИЛОЖЕНИЕ 1

### СПРАВОЧНЫЕ МАТЕРИАЛЫ

Таблица 99

**Боевые корабли и катера — участники Таллинского прорыва, вышедшие из Таллина 28.08.1941 г.**

Подклассы и типы боевых кораблей и катеров (количество)	Наименования боевых кораблей и катеров
Легкие крейсера (1)	«Киров»
Лидеры эсминцев (2)	«Ленинград», «Минск»
Эсминцы (10)	«Гордый», «Сметливый», «Свирепый», «Скорый», «Славный», «Суровый», «Артем», «Володарский», «Калинин», «Яков Свердлов»
Сторожевые корабли (9)	«Буря», «Снег», «Циклон», «Топаз», «Аметист», «Касатка», «Ост», «Разведчик», «Щорс»
Канонерские лодки (3)	«Амгунь», «Москва», И-8
Подводные лодки (13)	С-4, С-5 «Калев», «Лембит» Щ-301, Щ-307, Щ-308, Щ-322, Щ-405 М-79, М-95, М-98, М-102
Торпедные катера (14)	№ 33, № 37, № 51, № 53, № 61, № 73, № 74, № 84, № 91, № 101, № 103, № 113, № 144, № 121 на буксире у БУК КП-12
Сторожевые катера типа «МО» (25)	МО-5, МО № 112, МО № 131, МО № 133, МО № 142, МО № 195зав, МО № 197зав, МО № 200зав, МО № 204зав, МО № 501, МО № 502, МО № 507, МО № 510 ПК-202, ПК-204, ПК-207, ПК-208, ПК-210, ПК-211, ПК-212, ПК-213, ПК-214, ПК-220, ПК-232, ПК-233
Сторожевые катера типов «МКМ», «КМ» (12)	К-273, К-274, МА-1 (СКА № 601), МА-2 (СКА № 602), К-279 (СКА № 614), К-280 (СКА № 615), К-284 (СКА № 616), К-288, К-290, К-292, К-294, К-297
Суда-ловушки ПЛ (1)	ПМШ «Хийусаар»
Сетевые заградители (3)	«Вятка», «Онега», «Азимут»

Приложения

Базовые тральщики (10)	Т-203 «Патрон», Т-204 «Фугас», Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-207 «Шпиль», Т-210 «Гак», Т-211 «Рым», Т-215, Т-217, Т-218
Тихоходные тральщики (18)	№ 33 «Олонка», № 35 «Шуя», № 43, № 44, № 47, № 52 «Бук», № 56 «Барометр», № 57 «Виестурс» (он же Т-298), № 58 «Осетр», № 71 «Краб», № 72 «Дзержинский», № 83, № 84, № 88, № 91 «Ляпидевский», № 121, № 123 «Баян» ( без трала), № 86 на буксире у ЛЕД БУК «Тасуя»
Электромагнитные тральщики (3)	5М2 «Пикша», 5М3 «Ястреб», 8М1 «Поводец»
Катера-тральщики (27)	№ 1101, № 1103, № 1104, № 1106, № 1108, № 1109, № 1110 (6. СКА № 411), № 1201, № 1203, № 1204, № 1205, № 1206, № 1208, № 1209, № 1210, № 1211, № 1501 «Вайндло», № 1503, № 1504, № 1505, № 1506, № 1509, № 1510, № 1511, № 1512, № 1514, № 97зав (предположительно, являлся КАТЦ № 1313)
Всего 151 боевой корабль и катер	

Таблица 100

**Боевые корабли и катера, входившие в состав гогландского ОНР, а также дополнительно высланные командиром КВМБ (ОВР КБФ), принявшие участие в спасательных действиях, усилении охранения прорывавшихся из Таллина сил КБФ, в перевозке спасенных людей с островов Вайндло, Гогланд и Лавенсаари**

Подклассы боевых кораблей и катеров (количество)	Из состава гогландского ОНР	Дополнительно высланные из КВМБ
Сторожевые корабли (3)	ЛК-1, «Уран», «Чапаев»	
Торпедные катера (8)	№ 34, № 75, № 85, № 94, № 134	№ 54, № 64, № 124
Сторожевые катера типа «МО» (20)	№ 193зав, № 132, № 141, № 503, ПК-177, ПК-201, ПК-221, ПК-231	№ 213зав, № 215зав, № 217зав, № 218зав, № 219зав, № 220зав, № 221зав, ПК-176, ПК-200, ПК-224, ПК-225, ПК-262
Тихоходные тральщики (27)	«Степан Разин», № 31 «Москва», № 32 «Озерной», «Ижорец-35», № 36 «Молотов», № 74 «Сергей Киров», № 75 «Орджоникидзе», № 76 «Коралл», № 93 «Сом», № 124, № 129	«Балмашев», № 38 «Тюлень», № 39 «Сиговец», № 45, № 46, № 48 «Антикайнен», № 53 «Ударник», № 54 «Клюз», № 55 «Мороз», № 59 «Фурманов», № 73 «Менжинский», № 79 «Волнорез», № 92 «Инженер», № 94, № 125, № 179
Катера-тральщики (2)	№ 1102, № 1107	
	Всего: 29 единиц	Всего: 31 единица
<b>Итого: 60 боевых кораблей и катеров</b>		

*Примечание:* В перевозке спасенных людей с островов не участвовали СКР ЛК-1, ТКА № 34, № 54, № 64, № 75, № 85, № 94, № 124, № 134, СКА МО № 217зав, № 218зав, № 220зав, № 221зав, ПК-224, ПК-231, ТТЦ «Балмашев», № 39 «Сиговец», № 46, № 55 «Мороз», № 74 «Сергей Киров» — всего 20 кораблей.

Таблица 101

**Принадлежность боевых кораблей и катеров, названных в таблицах 99 и 100,  
к соединениям КБФ**

<b>Отряд легких сил</b> КРЛ «Киров»	
3 днэм	ЭМ «Яков Свердлов», «Калинин», «Володарский», «Артем»
4 днэм	ЛД «Ленинград», ЭМ «Свирепый», «Скорый», «Сметливый»
5 днэм	ЛД «Минск», ЭМ «Славный», «Суровый», «Гордый»
<b>1 бртка:</b> ТКА № 33, № 37, № 51, № 53, № 61, № 73, № 75, № 85, № 91, № 101, № 103, № 113, № 121	
<b>2 бртка:</b> ТКА № 34, № 54, № 64, № 74, № 84, № 94, № 124, № 134, № 144	
<b>1 брил:</b> С-4, С-5, «Калев», «Лембит»	
<b>2 брил:</b> Ш-322, Ш-405, М-79, М-95, М-98, М-102	
<b>Однпл:</b> Ш-301, Ш-307, Ш-308	
<b>Минная оборона Балтийского моря</b>	
<b>Бригада траления</b>	
1-й днбтц	БТЩ Т-203 «Патрон», Т-204 «Фугас», Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-207 «Шпиль», Т-210 «Гак»
2-й днбтц	БТЩ Т-211 «Рым», Т-215, Т-217, Т-218
5 днтгц	ТТЩ № 52 «Бук», № 53 «Ударник», № 54 «Клюз», № 55 «Мороз», № 56 «Барометр», № 57 «Виестурс» (Т-298), № 58 «Осетр», № 59 «Фурманов», ЭМТЩ № 5М2 «Пикша», № 5М3 «Ястреб»
11 днкатц	КАТЩ № 1101, № 1102, № 1103, № 1104, № 1105, № 1106, № 1107, № 1108, № 1109, № 1110 (б. СКА № 411)
12 днкатц	КАТЩ № 1201, № 1203, № 1204, № 1205, № 1206, № 1208, № 1209, № 1210, № 1211
<b>Западная группа отряда заградителей</b>	
Днска-зм	МО-5, МО № 195зав (ЗК-1), МО № 200зав (ЗК-2), МО № 197зав (ЗК-4), МО № 204зав (ЗК-5), ПК-232 (ЗК-6), ПК-210 (ЗК-8), ПК-211 (ЗК-9)
Днэс	ЗС «Вятка», «Онега», «Азимут»
<b>ОВР ГБ</b>	
<b>Днскр:</b> СКР «Буря», «Снег», «Циклон», «Аметист», «Касатка», «Ост», «Разведчик», «Уран», «Чапаев», «Щорс», ЛК-1	
<b>Истребительный отряд</b>	
1 днска	СКА МО № 193зав, МО № 112, МО № 131, МО № 132, МО № 133, МО № 141, МО № 142
2 днска	СКА МО: ПК-200, ПК-201, ПК-202, ПК-204, ПК-207, ПК-208, ПК-220, ПК-221, ПК-225, СУЛ ПЛ «Хивсаар»
4 днтгц	ТТЩ № 43, № 44, № 45, № 46, № 47, № 48 «Антикайнен»
15 днкатц	КАТЩ № 1501, № 1503, № 1504, № 1505, № 1508, № 1509, № 1510, № 1511, № 1512, № 1514
7 днконка	ПК-176, ПК-177, ПК-231
<b>Не вошедшие в соединения:</b> СКР «Топаз», СКА ПК-233, ПКА К-273, К-274, К-288, К-290, К-292, К-294, К-297	
<b>КВМБ</b>	
<b>ОВР КВМБ</b>	
5 днска	СКА МО № 501, МО № 502, МО № 503, МО № 507, МО № 510, СКА МО № 217зав, МО № 218зав, МО № 220зав, МО № 221зав
6 днска	СКА № 601 (МА-1), № 602 (МА-2), № 614 (К-279), № 615 (К-280), № 616 (К-284)
3 днтгц	ТТЩ № 31 «Москва», № 32 «Озерной», № 33 «Олонка», № 35 «Шуя», № 36 «Молотов», № 38 «Тюлень», № 39 «Сиговец»

Приложения

12 днттц	ТТЦ № 121, № 123 «Баян», № 124, № 125, № 129
17 днттц	ТТЦ № 179
Резднттц:	ТТЦ «Степан Разин»
? днттц	ТТЦ «Балмашев», «Ижорец-35»
<b>Шхерный отряд КВМБ</b>	
1 днкл	КЛ «Амгунь», «Москва», И-8
9 днттц	ТТЦ № 91 «Ляпидевский», № 92 «Инженер», № 93 «Сом», № 94 («Ижорец-20»)
<b>Береговая оборона Балтийского района</b>	
<b>ОВР БО БР</b>	
8 днттц	ТТЦ № 83, № 84, № 86, № 88, ЭМТЦ № 8М1 «Поводец»
4 днска	СКА ПК-212, ПК-213, ПК-214
13 днкатц	КАТЦ № 1313 (КМ № 97)
<b>ВМБ ХАНКО</b>	
<b>ОВР ВМБ Ханко</b>	
7 днттц:	ТТЦ № 71 «Краб», № 72 «Дзержинский», № 73 «Менжинский», № 74 «Сергей Киров», № 75 «Орджоникидзе», № 76 «Коралл», № 79 «Волнорез»
<b>ЛВФ:</b> СКА ПК-224, ПК-262, МО № 213зав, МО № 215зав	
<b>МОЛ и ОР:</b> СКА МО № 219зав	

Таблица 102

**Принадлежность боевых кораблей, катеров и судов, названных в таблицах 99, 100 и 101, к 1-му и 2-му БОПС ЛенПО и ПрибПО НКВД, с 22.06.1941 г. вошедшим в состав КБФ**

<b>1-й БОПС ЛенПО</b>	
2 днпк	Пограничные корабли типа МО-2: ПК-176, ПК-177
<b>2-й БОПС ПрибПО</b>	
1 днпк	СКР «Топаз»
	Пограничные корабли типа МО-4: ПК-200, ПК-201, ПК-202, ПК-204, ПК-207, ПК-208, ПК-210, ПК-211
	Пограничный катер типа МКМ: К-273
	Пограничные катера типа КМ-2: К-279, К-280, К-284
	Посыльное судно «Уран» (переклассифицировано в СКР 20.08.1941 г.)
2 днпк	СКР «Коралл» (во время прорыва и перевозок являлся ТТЦ № 76)
	Пограничные корабли типа МО-4: ПК-212, ПК-213, ПК-214, ПК-220, ПК-221
	Пограничный катер типа МКМ: К-274
	Пограничный катер типа КМ-2 К-297
	Посыльное судно «Юпитер»
3 днпк	Пограничный корабль типа БК-02: ПК-224
	Пограничные корабли типа МО-2: ПК-225, ПК-231
	Пограничные корабли типа МО-4: ПК-232, ПК-233
	Пограничные катера типа КМ-2: К-288, К-290, К-292, К-294
	Пограничные катера типа БК-4: БК-1, БК-2
<b>Однка отряда бохр ПрибПО:</b> пограничный корабль типа МО-2: ПК-262	
<b>Военно-морское пограничное училище НКВД:</b> СКР «Аметист»	

Таблица 103

**Транспорты и вспомогательные суда — участники Таллинского прорыва,  
вышедшие из Таллина 28.08.1941 г.**

Подклассы судов (количество)	Наименования судов
Транспорты (20)	ВТ-501 «Балхаш», ВТ-505 «Иван Папанин», ВТ-511 «Алев», ВТ-512 «Тобол», ВТ-518 «Луга», ВТ-523 «Казахстан», ВТ-524 «Калпак», ВТ-529 «Скрунда», ВТ-530 «Элла», ВТ-537 «Эргонаутис», ВТ-543 «Вторая Пятилетка», ВТ-545 «Эверита», ВТ-546 «Аусма», ВТ-547 «Ярвамаа», ВТ-550 «Шауляй», ВТ-563 «Атис Кронвалдс», ВТ-579 «Кумари», ВТ-581 «Лейк Люцерне», ВТ-584 «Найссаар», «Вормси»
Штабные корабли (1)	«Вирониа»
Танкеры (1)	№ 12
Плавучие базы (1)	«Ленинградсовет»
Посыльные суда (2)	«Пиккер», «Юпитер»
Плавмастерские (1)	«Серп и Молот»
Ледоколы (2)	«Кришьянис Вальдемарс», «Сувр Тылл»
Спасательные суда (5)	«Колывань», «Метеор», «Нептун», «Сатурн», ВРД-43
Гидрографические суда (2)	«Восток», «Лоод»
Буксиры (15)	«Альфа», «Вента», «Вильми», И-18, «Кайя», «Колыма» (ОЛС-7), КП-6, КП-12, КП-17, КП-18, ЛП-5 (С-101), ОЛС-6, «Палдиски», «Гасуя», «Эзр»
Шаланды (1)	С-12 «Петергоф»
Мотоботы (3)	№ 56 «Механизатор», № 61 «Капитан», № 62 «Вейно»
Катера разъездные (11)	Типа «БК-4»: БК-1, БК-2 Типа «КМ»: БО-03, ВР-5, ВР-6, МТ-8, О-4, СО-1, Ш-1, Ш-2 Другие типы: БО-1
Шхуны (6)	«Атта», «Остерлед», «Урме», «Хийудена», «Хийуранд», «Хийтгаат»
Баржи (3)	Торпедовоз ТТ-1 (самоходная), нефтевоз НБ-21, бензовоз № 252 (несамоходные)
Всего: 74 судна — 20 транспортов и 54 вспомогательных судна	

Таблица 104

**Вспомогательные суда, входившие в состав гогландского ОПР, а также  
дополнительно высланные командиром КВМБ (ОВР КБФ), принявшие участие  
в перевозке спасенных людей с островов Гогланд, Вайндло и Лавенсаари**

Подклассы судов (кол-во)	Из гогландского ОПР	Дополнительно высланные
Транспорты (4)	ВТ № 553 «Сауле»	«Пятилетка», «Водолей-1», «Водолей-2»
Ледоколы (1)		«Октябрь»
Гидрографические суда (3)		«Гидрограф», «Компас», «Секстан»
Буксиры (5)	«Шквал»	«Карин», КП-3, «Радуга», «Туман»
Мотоботы (4)	№ 71, № 105, № 111, № 112	
Катера (1)		ВВС-2
Баржи (2)		№ 6, № 33
	Всего: 6 судов	Всего: 14 судов
Итого: 20 вспомогательных судов		

*Примечание:* В перевозке спасенных людей с островов не участвовали ледокол «Октябрь» и буксир «Карин».

## Основные тактико-технические данные боевых кораблей и катеров — участников Таллинского прорыва

а) выпедших из Таллина 28.08.1941 г.

Подкласс, проект (тип), наименование (бортовой номер) корабля	Водоизмещение, тонн	Скорость, узлов	Осадка, м	Вооружение				Экипаж, чел.
				Артиллерийско-пулеметное		Торпедно-бомбовое	Минно-тральное	
				Главный калибр	Универсальный калибр			
Легкий крейсер проекта 26 «Киров»	9207	36	6,1	9–180-мм	6–100-мм, 6–45-мм, 4–12,7-мм	2×3–533-мм ТА; 2 бомбомета	90 мин ПО	872
Лидер эсминцев проекта 1 «Ленинград»	2582	43	4,06	5–130-мм	2–76,2-мм, 4–45-мм, 4–12,7-мм	2×4–533-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	68 мин ПО	344
Лидер эсминцев проекта 38 «Минск»	2597	40	4,1	5–130-мм	2–76,2-мм, 4–45-мм, 4–12,7-мм	2×4–533-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	68 мин ПО	343
Эсминцы проекта 7: «Сметливый», «Гордый»	2039	39	3,8	4–130-мм	2–76,2-мм, 2–45-мм, 2–12,7-мм	2×3–533-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	60 мин ПО	262
Эсминцы проекта 7У: «Свирепый», «Скорый», «Славный», «Суровый»	2246	38	3,8	4–130-мм	2–76,2-мм, 3–45-мм, 4–12,7-мм	2×3–533-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	60 мин ПО	267
Эсминец «Яков Свердлов» (б. «Новик»)	1801	32	3,53	4–102-мм	1–76,2-мм, 4–45-мм,	3×3–450-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	60 мин ПО	168
Эсминец «Калинин» (б. «Прямислав»)	2200	27	4,9	5–102-мм	1–76,2-мм, 4–45-мм	2×3–450-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	60 мин ПО	168
Эсминец «Артем» (б. «Азард»)	1620	24	3,5	4–102-мм	1–76,2-мм, 1–45-мм, 4–7,62-мм	3×3–450-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	60 мин ПО	168
Эсминец «Володарский» (б. «Победитель»)	1620	24	3,5	4–102-мм	1–76,2-мм, 1–45-мм, 4–7,62-мм	3×3–450-мм ТА; 2 бомбосбрасывателя	60 мин ПО	168

Сторожевой корабль пр. 2 «Циклон»	580	25	2,8	2-102-мм	4-45-мм, 2-7,62-мм	1×3-450-мм ТА; 2 бомбомета	24 мины ПТ	114
Сторожевые корабли пр. 39 «Буря», «Снег»	580	25	2,8	2-102-мм	4-45-мм, 2-7,62-мм	1×3-450-мм ТА; 2 бомбомета	24 мины ПТ	114
Сторожевой корабль пр. 122 «Топаз»	249	22,3	1,97	-	1-85-мм, 2-37-мм, 2-12,7-мм	2 бомбомета	•	49
Сторожевой корабль «Аметист»	250	25	2,9	-	3-45-мм	•	•	42
Сторожевой корабль «Касатка» № 13	•	•	•	-	•	•	•	40
Сторожевой корабль «Ост»	230	9	3,0	-	1-45-мм, 2-12,7-мм, 1-7,62-мм	•	•	40
Сторожевой корабль «Разведчик» № 12	185	12,5	2,3	-	2-45-мм, 2-7,62-мм	•	МТЩ,МЗТ	38
Сторожевой корабль «Щорс» № 15	140	7,5	1,95	-	1-45-мм, 2-7,62-мм	•	•	31
Канонерские лодки «Амгунь» и «Мо- сква»	1140	8,5	3,6	2-100-мм	2-45-мм, 1-37-мм, 1-12,7-мм	-	-	102
Канонерские лодки И-8	425	6,5	3,4	2-130-мм	2-45-мм, 2-12,7-мм	-	-	82
Подводные лодки «Калев» и «Лем- бит» типа «Калев»	<u>665,5</u> 853,4	13,5	3,5	-	1-40-мм, 1-7,62-мм	4-533-мм ТА	20 мин	38
Подводные лодки С-4 и С-5 IX-бис серии	<u>845</u> 1078	19,4	4,02	1-100-мм	1-45-мм, 1-7,62-мм	6-533-мм ТА	-	45
Подводная лодка Щ-301 III серии	<u>572</u> 704,5	12,5	3,82	-	1-45-мм, 2-7,62-мм	6-533-мм ТА	-	38
Подводная лодка Щ-308 V-бис серии	<u>586</u> 702,2	12,9	4,2	-	1-45-мм, 1-12,7-мм, 2-7,62-мм	6-533-мм ТА	-	40
Подводная лодка Щ-307 V-бис-2 серии	<u>591,3</u> 707,6	13,48	4,06	-	2-45-мм, 1-7,62-мм	6-533-мм ТА	-	38
Подводная лодка Щ-322 X серии	<u>586</u> 702,3	14,25	4,0	-	2-45-мм, 2-7,62-мм	6-533-мм ТА	-	38
Подводная лодка Щ-405 X-бис серии	<u>590</u> 708,3	14,26	4,0	-	2-45-мм, 2-7,62-мм	6-533-мм ТА	-	40
Подводная лодка М-79 VI-бис серии	<u>161</u> 201,8	13,22	2,58	-	1-45-мм, 1-7,62-мм	2-533-мм ТА	-	16
Подводные лодки М-95, М-98 и М-102 XII серии	<u>205,5</u> 256	14,1	2,7	-	1-45-мм	2-533-мм ТА	-	22



Торпедные катера типа «Стальной»; № 51, 61	25	30,0	1,35	-	2-7,62-мм	3-450-мм ТА	•	6
Торпедные катера типа «Г-5» VII, X, XI серий: № 33, 37, 53, 73, 74, 84, 91, 101, 103, 113, 121, 144	16,26	49,0	1,02	-	1-7,62-мм	2-533-мм ТА	•	6
Сторожевые катера типа «МО-2», МО-4; МО № 112, 131, 133, 142, 195, 197, 200, 204, 501, 502, 507, 510; ПК-202, 204, 207, 208, 210, 211, 212, 213, 214, 220, 232, 233	56,5	28,5	1,2	-	2-45-мм, 2-12,7-мм	2 бомбосбрасывателя	4 мины	21
Сторожевой катер типа «МО-5»; МО-5	60	26,0	1,45	-	2-45-мм, 2-12,7-мм	2 бомбосбрасывателя	•	21
Сторожевые катера типа «МКМ»; ЦКА К-273, К-274	18,3	21,0	1,2	-	1-7,62-мм	•	-	10
Сторожевые катера типа «КМ-2»; ПКА К-279, К-280, К-284, К-288, К-290, К-292, К-294, К-297, МА-1, МА-2	7	9,0	0,8	-	1-7,62-мм	•	•	10
Сетевые заградители пр. 149-С: «Вятка», «Онега»	527	8,0	1,7	-	3-45-мм, 1-12,7-мм	•	40 мин МТШ, МЗТ	54
Сетевой заградитель «Азимут»	459	9,5	3,0	-	1-7,62-мм	-	•	33
Базовые тральщики пр. 3: Т-203 «Патрон», Т-204 «Фугас»; пр. 53У: Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-207 «Шпиль», Т-210 «Гак», Т-211 «Рым», Т-215, Т-217, Т-218	476	18,0	2,39	1-100-мм	1-45-мм, 2-12,7-мм	Бомбосбрасыватель	31 мина ПТ, МТШ, МЗТ, ЩТ	52
Тихоходный тральщик типа «Виестурс»: № 57 (Т-298) «Виестурс»	310	14,0	2,8	-	1-76,2-мм, 1-45-мм, 1-20-мм, 3-12,7-мм	•	МТШ, МЗТ	49
Тихоходные тральщики типа «Ижорец»; № 43, 44, 47, 83, 84, 86, 88, 121	140	7,5	1,95	-	1-45-мм, 2-7,62-мм	•	МТШ, МЗТ	31
Тихоходный тральщик № 72 «Держинский»	470	9,0	3,0	-	2-45-мм, 2-7,62-мм	-	МТШ, МЗТ	48
Тихоходный тральщик № 33 «Олонка»	160	•	1,6	-	1-45-мм; 2-7,62	-	МТШ, МЗТ	31
Тихоходный тральщик № 35 «Швя»	230	8,0	2,2	-	1-45-мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 52 «Бук»	360	10,0	3,4	-	1-45-мм	-	МТШ, МЗТ	38
Тихоходный тральщик № 56 «Барометр»	230	10,0	4,0	-	1-45-мм, 2-7,62-мм	-	МТШ, МЗТ	37

Тихоходный тральщик № 58 «Осетр»	•	•	1,7	–	1–45-мм, 2–7,62-мм	–	МТШ, МЗТ	31
Тихоходный тральщик № 71 «Краб»	463	8,0	2,3	–	1–45-мм, 2–7,62-мм	–	МТШ, МЗТ	31
Тихоходный тральщик № 91 «Ляпидевский»	•	•	1,7	–	•	–	МТШ, МЗТ	31
Тихоходный тральщик № 123 «Баян»	•	•	•	–	•	–	–	•
Электромагнитный тральщик «Пикша»	180	•	2,7	–	1 – 7,62-мм	–	ЭМТ, МХТ	15
Электромагнитный тральщик «По-водец»	87,4	6,0	•	–	1 – 7,62-мм	–	ЭМТ, МХТ	10
Электромагнитный тральщик «Ястреб»	50	•	1,0	–	1 – 7,62-мм	–	МХТ	6
Катер-тральщик № 1501 «Вайндло»	50	7,5	1,0	–	•	–	40 мин ОТШ, КТ	12
Катера – тральщики типа «Рыбинец» («Р»): № 1101, 1103, 1104, 1106, 1108, 1109, 1110, 1201, 1203, 1204, 1205, 1206, 1208, 1209, 1509, 1510, 1511, 1512, 1514	26	9,3	1,0	–	1–7,62-мм	•	ОТШ, КТ	12
Катера-тральщики типа КЛТ: №№ 1210, 1211, 1503, 1504, 1505, 1506	10,38	12,0	0,7	–	1–7,62-мм	•	КТ	12
Катер-тральщик типа «КМ-2» № 97зав (№ 1313)	7	9,0	0,8	–	1–7,62-мм	–	КТ	10
Судно-ловушка ПЛ – ПМШ «Хийусаар»	•	•	•	–	2–45-мм, 2–7,62-мм	•	–	•

*Примечания:* 1. На некоторых кораблях и катерах состав зенитных огневых средств мог отличаться от приведенного в таблице. Известно, например, что 11 августа 1941 г. военный совет КБФ принял решение по мере поступления 37-мм зенитных автоматов 70-К снять для использования на сухопутном фронте под Таллином 76,2-мм орудия Лендера и 45-мм орудия 21-К с легкого крейсера «Киров», лидеров «Ленинград» и «Минск», эсминца «Володарский» и плавбазы «Ленинград-совет». Имеются сведения о том, что на эсминце «Яков Свердлов» была установлена батарея зенитных автоматов 70-К (их количество неизвестно). Кроме того, на части торпедных катеров 7,62-мм пулеметы были заменены на 12,7-мм, а на ряде катеров «МО» постройки 1941 г., наоборот, вместо 12,7-мм стояли 7,62-мм пулеметы.

Справочник по корабельному составу КБФ. Издание 1-го отдела штаба КБФ, 1940; *Бережной С. С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. Справочник. М.: Воениздат, 1988.

2. Помимо 151 боевого корабля и катера, вышедших из Таллина 28.08.1941 г., в операции, получившей наименование Таллинский прорыв, приняли участие 29 боевых кораблей и катеров из состава гогландского ОПР (табл. 77 с примечанием и табл. 80 с примечанием 2) и 30 боевых кораблей и катеров, высланных дополнительно из КВМБ (табл. 85 с примечанием 1 и табл. 77 с примечанием). Эти боевые корабли и катера усилили охранение прорывавшихся сил, 29–30.08 осуществляли поисково-спасательные действия и 30.08–7.09 перевозили спасенных людей в Кронштадт и Ораниенбаум (см. ниже).

## б) принявших участие в прорыве 29.08–7.09.1941 г. в районе о. Родшер – Кронштадт

Подкласс, проект (тип), наименование (бортовой номер) корабля	Водо- изме- щение, тонн	Ско- рость, узлов	Осад- ка, м	Вооружение				Эки- паж, чел.
				Артиллерийско-пулеметное		Торпед- но-бом- бовое	Минно- тральное	
				Главный калибр	Универсальный калибр			
Сторожевой корабль «Степан Разин»	180	9,0	2,1	-	1-45 мм	•	•	•
Сторожевой корабль «Уран»	247	7,2	4,0	-	2-45 мм	•	-	30
Сторожевой корабль «Чапаяв»	140	7,5	1,95	-	1-45 мм, 2-7,62 мм	•	-	31
Торпедные катера типа «Г-5»: ТКА № 54, 64, 75, 85, 124, 134; их ТТД см. выше								
Сторожевые катера типа «МО-2», «МО-4»: МО № 132, 141, 193зав. 215зав. 217зав. 218зав. 219зав. 220зав. 503; ПК-176, 177, 200, 201, 221, 224, 225, 231, 262; их ТТД см. выше								
Тихоходные тральщики типа «Ижорец»: «Ижорец-35», № 45, № 48 «Антикайнен», № 59 «Фурманов», № 93 «Сом», № 94 («Ижорец-20»), № 124, № 125, № 129, № 179; их ТТД см. выше								
Тихоходный тральщик № 31 «Москва»	220	10,0	2,1	-	1-45 мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 32 «Озерной»	200	•	•	-	1-45 мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 36 «Молотов»	200	•	1,6	-	1-45 мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 38 «Тюлень»	300	8,0	2,0	-	1-45 мм, 2-7,62 мм	-	МТШ, МЗТ	37

Тихоходный тральщик № 39 «Сиговец» (колесный)	240	12,0	•	-	1-45 мм, 2-7,62 мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 53 «Ударник»	210	12,0	2,5	-	1-75 мм, 1-45 мм, 2-7,62 мм	-	36 мин МТШ, МЗТ, КТ	37
Тихоходный тральщик № 54 «Клюз»	210	12,0	2,5	-	1-75 мм, 1-45 мм, 2-7,62 мм	-	36 мин МТШ, МЗТ, КТ	37
Тихоходный тральщик № 55 «Мороз»	350	11,0	4,2	-	1-45 мм, 2-12,7 мм	-	МТШ, ОТШ	48
Тихоходный тральщик «Балмашев» (колесный)	295	6,0	2,4	-	1-45 мм, 1-7,62 мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 73 «Менжинский»	460	7,8	2,6	-	1-45 мм, 1-12,7 мм	-	МТШ, МЗТ	48
Тихоходный тральщик № 76 «Коралл»	600	8,0	2,8	-	2-76,2 мм	-	26 мин, тралы	37
Тихоходный тральщик № 79 «Волнорез»	370	9,5	3,1	-	2-45 мм, 2-12,7 мм	-	МТШ, МЗТ	37
Тихоходный тральщик № 92 «Инженер»	140	8,0	2,7	-	1-45 мм, 2-12,7 мм, 2-7,62 мм	-	МТШ, МЗТ	31
Катера-тральщики типа «Рыбинец» («Р»): № 1102, 1107; их ТТД см. выше								

**Изменения тактических номеров боевых кораблей и катеров,  
участвовавших в Таллинском прорыве**

Сторожевые корабли			
№ 1-6, предположительно, СКР типа «Ураган»			
№ 7 – СКР «Степан Разин»			
№ 9 – СКР ЛК-1			
№ 12 – СКР «Разведчик»			
№ 13 – СКР «Касатка»			
№ 15 – СКР «Щорс»			
№ 16 – СКР «Чапаев»			
№ 18 – СКР ЛК-2			
СКР «Аметист» – нет данных			
СКР «Ост» – нет данных			
СКР «Уран» – нет данных			
С 22.06	С 25.07 по 8.08	С 9.08 по 6.09	С 7.09 по 28.09
Торпедные катера типа «Стальной»			
ТКА № 51			ТКА № 144 с 28.09
ТКА № 61			ТКА № 154 с 28.09
Торпедные катера типа «Г-5»			
ТКА № 33			ТКА № 53
ТКА № 34			ТКА № 31
ТКА № 37			ТКА № 84
ТКА № 53			ТКА № 63
ТКА № 54			ТКА № 51
ТКА № 64			ТКА № 61
ТКА № 73			ТКА № 14
ТКА № 74			ТКА № 71
ТКА № 75			-
ТКА № 84			ТКА № 81
ТКА № 85			-
ТКА № 91			ТКА № 124
ТКА № 94			ТКА № 91
ТКА № 101			ТКА № 134
ТКА № 103			Погиб 28.08
ТКА № 113			ТКА № 54
ТКА № 121			ТКА № 64
ТКА № 124			ТКА № 121
ТКА № 134			-
ТКА № 144			ТКА № 141

Сторожевые катера типа «МО»			
МО-5	МО № 101		МО № 113
МО № 312, МО № 112	МО № 103		МО Л-112
МО № 311, МО № 131 ГБ	МО № 104	МО № 701 с 22.08	МО № 101
МО № 132 ГБ	МО № 105		МО № 102
МО № 313, № 133 КВМБ	МО № 501		МО № 103
МО № 131 КВМБ	МО № 502		МО № 301
МО № 132 КВМБ	МО № 106		МО № 302
МО № 141	МО № 107		МО № 104
МО № 142	МО № 113	МО № 205 с 22.08	МО № 105
МО № 193зав	МО № 114	ЗК-1 с 9.08	МО № 205
МО № 195зав	МО № 115	ЗК-4 с 9.08	МО № 207
МО № 197зав	МО № 214	ЗК-2 с 9.08	Погиб 28.08.41
МО № 200зав	МО № 503		МО № 208
	МО № 507		МО № 303
МО № 203зав	МО № 204	ЗК-5 с 9.08	МО № 304
МО № 204зав	МО № 510		МО № 209
МО № 207зав			МО № 306
		МО № 215 зав	МО № 215
		МО № 217 зав	МО № 308
		МО № 218 зав	МО № 309
		МО № 219 зав	МО № 310
		МО № 220 зав	МО № 311
		МО № 221 зав	МО № 307
МО № 311 ВМБ Ханко	МО № 301		с 19.12.41 МО № 313
МО № 312 ВМБ Ханко	МО № 302		с 19.12.41 МО № 314
МО № 313 ВМБ Ханко	МО № 303		погиб 11.12.41
ПК-176	МО № 703		МО № 110
ПК-177	МО № 704	МО № 702 с 22.08	МО № 177
ПК-200	МО № 200		МО № 403
ПК-201	МО № 201	МО № 108 с 22.08	МО № 201
ПК-202	МО № 202		МО № 402
ПК-203	МО № 203	МО № 109 с 22.08	погиб 23.08.41
ПК-204	МО № 204	МО № 110 с 22.08	МО № 204
ПК-206	МО № 109	ЗК-7 с 9.08	МО № 206
ПК-207	МО № 207	МО № 201 с 22.08	МО № 407
ПК-208	МО № 208	МО № 203 с 22.08	МО № 408
ПК-210	МО № 110	ЗК-8 с 9.08	МО № 210
ПК-211	МО № 111	ЗК-9 с 9.08	МО № 211
ПК-212	МО № 401		МО № 405
ПК-213	МО № 402		МО № 406
ПК-214	МО № 403		МО № 410
ПК-220	МО № 210	МО № 206 с 22.08	МО № 404
ПК-221	МО № 211	МО № 207 с 22.08	МО № 212
ПК-224	МО № 408		МО № 411
ПК-225	МО № 212	МО № 704 с 22.08	МО № 225
ПК-231	МО № 707	МО № 209 с 22.08	МО № 109
ПК-232	МО № 108	ЗК-6 с 9.08	МО № 203
ПК-233	ПК-233		погиб 28.08.41
ПК-236	МО № 304		погиб 5.11.41
ПК-237	МО № 305		погиб 13.12.41
ПК-239	МО № 307		погиб 13.12.41
ПК-262	ПК-262		МО № 262

Приложения

Сторожевые катера типа «КМ»			
разъездной катер МА-1	СКА № 601		–
разъездной катер МА-2	СКА № 602		СКА № 602
ПКА К-273			СКА И-50
ПКА К-274			СКА И-51
ПКА К-279	СКА № 614		СКА И-21
ПКА К-280	СКА № 615		СКА И-22
ПКА К-284	СКА № 616		СКА И-23
ПКА К-288			СКА И-24
ПКА К-290			погиб 29.08.41
ПКА К-292			СКА И-25
ПКА К-294			СКА И-26
ПКА К-297			погиб 28.08.41
Тихоходные тральщики			
«Москва», № 102	№ 31		№ 36
«Озерной», № 87	№ 32		№ 31
«Олонка», № 104	№ 33		–
«Шуя», № 86	№ 35		№ 32
«Молотов», № 83	№ 36		№ 33
«Тюлень», № 84	№ 38		№ 37
«Сиговец», № 88	№ 39		–
«Ленводпуть-17», № 95	№ 43		№ 52
«Ижорец-38», № 45	№ 44		№ 38
«Ижорец-39», № 46	№ 45		№ 53
БП № 65, № 47	№ 46		№ 43
БП-69, № 74	№ 47		№ 44
«Антикайнен», № 73	№ 48		№ 45
Посыльное судно «Лайне»	№ 49		СКР «Лайне»
«Бук»	№ 52		№ 55
«Ударник»	№ 53		№ 57
«Клюз»	№ 54		№ 56
«Мороз»	№ 55		№ 54
«Барометр»	№ 56		погиб 28.08.41
«Виестурс», Т-298	№ 57		№ 51
«Осетр», № 81	№ 58		–
«Фурманов», № 85	№ 59		–
«Балмашев», № 71	–	«Балмашев»	–
«Краб»	№ 71		погиб 28.08.41
«Дзержинский», № 40, № 43	№ 72		№ 34
«Менжинский», № 41, № 42	№ 73		№ 35
«Сергей Киров», № 42, № 91	№ 74		№ 41
«Орджоникидзе», № 43, № 92	№ 75		№ 42
СКР «Коралл»		№ 76 с 19.08	СКР «Коралл»
«Волнорез»	№ 79		№ 58
БП-25, № 96	№ 83		№ 46
БП-26, № 44	№ 84		№ 47
БП-33, № 107	№ 86		№ 48
БП-31, № 75	№ 88		№ 49
«Ляпидевский», № 82	№ 91		№ 61
«Инженер»	№ 92		№ 62
«Сом»	№ 93		№ 63

№ 76 БП-71 – БП-64 БП-75 БП-53 БП-30 БП-35 – БП-27 МЗ-1	№ 94 «Ижорец-71» «Баян» «Ижорец-64» «Ижорец-75» «Ижорец-53» «Ижорец-30» «Ижорец-35» «Степан Разин» – –	№ 121 № 123 № 124 № 125 № 128 № 129  № 175 с 19.08 № 179 с 16.08	«Ижорец-20» № 64 – № 65 № 66 № 67 № 68 № 69 СКР «Степан Разин» – –
Электромагнитные тралышки			
Мотобот «Пикша» Мотобот «Поводец» Мотобот «Ястреб»	7М1 «Пикша» с 8.08 5М2 «Поводец» с 8.08 –	5М2 «Пикша» с 19.08 8М1 «Поводец» с 19.08 5М3 «Ястреб» с 19.08	«Пикша» «Поводец» «Ястреб»
Катера-тралышки типа «Рыбинец»			
учебный катер МУ-31 учебный катер МУ-32 учебный катер МУ-33 учебный катер МУ-35 учебный катер МУ-36 учебный катер МУ-41 учебный катер МУ-42 учебный катер МУ-43 учебный катер МУ-47 СКА № 411 СКА № 212 СКА № 215 СКА № 311 СКА № 312 СКА № 313 СКА № 314 СКА № 322 СКА № 323 СКА № 324 СКА № 217 СКА № 218 ТЩ-ЗН «Вайндло» ВР-1 ВР-2 ВР-3 ВР-4 СКА № 222 СКА № 223 СКА № 224 СКА № 225 СКА № 227	№ 1101 № 1102 № 1103 № 1104 № 1105 № 1106 № 1107 № 1108 № 1109 № 1110 № 1201 № 1202 № 1203 № 1204 № 1205 № 1206 № 1207 № 1208 № 1209 № 1210 № 1211 № 1501 № 1503 № 1504 № 1505 № 1506		№ 801 № 802 № 803 № 804 № 805 № 806 № 807 № 808 № 809 № 813 № 701 № 702 № 703 № 704 № 705 № 716 № 706 № 707 № 708 № 713 № 714 ЗН «Вайндло» № 811 № 814 № 815 № 715 № 709 № 710 № 711 № 712 № 810



Приложения

Катера-тральщики типа «КМ»			
	предположительно, № 1313	№ 97зав	№ 901

Источники: АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10328. Л. 61–78; Д. 708. Л. 42–54; Д. 645. Л. 6, 9, 10, 12; *Бережной С. С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. Справочник. М., 1988.

Таблица 107

**Численность экипажей боевых кораблей и катеров,  
вышедших из Таллина 28.08.1941 г.**

Наименования соединений, кораблей, катеров (их типов или проектов)	Количество кораблей, катеров, численность их экипажей	Наименования соединений, кораблей, катеров (их типов или проектов)	Количество кораблей, катеров, численность их экипажей
<b>ОЛС (Эскадра)</b>		<b>МО БМ и ОВР ГБ</b>	
КРЛ «Киров»	872	СКР пр. 2, 39	3x114=342
ЛД «Ленинград»	344	СКР «Топаз»	49
ЛД «Минск»	343	СКР «Аметист»	42
ЭМ пр. 7У	4x267=1068	СКР «Касатка»	40
ЭМ пр. 7	2x262=524	СКР «Ост»	40
ЭМ типа «Новик»	4x168=672	СКР «Разведчик»	38
Всего	3823	СКР «Щорс»	31
<b>Бригада ПЛ</b>		СКА типа «МО-4», «МО-2»	25x21=525
ПЛ типа «Калев»	2x38=76	СКА типа «МКМ»	2x10=20
ПЛ типа «С» IX серии	2x45=90	СКА типа «КМ-2»	10x10=100
ПЛ типа «Щ» III серии	38	Судно-ловушка ПЛ «Хийусаар»	20
ПЛ типа «Щ» V-бис серии	40		
ПЛ типа «Щ» V-бис-2 серии	38	ЗС пр. 149-С	2x54=108
ПЛ типа «Щ» X серии	38	ЗС «Азимут»	33
ПЛ типа «Щ» X-бис серии	40	БТЩ пр. 3, 53У	10x52=520
ПЛ типа «М» VI-бис серии	16	ТТЩ типа «Виестурс»	49
ПЛ типа «М» XII серии	3x22=66	ТТЩ типа «Ижорец»	8x31=248
Всего	442	ТТЩ др. типов с известным числом экипажа	48+38+2x37+2x31=222
<b>Бригада ТКА</b>		ТТЩ др. типов с неизв. числом экипажа	3x31=93
ТКА типа «Г-5»	12x6=72	ЭМТЩ типа «Мотобот»	15+10+6=31
ТКА типа «С»	2x6=12	КАТЩ типа «Рыбинец»	20x12=240
Всего	84	КАТЩ типа «КЛТ»	6x12=72
<b>Дивизион КЛ</b>		КАТЩ типа «КМ-2»	10
КЛ типа «Амгунь»	2x102=204	Всего	2873
КЛ типа «Кронштадт»	82	<b>Итого</b>	<b>7508</b>
Всего	286		

Таблица 108

**Примерная численность личного состава управлений корабельных соединений, вышедшего из Таллина 28.08.1941 г.**

Для расчета ориентировочной численности личного состава управлений соединений боевых кораблей и катеров КБФ и конвоев использовались найденные в ЦВМА утвержденные штаты управлений соединений, а также ряд документов о Таллинском прорыве. В результате получены следующие данные:

Управление ОЛС – 15 чел.  
 Управления 1, 3, 4 и 5-го днэм – 32 чел.  
 Управление МО БМ – 18 чел.  
 Управление бртр – 10 чел.  
 Управления 1, 2 (по 8 чел.), 5 (6), 8 и 12-го (по 3) днтц – 28 чел.  
 Управления 11, 12 и 15-го днкатц – 12 чел.  
 Управление отряда заграждения – 8 чел.  
 Управление днска-заградителей – 8 чел.  
 Управление ОВР ГБ – 25 чел.  
 Управление ИО ОВР ГБ – 12 чел.  
 Управление днскр – 8 чел.  
 Управления 1 и 2-го днска – 16 чел.  
 Управления 1 и 2-й брпл – 7 чел.  
 Управления 1 и 3-го днпл – 6 чел.  
 Управление 1-й бртка – 10 чел.  
 Управление днтка – 5 чел.  
 Управление 1-го днкл – 8 чел.  
 Управления 1, 2, 3 и 4-го конвоев –  $5 \times 3 + 3 = 18$  чел.

---

Всего 246 человек, в том числе: ОЛС (Эскадра) – 47, ОВР (включая МО БМ) – 145, брпл – 13, бртка – 15, днкл – 8, конвои – 18 человек.

