

Александр Митрофанов

Корабли и история

Книга третья



12+

Александр Митрофанов

Корабли и история. Книга третья

«ЛитРес: Самиздат»

2018

Митрофанов А. Ф.

Корабли и история. Книга третья / А. Ф. Митрофанов

ISBN 978-5-5321-2214-7

В третьей книге серии «Корабли и история» читатель узнает о малоизвестном эпизоде Первой мировой войны - боях на африканском озере Танганьика, о действиях финских подводных лодок в ходе советско-финской и Второй мировой войн, истории подводной лодки «Лембит» и шхуны канадской полиции «Сен Рок», вписавшей значимые страницы в историю освоения Арктики. А также о гибели пассажирских судов «Вильгельм Густлов» и «Армения», австралийского крейсера «Сидней» и германского вспомогательного крейсера «Корморан». И о многом другом.

ISBN 978-5-5321-2214-7

Содержание

Глава первая	5
Глава вторая	23
Создание подводного флота Финляндии	23
Финские подводные лодки в советско-финской войне 1939–1940 гг	32
Финские подводные лодки в «Продолжительной войне» 1941–1944 гг	36
Глава третья	45
Глава четвертая	82
Глава пятая	100
Глава шестая	128
Глава седьмая	140
Глава восьмая	177
Глава девятая	195
Глава десятая	204
Использованная литература	214

Александр Митрофанов

Корабли и история. Книга третья

Глава первая

Сражения за озеро Танганьика

Хотя сражения первой мировой войны велись в основном на европейском и азиатском театрах, в стороне от этих бурных событий не остались и другие уголки земного шара. Одним из них была Германская Восточная Африка – огромная территория, в три раза превышавшая площадь метрополии и входящая в настоящее время в состав Танзании, Руанды и Бурунди.

Думаю, что многим читателям этот эпизод Великой войны неизвестен, поэтому вкратце остановлюсь на его истории. К началу военных действий на этой территории с населением 7 млн. человек Германия располагала более чем скромными вооруженными силами. Они состояли из Schütztruppe в составе 216 немецких офицеров и старшин и 2540 солдат-африканцев. Большинство солдат были вооружены допотопными ружьями (еще на черном порохе), а артиллерия состояла из нескольких полевых орудий образца 1873 года. Местная полиция насчитывала 45 немцев и 2154 африканца.

Однако, Schütztruppe обладала серьезным преимуществом – своим командиром. Сорокачетырехлетний полковник Пауль Эмиль фон Леттов-Форбек (Paul Emil von Lettow-Vorbeck) имел 25-летний опыт военной службы и вобрал в себя лучшие черты настоящего прусского офицера. Его служба прошла в различных уголках земного шара – Германии, Китае, Германской Юго-Западной Африке. Ему удалось создать на территории Германской Восточной Африки хорошо обученные профессиональные подразделения из числа местных жителей (“askari”), бойцы которых с огромным уважением и преданностью относились к своему командиру. Их максимальная численность достигла 11 000 человек. Интересно отметить, что когда в 1953 году фон Леттов-Форбеку довелось снова посетить Восточную Африку, его ожидал восторженный прием африканцев-ветеранов немецкой армии. После начала войны была проведена мобилизация среди немецких поселенцев, а позднее к ним присоединились 450 моряков с затопленного в дельте реки Руфиджи крейсера “Königsberg”, а также члены экипажа гидрографического корабля “Möwe”. Таким образом число военнослужащих-немцев достигло 3000 человек.



Фон Леттов-Форбек (Википедия)

И хотя полковник (позднее генерал) фон Леттов-Форбек считал эту эрзац-армию “пародией на военную организацию”, ей в течение более чем четырех лет удавалось противостоять мощи Британской империи, перебросившей на этот театр до 300 000 британских, южноафриканских и индийских солдат. Общие потери этих войск составили около 60 000 человек. Немцам пришлось вести боевые действия на территории не только Германской Восточной Африки, но и соседних британских, бельгийской и португальской колоний за тысячи километров от баз снабжения. В ходе этой кампании только два судна-блокадопрорывателя смогли доставить из Германии небольшое количество оружия и боеприпасов, а попытка снабжения с помощью дирижаблей успехом не увенчалась. Немецким войскам приходилось довольствоваться в основном трофеями, хотя они смогли в ограниченных масштабах наладить и собственное производство некоторых видов вооружения и боеприпасов. Удалось также демонтировать орудия с “Кенигсберга” и “Möwe” и использовать их на суше и на судах озера Танганьика.

Последний бой Schütztruppe вела 12 ноября 1918 года в Родезии и только 25 ноября (через две недели после конца войны в Европе) она с честью сложила оружие. В марте 1919 года единственное непобежденное подразделение армии Германской империи торжественным маршем прошло по улицам Берлина.