**Десантовместимость надводных боевых кораблей и катеров, вышедших из Таллина 28.08.1941 г.**

Класс (подкласс, тип) корабля, катера	Десантовместимость одного корабля, катера, чел.	Количество кораблей, катеров	Десантовместимость кораблей, катеров общая, чел.
КРЛ пр. 26	5000	1	5000
ЛД пр. 1, 38	600	2	1200
ЭМ пр. 7, 7У	500	6	3000
ЭМ типа «Новик»	350	4	1400
СКР пр. 2, 39	150	3	450
СКР «Аметист», «Топаз»	150	2	300
СКР мобилизованные	70	4	280
КЛ типа «Амгунь»	700	2	1400
КЛ типа «Кронштадт»	500	1	500
ТКА типа «С» (без торпед)	50	2	имели торпеды
ТКА типа «Г-5» (без торпед)	30	12	имели торпеды
СКА типа «МО»	40	24	960
СКА типа «МКМ»	20	2	40
СКА типа «КМ-2» и трофейный	15	12	180
ЗС пр. 149-С и ЗС «Азимут»	800	3	2400
БТЩ пр. 3, 53У	200	10	2000
ТЩ типа «Дзержинский»	200	1	200
ТЩ «Виестурс», «Бук»	100	2	200
ТЩ «Осетр»	120	1	120
ТЩ «Олонка»	80	1	80
ТЩ типа «Ижорец»	70	13	910
ЭМТЩ	50	3	150
КАТЩ типа «Вайндло»	50	1	50
КАТЩ типа «Рыбинец»	40	18	720
КАТЩ типа «КЛТ»	25	6	150
КАТЩ типа «КМ-2»	15	1	15
<b>Итого</b>		<b>137</b>	<b>21705</b>

Источник: АО ЦВМА. Ф. 3. Д. 33905. Л. 1-6, 16.

**Основные тактико-технические данные транспортов, вышедших из Таллина 28.08.1941 г.**

а) Балтийского государственного морского пароходства:

Название транспорта	Год постройки	Грузоподъемность, т	Грузовместимость, бр. рег. т	Скорость, узл.	Осад. ка, м	Человековместимость, чел.	Экипаж / комендант. команда, чел.
1. «Иван Папанин»	1933	5237	3374	10,0	6,6	1614	30 / 15
2. «Балхаш»	1918	2737	2191	8,75	6,3	648	33 / 15
3. «Тобол»	1911	3340	2758	9,25	6,0	860	30 / 15
4. «Казахстан»	1938	3217	•	11,0	6,0	1000	29 / 15
5. «Вторая Пятилетка»	1933	5312	3974	10,5	6,6	1614	30 / 15
6. «Луга»	1922	3041	2390	9,5	6,2	1300	29 / 15

## б) Латвийского государственного морского пароходства:

1. «Аусма»	1903	2250	1790	8,0	5,5	600	30 / 13
2. «Калпакс»	1914	2700	2190	8,0	6,6	1000	29 / 15
3. «Атис Кронвалдс»	1900	2200	1423	8,0	•	•	30 / 15
4. «Эверита»	1917	4900	3251	8,0	6,6	1000	30 / 13
5. «Шауляй»	1920	1250	937	8,0	5,0	•	20 / 13
6. «Скрунда»	1918	3700	2414	8,0	5,8	800	29 / 15

## в) Эстонского государственного морского пароходства:

1. «Алев»	1909	2200	1446	8,0	5,0	•	30 / 15
2. «Элла»	1904	2450	1522	8,0	5,3	1500	30 / 15
3. «Вахур»	1894	1150	893	7,0	4,3	850	20 / ?
4. «Вормси»	1886	40	55	8,0	1,8	73 пассаж.	15
5. «Эргонаутис»	1902	100	205	9,0	4,0	•	15 / 10
6. «Кумари»	1882	80	237	9,0	2,7	300 на 10 ч.	15 / ?
7. «Лейк Люцерне»	1909	3260	2317	10,0	5,6	100	30 / ?
8. «Ярвамаа»	1894	1900	1363	8,0	5,4	200	20 / ?
9. «Найсаар»	1911	2800	1893	9,0	5,5	1250	30 / ?
Всего на 20 ТР (без ТР «Вахур») находилось: в экипажах – 534 гражданских моряка, в комендантских командах – 214 военнослужащих							

*Примечания:* 1. Численность экипажей транспортов указана здесь на основании данных, содержащихся в рейсовых донесениях их капитанов и в названных ниже источниках, а при отсутствии документальных данных установлена автором по аналогии с транспортом примерно одинакового водоизмещения (грузоподъемности) и показана курсивом.

2. Численность комендантских команд на транспортах указана здесь в соответствии с приведенными ниже их временным штатом, литерами транспортов и списком транспортов, на которых комендантские команды были сформированы. Для транспортов, не распределенных по литерам, численность комендантских команд установлена автором по аналогии и показана курсивом.

*Источники:* АО ЦВМА. Ф. 3. Д. 33905. Л. 14; Ф. 9. Д. 565. Л. 77–79; Ф. 74. Д. 34027. Л. 77–81; Ф. 217. Д. 7419. Л. 30–40; РГАЭ. Ф. 8045. Оп. 3. Ед. хран. 1054. Л. 25, 26;

Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Справочник. М., 1989;

Eesti Kaubalaevastik. – 1940 – List of Estonian merchant ships. – Tallinn, 1940;

Enciklopedija. – Latvijas Jurnieciibas Vesture. 1850–1950. Riga, 1998.

**Основные тактико-технические данные вспомогательных судов,  
вышедших из Таллина 28.08.1941 г.**

Подкласс и наименование судна (количество судов)	Водоизмещение / грузоподъемн. / грузовместим., т / т / регистр. т	Ско- рость, узл.	Осад- ка, м	Вмести- мость, чел.	Экипаж / комендант. команда, чел.
<b>Вспомогательные суда с военными и смешанными командами (военнослужащие и вольнонаемные или военнослужащие и гражданские моряки)</b>					
ШК «Вирониа»	3798 / 915 / 2026	11,5	6,88	326 (в каютах)	21 + 49 эр.
Плавбаза «Ленинградсовет»	1432 / - / -	10	4,5	450	97
Посыльное судно «Пиккер»	540 / - / -	18	2,6	150	43
Посыльное судно «Юпитер»	.	.	.	.	10
Спасательное судно «Кольвань»	1152 / - / -	9	.	.	50
Спасательное судно «Метеор»	1008 / - / 356	10	3,7	.	42
Спасательное судно «Нептун»	1679 / - / -	13,6	4,66	500	64
Спасательное судно «Сатурн»	1679 / - / -	13,6	4,66	500	64
Рейдовый водолазный бот ВРД-43	32 / - / -	8,5	.	.	13
Гидрографическое судно «Лоод»	320 / 50 / 165	9,5	3,0	200	+17 в/н
Буксир ОЛС-6	.	.	.	.	9
Катера типа «БК-4» (2)	20 / - / .	36,3	1,3	.	10x2=20
Катера типа «Рыбинец» (2)	26	9,39	1,0	.	12x2=24
Катера типа «КМ-2» (7)	7 / - / .	.	0,8	15	10x7=70
Самоходная баржа ГТ-1	325	.	.	.	10
<b>Итого на 23 вспомогательных судах в экипажах были 541 военный, 17 вольнонаемных и 49 гражданских моряков</b>					
<b>Вспомогательные суда с вольнонаемными и гражданскими командами</b>					
Танкер № 12	2100 / - / -	.	.	.	31 в/н/10
Плавмастерская «Серп и Молот»	5920 / - / -	19	7,4	.	48 в/н/15
Ледокол «Суур Тылл»	6850 / 1500 / 2417	14	7,6	600	60 в/н/25
Гидрографическое судно «Восток»	462 / - / -	6	3,6	.	9 в/н
Ледокольный буксир КП-6	300 / - / -	10	4,3	400	30 в/н
Морской буксир «Колыма» (ОЛС-7)	623 / - / -	.	.	.	38 в/н/20
Морской буксир КП-12	332 / - / -	10	2,6	120	30 в/н
Морской буксир ЛП-5 (С-101)	625 / - / -	9	4,2	400	38 в/н
Рейдовый буксир КП-17	104 / - / -	9	3,05	.	9 в/н
Рейдовый буксир КП-18	450 / - / -	.	.	.	9 в/н
Ледокол «Кристьянис Вальдемарс»	2800 / - / 1932	.	.	.	53 / 28
Ледокольный буксир «Тасуя»	1150 / 350 / 593	.	5,2	.	45 / 15
Рейдовый буксир «Кайя»	140 / - / -	8	3,5	.	9
Рейдовый буксир «Паддиски»	- / - / 63	8	3,8	.	9
Рейдовый буксир «И-18»	.	.	.	.	9
Гаванский буксир «Альфа»	120 / - / -	8	.	.	8
Гаванский буксир «Ээро»	72 / - / -	.	.	.	8
Гаванский буксир «Вента»	.	.	.	.	8
Гаванский буксир «Вильми»	- / 25 / 54	.	2,7	.	8
Самоходная шаланда «Петергоф»	.	.	.	.	30
Мотобот № 56 «Механизатор»	25 / - / -	.	.	.	6
Мотобот № 61 «Капитан»	35 / - / -	4	.	.	6
Мотобот № 62 «Вейно»	25 / - / -	6	.	.	6
Парусно-моторная шхуна «Атта»	400 / - / 200	6	.	.	15 / .
Парусно-моторная шхуна «Остерлед»	- / - / 58	.	.	.	9 / .
Парусно-моторная шхуна «Урме»	- / - / 60	5	.	.	9 / .
Парусно-моторная шхуна «Хийудена»	.	.	.	.	9 / .
Парусно-моторная шхуна «Хийуранд»	- / - / 97	.	.	.	9 / .
Парусно-моторная шхуна «Хийутаат»	- / - / 157	.	.	.	9 / .
Баржа НБ-21	950 / - / -	.	.	.	6
Баржа № 252 (или 262)	.	.	.	.	6

Всего на 31 ВСУ в экипажах были 302 вольнонаемных, 277 гражданских, а в комендантских командах 113 военных моряков
Итого на 54 ВСУ в экипажах были 541 военный, 319 вольнонаемных, 326 гражданских, а в комендантских командах 113 военных моряков

*Примечания:* 1. Численность экипажей вспомогательных судов указана здесь на основании данных, содержащихся в названных ниже источниках, а при отсутствии документальных данных установлена автором по аналогии с судами одного и того же назначения и примерно одинакового водоизмещения (грузовместимости) и показана курсивом. 2. Численность комендантских команд на вспомогательных судах указана здесь на основании имеющихся в ЦВМА документов, а при отсутствии документальных данных установлена автором по аналогии и показана курсивом.

*Источники:* АО ЦВМА. Ф. 3. Д. 33905. Л. 14, 15; Ф. 9. Д. 7892. Л. 69, 83, 84; Д. 9986. Л. 61; Ф. 240. Д. 7255. Л. 19; Ф. 260. Д. 13765. Л. 84;  
Справочник по корабельному составу КБФ. Издание 1-го отдела штаба КБФ. 1940;  
Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М.-Л., 1944;  
Eesti Kaubalaevastik – 1940 – List of Estonian merchant ships. – Tallinn, 1940.

Таблица 112

**Временный штат № 020 комендантских команд транспортов (военного времени)**

Наименования должности, матчасти и транспорта	Число должностей, матчасти и транспорта				Состав и категория должности	№ ВСУ	Оклад или тарифный разряд
	А	Б	В	Г			
Военный комендант транспорта	1	1	1	1	К-П		900
Комендор	.	1	1	2	ряд. сост.	11	
Пулеметчик	1	2	3	5	ряд. сост.	21	
Радист	1	1	1	1	ряд. сост.	52	
Сигнальщик	2	2	2	2	ряд. сост.	56	
Строевой	5	6	7	10	ряд. сост.	125	

*Источник:* АО ЦВМА. Ф. 74. Д. 9292. Л. 48.

Таблица 113

**Список транспортов, на которых к 1.08.1941 г. были сформированы комендантские команды**

Наименование транспорта	Номер штата
«Эргонаутис»	временный штат № 020-А
«Эверита»	временный штат № 020-Б
«Аусма»	—»
«Шауляй»	—»
«Балхаш»	временный штат № 020-В
«Иван Папанин»	—»
«Алев»	—»
«Тобол»	—»
«Луга»	—»
«Казахстан»	—»
«Калпак»	—»
«Скрунда»	—»
«Элла»	—»
«Вторая Пятилетка»	—»
«Атис Кронвалдс»	—»

*Источник:* АО ЦВМА. Ф. 74. Д. 9292. Л. 83–85.

**Нумерация транспортных судов Балтийского бассейна  
согласно циркуляру начштаба КБФ от 7 августа 1941 г. № П / 02**

501 «Балхаш»	533 «Марс»	565 «Сымери»
502 «Эверанна»	534 «Хелене»	566 «Вохп»
503 «Леени»	535 «Илга»	567 «Вилзанди»
504 «Бирута»	536 «Алтай»	568 «Аарне»
505 «И. Папанин»	537 «Эргонаутис»	569 «Амата»
506 «Барта»	538 «Аксель Карл»	570 «Ауссклис»
507 «О. Шмидт»	539 «Аретуза»	571 «Айва»
508 «Ауралия»	540 «Юхан (Юки)»	572 «Бартава»
509 «В. Молотов»	541 «Стенсо»	573 «Вишре»
510 «Вахур»	542 «Мееро»	574 «Вента»
511 «Алев»	543 «Вторая Пятилетка»	575 «Густав»
512 «Тобол»	544 «Мария»	576 «Гауя»
513 «Луначарский»	545 «Эверита»	577 «Кондорс»
514 «Сибирь»	546 «Аусма» (виндавская)	578 «Космос»
515 «Лиина»	547 «Ярвамаа»	579 «Куммари»
516 «Астра»	548 «Миина»	580 «Каупо»
517 «Челюскинец»	549 «Скаутс»	581 «Л. Люцерн»
518 «Луга»	550 «Шауляй»	582 «Леваневский»
519 «Сигулда»	551 «Алминце»	583 «Майя»
520 «Эвальд»	552 «Эвероланд»	584 «Найсаар»
521 «И. Сталин»	553 «Сауле»	585 «Рудольф»
522 «Даугава»	554 «Кертинга»	586 «Рауна»
523 «Казахстан»	555 «Иманта»	587 «Рухно»
524 «Колшакс»	556 «Ляянемаа»	588 «Сальми»
525 «Гайда»	557 «Гиина»	589 «Сигрид»
526 «Банга»	558 «Марви»	590 «Торминд»
527 «Хейно»	559 «Хильда»	591 «Тритон»
528 «Полярис»	560 «Туранда»	592 «Хельге»
529 «Скрунда»	561 «Аэгна»	593 «Хиула»
530 «Эяла»	562 «Ханси»	594 «Арно»
531 «Тьну»	563 «Атис Кронвальдис»	595 «Куйвасто»
532 «Эстиранд»	564 «Абрука»	

Источник: АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 10308. Л. 264–266.

Таблица 115

**Зенитное вооружение транспортов и вспомогательных судов,  
вышедших из Таллина 28.08.1941 г.**

Наименования судов	Количество и калибр ЗОС
Штабной корабль «Вирония»	2 – 37-мм или 2 – 47-мм
Танкер № 12	1 – 45-мм
Плавбаза «Ленинградсовет»	2 – 76,2-мм, 1 – 12,7-мм
Плавамастерская «Сери и Молот»	4 – 45-мм
Посыльное судно «Пиккер»	2 – 75-мм
Ледокол «Суур Тылл»	4 – 45-мм
Ледокол «Кришьянис Вальдемарс»	3 – 45-мм
Спасательное судно «Нептун»	Имело ЗА
Спасательное судно «Сатурн»	Имело ЗА
Буксир «Тасуя»	2 – 45-мм
Транспорт «Казахстан»	3 – 76,2-мм, 1 – 45-мм, 1 – 37-мм, 3 – 12,7-мм
Транспорт «Ниван Паашин»	2 – 12,7-мм
Транспорт «Алев»	1 – 12,7-мм
Транспорт «Вторая Пятилетка»	1 – 76,2-мм, 1 – 45-мм, 2 – 12,7-мм
Транспорт «Балхаш»	2 – 12,7-мм
Транспорт «Тобол»	2 – 12,7-мм

*Примечание:* В таблицу не включены транспорты, вооруженные пулеметами калибра 7,62 мм, поскольку эти пулеметы своим огнем не причиняли вреда самолетам Ю-88.

Таблица 116

**Тактико-технические данные ЗОС, находившихся на вооружении боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов, участвовавших в Таллинском прорыве**

Характеристики	Наименования артиллерийских установок					
	Б-34	34-К	76,2 Леандера	21-К	70-К	ДШК
Количество стволов	1	1	1	1	1	1
Калибр, мм	100	76,2	76,2	45	37	12,7
Углы возвышения, град.	-5 – +85	-5 – +85	-5 – +85	-5 – +85	-10 – +85	-34 – +85
Макс. нач. скор. снаряда, м/с	900	813	813	760	880	850
Макс. дальность стрельбы, м	22 000	14 600	14 600	9500	8400	3500
Макс. досягаем. по высоте, м	10 000	9500	6000	6000	5000	2400
Емкость ленты, патронов	–	–	–	–	–	50–100
Скорострельность, выстр. / мин.	15	20	30	25–30	150	250
Скорость наведения, град / с:						
горизонтального	12	12	3,6	18	19,6	•
вертикального	12	4–8	2	20	15	•
Расчет, чел.	9	7	7	3	5	1
Виды зенитных боеприпасов	дис- танци- онная граната	дистанц. граната. зенитная граната	зенит- ная граната	оско- лоч- трас- сир.	осколоч.- трас- сир., оско- лоч.- трассир. облегчен.	•
Живучесть ствола при боевом заряде, выстр.	800	1800	5000	4000	1500	10 000

*Примечание:* Платонов А. В. Энциклопедия советских надводных кораблей. 1941–1945. СПб, 2002. С. 527–531, 537–539.



**Табельный боекомплект ЗОС боевых кораблей и катеров, участвовавших в Таллинском прорыве**

Подкласс и тип (проект) корабля	Наименование и калибр артиллерийской установки, пулемета					
	Б-34, 100-мм	34-К, 76,2-мм	21-К, 45-мм	70-К, 37-мм	ДПК, 12,7-мм	ДК, 12,7-мм
	Количество снарядов и патронов на один ствол					
Легкий крейсер «Киров» пр. 26	320	•	500	•	–	3250
Лидер пр. 1, 38	–	300	500	•	3000	–
Эсминец пр. 7	–	300	500	•	3000	–
Эсминец пр. 7У	–	300	500	•	3000	–
Эсминец «Яков Свердлов»	–	–	•	1000	–	–
Сторожевой корабль пр. 2 и 39	•	–	1000	•	–	–
Сторожевой корабль «Коралл»	–	150	–	•	•	–
Сторожевой корабль «Аметист»	–	–	500	•	•	–
Сторожевой корабль «Разведчик»	–	–	500	•	•	–
Сторожевой корабль «Топаз»	–	200	–	1000	•	–
Канонерская лодка типа «Амгунь»	•	–	2000	400	•	–
Малый охотник за ПЛ	–	–	330	•	2020	–
Торпедный катер типа «Г-5» XI серии	–	–	–	•	1000	–
Базовый тральщик пр. 3 и 53У	•	–	700	–	•	3500
Тральщик №57 «Виестурс»	–	300	500	–	•	–

*Источники:* Бюллетени Научно-технического комитета ВМФ № 1 (6), 2 (7), 4 (9), 5 (10) – 1942; 4 (14), кн. 1-я, 1943. – М.; Л., 1942–1943;

Платонов А. В. Энциклопедия советских надводных кораблей. 1941–1945. СПб, 2002. С. 527–531, 537–539;

ЦВММ. Рукописно-документальный фонд. Инв. № В-29380;

АО ЦВМА. Ф. 9. Д. 1302. Л. 151.

Таблица 118

## Боевой и численный состав и дислокация ВВС КБФ 29.08.1941 г.

Часть	Аэродром бази- рования	Тип само- лета	Экипажи		Самолеты		
			всего	ночных	всего	испр.	неиспр.
<u>8-я аб</u>							
1-й ап	Беззаботное	ДБ-3	5	4	5	2	3
->-	Богослово	ДБ-3	28	4	26	16	10
->-	Кагул	ДБ-3	11	11	11	10	1
5-й ап	Низино	Як-1	2	-	2	1	1
->-	->-	МиГ-3	14	-	12	10	2
->-	->-	ЛаГГ-3	-	-	2	2	-
->-	->-	И-16	15	13	15	12	3
->-	Богослово	И-16	3	3	3	2	1
->-	Борки	И-15	6	-	8	7	1
73-й ап	Большой Двор	СБ	3	-	3	2	1
->-	Сарожа	АР-2	10	-	10	7	3
57-й ап	Большой Двор	СБ	7	-	7	3	4
->-	Беззаботное	Пе-2	4	-	4	2	2
13-я оаэ	Низино	И-16	4	2	4	4	-
->-	Большой Двор	И-16	3	-	3	2	1
104-я аз	Беззаботное	И-16	20	-	11	8	3
гр. Жарникова	Беззаботное	Ил-2	14	-	7	7	-
71-й ап	Низино	И-153	5	-	5	5	-
->-	Беззаботное	И-153	10	-	10	10	-
->-	Аэродромы	И-153	3	-	3	-	3
	ЛВО						
<u>15 ап</u>							
18-я и 19-я аз	Горы Валдай	МБР-2	17	15	12	11	1
85-я аз	Ораниенбаум	МБР-2	11	9	12	12	-
58-я и 43-я аз	Пейпия	МБР-2	17	11	9	9	-
131-я оаэ	Новая Ладога	СБ	2	-	2	2	-
->-	->-	И-15	8	-	8	6	2
->-	->-	МБР-2	4	4	4	3	1
41-я аз	Новая Ладога	МБР-2	8	6	8	8	-
44-я аз	Горы Валдай	МБР-2	8	6	8	7	1
22-я аз	Кихельконе	Че-2	4	2	4	2	2
12-я коаэ	Кагул – Астэ	Як-1	3	-	3	2	1
->-	->-	МиГ-3	3	-	3	3	-
->-	->-	И-16	3	2	3	3	-
->-	->-	И-153	14	-	14	10	4
->-	->-	Ил-2	2	-	2	1	1
13-й ап	Низино	И-16	6	3	6	6	-
->-	Ханко	И-16	8	3	8	4	4
->-	Ханко	И-153	9	-	9	5	4
81-я аз	Ханко	МБР-2	3	2	3	2	1
15-я и 81-я аз	Кихельконе	МБР-2	11	6	11	6	5

Приложения

Всего	Як-1			5	3	2
	МиГ-3			15	13	2
	ЛаГГ-3			2	2	-
	И-15			16	13	3
	И-16			53	41	12
	И-153			41	30	11
	Ил-2			9	8	1
	СБ			12	8	4
	Ар-2			10	7	3
	ДБ-3			42	28	14
	Пе-2			4	2	2
	Че-2			4	2	2
МБР-2			67	55	12	
			280	212	68	

Источник: АО ЦВМА. Ф. 217. Д. 7423. Л. 69, 70.

Таблица 119

**Тактико-технические данные самолетов-истребителей  
(по данным Управления авиации ВМФ)**

Тип самолета (тип мотора)	Максимальная скорость, км / ч / на высоте, м	Дальность полета: одиночного самолета / самолета в строю, км	Потолок, м
И-16 (М-63)	462 / 4700	465 / 418	9700
И-15 бис (М-25В)	370 / 3500	560 / 500	9000
И-153 (М-62)	427 / 5100	550 / 490	10 700
Як-1 (М-105П)	585 / 5100	590 / 530	10 500
МиГ-3 (АМ-35А)	628 / 7000	580	12 000

Источник: АО ЦВМА. Ф. 1. Д. 37094. Л. 17.

Таблица 120

**Тактико-технические данные самолетов-истребителей  
(по данным штаба и НИИ ВВС Красной армии)**

Тип самолета (тип, мощность мотора, л. с.)	Максимальная скорость, км/ч / на высоте, м	Крейсерская скорость, км/ч	Масса топлива, кг	Время и дальность полета одиночного самолета на указанных скорости и высоте	Потолок, м
И-16 (М62-800)	464 / 4400	375	190	485 км на V=417 км/ч и H=4400 м	9700
И-16 (М63-930)	422 / 4700	•	195	T=30 мин на V <sub>макс</sub> 445 км/ч	•
И-15бис (М25-750)	340 / 3500	340 / 3000	•	700 км/ч	9000
И-153 (М62-800)	390 / 1000 403 / 3000 424 / 5000	340	320	350 км на V=382 км/ч и H=5000 м; 535 км на V=283 км/ч и H=5000 м; 560 км (в перегруз) на V=374 км/ч и H=5000 м; 695 км на V=284 км/ч и H=6650 м; T=1,7-2 ч на V=340 км/ч; T=1,4 ч на V=400 км/ч	10 700
И-153 (М63-930)	427 / 5100	•	240	315 км/ч	•
Як-1 (И-26) (М105П-1050)	510 / 1000 555 / 3000 585 / 5100	425 / 5000	310	T=1,3 ч или 700 км на V=530 км/ч и H=5000 м; T=1,5 ч на V=525 км/ч; T=2 ч на V=425 км/ч	10 500

*Примечание:* При расчете реальных дальностей полета для истребителей табличные данные следует уменьшать на 25 %.

*Источник:* АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 37202, 37206, 37207, 37208.

Таблица 121

**Тактико-технические данные самолетов-истребителей (по данным военно-исторического отдела Военно-научного управления Генерального штаба ВС СССР)**

Тип самолета	Мощность мотора, л. с.	Максимальная скорость на наиболее выгоднейшей высоте, км/ч	Потолок, м	Дальность полета, км	Вооружение, тип / калибр, мм	Год поступления на вооружение
И-15 бис	730	367	9000	770	4 ШКАС-7,62	1935
И-16	900	462	9700	625	4 ШКАС-7,62	1934
И-153	900	427	10 000	690	4 ШКАС-7,62	1938
Як-1	1050	572	10 000	700	1 ШВАК-20,0 2 ШКАС-7,62	1941
МиГ-3	1050	620	12 000	1000	1 ШВАК-20,0 2 ШКАС-7,62	1940

*Источник:* Операции советских Вооруженных сил в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. Военно-исторический очерк. Т. I. М., 1958. С. 91.

Тактико-технические данные самолетов-истребителей  
согласно В. Б. Шаврову [библ. № 261, 262]

Год выпуска	Самолет	Двигатель		Масса, кг топлива + масла	Потолок практический, м	Продолжительность полета, ч	Дальность полета, км	Скорость макс. на высоте 3000 м, км/ч
		марка	мощность, л. с.					
1937	И-15 бис (И-152)	М-25В	750	•	9000	2,6	530	370
1938	И-153	М-25В	750	150+19	10 700	•	625	415
1939	И-153 БС	М-62	800	150+19	11 000	2,0	740	144
1933	И-16 (ЦКБ-12)	М-22	480	155+19	7130	2,0	720	325
1934	И-16, тип 4	М-22	700	•	9280	•	820	455
1934	тип И-16, тип 5	М-25	700	•	9200	2,0	820	454
1935	И-16, тип 12	М-25А	730	•	8340	•	520	432
1937	И-16, тип 10	М-25В	750	•	8270	•	800	140
1939	И-16, тип 18	М-62	800	•	9470	•	•	464
1939	И-16, тип 24	М-63	930	190+30	9700	1,7	700	489
1939	И-16, тип 24 (с подвесными баками)	М-63	930	340+30	9300	3,7	1100	•
1940	И-16, тип 29	М-63	930	190+30	9800	•	440	470
1941	МиГ-3	АМ-35А	1200	463+55	12 000	•	1250	640 (на высоте 7,8 км)

Примечание: Помимо показанных в таблице, существовали также самолеты И-16 типов 17, 20, 28 и 30.

Материал 123

### О дополнительных бензиновых баках для самолетов-истребителей И-16 и И-153

#### I

«На И-16 тип 20 отработывалась конструкция и эксплуатация сбрасываемых подвесных баков, вмещавших по 67,5 кг бензина. Их использование увеличивало дальность полета почти на 75 %. Конструкция сбрасываемых подвесных баков нашла применение на И-16 тип 24 и тип 29».

Источник: Космынков К., Перов В. Дальний И-16 // Вестник воздушного флота 1996, № 3-4, с. 80.

#### II

«И-16, тип 24 — модификация самолета И-16 типов 10 и 18 с двигателем М-62 и М-63, потом типы 28, 29 и 30 с мотором М-63 безредукторным... Были введены два подвесных бака на 200 л бензина (кроме основного на 254 л)...»

Источник: Шавров В. Б. История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. — М.: Машиностроение, 1986. С. 532. Таблица 35 на с. 715-722.

## III

**Из инструкции по монтажу, демонтажу и применению  
дополнительного бензобака на самолетах И-16 всех типов**

«Дополнительный бензобачек емкостью 70 литров устанавливается за спиной пилота в фюзеляже. Бачок предназначен только для дальних перелетов при перебазировании самолетов.

При боевых полетах самолета бачок должен быть снят с самолета и сдан на хранение в склад при части.

Инженер-инспектор ВВС КБФ по сухопутным самолетам  
в/инженер 1-го ранга Петров 15.12.41».

Источник: АО ЦВМА. Ф. 46. Д. 27992. Л. 169.

## IV

«Подвесные баки давали возможность пробыть в воздухе на 1–1,5 часа больше нормы. 26.07 майор Коронец на И-153 пробыл в воздухе 3 ч. 03 м...

При сопровождении ДБ-3 и Ил-2, если последние увеличивают скорость до 310–320 км/час, истребители теряют их...»

Источник: АО ЦВМА. Ф. 122. Д. 13839. Л. 9, 21.

Таблица 124

**Количество самолетов-истребителей ВВС КБФ по типам к началу войны**

По штату в составе ВВС КБФ должно было находиться 310 самолетов-истребителей<sup>1</sup>. Фактически ВВС КБФ имели:

Тип самолета-истребителя	Количество самолетов-истребителей	
	на 1.06.1941 г. (по данным штаба ВВС КБФ) <sup>2</sup>	на 22.06.1941 г. (по данным Управления авиации ВМФ) <sup>3</sup>
МиГ-3	7	39
МиГ-1	6	-
ЛаГГ-3	-	-
Як-1	-	11
И-16 тип 29	41	Сведения о количестве самолетов И-16 по типам отсутствуют
И-16 тип 27	10	
И-16 тип 24	49	
И-16 тип 18	11	
И-16 тип 17	26	
И-16 тип 10	10	
И-16 тип 5	35	
	(Всего самолетов И-16: 182)	
И-153	103	108
И-15	32	Сведения о количестве самолетов И-15, И-15-бис по типам отсутствуют.
И-15-бис	2	
	(Всего самолетов И-15, И-15-бис: 34)	Всего самолетов И-15: 35
Итого	332	367

Примечания: 1. Как видно из таблицы, по состоянию на 1.06.1941 г. из общего количества истребителей в составе ВВС КБФ находились 7 самолетов МиГ-3, 41 самолет И-16 тип 29

<sup>1</sup> АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 40353. Л. 72.

<sup>2</sup> АО ЦВМА. Ф. 46. Д. 30543. Л. 438–473.

<sup>3</sup> АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 39240. Л. 6, 7.

## Приложения

и 49 самолетов И-16 тип 24. Они, а также 103 самолета И-153 (всего 200 самолетов) могли летать с подвесными бензиновыми баками, если были бы обеспечены ими, а летчики и инженерно-технический состав были обучены их использованию.

2. По данным штаба ВВС ВМФ, в июне 1941 г. на КБФ было направлено дополнительно три самолета И-153.

Таблица 125

### Средние эксплуатационные нормы расхода ГСМ для авиации ВМФ в летнее время (приказ наркома ВМФ от 11.03.1941 г. № 0265)

Тип самолета (тип мотора)	Норма расхода ГСМ (кг в час)	
	в полете	на земле
МиГ-3	242	69
Як-1	190	52
И-16, И-153 (М62, М63)	144	46
И-153 (62 ТК)	161	46
И-16, И-15 бис (М25, М25А, М25В)	104	40
И-16 (М22)	80	28

Источники: АО ЦВМА. Ф. 6. Д. 37208. Л. 9, 10; Ф. 46. Д. 6663. Л. 37.

## Основные тактико-технические данные кораблей противника

Класс и наименование корабля	Водоизмещение, скорость, вооружение, миноподъемность. Год постройки
Немецкие	
ЗМ «Кобра»	2760 т, 17 узл, 180 мин, 2 – 88-мм, 2 – 37-мм, 2 – 20-мм
ЗМ «Кайзер»	1920 т, 17 узл, 200 мин, 2 – 88-мм, 2 – 37мм, 8 – 20-мм
ЗМ «Кёнигши Луизе»	3370 т, 16 узл, 240 мин, 2 – 88-мм, 1 – 37-мм, 2 – 20-мм
ТКА S26-S29, S39-S47, S101-S106	100 т, 39 узл, 2 – 533-мм ТА (4 торпеды), 6 мин или 10 МЗ, 2 – 20-мм или 1 – 37-мм и 1 – 20-мм; осадка – 1,67 м
КАТЩ R53-R64	130 т, 20 узл, 10 мин или МЗ, 2-6 – 20-мм; осадка – 1,4 м
Финские	
БР «Вийямяйнен», «Ильмаринен»	3900 т, 15 узл, 1 – 254-мм, 8 – 105-мм, 4 – 40-мм, 4 – 20-мм
КЛ «Хямеенмаа», «Уусимаа»	530 т, 15 узл, 2 – 102-мм, 2 – 40-мм, 1 – 20-мм. 1917 г.
КЛ «Турунмаа», «Карьяла»	340 т, 15 узл, 2 – 75-мм, 2 – 20-мм. 1918 г.
ЗМ «Руотсинсалми», ЗМ «Рийлахти»	310 т, 15 узл, 100 мин, 1 – 75-мм, 1 – 40-мм, 2 – 20-мм. 1940 г.
ПЛ «Ветехинен», «Веспхинси», «Ику-Турсо»	490/ 600 т, 14/ 8 узл, 4 – 533-мм ТА, 20 мин, 1 – 76-мм, 1 – 20-мм. 1930–1931 гг.
ПЛ «Саукко»	130/ 140 т, 7/ 6 узл, 2 – 450-мм ТА, 6 мин, 1 – 12,7-мм. 1930 г.
ПЛ «Весикко»	250/300 т, 13/ 8 узл, 3 – 533-мм ТА, 1 – 20-мм. 1933 г.
ТКА «Сису»	13 т, 22 узл, 2 – 450-мм ТА. 1918 г.
ТКА «Иску»	11 т, 31 узл, 2 – 450-мм ТА. 1926 г.
ТКА «Нуоли», «Сюоксю»	12 т, 40 узл, 2 – 450-мм ТА, 2-3 мины. 1928 г.
ТКА «Винха», «Раю»	12 т, 40 узл, 2 – 450-мм ТА, 2-3 мины. 1929 г.
СКА VMV 1, 2	30 т, 22 узл, варьируемое вооружение, в том числе 4 мины. 1930 г.
СКА VMV 5, 6, 8, 9, 10, 11, 12, 17	35 т, 23 узл, варьируемое вооружение: в том числе 2 – 450-мм ТА ( съемные) или 4 мины (на съемные рельсовые дорожки), различный состав артиллерии калибра 40-мм и / или 20-мм. 1931–1935 гг.
Минный катер «Миша»	80 т, 9 узл, 1 – 20-мм, 40 мин. 1916 г.

- Примечания:* 1. Броненосцы базировались в портах Ботнического залива.  
2. Канонерские лодки финны иногда именовали миноносцами.  
3. Охранение ЗМ и КАТЩ при постановке мин обычно осуществляли ТКА.  
4. Вооружение ТКА и КАТЩ в отдельных случаях могло быть более сильным.
- Источники:* Keskinen K., Mäntykoski J. Suomen Laivasto sodassa. 1939–1945. – Espoo, 1991. S. 144, 148; В. В. Платонов, Ю. В. Апаньков. Боевые корабли Германии. 1939–1945. СПб, 1995. С. 58, 62, 134.



Таблица 127

**Тактико-технические характеристики торпед, состоявших на вооружении ВМС и ВВС Германии**

Образец торпеды	Калибр, мм	Вес заряда, кг	Скорость хода, узл	Дальность хода, м	Носитель
g. 6-a	533	300	50	3500	ПЛ и ТКА
F5B	450	240	38-40	2800-3000	авиация

Источник: Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг. 2-е изд. Т. 1. СПб, 2005. С. 36.

Таблица 128

**Тактико-технические характеристики торпед, состоявших на вооружении ВМС Финляндии**

а) итальянских

Тип	Калибр, мм	Общий вес, кг	Вес заряда, кг	Длина, м	Дальность хода, м						
					3000	4000	6000	8000	10000	12000	15000
					Скорость хода, узл						
T/40	450	850-950	200-250	5,5-6	41	•	30	27	•	•	•
T/30	533	1600	250-350	7-7,5	52	50	43	39	34	30	25

б) русских

Тип	Калибр, мм	Общий вес, кг	Вес заряда, кг	Длина, м	Дальность хода, м	
					3000	6000
					Скорость хода, узл	
T/12	450	820/850	116	5,7	39	29

в) британских

Тип	Калибр, мм	Общий вес, кг	Вес заряда, кг
T/33	533	1455	250

Источники: Шведе Е. Е. Военные флоты. 1939-1940 гг. Справочник по военно-морским флотам иностранных государств. М.-Л., 1940. С. 229;  
Интернет: сайт «Finnish Navy in WW II».

Таблица 129

**Тактико-технические характеристики мин, состоявших на вооружении ВМС Германии**

Тип	Вес заряда, кг	Глубина постановки, м	Противотральное устройство	Постановщик
<b>Контактные</b>				
EMC	300	100, 200, 300 или 500	нет	Надводные корабли

EMC m KA	250 или 285	100, 200, 300 или 500	Трубка «КА», замыкающая цепь взрыва при перемещении ее тралом	Надводные корабли
EMC m AN Z, антенная	285 или 300	200 + заданное углубление	нет	Надводные корабли
BMA	50–40	•	нет	Авиация (беспарашютная)
<b>Неконтактные</b>				
ТМВ, магнитная, акустическая и магнитно-акустическая	420–560	22–27	приборы срочности и кратности	Торпедные катера
BM-1000, магнитная	700	120	приборы срочности и кратности	Авиация (беспарашютная)

Источники: Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. 2-е изд. Т. I. СПб, 2005. С. 37;

Интернет: сайт «German Navy in WW II».

Таблица 130

**Тактико-технические характеристики мин, состоявших на вооружении ВМС Финляндии**

Тип	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Углубление, м	Страна-создатель
<b>Контактные</b>				
M / 12	580	90–100	•	Россия до 1918 г.
S / 08	580	75–80	0,9–6,7	Россия до 1918 г.
S / Ma-35	•	95	Минимальное –1,2	Финляндия
S / Ma-36	•	90 – 95	Минимальное –1,2	Финляндия
S / 40	•	100	•	Финляндия
S / SP – для ПЛ, противолодочная	•	30	•	Германия
S / E	Это мина S / SP с антенной			Германия
RE / S-1 – минный защитник	Другие обозначения: Sp. C и Sprengboje C Вес ВВ – 0,8 кг			Германия
<b>Неконтактные</b>				
RMA – магнитная, донная для катеров	1150	800–830	не более 25	Германия

Источник: Интернет: сайт «Finnish Navy in WW II».

**Фактическая погода 27–29.08.1941 г. в Таллинском заливе  
и средней части Финского залива по данным кораблей и судов**

Корабль, судно	Время	Район	Метеоэлементы
27 августа			
12-й дикатц	22.00	Таллинский залив	Ветер NO – 6 баллов, дождь
ГИСУ «Лоод»	22.20	Таллинский залив	Ветер N – штормовой
ЭМ «Суровый»	23.12	Таллинский залив	Ветер восточный – 8 баллов
ТР «Казахстан»	–	Таллинский залив	Ветер Ost – 7–8 баллов, дождь
ТР «Калпакс»	23.30	Таллинский залив	Ветер N – 7 баллов, плохая видимость
28 августа			
СКА МО № 141	00.00	$\varphi = 60^{\circ}00'N$ $\lambda = 26^{\circ}40'E$	Ветер NO – 6 баллов, волнение моря 5 баллов
БТЩ «Гафель»	00.00	о. Найссаар – о. Аэгна	Ветер Ost – 6 баллов
ТЩ № 43	04.00	Меридиан м. Юминда	Ветер NO – 6–7 баллов, море 4–5 баллов, видимость плохая, дождь
СКА ПК-220	05.00	Меридиан м. Юминда	Шторм от NO, море 7 баллов
СКА МО № 200	07.30	У о. Аэгна	Ветер – 6 баллов, волнение 3 балла
СКА МО № 507	07.35	Таллинский рейд	Ветер – NO 7 баллов, видимость малая, дождь
ЗС «Азимут»	09.30	У и-ова Виймси	Ветер – 6–7 баллов
ТЩ № 43	12.00	Таллинский рейд	Ветер NO – 5 баллов, море – 4 балла, видимость плохая
12-й дикатц	12.00	Таллинский рейд	Ветер NO – 4–5 баллов, дождь
ЭМ «Гордый»	18.04	Меридиан м. Юминда	Ветер NO – 3 балла, средняя волна
ЭМ «Свирепый»	18.30	Меридиан м. Юминда	Ветер NO – 3 балла, $t = 20^{\circ}$ , влажность 80%
ЭМ «Сметливый»	19.27	Меридиан м. Юминда	Ветер N – 2 балла, $t = 12^{\circ}$ , $p = 758$ мм, штгль
ЭМ «Суровый»	–	Меридиан м. Юминда	Ветер W – 4 балла
ТЩ № 43	20.00	Меридиан $25^{\circ}10'E$	Ветер NNW – 2 балла, море – 1 балл, видимость средняя
ТР «Казахстан»	22.00	Меридиан о. Мохни	Ветер NW – 1–2 балла
ТР «Тобол»	23.00	Меридиан м. Юминда	Ветер – 5 баллов
29 августа			
ТЩ № 43	12.00	Меридиан о. Родшер	Ветер NW – 2 балла, море – 1 балл, видимость средняя
ГИСУ «Лоод»	–	–	Ветер NO – слабый, $t_{\text{мор}} = 14-20^{\circ}$

**Количество людей, направленных с некоторых кораблей на сухопутный фронт в Таллине**

Наименование корабля, соединения	Количество направленных на фронт
Легкий крейсер «Киров»	42 человека (АО ЦВМА. Ф. 21. Д. 27909. Л. 32–38)
Лидер «Ленинград»	21 человек (АО ЦВМА. Ф. 44. Д. 8944. Л. 246, 247)
Лидер «Минск»	40 человек (ЦВММ. Рук.-док. фонд. Инв. № В-23706)
Эсминец «Гордый»	20 человек ( <i>Правиленко Г. Повесть о «Гордом»</i> . 1972. С. 165)
Эсминец «Свирепый»	20 человек (ЦВММ. Рук.-док. фонд. Инв. № В-29380)
Эсминец «Славный»	26 человек (ЦВММ. Рук.-док. фонд. Инв. № В-29380)
Сетевой заградитель «Онега»	3 человека (ЦВМА. Ф. 1144. Оп. 06507. Д. 24. Л. 86)
Минная оборона Балтийского моря	31 человек (АО ЦВМА. Ф. 210. Д. 7107. Л. 115)

## ПРИЛОЖЕНИЕ 2

## ПЕРСОНАЛИИ

## а) по должностям

**Лица, принимавшие решение и отдававшие приказ  
об оставлении Таллина, а также наделенные обязанностями по  
организации взаимодействия Ленинградского фронта с КБФ**

Председатель Государственного Комитета обороны (ГКО), председатель Совета народных комиссаров (СНК) и нарком обороны СССР, Верховный главнокомандующий всеми войсками Красной армии и Военно-морского флота (ВМФ), член Политбюро и секретарь ЦК ВКП(б) **Сталин Иосиф Виссарионович**

Заместитель председателя ГКО, заместитель председателя СНК и нарком иностранных дел СССР, член политбюро ЦК ВКП(б) **Молотов Вячеслав Михайлович**

Народный комиссар Военно-морского флота (ВМФ) СССР **Кузнецов Николай Герасимович**  
Член Ставки ВГК, начальник Генерального штаба Красной армии (ГШ КА) **Шапошников Борис Михайлович**

Начальник Оперативного управления ГШ КА **Василевский Александр Михайлович**  
Член ГКО и Ставки ВГК, главнокомандующий войсками Северо-Западного направления (СЗН) **Ворошилов Климент Ефремович**

Член Военного совета СЗН, член Политбюро и секретарь ЦК ВКП(б), Ленинградского обкома и горкома ВКП(б) **Жданов Андрей Александрович**

Заместитель наркома ВМФ — начальник Главного морского штаба ГМШ ВМФ, заместитель главкома войсками СЗН по морской части **Исаков Иван Степанович**, член Военного совета ЛФ

Командующий войсками Северного, с 23.08.1941 г. Ленинградского фронта (ЛФ) **Попов Маркиан Михайлович**

Командующий ВВС СЗН, с 23.08.1941 г. ЛФ **Новиков Александр Александрович**

**Руководители Таллинского прорыва**

Командующий КБФ — Трибуц Владимир Филиппович

Член Военного совета КБФ — Смирнов Николай Константинович

Член Военного совета КБФ — Вербицкий Александр Дмитриевич

Командир ГС, командир ОЛС КБФ — Дрозд Валентин Петрович

Командир ОНР, начальник штаба КБФ, 1-й заместитель командующего КБФ при прорыве — **Пантелеев Юрий Александрович**

Командир АР, командир МО БМ, 2-й заместитель командующего КБФ при прорыве — **Ралль Юрий Федорович**

Командир КОН-1, начальник 2-го отделения оперативного отдела штаба КБФ — **Богданов Николай Георгиевич**

Командир КОН-2, командир 1-го дикл Шхерного отряда КВМБ — **Антонов Неон Васильевич**

Командир КОН-3, командир отряда транспортов особого назначения КБФ — **Янсон Август Федорович**

Командир КОН-4, флагманский минер младший штаба КБФ — **Глуховцев Сергей Алексеевич**

**Командиры соединений — участники Таллинского прорыва**

Командир ОВР ГБ КБФ до 31.08.1941 г., командир ОВР КБФ с 1.09.1941 г. — **Птохов Борис Павлович**

Командир 1-го днэм — **Солоухин Сергей Дмитриевич**

## Приложения

- Командир 3-го днэм – Сидоров Лев Николаевич  
Командир 4-го днэм – Маслов Виктор Иванович  
Командир 5-го днэм – Заяц Андрей Иванович  
Командир 1-й брпл – Египко Николай Павлович  
Командир 2-й брпл – Орел Александр Евстафьевич  
Командир 1-го днпл 1-й брпл – Трипольский Александр Васильевич  
Командир 3-го днпл 1-й брпл – Аверочкин Анатолий Кузьмич  
Командир 1-й бртка – Чероков Виктор Сергеевич  
Командир Истребительного отряда ОВР ГБ – Перфилов Александр Николаевич  
Командир 1-го днска Истребительного отряда ОВР ГБ – Капралов Михаил Васильевич  
Командир 2-го днска Истребительного отряда ОВР ГБ – Резниченко Яков Терентьевич  
Командир днскр ОВР ГБ – Филиппов Владимир Николаевич  
Командир бртр МО БМ – Мамонтов Николай Александрович  
Командир 1-го днбтц бртр МО БМ – Резванцев Петр Трофимович, командир ПМО ГС  
Командир 2-го днбтц бртр МО БМ – Гадяцкий Михаил Давидович  
Командир 11-го днкатц бртр МО БМ – Гудзиев Павел Иванович  
Командир 12-го днкатц бртр МО БМ – Кимаев Виктор Кузьмич  
Командир западной группы заградителей Отряда заграждения МО БМ – Дубровицкий Леонид Владимирович  
Командир днска – заградителей МО БМ – Яковлев Виктор Сергеевич  
Командир 12-го днттц ОВР КВМБ – Визиров Николай Петрович, командир ПМО КОИ-2  
Командир 15-го днкатц ОВР ГБ – Дерюгин Алексей Никитович  
Командир группы пка – Оводов  
Начальник Балтийской ЭПРОН – Фаддеев Петр Дмитриевич

### Командиры кораблей – участники Таллинского прорыва

- Командир КРЛ «Киров» – Сухоруков Максим Георгиевич  
Командир ЛД «Ленинград» – Горбачев Георгий Матвеевич  
Командир ЛД «Минск» – Петунин Петр Николаевич  
Командир ЭМ «Гордый» – Ефет Евгений Борисович  
Командир ЭМ «Свириный» – Мазепин Павел Федорович  
Командир ЭМ «Скорый» – Баландин Александр Николаевич  
Командир ЭМ «Славный» – Осадчий Михаил Дмитриевич  
Командир ЭМ «Сметливый» – Нарыков Василий Михайлович  
Командир ЭМ «Суровый» – Андреев Василий Федорович  
Командир ЭМ «Артем» – Сей Александр Борисович  
Командир ЭМ «Володарский» – Фалин Николай Васильевич  
Командир ЭМ «Калинин» – Стасов Петр Борисович  
Командир ЭМ «Яков Свердлов» – Спиридонов Александр Матвеевич  
Командир СКР «Буря» – Маклецов Александр Андреевич  
Командир СКР «Снег» – Орлов Михаил Иванович  
Командир СКР «Циклон» – Роснев Михаил Андреевич  
Командир СКР «Аметист» – Сукач Александр Николаевич  
Командир СКР «Касатка» – Михайловский Иван Селивестрович  
Командир СКР «Ост» – Артемьев Михаил Федорович  
Командир СКР «Разведчик» – Хонок Григорий Семенович  
Командир СКР «Топаз» – Новыш Александр Андреевич  
Командир СКР «Щорс» – Пунченко Александр Ефимович  
Командир СКР «Амгунь» – Вальдман Николай Фридрихович

Командир КЛ И-8 – Григорьев  
 Командир КЛ «Москва» – Андреев Михаил Тихонович  
 Командир ПЛ С-4 – Абросимов Дмитрий Сергеевич  
 Командир ПЛ С-5 – Башенко Александр Аркадьевич  
 Командир ПЛ «Калев» – Ныров Борис Алексеевич  
 Командир ПЛ «Лембит» – Полешук Владимир Антонович  
 Командир ПЛ Ш-301 – Грачев Иван Васильевич  
 Командир ПЛ Ш-307 – Петров Николай Иванович  
 Командир ПЛ Ш-308 – Маркелов Александр Филиппович  
 Командир ПЛ Ш-322 – Ермилов Виктор Андреевич  
 Командир ПЛ Ш-405 – Федотов Михаил Васильевич  
 Командир ПЛ М-79 – Автомонов Иван Васильевич  
 Командир ПЛ М-95 – Федоров Леонид Петрович (врид)  
 Командир ПЛ М-98 – Беззубиков Иван Иванович  
 Командир ПЛ М-102 – Гладиллин Петр Васильевич  
 Командир ТКА № 37 – Жильцов Василий Маркович  
 Командир ТКА № 103 – Ярошевский П.  
 Командир ТКА № 113 – Глушков Сергей Александрович  
 Командир СКА МО-5 – Хвостов Михаил Георгиевич  
 Командир СКА МО № 112 – Гимпельсон Соломон (Семен) Абрамович  
 Командир СКА МО № 131 – Благодарев Георгий Сергеевич  
 Командир СКА МО № 133 – Шевченко Юрий Ильич  
 Командир СКА МО № 142 – Обухов Александр Афанасьевич  
 Командир СКА МО № 195 – Расин Иосиф Семенович  
 Командир СКА МО № 197 – Кортон Пантелеймон Степанович  
 Командир СКА МО № 200 – Степанов Виктор Петрович  
 Командир СКА МО № 204 – Туморин Сергей Федорович  
 Командир СКА МО № 501 – Макаренко Михаил Дмитриевич  
 Командир СКА МО № 502 – Азеев Юрий Федорович  
 Командир СКА МО № 507 – Мартынов Петр Максимович  
 Командир СКА МО № 510 – Дворецкий Николай Львович  
 Командир СКА ПК-202 – Власов Николай Григорьевич  
 Командир СКА ПК-204 – Шаромов Василий Степанович  
 Командир СКА ПК-207 – Воробьев Алексей Павлович  
 Командир СКА ПК-208 – Сажнев Петр Иванович  
 Командир СКА ПК-210 – Панцырный Валентин Михайлович  
 Командир СКА ПК-211 – Анпилов Александр Андреевич  
 Командир СКА ПК-212 – Левшин Александр Степанович  
 Командир СКА ПК-213 – Лавриков Владимир Васильевич  
 Командир СКА ПК-214 – Минин Георгий Филиппович  
 Командир СКА ПК-220 – Лазоногов Корней Андреевич  
 Командир СКА ПК-232 – Черевиченко Григорий Сергеевич  
 Командир СКА № 601 (ка МА-1) – Антипов Александр Иванович  
 Командир СКА № 602 (ка МА-2) – Глушков Николай Алексеевич  
 Командир ПКА К-273 – Оганезов Сурен Сумбатович  
 Командир ПКА К-274 – Щерия Трофим Павлович  
 Командир ПКА К-279 (ска № 614) – Кружков  
 Командир ПКА К-280 (ска № 615) – Корниенко  
 Командир ПКА К-284 (ска № 616) – Бондаренко  
 Командир ПКА К-288 – Иванов  
 Командир ПКА К-292 – Жихарев  
 Командир ПКА К-294 – Басюк

## Приложения

- Командир судна-ловушки ПЛ «Хийусаар» — Племянников Михаил Евгеньевич  
Командир ЗС «Азимут» — Кузьминых Федор Исаевич  
Командир ЗС «Вятка» — Сивичин Василий Васильевич  
Командир ЗС «Онега» — Саунов Яков Васильевич  
Командир БТИЦ Т-203 «Патрон» — Ефимов Михаил Павлович  
Командир БТИЦ Т-204 «Фугас» — Пилерман Владимир Львович  
Командир БТИЦ Т-205 «Гафель» — Шкробтиенко Евгений Федорович  
Командир БТИЦ Т-206 «Верп» — Бадах Гордей Андреевич  
Командир БТИЦ Т-207 «Шпиль» — Дебелов Николай Сергеевич  
Командир БТИЦ Т-210 «Гак» — Панков Саватий Владимирович  
Командир БТИЦ Т-211 «Рым» — Савлевич Андрей Мартынович  
Командир БТИЦ Т-215 — Дусь Григорий Спиридонович  
Командир БТИЦ Т-217 — Становнов Иван Яковлевич  
Командир БТИЦ Т-218 — Цыбин Андрей Васильевич  
Командир ТТИЦ № 33 «Олонка» — Ершов  
Командир ТТИЦ № 35 «Шуя» — Зинков Василий Дмитриевич  
Командир ТТИЦ № 43 — Федоров  
Командир ТТИЦ № 44 — Ичин Сергей Иванович  
Командир ТТИЦ № 47 — Шановалов Николай Иванович  
Командир ТТИЦ № 52 «Бук» — Гусельников Анатолий Викторович  
Командир ТТИЦ № 56 «Барометр» — Еремеев Александр Николаевич  
Командир ТТИЦ № 57 (Т-298) «Виестурс» — Семенов Илья Александрович  
Командир ТТИЦ № 58 «Осетр» — Власов Иван Николаевич  
Командир ТТИЦ № 71 «Краб» — Пастухов Василий Дмитриевич  
Командир ТТИЦ № 72 «Дзержинский» — Лесков Николай Михайлович  
Командир ТТИЦ № 83 — Миненок Владимир Тарасович  
Командир ТТИЦ № 84 — Румянцев Михаил Федорович  
Командир ТТИЦ № 86 — Лучкин Николай Степанович  
Командир ТТИЦ № 88 — Зеров Алексей Павлович  
Командир ТТИЦ № 91 «Ляпидевский» — Варламов Андрей Сергеевич  
Командир ТТИЦ № 121 — Панкратов Леонид Павлович  
Командир ТТИЦ № 123 «Баян» — Сенюшкин Владимир Петрович  
Командир ТТИЦ 5М2 «Пикша» — Красовский В.  
Командир ЭМТИЦ 8М1 «Поводец» — Иодынский Карл Павлович  
Командир КАТИЦ № 1101 — Семсенов Поликарп Иванович  
Командир КАТИЦ № 1103 — Пучков Александр Павлович  
Командир КАТИЦ № 1104 — Восипов Юнис Зейнутдинович  
Командир КАТИЦ № 1106 — Мельников Павел Антонович  
Командир КАТИЦ № 1108 — Торицин Александр Павлович  
Командир КАТИЦ № 1109 — Верюжский Иван Александрович  
Командир КАТИЦ № 1201 — Антипов  
Командир КАТИЦ № 1203 — Матвеев  
Командир КАТИЦ № 1204 — Долгополов  
Командир КАТИЦ № 1206 — Зуй Д.  
Командир КАТИЦ № 1208 — Хренов  
Командир КАТИЦ № 1209 — Цыбин  
Командир КАТИЦ № 1313 (или № 97) — Пузырев Юрий  
Командир КАТИЦ № 1501 «Вайндло» — Казарин Григорий Дмитриевич  
Командир КАТИЦ № 1509 — Тимофеев  
Командир КАТИЦ № 1510 — Рябов  
Командир КАТИЦ № 1511 — Голубев  
Командир КАТИЦ № 1512 — Нечин

**Командиры и капитаны вспомогательных судов,  
старшины катеров — участники Таллинского прорыва**

Командир ШК (ТР) «Вирония» — Ростик Виктор Борисович  
 Командир ПБ (УЧСУ) «Ленинградсовет» — Амелько Николай Николаевич  
 Капитан ЛЕД «Кришнянис Вальдемарс» — Логинов С. М.  
 Капитан ЛЕД «Суур Тылл» — Тыниссоо Херман  
 Капитан ПМ «Серп и Молот» — Тихонов Андрей Георгиевич  
 Капитан ТН № 12 — Занеев Федор Федорович  
 Командир СС «Кольвань» — Плеханов Яков Степанович  
 Командир СС «Метеор» — Титов Леонид Александрович  
 Командир СС «Нсигун» — Магула Георгий Апостолович  
 Командир СС «Сатурн» — Субботин Евгений Семенович  
 Командир ГС «Лоод» — Махонин  
 Капитан ГС «Лоод» — Саадре Ааво  
 Капитан ЛЕД БУК «Тасуя» — Тальфельдт В. П.  
 Капитан БУК «Альфа» — Юнкулис Ж. Р.  
 Капитан БУК И-18 — Семиков В.  
 Капитан БУК «Палдиски» — Горохов Е.  
 Командир смх БАР ТТ-1 — Варламов  
 Капитан МБ № 56 «Механизатор» — Лукка А. П.  
 Капитан МБ № 61 «Капитан» — Саля И. В.  
 Капитан МБ № 62 «Вейно» — Синнепси М. П.  
 Старшина водолазного катера ВРД-43 — Воронков  
 Старшина катера ВР-5 — Наумский

**Капитаны транспортов — участники Таллинского прорыва**

Капитан ВТ № 511 «Алев» — Покидов Григорий С.  
 Капитан ВТ № 563 «Атис Кронвалдс» — Эсминьш Артурс (Артурс Адамович)  
 Капитан ВТ № 546 «Аусма» — Эракс Вольдемарс (Эракс Вольдемар Петрович)  
 Капитан ВТ № 501 «Балхаш» — Демидов Александр Африканович  
 Капитан ВТ № 543 «Вторая Пятилетка» — Лукин Николай Иванович  
 Капитан ВТ № 505 «Иван Пананин» — Смирнов Александр Петрович  
 Капитан ВТ № 524 «Калпакс» — Вейнбергс Эрнестс (Вейнберг Эрнест Эдуардович)  
 Капитан ВТ № 523 «Казахстан» — Калитаев Вячеслав Семенович  
 Капитан ВТ № 579 «Кумари» — Аунапу Хейнрих  
 Капитан ВТ № 581 «Лейк Люцерне» — Каск Георг (Каск Георгий Георгиевич)  
 Капитан ВТ № 518 «Луга» — Миронов Василий Михайлович  
 Капитан ВТ № 584 «Найтсаар» — Калью Вольдемар  
 Капитан ВТ № 529 «Скрунда» — Остапенко Сергей П.  
 Капитан ВТ № 512 «Тобол» — Виноградов Борис Иванович  
 Капитан ВТ № 550 «Шауляй» — Монкевичус Б. Ф.  
 Капитан ВТ № 545 «Эверита» — Шпоре Янис  
 Капитан ВТ № 530 «Элла» — Ленни Эрих  
 Капитан ВТ № 537 «Эргонаутис» — Саар Эдгар  
 Капитан ВТ № 547 «Ярвамаа» — Голофастов М. Х.

**Военные коменданты транспортов — участников Таллинского прорыва**

Военный комендант ТР «Алев» — лейтенант Гютов Б. П.  
 Военный комендант ТР «Аусма» — курсант Селиханович  
 Военный комендант ТР «Балхаш» — лейтенант Яровиков



Военный комендант ТР «Вторая Пятилетка» — курсант Боровик В. А.  
Военный комендант ТР «Иван Папанин» — старший лейтенант Балычев  
Военный комендант ТР «Казахстан» — старший лейтенант Шумаков  
Военный комендант ТР «Калпакс» — лейтенант Нестеров И. В.  
Военный комендант ТР «Луга» — старший лейтенант Тихонов  
Военный комендант ТР «Скрунда» — курсант Завгородний А. А.  
Военный комендант ТР «Тобол» — старший лейтенант Торадзе  
Военный комендант ТР «Эверита» — курсант Петров  
Военный комендант ТР «Элла» — инженер-лейтенант Аникин Н. Ф.  
Военный комендант ТР «Эргонаутис» — старший лейтенант Большаков Вячеслав Петрович  
Военный комендант тр «Ярвамаа» — воентехник (?) ранга Розенберг А. Х.

**Командиры соединений, кораблей и частей, капитаны судов голландского ОПР, включая дополнительно выделенные от КВМБ для усиления охранения прорывавшихся из Таллина сил КБФ, спасательных действий на голландских плесах и перевозки спасенных людей с островов Финского залива, — участники Таллинского прорыва**

Командир КВМБ до 1.09.1941 г. — Корнев Константин Юлианович  
Командир ОВР КВМБ до 31.08.1941 г. — Антоневиц Леонид Донатович  
Командир голландского ОПР, начальник штаба ОЛС — Святов Иван Георгиевич  
Командир дивизиона СКР ОВР КВМБ — Каминский  
Командир 3-го днттц ОВР КВМБ — Белков Дмитрий Михайлович  
Командир 9-го днттц ШО КВМБ — Дункер Орест Федорович  
Командир СКР № 7 «Степан Разин» — Кральников  
Командир СКР «Уран» — Павлович Валентин Иосифович  
Командир СКР № 16 «Чапаев» — Александров Константин Евгеньевич  
Командир СКА МО № 132 — Шевцов Иван Александрович  
Командир СКА МО № 141 — Беребера Александр Наумович  
Командир СКА МО № 193зав — Никитин Антон Васильевич  
Командир СКА МО № 217зав — Сипайло Анатолий Александрович  
Командир СКА МО № 503 — Патокин Александр Захарович  
Командир СКА ПК-200 — Варлахов Иван Андреевич  
Командир СКА ПК-201 — Басов В. И.  
Командир СКА ПК-221 — Яковлев Владимир Константинович  
Командир СКА ПК-224 — Сухоленцев Александр Григорьевич  
Командир СКА ПК-225 — Харченко Сергей Яковлевич  
Командир СКА ПК-231 — Латышев Василий Иванович  
Командир ТТЦ № 31 «Москва» — Орлов  
Командир ТТЦ № 32 «Озерной» — Совашинский  
Командир ТТЦ «Ижорец-35» — Кривоус Юрий Иванович  
Командир ТТЦ № 36 «Молотов» — Майоров Александр Семенович  
Командир ТТЦ № 38 «Тюлень» — Ведюков Иван Александрович  
Командир ТТЦ № 39 «Сиговец» — Романов Алексей Яковлевич  
Командир ТТЦ № 41 «Сергей Киров» — Эйнитрей Иосиф Юрьевич  
Командир ТТЦ № 48 «Антикайнен» — Анушкин Иван Дмитриевич  
Командир ТТЦ № 53 «Ударник» — Муравьев Аркадий Александрович  
Командир ТТЦ № 54 «Клюз» — Бузлуцкий Константин Афремович  
Командир ТТЦ № 55 «Мороз» — Рутковский Федор Дмитриевич  
Командир ТТЦ № 59 «Фурманов» — Чирков Калник Александрович  
Командир ТТЦ № 75 «Орджоникидзе» — Сизьмин Михаил Николаевич  
Командир ТТЦ № 73 «Менжинский» — Побывтов Павел Николаевич

Командир ТТЩ № 76 «Коралл» – Подсевалов Иустин Александрович  
 Командир ТТЩ № 92 «Инженер» – Халатов Александр Васильевич  
 Командир ТТЩ № 93 «Сом» – Гаврилов Дмитрий Константинович  
 Командир ТТЩ № 94 («Ижорец-20») – Хмельницкий Александр Иванович  
 Командир ТТЩ № 125 – Вахрушкин Александр Степанович  
 Командир ТТЩ № 128 – Коломейцев Александр Емельянович  
 Командир ТТЩ № 129 («Ижорец-30») – Коломыйцев Борис Андреевич  
 Командир ТТЩ № 179 – Волков Петр Иванович  
 Командир ТТЩ «Балмашев» – Минаев Александр Николаевич  
 Командир КАТЩ № 1102 – Кемко Павел Михайлович  
 Командир КАТЩ № 1107 – Карасев Николай Антонович  
 Командир группы мотоботов – Пискунов  
 Командир ГИСУ «Гидрограф» – Лисица Константин Ильич  
 Капитан БУК «Шквал» – Левичев  
 Капитан ТР «Саул» – Щетинина Анна Ивановна

**Командиры соединений и частей ВВС КБФ, БО и СНиС КВМБ,  
 осуществлявших ПВО и обеспечение Таллинского прорыва**

Командующий ВВС – Самохин Михаил Иванович  
 Начальник штаба ВВС – Сурков Дмитрий Иванович  
 Командир 61-й абр по 29.08.1941 г. – Морозов Андрей Михайлович  
 Командир 13-го иап 10-й абр по 29.08.1941 г., командир 61-й абр ВВС с 30.08.1941 г. – Романенко  
 Иван Георгиевич  
 Начальник штаба 61-й абр ВВС – Соколов Валентин Иванович  
 Командир 5-го иап 61-й абр ВВС – Кондратьев Петр Васильевич  
 Командир 13-й окиаэ 61-й абр ВВС – Денисов Алексей Александрович  
 Командир 104-й оиаэ ВВС – Охтеня Михаил Васильевич  
 Командир 71-го иап 10-й аб ВВС – Коронец Алексей Васильевич  
 Командир 15-го рап ВВС – Бартниковский Дмитрий Филиппович  
 Комендант ГУС БО КВМБ – Большаков Иван Анисимович  
 Начальник штаба ГУС БО КВМБ – Ястребов Алексей Иванович  
 Начальник поста СНиС № 31 (о. Вайндло) – Гущанинов Михаил Николаевич

**б) по алфавиту**

Абросимов Георгий Митрофанович – старший помощник капитана ПМ «Серп и Молот»  
 Абросимов Дмитрий Сергеевич – командир ПЛ С-4  
 Авсрочкин Анатолий Кузьмич – командир 3-го днл 1-й брпл  
 Авраамов Николай Юрьевич – командующий Чудской военной флотилией  
 Автомонов Иван Васильевич – командир ПЛ М-79  
 Азеев Юрий Федорович – командир СКА МО № 502  
 Алафузов Владимир Антонович – начальник Оперативного управления ГМШ ВМФ  
 Александров Владимир Петрович – начальник штаба МО БМ  
 Александров Константин Евгеньевич – командир СКР № 16 «Чапас»  
 Алексеев Александр Алексеевич – командир по оперативной части штаба МО БМ  
 Алексеев Александр Степанович – дивизионный штурман штаба 3-го днэм Эск  
 Амелько Николай Николаевич – командир ПБ (учст) «Лешинградсовет»  
 Андреев Василий Федорович – командир ЭМ «Суровый»  
 Андреев Михаил Тихонович – командир КЛ «Москва»  
 Андреев Василий Иванович – командир-оператор оперотдела штаба КБФ  
 Антипов Александр Андреевич – командир СКА ПК-211  
 Антипин – командир ТГЩ № 49 «Лайне»  
 Антипов Александр Иванович – командир СКА № 601 (ка МА-1)  
 Антипов – командир КАТЩ № 1201  
 Антоневиц Леонид Донатович – командир ОВР КВМБ, до 31.08.1941 г.  
 Антонов Невон Васильевич – командир 1-го днкл ЦЮ КВМБ, он же командир конвоя № 2  
 Анушкин Иван Дмитриевич – командир ТГЩ № 48 «Антикайнен»  
 Артемьев Михаил Федорович – командир СКР «Ост»  
 Аршинов – дивизионный артиллерист 5-го днттщ бртр МО БМ  
 Аунануу Хейирих – капитан ТР «Кумари»

Бабин Пантелеймон Иванович – начальник ОМУ ГМШ ВМФ  
 Бадах Гордей Андреевич – командир БТЩ Т-206 «Верп»  
 Баландин Александр Николаевич – командир ЭМ «Скорый»  
 Балков Павел Андреевич – начальник строительного отдела КБФ  
 Барабан Петр Ильич – начальник штаба 1-й бртка КБФ  
 Барановский Михаил Михайлович – начальник штаба 94-го оадп БО ГБ  
 Бартиновский Дмитрий Филиппович – командир 15-го ап ВВС  
 Барямов Максим Платонович – командир 5-го полка ЗА ПВО ГБ  
 Басов В. И. – командир СКА ПК-201  
 Басюк – командир ПКА К-294  
 Батюченко Николай Михайлович – начальник штаба 96-го оадп БО ГБ  
 Баудер Владимир Робертович – начальник 1-го отделения медико-санитарного отдела КБФ,  
 с сентября 1941 г. – начальник МСО КБФ  
 Башкатов Александр Васильевич – начальник химического отдела КБФ  
 Башенко Александр Аркадьевич – командир ПЛ С-5  
 Беззубиков Иван Иванович – командир ПЛ М-98  
 Безукладников Андрей Пименович – начальник отдела шлавсредств и гаваней тыла КБФ  
 Беклемишев И. М. – капитан ТР «Сигульда»  
 Белков Дмитрий Михайлович – командир 3-го днттщ ОВР КВМБ  
 Белоусов Иван Николаевич – военком морской группы при главкоме войсками СЗН  
 Белоусов Сергей Филиппович – командующий Эск (18.07–3.09.1941 г.)  
 Беляев Михаил Александрович – заместитель начальника МСО КБФ

- Берг Анатолий Иванович – командир 96-го оадн БО ГБ  
 Беребера Александр Наумович – командир СКА МО № 141  
 Березинский Лев Самойлович – начальник штаба 10-го ск  
 Благодарев Георгий Сергеевич – командир СКА МО № 131  
 Богданов Николай Георгиевич – начальник 2-го отделения оперативного отдела штаба КБФ.  
 он же – командир конвоя № 1  
 Большаков Иван Анисимович – комендант ГУС БО КВМБ  
 Бондаренко – командир ПКА К-284 (ска № 616)  
 Боярченко Петр Васильевич – военком БО ГБ  
 Брежинский Александр Иванович – помощник флагманского штурмана штаба МО БМ  
 Будков Николай Федосеевич – начальник штаба 34-го оадн БО ГБ  
 Буздукский Константин Ефимович – командир ТПЦ № 54 «Клюз»  
 Буленков С. Е. – командир БЧ-1 СС «Сатурн»  
 Буньков Степан Михайлович – командир 22-й мсд НКВД  
 Бютнер Генрих Павлович – капитан ТР «Вячеслав Молятов»
- Вальдман Николай Фридрихович – командир КЛ «Амгунь»  
 Вальга – дивизионный штурман 12-го днкатиц бртр МО БМ  
 Вальтер Эдгар – командир ТН № 11  
 Варламов Андрей Сергеевич – командир ТПЦ № 91 «Ляпидевский»  
 Варлахов Иван Андреевич – командир СКА ПК-200  
 Василевский Александр Михайлович – начальник Оперативного управления ГШ КА  
 Васильев Павел Михайлович – военком ОВР ГБ до 28.07.1941 г.  
 Ватутин Николай Федорович – 1-й заместитель начальника ГШ КА до 30.06.1941 г. начальник штаба Северо-Западного фронта с 1.07.1941 г.  
 Вахрушкин Александр Степанович – командир ТПЦ № 125  
 Вдовиченко Дмитрий Данилович – командующий Эск (до 18.07.1941 г.)  
 Ведюков Иван Александрович – командир ТПЦ № 38 «Тюлень»  
 Вейнбергс Эрнестс Эдуардс – капитан ТР «Калпакс»  
 Вербицкий Александр Дмитриевич – член Военного совета КБФ  
 Верижский Иван Александрович – командир КАТЦ № 1109  
 Визиров Николай Петрович – командир 12-го днттц ОВР КВМБ  
 Виноградов Борис Иванович – капитан ТР «Тобол»  
 Власов Иван Николаевич – командир ТПЦ № 58 «Осетр»  
 Власов Николай Григорьевич – командир СКА ПК-202  
 Волков Петр Иванович – командир ТПЦ № 179  
 Волков С. А. – командир БЧ-2 ЛД «Минск»  
 Вольский П. Я. – флагманский минер штаба ОВР ГБ  
 Воробьев Алексей Павлович – командир СКА ПК-207  
 Воронков – старшина водолазного катера ВРД-43  
 Ворошилов Климент Ефремович – член ГКО, член Ставки ВГК, главнокомандующий войсками СЗН (до 30.08.1941 г.)  
 Воснов Юнис Зейнутдинович – командир КАТЦ № 1104  
 Выдряков Павел Георгиевич – помощник по ВВС начальника отдела морской группы при главкоме войск СЗН
- Гаврилов Дмитрий Константинович – командир ТПЦ № 93 «Сом»  
 Гадяцкий Михаил Давидович – командир 2-го днбтц бртр МО БМ  
 Галлер Лев Михайлович – заместитель наркома ВМФ  
 Ганцов Иван Николаевич – начальник отдела ВОСО КБФ

## Приложения

- Гапковский Георгий Станиславович — командир по оперативной части штаба МО БМ  
Гасюк Станислав Викентьевич — командир по РСО штаба МО БМ  
Гвоздков — заместитель начальника штаба Северного фронта  
Герасимов Виктор Николаевич — начальник штаба отряда заграждения МО БМ  
Гилерман Владимир Львович — командир БТЦ Т-204 «Фугас»  
Гимпельсон Соломон (Семен) Абрамович — командир СКА МО № 112  
Гладилин Петр Васильевич — командир ПЛ М-102  
Глуховцев Сергей Алексеевич — флагманский минер младший штаба КБФ, он же — командир конвоя № 4 при прорыве  
Глушков Сергей Александрович — командир ТКА № 113  
Глушков Николай Алексеевич — командир СКА № 602 (ка МА-2)  
Голофастов М. Х. — капитан ТР «Ярвамаа»  
Голубев — командир КАТЦ № 1511  
Голубев (Голубев-Монаткин) Иван Федорович — заместитель начальника ОУ ГМШ ВМФ  
Гончаренко Александр Федорович — флагманский минер штаба МО БМ  
Горбачев Георгий Матвеевич — командир ЛД «Ленинград»  
Горновых Павел Иванович — флагманский химик штаба КБФ  
Городецкий Н. В. — начальник штаба Северного (с 23.08.1941 г. — Ленинградского) фронта  
Горохов Андрей Сергеевич — флагманский инженер-механик штаба КБФ  
Горохов Е. — капитан БУК «Палдиски»  
Горохов Тихон Леонтьевич — командир 17-го зенитн 4-го полка ЗА ПВО ГБ  
Гош Григорий Федорович — военком 202-го зенитн 5-го полка ЗА ПВО ГБ  
Грачев Иван Васильевич — командир ПЛ Ц-301  
Грачев Николай Павлович — военком 1-й особой (отдельной) бригады морской пехоты  
Григорьев — командир КЛ И-8  
Грузов Николай Петрович — командир КАТЦ № 1105  
Гудзиев Павел Иванович — командир 11-го днкатц бртр МО БМ  
Гулиев Махмут Ахметович — начальник 2-го отделения отдела ВОСО КБФ  
Гусельников Анатолий Викторович — командир ТТЦ № 52 «Бук»  
Гуськов Евгений Владимирович — начальник штаба ИО ОВР ГБ  
Гущанинов Михаил Николаевич — начальник поста СНиС № 31 (о. Вайндло)
- Дворецкий Николай Львович — командир СКА МО № 510  
Дебелов Николай Сергеевич — командир БТЦ Т-207 «Шпиль»  
Демидов Александр Африканович — капитан ТР «Балхаш»  
Денисов Алексей Александрович — командир 13-й окиаэ 61-й абр ВВС  
Дерглецкий Гурий Михайлович — военком 2-го днбтц бртр МО БМ  
Дерюгин Алексей Никитович — командир 15-го днкатц ОВР ГБ  
Долгополов — командир КАТЦ № 1204  
Доцоев Владимир Асанбекович — командир 14-го зенитн 3-го полка ЗА ПВО ГБ  
Дралов Иван Александрович — начальник штаба ПВО КБФ  
Дрозд Валентин Петрович — командир ОЛС (до 1.09.1941 г.), он же — командир ГС при прорыве, командующий Эск (с 3.09.1941 г.)  
Дубовский Петр Маркович — начальник штаба ОВР КВМБ 20.08–1.09.1941 г.  
Дубровицкий Леонид Владимирович — командир ЭМ «Карл Маркс», с 25.08.1941 г. — командир западной группы заградителей отряда заграждения МО БМ  
Дудин — дивизионный штурман 11-го днкатц МО БМ  
Дужельский С. С. — народный комиссар Морского флота СССР  
Дункер Орест Федорович — командир 9-го днтц Шхерного отряда КВМБ  
Дусь Григорий Спиридонович — командир БТЦ Т-215  
Дутиков Н. В. — командир БЧ-2 ЭМ «Гордый»

- Египко Николай Павлович — командир 1-й брпл  
 Елизаров Георгий Иосифович — дивизионный штурман 2-го диска ИО ОВР ГБ  
 Елисеев Алексей Борисович — комендант БО БР  
 Еремеев Александр Николаевич — командир ТТЩ № 56 «Барометр»  
 Ермаченков Василий Васильевич — командующий ВВС КБФ, с июля 1941 г. — заместитель командующего ВВС ЧФ  
 Ермилов Виктор Андреевич — командир ПЛ Щ-322  
 Ершов — командир ТТЩ № 33 «Олонка»  
 Ефет Евгений Борисович — командир ЭМ «Гордый»  
 Ефимов Михаил Павлович — командир БТЩ Т-203 «Патрон»  
 Ефстафьев Михаил Иванович — помощник флагманского минера штаба МО БМ  
 Ечин Иосиф Васильевич — военком 94-го оадн БО ГБ
- Жаворонков Семен Федорович — начальник ВВС ВМФ  
 Жамкочьян Степан Степанович — военком 2-го диска ИО ОВР ГБ  
 Жданов Андрей Александрович — член Политбюро и секретарь ЦК, Ленинградского обкома и горкома ВКП(б). член Военного совета СЗН  
 Жильцов Василий Маркович — командир ТКА № 37  
 Жихарев — командир ПКА К-292  
 Жуков Георгий Константинович — член Ставки ВГК, начальник ГШ КА до 1.08.1941 г.  
 Жуперков Владимир Петрович — командир 61-го зенадн 3-го полка ЗА ПВО ГБ
- Загорулько Леонид Наумович — второй помощник капитана ТР «Казахстан»  
 Занеев Федор Федорович — капитан ТН № 12  
 Захаров Иван Васильевич — командир 94-го оадн БО ГБ  
 Захаров Матвей Васильевич — начальник штаба СЗН (до 3.08.1941 г.)  
 Зашихин Гавриил Савельевич — начальник ПВО КБФ  
 Заяц Андрей Иванович — командир 5-го днэм Эск  
 Звейнек Карл Кристьянович — начальник технического отдела КБФ  
 Земляков Георгий Тимофеевич — военком ИО ОВР ГБ  
 Зернов Михаил Андреевич — начальник отдела связи КБФ  
 Зеров Алексей Павлович — командир ТТЩ № 88  
 Зинков Василий Дмитриевич — командир ТТЩ № 35 «Шуя»  
 Зозуля Федор Владимирович — начальник штаба КВМБ, заместитель начальника штаба КБФ с 1.09.1941 г.  
 Зорин Александр Васильевич — начальник командного управления ВМФ  
 Зубенко Иван Трифонович — военком артиллерийского отдела тыла КБФ  
 Зубов Терентий Максимович — начальник 1-го отделения штаба КУС БО КБФ  
 Зуй Д. — командир КАТЩ № 1206  
 Зуйков Николай Иванович — начальник Разведывательного управления ГМШ ВМФ  
 Зыков Василий Иванович — военком ПВО КБФ
- Иванов — командир ПКА К-288  
 Иванов Вадим Иванович — командир КВМБ (до 20.08.1941 г.)  
 Иванов Федор Сергеевич — командующий 8А с 30.06 по 24.07.1941 г.  
 Ивановский Николай Степанович — начальник штаба 2-й брпл  
 Иванушкин Петр Григорьевич — дивизионный штурман 1-го днбтц бртр МО БМ  
 Игнатьев Сергей Парфенович — заместитель наркома ВМФ по кадрам  
 Игнатюк Николай Дмитриевич — военком западной группы заградителей Отряда заграждения МО БМ  
 Ильин Александр Сергеевич — начальник оргмоботдела штаба КБФ

## Приложения

Ильин Петр Ильич – военком ОВР КВМБ  
Ильсов Степан Ефимович – командир БЧ-2 ЭМ «Свирепый»  
Иодынский Карл Павлович – командир ЭМТЦ «Поводец»  
Посифов Борис Николаевич – флагманский штурман штаба и начальник гидрографического отдела КБФ

Исаков Иван Степанович – заместитель наркома ВМФ, начальник ГМШ ВМФ и заместитель главкома войск СЗН по морской части, член Военного совета Ленфронта  
Ичин Сергей Иванович – командир ТТЦ № 41

Кабанов Сергей Иванович – командир ВМБ Ханко  
Казарин Григорий Дмитриевич – командир КАТЦ № 1501 «Вайндло»  
Казинцев – дивизионный штурман 5-го днттц бртр МО БМ  
Калашников Иван Евстигнеевич – командир по БП штаба КБФ, он же – командир-оператор штаба обороны г. Таллин по ж.-д. артиллерии

Калитаев Вячеслав Семенович – капитан ТР «Казахстан»  
Калью Вольдемар – капитан ТР «Найссаар»  
Каминский – командир днскр ОВР КВМБ  
Капралов Михаил Васильевич – командир 1-го днска ИО ОВР ГБ, ОВР КБФ  
Карасев Анатолий Николаевич – командир КАТЦ № 1107  
Карзуев Алексей Александрович – военком 5-го днтц бртр МО БМ  
Карников Семен Петрович – военком ЭМ «Скорый»  
Карпышев Михаил Михайлович – врид командира ОВР ГБ КБФ 30.06–13.07 и 5–26.08.1941 г., начальник штаба ОВР ГБ 14.07–4.08 и 27–31.08.1941 г.

Касък Георг (Каск Георгий Георгиевич) – капитан ТР «Лейк Люцерне»  
Кведло Станислав Иванович – помощник начальника штаба ИО ОВР ГБ  
Кемко Павел Михайлович – командир КАТЦ № 1102  
Кечеджи Николай Константинович – начальник отдела ВОСО ГМШ ВМФ  
Кимаев Виктор Кузьмич – командир 12-го днкатц бртр МО БМ  
Кирсеев Иван Алексеевич – старший научный сотрудник Исторического отдела ГМШ ВМФ  
Кирсанов Василий Семенович – военком 1-го днска ИО ОВР ГБ  
Клевенский Михаил Сергеевич – и. д. командира Либавской ВМБ, начальник штаба Прибалтийской ВМБ, помощник командира БО БР по морской части, заместитель начальника штаба КБФ  
Клементьев Николай Николаевич – член Военного совета Северного (Ленинградского) фронта до 4.09.1941 г.

Кленов П. С. – начальник штаба Северо-Западного фронта до 1.07.1941 г.  
Климов Василий Михайлович – флагманский штурман штаба ОЛС  
Клитный Гавриил Михайлович – начальник штаба ООН  
Ковель Юрий Петрович – начальник 1-го отделения 2-го (штурманского) отдела Гидрографического управления ВМФ, он же – флагманский штурман конвоя № 1  
Козин Константин Кузьмич – флагманский артиллерист штаба МО БМ  
Козлов Георгий Степанович – командир 2-го звена 2-го днска ИО ОВР ГБ  
Козловский Степан Игнатьевич – начальник организационно-распорядительно-строевого отделения организационно-штатного отдела Управления по формированию частей КБФ

Кокин Николай Тихонович – военком МО БМ  
Коленковский Георгий Николаевич – флагманский связист штаба МО БМ  
Коломейцев Александр Емельянович – командир ТТЦ № 128  
Коломийцев Борис Андреевич – командир ТТЦ № 129 («Ижорец-30»)  
Колосов Александр Львович – военком 10-й сд  
Колпаков Василий Александрович – председатель военного трибунала КБФ  
Комаров Георгий Павлович – начальник строительного управления ВМФ  
Комиссаров Константин Васильевич – командир 65-го ск

- Кондратьев Петр Васильевич – командир 5-го иап 61-й абр ВВС  
 Коновалов Тихон Трофимович – начальник инженерного отдела КБФ  
 Константинов Алексей Сильвестрович – комендант Северного сектора БО БР  
 Корень Константин Юлианович – командир КВМБ (20.08–1.09.1941 г.)  
 Коржавин Николай Степанович – заместитель начальника тыла КБФ  
 Корниенко – командир ПКА К-280 (ска № 615)  
 Корнилов Василий Александрович – военком медико-санитарного отдела КБФ  
 Корнилов Николай Иванович – военком бртр МО БМ  
 Коробков Федор Григорьевич – начальник штаба ВВС ВМФ  
 Коронец Алексей Васильевич – командир 71-го иап 10-й абр ВВС  
 Кортон Пантелеймон Степанович – командир СКА МО № 197зав  
 Коршунов Александр Иванович – военком 11-го днкатц бртр МО БМ  
 Корякин Василий Васильевич – заместитель начальника ПУ КБФ  
 Костарев Леонид Александрович – военком 12-го днкатц бртр МО БМ  
 Костиков Иван Григорьевич – помощник командира 1-й обрмп  
 Котельников Михаил Осипович – начальник штаба ОВР КВМБ (до 20.08.1941 г.)  
 Котов Егор Иванович – командир 10-го зенадн 3-го полка ЗА ПВО ГБ  
 Кравченко Василий Семенович – помощник флагманского механика штаба МО БМ  
 Кральников – командир СКР «Степан Разин»  
 Красовский В. – командир ЭМГЩ «Пикша»  
 Крастин Петр Мартынович – командир 8-го днтц ОВР БО БР  
 Кривошеин Михаил Яковлевич – начальник медико-санитарного отдела КБФ  
 Крохалев Анатолий Ильич – командир 73-го бап 10-й абр ВВС  
 Кружков – командир ПКА К-279 (ска № 614)  
 Крылов Е. Ф. – начальник 2-го (Западного) отдела ОУ ГМПШ ВМФ  
 Крылов Фотий Иванович – начальник ЭПРОН на морях и реках СССР  
 Кудрявцев – командир 12-й окиаэ 61-й абр ВВС  
 Кудрявцев Сергей Валентинович – начальник ОБП ШКБФ  
 Кузнецов Константин Матвеевич – врид начальника УБП ВМФ  
 Кузнецов Николай Герасимович – народный комиссар Военно-морского флота СССР  
 Кузнецов Федор Исидорович – командующий войсками Северо-Западного фронта до 3.07. 1941 г.  
 Кузьминых Федор Исаевич – командир ЗС «Азимут»  
 Куприянов Дмитрий Васильевич – командир БЧ-1 ШК «Вирония»  
 Кустов Иван Афанасьевич – комендант БО ГБ
- Лавриков Владимир Васильевич – командир СКА ПК-213  
 Ладинский Юрий Викторович – флагманский штурман штаба МО БМ, начальник штаба ОВР КБФ с 1.09.1941 г.  
 Лазуценков Алексей Петрович – инструктор пропаганды 2-го ураг ВВС, он же – военком обороны о. Вайндло  
 Лапоногов Корней Андреевич – командир СКА ПК-220  
 Ларионов Г. А. – начальник штаба 8А до 1.08.1941 г.  
 Латыев Василий Иванович – командир СКА ПК-231  
 Лаухин Петр Иванович – зам. начальника ВМА им. К. Е. Ворошилова по политчасти, с июля 1941 г. – зам. командующего по политчасти, военком МОЛ и ОР  
 Лебедев Алексей Павлович – начальник 3-го (контрразведывательного) отдела КБФ  
 Лебедев Анатолий Николаевич – начальник Ленинградского военного порта КБФ  
 Лебедев Владимир Александрович – заместитель начальника ГПУ ВМФ  
 Левшин Александр Степанович – командир СКА ПК-212  
 Ленин Эрих – капитан ТР «Элла»



## Приложения

Лесков Николай Михайлович — командир ТПЦ № 72 «Держинский»  
Ливый Николай Денисович — командир 1-го звена 2-го днска ИО ОВР ГБ  
Лисица Константин Ильич — командир ГИСУ «Гидрограф»  
Литвин Михаил Ефремович — начальник оперотдела штаба ВВС  
Лихолетов Василий Петрович — начальник штаба бртр МО БМ  
Логинов С. М. — капитан ЛЕД «Кришьянис Вальдемарс»  
Лукин Николай Иванович — капитан ТР «Вторая Пятилетка»  
Лукка А. П. — капитан МБ № 56 «Механизатор»  
Лукьянчиков — командир-оператор оперотдела штаба КБФ  
Лунев — начальник Военно-транспортной службы Балтийского бассейна  
Лучихин Александр Яковлевич — командир 13-й окиаэ ВВС  
Лучкин Николай Степанович — командир ТПЦ № 86  
Любовцев Илья Михайлович — командир 16-й сд до 7.07.1941 г., командующий Таллинской оперативной группой 2.07–7.07.1941 г., заместитель командующего 8А 7.07–24.07.1941 г., командующий 8А 24.07–6.08.1941 г.