Военные действия в Восточной Африке велись также на водных просторах озера Танганьика, расположенного в самом сердце континента за сотни километров от ближайшего океана и разделявшего германскую колонию и Бельгийское Конго. Южный берег входил в состав британской Северной Родезии. Это самое длинное в мире пресноводное озеро (680 км), хотя его ширина не превышает 72 км. Глубина Танганьики (1430 м) уступает только Байкалу, его площадь составляет 32 890 км².

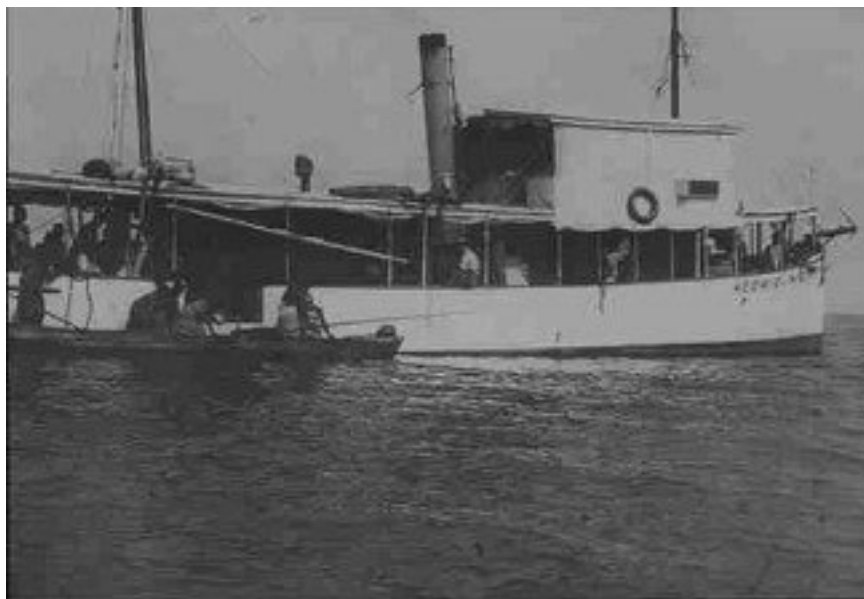
В связи с удобным географическим положением озера и слабо развитой сетью путей сообщения в этом районе Африки, Танганьика имела важное значение для транспортировки войск, военного снаряжения и проведения десантных операций. Не следует забывать, что к озеру

прилягала богатая горнорудными ресурсами провинция Бельгийского Конго Катанга – важный источник снабжения военной машины стран Антанты.



Район боевых действий у озера Танганьика 1914-1918
(из архива автора)

Однако, к моменту начала первой мировой войны будущие противники располагали здесь только двумя пароходами. Это был бельгийский “Alexandre Delcommune” (90 тонн) и немецкий “Hedwig von Wissmann” (57 т). Последний был построен в 1897 году на гамбургской верфи Jansenn & Schmilinsky и в разобранном виде доставлен в порт Дар-эс-Салам. Так как строительство железной дороги, соединившей этот город с портом Кигома на берегу Танганьики (Mittellandbahn) началось только в 1904 году, то доставка частей парохода легла на плечи 5000 африканских носильщиков. “Hedwig von Wissmann” был собран в Кигоме и вступил в строй в сентябре 1900 года. Длина судна составляла 36,6 м, ширина 6,1 м, паровая машина мощностью 60 лошадиных сил позволяла развивать скорость 6–7 узлов.



“Hedwig von Wissmann” (из архива автора)

К середине августа 1914 года численность германских гарнизонов в районе озера Танганьика составляла всего 176 человек, в то время как бельгийские силы достигали 1300. Поэтому фон Леттов-Форбек принял решение добиться полного контроля над озером, направив сюда дополнительные силы и уничтожив бельгийский пароход. В Кигому была направлена группа моряков со взорванного экипажем в Дар-эс-Саламе 8 августа гидрографического корабля “Möwe” в составе 7 офицеров и 95 нижних чинов. Подразделение, получившее наименование Marine-Expeditionskorps (позднее Abteilung “Möwe”), была вооружена демонтированными со своего корабля двумя 88-мм орудиями SKL30 (боезапас 400 выстрелов) и четырьмя 37-мм револьверными пушками. Командовал им командир “Möwe” Kapitän zur See Gustav Zimmer.

12 августа первая группа моряков из Abteilung “Möwe” численностью около 30 человек под командованием Oberleutnant zur See Horn прибыла в Кигому и приступила к ремонту и вооружению парохода “Hedwig von Wissmann”. На нем были установлены четыре (по другим данным – три) 37-мм орудия. Так как 88-мм орудия были слишком велики для этого судна, то было принято оригинальное решение для их размещения. В сентябре был построен плот из трех слоев толстых деревянных брусьев, на котором и были установлены оба орудия. Плот продемонстрировал отличную мореходность и удобство обслуживания пушек, однако при его буксировке скорость парохода падала до 1,8 узлов. Были также предприняты меры по усилению береговой обороны порта для отражения возможного десанта бельгийцев.