Магула Георгий Апостолович — командир СС «Нептун»  
Мазепин Павел Федорович — командир ЭМ «Свирепый»  
Майоров Александр Семенович — командир ТПЦ № 36 «Молотов»  
Макаренко Михаил Дмитриевич — командир СКА МО № 501  
Макеев Петр Иванович — командир-оператор штаба КБФ, он же — начальник штаба конвоя

### № 1

Маклецов Александр Андреевич — командир СКР «Буря»  
Маков Николай М. — военком 96-го оадн БО ГБ КБФ  
Максименко Максим Яковлевич — помощник по Северному флоту начальника отдела морской группы при главкоме войск СЗН

Макухин Федор Георгиевич — военный прокурор КБФ  
Малоглазов Иван Семенович — военком 1-й бртка  
Мамонтов Николай Александрович — командир бртр МО БМ  
Маркелов Александр Филиппович — командир ПЛ Ш-308  
Маркин Павел Владимирович — командир 3-го звена 1-го днска ИО ОВР ГБ  
Марков — флагманский инженер-механик младший штаба КБФ  
Мартынов Петр Максимович — командир СКА МО № 507  
Масалов Федор Гурьевич — военком эскадры КБФ  
Маслов Виктор Иванович — командир 4-го днэм Эск  
Матвеев — командир КАТЦ № 1203  
Матушкин Алексей Алексеевич — заместитель начальника ПУ КБФ, он же — военком обороны

### г. Таллин

Махонин — командир ГИСУ «Лоод»  
Мельников Павел Антонович — командир КАТЦ № 1106  
Миллер Николай Яковлевич — военком ГУС БО КВМБ  
Миллер С. С. — начальник штаба района СНИС ГБ, он же — начальник связи штаба обороны

### Таллина, а также обороны о. Вайндло

Милешкин Александр Александрович — командир ОВР ГБ до 24.08.1941 г.  
Миненок Владимир Тарасович — командир ТПЦ № 83  
Минин Георгий Филиппович — командир СКА ПК-214  
Миролубов Александр Георгиевич — начальник штаба 3-го полка ЗА ПВО ГБ  
Миронов Василий Михайлович — капитан ТР «Луга»  
Митрофанов — командир — оператор штаба КБФ  
Михайловский Иван Селиверстович — командир СКР № 13 «Касатка»

Молотов Вячеслав Михайлович — член Политбюро ЦК ВКП(б), заместитель председателя СНК, нарком иностранных дел СССР, член Ставки ГК с 23.06, Верховного командования с 10.07, Верховного главнокомандования с 8.08.1941 г., заместитель председателя ГКО с 30.06.1941 г.

Момот Александр Карпович — командир 5-го диттц бртр МО БМ

Монкевичус Б. Ф. — капитан ТР «Шауляй»

Морозов Андрей Михайлович — командир 61-й абр ВВС до 30.08.1941 г.

Морозов Арсений Сергеевич — военком ОЛС, военком ОВР ГБ с 1.08.1941 г.

Москаленко Митрофан Иванович — начальник тыла КБФ

Муравьев Алексей Тимофеевич — начальник ПУ КБФ

Муравьев Аркадий Александрович — командир ТТЦ № 53 «Ударник»

Мухин Владимир Иванович — командир 44-й ораз ВВС

Назимов Михаил Николаевич — начальник гидрографического отдела КБФ (до августа 1941 г.)

Нарыков Василий Максимович — командир ЭМ «Сметливый»

Наумский — старшина катера ВР-5 ОХР ГБ

Недодаев Иван Степанович — начальник командного отдела (ОКОС с августа 1943 г.) КБФ

Нечаев Дмитрий Андреевич — военком штаба ВВС

Нечин — командир КАТЦ № 1512

Никитин Антон Васильевич — командир СКА МО № 193зав

Никитин Василий Андреевич — военком ГМШ ВМФ

Никишев Дмитрий Никитич — начальник штаба Северного фронта до 23.08.1941 г.

Никитченко Павел Еремеевич — командир ОХР ГБ

Николаев Иван Федорович — командир 10-го ск

Николаев — командир — оператор штаба КБФ

Новиков Александр Александрович — командующий ВВС Северного (Ленинградского) фронта

Новиков — помощник по политической части капитана ВТ № 505 «Иван Папанин»

Новыш Александр Андреевич — командир СКР «Топаз»

Норовков Николай Леонидович — военком штаба ВВС ВМФ

Ныров Борис Александрович — командир ПЛ «Калев»

Обухов Александр Афанасьевич — командир СКА МО № 142

Обушенков Георгий Михайлович — военком 1-й брпл

Овечкин — командир-оператор оперотдела штаба КБФ

Оводов — командир группы ПКА типа «КМ»

Овчинников Николай Алексеевич — начальник штаба ОВР ГБ КБФ 30.06–11.07.1941 г., командир ОВР БО БР

Отанезов Сурен Сумбатович — командир ПКА К-273 (И-50)

Орехов — командир-оператор оперотдела штаба КБФ

Орел Александр Евстафьевич — командир 2-й брпл

Орлов Александр Григорьевич — начальник Технического управления ВМФ

Орлов — командир ТТЦ № 31 «Москва»

Орлов Михаил Иванович — командир СКР «Снег»

Осадчий Михаил Дмитриевич — командир ЭМ «Славный»

Остапенко Сергей П. — капитан ТР «Скрунда»

Охтеня Михаил Васильевич — командир 104-й оиаэ ВВС

Павлович Валентин Иосифович — командир СКР «Уран»

Панков Саватий Владимирович — командир БТЦ Т-210 «Гак»

Панкратов Леонид Павлович — командир ТТЦ № 121

Пантелеев Юрий Александрович — начальник штаба КБФ, он же — командир ОГПР

Панцырный Валентин Михайлович — командир СКА ПК-210

## Приложения

Парафило Терентий Михайлович — командир 1-й особой (отдельной) брмп КБФ, заместитель командира обороны г. Таллин по сухопутной части

Пастухов Василий Дмитриевич — командир ТТЩ № 71 «Краб»

Патокин Александр Захарович — командир СКА МО № 503

Перфилов Александр Николаевич — командир истребительного отряда (ИО) ОВР ГБ, ОВР КБФ

Петров Андрей Иванович — начальник Третьего управления (контрразведки) ВМФ

Петров Николай Иванович — командир ПЛ Ц-307

Петровский Владимир Алексеевич — заместитель командира КВМБ

Петрухин Николай Трофимович — командир 10-й абр ВВС

Петунин Петр Николаевич — командир ЛД «Минск»

Пилиповский Григорий Ефимович — начальник оперотдела — заместитель начальника штаба КБФ

Питерский Николай Алексеевич — заместитель, помощник начальника штаба КБФ

Племянников Михаил Евгеньевич — командир судна-ловушки ПЛ «Хиусаар»

Плеханов Яков Степанович — командир СС «Колывань»

Плотников Сергей Алексеевич — помощник по КБФ начальника отдела морской группы при главкоме войск СЗН

Побытов Павел Николаевич — командир ТТЩ «Ижорец-35»

Подсевалов Иустин Александрович — командир ТТЩ № 76 «Коралл»

Покидов Григорий С. — капитан ТР «Алев»

Поленов Лев Андреевич — помощник начальника штаба МО БМ

Полещук Владимир Антонович — командир ПЛ «Лембит»

Полуниин Николай Иванович — командир 3-го полка ЗА ПВО ГБ

Поляков Анатолий Петрович — военком КВМБ

Попик Петр Анисимович — начальник минно-торпедного отдела тыла КБФ

Попов Маркиан Михайлович — командующий войсками Северного (Ленинградского) фронта

Попов Федор Федорович — начальник штаба 10-й абр, а затем 61-й абр ВВС

Попов — командир-оператор штаба КБФ и штаба обороны г. Таллин по береговой обороне

Поспешин — начальник Военно-транспортной службы Эстонского государственного морского пароходства

Потемин Георгий Андреевич — начальник штаба БО ГБ, он же — начальник штаба обороны Таллина

Похальчук Федор Ефремович — дивизионный минер 12-го днкатц бртр МО БМ

Преображенский Евгений Николаевич — командир 1-го ап 8-й абр ВВС

Прокопнов Семен Никифорович — начальник артиллерийского отдела тыла КБФ

Проскурин Тимофей — командир-оператор штаба КБФ

Птохов Борис Павлович — командир маневренной базы Кунда, с 27.08 — командир ОВР ГБ КБФ, с 1.09.1941 г. — командир ОВР КБФ

Пузырев Юрий — командир КАТЩ № 97зав (или № 1313)

Пунченко Александр Ефимович — командир СКР № 15 «Порс»

Пурник Леонтий Нафтульевич — военком ВВС

Пучков Александр Павлович — командир КАТЩ № 1103

Пшеничников Петр Степанович — командующий 8А с 5.08.1941 г.

Радун Рудольф Вениаминович — военком ОВР КВМБ до 30.08.1941 г., КВМБ 30–31.08.1941 г., ОВР КБФ с 1.09.1941 г.

Раль Юрий Федорович — командир МО БМ, он же — командир арьергарда

Расин Иосиф Семенович — командир СКА МО № 195зав

Резванцев Петр Трофимович — командир 1-го днбтц бртр МО БМ

Резниченко Яков Терентьевич — командир 2-го днска ИО ОВР ГБ, ОВР КБФ

Рогов Иван Васильевич — заместитель наркома ВМФ — начальник ГПУ ВМФ

- Рогов – командир-оператор оперативного отдела штаба КБФ  
 Родимов Владимир Дмитриевич – начальник 1-го (оперативно-планового) отделения оперативного отдела штаба КБФ  
 Родионов Михаил Сергеевич – военком тыла КБФ  
 Родичев Леонид Васильевич – флагманский штурман штаба Эск  
 Рожков Иван Васильевич – заместитель командующего ВВС  
 Ройтберг Петр Львович – начальник штаба 13-го иап 10-й абр ВВС  
 Романенко Иван Георгиевич – командир 13-го иап 10-й абр до 28.08 1941 г., командир 61-й абр ВВС с 30.08.1941 г.  
 Росиев Михаил Андреевич – командир СКР «Циклон»  
 Ростик Виктор Борисович – командир ШК «Вирония»  
 Рудовский Наум Николаевич – командир 4-го днттц бртр, начальник штаба западной группы заградителей отряда заграждения МО БМ  
 Румянцев Михаил Федорович – командир ТТЦ № 84  
 Рутковский Владимир Иванович – начальник отдела морской группы при штабе войск СЗН  
 Рутковский Федор Дмитриевич – командир ТТЦ № 55 «Мороз»  
 Рыженко Илья Федорович – командир 4-го полка ЗА ПВО ГБ  
 Рябов – командир КАТЦ № 1510
- Саадре Ааво – капитан ГС «Лоод»  
 Саар Эдгар – капитан ТР «Эргонаутис»  
 Савин Петр Яковлевич – военком ОЛС  
 Савенков Тимофей Ильич – флагманский штурман 1-й бртка  
 Савлевич Андрей Мартынович – командир БТЦ Т-211 «Рым»  
 Сажнев Петр Иванович – командир СКА ПК-208  
 Саяя И. В. – капитан МБ № 61 «Капитан»  
 Самохин Михаил Иванович – командующий ВВС  
 Сапунов Яков Васильевич – командир ЗС «Онега»  
 Сарнович Георгий Юлианович – командир отряда заграждения МО БМ  
 Святлов Иван Георгиевич – начальник штаба ОЛС, он же – командир голландского ОПР  
 Сей Александр Борисович – командир ЭМ «Артем»  
 Селезнев Георгий Дмитриевич – начальник гидрометеорологической службы КБФ  
 Семенов Илья Александрович – командир ТТЦ № 57 (Т-298) «Виестурс»  
 Семенов Поликарп Иванович – командир КАТЦ № 1101  
 Семиков В. – капитан БУК И-18  
 Семишин – начальник разведотдела штаба ВВС  
 Сенненсис М. П. – капитан МБ № 62 «Вейно»  
 Сеньюшкин Владимир Петрович – командир ТТЦ № 123 «Баян»  
 Серебрянников Леонид Васильевич – военком КВМБ (2–8.08.1941 г.), военком штаба КБФ  
 Сиводелов Максим Парфенович – начальник артиллерии ПВО КБФ и начальник артиллерии обороны Таллина  
 Сидоров Лев Николаевич – командир 3-го днэм Эск  
 Сидоров Прокопий Пантелеевич – военком штаба КБФ, военком отряда заграждения МО БМ (с 16.08.1941 г.)  
 Сизьмин Михаил Николаевич – командир ТТЦ № 75 «Орджоникидзе»  
 Симоненко Анатолий Абрамович – командир 2-го звена 1-го днска ИО ОВР ГБ  
 Синицын Василий Васильевич – командир ЗС «Вятка»  
 Синайло Анатолий Александрович – командир СКА МО № 217зав  
 Сиротинский Вячеслав Сергеевич – начальник отдела оперативного и БП штаба КВМБ  
 Смирнов – командир пхуны-ЗМ «Раа»  
 Смирнов Александр Петрович – капитан ТР «Иван Папанин»

## Приложения

Смирнов Василий Васильевич – заместитель начальника политотдела, начальник политотдела Эск

Смирнов Михаил Антонович – начальник ОРСУ КБФ

Смирнов Николай Константинович – член Военного совета КБФ

Смирнов – флагманский артиллерист младший штаба КБФ

Смирнов – начальник штаба 8А со 2.08.1941 г.

Смольников (Эдель-Смольников) Алексей Васильевич – доцент кафедры токсикологии Военно-морской медицинской академии, прикомандированный к МСО КБФ

Собенников Петр Петрович – командующий 8А до 30.06.1941 г., командующий войсками Северо-Западного фронта (4.07–23.08.1941 г.)

Соболев Алексей Николаевич – начальник главного военного порта КБФ

Совашинский – командир ТЩ № 32 «Озерной»

Соколов Валентин Иванович – начальник штаба 61-й абр ВВС

Солоухин Сергей Дмитриевич – командир 1-го днэм ОЛС

Спиридонов Александр Матвеевич – командир ЭМ «Яков Свердлов»

Ставицкий Сергей Петрович – заместитель заместителя главкома войск СЗН по морской части и начальник морского отдела штаба войск СЗН

Сталин Иосиф Виссарионович – член Политбюро, секретарь ЦК ВКП(б), председатель СНК с 6.05.1941 г., член Ставки главного командования с 23.06.1941 г., председатель ГКО с 30.06.1941 г., председатель Ставки Верховного командования с 10.07.1941 г., нарком обороны СССР с 19.07.1941 г., Верховный главнокомандующий всеми войсками Красной армии и ВМФ с 8.08.1941 г.

Становнов Иван Яковлевич – командир БТЩ Т-217

Стасов Петр Борисович – командир ЭМ «Калинин»

Степанов Виктор Петрович – командир СКА МО № 200зав

Степанов Георгий Федорович – дивизионный штурман 2-го днбтщ бртр МО БМ

Стеценко Андрей Митрофанович – начальник отдела подводного плавания штаба КБФ

Стрельцов Сергей Александрович – командир 19-го зенадн 4-го полка ЗА ПВО ГБ

Строк (Стрелковский) Николай Владимирович – флагманский механик штаба МО БМ

Субботин Григорий Афанасьевич – помощник по Озерному району начальника отдела морской группы при главкоме войск СЗН

Субботин Евгений Семенович – командир СС «Сатурн»

Субботин Никита Егорович – член Военного совета 8А

Судариков Александр Алексеевич – флагманский штурман ИО ОВР ГБ

Сукач Александр Николаевич – командир СКР «Аметист»

Сурков Дмитрий Иванович – начальник штаба ВВС

Сутурин Николай Гаврилович – командир 16-й сд с 7.07 по 29.08.1941 г.

Сухоленцев Александр Григорьевич – командир СКА ПК-224

Сухоруков Максим Георгиевич – командир КРЛ «Киров»

Тальфельдт В. И. – капитан ЛЕД БУК «Тасуя»

Татаринов Алексей Николаевич – заместитель командира КВМБ, начальник Управления по формированию частей КБФ

Тимофеев – командир КАТЩ № 1509

Титов Леонид Александрович – командир СС «Метеор»

Тихомиров – начальник Оперативного управления Северного фронта

Тихонов Андрей Георгиевич – капитан ПМ «Серп и Молот»

Толстикова – дивизионный минер 11-го днкатщ бртр МО БМ

Топалов – дивизионный штурман 4-го днэм Эск

Торицин Александр Павлович – командир КАТЩ № 1108

Траинин Павел Алексеевич – командир Прибалтийской ВМБ КБФ до 17 июля 1941 г.

Трибуц Владимир Филиппович — командующий КБФ  
 Трипольский Александр Васильевич — командир 1-го днпл 1-й брпл КБФ  
 Тужилкин — флагманский артиллерист младший штаба КБФ  
 Тулинов Алексей Кузьмич — флагманский минер штаба КБФ  
 Туморин Сергей Федорович — командир СКА МО № 204зав  
 Тыниссоо Херман — капитан ЛЕД «Суур Тылл»

Устинов — военком 1-го днбтц бртр МО БМ

Фадеев Иван Иванович — командир 10-й сд 10-го ск  
 Фадеев Петр Дмитриевич — начальник ЭПРОН КБФ  
 Фалин Николай Васильевич — командир ЭМ «Володарский»  
 Федотов Михаил Васильевич — врид командир ПЛ Щ-405  
 Фельдман Николай Эдуардович — флагманский артиллерист штаба КБФ, он же — заместитель командира обороны Таллина по морской части  
 Федоров Леонид Петрович — командир ПЛ М-95  
 Федоров — командир ТТЩ № 43  
 Филиппов — командир шхуны — ЗМ «Миналайд»  
 Филиппов Владимир Николаевич — командир днскр ОВР ГБ  
 Фрумкин Наум Соломонович — начальник разведотдела штаба КБФ

Халатов Александр Васильевич — командир ТТЩ № 92 «Инженер»  
 Харитонов Иван Алексеевич — помощник флагманского связиста штаба МО БМ  
 Харченко Сергей Яковлевич — командир СКА ПК-225  
 Хвостов Михаил Георгиевич — командир СКА МО-5  
 Хмельницкий Александр Иванович — командир ТТЩ № 94 («Ижорец-20»)  
 Хозеев Мигран Тазмахметович — дивизионный штурман 1-го днска ИО ОВР ГБ КБФ  
 Холостов — военком штаба Северного фронта  
 Хонок Григорий Семенович — командир СКР «Разведчик»  
 Хорошхин Борис Владимирович — командир ОВР ГБ 13.07–5.08.1941 г.  
 Храпов Виктор Федорович — командир 123-го озенадн ПВО ГБ  
 Хренов — командир КАТЩ № 1208

Цветков А. С. — начальник штаба СЗН (4–30.08.1941 г.)  
 Цобель Александр Федорович — командир 2-го днзм, западной группы заградителей отряда заграждения МО БМ до 23.08, СЗ «Азимут» — с 3.09.1941 г.  
 Цыбин Андрей Васильевич — командир БТЩ Т-218  
 Цыбин — командир КАТЩ № 1209

Чверткин Иосиф Абрамович — командир-оператор оперативного отдела штаба КБФ  
 Черевиченко Григорий Сергеевич — командир СКА ПК-232  
 Черный Андрей Артемьевич — командир 202-го зенадн 5-го полка ЗА ПВО ГБ  
 Черный Владимир Филиппович — начальник 1-го отдела ОРСУ штаба КБФ  
 Черный Александр Петрович — флагманский штурман младший штаба КБФ  
 Чернышев Игорь Петрович — помощник командира СКА МО № 502  
 Чернятин — командир-оператор оперативного отдела штаба КБФ  
 Чероков Виктор Сергеевич — командир 1-й бртка  
 Чубунов Георгий Борисович — начальник штабов Прибалтийской ВМБ (до 12.07.1941 г.), маневренной базы Кунда  
 Чулков Николай Иванович — начальник оперативного отделения штаба МО БМ  
 Чулнов Иван Филиппович — член Военного совета 8А

## Приложения

Шаповалов Николай Иванович – командир ТТЩ № 47  
Шапошников Борис Михайлович – член Ставки ВГК, начальник ГШ КА с 1.08.1941 г.  
Шаройко Федор Дмитриевич – начальник политотдела ОЛС  
Шаромов Василий Степанович – командир СКА ПК-204  
Шевцов Иван Александрович – командир СКА МО № 132  
Шевченко Сергей Тимофеевич – командир 34-го оадн БО ГБ  
Шевченко Юрий Ильич – командир СКА МО № 133  
Школьников Борис Исаакович – командир ОХР Палдиски  
Шкреттиенко Евгений Фадеевич – командир БТЩ Т-205 «Гафель»  
Шпоре Янис – капитан ТР «Эверита»

Щерия Трофим Павлович – командир ПКА К-274 (И-51)  
Щетинина Анна Ивановна – капитан ТР «Сауле»

Экман Владимир Альбертович – флагманский штурман. 5–26.08.1941 г. – врио начальника штаба ОВР ГБ

Эракс Вольдемарс (Эрак Вольдемар Петрович) – капитан ТР «Аусма»  
Эмсиньш Артурс (Эмсиньш Артур Адамович) – капитан ТР «Атис Кронвалдс»

Юнкулис Ж. Р. – капитан БУК «Альфа»

Якимов Александр Авдеевич – уполномоченный Управления кораблестроения ВМФ в Ленинграде

Яковенко Марк Григорьевич – член Военного совета КБФ до 18.07.1941 г.  
Яковлев Виктор Сергеевич – командир днска МО – ЗМ западной группы заградителей МО БМ  
Яковлев Владимир Константинович – командир СКА ПК-221  
Яковлев – командир-оператор оперативного отдела штаба КБФ  
Якутов Павел Николаевич – военком района СНиС ГБ КБФ  
Янсон Август Федорович – командир ООН КБФ, он же – командир конвоя № 3  
Ярошевский П. – командир ТКА № 103  
Ястребов Алексей Иванович – начальник штаба ГУС БО КВМБ

## ПРИЛОЖЕНИЕ 3

## ГЕОГРАФИЧЕСКИЙ УКАЗАТЕЛЬ

- Або** (правильно Обо, швед. Åbo), шведское название г. Турку, Финляндия
- Абрука**, о-в, у юго-вост. берега о. Сааремаа (Эзель) (58°09'N, 22°30' E), Эстония
- Агамемнон**, банка, в вост. части Фин. зал., в 9,4 мили к NE от сев. оконечности о. Сескар
- Айнажи** (до 1917 г. – Гайнаш), гавань, на берегу Рижского зал. (57°52'N, 24°21' E), Латвия
- Аландское море** – см. *Оландс-Хаф* (Аландское море)
- Аландские о-ва** (швед. – Оланд), архипелаг в южной части Ботнического зал. Балтийского моря (60°15'N, 20°00' E)
- Асте**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, в центр. части о. Сааремаа (Эзель), Эстония
- Афанасьева**, банка, в вост. части Рижского зал. (58°26'N, 23°41' E)
- Аренсбург** – см. *Курессааре*
- Аэгна**, о-в, в зап. части Фин. зал. к сев. от п-ва Виймси, перед входом в Таллинский зал., Эстония
- Балтийск**, порт и ВМБ, в юго-вост. части Балтийского моря (54°38'N, 19°54' E)
- Балтийский порт** – см. *Палдиски*
- Беззаботное**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, примерно в 10 км юго-зап. г. Петергоф; название получил от совхоза «Беззаботное», близ которого располагался. Сейчас на этом месте расположено сельское поселение Горбунки
- Большой Берёзовый**, о-в, у сев. берега вост. части Финского залива
- Большой Корабельный фарватер**, ведет от о. Голландо Санкт-Петербургского приемного буя (60°02'N, 29°26' E), к югу от о-вов Голланд, Соммерс, Нерва и к северу от о-вов Б. Тютерс, Мощный (Лавенсаари), Сескар, имеет протяженность около 80 миль
- Большой Кронштадтский рейд**, южнее о. Котлин, простирается на 1,7 мили к зап. от меридиана о. Кроншлот (29°45' E)
- Большой Рогё** – см. *Суур-Пакри*
- Большой Тютерс**, о-в, в вост. части Фин. зал., в 9 милях к SSO от о. Голланд
- Большой Фискар**, архипелаг в вост. части Фин. зал. к юго-зап. от Выборгского зал. (60°24'N, 27°56' E)
- Борго** – см. *Порвоо*
- Борки**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, на юж. берегу вост. части Фин. зал. к зап. от м-ка Красная Горка
- Ботнический залив**, в сев. части Балт. моря, между вост. побережьем Швеции и зап. побережьем Финляндии
- Брест**, город, порт, ВМБ, в Атлант. океане, на п-ове Бретань, Франция
- Бьёрке**, о-в – см. *Большой Берёзовый*
- Бьёркезунд**, пролив, в вост. части Фин. зал., отделяет о-ва Большой и Северный Берёзовые от сев. берега зал.
- Бярё** (Барё), о-в, шхеры, в зап. части Фин. зал. (59°59'N, 23°42' E)
- Вайндло**, о-в, в зап. части Фин. зал. (59°49'N, 26°22' E)
- Вахемадал**, банка в Таллинском зал. (59°30'8N, 24°40'3 E)
- Вейно**, селение, на Кургальском п-ове на зап. берегу оз. Липовое, в 1941 г. близ него располагался одноименный гидроаэродром ВВС КБФ
- Велиматала**, банка, у юж. берега вост. части Фин. зал. (59°56'N, 28°27' E)
- Вентспилс** (до 1917 г. Виндава), город, порт на Балт. море (57°23'N, 21°24' E), Латвия
- Вивере**, селение, сев. Эстония. На картах не найдено. Предположительно, это прежнее наименование селения *Вираве* – см.



**Вигрунд**, островок (в 1941 г. наз. Башня Вигрунд) в вост. части Фин. зал., у вост. входа в Нарвский зал. (59°47'N, 27°44' E)

**Виймси**, п-ов, в зап. части Фин. зал., ограничивает Таллинский зал. с вост.

**Вийре-Курк**, участок пролива Виртсу-Вяйн между о-вом Вийрелайд и п-овом Виртсу в пр. Муху-Вяйн

**Вийнисту**, селение, на сев.-вост. берегу п-ова Пурикаринеем, в зап. части Фин. зал.

**Вилсанди**, о-в, у зап. берега о-ва Сааремаа (58°22'N, 21°51' E)

**Вильзанди**, о-в — см. *Вилсанди*

**Виндава**, порт — см. *Вентспилс*

**Вирве**, селение, на вост. берег у п-ова Юминда, Эстония

**Виргины**, о-ва Северный Виргин и Южный Виргин, в центр. части Фин. зал. к юго-зап. от о. Гогланд (сред. 59°56,5' N, 26°52,5' E)

**Виртсу**, п-ов, у материк. берега пр. Муху-Вяйн (58°34'N, 23°32' E), Эстония

**Виртсу**, гавань, у с.-з. берега одноименного п-ова

**Виртсу-Вяйн**, участок пр. Муху-Вяйн между его материк. берегом и о-вом Муху

**Вормси**, о-в, в сев. части пр. Муху-Вяйн у его материк. берега

**Воози-Курк**, участок пролива Муху-Вяйн между его материк. берегом и о-вом Вормси

**Воссе-Курк** — см. *Воози-Курк*

**Восточный Гогландский плес**, водное пространство между о. Гогланд и о. Мощный (Лавенсаари); его точные границы не установлены

**Восточный Кронштадтский рейд**, расположен к вост. от о. Котлин

**Вульф** — см. *Азена*

**Высоцк**, город и портовый пункт, в Выборгском зал. на сев. оконечности о. Высоцкий (60°37,5'N, 28°34' E)

**Вяйке-Вяйн**, пролив, участок пр. Муху-Вяйн, отделяющий о-в Сааремаа от о-ва Муху; пролив разделен на сев. и юж. части дамбой, соединяющей о-ва Сааремаа и Муху

**Вяйке-Пакри**, о-в, в зал. Палдиски

**Гангэ** — см. *Ханко*

**Гапсаль** — см. *Хаапсалу*

**Гельсингфорс** — см. *Хельсинки*

**Гельсинки** — см. *Хельсинки*

**Гогланд**, о-в (60°03' N, 26°59' E), самый большой из о-вов в вост. части Фин. зал.

**Горки**, маяк, на юж. берегу вост. части Фин. зал. (59°48'N, 28°30' E)

**Горы Валдай**, селение, к югу от м. Серая Лошадь (59°59,5'N, 29°12,6' E) на вост. берегу Горовалдайского озера, где в 1941 г. располагался одноименный гидроаэродром ВВС КБФ

**Даго** — см. *Хийумаа*

**Деманстрейские банки**, несколько каменистых банок в вост. части Фин. зал. к сев. от Копорской губы (59°59'N, 28°47' E)

**Диомид**, банка, в Нарвском заливе (59°38'N, 26°46,5' E)

**Екатеринентальский створ** — см. *Таллинский створ*

**Западный Берёзовый**, о-в, у сев. берега вост. части Фин. зал. к зап. от о. Большой Берёзовый

**Западный Гогландский плес**, водное пространство к зап. от о. Гогланд, его точные границы не установлены (ориентировочно — до меридиана о. Родшер)

**Игосальский**, мыс — см. *Ихасалуэем*

**Инонниема**, мыс — см. *Песчаный, мыс*

**Ирбенский пролив**, соединяет Рижский зал. с Балт. морем, является зап. и осн. входом в Рижский зал.; с юга ограничен участком материк. берега от м. Овиши до м. Колкасагс, а с сев. — юго-вост. берегом п-ова Сырве

**Ихасалуэем**, мыс, в зап. части Фин. зал. (59°32'N, 25°09' E), оконечность п-ова, разделяющего зал. Кабернеэме-Лахт и Ихасалу-лахт

**Ихасалу-лахт**, залив, вдается в юж. берег Фин. зал. к зап. от м. Ихасалуэем

**Кабернеэем**, мыс, в зап. части Фин. зал, ограничивает с зап. залив Колга (59°32' N, 25°16' E), Эстония

**Кагул** (Кагуле), в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, в юж. части о. Сааремаа (Эзель), Эстония

**Кадриорг**, парк, в Таллине, на юж. берегу Таллинской бухты к вост. от Старой (Купеческой) гавани, Эстония

**Какумяэ-лахт**, бухта, в Таллинском зал. между Какумяэнеэем (59°28'N, 24°34' E) и п-овом Суу-рупи, Эстония

**Калбодагрунд** — см. *Кальбодагрунд*

**Калкгрунд** — см. *Калькгрунд*

**Кальбодагрунд**, банка, в зап. части Фин. зал. (59°59'N, 25°36' E), Финляндия

**Калькгрунд**, банка, в зап. части Фин. зал. (59°42' N, 26°07' E), Эстония

**Капури**, мыс, на картах не найден. Предположительно, это прежнее наименование мыса *Кабернеэем* — см.

**Каспервик** (Кашпервик) — см. *Кясмү-лахт*

**Кассаре-лахт**, плес, водное пространство между о-вами Сааремаа и Хийумаа к востоку от пр. Соэла-Вяйн

**Кассарский плес** — см. *Кассаре-лахт*

**Каунисаари**, о-в, в зап. части Фин. зал. у его сев. берега (60°22' N, 26°46' E), Финляндия

**Кейла**, город, в сев. Эстонии, к зап. от Таллина. В 1941 г. здесь находилась посадочная площадка ВВС КБФ

**Кердя** — см. *Кярдла*

**Кери**, о-в, в зап. части Фин. зал. (59°42'N, 25°00' E)

**Киль**, город, порт, ВМБ, в ю.-зап. части Балт. м., Германия

**Кингисепс** (до 1922 г. — Ямбург), город, в Ленинградской обл. на берегу р. Луга

**Киускери** — см. *Большой Фискал*

**Кихелконна**, селение, в зап. части о. Сааремаа на берегу одноименной бухты, где располагался гидроаэродром ВВС КБФ

**Кихелькона** — см. *Кихелконна*

**Клайпеда**, порт и город на вост. берегу Балт. моря (55°43.5'N, 21°06' E), Литва

**Коваши**, река, впадающая в северо-восточную часть Копорской губы Фин. зал.

**Козлиный**, о-в, в вост. части Фин. зал. у его сев. берега (60°27' N, 27°47' E)

**Койвисто**, город и порт — см. *Приморск*

**Кокшер** — см. *Кери*

**Кокшхер** — см. *Кери*

**Колга-лахт**, залив, в зап. части Фин. зал. между п-овом Юминда-Нина на вост. и о-вами Прангли, Экси и подв. каменистой гр., простирающейся от м. Кабернеэем, Эстония

**Колганпя**, мыс, является восточным входным мысом Лужской и западным входным мысом Копорской губы (59°51' N, 28°33' E)

**Колгомпя** — см. *Колганпя*

**Колкасагс**, мыс, на юго-зап. берегу Риж. зал. (57°46' N, 22°37' E), юго-вост. входной мыс вост. входа в Ирбенский пролив

**Колковик** — см. *Колга-лахт*

**Копли** — см. *Копли-лахт*

**Копли-лахт**, бухта, вдается в юж. берег Таллинского залива между м. Коплинеэем (59°28'N, 24°39' E) и м. Какумяэнеэем (59°28' N, 24°34' E)

## Приложения

**Копорская губа**, залив, в вост. части Фин. зал. между мысами Устинским (59°55'N, 28°59'E) и Колганпя

**Котка**, порт, на сев. берегу Фин. зал. (60°28'N, 26°58'E), Финляндия

**Красная Горка**, маяк, в вост. части Фин. зал. (59°58'N, 29°23'E)

**Красногорский рейд**, район якорной стоянки с глубинами 22–24 м, расположен в 3,7 мили от м-ка Красная Горка

**Крестовый**, мыс, на сев. берегу Фин. зал. (60°31'N, 28°14'E)

**Кроншлот**, о-в, к югу от о. Котлин в вост. части Фин. зал. (59°59'N, 29°45'E). В 1941 г. на о. Кроншлот располагалась база Истребительного отряда ОВР КВМБ (ОВР КБФ)

**Кронштадт**, военный порт, на о. Котлин в вост. части Фин. зал. В 1941 г. был основным пунктом базирования КВМБ, а затем ОВР КБФ

**Куйвасаари**, о-в (60°06,2'N, 25°01,1'E), к югу от г. Хельсинки

**Куйвасте** — см. *Куйвасту*

**Куйвасту**, гавань, у вост. берега о. Муху в пр. Муху-Вяйн. В 1941 г. — пункт базирования кораблей КБФ

**Кунда**, город, в сев. Эстонии, расположен на берегу бухты Кунда-лахт. В 1941 г. здесь находилась маневренная база КБФ

**Кунда-лахт**, бухта, в вост. части Фин. зал. к зап. от м. Уллунееме (59°33'N, 26°35'E)

**Купля**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, к югу от Копорской губы

**Кургальский**, мыс (59°47'N, 28°07'E), зап. входной мыс Лужской губы

**Кургальский**, п-ов, в вост. части Фин. зал., отделяет Лужскую губу от Нарвского зал.

**Кургальский**, риф, простирается на 9 миль к NW от м. Кургальский

**Курголово**, селение, на сев.-зап. берегу Кургальского п-ова

**Курессааре** — см. *Курессааре*

**Курессааре** (до 1917 г. — Арнсбург, в 1952–1988 гг. — Кингисепп), город на юго-вост. берегу о. Сааремаа, административный центр острова, Эстония

**Курессааре-лахт**, бухта (58°14'N, 22°28'E), вляется в юго-вост. берег о. Сааремаа, Эстония. В 1941 г. здесь располагался гидроаэродром ВВС КБФ

**Курляндия**, историческая область и п-ов на западе Латвии (с 1917 г. называлась Курземе)

**Кярдла**, город и рейд, на сев.-вост. берегу о. Хийумаа (58°59'N, 22°44'E), Эстония. В 1941 г. здесь находился пункт базирования кораблей и аэродром ВВС КБФ

**Кясму**, п-ов, ограничивает с зап. бухту Кясму-лахт

**Кясму-лахт**, бухта в зап. части Фин. зал. между Лобинеем и Кясмунеем, Эстония

**Кясмунеем**, мыс, в зап. части Фин. зал. (59°37'N, 25°55'E), Эстония

**Лабрагс**, залив, образован изгибом берега южнее порта Вентспилс, Латвия. На современных картах не показан.

**Лавенсаари**, о-в — см. *Мощный, о-в*

**Лайвасто**, мыс — см. *Флотский, мыс*

**Лаксберг** (нем.), Ласнамяэ (эст.), в 1941 г. аэродром ВВС КБФ на плато Ласнамяэ к сев.-зап. от Таллина, Эстония

**Ландсорт**, маяк, на о. Эйа в сев. части Балт. моря (58°44'N, 17°52'E), Швеция

**Лаокуля**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, к вост. от Палдиски, Эстония

**Либава**, порт — см. *Лиепая, порт*

**Лиепая** (до 1917 г. — Либава), порт, на берегу Балт. моря, Латвия. В 1941 г. — ВМБ КБФ

**Липово**, селение, на севере Кургальского п-ова. В 1941 г. здесь располагался аэродром ИА ВВС КБФ

**Липовое**, озеро, в центр. части Кургальского п-ова

**Литке** (база Литке), гавань, в средн. части юж. берега о. Котлин. В 1941 г. здесь располагалась база бртка КБФ

**Лобинеем**, мыс, в зап. части Фин. зал. у его юж. берега (59°38'N, 25°58'E), Эстония

**Ловийса**, порт, в зап. части Фин. зал. на его сев. берегу (60°27'N, 26°15' E), Финляндия

**Ловиза (Ловиса)** — см. *Ловийса*

**Локса**, селение и гавань, в зал. Хара на вост. берегу п-ова Юминда-Нина, Эстония

**Ломоносов**, город и гавань, на юж. берегу Невской губы

**Лоцманский фарватер** — см. *Продольный Лоцманский фарватер*

**Лужская губа**, залив, в вост. части Фин. зал. между мысами Колганя и Кургальский

**Малый Кронштадтский рейд**, расположен к югу от гаваней военного порта Кронштадт

**Малый Рогё**, о-в — см. *Вяйке-Паффи, о-в*

**Малый Тютерс**, о-в, в вост. части Фин. зал. в 7,5 мили к WSW от о. Большой Тютерс

**Мальми**, аэродром в районе Хельсинки, Финляндия

**Марьяма (Марьямаа)**, город, в Эстонии (58°54'N, 24°25' E)

**Матсалу**, залив, вдается в вост. берег пр. Муху-Вяйн между мысами Шуйзенина (58°46'N, 23°27' E) и Пиканина, Эстония

**Матсалу-лахт**, залив — см. *Матсалу залив*

**Мемель**, порт — см. *Клайпеда, порт*

**Мерсрагс**, мыс, на юго-зап. берегу Риж. зал. (57°22'N, 23°08' E), Латвия

**Миконкери**, о-в, у сев. берега Фин. зал., Финляндия. На картах не найден

**Монвик (Монтовик)**, залив — см. *Эрулахт*

**Моон** — см. *Муху, о-в*

**Моонзунд**, пролив — см. *Муху-Вяйн*

**Мохни**, о-в, в зап. части Фин. зал. к сев. от входа в зал. Эру (59°41'N, 25°48' E), Эстония

**Муху**, о-в, в юж. части пролива Муху-Вяйн у вост. берега о-ва Сааремаа (58°36'N, 23°14' E), Эстония

**Муху-Вяйн**, пролив, соединяет Риж. зал. с сев.-вост. частью Балт. моря. Его границы: с вост. — материк. берег Балт. моря, с зап. — о-ва Хийумаа и Сааремаа, с сев. — линия, соединяющая мысы Пыызаспеа и Тахкунанина, с юга — параллель юж. оконеч. п-ова Кюбассааре на о. Сааремаа (58°26'N)

**Мухумаа (Моон)**, о-в — см. *Муху, о-в*

**Мынту**, гавань и селение, в юж. части о-ва Сааремаа на вост. берегу п-ова Сырве (57°58'N, 22°08' E)

**Мякилуото**, о-в, в трех милях от юж. оконечности п-ова Поркалаудд (Порккаланниеми) (59°55.2'N, 24°21.2' E), Финляндия

**Нагаева**, банка, в вост. части Фин. зал. сев.-зап. о-ва Сескар (60°06'N, 28°15' E)

**Нагаева**, банка, в зап. части Фин. зал. (59°43.7'N, 26°04.7' E)

**Найссаар**, о-в, лежит почти посередине входа в Таллинский зал.

**Нарва**, город, на р. Нарва в 14 км от ее впадения в Фин. зал., Эстония

**Нарва**, река, на границе России и Эстонии в Ленинградской обл.

**Нарва-Йыэсуу**, город и гавань, в устье р. Нарва

**Нарви** — см. *Нерва*

**Нарвский залив**, в вост. части Фин. зал. между мысами Кургальский (59°47'N, 28°07' E) и Летипеа (59°33'N, 26°37' E)

**Нарген** — см. *Найссаар*

**Нерва**, о-в в вост. части Фин. зал. (60°12'N, 27°57' E)

**Неугрунд**, банка в вост. части Фин. зал. (59°43'N, 27°20' E)

**Неугрунд**, банка в зап. части Фин. зал. (59°20'N, 23°31' E)

**Низино**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, в нескольких км юж. г. Петергоф. В настоящее время является районом г. Петродворец

**Новый Петергоф**, название ж.-д. станции в г. Петродворец. В 1941 г. здесь находился аэродром и КП ВВС КБФ

**Нюгрунд**, банка, в зап. части Фин. зал. (59°39'N, 24°53' E)

**Нюстад** — см. *Усикаупунки*

## Приложения

- Овиши**, мыс (57°34'N, 21°42'Е), юго-зап. вход. мыс зап. входа в Ирбенский пролив, Латвия  
**Оденскольм**, о-в — см. *Осмуссаар*
- Оланд** — см. *Аландские острова*
- Оландское море** — см. *Оландс-Хаф (Аландское море)*
- Оландс-Хаф (Аландское море)**, плес, расположен между шведским берегом и Аландскими о-вами (Оланд) к югу от пр. Сёдра-Кваркен (60°00'N, 19°20'Е)
- Олег**, б-ка, в сев. части Балт. моря (59°34'N, 21°58'Е)
- Ораниенбаум** — см. *Ломоносов*
- Оренгрунд** — см. *Орренгрунд*
- Орренгрунд**, о-в, у сев. берега зап. части Фин. зал. (60°16'N, 26°28'Е), Финляндия
- Осмуссаар**, о-в, у сев.-зап. берега Эстония (59°18'N, 23°22'Е)
- Островной**, проход, из Нарвского зал. в Лужскую губу между Кургальским и Островным рифами.
- Островной**, риф, в вост. части Фин. зал. в 10 милях к NNW мыса Кургальский
- Павилоста**, гавань, на берегу Балт. моря (56°54'N, 21°02'Е), Латвия
- Пакри**, п-ов, на сев.-зап. берегу Фин. зал., разделяет заливы Палдиски и Лахенери, Эстония
- Пакринеем**, мыс, сев. оконечность п-ва Пакри (59°23'N, 24°03'Е), Эстония
- Паланга**, город, на берегу Балт. моря (55°54'N, 21°05'Е), Латвия
- Палдиски**, залив, в зап. части Фин. зал. между п-овом Пакри и о. Вяйке-Пакри, Эстония
- Палдиски**, порт, в одноименном зал., Эстония. В 1941 г. здесь располагался пункт базирования КБФ и строилась новая ВМБ
- Палдиски-лахт** — см. *Палдиски, залив*
- Палиасари** — см. *Пальяссаар*
- Пальдиски** — см. *Палдиски, порт*
- Пальяссаар**, п-ов, в Таллинском зал., отделяет б. Таллинскую от б. Коули, Эстония. В 1941 г. здесь располагалась последняя посадочная площадка ВВС КБФ в р-не Таллина
- Педассаар**, о-в, в юж. части залива Колга, Эстония
- Пейпия**, гавань, у юж. берега Копорской губы (в 1941 г. в ней базировалась 2-я бртка КБФ)
- Переспе** (Переспеа, Пяриспеа), мыс, в зап. части Фин. зал. в 5 каб к SE от м. Пурикаринеем
- Пернов** — см. *Пярну*
- Песочный** (Песчаный), мыс, на сев. берегу вост. части Фин. зал. (60°10'N, 29°27'Е)
- Петергоф** — см. *Петродворец*
- Петрикуля**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, у юго-вост. берега оз. Юлемисте (Таллин), Эстония
- Петродворец** (до 1944 г. Петергоф), город и гавань, на юж. берегу Невской губы (59°53'N, 29°52'Е)
- Пийсаари**, о-в — см. *Северный Берёзовый, о-в*
- Пиллау** — см. *Балтийск*
- Пирита**, гавань для спортивных судов в устье р. Пирита, Эстония
- Пирита**, река, впадающая в Таллинский зал. у основания п-ова Виймси, Эстония
- Пиртгисаари**, о-в, у сев. берега Фин. зал. (60°10'N, 25°26'Е), Финляндия
- Пихлаясаари**, о-в, у сев. берега Фин. зал. (60°08.3'N, 24°55'Е), Финляндия
- Попонвик** — см. *Хафа-лахт*
- Порвоо** (Борго), порт, в зап. части Фин. зал. на его сев. берегу (60°24'N, 25°51'Е), Финляндия
- Порккалаудд**, п-ов, в зап. части Фин. зал. на его сев. берегу (60°00'N, 24°27'Е), Финляндия
- Порккала-Калльбодан**, маяк, в зап. части Фин. зал. (59°52'N, 24°18'Е), Финляндия
- Прангли**, о-в, в зап. части Фин. зал. (59°38'N, 25°00'Е), Эстония
- Приморск**, город и порт, на сев. берегу вост. части Фин. зал. в проливе Бьеркёзунд (60°22'N, 28°37'Е)
- Продольный Лоцманский фарватер**, проходит от российско-финляндской границы вдоль шхер у юж. побережья Финляндии

**Пуккио**, о-в — *см. Козлингй, о-в*  
**Пурекари**, мыс — *см. Пурикаринеэз*  
**Пурикаринеэз**, мыс, сев. оконеч. п-ова Пурикаринеэз (59°40'N, 25°42'Е), Эстония  
**Пурикаринеэз**, п-ов, в средней части Фин. зал., отделяющий зал. Эру от зал. Хара, Эстония  
**Пыхья-Ухти** — *см. Пыхья-Ухтью*  
**Пыхья-Ухтью**, о-в, в зап. части Фин. зал., сев. из о-вов Ухтью (59°41'N, 26°31'Е), Эстония  
**Пыызаспеа**, мыс, на сев.-зап. берегу Эстонии (59°13'N, 23°30'Е)  
**Пыызаспеа** — *см. Пыызаспеа*  
**Пяриспеа**, селение, в сев. части Пурикаринеэз, Эстония  
**Пярну** (до 1917 г. Пернов), город и порт, в устье р. Пярну, впадающей в залив Пярну, Эстония  
**Пярну**, залив, вдается в вост. берег Риж. зал. между мысами Торилаотс (58°14'N, 24°07'Е) и Пихланина, Эстония

**Раквере** (до 1917 г. г. Везенберг), город, ж.-д. ст., на ж. д. Ленинград — Таллин, Эстония.  
 В 1941 г. здесь располагался аэродром люфтваффе  
**Рандвере**, селение, на вост. берегу п-ова Виймси, Эстония  
**Раума**, порт, на зап. берегу Ботнического зал. (61°10'N, 21°35'Е), Финляндия  
**Ревель** — *см. Таллин*  
**Рига**, город — столица Латвии и порт на р. Даугава, впадающей в Риж. зал.  
**Рижский залив**, расположен непосредственно к югу от входа в Фин. зал. Ограничен с вост. и юга материк. берегом Балт. моря, протянувшимся между м. Пыызаспеа на сев.-вост. и м. Овиши на юго-зап., с сев. — линией, соединяющей м. Пыызаспеа с м. Тахкунанина на о. Хийумаа, с зап. — о-вами Хийумаа. Сааремаа и линией, соединяющей м. Сворбе на о. Сааремаа с м. Овиши  
**Ристиниеми**, мыс, восточная оконечность о-ва Куорсао (60°28'N, 27°24'Е), Финляндия  
**Ристиниеми**, мыс — *см. Крестовый, мыс*  
**Ристна**, маяк, на п-ове Кыпу на зап. берегу о-ва Хийумаа (58°55'N, 22°04'Е), Эстония  
**Рогокюль** — *см. Рохукюла*  
**Рогервик** — *см. Палдиски, залив*  
**Родшер**, о-в, в средней части Фин. зал. (59°58'N, 26°40'Е)  
**Рондо (Руонти)**, о-в, в вост. части Фин. зал. на юж. подходах к Выборгскому зал. (60°29'N, 28°15'Е)  
**Рохокюль** — *см. Рохукюла*  
**Рохукюла**, гавань, на материк. берегу пр. Муху-Вяйн (58°55'N, 24°48'Е), Эстония. В 1941 г. здесь находился пункт базирования КБФ  
**Рускери**, о-в — *см. Родшер, о-в*  
**Ручьи**, гавани — новая и старая, у вост. берега Лужской губы (прибл. 59°46'N, 28°26'Е). В 1941 г. здесь находилась маневренная база КБФ и строилась новая ВМБ КБФ.  
**Рябинина**, банка, в вост. части Фин. зал. (60°14,8'N, 28°07,8'Е)

**Сааремаа**, о-в, крупнейший из островов Западно-Эстонского (Моонзундского) архип., Эстония  
**Свинемюнде** — *см. Свиноуйсьце, порт*  
**Сало**, аэродром в районе г. Турку (60°23'N, 23°08'Е), Финляндия  
**Свиноуйсьце**, порт на юж. берегу Балт. моря, аванпорт Щецина (53°55'N, 14°15'Е), Польша  
**Сворбе**, п-ов и мыс — *см. Сырве*  
**Сгбнева**, банки, в сев. части пр. Муху-Вяйн (59°11'N, 23°25'Е и 59°03'N, 23°23'Е)  
**Северный Берёзовый**, о-в, у сев. берега вост. части Фин. зал. К сев.-зап. от о. Большой Берёзовый  
**Северный Гюландский**, маяк, о. Гюланд (60°05,6'N, 26°57,2'Е)  
**Сейвестэ**, мыс — *см. Стирсуdden*  
**Сейскари**, о-в — *см. Сескар*  
**Серая Лошадь**, мыс, в вост. части Фин. зал. (59°59,5'N, 29°12,6'Е)

## Приложения

- Сескар**, о-в, в вост. части Фин. зал. (60°01'N, 28°22'E)
- Сестрорецк**, город и пристань, на сев. берегу вост. части Фин. зал. (60°06'N, 29°57'E)
- Седершер**, о-в, в средней части Фин. зал. у его сев. берега (60°06'N, 25°24'E), Финляндия
- Сёдра-Кваркен**, пролив, ведущий из сев. части Балт. моря в Ботнический зал. между шведским берегом и Аландскими о-вами (Оланд) (60°18'N, 19°05'E)
- Сомери**, о-в — см. *Соммерс*
- Соммерс**, о-в, в вост. части Фин. зал. (60°12'N, 27°38'E)
- Соэла-Вяйн**, пролив, между зап. частями юж. берега о-ва Хийумаа и сев. берега о-ва Сааремаа, Эстония. К вост. от пролива между этими о-вами находится плес Кассаре-лахт
- Соэлозунд**, пролив — см. *Соэла-Вяйн*
- Спитхамн**, мыс — см. *Пыызаспеа*
- Средняя**, банка, в вост. части Фин. зал. в 8,6 мили к сев. от о. Сескар
- Стеншер**, о-в — см. *Вайндло*
- Стеншхер**, о-в — см. *Вайндло*
- Стирсудден**, мыс, на сев. берегу Фин. зал. в его вост. части (60°11'N, 29°01'E)
- Сувалки**, город, на северо-востоке Польши
- Суруп**, п-ов — см. *Суурупи*
- Сурсари (Сур-Сари)**, о-в — см. *Югланд*
- Суур-Вяйн**, плес, водное простр. между о-вами Вормси и Муху в пр. Муху-Вяйн, Эстония
- Сууркюля**, в 1941 г. аэродром ВВС КБФ, юго-вост. Палдиски, Эстония
- Сууркюля**, бухта — см. *Сууркюля-лахти*
- Сууркюля-лахти**, бухта с гаванью, вдается в вост. берег сев. части о. Югланд
- Суур-Пакри**, о-в, к зап. от зал. Палдиски (59°20'N, 23°55'E), Эстония
- Суурсаари**, о-в — см. *Югланд*
- Суурупи**, п-ов, ограничивающий с зап. Таллинский зал., Эстония
- Сырве**, мыс (56°54'N, 22°03'E), юж. оконеч. п-ова Сырве на о. Сааремаа, Эстония
- Сырве (Сырвесаэр)**, п-ов, в юж. части о. Сааремаа, Эстония
- Тага-лахт**, бухта, вдается в сев. берег о. Сааремаа, Эстония
- Таллин**, город — столица Эстонии и порт (59°27'N, 24°46'E). В 1941 г. здесь находилась Главная база КБФ
- Таллин**, гидроаэродром ВВС КБФ в 1941 г., на акватории Таллинской бухты, Эстония
- Таллин**, гражданский аэродром в 1941 г., у сев.-вост. берега оз. Юлемисте, Эстония
- Таллинская бухта (Таллин-лахт)**, основная бухта Таллинского зал., ограничена о. Аэгна и п-овом Виймси с востока, о. Найссаар и п-овом Пальяссаар — с запада. В ней расположены Таллинский рейд и порт Таллин
- Таллинский залив**, в зап. части Фин. зал. между п-овами Виймси (59°32'N, 24°51'E) и Суурупи (59°27'N, 24°25'E), Эстония
- Таллинский створ**, входной створ в Таллинский зал. с севера, направление 339,1° — 159,1°, Эстония
- Тапа**, город и ж.-д. узел, в Северной Эстонии
- Тарту**, город и порт, на р. Эма-Йыги в Центральной Эстонии
- Тахкуна (Тахкона)**, мыс — см. *Тахкунанина*
- Тахкунанина**, мыс, сев. оконеч. о-ва Хийумаа (59°05'N, 22°35'E), Эстония
- Тильзит**, город, в Восточной Пруссии (с 1946 г. г. Советск в Калининградской обл.)
- Тиуринсаари**, о-в — см. *Западный Берёзовый*
- Толбухин**, маяк, в вост. части Фин. зал. (60°02'N, 29°36'E)
- Транзунд**, пролив, в Выборгском зал. между о. Высоцкий (Урансари) и о. Малый Высоцкий (прежнее название — Равансаари)
- Транзундский рейд**, в Выборгском зал. между параллелями 60°34'N — 60°38'N и меридианами 28°26'E — 28°32'E

- Триги**, ширс и бухта — см. *Трийги и Трийги-лахт*
- Трийги**, пирс, в бухте Трийги-лахт, Эстония
- Трийги-лахт**, бухта, на сев. берегу о. Сааремаа (58°35'N, 22°42' E), Эстония. В 1941 г. — пункт базирования кораблей КБФ
- Тронгзунд**, город и порт — см. *Высоцк*
- Турку**, порт, в Ботническом зал. Балт. моря (60°28' N, 22°10' E), Финляндия
- Усикаупунки**, порт, в Ботническом зал. Балт. моря (60°49' N, 21°25' E), Финляндия
- Устинский**, мыс, в вост. части Фин. зал. на его юж. берегу (59°55' N, 29°00' E)
- Усть-Двинск**, гавань Рижского порта, расположена у левого берега устья р. Даугава, Латвия
- Усть-Луга**, селение, расположено на правом берегу устья р. Луга (59°39' N, 28°18' E). В 1941 г. здесь располагался пункт базирования кораблей КБФ
- Усть-Нарва**, порт — см. *Нарва-Йыэсуу*
- Утти**, аэродром, сев. Ловийса, Финляндия
- Уусмадал**, банка, в средней части Фин. зал. к сев. от входа в Таллинский зал. (59°40' N, 24°35' E), Эстония
- Уусмадалик (Усмадалик)**, банка — см. *Уусмадал*
- Флотский**, мыс, на сев. берегу Фин. зал в его вост. части в 4,3 мили к SSO от м. Стирсудден
- Фильсанд**, о-в — см. *Вилсанди*
- Финский залив**, вдается в вост. берег Балт. моря в его сев. части. С зап. ограничен линией, соединяющей м. Ханкониemi (на п-ове Ханко) на сев., о. Осмуссаар и м. Пыызасиеа — на юге, а с вост. — устьем р. Нева
- Фридрихсгамн (Фредриксгамн)** — см. *Хамина*
- Хаапсалу**, город и гавань, на юж. берегу зал. Хаапсалу (58°56' N, 23°33' E), Эстония
- Хаапсалу (Хаапсалу-лахт)**, залив, вдается в материк. берег пр. Муху-Вяйн к югу от о. Вормси, Эстония
- Хаапсалу-лахт** — см. *Хаапсалу, залив*
- Хапсалу** — см. *Хаапсалу, город и гавань*
- Хайлода**, проход. — см. *Островной, проход*
- Хамина**, город и порт, в вост. части Фин. зал., на его сев. берегу (60°34' N, 27°11' E), Финляндия
- Ханко (Гангэ)**, город и порт, на юж. берегу п-ова Ханко (59°49' N, 22°57' E), Финляндия
- Ханко** (рус. назв. Гангут), п-ов, на сев. берегу Фин. зал., ограничивает Фин. зал. с зап., в его сев. части
- Ханкониemi**, мыс, в юж. части п-ова Ханко, его зап. оконечность (59°48' N, 22°54' E), Финляндия
- Хара**, залив, в зап. части Фин. зал., между п-овами Юминда-Нина и Пурикаринезм, Эстония
- Хара-лахт** — см. *Хафа, залив*
- Хари-Курк**, участок пролива Муху-Вяйн, отделяющий о. Вормси от о. Хийумаа
- Хармайя**, о-в — см. *Хармая*
- Хармая**, о-в, у входа в порт Хельсинки (60°06' N, 24°59' E), Финляндия
- Хельсинки**, город — столица Финляндии и порт (60°09' N, 24°55' E)
- Хийумаа**, о-в. второй по величине остров Западно-Эстонского (Моонзундского) архип.. Эстония
- Хортен**, порт и пункт базирования ВМС, в сев. части Северного моря, в Осло-фьорде (59°25' N, 10°29' E), Норвегия
- Церель**, мыс — см. *Сыфве, мыс*
- Шепелевский**, м-к, в вост. части Фин. зал., на его юж. берегу (59°59' N, 29°08' E)
- Шпитгамн**, мыс — см. *Пыызасиеа, мыс*



## Приложения

**Шпитгамнский проход**, пролив, между м. Шпитгамн и о. Оденскольм. В настоящее время такой объект в лоции не показан

**Эзель**, остров — см. *Сааремаа*

**Экси**, о-в, в зап. части Фин. зал. у входа в Колга-лахт (59°36'N, 25°05,6'E), Эстония

**Экхольм**, остров — см. *Мохни, остров*

**Эру**, залив, в средней части Фин. зал., вдается в его юж. берег между п-овами Пурикаринеэз и Кясму

**Эру-лахт** — см. *Эру, залив*

**Южно-Гогландский плес**, самоназванное водное пространство. в лоции не обозначено

**Южный Гогландский**, маяк, на о. Гогланд (60°00'7N, 27°00,6'E)

**Южный Прибрежный фарватер**, во время Первой мировой войны фарватер проходил от м. Тахкуна к м. Пакри и далее в Нарвский зал. вдоль юж. берега Фин. зал.

**Юминда**, селение, на п-ове Юминда-Нина

**Юминда-Нина**, мыс, сев.-зап. оконечность п-ова Юминда-Нина (59°39'N, 25°30'E), Эстония (иногда используется синоним — мыс Юминда)

**Юминда-Нина**, п-ов, в зап. части Фин. зал. Разделяет заливы Хара и Колга

**Юссаре**, о-в, в зап. части Фин. зал., у его сев. берега (59°50'N, 23°34'E), Финляндия

**Ягала**, в 1941 г. аэродром ВВС ПриБОВО и ВВС КБФ в сев. части Эстонии

## ПРИЛОЖЕНИЕ 4

## УСЛОВНЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

А – армия, авиация (в зависимости от контекста)  
 аб – авиационная база  
 абр – авиационная бригада  
 АВ – авианосец  
 автб – автомобильный батальон  
 автр – автомобильная рота  
 ад – авиационная дивизия  
 адн – артиллерийский дивизион  
 АМ – аэродром морской  
 АНИМИ – Артиллерийский научно-исследовательский морской институт  
 АО – артиллерийский отдел  
 ап – авиационный полк, артиллерийский полк (в зависимости от контекста)  
 АП – автоматический прицел зенитного орудия  
 АР – арьергард  
 арт – артиллерия  
 АС – аэродром сухопутный  
 АУ – артиллерийское управление  
 аэ – авиационная эскадрилья

Б – авиационная бомба  
 ба – батарея артиллерийская  
 БА – бомбардировочная авиация  
 бап – бомбардировочный авиационный полк  
 БАР – баржа  
 бат, б-н – батальон  
 батр – батарея  
 бб – батарея артиллерийская башенная  
 ББО – броненосец береговой обороны\*  
 БГБ – большая глубинная бомба  
 БГМП – Балтийское государственное морское пароходство  
 БД – боевые действия  
 бж – батарея артиллерийская железнодорожная  
 бз, зенабатр – батарея артиллерийская зенитная  
 БК – быстроходный катер  
 БКА, бронекатер – бронированный катер  
 БМПО – Балтийский морской пограничный отряд (то же что и БОПС)  
 б-н – батальон  
 БО – береговая оборона  
 БО БР – Береговая оборона Балтийского района  
 БО ГБ – Береговая оборона Главной базы  
 БОПС – балтийский отряд пограничных судов  
 бохр – береговая охрана  
 БП – боевая подготовка  
 бп – батарея артиллерийская полевая  
 бс – батальон связи

## Приложения

БР – броненосец

бр – бригада (кораблей, войск, авиации)

брандер – 1) судно, нагруженное горючим и взрывчатыми веществами, предназначавшееся для поджога и подрыва кораблей противника в эпоху парусного флота; 2) судно, предназначенное для затопления с целью закупорки входа в гавань, бухту, канал, узкость

брмп – бригада морской пехоты

брпл – бригада подводных лодок

бртка – бригада торпедных катеров

бртр – бригада траления

бртц – бригада тральщиков

бршк – бригада шхерных кораблей

бс – батарея артиллерийская открытая (стационарная)

бс – батальон связи

БТЩ – базовый (иногда называли быстроходным) тральщик

БУК – буксир (буксирный пароход)

БУ МС 37 – Боевой устав Морских сил РККА 1937 г.

БФ – Балтийский флот

ВВС – Военно-воздушные силы

ВВТ – вооружение и военная техника

ВВМУ – Высшее военно-морское училище

ВГК – Верховное главное командование, Верховный главнокомандующий

ВЖ – вахтенный журнал

в/к – военный комиссар

ВКО – воздушно-космическая оборона

ВМБ – военно-морская база

ВМФ – Военно-морской флот

в/н – вольнонаемный

ВНОС – воздушное наблюдение, оповещение и связь

военком – военный комиссар

ВОСО – военные сообщения

врид – временно исполняющий должность

врио – временно исполняющий обязанности

ВС – Вооруженные силы

в/с – военнослужащий

ВСУ – вспомогательное судно

ВСОИ – вспомогательное судно общего назначения

ВТС – Военно-транспортная служба

г. – город; гора

гап – гаубичный артиллерийский полк

ГБ – Главная база флота

гб – глубинная бомба

ГИСУ – гидрографическое судно

гидросудно – гидрографическое судно

ГК – главное командование, главнокомандующий

ГКО – Государственный Комитет Обороны

ГКП – главный командный пункт

главком – главнокомандующий

ГМС – Гидрометеорологическая служба

ГМП ВМФ – Главный морской штаб Военно-морского флота

ГО, Гидроотдел – Гидрографический отдел  
 гр. – гражданский  
 ГС – главные силы  
 ГС – гидрографическое судно  
 ГС – Гюландский сектор  
 ГУ – Гидрографическое управление  
 ГУПП ВМФ – Главное управление политической пропаганды ВМФ  
 ГПУ ВМФ – Главное политическое управление ВМФ  
 ГУС – Гюландский укрепленный сектор

Д – дистанция  
 Д – дивизия  
 ДА – дымовая аппаратура (аппаратура дымопуска)  
 дарм – дивизионная авторемонтная мастерская  
 ДЕС – десант  
 ДЕСО – десантный отряд (корабли с десантом и охранением)  
 ДЗ – дымовая завеса  
 дн – дивизион  
 днбтц – дивизион базовых тральщиков  
 днзс – дивизион заградителей сетевых  
 днкатц – дивизион катерных тральщиков  
 днкл – дивизион канонерских лодок  
 днпл – дивизион подводных лодок  
 днска – дивизион сторожевых катеров  
 днска-зм – дивизион сторожевых катеров – заградителей минных  
 днскр – дивизион сторожевых кораблей  
 днтка – дивизион торпедных катеров  
 днттц – дивизион тихоходных тральщиков  
 днэм – дивизион эскадренных миноносцев  
 ДОЗК – корабельный дозор  
 ДП – дальномерный пост  
 ДуВФ – Дунайская военная флотилия  
 ДШК – пулемет конструкторов В. А. Дегтярева и Г. С. Шпагина крупнокалиберный

ЖБД – журнал боевых действий  
 ж.-д. – железнодорожный  
 ждбатр – железнодорожная артиллерийская батарея  
 ждп – железнодорожный полк  
 ждр – железнодорожная рота

ЗА – зенитная артиллерия  
 зав. – заводской (построечный) – пояснительный индекс к номерам СКА  
 зам – заместитель  
 зв – звено катеров (звтка – звено ТКА, звска – звено СКА и т. п.)  
 зенабатр – зенитная артиллерийская батарея  
 зенадн – зенитный артиллерийский дивизион  
 зенап – зенитный артиллерийский полк  
 ЗГК – заместитель главнокомандующего  
 ЗК – заместитель командующего, командира  
 ЗКП – запасной командный пункт  
 ЗМ – минный заградитель

## Приложения

ЗН – минный заградитель надводный  
ЗНК – заместитель народного комиссара  
ЗНШ, замначштаба – заместитель начальника штаба  
ЗРВ – зенитно-ракетное вооружение  
ЗС, зс – сетевой заградитель  
ЗФКП – запасной флагманский командный пункт

ИА – истребительная авиация  
иад – истребительная авиационная дивизия  
иап – истребительный авиационный полк  
иаэ – истребительная авиационная эскадрилья  
иб – инженерный батальон  
и. д. – исполняющий должность  
ИК – историческая комиссия  
ИО – инженерный отдел  
ИО – истребительный отряд (отряд СКА – истребителей ПЛ или охотников за ПЛ)  
ИУ – Инженерное управление

КА – Красная армия  
КА, ка – катер  
каб – кабельтов = 1/10 морской мили – 185,2 м  
канлодка – канонерская лодка  
кап – корпусной артиллерийский полк  
караван – весь конвой, группа судов, кораблей или только охраняемые суда конвоя  
КАТЦ, катц – катер-тральщик  
КБФ – Краснознаменный Балтийский флот  
КВМБ – Кронштадтская военно-морская база  
КЛ, кл – канонерская лодка  
КО – командный отдел (то же, что отдел кадров)  
КОВО – Киевский особый военный округ  
коиаэ – краснознаменная отдельная истребительная авиаэскадрилья  
ком. – командующий, командир  
КОН – конвой, группа транспортных судов и кораблей их охранения  
КОР, кор – корвет  
корпост – корректировочный пост  
КП – командный пункт  
КПЛО, кпло – корабль ПЛО  
КР, кр – крейсер  
КРЛ, крл – легкий крейсер  
Кронморбаза – Кронштадтская ВМБ  
Кронрейд – Кронштадтский рейд  
КРПВО, крпво – крейсер ПВО  
КРТ, крт – тяжелый крейсер  
КТ – катерный трал  
КТЦ, ктц – катер-тральщик  
КУ – курсовой угол  
КУ – командное управление (то же, что Управление кадров)  
КУС – Кронштадтский укрепленный сектор БО КВМБ

ЛВМБ – Ленинградская военно-морская база  
ЛВМБ – Либавская военно-морская база

ЛВО (ЛенВО) – Ленинградский военный округ  
 ЛВФ – Ладужская военная флотилия  
 ЛГМП – Латвийское государственное морское пароходство  
 ЛД – лидер (эскадренных миноносцев)  
 ЛЕД – ледокол  
 ЛЕД БУК – ледовый буксир (буксирный пароход)  
 ЛенВМБ – Ленинградская военно-морская база  
 ЛенПО – Ленинградский пограничный округ  
 ЛиВМБ – Либавская военно-морская база  
 ЛК, лк, линкор – линейный корабль

М – мина, мины  
 М – миноносец (иногда так обозначался эсминец)  
 м – метр  
 м. – мыс  
 манбаза – маневренная база, входящая в состав ВМБ или ОВР ГВ флота  
 МБ – малая глубинная бомба  
 МБ – мотобот  
 МГБ – малая глубинная бомба  
 МДШ – морская дымовая шашка  
 мз. – мыза  
 МЗ – минный защитник  
 МЗБ – минная банка  
 МЗМ – минное заграждение морское (загражденный минами район)  
 МЗТ – морской змейковый трал  
 миля, миля морская – 1852 м  
 мин – минута  
 МК, м-к – маяк  
 МО – малый охотник за подводными лодками (иногда называли «морской охотник»)  
 МО БМ – Минная оборона Балтийского моря  
 МОЛиОР – Морская оборона Ленинграда и Озерного района  
 МПК, мпк – малый противолодочный корабль  
 МПУАЗО – морские приборы управления артиллерийским зенитным огнем  
 МРА – морская ракетно-бомбовая авиация  
 м. – мыс  
 мсб – мотострелковый батальон  
 мсб – медико-санитарный батальон  
 медсб – медико-санитарный батальон  
 мсд – мотострелковая дивизия  
 мсд он – мотострелковая дивизия особого назначения  
 МСО – медико-санитарный отдел  
 мсп – мотострелковый полк  
 мср – мотострелковая рота  
 МТ, мт – морской тральщик  
 МТА – минно-торпедная авиация  
 МТО – минно-торпедный отдел  
 МТУ – минно-торпедное управление  
 МТШ – морской трал Шульца  
 нач. – начальник  
 начарт – начальник артиллерии

## Приложения

НК – надводный корабль  
нарком – народный комиссар  
нарком ВМФ – народный комиссар Военно-морского флота  
Наркомат – Народный комиссариат  
НГМШ ВМФ – начальник Главного морского штаба ВМФ  
НИМТИ – Научно-исследовательский минно-торпедный институт  
НКВД – Народный комиссариат внутренних дел  
НКВМФ – Народный комиссариат ВМФ  
НКМФ – Народный комиссариат морского флота  
НКО – народный комиссар обороны, Народный комиссариат обороны  
НКПС – Народный комиссариат путей сообщения  
НКСП – Народный комиссариат судостроительной промышленности  
НМО-40 – Временное наставление по ведению морских операций 1940 г.  
НОО – начальник оперативного отдела  
НО-1 – начальник 1-го отдела, отделения  
НОУ – начальник Оперативного управления  
НП – наблюдательный пост, пункт  
НСШ-40 – Наставление по боевой службе штабов соединений ВМФ  
НТК – Научно-технический комитет  
НТЦ-40 – Наставление по боевой деятельности тралящих кораблей 1940 г.  
НШ, начштаба – начальник штаба

О – отряд кораблей или катеров (ОТР – отряд ТР, ОСКА – отряд СКА и т. п.)

о – отдельный (приставка к наименованиям отдельных воинских подразделений, частей, соединений)

о., о-в – остров

оадн – отдельный артиллерийский дивизион

ОБК – отряд боевых кораблей

обрмп – отдельная (или особая) бригада морской пехоты

обс – отдельный батальон связи

ОВР – Охрана водного района

ОВСГА – Отдел вспомогательных судов и гаваней

ОГ – обозначитель границы протраленной полосы

однка – отдельный дивизион катеров

оз. – озеро

озад, озенадн – отдельный зенитный артиллерийский дивизион

оиб – отдельный инженерный батальон

ОИС, оис – океанографическое исследовательское судно

ОКОС – отдел командного состава

ОЛС – отряд легких сил

ОМ – обозначитель мины

ОМО – Организационно-мобилизационный отдел

омсб – отдельный местный стрелковый батальон

омср – отдельная местная стрелковая рота

ОМУ – Организационно-мобилизационное управление

ОО – оперативный отдел, отделение

ООН – отряд особого назначения, отряд транспортов особого назначения

ОПП – отдел политической пропаганды

ОПР – отряд прикрытия

опрожб – отдельный прожекторный батальон

ОПС – отдел плавучих средств

ОПСГА – отдел плавучих средств и гаваней  
 оптадн – отдельный противотанковый артиллерийский дивизион  
 опулб – отдельный пулеметный батальон  
 орб – отдельный разведывательный батальон  
 ОРСО – организационно-строевой отдел  
 ОРСУ – Организационно-строевое управление  
 осапр – отдельная саперная рота  
 осб – отдельный саперный батальон  
 осбр – отдельная стрелковая бригада  
 острб – отдельный строительный батальон  
 ОТШ – облегченный трал Шульца  
 ОУ – оперативное управление  
 ОХР – охрана рейда (рейдов)  
 оэждр – отдельная эксплуатационная железнодорожная рота

п. – помощник  
 п. – пункт  
 ПАХ – полевой автомобильный хлебозавод (хлебопекарня)  
 ПБ – плавучая база  
 ПВМБ – Прибалтийская военно-морская база  
 ПВО – противовоздушная оборона  
 ПВФ – Пинская военная флотилия  
 пд – пехотная дивизия  
 ПдРЦ – передающий радиоцентр  
 пза – полк зенитной артиллерии  
 ПК – пограничный корабль типа «МО»; во время подчинения ВМФ были из кораблей пере-  
 классифицированы в сторожевые катера  
 пк – помощник командира  
 ПКА, пка – пограничный катер типа «КМ», «МКМ»  
 ПЛА – противолодочная авиация  
 ПЛ, пл – подводная лодка  
 ПЛО – противолодочная оборона  
 ПМ, им – плавучая мастерская  
 п/м – парусно-моторное (судно)  
 ПМН – противоминное наблюдение  
 ПМО – противоминная оборона, противоминное охранение  
 ПМШ, пмш – парусно-моторная шхуна  
 пнш – помощник начальника штаба  
 ПО – пограничный отряд  
 ПО – политический отдел соединения  
 ПО – параван-охранитель  
 п/о – полуостров  
 п-ов – полуостров  
 пого – пограничный отряд  
 пожв – пожарный взвод  
 пом. – помощник  
 помначштаба – помощник начальника штаба  
 пост ВНОС – пост воздушного наблюдения, оповещения и связи  
 пост СНиС – пост службы наблюдения и связи  
 ПП – посадочная площадка  
 пп. – подпункт (в тексте)



## Приложения

ПрибВМБ – Прибалтийская военно-морская база  
ПрибОВО – Прибалтийский особый военный округ  
ПрибПО – Прибалтийский пограничный округ  
ПРО – противоракетная оборона  
прожбн – прожекторный батальон  
прожп – прожекторный пункт  
прожр – прожекторная рота  
ПРЦ – приемный радицентр  
ПС, пс – посылное судно  
ПТ – параван-трал  
ПТО – противоторпедная оборона (оборона от ТКА и ЭМ)  
ПУ КБФ – политическое управление КБФ  
пулб – пулеметный батальон  
пулв – пулеметный взвод  
пулр – пулеметная рота  
ПУС – приборы управления стрельбой  
п/х – пароход

р – рота  
РА – разведывательная авиация  
рап – разведывательный авиационный полк  
раэ – разведывательная авиационная эскадрилья  
рбн – разведывательный батальон  
рартбат – разведывательная артиллерийская батарея  
рвв – ремонтно-восстановительный взвод  
рвр – ремонтно-восстановительная рота  
РК – рекомендованный курс  
РЛС – радиолокационная станция  
РО – разведывательный отдел  
РОК – Российский организационный комитет  
РП – рейдовый пост  
РСТ – радиостанция  
РТВ – радиотехническое вооружение  
РТС – радиотелеграфная станция  
РУ – разведывательное управление

сбн – строительный батальон, саперный батальон  
сбр – стрелковая бригада  
СВП – стабилизированный визирный пост  
СГК – Ставка главного командования  
сд – стрелковая дивизия  
СЗН – Северо-Западное направление  
СЗФ – Северо-Западный фронт  
СИ, си – самолет-истребитель  
ск – стрелковый корпус  
СК, ск – спасательный корабль  
СКА, ска – сторожевой катер  
СКА «МО» – сторожевой катер типа «МО»  
СКР, скр – сторожевой корабль  
СКС – скрытая связь  
СМХ, смх – самоходный(ая)

СНиС — служба наблюдения и связи  
 СНК — Совет народных комиссаров  
 СНП — сигнально-наблюдательный пост  
 сп — стрелковый полк  
 спк — старший помощник командира  
 ср — саперная рота  
 СРЗ — судоремонтный завод  
 сред. — средний, середина  
 СС, сс — спасательное судно  
 ст. — станция (железнодорожная)  
 СУЛ ПЛ, сулпл — судно-ловушка подводных лодок  
 СФ — Северный флот  
 СФ — Северный фронт  
 СЭЛ — санитарно-эпидемиологическая лаборатория

Т — торпеда, торпеды  
 ТА — транспортная авиация  
 ТА — торпедный аппарат  
 ТКА, тка — торпедный катер  
 тлф-тлг ст. — телефонно-телеграфная станция  
 ТН, тн — танкер  
 ТО, техотдел — технический отдел  
 ТР, тр — транспорт (пароход, теплоход)  
 ТТЩ, ттщ — тихоходный тральщик (переоборудованный из гражданского судна)  
 т/х — теплоход  
 ТУ — техническое управление  
 ТУС — таблица условных сигналов  
 ТФС — телефонная станция  
 ТЩ, тщ — тральщик

УТМС — Управление гидрометеорологической службы  
 УЗПН — ультразвуковое (гидроакустическое) подводное наблюдение  
 УЗПС — ультразвуковая (гидроакустическая) подводная связь  
 УЖ, ук — учебный корабль  
 УК — Управление кораблестроения  
 УК — Управление кадров  
 УПП КБФ — Управление политической пропаганды КБФ  
 Упраформ — Управление формирования частей  
 УПС — учебно-производственное судно  
 УР — укрепленный район  
 урап — учебный разведывательный авиационный полк  
 УС — укрепленный сектор  
 УС — учебное судно  
 УЧСУ, учсу — учебное судно

ФКП — флагманский командный пункт  
 флагман — командир корабельного соединения, группировки; командующий корабельным объединением

ЦК ВКП(б) — Центральный Комитет Всесоюзной коммунистической партии (большевиков)  
 ЦК КП(б)Э — Центральный Комитет коммунистической партии (большевиков) Эстонии

## Приложения

ч – час

Ш – штаб

ША – штурмовая авиация

ШАЛ, шал – шаланда

ШК, шк – штабной корабль

ШКБФ – штаб КБФ

ШО – шхерный отряд, отряд шхерных кораблей

ЭГММ – Эстонский государственный морской музей

ЭГМП – Эстонское государственное морское пароходство

эждр – эксплуатационная железнодорожная рота

ЭМ, эм – эскадренный миноносец

ЭНП – электронavigационные приборы

ЭПРОН – Экспедиция подводных работ особого назначения

Эск – эскадра кораблей, эскадра

ЮМАП – Юминдская минно-артиллерийская позиция

ЮМБ – Юминдский минный барьер

N (North, Nord) – север

S (South, Sud) – юг

E, O (East, Ost) – восток

W (West) – запад

---

\*Когда речь шла о нескольких кораблях или судах того или иного подкласса, использовались двойные обозначения (ММ, ТЦТЦ, ТРТР).

ПРИЛОЖЕНИЕ 5

**УСЛОВНЫЕ ЗНАКИ**

**Артиллерийско-торпедные надводные корабли**



Крейсер (КР)



Легкий крейсер (КРЛ)



Легкий крейсер с параванами-охранителями (ПО)



Лидер эскадренных миноносцев (ЛД)



Лидер эскадренных миноносцев (ЛД) с параванами-охранителями (ПО)



Эскадренный миноносец (ЭМ)



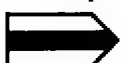
Эскадренный миноносец (ЭМ) с параванами-охранителями (ПО)



Миноносец (М)



Миноносец с параванами-охранителями (ПО)



Канонерская лодка (КЛ)

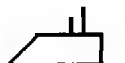


Торпедный катер (ТКА-1)



Торпедный катер (ТКА-2)

**Подводные лодки**



Подводная лодка дальнего действия (ПЛ ДД)



Подводный минный заградитель (ПЛЗ)

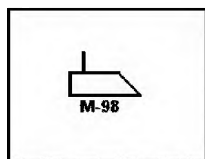


Подводная лодка ближнего действия (ПЛ БД)



Подводная лодка (ПЛ)

## Приложения



Район патрулирования подводной лодки ближнего действия  
и ее наименование – М-98

### Противолодочные надводные корабли



Сторожевой корабль (СКР)



Сторожевой корабль с параван-тралом (ПТ)



Сторожевой катер (СКА-1)



Сторожевой катер (СКА-2)



Судно-ловушка подводных лодок

### Тральщики и заградители



Тральщик (ТЩ)



Тральщик с параван-тралом (ПТ)



Тральщики с морским тралом Шульца (МТШ)



Тральщик с морским змейковым тралом (МЗТ)



Катер-тральщик (КАТЩ-1)



Катер-тральщик (КАТЩ-2) артиллерийскими батареями



Катер-тральщик (КАТЩ-3)












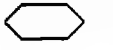



Сетевой заградитель (ЗС)


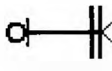

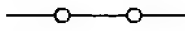
### Вспомогательные суда



Вспомогательное судно общего назначения (ВСОИ – плавучая база, плавучая мастерская, спасательное судно, шаланда и др.)

-  Учебное судно (УЧСУ)
-  Спасательное судно (СС)
-  Транспорт (ТР – пароход, теплоход)
-  Танкер (ТН)
-  Санитарный транспорт (СанТР)
-  Гидрографическое судно (ГИСУ)
-  Ледокол (ЛЕД)
-  Буксир (БУК)
-  Катер, моторный бот (КА. МБ)
-  Парусное судно
-  Шлюпка
-  Баржа самоходная
-  Баржа несамоходная

**Авиация**

-  Самолет-бомбардировщик
-  Самолет-торпедоносец
-  Рубеж патрулирования ИА способом «дежурство в воздухе»
-  Рубеж патрулирования ИА способом «дежурство на аэродроме»

## Приложения



Аэродром сухопутный (АС)



Аэродром морской (АМ)



Посадочная площадка (ПП)

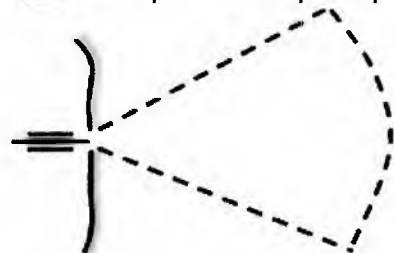
### Береговая и полевая артиллерия



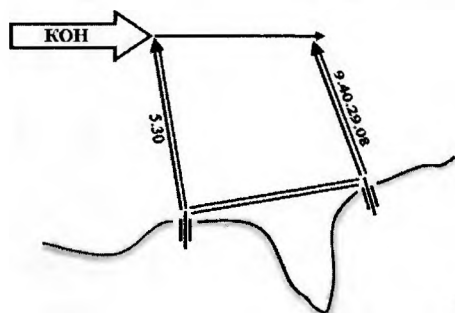
Батарея артиллерии береговой обороны башенная



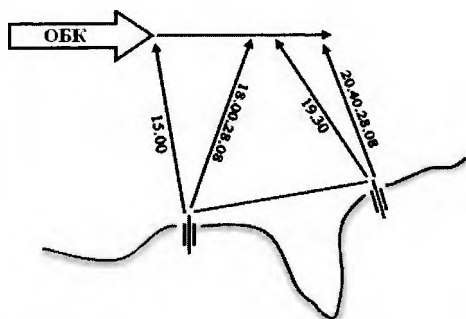
Батарея полевой артиллерии



Зона обстрела артиллерийской батареи


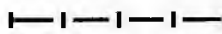



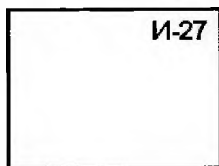
Одновременный обстрел КОН двумя артиллерийскими батареями



Поочередный обстрел ОБК двумя артиллерийскими батареями



**Минные заграждения и фарватеры**

-  Линия мин
-  Линия минных защитников
-  Смешанная линия мин и минных защитников

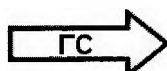
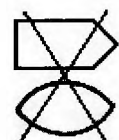


Загражденный минами район и его наименование – И-27



-  **10 ТБ** Фарватер (ФВК) № 10 ТБ
-  **10 ТБ -а** Колено фарватера № 10 ТБ-а

**Разное**

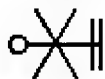
-  ГС Группировка (формирование, соединение) кораблей и ее наименование (ГС)
-  Потопленные корабли и суда



## Приложения



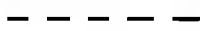
Поврежденное судно



Сбитый самолет



Линия фронта



Граница залива (рейда)



Линия планируемого (предлагаемого) пути

## ПРИЛОЖЕНИЕ 6

## БИБЛИОГРАФИЯ

## а) книги, очерки и главы в книгах

1. Адмирал Кузнецов: Москва в жизни и судьбе флотоводца. Сборник документов и материалов. 2-е изд., испр. и доп. / Сост. Р. В. Кузнецова, А. А. Киличенков, Л. А. Неретина. — М., 2004. С. 431–434.
2. *Амелько Н. Н.* В интересах флота и государства. Воспоминания адмирала. — М., 2002. С. 38–45.
3. *Аммон Г. А.* Надводные силы советского Военно-морского флота в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — М., 1982. С. 99–101, 122, 187, 188, 256.
4. *Ачкасов В. И.* Прорыв на Кронштадт // Таллин в огне. Сборник статей. — Таллин, 1971. С. 256–264.
5. *Ачкасов В. И.* Прорыв флота из Таллина в Кронштадт // Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941–1944 гг. — М., 1973. С. 82–96.
6. *Ачкасов В. И.* Прорыв флота из Таллина в Кронштадт // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х кн. — М., 1990. Кн. 1. С. 87–100.
7. *Ачкасов В., Вайнер Б.* Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. — М., 1957. С. 61–64.
8. *Ачкасов В. И., Павлович Н. Б.* Советское военно-морское искусство в Великой Отечественной войне. — М., 1973. С. 73–79.
9. Балтийские зенитчики. Сборник воспоминаний. — Таллин, 1981. С. 110, 111, 248–250.
10. Балтийский флот. Исторический очерк. — М., 1960. С. 247, 248.
11. Балтика помнит. 1941–1945. Фотоальбом. — Калининград, 1973.
12. *Басов А. В.* Флот в Великой Отечественной войне (Опыт оперативно-стратегического применения). — М., 1980. С. 144, 151–154.
13. *Берггольц О. Ф.* Верность. Стихи и поэмы. — Л., 1970. С. 136.
14. *Бублик П. Д.* От Таллина до Селигера. — Таллин, 1971. С. 103.
15. *Бунич И. Л.* Трагедия на Балтике. Август 1941 года. — СПб, 1997.
16. *Бурлюк Ф. И.* На дальних и ближних подступах // Ветеран. Сборник. Сост. Н. Мосолов. — Л., 1984. С. 26–31 (Воспоминания бойца 4-го зенитно-артиллерийского полка ПВО КБФ об эвакуации и Таллинском прорыве).
17. *Вайнер Б. А.* Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне. — М., 1989. С. 28–34 (Об участии транспортных судов Наркомата морского флота в Таллинском прорыве).
18. *Вайнер Б. А.* Торговый флот Балтийского бассейна в борьбе за Прибалтику // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа. 1941–1945. В 4-х книгах. Книга 4. Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941–1945 гг. — М., 1991. С. 424.
19. Ведение минной войны противником на Балтийском театре за период с 22.06.41 г. по 01.01.42 г. — Л., 1942. С. 5–16.
20. *Вишневецкий В.* В боях за Таллин (Из записной книжки писателя). — Кронштадт, 1944. С. 10–13.
21. *Вишневецкий В.* Собрание сочинений. В 5 т. Т. 3. Дневники военных лет. 1941–1942. — М, 1956. С. 107–117 (О Таллинском прорыве).
22. Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Военно-исторический очерк. Том III. Краснознаменный Балтийский и Тихоокеанский флоты. — М., 1962. С. 13–17, 20, 25–29, 76–98. Схемы (схема 4).
23. Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Научно-исторический труд. Том III. Балтийский флот. 2-е издание, испр. и доп. — СПб, 2006. С. 31–37, 74–93.

24. *Теманов В. С.* Корабли заграждения Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны // Очерки из истории Балтийского флота. Книга четвертая. — Калининград, 2002. С. 141.
25. *Голубев В. Ф.* Крылья крепнут в бою. 2-е изд., испр. и доп. — Л., 1984. С. 19, 20, 71–81 (Об использовании подвесных топливных баков истребителями ВВС КБФ в 1941 г.).
26. *Горенков М. А., Фринкевич В. И.* Якоря у постаментов. — Калининград, 1978. С. 65–71.
27. Дважды Краснознаменный Балтийский флот. 3-е изд., испр. и доп. / Сост. Н. М. Гречанюк, В. И. Дмитриев, А. И. Корниенко и др. — М.: Воениздат, 1990. С. 178–180.
28. *Демидов А. А.* 40 лет на капитанском мостике. — Л., 1970. С. 80–93.
29. *Доценко В. Д.* Эвакуация Таллинна: итоги и выводы // Опыт применения советского Военно-морского флота во Второй мировой войне и его значение в современных условиях. Материалы международной конференции, посвященной 50-летию Победы во Второй мировой войне 1939–1945 гг. — СПб, 1997. С. 103–113.
30. *Доценко В. Д.* Флот. Война. Победа. 1941–1945. — СПб, 1995. С. 65–71 (О Таллинском прорыве).
31. *Доценко В. Д.* Таллинский переход — стратегическая операция или бегство? // Тайны российского флота. — М.; СПб, 2005. С. 258–274.
32. *Елизаров Г. И.* Балтийская морская пограничная охрана в войне // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4 книгах. Книга 1. Оборона Прибалтики и Ленинграда. 1941–1945 гг. — М., 1990. С. 349–351.
33. *Еременко Ф. П.* Прорыв кораблей и судов Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт 28–29 августа 1941 года // Моряки-балтийцы в боях за Родину (1941–1945). Сост. Б. П. Нечитайло, В. Г. Егоров, Б. М. Амусин и др. — Калининград, 2005. С. 62–81 (Воспоминания участника Таллинского прорыва на эсминце «Володарский» бывшего курсанта ВВМУ им. М. В. Фрунзе).
34. *Ефимов М.* Прорыв // Огненные фарватеры. Сборник воспоминаний / Сост. Г. А. Жукович, Г. М. Рубинский. — Л., 1987. С. 45–51 (Воспоминания командира БТЩ-203 «Патрон» о прорыве кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт).
35. *Журавлев В. В., Шлюмин В. С.* Роль адмирала В. Ф. Трибуца в оперативном применении Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны // Очерки из истории Балтийского флота. Книга четвертая. — Калининград, 2002. С. 94–96, 97, 98.
36. *Зима Г. И.* На Балтике. Начало войны. Перебазирование из Таллина в Кронштадт // Гидрография в Великой Отечественной войне. 1941–1945. — Л., 1975. С. 43–48.
37. *Иванов Е. М., Крушин А. С.* Балтийские медики // Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941–1944 гг. — М., 1973. С. 431, 432.
38. *Иванушкин П. Г.* Роль базовых тральщиков на Балтике в период войны // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной Войне 1941–1945 гг. Статьи и очерки. — М., 1981. С. 191, 192 (Участник Таллинского прорыва, дивизионный штурман 1-го дивизиона БТЩ бригады траления КБФ о деятельности БТЩ в ходе прорыва).
39. *Кабанов С. И.* Героическая оборона полуострова Ханко // Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941–1944 гг. — М., 1973. С. 134.
40. *Кабанов С. И.* На дальних подступах. — М., 1971. С. 201–206.
41. *Калиткин В. Н.* Город матросской славы. — Бмг. С. 57, 58 (Об участнике Таллинского прорыва старшине 1-й статьи В. Н. Иванове — члене комендантской команды транспорта «Тобол»).
42. *Катица П. И.* В море погасли огни. Блокадные дневники. — Л., 1972. С. 65–71.
43. *Катица П. И.* Таллинский прорыв (1941 г.) // Писатели Балтики рассказывают. Сборник / Сост. Н. Михайловский. — М., 1981. С. 309.
44. *Карасев Ф. И.* Закалялось мужество сталью и свинцом // Легендами оваянная. Сборник. — Л., 1975. С. 25, 26.
45. *Киреев И. А.* Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-морских сил СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. — Часть третья. Балтийский театр. — М., 1960. Кн. 1. Кампания 1941 г. С. 98–163, 260–269, 277–280.