Уже в ночь с 14 на 15 августа новый “боевой” корабль кайзеровского флота приступил к боевой деятельности. Высадившаяся с него десантная партия уничтожила телеграфную линию в районе Увира в Конго, было потоплено несколько мелких плавсредств. Однако, основной задачей немцев было уничтожение “Alexandre Delcommune”. После долгих поисков, 22 (по другим данным 23 или 25) августа бельгиец был обнаружен в районе Мпала, но, пользуясь превосходством в скорости, он попытался от боя уклониться и устремился под прикрытие береговой батареи с орудиями калибром 75 и 47-мм, расположенных в устье реки Лукуга – единственного стока озера Танганьика. Эти орудия англичане поставили бельгийцам для вооружения 1200-тонного парохода “Baron Dhanis”, доставленного к берегам озера в разобранном виде. Так как дальность стрельбы 37-мм орудий “Hedwig von Wissmann” не превышала 2400 метров, то немцам пришлось вести бой в пределах досягаемости береговых батарей. Бой длился два часа. “Alexandre Delcommune”, получив попадания в котел и дымовую трубу, выбросился на берег.

Благодаря искусственному маневрированию немецкий пароход отделался моральным ущербом – пробоиной в кормовом флаге.

30 августа в Кигома прибыли остальные члены экипажа “Möwe” во главе с Zimmer, который был назначен командующим всеми германскими силами в районе озер Танганьика и Киву. По железной дороге на Танганьику были доставлены также два промерных паровых катера с затопленного гидрографа, моторные катера “Peter”, принадлежавший Gesellschaft für Schlafkrankheitsbekämpfung (Общество по борьбе с сонной болезнью) и “Benz” Германской восточноафриканской железнодорожной компании. Наиболее ценным пополнением озерного флота стал казенный пароход “Kingani”, прибывший в середине октября. Судно было построено в 1894 году судостроителем Meyer в Папенбурге и использовалось для различных нужд в порту Дар-эс-Салам. Длина “Kingani” составляла 17,1 м, ширина 4,6 м, водоизмещение 20 т (по другим данным – 45 т). Машина мощностью 60 л.с. обеспечивала скорость до 8 узлов. Флоту это судно у гражданской администрации пришлось “выбивать” в буквальном смысле с боем – отряд аскари занял резиденцию вице-губернатора. 10 ноября пароход вступил в строй, вооруженный одной 37-мм револьверной пушкой, снятой с “Hedwig von Wissmann”.

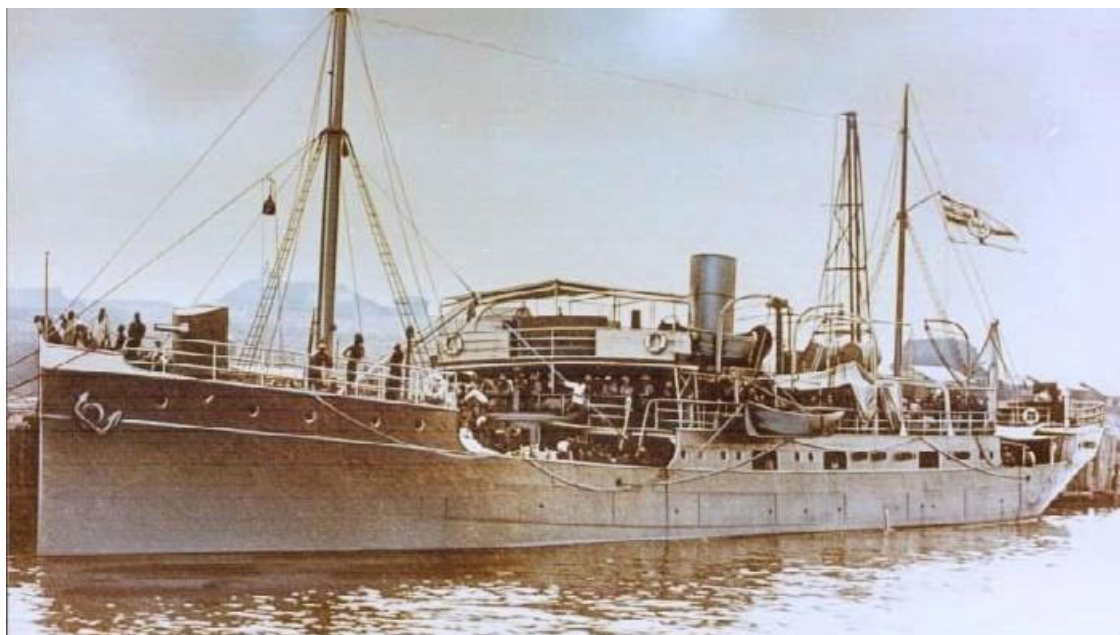


“Kingani”
(из архива автора)