46. *Комиссаров Б. И.* Таллинская эпопея // Полярный конвой. Воспоминания участников. — Л., 2005. С. 160–163 (Об участии в Таллинском прорыве транспортов «Балхаш» и «Кумари»).
47. Коммунисты всегда впереди (О Таллинском переходе) // Воюет Балтика. Воспоминания военных моряков / Сост. Н. К. Смирнов. — Л., 1964. С. 18–22.
48. *Корсунский М. А.* Вернемся! // *Корсунский М. А.* Ровесник века. Повесть об адмирале Ю. А. Пантелееве. — Таллин, 1983. Гл. 10. С. 102–110.
49. *Кузнецов Н. Г.* На флотах боевая тревога. — М., 1971. С. 22–32, 40–55.  
*Кузнецов Н. Г.* Курсом к победе. — М., 1976. С. 12–23, 55–68.
50. *Ладинский Ю. В.* На фарватерах Балтики. — М., 1973. С. 12–17; фот. (Воспоминания бывшего флагманского штурмана Минной обороны Бьелтийского моря, участника Таллинского прорыва Ю. В. Ладинского о действиях кораблей арьергарда и тихоходных тральщиков из состава конвоев).
51. *Ларин П.* Эстонский народ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — Таллин, 1975. С. 220, 221.
52. *Лебедев В. Г.* Пароход «Казахстан» (август 1941 г.). — СПб. 2007.
53. *Межуев А. М.* На снимке — подвиг. — М., 1979. С. 22–26.
54. Места отдачи почестей славным победам моряков-балтийцев. Сборник статей. Из содержания: *Васильев М.* Подвиг эскадры; *Юшенков.* «Аэгна» идет в Кронштадт; *Золотарев А.* Их имена с нами. Б. м., 1967. С. 34–41, 42–46, 47; ил., карты.
55. *Михайлов Л. Н.* Опальный флагман (о Н. Г. Кузнецове). СПб, 1995. С. 123–124 (О роли наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова в обеспечении прорыва кораблей из Таллина).
56. *Михайловский Н. Г.* Ночь у мыса Юминда // Родная Балтика. Документальные повести. 1941–1942 гг. С. 72–116.
57. *Михайловский Н. Г.* Огненная купель // В центре циклона. Сборник. — Л., 1987. С. 235–249 (Воспоминания участников Таллинского прорыва на транспорте «Казахстан» — одним из двух судов торгового флота, дошедших до Кронштадта своим ходом. Август 1941 г.).
58. *Михайловский Н. Г.* Прорыв кораблей // Венок славы. Т. 1. — М., 1983. С. 395–406. То же // Фронтовые очерки о Великой Отечественной войне, Т. 1. — М., 1957. С. 26–42.
59. *Михайловский Н. Г.* Таллинский дневник. Изд. 3-е, испр. и доп. — М., 1985. С. 259–275, 301–304 (Дневник участника Таллинского прорыва на транспорте «Казахстан» инженера по эксплуатации РЛС РУС-2 К. В. Голева и рассказ о подвиге личного состава 106-й зенитной 10-го озенадн 3-го пза ПВО ГВ КБФ).
60. *Михайловский Н. Г.* Штормовая пора. 2-е изд., испр., доп. — М., 1978. С. 81–113. (Воспоминания участника Таллинского прорыва).
61. Морской атлас. Том 3, военно-исторический. Часть 2. Описание карт. — М., 1963. С. 250, 251.
62. *Мунаев Н. А.* Уострова Гюланд (Плавамастерская «Серп и молот» в Таллинском переходе) // *Мунаев Н. А.* Вместе с флотом боевым. — М., 1964. С. 80–87; портр.
63. Николай Герасимович Кузнецов // Оборона Ленинграда. 1941–1944. Воспоминания и дневники участников. — Л., 1968. С. 227, 228, 230, 231, 237, 238.
64. Оборона и эвакуация Таллина // Борьба за Советскую Прибалтику в Великой Отечественной войне. 1941–1945. В 3 кн. — Рига, 1966. Кн. 1. С. 129–138.
65. Оборона Таллина // *Г. А. Аямон, Н. Ю. Березовский, А. А. Камаров и др.* Боевая летопись Военно-морского флота. 1941–1942. — М., 1992. С. 135–140.
66. *Падалка Г.* Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. — М., 1949. С. 10 (Краткие сведения о Таллинском прорыве 1941 г.).
67. *Пантелеев Ю. А.* Морской фронт. — М., 1965. С. 112–147 (Воспоминания бывшего начальника штаба КБФ — одного из руководителей Таллинского прорыва).
68. *Пантелеев Ю. А.* Мы вернемся, Таллин! // Воюет Балтика. Воспоминания военных моряков. — Л., 1964. С. 76–92; ил.
69. *Пантелеев Ю. А.* Полвека на флоте. — М., 1974. С. 170–174.

70. Перебазирование флота из Таллина в Кронштадт // *Г. А. Аммон, Н. Ю. Березовский, А. А. Комаров и др.* Боевая летопись Военно-морского флота. 1941–1942. — М., 1992. С. 140–145.
71. *Платонов А. В.* Трагедии Финского залива. — М., 2005. С. 108–203, 607, 650–663.
72. Пограничные войска в годы Великой Отечественной войны. 1941–1945. Сборник документов. — М., 1968. С. 272, 273, 276, 280.
73. *Попернауцкий Е. И.* Прорыв Балтийского флота из Таллина в Кронштадт // Очерки из истории Балтийского флота. Книга пятая. — Калининград, 2005. С. 141–149.
74. *Привиленко Г. Т.* Повесть о «Гордом». — Калининград, 1972. С. 170–194.
75. *Привиленко Г. Т.* Корабли не умирают. Документальная повесть. — Калининград, 1980. С. 180–198.
76. *Привиленко Г. Т.* «Свирепый» защищает Отечество. Документально-публицистическая повесть. — Калининград, 1996. С. 83–115.
77. Прорыв // *Соболев В. И.* Ветер Балтики. История Балтийского морского пароходства. Часть 2. — Л., 1985. С. 29–54.
78. Пылающая Балтика // Балтийский дважды краснознаменный / Под ред. А. И. Корниенко. — Вильнюс, 1987. С. 32, 33.
79. *Родичев Л. Е.* На морских подступах к Ленинграду // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. Моряки-балтийцы в боях на море и на суше 1941–1945 гг. — М., 1992. С. 131–134.
80. *Розанов М.* Лидер «Минск». Материалы к истории лидера эскадры КБФ. — Таллин, 1946. С. 19–25.
81. *Рубинский Г. М.* Раньше думай о Родине // Легендами овеянная. Сборник. — Л., 1975. С. 225.
82. *Рудный В. А.* Таллинская тетрадь // Действующий флот. — М., 1965. С. 45–72 (О событиях на транспортах «Казахстан» и «Вторая Пятилетка» во время Таллинского прорыва и о реабилитации безвинно расстрелянного капитана «Казахстана» В. С. Калитаева).
83. Русский архив. Великая Отечественная: Приказы народного комиссара обороны СССР 22 июня 1941 г. — 1942 г. Сборник. Т. 13. — М., 1997. С. 84, 85 (Приказ народного комиссара обороны СССР от 12 сентября 1941 г. № 303: О событиях на транспорте «Казахстан»).
84. Русский архив. Великая Отечественная: Приказы и директивы народного комиссара ВМФ в годы Великой Отечественной войны. Т. 21. — М., 1996. С. 57, 63, 64, 135–140 (Обучете опыта Таллина при эвакуации Одессы и о противоминной обороне).
85. *Святлов И. Г.* Корабли эскадры и отряда легких сил в битве за Ленинград // Краснознаменный Балтийский флот в битве за Ленинград. 1941–1944 гг. — М., 1973. С. 237–239.
86. *Селяничев А. К.* Великий подвиг Балтики. — М., 1967. С. 142–144; портр.
87. *Сколос Я. Я., Ядин В. И., Яковлев И. И.* На морской вахте. Очерки о революционных, боевых и трудовых традициях на морском транспорте Советской Латвии. — Рига, 1968. С. 109–111.
88. *Скрябин М., Султеля В.* Флаг не спускать. Героическая трагедия. Книга 1. — СПб, 1993. С. 11–56 (Командир БЧ-5 СС «Кольвань» о Таллинском прорыве).
89. *Смирнов Н. К.* Заметки члена Военного совета. — М., 1973. С. 112, 113, 155, 156.
90. *Смирнов Н. К.* Матросские были. — Л., 1971. С. 90–93.
91. *Смирнов Н. К.* Матросы защищают Родину. Воспоминания. Изд. 2-е. — М., 1968. С. 42–48.
92. *Смольников А. В.* Врач на войне. — Л., 1972. С. 33–39.
93. *Соболев В. И.* Ветер Балтики. История Балтийского морского пароходства. Часть 1. — Л., 1985.
94. «Совершенно секретно! Только для командования!» Стратегия фашистской Германии в войне против СССР. Документы и материалы / Сост. В. И. Дашичев. — М., 1967. С. 261, 265, 266.
95. Суда Министерства морского флота, погибшие в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Справочник. — М., 1989. С. 25, 32–36.
96. Таллин в огне. Сборник статей ветеранов войны и воспоминаний участников героической обороны Таллина. 2-е изд., испр. и доп. — Таллин, 1971. С. 163–171, 177, 236–238, 256–264.
97. *Тарасенков А.* Балтийская слава. Сборник стихов. — М.; Л., 1941 («Баллада о товарище Амелько», посвященная участнику Таллинского прорыва — командиру учебного судна «Ленинградсовет» Н. Н. Амелько).

98. *Тарашкевич Н. И.* Если надо, то в ночь штормовую... // Легендами овеванная. Сборник. — Л., 1975. С. 178.
99. Торпеды в цель! Сборник воспоминаний подводников-балтийцев и художественно-документальных произведений писателей — членов оперативной группы писателей при Политуправлении Краснознаменного Балтийского флота / Сост. С. А. Зонин. — Л., 1989. С. 15.
100. *Трибуц В. Ф.* Подводники атакуют (Военные мемуары). — Л., 1963. С. 16–20.
101. *Трибуц В. Ф.* Балтийцы вступают в бой. Калининград, 1972. С. 107–141, 142–164.
102. *Трибуц В. Ф.* Оборона Таллина. Прорыв // Балтийцы сражаются. — М., 1985. С. 56–74, 74–89.
103. *Трифонов В. И.* Кронштадт — Таллин — Ленинград. Война на Балтике в июле 1941 — августе 1942 г. (из дневников сигнальщика с ледокола «Суур Тылл»). — СПб, 2001.
104. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 1. С 22 июня по 31 декабря 1941 г. — М.; Л., 1945. С. 80–107.
105. *Чернышев И. П.* На «морском охотнике». Записки офицера. — М., 1961. С. 73–89.
106. *Чернышев И. П.* Катера уходят в балтийскую ночь. — М., 1979. С. 19.
107. *Чикер Н. П.* Аварийно-спасательное обеспечение боевой деятельности КБФ в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х книгах. — М., 1990. Кн. 1. Оборона Прибалтики и Ленинграда 1941–1945 гг. С. 453–456.
108. *Чикер Н. П.* Служба особого назначения. — М., 1975. С. 151
109. *Шкиртиль И. Т.* Стояли насмерть // Легендами овеванная. Сборник. — Л., 1975. С. 32.
110. *Щетинина А. И.* На морях и океанах. — Владивосток, 1974. С. 221, 222.
111. *Эдлинский С. Ф.* Балтийский транспортный флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — М., 1957. С. 35–46; портр.
112. *Эдлинский С. Ф.* Эвакуационные перевозки Балтийского транспортного флота в первые месяцы войны // Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне советского народа 1941–1945 гг. В 4-х книгах. — М., 1992. Кн. 3. Ленинград и обеспечение боевой деятельности флота. 1941–1945 гг. С. 425.
113. *Яковлев И. И.* Торговый флот Советской Латвии в годы Великой Отечественной войны // Сборник: Порт приписки Рига (Развитие морского транспорта Советской Латвии) / Сост. Я. Я. Сколис. — Рига, 1961. С. 43.
114. *Янов Н.* Из записок военного фоторепортера — участника Таллинского прорыва // Ветеран. Сборник / Сост. Я. Ф. Потехин и др. — Л., 1980. С. 98–101; портр.

**б) статьи в журналах, еженедельных и ежедневных газетах,  
сборниках материалов конференций**

115. *Абросимов Г. М.* Таллинская эпопея плавмастерской «Серп и Молот» // Гангут: сборник статей. 2005. Вып. 36. С. 69–85.
116. *Агашин В.* Прорыв // Морской флот. 1990. № 4. С. 50–52.
117. *Аметистов М.* В кипящей бездне // Советская Эстония. 1968. 21 февраля (О гибели ЭМ «Яков Свердлов»).
118. *Андронов В. Я.* Прорыв огненного кольца // Водный транспорт. 1981 г. 27 августа
119. *Афанасьев П.* Неизвестные страницы войны // Российская Федерация. 1999. № 21 (119). 15 июня. С. 15, 16.
120. *Ачкасов В. И.* Операция по прорыву Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт. Август 1941 г. // Военно-исторический журнал. 1966. № 10. С. 19–31; карты.
121. *Ачкасов В. И.* Таллинский прорыв // Бюллетень Военно-научного общества при Центральном доме Советской армии им. М. В. Фрунзе. 1967. С. 123–149.
122. *Бидев Н.* Это был опытный, храбрый моряк // Морской сборник. 1989. № 12. С. 73–77; портр.
123. *Басов А. И.* не вторая Цусима, и не советский Дюнкерк // Красная звезда. 1996. 3 февраля (Беседа Прасола А. с известным военно-морским историком о попытке писателя И. Бунича исказить картину Таллинского прорыва КБФ).

## Приложения

124. *Белкин С.* Пылающий «Казахстан» // Ленинградская правда. 1975. 18 апреля.
125. *Береман Г. А.* Дорога испытаний // Водный транспорт. 1962. 15 марта.
126. *Бублик П. Д.* Страницы неизвестного // Морской сборник. 1967. № 7.
127. Бюллетень Научно-технического комитета НКВМФ. 1942 г. № 2 (7). С. 65, 66.
128. *Васильев М.* Подвиг эскадры // Страж Балтики. 1966. 24 августа.
129. *Ветфигов Г.* ...Была та дорога мужеством, ведущим отсчет побед // Страж Балтики. 1993. 7 сентября.
130. *Волков М.* Генерал: Стихотворение // Кронштадтская правда. 1958. 13 апреля.
131. *Волохов Ф.* Прорыв огненного кольца // Страж Балтики. 1991. 29 августа.
132. *Галайко В.* «Такой кошмар можно пережить только раз в жизни» // Политический журнал. 2005. № 22 (73). С. 78–81 (Доклад начальника 3-го отдела КБФ наркомун ВМФ о Таллинском прорыве).
133. Героический Таллинский // Страж Балтики. 1973. 27 августа (Подборка воспоминаний участников перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт в августе 1941 г.).
134. *Горлов П.* Беспремерный в истории прорыв // Каспиец. 1981. 27 августа.
135. *Григорьев П.* Мужественный экипаж // Страж Балтики. 1970. 28 августа.
136. *Гришинский К.* Воскресшие страницы (спасение транспорта «Казахстан» во время Таллинского прорыва) // Ленинградская правда. 1963. 27 августа.  
*Он же.* Огненный дрейф. // Звезда. 1981. № 5. С. 140–150.
137. *Елисеев В.* Таллинский прорыв // Советский моряк. 1991. 9 апреля; Водный транспорт. 1991. № 12. 9 мая.
138. *Еременко Ф. П.* Прорыв кораблей и судов Краснознаменного Балтийского флота из Таллина в Кронштадт 28–29 августа 1941 года // Флагман. Сборник. 2005. № 7. С. 63–75.
139. *Зубков Р. А.* Героический и трагический август сорок первого // Военно-исторический журнал. 2001. № 8. С. 15–24.
140. *Зубков Р. А.* Мы теряли друзей боевых // Военно-исторический журнал. 2002. № 5. С. 14–23.
141. *Зубков Р. А.* «Главной опасностью считаю мины...» // Военно-исторический журнал. 2003. № 11. С. 18–25; № 12. С. 10–16.
142. *Зубков Р. А.* «Истребителями, не считаясь ни с какими потерями, буду Вас прикрывать» // Военно-исторический журнал. 2004. № 5. С. 32–41.
143. *Зубков Р. А.* Аварийно-спасательное обеспечение сил Балтийского флота при их прорыве из Таллина в Кронштадт в 1941 году // Военно-исторический журнал. 2005. № 5. С. 50–57.
144. *Зубков Р. А.* Все о ВТ № 523 «Казахстан»: документы рассказывают // Морской сборник. 2007. № 7. С. 60–75; № 8. С. 78–84; № 9. С. 74–83; № 10. С. 70–75.
145. *Зубков Р. А.* Таллинский прорыв: 1941 год и сегодняшний день // Независимое военное обозрение. 2010. Выпуск 36. 24 сентября.
146. *Иванов И. Б.* Таллинский переход. Август 1941 г. // Звезда. 2006. № 9. С. 116–127.
147. *Ильясов С. Е.* «Нет ничего страшнее, чем смерть друзей...» // Советский моряк. 1991. 29 августа. (Запись беседы А. Тихоновой с участником Таллинского прорыва бывшим командиром БЧ-2 эсминца «Свириный»).
148. *Капица П.* Таллинский переход // Аврора. 1979. № 11. С. 93–97.
149. *Киреев И. А.* Развитие и использование средств противоминной обороны в Отечественной войне в период с 22 июня 1941 г. по 30 сентября 1942 г. // Сборник материалов по опыту боевой деятельности Военно-морского флота. 1943. № 4. С. 120, 121, 133–135, 144–147, 149–151, 158, 176, 178, 179, 195, 196, 200, 201.
150. *Киселева Н.* Было над чем задуматься // Сокольники и весь Восточный округ (районная газета, г. Москва). 2000 г. Июнь, № 10 / 170 (Запись беседы с участником Таллинского прорыва бывшим краснофлотцем В. Семеновым).
151. *Калесников Ф.* Один с танкера № 13 // Морская газета. 1993. 28 августа (Танкера № 13 не было, был № 12. — Р. З.)
152. *Колтаков А.* Таллинский переход: уроки и выводы // Морской сборник. 1991. № 8. С. 42–48.

153. *Коппель В. Э.* Юминда — роковой меридиан Балтики // Гангут. Сборник статей. Вып. 26. — СПб, 2001. С. 76–83.
154. *Королев Д.* Это было на траверзе Вайндлю // Красная звезда. 1969. 11 ноября.
155. *Костриченко В. В.* Белые пятна. Загадка Таллинского перехода — загадка Трибуца // Военно-морское историческое обозрение. №1 / 97 (5). Севастополь. С. 20–25.
156. *Кошелев С.* Времен связующая жизнь // Советский моряк. 1991. 11, 14, 17 сентября. (К 50-летию Таллинского прорыва).
157. *Красиков В.* Сколько своих кораблей и людей потопил товарищ Трибуц? // Час пик. 1995. 18 октября; ил., портр.
158. *Курфьянов Д. В.* Роковая ошибка старшего механика // Гангут. Сборник статей. Вып. 43. — СПб, 2007. С. 96–102.
159. *Курфьянов Д. В.* Таллинский прорыв глазами участника // Чудеса и приключения. 2003. № 5. С. 2–5.
160. *Лебединский М.* Две жизни Алексея Маклецова // Морская газета. Флот. Историко-литературный выпуск. 2004. 18 марта. С. 4, 5.
161. *Лебедько В. Г.* Ветераном не значит // Морской флот. 1993. № 5–6. С. 39, 40.
162. *Лебедько В. Г.* Сквозь огненный смерч // На страже Родины. 1991. 23 августа.
163. *Левин Э.* Прошедшие сквозь ад // На страже Родины. 1995. 14 марта.
164. *Ляхов С.* Воинский верный присяге... // Страж Балтики. 1971. 5 сентября.
165. *Макеев В.* Атакуют торпедные катера // Морская газета. 1993. 21 августа
166. *Медведев П. Т.* Флагман ведет вперед // Страж Балтики. 1965. 27, 28 октября.
167. *Михайловский Н. Г.* В огне не горит, в воде не тонет // Техника молодежи — 1970. С. 3.
168. *Михайловский Н. Г.* Память сердца // На страже Заполярья. 1958. 28 июля.
169. *Михайловский Н. Г.* Прорыв // Красная звезда. 1971. 28 августа.
170. *Морзунов С.* Трагедия и подвиг // Советский моряк. 1991. 27 августа.
171. *Мосалов Н.* Вскипало море огнем // На страже Родины. 1966. 28 августа.
172. Никто не забыт // Молодежь Эстонии. 2001. 27 августа.
173. *Норченко А.* «Свирепый» пришел в Кронштадт... // Морская газета. 1999. 4 сентября; ил.
174. *Панкратов Л. П.* Три боевых дня морского пахаря // Страж Балтики. 1975. 22 марта.
175. *Пантелеев Ю. А.* Фарватером мужества // Советский моряк. 1981. 28 августа.
176. *Панфилов Ю. А.* Стойкость моряков транспорта «Казахстан» // Морской сборник. 1942. № 8. С. 15, 16.
177. Поход через полвека // Морской сборник. 1991. № 11. С. 48, 49.
178. *Правиленко Г. Т.* Дневник комиссара // Страж Балтики. 1971. 31 августа, 1 сентября.
179. *Правиленко Г. Т.* Минное поле // Страж Балтики. 1994. 11–13 октября.
180. *Правиленко Г. Т.* Героизм и трагедия Таллинского перехода // Страж Балтики. 1996. 29 августа.
181. *Правиленко Г. Т.* Запоздавшая эвакуация // Страж Балтики. 2002. 27 августа; ил.
182. *Ревакштейн Ю.* Трагедия парохода «Эстиранд» // Вести. Таллин, 1997.
183. *Родичев Л.* Огненные мили // Красная звезда. 1981. 28 августа.
184. *Рудный В. А.* Островок спасения // Морской сборник. 1966. № 6. С. 19, 20.
185. *Рудой М.* Таллинский прорыв // Морской флот. 1986. № 9. С. 15, 16 (Участие судов транспортного флота в операции КБФ по эвакуации ВМБ Таллин).
186. *Русин Ю. С.* Таллинский переход прикрывали «малютки» // Советский моряк. 1991. 24 декабря.
187. *Северов В.* В те августовские дни // Морской сборник. 1991. № 8. С. 27–31.
188. *Смирнов Н. К.* Удивительные истории // Страж Балтики. 1966. 5 апреля.
189. *Смоляников А.* «Луга» держит курс в Кронштадт // Красная звезда. 1956. 25 июня.
190. *Солоухин С.* Прорыв // Советский моряк. 1981 г. 29 августа.
191. *Спирин А.* Сто семьдесят огненных миль. Прорыв из Таллина в Кронштадт: катастрофа или подвиг? // Военно-промышленный курьер. 2007. № 33. 29 августа.
192. *Степанов Г.* Героизм, мужество, стойкость // Морской сборник. 1976. № 8. С. 55–57.



## Приложения

193. *Тарасенков А.* Из военных записей. Таллин – Ленинград. 1941–1942 // Литературное наследство. 1966. Т. 78. Кн. 2. С. 7–29.
194. *Тарасов М.* Рейс «Волынца» // Ленинградская правда. 1975. 9 мая.
195. *Трибуц В. Ф.* Краснознаменный Балтийский флот летом 1941 г. // Вопросы истории. 1969. № 3.
196. *Трифонов В.* Кронштадт – Таллин – Ленинград // Морская газета. 2001. 3, 10 марта.
197. *Чемониц А.* Соленая вода // Известия. 1984. 27 августа.
198. *Черняев А. П.* По приговору военного трибунала... // Морской флот. 1990. № 5. С. 58–61; № 6. С. 57–60 (Об осуждении и посмертной реабилитации капитана транспорта «Казахстан» В. С. Калитаева).
199. Юминда: морская трагедия // Молодежь Эстонии. 2004. 3 сентября.
200. *Яшин Б. Д., Доценко В. Д.* Прорыв // Военная мысль. 1991. № 9. С. 65–73.

### в) диссертации

201. *Ачкасов В. И.* Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (проблемы советского военно-морского искусства). – М., 1967. С. 232, 246.
202. *Бойцов А. Г.* Защита Военно-морским флотом морских коммуникаций при проведении оборонительных операций советских войск на приморских направлениях в первом периоде Великой Отечественной войны. – М., 1992.
203. *Фокеев К. Ф.* Организация совместных операций по обороне военно-морских баз силами флота и сухопутных войск в Великой Отечественной войне. Том 1. – М., 1968. С. 142, 166.
204. *Шаббаев А. А.* Анализ потерь личного состава сухопутных войск Красной армии на северо-западном направлении в первый период Великой Отечественной войны. – М., 1995.
205. *Шламин В. С.* Тыл Военно-морского флота СССР в предвоенный период и в период Великой Отечественной войны. – Л., 1968.

### г) дипломная работа

206. *Осипов В. В.* Героический переход Балтийского флота из Таллина в Кронштадт 28–29 августа 1941 года // ЛГУ им. А. А. Жданова. Исторический факультет. Заочное отделение. Кафедра истории Советского государства. – Кронштадт, 1982.

### д) литература на иностранных языках

207. *Aromaa, Jari.* Evacuation of Tallinn. – P. 1 of 1. – <http://users.tkk.fi/~jaromaa/Navygallery/Background/Wartime/Tallinn-evac/hpm8.8.2005>.
208. *Brutting G.* Das Waren Die Deutschen Kampfflieger-Asse. – Stuttgart, 1974. S. 244.
209. Das Deutsche Reich und der zweite weltkrieg. Band 4. – Deutsche verlags-anstalt. – Stuttgart, 1983. S. 562.
210. «Das Oberkommando der Wehrmacht gibt bekannt...» – Der Deuschet Werhmachtbericht. – Vollständige Ausgabe 1939–1945 durch Presse und Rundfunk veröffentlichten Text emit einem Orts – Personen und Formationsregister von Günter Wegmann. – Band 1.1939–1941. – Biblio Verlag. Osnabrück. 1982. S. 658–661.
211. Die Berichte des Oberkommandos der Wehrmacht. 1939–1945. – Band 2: 1. Januar 1941 bis 31. Dezember 1941. – Verlag für Wehrwissenschaften München. S. 229, 230.
212. Die Geheimtagesberichte der deutschenwehrmachtführung im zweiten weltkrieg 1939–1945. – Band 3: 1. März 1941–31. Oktober 1941. – Biblio Verlag. – Osnabrück, 1992. S. 311.
213. Eesti Kaubalaevastik – 1940. – List of Estonian merchant ships. – Tallinn, 1940.
214. *Ekman P.-O.* Sjöfront Sjökrigshändelser I Norra Östersjöområdet 1941–1944. – Jakobstad, 1981.
215. Enciklopedija. – Latvijas Jurniecibas Vesture. 1850–1950. – Riga, 1998.
216. *Engvist, Ove.* Itsenäisen Suomen Rannikkorykit. 1918–1968 // Sotamuseo julkaisuja, 1/1999, Helsinki. S. 175–183, 232–234.

217. *Haupt, Werner*. Baltikum 1941. Die Geschichte eines ungelösten Problems. — Neckargemund, 1963. S. 118, 119, 122, 123.
218. *Haupt, Werner*. Heeresgruppe Nord. 1941–1945 / Verlag Hans. — Henning Podzun. Bad Nauheim. 1966. S. 64–67.
219. *Hubatsch, Walther*. 61. Infanterie-Division. Kampf und Opfer ostpreußischer Soldaten. — 2., verbessert und erweiterte Auflage. — Verlag Hans — Henning Podzun. Bad Nauheim. 1961. S. 73.
220. *Hümmelchen, Gerhard*. Die Deutschen Seeflieger. 1935–1945. — J. F. Lehmanns Verlag München. S. 123, 124.
221. *Keskinen K., Mäntykoski J.* Suomen Laivasto sodassa 1939–1945. — Espoo, 1991. S. 163–165.
222. *Kijanen, Kalvero*. Suomen Laivasto. 1918–1968. — 2. — Helsinki, 1968. S. 22–26.
223. Kriegstagebuch der Seekriegsleitung. — Teil A. — Band 24. August 1941. — Herford-Bonn, 1991. S. 476, 504.
224. *Kühn, Volkmar*. Schnellboote im Einsatz 1939–1945. — Stuttgart, 1976. S. 117.
225. *Kurovski, Franz*. Seekrieg aus der luft. — Herford, 1979. S. 162, 163.
226. *Kutzleben, Karl v. Schroeder, Drenneke Jochen*. Minenschiffe 1939–1945. — Die geheimnisunwitterten Einsätze des «Mitternachtschwärzers». — Koehler verlagsgesellschaft MBH. — Herford, 1974. S. 91–99.
227. *Mäkelä, Jukka I.* Im Rücken des Feindes. Der finnische Nachrichtendienst im krieg. Verlag Huber. — Frauenfeld und Stuttgart, 1967. S. 109.
228. *Neitzel, Sönke*. Der Einsatz der deutschen Luftwaffe über dem Atlantik und der Nordsee 1939–1945. — Bernard & Graefe Verlag, Bonn, 1995.
229. *Õun, Mati*. Võitlused Läänemere l. Suvi 1941. — Legende, oletusi ja veidi tätkki väitlustest Läänemere l, ta rannikul ja saartel. — Tallinn, 1996. S. 85–117.
230. *Plocher, Hermann*. The German Air Force Versus Russia, 1941. — Armo Press, New York, 1965. P. 149, 174.
231. *Rohwer, Jürgen*. Der Minenkrieg im Finnischen Meerbusen Juni — August 1941 // Marine Rundschau, Februar, 1967, heft 1. S. 16–25.
232. *Rohwer, Jürgen, Hümmelchen Gerhard*. Chronology of the War at Sea. 1939–1945. — London, 1992. P. 81.
233. *Vercamer, Arvo L.* Naval War in the Baltic Sea 1941–1945. — P. 1–5 of 14. (http: // www.feldgrau.com / baltsea / html.8.08.2005).
234. *Vilkas R.* Lietuvos laivupas ir jo likimas. — «Karys» (Brooklin, USA), 1981, № 9–10, p. 386–389, 436–440.

**е) справочная литература**

235. *Андреев В. И.* Борьба на океанских коммуникациях (по опыту двух мировых войн). — М., 1961. С. 189–195.
236. *Басов А. В.* Флот в Великой Отечественной войне. 1941–1945 (Опыт оперативно-стратегического применения). — М., 1980. С. 144, 187, 197–199.
237. *Белли В. А., Пензин К. В.* Боевые действия в Атлантике и на Средиземном море. 1939–1945 гг. — М., 1967. С. 86–90, 190, 191, 294–297.
238. *Бережной С. С.* Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. Справочник. — М., 1998.
239. *Богатырев С. В.* Потери боевых кораблей и катеров ВМФ СССР в период Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Справочник. — Львов, 1994.
240. Боевая деятельность авиации ВМФ в Великой Отечественной войне Советского Союза 1941–1945 гг. Часть IV. — М., 1963. С. 145.
241. Боевая летопись Военно-морского флота 1941–1942. — М., 1992. С. 99–102, 111–130, 135–145, 357–369.
242. Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. / Под ред. доктора военно-морских наук капитана 1-го ранга Н. В. Новикова. — М., 1948. С. 142, 143, 336–360.

243. Боевая техника и оружие. 1939–1945. — М., 2001. С. 580, 581.
244. Бюллетени Научно-технического комитета ВМФ № 1 (6) 1942 г., 4 (9) 1942 г., 5 (10) 1942 г., 4 (14), кн. 1 1943 г. — М.; Л., 1942–1943.
245. *Веселого Ф.* Краткая история русского флота (с начала развития мореплавания до 1825 года). Изд. 2-е. — М.; Л., 1939. С. 146.
246. Военная энциклопедия. Т. 1. — М., 1997. С. 271, 505–506.
247. Военная энциклопедия. Т. 2. — М., 1994. С. 169.
248. Военно-морской флот Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Военно-исторический труд. 2-е изд., испр. и доп. Т. I. — СПб, 2005. С. 36.
249. Военно-морской энциклопедический словарь. — М., 2003. С. 637.
250. Временное наставление по ведению морских операций. — М.; Л., 1940.
251. Временный Боевой устав Морских сил РККА 1937 г. (БУ МС 37). — М.; Л., 1937.
252. *Гайдук А. А., Лапшин Р. В.* Военно-морские силы прибалтийских государств. Справочник. — СПб, 2009.
253. *Гальдер Ф.* Военный дневник. Ежедневные записки начальника генерального штаба сухопутных войск. 1939–1942 гг. Т. 1. Кн. 1. От начала восточной кампании до наступления на Сталинград (22.06.1941–24.09.1942). Пер. с нем. — М., 1971.
254. Географический энциклопедический словарь: географические названия. 2-е изд., доп. / Гл. ред. А. Ф. Трешников. Ред. кол. Э. Б. Алаев и др. — М., 1989.
255. *Горьков Ю. А.* Кремль. Ставка. Генштаб. — Тверь, 1995. С. 258, 259.
256. *Гуркин В. В.* Стратегические и фронтовые операции Красной армии // Военно-исторический журнал. 1998. № 2.
257. *Дивайн Д.* Девять дней Дюнкерка. Пер. с англ. — М., 1965.
258. *Доценко В. Д.* История военно-морского искусства. Т. II. Боевые действия флотов. — М.; СПб, 2005. С. 164–172, 426.
259. *Доценко В. Д.* Морской биографический словарь / Под ред. адмирала И. В. Касатонова. — СПб, 1995.
260. Интернет. Сайты: «German Navy in WW II» и «Finnish Navy in WW II».
261. Командный, начальствующий и политический состав соединений и частей Военно-морского флота Советского Союза в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. (краткий справочник). — М., 1971.
262. Корабельный устав Военно-морского флота. — М., 2002.
263. Корабельный устав Рабоче-крестьянского Военно-морского флота Союза ССР. Часть I. Боевая служба корабля. — М.; Л., 1940.
264. *Косыминков К., Перов В.* Дальний И-16 // Вестник воздушного флота. 1996, № 3–4, с. 80.
265. *Котельщиков В.* Летящие лодки Второй мировой войны (1939–1945). Т. 9. — М., 1996. С. 38.
266. *Лиддел Гарт Б.* Вторая мировая война. Очерк. Пер. с англ. — М., 1976. С. 85–91, 368.
267. *Лурые В. М.* Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР в период Великой Отечественной и Советско-японской войн (1941–1945). — СПб, 2001.
268. *Лурые В. М.* Адмиралы и генералы Военно-морского флота СССР. 1946–1960. — М., 2007.
269. *Майстер Ю.* Война в восточно-европейских водах. 1941–1945. Балтика. 1941–1943. Пер. с нем. — М., 1995. С. 18–22, 26, 27, 30, 109–111, 116.
270. *Майстер Ю.* Восточный фронт – война на море. 1941–1945 гг. Пер. с нем. — М., 2005. С. 18–21, 56–58.
271. Минное оружие противника в Отечественной войне. 1941–1943 гг. — Л., 1943.
272. *Моисеев С. П.* Список кораблей русского парового броненосного флота (1861–1917). — М., 1948.
273. *Монаков М. С., Родионов Б. И.* История российского флота в свете мировой политики и экономики (X–XIX вв.). — М., 2006. С. 318, 319.
274. Морские самолеты сухопутного базирования Второй мировой войны. (1939–1945). — М., 1995. С. 41.

275. Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 1. Описания к картам. — М., 1959. С. 338; 696–704.
276. Морской атлас. Т. 3. Военно-исторический. Ч. 2. Описания к картам. — М., 1966. С. 165, 166, 169–171, 253, 254, 284, 339; вклейки 4–6, 7, 9, 10, 11, 13–14.
277. Наставление по боевой деятельности сторожевых кораблей (конвоиров) (НСКР). — М.: Л., 1940.
278. Наставление по боевой деятельности тралящих кораблей (НТЩ). — М.; Л., 1940.
279. Наставление по боевой деятельности штабов соединений Военно-морского флота. — М.; Л., 1940.
280. Наставление по боевой деятельности эскадренных миноносцев (НММ). — М.; Л., 1940.
281. *Нимиц Ч., Поттер Э.* Война на море (1939–1945). Пер. с англ. — М., 1965. С. 45, 90, 91.
282. Операции советских вооруженных сил в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. — Военно-исторический очерк. Т. I. — М., 1958. С. 91.
283. *Платонов А. В.* Энциклопедия советских надводных кораблей. 1941–1945. — СПб, 2002. С. 527–531, 537–539.
284. *Платонов А. В., Апальков Ю. В.* Боевые корабли Германии. 1939–1945. — СПб, 1995. С. 58, 62, 134.
285. *Платонов А. В., Апрелев С. В., Силяев Д. Н.* Советские боевые корабли 1941–1945 гг. Ч. IV. Вооружение. — СПб, 1997. С. 15, 33, 34, 39, 43, 100–104.
286. Положение об Аварийно-спасательной службе флота (флотилии) 1941 г.
287. Пославковые самолеты Второй мировой войны. 1939–1945 (10). — М., 1996. С. 58.
288. Потери боевых кораблей и судов Военно-морского флота, транспортных, рыболовных и других судов СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. — М., 1959. С. 290–299.
289. Правила ведения оперативных карт. — М.; Л., 1940.
290. Правила совместного плавания кораблей ВМФ (ПСП-39). — М.; Л., 1940.
291. *Роскилл С.* Флот и война. Пер. с англ. — М., 1967. С. 172–187, 395–398.
292. *Роскилл С.* Флот и война. Пер. с англ. Т. II. — М., 1970. С. 124–134.
293. Российский флот. От Цусимы до Цусимы: история создания и гибели / Редактор-составитель Ю. И. Смолен. — Челябинск, 2008. С. 210.
294. *Руге Ф.* Война на море. 1939–1940. Пер. с нем. — М., 1957. С. 116, 117, 205, 210, 212, 275.
295. «Совершенно секретно! Только для командования!» Стратегия фашистской Германии в войне против СССР. Документы и материалы. — М., 1967.
296. Советская военная энциклопедия. Т. 1. — М., 1976. С. 277.
297. Советская военная энциклопедия. Т. 1. 2-е изд. — М., 1990. С. 233.
298. Совещания у фюрера по военно-морским вопросам. 1939–1945. Пер. с англ. — 1950. С. 337–340.
299. *Стик М.* Асы люфтваффе. Пер. с англ. В. В. Найденова. — Смоленск, 1999. С. 78, табл. 6.
300. Справочник корабельного состава военных флотов Германии, Швеции, Финляндии. — Л., 1942.
301. Справочник по истории географических названий на побережье СССР. Изд. второе, доп. и испр. — Л., 1985.
302. Справочник по корабельному составу КБФ. Изд. 1-го отдела штаба КБФ, 1940.
303. Справочник потерь военно-морского и торгового флотов Германии и ее союзников, понесенных от ВМФ СССР в Великую Отечественную войну 1941–1945 гг. // Сборник материалов по опыту боевой деятельности ВМФ СССР. № 41. — М., 1957.
304. Справочные данные по военно-морским флотам Германии, Италии, Финляндии, Румынии, Болгарии. — М.; Л., 1942. С. 14, табл. 7.
305. Стратегический очерк Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. — М., 1961.
306. Суда и корабли, привлекавшиеся медицинской службой ВМФ к эвакуации раненых и больных в период Великой Отечественной войны (1941–1945). — Справочное пособие / Сост. В. В. Федотов. — Л., 1989. С. 7–10.

## Приложения

307. *Титтельскирх К.* История второй мировой войны. Пер. с нем. — М., 1956. С.80–83, 291.
308. Тыл флота, история развития / Авт. коллектив под рук. В. С. Шломина. — М., 1992. С. 224.
309. 1941 год. В 2 кн. / Сост. Л. Е. Решин и др. / под ред. В. П. Наумова. — М., 1998.
310. *Фуллер Д. Ф. С.* Вторая мировая война 1939–1942 гг. Стратегический и тактический обзор. Пер. с англ. — М., 1956. С. 102–104, 150–153.
311. Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере. Выпуск 1 (с 22 июня по 31 декабря 1941 г.). — М., 1945.
312. *Шафров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР до 1938 года. — М., 1986. Таблица 35. С. 715–722.
313. *Шафров В. Б.* История конструкций самолетов в СССР. 1938–1950 гг. — М., 1988. Таблица 20. С. 515.
314. *Шведе Е. Е.* Военные флоты. 1939–1940 гг. Справочник по военно-морским флотам иностранных государств. — М.: Л., 1940. С. 229.
315. *Шифер У.* Взлет и падение Третьего рейха. В 2-х томах. Т. 2. Пер. с англ. — М., 1991. С. 113–121.
316. *Штенцель А.* История войны на море в ее важнейших проявлениях с точки зрения морской тактики // Морской сборник. 1916. Приложение к № 7. С. 479.
317. *Экман П.-О.* Действия финских торпедных катеров во Второй мировой войне. Пер. с нем. — Л., 1965. С. 6.

### ж) дополнительные источники

318. *Ираинг Д.* Разгром конвоя PQ-17. Пер. с англ. / Под ред. и с предисловием Н. Г. Кузнецова. — М.: Воениздат, 1971. С. 57, 76, 77, 121, 154, 155, 165, 227, 249, 330, 343, 361.
319. *Мартифосян А. Б.* Тропойю Наполеона // Красная звезда. 2010. 6, 13, 20 октября.
320. *Черчилль У.* Вторая мировая война. Пер. с англ. — М., 1955. Т. IV. Поворот судьбы. С. 258–279.

## ПРИЛОЖЕНИЕ 7

**Извлечение из временного Боевого устава Морских сил РККА 1937 г.  
(БУ МС 37) (введен в действие приказом народного комиссара обороны  
Союза ССР от 26 марта 1937 г. № 032)**

**Глава первая**  
**Общие основы**

<...>

8. ...Успех боевых действий на море достигается оперативным и тактическим взаимодействием основных родов морских сил...

Организационной основой взаимодействующих сил в бою является маневренное соединение, состоящее из надводных, подводных и воздушных сил, объединенных для решения конкретной задачи.

<...>

**Глава вторая**  
**Боевое управление**

<...>

**2. Принятие решения**

<...>

34. На основании выводов из оценки обстановки командир, остановившись на лучшем по ожидаемой успешности варианте, принимает решение, которое включает в себя:

- а) установление ближайшей и последующей цели действия;
- б) состав и распределение сил для главного удара, эшелонирование их по глубине и направлениям;
- в) определение вспомогательных задач отдельным соединениям и частям по направлениям и этапам боя.

<...>

**3. Методы боевого управления**

<...>

36. Искусство управления старшего начальника заключается: в ясной и четкой постановке задания, в правильном выборе направления для главного удара, в своевременном сосредоточении и развертывании необходимых сил на выбранном направлении, в организации их взаимодействия, в поощрении и использовании всякого проявления частной инициативы, в поддержке и развитии всякого частного успеха. <...>

39. Боевое управление может осуществляться:

- а) **личным общением** — личными указаниями и личным примером при руководстве боевыми действиями и
- б) **через органы и средства управления** — когда решение командира передается документами или средствами связи.

В сложных условиях современного базирования, развертывания и проведения боя, как правило, придется управлять комбинированно.

<...>

41. Для обеспечения управления взаимодействием частей применяются:

- а) предварительные распоряжения;
- б) приказы (общие и частные) и наставления;

- в) приказание обеспечивающим органам;
- г) информации (сводки, донесения, информации).

<...>

**Решающую роль в скорости разработки всех распоряжений и их краткости играет наличие постоянных оперативно-тактических наставлений для типовых случаев боя и степень их освоенности личным составом...**

42. Отдавая приказ, командир должен обратить особое внимание на ясную и четкую формулировку общей задачи соединения (части), выражающей основную идею принятого решения, т. е. направление главного удара для достижения конечной цели боя. Искусство составления приказа требует умения выразить вышукло и категорически идею боя в нескольких словах.

Приказ для боя составляет штаб соединения (части).

**Первым пунктом** приказа дается сжатая характеристика действий и общей группировки противника (как вывод из последних данных разведки, без перечисления самих данных).

**Вторым пунктом** указываются задачи соседей или соединений, действующих самостоятельно, вне общего боевого порядка (подлодки, отдельная группа авиации), и разграничительные линии с ними.

**Третьим пунктом** дается формулировка общей идеи боя, вытекающие из нее задачи и состав основных тактических группировок.

В этом же пункте даются направления для развертывания и последовательные моменты, определяющие взаимодействие отдельных группировок по этапам боя (при нанесении предварительного и главного ударов).

**Четвертым пунктом** указывается место главного командного пункта и заместителя командира, находящегося на запасном командном пункте...

Распоряжения о разведке, связи, о мерах обеспечения, а также на особые случаи (туман, рандеву и т. д.), отдаются отдельными приказаниями.

Указания по организации мер обеспечения (ПЛЮ, ПВО, ПМО, ПТО и ПХО) и охранения даются только в том случае, если требуются дополнения или изменения к типовым наставлениям.

## Глава третья

### Боевое обеспечение

#### 1. Общие положения

63. Боевые действия на море требуют тщательных и предусмотрительных мер обеспечения. Каждое решение и выполнение боевой задачи должно сочетаться с мерами боевого обеспечения. Кроме того, для обеспечения успеха выполняемой задачи командир обязан всемерно использовать обстановку (условия местности, видимости, освещения и т. д.).

Служба боевого обеспечения должна вестись непрерывно.

К видам боевого обеспечения относятся:

- а) разведка;
- б) дозор;
- в) охранение;
- г) оборона от нападения с воздуха (ПВО), от подводных лодок (ПЛЮ), от легких торпедных сил (ПТО), от мин (ПМО), от химнападения (ПХО);
- д) оборудование района боевых действий (минами, сетями, бонами, средствами наблюдения, бочками и т. д.);
- е) военно-навигационное обеспечение для безопасного мореплавания в условиях военного времени.

**Важнейшим видом боевого обеспечения является разведка.**

64. ...Боевое обеспечение организуется начальником штаба по указанию командира, в соответствии с задачей и принятым решением, и выполняется силами и средствами, специально выделенными для этой цели, и силами и средствами охраняемых объектов.

&lt;...&gt;

## 5. Организация походного движения

&lt;...&gt;

102. **Большие корабли:** линейные корабли, крейсера, транспорты и заградители, должны иметь в походном движении постоянное охранение из эсминцев или сторожевых кораблей и авиации. Организация и обеспечение перехода маневренного соединения надводных кораблей для конкретных условий данного театра должны быть изложены в соответствующем наставлении.

Выход надводного соединения флота из базы должен обеспечиваться средствами базы (разведка, дозор, ПВО, ОВР, военно-навигационное оборудование базы) и мерами обороны, применяемыми самим соединением. В условиях блокады базы подводными лодками или повышенной угрозы воздушного нападения обеспечение выхода из базы и за пределы минного заграждения должно усиливаться дополнительными мерами охранения (торпедные катера, истребители).

&lt;...&gt;

104. При наличии значительной воздушной опасности выход маневренного соединения флота обеспечивается своевременным поднятием в воздух истребительной авиации.

Аналогичные меры принимаются в случае необходимости устранить воздушную разведку противника при выходе маневренного соединения, эскорта подлодок или десанта.

105. Взаимное расположение в походном движении: разведки, дозора, передового отряда и главных сил с их охранением, определяемое целью похода и задачами по обеспечению безопасности на переходе, называется **походным порядком**...

Походный порядок маневренного соединения состоит из:

а) **тактической разведки**, организуемой для решения боевой задачей данного маневренного соединения;

б) **дозоров** — **воздушного**, в пределах удаленности до 100 миль, и **корабельного**, на все время перехода;

в) **охраняемых кораблей** (линкоры, крейсера, транспорты, заградители), идущих в одном или нескольких эшелонах (передовой отряд, главные силы);

г) **кораблей охранения** (эсминцы, сторожевые корабли, быстроходные тральщики, сторожевые катера) <...>

106. **Передовой отряд** (из надводных кораблей или эскадренных подводных лодок) со своим охранением в зависимости от обстановки и плана боя может входить в общий походный порядок или идти самостоятельно от назначенного района сближения с главными силами...

Строй охраняемых кораблей в походном порядке — одна кильватерная колонна. Если количество охраняемых кораблей (транспорты с десантом) более восьми, то могут строиться две кильватерные колонны.

При большем числе кораблей целесообразно разделить их на несколько самостоятельно маневрирующих отрядов, следующих в отдельных походных порядках.

107. **Охранение**, входящее в состав походного порядка, должно отвечать комплексному решению задачи охранения от подводных лодок, от воздушных и торпедных сил и мин и учитывать глубину походного порядка в угрожаемых направлениях.

Охранная противолодочная завеса должна быть удалена от охраняемых кораблей на расстояние в 8–10 кабельтовых, самолеты воздушного охранения (не менее двух) — на расстоянии 4–5 миль...

Противолодочное и противовоздушное охранение должно быть кольцевым... При достаточном числе кораблей охранения устанавливается вторая охранная завеса, с главной задачей ПВО, на расстоянии от охраняемых сил в 30–40 кабельтовых.

108. **Походный дозор**, включающий корабли преимущественно с артиллерийским вооружением, выдвигается по курсу охраняемых кораблей и в сторону вероятной угрозы. Расстояние корабельного дозора от охраняемых кораблей зависит от пределов видимости и обычно в условиях хорошей видимости будет 10–12 миль, удаление воздушного дозора 15–20 миль.



**Тактическая разведка**, обеспечивающая походное движение в светлое время, выполняется воздушными силами и в основном целеустремляется на поиск надводных сил противника... Одновременно разведка должна определять места подлодок противника в море.

<...>

110. Отражение воздушного нападения должно вестись организованными действиями всего походного порядка...

Маневрирование больших кораблей до прихода атакующих самолетов на курс прицеливания полностью подчиняется ведению зенитного огня...

Низколетящие самолеты (торпедоносцы, штурмовики) отражаются противоминным калибром (шрапнель), зенитными автоматами, пулеметным и ружейным огнем. В зависимости от обстановки, допускается использовать главный калибр.

Пикирующие бомбардировщики должны отражаться при подходе зенитной артиллерией, а с момента начала пикирования — главным образом, огнем зенитных автоматов.

Ружейно-залповый огонь применяется преимущественно на кораблях со слабым зенитным вооружением и там, где имеются специально обученные команды. <...>

111. Маневр уклонения от бомбометания выполняется по условному сигналу командира соединения на полных ходах...

Лучшим приемом уклонения от бомбометания является описание координата. <...>

112. Истребительная авиация (и крейсерская) должна использоваться для отражения воздушного нападения на охраняемые корабли, в пределах установленного удаления от передовых аэродромов.

<...>

114. Движение в районе, опасном от подводных лодок, обязательно производится повышенной скоростью и на противолодочном незакономерном зигзаге с продолжительностью лежания на галсе 15–20 минут и углами отворота от генерального курса 20–30°...

Уменьшение скорости походного движения в районе, опасном от подлодок, может допускаться только как крайняя мера. При необходимости стопорения хода больших кораблей охранение должно маневрировать переменными курсами и полными ходами вокруг остановившихся кораблей.

<...>

117. **Обнаружение надводных торпедных сил** противника (миноносцы, торпедные катера) за 80–100 кабельтовых создает достаточные условия для успешного отражения их артиллерийским огнем. <...>

118. **Наблюдение за минами** возлагается на все корабли походного порядка. Если район особенно опасен от мин, принимаются охранения от них путем организации поиска мин самолетами, использования параванов и проводка кораблей за быстроходными тральщиками...

На тех театрах, где минная угроза может быть постоянной (неглубоководные и сильно пересеченные районы), эсминцы всегда должны ходить с параванами, тем самым выполняя противоминную разведку, попутно с другими заданиями...

Корабль и самолет, первым обнаруживший мину, немедленно оповещает об этом другие корабли.

При попадании на минное поле надо избегать поворотов; в этих случаях, оценив обстановку, надо либо продолжать идти тем же курсом, либо выходить из него задним ходом, сохраняя обратный курс.

Если на заграждение попадут охраняющие корабли, то большие корабли, не дошедшие еще до заграждения, могут повернуть на обратный курс («все вдруг»), сокращая диаметр циркуляции машинами.

При следовании с параванами наличие последних не должно ослаблять мер противолодочной и противосамолетной обороны походного порядка в части ограничения маневра.

<...>

120. При видимости в 15 кабельтовых и менее корабли охранения (эсминцы, сторожевые корабли) ставятся за корму больших кораблей. <...>

Непосредственное **охранение транспортов десанта** обязательно при всех условиях видимости, кроме случаев, когда плавание в таком походном порядке представляет угрозу столкновения своих кораблей.

121. Успех отражения торпедных атак эсминцев и торпедных катеров должен обеспечиваться немедленным открытием огня по всякому неопознанному силуэту...

<...>

#### Глава четвертая

##### Материальное обеспечение

126. Организация тыла флота предусматривает материально-техническое обеспечение оперативной деятельности соединений кораблей, авиации, береговой обороны и сухопутных частей, которое осуществляется системой морских и воздушных баз.

Назначение баз флота (общешлотские базы) и баз соединений (базы торпедных катеров, подводных лодок, авиации) – в условиях защищенной и оборудованной стоянки обеспечивать соединения флота и авиации своевременно и бесперебойно:

- а) питанием и снабжением всем необходимым для жизни и боевой деятельности (боезапас, топливо, техническое, хозяйственное и прочего вида довольствие);
- б) ремонтом и пополнением новой материальной частью;
- в) пополнением личным составом;
- г) санитарным обслуживанием раненых, пораженных ОВ и больных;
- д) отдыхом.

127. В условиях современного боя в море или у берегов и баз противника возможности боевого питания или приемки каких-либо запасов для кораблей или самолетов крайне ограничены. С момента выхода из базы надводные и подводные корабли должны рассчитывать только на носимый на борту запас, возобновление которого возможно в процессе операции, но не боя...

128. При подготовке к бою (операции) на основании решения командира начальник штаба (штаба флота, укрепленного района или маневренного соединения) одновременно с дачей предварительных распоряжений частям должен дать соответствующие приказания общешлотским тыловым органам: порту, санитарному отделу, экипажу, для своевременного обеспечения всех частей **в соответствии с выполняемой задачей.**

<...>

130. Во всех случаях начавшегося боевого столкновения с противником командиры базы (флота, соединения, авиации) должны подготовить в самой базе или в назначенном районе:

- а) стенки (посадочные площадки), транспорт, запасы и соответствующий персонал для подачи боезапаса, топлива или запасных частей;
- б) аварийно-спасательные и ремонтные средства, **особенно доки;**
- в) плавучие средства (для буксировки и для переброски запасов в другие районы);
- г) санитарные средства для эвакуации раненых или пораженных ОВ с кораблей и самолетов в береговые госпитали.

<...>

#### Глава шестая

##### Бой в море

##### 1. Общие положения

<...>

156. Внезапность в значительной мере способствует успеху боя. Для создания условий внезапности необходимо:

## Приложения

а) добиваться **господства своей авиации в воздухе**. в районе боя, с момента обнаружения разведки противника;

б) активно бороться с неприятельской разведкой (воздушной, подводными лодками и надводной):

<...>

### 2. Боевой порядок

158. <...> Боевой порядок составляется из взаимодействующих скользящих и ударных групп, расчлененных в соответствии с общей и частными задачами для нанесения поражения противнику или для отражения его нападения. <...>

В предвидении встречи с противником в море походный порядок должен быть в наибольшей степени приближен к боевому.

<...>

### 3. Бой в море

<...>

201. Основным видом **оборонительного боя** флота является бой в своем укрепленном районе или на оборудованной позиции при попытке преодоления их противником (см. главу 7). Однако обстановка может вынудить принять бой в море, когда он является нежелательным (встреча с сильнейшим противником при выполнении скрытной операции и т. п.). При этом общие основы ведения глубокого боя (т. е. взаимодействие скользящих и атакующих групп) остаются в силе для условий подвижной обороны.

В предвидении такого столкновения боевой порядок маневренного соединения также должен слагаться из взаимодействующих ударных и скользящих групп, своими атаками прикрывающими главный объект (линкоры, транспорты). Общий маневр выполняется в сторону своих баз, укрепленного района или сил прикрытия. <...>

202. Для затруднения действий противника боевой порядок должен иметь значительную глубину. Специально выделенный отряд (арьергардный), преимущественно из торпедных сил (эсминцы, поддерживаемые крейсерами и авиацией), должен, активно действуя, все время угрожать торпедными атаками из-за дымовых завес. <...>

Роль арьергардного отряда могут выполнять **подводные лодки**, заранее развернутые для прикрытия отхода главных сил и выводимые в голову противника методом наведения.

<...>

## Глава седьмая

### Бой в прибрежном районе

<...>

#### 2. Бой в неприятельском укрепленном районе

280. <...> Боевые действия в прибрежном районе противника в соответствии с намеченной целью должны учитывать необходимость: <...>

в) обеспечения боевых действий специальным прикрытием со стороны моря, тралением и надежным охранением...

<...>

## Глава девятая

### Бой во взаимодействии с сухопутными войсками

<...>

#### 4. Обход фланга противника тактическим десантом

<...>

373. **Обеспечение десанта**, помимо общих требований к частям, прорывающимся в расположение противника, и мероприятий по скрытности маневра, должно состоять из:

а) **разведки морского направления** на глубину, обеспечивающую от внезапного контрудара со стороны флота противника (включая его ближайшую маневренную базу);

б) **оперативного прикрытия десанта** маневренным соединением флота, только в тех случаях, когда есть основание ожидать решительного противодействия флота противника...

<...>

**Извлечение из Наставления по боевой деятельности тралящих кораблей 1940 г. (НТЦ-40) (введено в действие приказом народного комиссара Военно-морского флота от 13 января 1940 г. № 019)**

<...>

§ 19. Траление для обезвреживания заграждений заключается:

- а) в определении границ минных заграждений;
- б) в полном или частичном уничтожении обнаруженных заграждений как по площади, так и по толщине.

§ 20. При выполнении задач, связанных с обнаружением минных заграждений, различаются следующие три основных категории тральных работ:

- а) проверка тральных фарватеров;
- б) проверка тральных районов;
- в) сопровождение кораблей за тралами.

<...>

§ 29. Обезвреживание обнаруженных минных заграждений достигается с помощью:

- а) определения границ минных заграждений;
- б) уничтожения заграждений;
- в) форсирования заграждений.

<...>

§ 36. При форсировании заграждения тральщики, идя впереди обеспечиваемых ими от мин кораблей, протраливают для них проход в заграждении; ширина этого прохода находится в зависимости от класса боевых кораблей, идущих за тральщиками, и условий сложившейся обстановки.

<...>

§ 42. Боевое обеспечение тральных работ заключается:

- а) в организации разведки;
- б) в мерах, принимаемых против помех тралящим кораблям со стороны противника;
- в) в скрытности производимого траления;
- г) в мерах, принимаемых с целью увеличения безопасности тралящих кораблей.

<...>

§ 61. Навигационное обеспечение траления заключается:

- а) в мероприятиях, увеличивающих точность счисления во время тральных работ;
- б) в производстве обвехования.

<...>

§ 79. Для увеличения точности траления по возможности производится обвехование. Обвехование при тральных работах следует рассматривать как временную меру, и оно не должно стоять дольше, чем это требуется по ходу работ, так как обвехование может быть использовано подводными лодками противника с целью помехи выполняемому тралению. Исключения допускаются лишь в том случае, если результат траления не может быть использован кораблями вследствие недостаточной точности счисления (при оставлении обвехования на более длительный срок). В районах с глубинами места более 10 м должно быть организовано усиленное противолодочное наблюдение.

<...>

§ 84. Подробное обвехование производится:

- а) при протравливании фарватеров и районов;
- б) при точном определении границ минных заграждений;
- в) при уничтожении минных заграждений.

<...>

§ 103. В зависимости от характера боевых действий и обстановки их выполнения тральщики разделяются на категории:

- а) тральщики дальнего действия;
- б) тральщики базовые (ближнего действия);
- в) тральщики мелкосидящие...

<...>

§ 108. Сторожевые корабли и эсминцы привлекаются для выполнения задач разведывательного траления и противоминного охранения больших кораблей в случаях:

- а) когда наличное число тральщиков дальнего действия недостаточно для выполнения данной операции;
- б) когда тактические элементы тральщиков, имеющихся в распоряжении, не соответствуют обстановке выполняемой операции.

<...>

§ 113. Основным тактическим соединением тралющих кораблей является дивизион. Количество кораблей, входящих в состав дивизиона, зависит от категории тральщиков. Дивизионы тральщиков дальнего действия состоят из 5 кораблей, базовых тральщиков – из 9, дивизион мелкосидящих тральщиков – из 12.

<...>

§ 134. Для уничтожения заграждения в темное время суток, как правило, применяются буксирующие тралы, очистка которых в темное время суток не производится, а по мере заполнения они отбуксировываются на мелкое место, ставятся буйки и вместо них заводятся новые тралы.

<...>

§ 194. При плавании в составе соединения, после подъема на головном тральщике сигнала об обнаружении плавающей мины, ход уменьшается до среднего, расстояние между кораблями в строе кильватера последовательно увеличивается до 3-х кабельтовых, после чего вновь дается назначенный ход.

<...>

§ 231. Строй уступа, в зависимости от порядка равнения в них, могут быть:

- а) развернутыми, т. е. с нормальными углами равнения, соответствующими данному строю;
- б) свернутыми, т. е. с уменьшенными углами равнения;
- в) расширенными (в некоторых случаях), т. е. с увеличенными против нормальных углами равнения;
- в) уплотненными, т. е. с расстояниями между парами меньше нормальных.

<...>

§ 234. <...> Строй уступа при угле сноса 0° и перекрыше 43 м называется развернутым строем.

<...>

§ 597. Типовыми условиями обстановки, вызывающими необходимость в организации противоминного охранения, являются:

- а) усиленная минная деятельность противника, в особенности при наличии на театре узкостей и районов стесненного маневрирования;
- б) недостаточный объем разведывательного траления, вызванный малым количеством для данного участка театра тралющих кораблей;
- в) возможность передвижения отдельных мин вследствие свежих погод, ледохода или сильных течений. в результате чего после произведенного разведывательного траления остаточный риск возрастает по сравнению с нормальными условиями;
- г) стесненный театр (или участок его), затрудняющий скрытность производимого разведывательного траления вследствие возможности для противника наблюдать работу

## Приложения

- тралящих кораблей с берега, причем промежутки времени с момента использования его результата допускают новую неприятельскую постановку;
- д) выполнение операций в неприятельских водах;
  - е) необходимость спешного выполнения операции на участке театра, имеющем опасные районы;
  - ж) обеспечение перехода десанта или перевозок войск морем за пределами внутренних районов;
  - з) вывод и ввод подводных лодок из баз (в базы), имеющих ограниченную связь фарватеров или расположенных на стесненных участках театра.

<...>

§ 600. Для несения противоминного охранения на переходе выделяются тральщики дальнего действия, однако при недостатке их... возможно использование эсминцев и сторожевых кораблей.

<...>

§ 602. В общем случае для противоминного охранения больших кораблей, глубина строя которых не превышает 10 каб., назначаются два дивизиона тральщиков; для обеспечения подводных лодок, глубина строя которых не превышает 7 каб., назначаются дивизион тральщиков, если траление производится парными тралами, или три тральщика, если используются параван-тралы. В условиях благоприятной обстановки количество тральщиков может быть сокращено с расчетом обеспечить ширину протральной полосы, равную полудиаметру циркуляции обеспечиваемого большого корабля.

§ 603. При длине кильватерной колонны больших кораблей свыше 10 каб., а подводных лодок – свыше 7 каб. для наибольшей действительности противоминного охранения походный порядок эшелонируется в глубину с таким расчетом, чтобы кильватерная колонна каждого из эшелонов была длиной менее 10 каб. (для больших кораблей) или менее 7 каб. (для подводных лодок). Количество тральщиков, обеспечивающих каждый из походных эшелонов, определяется в соответствии с указаниями предыдущей статьи.

§ 604. При движении в неприятельских районах количество тралящих кораблей увеличивается с таким расчетом, чтобы при всех обстоятельствах обеспечить ширину полосы, протральной по курсу охраняемых сил, большую на 1 каб. диаметра циркуляции наименее поворотливых кораблей.

<...>

§ 606. В светлое время суток тралящие корабли противоминного охранения должны выбирать наиболее быстроходные и надежные тралы. <...>

Примечания:

1. Придонный трал применяется в случае охранения подводных лодок в условиях обстановки, не исключающей возможности погружения их и движения за тралом в боевом положении под перископом.

2. Применение змейкового трала не рекомендуется.

3. Если тральщики имеют задачей форсирование минного заграждения сразу же после его обнаружения, не прибегая к поиску чистой воды, то в первую очередь избираются тралы: параванный, Шульца и придонный.

<...>

§ 610. <...> Когда тральщикам поставлена задача форсирования заграждения сразу же по его обнаружении, не прибегая к поиску чистой воды, то строи тралящих кораблей должны обеспечить прикрытые охраняемых кораблей не менее чем двумя рядами тралов. Последнее действительно и тогда, когда это, вследствие ограниченного числа тралящих кораблей, идет за счет сокращения ширины протральной полосы по курсу охраняемых сил.

<...>

§ 612. <...> В общем случае головной корабль охраняемых сил следует в расстоянии 12 каб. от концевой пары или тральщика (в зависимости от маневренных качеств корабля и условий погоды – в 8–15 каб.).

<...>

§ 614. В условиях хорошей видимости и при отсутствии бокового сноса расстояние до тралящих кораблей может быть увеличено, но не более чем до 15 каб.

§ 615. В условиях ухудшенной видимости и при наличии бокового сноса расстояние до тралящих кораблей может быть уменьшено в пределах до 8 каб.

<...>

§ 623. Расчет обвехования следует производить, исходя из следующих условий:

- а) при сопровождении за тралом одиночного корабля обвехование не производится;
- б) обвехование производится лишь тогда, когда протяжение кильватерной колонны охраняемых кораблей превосходит наибольшую длину, допускаемую при имеемом количестве тральщиков;
- в) при наличии бокового сноса, если условия обстановки допускают, производится ориентирное обвехование, во время которого вежи (или буи) ставятся через милю, на обращенной навстречу сносу кромке протральной полосы; сейчас же по проходе концевым охраняемым кораблем обвехование должно быть убрано;
- г) при сопровождении за тралом нескольких кораблей, даже в условиях отсутствия бокового сноса, производится ориентирное обвехование во время перемены курса;
- д) подробное обвехование, во время которого вежи (или буи) ставятся по обеим кромкам протральной полосы, производится только при форсировании заграждения или при сопровождении за тралом по узкому, не обвехованному фарватеру, проложенному в опасном районе.

<...>

§ 653. В условиях обстановки, исключающей возможность поиска чистой воды, или вследствие недостатка для этого времени, или вследствие неуспеха тральщиков в выполнении этой задачи, командир охраняемых сил принимает решение о форсировании обнаруженного минного заграждения.

<...>

§ 655. Для форсирования заграждений, как правило, применяются только наиболее надежные тралы. Последовательность выбора тралов следующая:

- а) параванный трал;
- б) трал Шульца (или придонный).

При отсутствии этих тралов они заменяются:

- а) щитовым тралом;
- б) змейковым тралом.

В темное время суток для форсирования заграждений следует предпочитать трал Шульца.

<...>

§ 661. После перестроения тралящих кораблей в боевой порядок с момента начала движения на заграждении производится подробное обвехование.

§ 662. Вопрос относительно очистки тралов решается командиром тралящего соединения, форсирующего заграждение, в зависимости от обстановки. В общем случае, если впереди охраняемых кораблей, вследствие выхода из строя тральщиков, остается только два ряда механических тралов, то дальнейшее движение вперед продолжается без очистки тралов.

<...>

§ 665. При наличии в составе противоминного охранения мелкосидящих тральщиков они занимают места в голове боевого порядка, прикрывая своими тралом ведущий и внешние тральщики первого трального эшелона.

<...>



**Извлечение из Наставления по боевой службе штабов соединений Военно-морского флота 1940 г. (НСШ-40)  
(введено в действие приказом народного комиссара Военно-морского флота Союза ССР от 18 июля 1940 г. № 395)**

<...>

**Глава V**

Работа штаба при подготовке и принятии решения

<...>

101. Систематизировав и обработав все материалы, начальник штаба докладывает оценку обстановки командиру соединения, который, используя расчеты штаба, производит окончательную оценку обстановки и принимает решение по выполнению поставленных задач.

102. Принятое решение штаб оформляет в виде задач частям соединения.

<...>

**Глава VI**

Боевые документы, их составление, прием и передача

**Общие положения**

105. Боевые документы разделяются на три группы:

1) Боевые распоряжения, являющиеся оформлением решения в виде постановки задач частям соединения.

К ним относятся:

предварительные распоряжения,

боевой приказ,

боевая директива,

плановая таблица,

частные приказы,

боевые наставления,

распоряжения по разведке,

указания по связи,

распоряжения органам тыла и по материально-техническому обеспечению.

<...>

**Боевой приказ**

117. Общий письменный боевой приказ отдается в тех случаях, когда есть время на его разработку и своевременную доставку исполнителям. <...>

118. Боевой приказ пишется, как правило, по следующей схеме:

*Первый пункт* приказа содержит краткий вывод о действиях противника.

*Второй пункт* содержит задачи смежно-действующих соединений и разграничительные линии с ними.

*Третий пункт* содержит общую задачу своего соединения и формулировку общей идеи операции (боя). В подпунктах этого пункта содержатся задачи частей соединения, причем каждой части или группировке частей отводится свой подпункт. Для авиационных частей, кроме задач, указываются запасные цели.

*Четвертый пункт* содержит указания о месте нахождения флагманского командного пункта, времени перехода на него, указания о переносе ФКП, если это требуется, и кто является вторым заместителем командира соединения. Указанная схема боевого приказа не является обязательной и дана только как примерная.

119. Во всех случаях, когда к тому есть необходимость, к боевому приказу прилагаются: плановая таблица, боевое наставление, схемы, распоряжения по боевому и материально-техническому обеспечению, указания по связи...

<...>

#### Плановая таблица

126. Плановая таблица может являться внутриштабным документом, составленным для облегчения управления операцией или боем, либо предназначаться для рассылки частям соединения, содержа указания о порядке взаимодействия частей по отдельным этапам, в тех случаях, когда в боевом приказе нельзя исчерпывающе изложить всех задач частям и установить порядок их взаимодействия.

<...>

#### Боевые наставления

137. Боевые наставления составляются штабом для изложения намерений командира соединения по боевому использованию частей в бою, указания способов их действий, согласования их взаимодействия в разных случаях возможной и ожидаемой обстановки, а также для указаний по использованию в бою оружия и боевых средств.

<...>

140. Боевые наставления делятся на постоянные, предварительные и дополнительные.

*Постоянные боевые наставления* составляются центральными органами и штабами по наиболее типичным случаям боевой деятельности частей на основе боевого опыта и боевой подготовки.

*Предварительные боевые наставления* составляются штабом соединения в тех случаях, если нельзя заранее определить, когда и в каких условиях соединение будет выполнять свою задачу (ночь, день, разные условия погоды и видимости, разный состав сил и характер деятельности противника и т. д.).

*Дополнительные боевые наставления* составляются на данный конкретный случай в дополнение и в развитие боевого приказа (и плановой таблицы) и содержат главным образом указания по порядку и взаимодействию частей при выполнении данной конкретной задачи в различных вариантах обстановки.

141. Предварительные наставления строятся примерно по следующей схеме:

- а) общая цель действий или задача соединения;
- б) состав и организация сил соединения, выполняющих задачу;
- в) идея решения выполнения поставленной задачи в соответствии с вариантом возможной обстановки;
- г) частные задачи частям и способы их выполнения, взаимодействие частей по этапам операции или боя, при различных вариантах обстановки, с указаниями по использованию боевых средств, маневрированию;
- д) всякого рода дополнительные указания (свертывание, рандеву, оказание помощи поврежденным кораблям и самолетам и т. п.);
- е) указания по связи и боевому управлению;
- ж) указания по материально-техническому обеспечению (если в том есть необходимость).

142. Дополнительные боевые наставления строятся (учитывая наличие приказа) примерно по следующей схеме:

- а) варианты обстановки;
- б) частные задачи частям и способы их взаимодействия по этапам операции или боя, при различных вариантах обстановки, с указаниями по использованию боевых средств и маневрированию;
- в) дополнительные указания, вызываемые особенностями данного действия;
- г) указания по связи и боевому управлению;
- д) указания по материально-техническому обеспечению (если в том есть необходимость).

<...>

## Приложения

### Карты

189. В штабах соединений ведутся карты: разведывательная, оперативная и карта обстановки.

<...>

193. Оперативная карта составляется в оперативном органе штаба на данную операцию. На нее наносятся основные, имеющие непосредственное отношение к операции данные о положении частей своих и противника и расчет предполагаемых действий своих частей (курсы, маршруты, позиции).

<...>

### Схемы

196. Схемы в зависимости от своего назначения и содержания могут являться пояснениями к боевым распоряжениям, информационным и внутриштабным документам, а в некоторых случаях их заменять.

197. <...> Основными видами схем являются схемы: оперативная, ориентирная, схема приказ, схема-донесение, организационная схема и схема боевого управления.

<...>

199. Оперативная схема является приложением к боевому приказу или плановой таблице и составляется с целью наглядного изображения порядка боевых действий.

<...>

201. Схема-приказ заменяет письменный боевой приказ; она достигает своей цели быстрой и наглядной передачей решения подчиненным частям.

<...>

## Глава XI

### Организация флагманских командных пунктов (ФКП)

#### Общие положения

<...>

288. В состав всякого ФКП входят следующие посты:

- а) оперативный;
- б) наблюдательный;
- в) связи;
- г) шифровальный.

<...>

#### Организация ФКП на корабле

298. ФКП на корабле состоит из постов:

- а) оперативного;
- б) наблюдательного;
- в) штурманского;
- г) связи;
- д) шифровального.

<...>

## ПРИЛОЖЕНИЕ 10

**Извлечение из временного Наставления по ведению морских операций 1940 г.  
(НМО-40) (введено в действие приказом народного комиссара  
Военно-морского флота от 26 ноября 1940 г. № 0893)**

&lt;...&gt;

## Раздел I

## Основные положения

&lt;...&gt;

6. Наиболее решительным средством к достижению этой цели являются уничтожение или парализация флота противника, осуществляемые непосредственно или по частям в зависимости от состава сил противника, характера театра и общей обстановки.

Наряду с действиями по непосредственному уничтожению флота противника должны быть развернуты:

а) борьба за морские сообщения, обеспечивающая питание нашего государства и его вооруженных сил и, наоборот, расстраивающая питание противника;

б) борьба за превосходство в воздухе на морском театре, обеспечивающая систему базирования и развертывания нашего флота и свободу его маневра и расстраивающая базирование флота противника, с нейтрализацией его развертывания и маневра;

в) борьба за берега, непосредственно обеспечивающая неприкосновенность морских границ государства, своих баз и портов, устойчивость фланга сухопутных сил, упирающегося в море, а также продвижение и закрепление сухопутных сил на неприятельских берегах.

7. Борьба с противником осуществляется посредством целеустремленных операций и повседневных действий как на море, так и на суше и в воздухе.

Каждая операция является суммой боевых усилий (боев и маневров), направленных к достижению оперативной цели, являющейся этапом в достижении конечной цели войны.

Повседневные действия, выполняемые систематически, непрерывно обеспечивают оперативный режим на театре и в первую очередь систему базирования флота и его свободу маневра на театре.

&lt;...&gt;

12. Операции подразделяются:

а) *В зависимости от своей повторяемости на систематические и эпизодические.*

&lt;...&gt;

б) *В зависимости от общих поставленных задач на:*  
наступательные,  
оборонительные,  
встречные.

&lt;...&gt;

в) *В зависимости от времени и места исполнения на:*  
последовательные и  
параллельные.

&lt;...&gt;

г) *В зависимости от выбора главного направления на:*  
самостоятельные операции флота;  
совместные операции армии и флота;  
обеспечивающие операции.

&lt;...&gt;

## Приложения

Самостоятельные операции имеют назначением непосредственное уничтожение флота противника или его части, блокаду и противоблокадные действия, операции на морских сообщениях.

Совместные операции армии и флота имеют назначением оказание непосредственного содействия сухопутным силам. К ним относятся операции по поддержке фланга армии, десантные, противодесантные, операции против береговых объектов, операции в условиях ледового покрова, операции в шхерных районах.

Обеспечивающие операции имеют назначением создать обстановку, облегчающую одновременное или последующее проведение операций первых групп.

К ним относятся операции, стесняющие свободу маневра противника, и, наоборот, операции, обеспечивающие свободу своего маневра. т. е. операции разведывательные, блокадные, закупорочные, заградительные, набеговые, противоблокадные, по защите своих сообщений, гральные, все демонстративные.

<...>

### Раздел III

#### Задачи флота и взаимодействие с армией

18. Задачи, ставящиеся флотам, могут предусматривать как самостоятельные операции флота, так и операции во взаимодействии с сухопутными силами.

19. Типовыми самостоятельными задачами могут быть:

операции против морских сил противника,

операции на морских сообщениях,

операции против баз и береговых объектов,

операции по захвату шхерных и островных районов и опорных пунктов противника,

повседневные операции, обеспечивающие оперативный режим на морском театре.

20. Типовыми задачами, решаемыми совместно с армией, могут быть:

операции по поддержке фланга армии,

десантные и противодесантные операции,

операции против береговых объектов.

<...>

### Раздел VI

#### Базирование и тыл флота

<...>

54. Функции баз по тыловому обеспечению базирующихся на них кораблей заключаются в:

<...>

3) аварийно-спасательном обеспечении, имеющем задачу удержать на плаву поврежденные боевые единицы и довести их до базы, а также подъем затонувших боевых единиц;

4) санитарно-эвакуационном обеспечении, имеющем задачей эвакуацию раненых и больных с кораблей и из частей в лечебные учреждения базы, а в случае необходимости в тыл;

<...>

### Раздел VII

#### Оперативный режим на театре

<...>

59. Оперативный режим слагается из:

1) обеспечения своих прибрежных районов и баз от ударов противника;

2) свободы пользования своими коммуникациями;

3) обеспечения своего развертывания и передвижения;

4) систематического наблюдения за противником;

5) затруднения, стеснения действий противника.

60. Оперативный режим на театре обеспечивается:

- 1) системой военно-морских баз, береговой обороны, морских позиций и сухопутной обороны;
- 2) системой оперативного наблюдения за театром (разведка, служба наблюдения и связи, дозоры, патрули, охрана водных районов);
- 3) системой использования авиации и противовоздушной обороны;
- 4) системой минных заграждений и противоминной обороны;
- 5) системой использования подводных лодок и противолодочной обороны;
- 6) системой использования противоторпедной обороны;
- 7) системой гидрографического оборудования театра и гидрометеорологического обеспечения.

<...>

61. Мероприятия по установлению оперативного режима должны вытекать из оперативного плана ведения войны и должны быть подготовлены в мирное время, усиливаться в мобилизационный период и вводиться полностью с началом войны, развиваясь в сторону главного операционного направления.

<...>

63. Система оперативного наблюдения обеспечивается:

- 1) разведывательной службой;
- 2) службой наблюдения и связи и службой ВНОС;
- 3) службой дозорных сил;
- 4) всеми данными наблюдения, получаемыми кораблями и самолетами, находящимися в море.

<...>

64. Система использования авиации флота и противовоздушной обороны имеет целью ослабить маневренные силы (флот и авиацию), стеснить противнику свободу действий его флота и воздушных сил и систематически подавлять и ослаблять его силы, в первую очередь воздушные.

<...>

65. Минные заграждения являются мощным средством для изменения обстановки на театре, с тем чтобы затруднить действия противника и облегчить свои операции. Минные постановки... должны прикрывать подступы к своим базам и обеспечивать свободу и устойчивость маневра своих сил.

С другой стороны, минные постановки должны носить активный характер, распространяясь вплоть до берегов противника и всячески стесняя свободу маневра и действий сил противника и нанося ему потери. <...>

Траление должно выполняться систематически и планомерно. Обязательна организация тральной разведки.

<...>

## Раздел VIII Организация операций

<...>

### Глава 2 Организация сил

<...>

81. <...> Основой временной организации сил для выполнения специальной оперативной задачи является форма маневренного соединения, состоящего из надводных кораблей, подводных, воздушных сил, а в некоторых случаях и из береговой обороны.

<...>

### Глава 3 Оперативное управление

<...>

## Приложения

84. Основными звеньями оперативного управления (управления операцией) являются подготовка и организация операции; принятие решения, отвечающего задаче при данной конкретной обстановке; постановка подчиненным соединениям флота частных оперативных и боевых задач и организация их взаимодействия, своевременное доведение этих задач до исполнителей; наблюдение за выполнением задач подчиненными соединениями; безотказная и своевременная информация подчиненных и соседей и донесения командованию об обстановке; проявление частной инициативы; организация оперативного обеспечения всех видов; организация связи и работы тыла.

<...>

87. Подготовленность частей и соединений, и в частности их командиров, флагманов и штабов должна быть такой, чтобы по кратким и четким предварительным распоряжениям, по приказу, директиве или личным указаниям, дополняемым в ходе операции отдельными сигналами, выполнение операции шло целеустремленно и непрерывно, развиваясь инициативой отдельных флагманов и командиров, особенно в случаях непредвиденного изменения обстановки или временного нарушения организации или техники управления.

<...>

97. Работа штабов соединений в операции осуществляется в строгом соответствии с наставлением по боевой службе штабов соединений ВМФ 1940 г., а работа штабов флотов и флотилий в соответствии с тем же наставлением, но применительно к особенностям организации этих штабов.

### Раздел IX Типовые операции

98. Флот может решать стоящие перед ним задачи путем выполнения различных типовых операций или путем комбинации этих операций, сочетая их с повседневной боевой деятельностью за расширение своей операционной зоны.

Ниже, в главах 1–12, изложены сущность и характерные особенности наиболее типичных операций (причем опущены те общие требования, которые вошли в предыдущие разделы). Следует помнить, что в оперативном искусстве не может и не должно быть шаблона и слепого подражания. Поэтому указания об особенностях методов ведения типовых операций (за исключением категорически оговоренных случаев) не должны быть приняты как безусловный рецепт на все случаи жизни, тем более что комбинации типовых операций могут быть разнообразными; вместе с тем одна и та же типовая операция может быть предпринята для решения различных оперативных задач, а кроме того, в ходе войны на основе особенностей обстановки, и в частности на основе вновь появляющихся средств техники, могут появиться новые приемы борьбы, а следовательно, не исключаются и новые типы операций.

В главах 1–12 соответственно изложены особенности следующих операций:

1. Оперативной разведки и разведывательных операций.
2. По уничтожению неприятельского флота в море.
3. Против неприятельских береговых объектов.
4. На неприятельских морских сообщениях и морской блокады.
5. По обеспечению своих морских сообщений и борьбы с неприятельской морской блокадой.
6. Минно-заградительных.
7. Тральных.
8. Десантных.
9. Противодесантных.
10. По поддержке фланга армии.
11. В шхерном районе.
12. В зимних условиях.

<...>

## Глава 1

## Оперативная разведка и разведывательные операции

99. Разведка является первейшим видом оперативного обеспечения.

100. Оперативная разведка должна быть целеустремлена на:

- 1) выявление всех необходимых данных, обеспечивающих проведение своих операций;
- 2) выявление действий противника на такой ступени их подготовки или осуществления, которая позволяет организовать активное противодействие или уклонение своих сил от встречи с противником.

Для этого необходимо выяснить:

- 1) состав, состояние и дислокацию сил противника;
- 2) оборудование театра противником;
- 3) характер деятельности противника и его оперативные замыслы.

101. Оперативная разведка должна слагаться из постоянной разведывательной деятельности на театре или в назначенном районе театра и из эпизодических разведывательных действий (операций) с конкретной целью.

102. Постоянная разведка (постоянная разведывательная деятельность) ведется повседневно, распространяясь обычно на всю глубину его возможного базирования (на открытых театрах иногда может быть назначена зона определенного, специально рассчитанного радиуса, обеспечивающего наши берега, воды и силы от внезапного появления противника); основной задачей постоянной разведки является обнаружение действий противника с целью своевременной организации противодействия или уклонения своих сил.

Эпизодическая разведка (эпизодическая разведывательная операция) выполняется при возникновении надобности получить определенные данные, необходимые для организации и проведения своей операции или для уточнения или проверки данных постоянной разведки; район и объекты эпизодической разведки в каждом случае назначаются особо.

103. Типичными, наиболее употребительными и вместе с тем наиболее важными формами постоянной разведки являются:

- 1) систематическая (периодическая) разведка баз противника и подходов к ним, для выявления дислокации флота противника и для проверки неизменности этой дислокации;
- 2) систематическая (периодическая) разведка морских коммуникаций противника и районов театра для обнаружения могущих появиться в них неприятельских сил или для проверки неизменности пребывания их в соответствующих районах.

Постоянная разведка организуется при помощи:

- 1) морской авиации в порядке периодических полетов по специально рассчитанным маршрутам. дозора или патрулирования;
- 2) надводных кораблей и катеров в порядке дозоров, патрулирования, крейсерства, периодического осмотра отдельных объектов и периодических поисков;
- 3) подводных лодок в порядке позиционной службы (в частности, у неприятельских баз), а иногда дозоров;
- 4) технических средств (береговых и корабельных постов наблюдения и связи, радио-разведывательных отрядов и станций) в порядке повседневной службы наблюдения;
- 5) тайной агентуры в порядке специальной службы.

Постоянная разведка является обязательной составной частью мероприятий по поддержанию на театре должного оперативного режима и должна входить в систему повседневных действий.

104. Типичными, наиболее употребительными формами эпизодической разведки являются:

- 1) наблюдение за неприятельской базой для установления выхода (или прибытия) сил противника;
- 2) выявление состава сил противника, находящихся в базе (на якорной стоянке, на позиции,двигающихся в определенном районе);



## Приложения

3) обследование района театра или узлов морских коммуникаций моря для обнаружения присутствия неприятельских сил и характера их деятельности.

Эпизодическая разведка организуется при помощи:

1) морской авиации в порядке или специально рассчитанного маршрутного полета, или полето-поиска, или налета на соответствующий пункт;

2) надводных кораблей в порядке набегга, поиска, крейсераства, патрулирования или дозора; 3) подводных лодок в порядке боевого похода (прорыва под водой) к назначенному объекту (в назначенный район или пункт) или поиска в море или установления на соответствующий промежуток времени позиционной или дозорной службы;

4) технических средств (радиоразведки) в порядке выполнения наблюдения по отдельному специальному заданию;

5) тайной агентуры в порядке специальной службы;

6) в некоторых случаях – командирской разведки, в порядке рекогносцировки местности.

Характер задач и форм эпизодической разведки определяет ее как боевую эпизодическую операцию, в большинстве случаев являющуюся обеспечивающей, но неперменной составной частью других боевых операций, выполняющихся флотом.

<...>

110. Непосредственное обеспечение операций является обязательным во всех случаях, причем его размеры и активность должны сообразоваться с обстановкой, чтобы не вызывать преждевременной тревоги и действий противника. Во всех случаях обязательным элементом непосредственного обеспечения является организация поддержки разведчиков для предотвращения отрезывания их противником и для прикрытия отхода разведчиков.

Если силы поддержки не обеспечивают устойчивость разведывательной операции, то на угрожающих направлениях должно быть организовано оперативное прикрытие.

Отряды оперативного прикрытия могут быть использованы для ударов в целях ослабления неприятельских сил и для демонстраций.

Непосредственное охранение разведчиков в виде включения в состав разведывательных групп и отрядов специальных охранных кораблей и самолетов должно организовываться только при наличии в составе разведывательных сил больших кораблей или в обстановке сильной противозушной (истребительной) обороны противника (если действуют самолеты-разведчики).

<...>

117. Планом разведки всегда должно быть определено, кому и какими средствами разведка доносит результат наблюдения. Для сокращения времени передачи частям, через промежуточные инстанции, в общем случае данные оперативной разведки даются непосредственно «по флоту».

В особых случаях, когда результат разведки не должен быть широко известен, донесение дается в адрес, указанный в плане (приказе).

118. Выбор средств и метода передачи должен исходить из:

быстроты передачи,

надежности,

скрытности.

<...>

### Глава 5

#### Операции по обеспечению своих морских сообщений и борьба с морской блокадой противника

180. Сущность операций заключается в недопущении противника нарушить или прекратить наши коммуникации, как систематические (обеспечивающие ведение морской торговли, внутренних перевозок, питания сухопутных фронтов и флота), так и эпизодические (обеспечивающие выполнение каких-либо операций).

Операции по обеспечению морских сообщений могут выполняться с целью защитить:

переходы отдельных кораблей (в частности боевых), войсковые перевозки или оперативное снабжение войск, морскую торговлю.

Надежный и устойчивый оперативный режим, характеризующий степень господства на море, является кардинальным разрешением вопроса обеспечения морских сообщений. Отсутствие устойчивого оперативного режима требует осуществления эпизодического обеспечения отдельных особо важных перевозок, переходов боевых кораблей (поврежденных и уходящих в ремонт; новых, вступающих в строй), а также отдельных важных коммуникаций при выполнении каких-либо боевых операций.

Если противник осуществляет систематическую помеху перевозкам и, тем более, если он ведет систематические операции на морских сообщениях или осуществляет блокаду, операции по обеспечению своих морских сообщений должны приобретать соответствующую активность, переходя к сложным формам обеспечения в порядке выполнения специальных операций и боевых действий с участием боевых сил флота. Самой сложной формой обеспечения своих морских сообщений является борьба с неприятельской морской блокадой, сущность которой заключается в недопущении противника осуществить блокаду.

181. Флот должен вести борьбу с морской блокадой противника посредством систематических операций и повседневных боевых действий, используя все средства.

Основными методами и формами борьбы с блокадой, кроме операций по непосредственному обеспечению своих морских сообщений, должны являться:

- 1) операции по уничтожению неприятельского флота в море;
- 2) операции против баз (удары по силам, находящимся в базах);
- 3) минно-заградительные операции;
- 4) операции на морских сообщениях (с непременно́м этапом прорыва блокады);
- 5) обеспечивающие операции: разведывательные и тральные.

Особенности методов выполнения, организации и планирования всех этих операций изложены в соответствующих главах настоящего раздела (см. главы: 2, 3, 4, 6, 1 и 7).

В общем случае борьба с блокадой должна быть организована так, чтобы рядом последовательных операций столь сильно воздействовать на блокирующие силы, чтобы блокада стала фактически недействительной, т. е. чтобы прерванные коммуникации были восстановлены или чтобы наши силы получили возможность беспрепятственно выполнить операции за пределами блокируемой зоны. Успеха можно достигнуть постепенным ослаблением и выматыванием сил противника, несущих службу на блокадных линиях и находящихся в базах, систематическими ударами и угрозой внезапных атак, уничтожением блокадных сил по частям, систематической борьбой с подводными лодками, с авиацией и минами, или в частных случаях — обманом, скрытно выполняя прорыв блокады.

182. Значительное изменение оперативного режима в свою пользу и достижение успеха в полной ликвидации или сильном расстройстве блокады при борьбе с достаточно сильным противником потребуют много времени и средств.

Обстановка может потребовать поддержания своих коммуникаций и при наличии блокады противника. В этом случае должны организовываться операции по прорыву блокады.

В основу таких операций должна быть положена особая скрытность при подготовке и выполнении. Скрытность прорыва должна обеспечиваться выбором благоприятствующей обстановки (ночь, туман или шторм, упущения в организации дозорной и патрульной службы противника). При необходимости к тому должна применяться маскировка прорывающего блокаду корабля. Особое значение для надводных блокадопрорывателей будет иметь хорошая скорость. В ряде случаев окажется необходимым организация ударов по находящимся на линии блокады силам противника с целью открытия пути для блокадопрорывателей или производства демонстраций с той же целью.

При прорыве подводных лодок, если самостоятельный проход подводных лодок невозможен, должна быть организована операция по выводу подводных лодок (силами надводных кораблей

и авиацией) методами, аналогичными вышеизложенному. В этом случае следует стремиться заставить надводные силы противника маневрировать так, чтобы он обнаружил свои фарватеры (проходы между заграждениями). Во время продвижения и боевых действий надводных сил, прорывающиеся подводные лодки должны подтягиваться эшелонами, залегая по мере надобности на грунте и занимая исходные позиции для форсирования барража, метод форсирования которого определяется обстановкой.

Во всех случаях прорыв через блокаду должен *обеспечиваться хорошо организованной разведкой*, имеющей основной задачей *выявление системы организации блокады противником*.

При необходимости должно быть организовано траление и гидрографическое обеспечение операции в пределах доступной зоны.

183. Обеспечение переходов транспортов требует применения одного из следующих способов или их комбинации:

1) патрулирования боевых кораблей и самолетов, производящих систематические поиски подводных кораблей противника на главнейших трассах морских путей и, в первую очередь, на их узлах и препятствующих приближению к этим трассам и узлам надводных кораблей противника; патрулирование надводных кораблей, как самостоятельный метод, может принести положительные результаты только при незначительности подводной угрозы со стороны противника и должно применяться поэтому, как правило, в комбинации с методом конвоев;

2) прикрытия транспортов свободным маневрирующим отрядом, который держится в море так, чтобы быть на вероятных путях подхода к прикрываемым транспортам: маневр отряда прикрытия должен отвлечь блокадные силы противника на себя, на время, необходимое на прорыв или укрытие транспортов в промежуточной базе; отряд прикрытия должен взаимодействовать с прикрывающей авиацией; в частном случае прикрытия можно осуществлять подводными лодками;

3) системы конвоев, обязательной при наличии угрозы подводных лодок и надводных крейсеров; система конвоев требует очень четкой организации для избежания простоев транспортов;

4) перехода одиночных транспортов, возможного на участках театра, удаленных от баз противника и главным образом ночью на небольших участках.

В дневное время допустим переход одиночных транспортов, вооруженных противолодочной и зенитной артиллерией, вдоль своего побережья, особенно если переход производится в зоне действия своей береговой артиллерии и истребительной авиации и если угроза атак подводных лодок относительно невелика. На большом удалении от своих баз переход одиночных транспортов должен обязательно обеспечиваться применением маскировки (обычно под нейтральные торговые суда).

184. Каждая операция по обеспечению морских сообщений должна быть оценена с точки зрения:

1) возможности обойтись существующими условиями оперативного режима на театре и в тех районах театра, где предполагается осуществить перевозки (переход);

2) выбора метода непосредственного обеспечения движения (патрулирование, прикрытия, конвой или самостоятельные переходы и «перебежки», меры маскировки);

3) необходимости специального добавочного (эпизодического) обеспечения.

При переходах боевых кораблей и перевозках войск специальное эпизодическое обеспечение является обязательным.

185. Состав сил и средств определяется в зависимости от оперативного режима, который должен быть установлен на театре (на участках театра), от системы и методов блокады противника, от избранных методов непосредственного обеспечения движения охраняемых объектов и методов предварительного и непосредственного обеспечения операции. В общем случае требуется комбинированное использование сил и позиционных средств, но надводные силы и авиация должны занимать первенствующее положение, так как на них ложатся задачи противолодочной обороны, непосредственной охраны объектов, патрулирования, прикрытия и демонстраций в то время как подводные и часть воздушных сил, в основном, должны выполнять только задачи разведки и прикрытия.

Береговая оборона и позиционные средства должны быть использованы для прикрытия прибрежных участков коммуникаций, в частности районов формирования, сосредоточения и расформирования конвоев.

Транспорты для перевозок следует выбирать с возможно большими скоростями.

186. Разведка в подготовительный период должна изучить обстановку на театре, дислокацию и систему блокады, возможности и намерения противника в такой степени, чтобы обеспечить уверенный выбор метода действий и, в частности (если требуется), надежную маскировку транспортов (техническую).

В ходе операции разведка должна следить за всеми изменениями, происходящими в обстановке, чтобы обеспечить своевременные мероприятия по изменению трасс путей или по прикрытию перевозок или свертыванию операции.

187. Развертывание и выполнение задачи должно происходить, исходя из необходимости всемерно маскировать элементы нашей операции (систему перевозки), в особенности пункты и сроки выхода и прибытия судов. Рекомендуется систематически менять порты, трассы и время.

Должен быть сделан *расчет использования светлого и темного времени суток*, а также своих, нейтральных и открытых вод так, чтобы проход через опасные районы совершался в темноте, а в светлое время суток движение происходило или нейтральными территориальными водами или в районе лучше прикрытой или охраняемой зоны.

188. Защита своих коммуникаций должна быть активной, поэтому предварительное и непосредственное обеспечение операции должно осуществляться ударами по тем неприятельским силам, которые могут помешать вашей операции, а кроме того, если позволяет оперативное напряжение сил, посредством усиления оперативного режима на ответственных участках театра.

Непосредственное обеспечение, кроме того, должно найти выражение либо в формировании конвоя, либо в установлении прикрытия или патрульной службы на главном операционном направлении.

Если обстановка позволяет (например, при наличии быстроходных транспортов, способных совершать переход за ночь) или если не хватает сил, чтобы организовать достаточно надежную патрульную и конвойную службы, следует прибегать к обеспечению операции посредством обмана противника оперативной демонстрацией, по возможности значительными силами флота и на важном для противника направлении, а также посылкой демонстративных групп транспортов. Расчет этой вспомогательной операции должен быть таков, чтобы отвлечь внимание и возможно большие силы противника на столько времени, сколько требуется обеспечиваемым кораблям или транспортам для перехода до безопасной для них зоны.

189. Свертывание (переразвертывание) операции должно происходить сразу по выполнении задачи, причем прекращение деятельности и отход демонстрирующих сил и отдельных обеспечивающих отрядов может происходить даже раньше окончания марш-маневра обеспечиваемых кораблей или транспортов, коль скоро последние вошли в безопасную для них зону или вступили под охрану других отрядов. Однако все действия по свертыванию должны строго координироваться по положению и действиям обеспечиваемых объектов.

190. Управление перевозками и движением транспортов централизуется в штабе флота. При значительности этих перевозок может быть назначен начальник конвоев, которым является или начальник военных сообщений флота, или особо назначаемый командир со штабом.

Особо тщательно должна быть продумана схема связи с максимальным сокращением, а где можно и прекращением радиообмена.

За морские сообщения в своих районах отвечают командиры военно-морских баз, которые обеспечивают безопасность плавания транспортов своими силами и средствами, передавая охраняемые объекты друг другу с непрерывным осведомлением штаба флота (начальника конвоев), пользуясь при этом проволочной связью. На участках театра, не входящих в районы военно-морских баз, за безопасность плавания транспортов отвечает штаб флота (начальник конвоев).

## Приложения

191. Во главе каждого отдельного конвоя должен стоять строевой командир флота — командир конвоя, на транспорты при войсковых перевозках должны быть назначены коменданты, тоже строевые командиры флота.

При перевозках войск командиры перевозимых частей с момента получения приказа о посадке поступают в подчинение командиру конвоя (а при отсутствии такового — командиру отряда транспортов), в подчинении которого и остаются до конца высадки. На отдельных транспортах командиры перевозимых частей подчиняются на время перевозки комендантам.

<...>

### Глава 7

#### Тральные операции

211. Сущность операции заключается в ликвидации последствий выполненных противником минных постановок, в устранении для своих сил минной угрозы на театре.

212. Тральные работы входят в систему повседневных боевых действий и составляют часть деятельности по поддержанию оперативного режима, выполняемой силами военно-морских баз в своих районах.

В ряде случаев возникает необходимость вынесения тральных работ в открытое море или производить их в операционной зоне противника для обеспечения прорыва своих лодок или надводных сил. В этих случаях необходима организация специальных тральных операций, которые состоят из действий тралящих соединений и действий сил прикрытия.

213. Борьба с минными постановками противника должна предусматривать:

1) разведывательное траление, которое организуется для отыскания минных заграждений противника и должно производиться как в качестве предварительного обеспечения выходов и переходов флота, так и систематически для постоянного поддержания фарватеров и маневренных плесов безопасными от мин; в задачу разведывательного траления входит не только обнаружение минных заграждений, но и установление их границ;

2) обезвреживание минных заграждений противника путем их уничтожения.

214. Минная война наравне с постановкой минных заграждений должна предусматривать также борьбу с минно-заградительными операциями противника. Эта борьба помимо борьбы с минными постановщиками, имеющей своей задачей уничтожение и блокирование заградителей, должна включать также траление необходимых районов.

215. Систематическая тральная разведка должна обеспечить выход и возвращение своих кораблей (соединений) из баз и в базы (обследование фарватеров) и маневр наших сил на предполагаемых позициях для боя (обследование маневренных районов).

При этом план работы должен учитывать возможность скрытного наблюдения подводных лодок противника и постановку мин после обследования, а также применение вахтенных (кустовых) мин. Поэтому повседневное обследование главнейших фарватеров и маневренных районов должно выполняться в различное время суток; надо использовать темное время суток и плохую видимость и предусматривать непосредственное обеспечение тральщиками особенно ценных объектов даже после предварительного обследования.

216. Каждый корабль, снабженный параванами, является дополнением к тральной разведке театра, поэтому о подсечении мин в любом пункте театра должен доносить по флоту, с тем чтобы опасность этого участка театра (фарватера) стала известна другим кораблям.

217. В штабе флота и штабах соединений должна нестись самая тщательная и **повседневная** регистрация опасных районов, обследованных фарватеров и т. д. на основе минных извещений Гидрографической службы, донесений тральщиков и других кораблей.

218. План специальной тральной операции должен исходить из необходимого срока окончания тральных работ, но вместе с тем должен учитывать реальные возможности выполнения, определяемые оперативным напряжением тральщиков, гидрометеорологическими условиями, условиями оперативного режима в районе траления, а где нужно и учитывать необходимость скрытности траления.

219. *Состав сил и средств* определяется в порядке подбора подходящих типов и соответствующего количества тральщиков в зависимости от обстановки, в которой должна протекать работа (гидрометеорологические условия, удаленность района, возможность базирования, характер заграждений, подлежащих уничтожению), а также выбора соответствующих типов тралов. Остальные силы и средства тральной операции зависят от избранных методов предварительного и непосредственного обеспечения и могут принадлежать к различным родам сил флота.

220. *Разведка* на всех этапах операции должна следить за дислокацией и движением неприятельских сил, чтобы обеспечить своевременный отход или прикрытие тральщиков. Кроме того, при подготовке к операции должна быть произведена тральная разведка для определения границ и характера заграждения.

221. *Развертывание* должно быть сделано на одну или несколько специально выбранных и подготовленных баз, которые должны быть расположены так, чтобы избавлять тральщики и охраняющие их силы от излишних продолжительных марш-маневров между базой и районом траления.

222. Предварительное обеспечение тральной операции может применяться при тралении в районах, близких к базам противника, и заключаться в ослаблении или отвлечении сил противника, могущих помешать тралению.

223. *Непосредственное обеспечение* операции боевыми силами является обязательным. Значение непосредственного охранения и оперативного прикрытия тральных работ возрастает в зависимости от продолжительности тральных работ и от удаленности их от системы своего базирования. Кроме того, надо считаться с большой зависимостью тральщиков от условий погоды и условий видимости: тральщики, в основном, работают в таких условиях, когда они легко обнаруживаются.

В общем случае тралящее соединение должно иметь силы непосредственного охранения и специальный отряд прикрытия, который должен быть развернут в сторону противника и в таком удалении от района траления, которое допускало бы свертывание траления и безопасный отход тральщиков в базу. Отряд прикрытия может состоять из нескольких передовых групп и отрядов, выдвинутых на угрожающие направления, и отряда поддержки.

Во всех случаях должно быть обращено особое внимание *на отражение воздушного противника*, в порядке организации противовоздушной обороны на кораблях непосредственного прикрытия и на самих тральщиках, а также прикрытия истребительной авиации, если позволяет удаление района траления от аэродромов.

224. *Выполнение задачи* должно происходить по возможности быстро, *но не в ущерб надежности обнаружения и уничтожения мин*. Действия прикрывающих сил должны во всех случаях ориентироваться по действиям тральщиков.

225. *Свертывание (перезавертывание)* операции должно происходить сразу по выполнении задачи, причем действия прикрывающих сил должны быть координированы по действиям тральщиков. Свертывание следует производить ускоренными темпами.

226. *Особенности организации командования и управления операцией* заключаются в организации правильного и надежного взаимодействия между тралящим соединением и силами прикрытия. Силы прикрытия (оперативного и непосредственного) должны рассчитывать и ориентировать свои действия по темпам работ тральщиков, своевременно уведомляя их о необходимости отхода.

Главным расчетным элементом при оперативном расчете и планировании тральной операции является продолжительность выполнения тральных работ. В зависимости от этого определится продолжительность действий сил прикрытия, и смогут быть уточнены состав сил и методы прикрытия, и определится оперативное напряжение сил.

Обязательной составной частью плана тральной операции должен являться план гидрографическо-навигационного и метеорологического обеспечения.

<...>

**Извлечение из Корабельного устава  
Рабоче-крестьянского Военно-морского флота Союза ССР 1939 г. (КУ-39)**

**Часть I. Боевая служба корабля  
(введен приказом народного комиссара  
Военно-морского флота от 16.10.1939 г. № 416)**

<...>

341. При выборе курсов для похода, с точки зрения требований общей задачи, для которой данный поход предпринимается, следует оценить:

- а) данные гидрографической обстановки;
- б) сведения о дислокации морских и воздушных сил противника (аэродромов), о районах его периодической разведки и дозора;
- в) имеющиеся данные об обнаруженных за последний период неприятельских подводных лодках;
- г) наличные сведения о поставленных минах.

Если данные разведки о поставленных минах недостаточны и предварительного траления не произведено, то следует помнить, что:

аа) заграждения менее вероятны на больших глубинах и на выясненных курсах плавания кораблей противника (учитывая давность полученных о том сведений);

бб) вероятность встречи заграждения увеличивается по мере приближения к неприятельским базам и на обычных наблюдаемых противником курсах движения кораблей, при выходе их из своих портов и на фарватерах.

<...>

379. Важнейшим условием безопасности плавания от атак подводных лодок является большой ход. Поэтому корабли в светлое время суток должны идти возможно большим ходом.

<...>

428. Всякий корабль, если о появлении его не было точных предварительных указаний и если нет абсолютной уверенности, что это корабль свой, должен считаться кораблем противника. При этом большие корабли должны неуклонно придерживаться правил — лучше потопить свой миноносец или катер, чем рисковать потерей большого корабля вследствие запоздалого принятия мер.

<...>

**ПРИЛОЖЕНИЕ 12**

**Извлечение из Положения об аварийно-спасательной службе флота (флотилии)  
1941 г. (введено приказом народного комиссара Военно-морского флота  
от 22 августа 1941 г. № 0799)**

**I. Общие положения**

Статья 1. Аварийно-спасательные службы флотов (флотилий) имеют назначением:

- а) обеспечение боевой деятельности флотов (флотилий) в аварийно-спасательном отношении;
- б) проверку состояния спасательных устройств по обеспечению живучести на кораблях и частях флотов (флотилий);
- в) обслуживание торгового морского и промыслового флота на данном театре и иностранных судов, находящихся в водах СССР на данном театре.

Статья 2. Аварийно-спасательная служба на флоте (флотилии) осуществляется Экспедицией подводных работ особого назначения (ЭПРОНа) при Главной базе и аварийно-спасательными отрядами и группами при военно-морских базах данного флота (флотилии).

**II. Об экспедиции подводных работ флота (флотилии)**

Статья 3. Экспедиция подводных работ флота (флотилии) является соединением флота (флотилии), на которое возлагается:

- а) оказание немедленной помощи потерпевшим аварии надводных и подводных кораблей;
- б) спасение личного состава аварийных кораблей;
- в) обеспечение плавучести кораблей, получивших пробоины;
- г) снятие кораблей с мелей и камней;
- д) подъем затонувших кораблей;
- е) буксировка в базы кораблей при потере ими хода и управления;
- ж) боевая подготовка и учения по планам Штаба флота (флотилии);
- з) наблюдение за исправным состоянием аварийно-спасательных средств на кораблях ВМФ;
- и) проводка глубоко-сидящих кораблей;
- к) очистка фарватеров от затонувших судов;
- л) производство подводно-технических и водолазных работ;
- м) спасение судов торгового и промыслового флотов в случаях аварий с ними.

<...>



## СОДЕРЖАНИЕ

Предисловие.....	5
От автора.....	14

### **Глава 1. Боевые действия в Прибалтике**

1.1. Неудача в Литве и Латвии.....	18
1.2. Боевые действия в Эстонии. Отход 8-й армии к Ленинграду.....	20
1.3. Оборона Таллина.....	26
1.4. Эвакуационные мероприятия в ходе обороны Таллина.....	43

### **Глава 2. Боевые действия на Балтике в июне — августе 1941 г.**

2.1. Задачи и действия противника на море против КБФ.....	53
2.2. Общая характеристика действий КБФ на море.....	61
2.3. Защита коммуникаций в Финском заливе.....	69
а) дозорная служба.....	70
б) противоминная оборона.....	75
в) система контролируемых фарватеров военного времени (ФВК).....	84
г) система конвоев.....	87
д) противовоздушная оборона.....	88
е) общие итоги защиты коммуникаций до оставления Таллина.....	93

### **Глава 3. Подготовка к прорыву из Таллина в Кронштадт**

3.1. Мероприятия по подготовке к прорыву, проводившиеся до получения директивы об оставлении Таллина.....	95
3.2. Мероприятия по подготовке к прорыву, проводившиеся после получения директивы об оставлении Таллина.....	102

## Глава 4. Прорыв из Таллина в Кронштадт

4.1. О решении на прорыв и планировании прорыва .....	145
а) сведения о противнике .....	145
б) выбор маршрута прорыва .....	148
в) организация движения КОН и ОБК.....	157
г) охранение прорывавшихся сил и прикрытие конвоев от атак НК и ПЛ противника.....	166
д) организация противоминной обороны .....	173
е) организация противовоздушной обороны (ПВО).....	184
4.2. Первый этап операции – прорыв Юмидской минно-артиллерийской позиции (с 12:18 28.08 до 09:50 29.08).....	188
4.3. Второй этап операции – прорыв авиационного барьера (с 05:30 29.08 до 18:15 30.08).....	223
4.4. Спасательные действия в ходе первого и второго этапов операции .....	269
4.5. Третий этап операции – перевозка спасенных людей с островов Финского залива в Кронштадт. Ораниенбаум, Ленинград (с 13:00 30.08 до 18:00 7.09).....	300

## Глава 5. Итоги и оценки Таллинского прорыва, суждения о нем историков и писателей, его тайны и загадки

5.1. Итоги Таллинского прорыва .....	307
а) масштаб операции .....	308
б) результаты прорыва кораблей и судов из Таллина и действий сил КВМБ (ОВР КБФ), включая голландский ОПР.....	309
в) результаты эвакуации и перегруппировки личного состава КБФ. 10-го ск. вольнонаемных служащих КБФ и части населения из Таллина.....	319
г) другой взгляд на Таллинский прорыв.....	327
5.2. Оценки Таллинского прорыва.....	331
5.3. Таллинский прорыв в творчестве некоторых мемуаристов, историков и писателей: мифы, легенды, предположения, поучения, дезинформация и ошибки.....	353
а) Ю. А. Пантелеев .....	353
б) В. И. Ачкасов.....	353
в) В. И. Ачкасов и Н. Б. Павлович.....	355
г) В. Д. Доценко .....	357
д) А. В. Платонов.....	369
е) И. Л. Бунич.....	381
ж) М. Блун .....	403
з) ошибки и заблуждения .....	407
5.4. Тайны и загадки Таллинского прорыва .....	415

## Глава 6. Заключение: выводы и уроки из опыта Таллинского прорыва

6.1. Выводы из опыта Таллинского прорыва .....	419
6.2. Уроки Таллинского прорыва .....	434
а) о применении сил ВМФ в составе объединенных стратегических командований .....	434
б) о воссоздании ВМФ .....	440
в) о мобилизационном резерве .....	441
г) о минной войне .....	442
д) о воздушно-космической войне .....	443
е) об оперативной, боевой и мобилизационной подготовке .....	444
ж) о приобретении боевого опыта в мирное время .....	445

<b>Послесловие</b> .....	447
--------------------------	-----

## Приложения

Приложение 1. Справочные материалы .....	463
Приложение 2. Персоналии .....	
а) по должностям .....	497
б) по алфавиту .....	504
Приложение 3. Географический указатель .....	517
Приложение 4. Условные сокращения .....	527
Приложение 5. Условные знаки .....	537
Приложение 6. Библиография .....	543
а) книги, очерки и главы в книгах .....	543
б) статьи в журналах, еженедельных и ежедневных газетах, сборниках материалов конференций .....	547
в) диссертации .....	550
г) дипломная работа .....	550
д) литература на иностранных языках .....	550
е) справочная литература .....	551
ж) дополнительные источники .....	554
Приложение 7. Извлечение из временного Боевого устава Морских сил РККА 1937 г. (БУ МС 37) .....	555
Приложение 8. Извлечение из Наставления по боевой деятельности гребящих кораблей 1940 г. (НТЩ-40) .....	562
Приложение 9. Извлечение из Наставления по боевой службе штабов соединений Военно-морского флота 1940 г. (НСШ-40) .....	566
Приложение 10. Извлечение из временного Наставления по ведению морских операций 1940 г. (НМО-40) .....	569

Приложение 11. Извлечение из Корабельного устава Рабоче-крестьянского Военно-морского флота Союза ССР 1939 г. (КУ-39) .....	580
Приложение 12. Извлечение из Положения об аварийно-спасательной службе флота (флотилии) 1941 г. ....	581

### Приложение 13 (на CD-диске под обложкой). Документы и материалы

#### Карты — схемы (на CD-диске)

- Карта-схема 1. Главная база КБФ Таллин с гаванями
- Карта-схема 2. Юминдская минно-артиллерийская позиция
- Карта-схема 3. Таллинский прорыв КБФ 28.08–7.09.1941 г.

#### Перечень рисунков

- Рисунок 1. Общий походный порядок сил КБФ в Таллинском прорыве, назначенный, предположительно, утром 28.08.1941 г.
- Рисунок 2. Построение ПМО ОБК и КОН
- Рисунок 3. Фактический общий походный порядок сил КБФ в Таллинском прорыве в 21:15 28.08
- Рисунок 4. Походные порядки КОН после поворота на ФВК № 10 ТБ-ж,е
- Рисунок 5. Походные порядки ОБК после поворота на ФВК № 10 ТБ-ж,е

#### Перечень таблиц

Таблица 1. Боевой и численный состав войск, оборонявших район Таллин — Палдиски (по состоянию на 20.08.1941 г.) .....	34
Таблица 2. Части и подразделения КБФ, действовавшие на сухопутном фронте обороны района Таллин — Палдиски в непосредственном соприкосновении с противником .....	36
Таблица 3. Состав артиллерии войск и сил, оборонявших район Таллин — Палдиски (по состоянию на 20.08.1941 г.) .....	37
Таблица 4. Состав авиации КБФ в районе Таллин — Палдиски (по состоянию на 0:00 20.08.1941 г.) ....	37
Таблица 5. Сбор в Таллине кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве, и отправленые в Кронштадт кораблей и судов, ненужных для обороны Таллина .....	44
Таблица 6. Данные об эвакуации раненых из Таллина в августе 1941 г. ....	47
Таблица 7. Отправление из Таллина с 5.08 по 28.08 боевых кораблей и катеров, транспортов, вспомогательных судов, здоровых военнослужащих и гражданских лиц .....	48
Таблица 8. Расчет числа военнослужащих ВВС, вывезенных из Таллина самолетами до начала общей эвакуации .....	50
Таблица 9. Элементы минных заграждений Юминдского минного барьера (карта-схема 2) .....	57
Таблица 10. Основные ГТХ кораблей-заградителей противника и советских дозорных кораблей .....	72
Таблица 11. Несение ночных корабельных дозоров на линиях о. Кери — о. Мохни, о. Кери — о. Вайндло и о. Аэгна — о. Мохни .....	74

## Содержание

Таблица 12. Случаи воздействия противника по конвоям на коммуникациях КБФ за период с 22.06 по 27.08.1941 г. ....	93
Таблица 13. О составе конвоев на коммуникации Таллин – Кронштадт с 22.06 по 27.08.1941 г. ....	93
Таблица 14. Сопровождение ЛК, КРЛ и КОН эскадренными миноносцами в июне – августе 1941 г. ....	93
Таблица 15. Планы перехода в Кронштадт, рассмотренные Военным советом КБФ 24.08.1941 г. ....	97
Таблица 16. Список буксиров и буксируемых судов тыла флота, намеченных для отправки в Кронштадт .....	99
Таблица 17. Плановая таблица перехода кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт .....	104
Таблица 18. Изменение численного состава кораблей и судов в Таллине и Палдиски 23–28.08.1941 г. ....	105
Таблица 19. Прибытие в Таллин 19–28.08.1941 г. боевых кораблей и катеров, осуществлявших охранение отрядов боевых кораблей и конвоев во время Таллинского прорыва.....	106
Таблица 20. Ведомость посадки на транспорты, ВСУ и боевые корабли соединений и частей КБФ. 10-го ск и гражданских лиц для эвакуации, утвержденная Военным советом КБФ 27.08.1941 г. ....	110
Таблица 21. Состав, места сбора и время выхода конвоев, согласно «Плановой таблице перехода конвоев», и распределение военнослужащих различных формирований, назначенных для эвакуации, по кораблям и судам (согласно «Ведомости посадки войск на транспорта», табл. 20).....	115
Таблица 22. Сравнительная таблица распределения войск по гаваням и транспортам согласно исходной и измененной ведомостям посадки войск на транспорты.....	125
Таблица 23. Исходные данные для расчета возможного числа военнослужащих, не посаженных на корабли и суда при эвакуации из Таллина .....	130
Таблица 24. Численность военнослужащих экипажей боевых кораблей, ВСУ, комендантских команд ТР и ВСУ, управлений корабельных соединений, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. ....	138
Таблица 25. Расчет числа военнослужащих, отправленных из Таллина в Кронштадт, под Ленинград и на о. Эзель 23–27.08.1941 г. ....	138
Таблица 26. Численность и судьба военнослужащих, пытавшихся прорваться через Эстонию и линию фронта в расположение войск КА .....	139
Таблица 27. Общее число военнослужащих КБФ и 10-го ск, вышедших из Таллина на кораблях и судах 28.08.1941 г. ....	140
Таблица 28. Ведомость фактической загрузки эвакуируемыми людьми (военнослужащими, вольнонаемными и гражданскими пассажирами) транспортов, вспомогательных судов и боевых кораблей КБФ при оставлении Таллина 28.08.1941 г. ....	141
Таблица 29. Расчет общей численности вольнонаемных служащих КБФ и гражданских лиц, вышедших из Таллина на кораблях и судах 28.08.1941 г. ....	144
Таблица 30. Расчет общей численности людей, вышедших из Таллина на кораблях и судах 28.08.1941 г. для прорыва в Кронштадт.....	144
Таблица 31. Из довоенных данных об артиллерии береговой обороны Финляндии, способной обстреливать корабли и суда КБФ в западной части маршрута Таллинского прорыва (РУ ГМШ ВМФ).....	145
Таблица 32. Минные заграждения ЮМБ, обнаруженные до начала Таллинского прорыва .....	147
Таблица 33. Маршрут перехода Таллин – Кронштадт.....	149

Таблица 34. Дальность стрельбы орудий немецкой и финской артиллерии, применявшихся в обороне побережья .....	154
Таблица 35. Фактический состав отрядов боевых кораблей при выходе из Таллинского залива 28.08.1941 г. ....	159
Таблица 36. Фактический состав конвоев при выходе из Таллинского залива 28.08.1941 г. ....	160
Таблица 37. Корабли и суда, принадлежность которых к конкретным ОБК и КОН не установлена....	162
Таблица 38. Варианты расчета движения конвоев и отрядов боевых кораблей от Таллина до о. Гогланд в ходе Таллинского прорыва .....	164
Таблица 39. Освещенность горизонта в точке $\varphi=60^{\circ} \text{N}$ , $\lambda=25^{\circ}30' \text{E}$ (1941 г. время московское – 3-й часовой пояс) .....	166
Таблица 40. Состав отряда прикрытия на о. Гогланд по состоянию на 18:00 27.08.1941 г. ....	170
Таблица 41. Планировавшиеся действия ВВС КБФ по разведке и уничтожению корабельных сил противника в Финском заливе, в базах и портах Финляндии и Эстонии в интересах прорыва сил КБФ из Таллина.....	171
Таблица 42. Плановая таблица действий 15-го ап по ПЛЮ кораблей эскадры при прорыве из Таллина 29.08.1941 г.....	172
Таблица 43. Типы, количество и основные ТТХ тральщиков, осуществлявших ПМО ОБК и КОН в ходе в Таллинского прорыва.....	173
Таблица 44. Основные ТТХ тралов, применявшихся при ПМО ОБК и КОН в ходе Таллинского прорыва .....	174
Таблица 45. Распределение боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов по группам в зависимости от величины осадки.....	175
Таблица 46. Задачи и состав ВВС КБФ и Ленинградского фронта, планировавшиеся на 27–29.08.1941 г. для осуществления ПВО Таллинского прорыва .....	185
Таблица 47. Плановая таблица истребительного прикрытия прорыва КБФ из Таллина 28–29.08.1941 г. ....	186
Таблица 48. Общий состав ЗОС прорывавшихся из Таллина кораблей и судов КБФ 28.08.1941 г. ....	188
Таблица 49. Потери сил КБФ от воздействия мин при форсировании ЮМБ в ходе первого этапа Таллинского прорыва до постановки на якоря .....	208
Таблица 50. Потери сил КБФ по разным причинам, помимо мин, в ходе первого этапа Таллинского прорыва до съёмки с якорей 29.08.1941 г. ....	210
Таблица 51. Состав ОБК при съёмке с якорей утром 29.08.1941 г. ....	212
Таблица 52. Состав КОН при съёмке с якорей утром 29.08.1941 г. ....	213
Таблица 53. Потери сил КБФ в результате подрыва на минах при форсировании ЮМБ в ходе первого этапа прорыва после съёмки с якорей утром 29.08.1941 г. ....	216
Таблица 54. Предполагаемые наименования минных заграждений, на которых по данным И. А. Киреева [библ. № 45] подорвались корабли и суда при форсировании ЮМБ .....	217
Таблица 55. Характер встреч с минами и минными защитниками кораблей КБФ при форсировании ЮМБ 28–29.08.1941 г. по данным И. А. Киреева [библ. № 45], уточненным автором .....	217
Таблица 56. Характеристика встреч с минами и минными защитниками кораблей КБФ, шедших при форсировании ЮМБ 28.08.1941 г. с поставленными параванами-охранителями, по данным И. А. Киреева [библ. № 45] .....	219

## Содержание

Таблица 57. Боевой и численный состав немецкой и финской авиации, принимавшей участие в противодействии Таллинскому прорыву КБФ 28–29.08.1941 г. (по данным немецких военных историков) .....	224
Таблица 58. Основные тактико-технические данные немецких самолетов, противодействовавших Таллинскому прорыву КБФ [библ. № 243, 265, 274, 276, 287] .....	225
Таблица 59. Характеристика действий авиации противника 29.08.1941 г. против ОБК (по данным корабельных и штабных документов) .....	227
Таблица 60. Характеристика действий авиации противника 29.08.1941 г. против КОН (по данным корабельных и штабных документов) .....	231
Таблица 61. Основные тактико-технические данные самолетов-истребителей, состоявших на вооружении ВВС ВМФ в 1941 г. [библ. № 240] .....	237
Таблица 62. Возможная продолжительность патрулирования самолетов истребительной авиации над кораблями в море согласно «Временному наставлению по ПВО эскадры» (приказ наркома ВМФ от 23.06.1941 г. № 0538) .....	237
Таблица 63. Расстояния от аэродромов базирования ИА ВВС КБФ до районов прикрытия сил флота в Финском заливе .....	238
Таблица 64. Появление наших самолетов и их действия над прорывавшимися из Таллина силами КБФ 29.08.1941 г. (по данным корабельных и штабных документов) .....	238
Таблица 65. Результаты действий ИА по ПВО прорывавшихся из Таллина сил КБФ 29.08.1941 г. (по данным оперативных сводок штаба ВВС КБФ) .....	239
Таблица 66. Потери сил КБФ в ходе второго этапа Таллинского прорыва от воздействия авиации противника .....	240
Таблица 67. Потери сил КБФ в ходе второго этапа Таллинского прорыва в результате аварии и по неизвестным причинам .....	240
Таблица 68. ЗОС кораблей и судов, участвовавших в Таллинском прорыве .....	251
Таблица 69. Общий состав ЗОС прорывавшихся из Таллина сил КБФ при съемке с якорей утром 29.08.1941 г. ....	252
Таблица 70. Результаты применения ЗОС кораблей и ГУС БО КВМБ для ПВО прорывавшихся из Таллина сил КБФ 29–30.08.1941 г. (по данным корабельных и штабных документов) .....	254
Таблица 71. График движения КОН и ОБК в ходе Таллинского прорыва .....	262
Таблица 72. Прибытие 29.08.1941 г. кораблей и судов, прорывавшихся из Таллина и присоединившихся к ним у о. Гогланд .....	263
Таблица 73. Прибытие 30.08.1941 г. кораблей и судов, прорывавшихся из Таллина и присоединившихся к ним у о. Гогланд .....	264
Таблица 74. Расчет числа эвакуированных людей, доставленных непосредственно в Кронштадт, Ораниенбаум и Ленинград кораблями и судами, прорывавшимися из Таллина и вышедшими из Кронштадта навстречу конвоем .....	266
Таблица 75. Корабли охранения из состава сил КБФ, прорывавшихся из Таллина, которые могли привлекаться к спасательным действиям .....	272
Таблица 76. Вспомогательные суда из состава сил КБФ, прорывавшихся из Таллина, которые могли привлекаться к спасательным действиям .....	273
Таблица 77. Состав отряда прикрытия на о. Гогланд 29.08.1941 г. ....	274

Таблица 78. Ведомость спасательных действий кораблей и судов, прорывавшихся из Таллина, а также входивших в состав голландского ОНР и высланных навстречу конвоям из Кронштадта.....	277
Таблица 79. Ведомость числа людей, спасенных в море с погибших и поврежденных боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов в ходе Таллинского прорыва .....	286
Таблица 80. Ведомость доставки спасенных людей на о. Гогланд .....	288
Таблица 81. Общие результаты спасательных действий 127 кораблей и судов из состава прорывавшихся сил, голландского ОНР, дополнительно высланных из Кронштадта и имевшихся в распоряжении коменданта о. Лавенсаари.....	290
Таблица 82. Число людей, высаженных с судов непосредственно на острова Гогланд и Вайндло .....	294
Таблица 83. Действия по спасению пассажиров ВТ № 523 «Казахстан» .....	295
Таблица 84. Случаи и попытки буксировки поврежденных кораблей и судов .....	297
Таблица 85. Корабли и суда, участвовавшие в перевозке с о-вов Гогланд, Вайндло и Лавенсаари спасенных участников Таллинского прорыва .....	302
Таблица 86. Сводка данных о доставке спасенных людей с о-вов Гогланд, Вайндло и Лавенсаари в Кронштадт и Ораниенбаум с 30.08 по 7.09.1941 г. ....	303
Таблица 87. Корабли и суда, вышедшие из Таллина 28.08.1941 г. и прибывшие в Кронштадт 31.08–6.09.1941 г. ....	305
Таблица 88. Прикрытие ИА КБФ коммуникаций Гогланд – Кронштадт и Койвисто – Кронштадт 30.08–7.09.1941 г. ....	306
Таблица 89. Оценки количества кораблей и судов, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. и погибших в ходе прорыва, содержащиеся в документах и исследованиях .....	310
Таблица 90. Количественный потенциал группировки боевых кораблей и катеров, прорывавшейся из Таллина в Кронштадт, в общем составе корабельных сил КБФ .....	312
Таблица 91. Состав вспомогательных судов, прорывавшихся из Таллина в Кронштадт.....	312
Таблица 92. Потери сил КБФ, прорывавшихся из Таллина.....	313
Таблица 93. Потери сил КБФ, прорывавшихся из Таллина, детализированные по подклассам кораблей и судов и причинам их гибели.....	315
Таблица 94. Распределение потерь в кораблях и судах между участвовавшими в Таллинском прорыве группировками сил .....	316
Таблица 95. Результаты эвакуации и перегруппировки личного состава КБФ, 10-го ск, вольнонаемных служащих КБФ и части населения из Таллина .....	320
Таблица 96. Расчет потерь экипажей боевых кораблей и катеров, ТР и ВСУ, личного состава комендантских команд ТР и ВСУ, управлений корабельных соединений в ходе Таллинского прорыва .....	322
Таблица 97. Приближенная сравнительная оценка потерь пассажиров при гибели кораблей и судов в ходе Таллинского прорыва от подрыва на минах и попадания в них авиабомб.....	325
Таблица 98. Другой взгляд на Таллинский прорыв .....	327
Таблица 98а. Состав конвоев и отрядов кораблей и судов, вышедших из Таллина в Кронштадт и из Кронштадта в Таллин 5.08–28.08.1941 г. ....	328
Таблица 98б. Расчет количества человеко-переходов из Таллина и в Таллин 5–28.08.1941 г. ....	329



## Содержание

Таблица 98в. Расчет количества человеко-переходов при перевозке спасенных людей с островов Финского залива в Кронштадт и между островами 30.08–7.09.1941 г. ....	330
Таблица 99. Боевые корабли и катера – участники Таллинского прорыва, вышедшие из Таллина 28.08.1941 г. ....	463
Таблица 100. Боевые корабли и катера, входившие в состав гогландского ОПр, а также дополнительно высланные командиром КВМБ (ОВР КБФ), принявшие участие в спасательных действиях, усилении охранения прорывавшихся из Таллина сил КБФ, в перевозке спасенных людей с островов Вайндло, Гогланд и Лавенсаари.....	464
Таблица 101. Принадлежность боевых кораблей и катеров, названных в таблицах 99 и 100, к соединениям КБФ.....	465
Таблица 102. Принадлежность боевых кораблей, катеров и судов, названных в таблицах 99, 100 и 101, к 1-му и 2-му БОПС ЛенПО и ПриБПО НКВД, с 22.06.1941 г. вошедшим в состав КБФ .....	466
Таблица 103. Транспорт и вспомогательные суда – участники Таллинского прорыва, вышедшие из Таллина 28.08.1941 г. ....	467
Таблица 104. Вспомогательные суда, входившие в состав гогландского ОПр, а также дополнительно высланные командиром КВМБ (ОВР КБФ), принявшие участие в перевозке спасенных людей с островов Гогланд, Вайндло и Лавенсаари.....	467
Таблица 105. Основные тактико-технические данные боевых кораблей и катеров – участников Таллинского прорыва .....	468
Таблица 106. Изменения тактических номеров боевых кораблей и катеров, участвовавших в Таллинском прорыве.....	474
Таблица 107. Численность экипажей боевых кораблей и катеров, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. ....	478
Таблица 108. Примерная численность личного состава управлений корабельных соединений, вышедшего из Таллина 28.08.1941 г. ....	479
Таблица 109. Десантовместимость надводных боевых кораблей и катеров, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. ....	480
Таблица 110. Основные тактико-технические данные транспортов, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. ....	480
Таблица 111. Основные тактико-технические данные вспомогательных судов, вышедших из Таллина 28.08.1941 г.....	482
Таблица 112. Временный штат № 020 комендантских команд транспортов (военного времени).....	483
Таблица 113. Список транспортов, на которых к 1.08.1941 г. были сформированы комендантские команды.....	483
Таблица 114. Нумерация транспортных судов Балтийского бассейна согласно циркуляру начальста КБФ от 7 августа 1941 г. № П / 02 .....	484
Таблица 115. Зенитное вооружение транспортов и вспомогательных судов, вышедших из Таллина 28.08.1941 г. ....	485
Таблица 116. Тактико-технические данные ЗОС, находившихся на вооружении боевых кораблей и катеров, транспортов и вспомогательных судов, участвовавших в Таллинском прорыве .....	485
Таблица 117. Табельный боекомплект ЗОС боевых кораблей и катеров, участвовавших в Таллинском прорыве .....	486
Таблица 118. Боевой и численный состав и дислокация ВВС КБФ 29.08.1941 г. ....	487

Таблица 119. Тактико-технические данные самолетов-истребителей (по данным Управления авиации ВМФ) .....	488
Таблица 120. Тактико-технические данные самолетов-истребителей (по данным штаба п НИИ ВВС Красной армии) .....	489
Таблица 121. Тактико-технические данные самолетов-истребителей (по данным военно-исторического отдела Военно-научного управления Генерального штаба ВС СССР) .....	489
Таблица 122. Тактико-технические данные самолетов-истребителей согласно В. Б. Шаврову [библ. № 261, 262] .....	490
Материал 123. О дополнительных бензиновых баках для самолетов-истребителей И-16 и И-153 .....	490
Таблица 124. Количество самолетов-истребителей ВВС КБФ по типам к началу войны .....	491
Таблица 125. Средние эксплуатационные нормы расхода ГСМ для авиации ВМФ в летнее время (приказ наркома ВМФ от 11.03.1941 г. № 0265) .....	492
Таблица 126. Основные тактико-технические данные кораблей противника .....	493
Таблица 127. Тактико-технические характеристики торпед, состоявших на вооружении ВМС и ВВС Германии .....	494
Таблица 128. Тактико-технические характеристики торпед, состоявших на вооружении ВМС Финляндии .....	494
Таблица 129. Тактико-технические характеристики мин, состоявших на вооружении ВМС Германии .....	494
Таблица 130. Тактико-технические характеристики мин, состоявших на вооружении ВМС Финляндии .....	495
Таблица 131. Фактическая погода 27–29.08.1941 г. в Таллинском заливе и средней части Финского залива по данным кораблей и судов .....	496
Таблица 132. Количество людей, направленных с некоторых кораблей на сухопутный фронт в Таллине .....	496

**Зубков Радий Анатольевич**

**Таллинский прорыв Краснознаменного Балтийского флота  
(август — сентябрь 1941 г.)**

События, оценки, уроки.  
Военно-исторический труд

Художественное оформление *А. П. Зарубин, Д. А. Стребков*  
Компьютерная верстка *И. В. Белошенко*  
Корректор *Е. Р. Ароян*

Издательство «Кучково поле»  
123022, г. Москва, ул. Красная Пресня, 28, оф. 554.  
Тел./факс: (499) 255 93 49; (499) 255 96 22.  
E-mail: kuchkovopole@mail.ru  
www.kpole.ru

Подписано в печать 03.12.11. Формат 70×100/16.  
Усл. печ. л. 47,73. Печать офсетная.  
Тираж 3000 экз. 2-й завод (2001–3000). Заказ №10155

Отпечатано с готовых файлов заказчика  
в ОАО «Первая Образцовая типография»,  
филиал «Ульяновский Дом печати»  
432980, г. Ульяновск, ул. Гончарова, 14

ISBN 9785995001393



9 785995 001393