В это же время в Кигома велась сборка парохода-колосса (по меркам Танганьики) “Graf von Götzen” водоизмещением 1200 т. Этот грузопассажирский пароход для Восточноафриканской железнодорожной компании был заказан по предложению самого кайзера Вильгельма II в январе 1913 года. Контракт стоимостью 406 000 германских марок был подписан с судостроителем Meyer в Папенбурге. Строительство продвигалось быстро и уже к концу ноября 1913 года было завершено, включая испытания паровых машин и котлов. Главные размерения “Графа фон Гетцена” составляли 67,1 × 9,1 × 2,3 метра, грузоподъемность 480 т, двухвальная паросиловая установка общей мощностью 500 л.с. должна была обеспечить скорость до 10 узлов. Судну был присвоен класс классификационного общества Германский Ллойд 100 A4 Tanganjikasee. Так как судно предполагалось транспортировать к берегу Танганьики в разобранном виде, то его корпус соединялся не заклепками, а болтами. После окончания испытаний пароход был разобран и его части упаковали в пять тысяч ящиков, которые доставили в гамбургский порт по железной дороге. Здесь ящики погрузили на четыре судна, следовавших к далеким берегам Восточной Африки. Было начато строительство еще двух однотипных пароходов, но начавшаяся война помешала осуществлению этого амбициозного плана.

По иронии судьбы, несмотря на явные признаки приближения войны, страхование нового судна осуществлялось двенадцатью компаниями со всех концов Британской империи. В полисы был включен и пункт, предусматривавший страхование “от всех последствий враждебных или военных действий как до, так и после объявления войны”.

В Дар-эс-Саламе детали судна начали свое 700-мильное путешествие в Кигома, сначала по железной дороге, а последние 20 миль (к тому времени строительство дороги еще не было закончено) на плечах нескольких тысяч носильщиков, что заняло долгих три месяца. Не обошлось без приключений-в железнодорожных вагонах вспыхнул пожар, вызвавший повреждение ряда деталей нового парохода, включая гребной вал. В Кигома под надзором трех специалистов Meyerwerft началась сборка судна, которая была закончена 1 июня 1915 года. Фактическая стоимость “Graf von Götzen” составила 750 000 марок. С началом войны судно было передано военным властям. Его экипаж составлял 40 человек, имелась возможность перевозки еще 1000 человек. В первое время вооружение состояло из 88-мм орудия, демонтированного с плоты и двух 37-миллиметровок с “Hedwig von Wissmann”, который взамен получил 47-мм трофейное британское орудие. В августе “Graf von Götzen” был перевооружен – на носу установили 105-мм пушку с погибшего “Königsberg”, на корме 88-мм, а на миделе 37-мм револьверное орудие.



“Graf von Götzen” (Википедия)



Расчет 105-мм орудия «Графа фон Гётцен» (Википедия)

Тем временем военные действия на Танганьике шли своим чередом. Получив информацию о том, что бельгийцы снова спустили поврежденный “Alexandre Delcommune” на воду и отбуксировали его для ремонта, немцы предприняли очередную попытку найти и уничтожить судно врага. 4 октября 1914 года из Кигома на его поиск вышли “Hedwig von Wissmann” с орудийным плотом на буксире, моторный катер “Peter” и два паровых катера. В районе Барака один из катеров попал под обстрел бельгийцев. Подоспевший “Hedwig” выпустил по позициям противника три десятка 88-мм снарядов, добившись ряда попаданий.

Один из высланных на разведку катеров обнаружил “Alexandre Delcommune” в Альбертвиле. Было принято решение захватить бельгийский пароход и отбуксировать его к немецкому берегу или уничтожить. В ночь с 8 на 9 октября 30 немецких десантников с парового катера и шлюпки высадились на берег вблизи предполагаемого местоположения судна противника. Оказалось, что “Alexandre Delcommune” был вытаснен для ремонта на берег и защищен от волн земляным валом, его охрана осуществлялась ротой бельгийских аскари. Немцам удалось незаметными пробраться на борт и успеть заложить два ящика с динамитом в машинном отделении и поджечь их бикфордовы шнуры. Установить оставшиеся заряды не удалось-десантники были обнаружены и им пришлось с боем прорываться к своим плавсредствам. Благодаря темноте и неразберихе в рядах бельгийских аскари немцам удалось уйти без потерь.

Следующей ночью восемь немецких моряков под командованием оберлейтенанта цур зее Одебрехта добрались вплавь, несмотря на обилие крокодилов в местных водах, до берега для оценки повреждений, нанесенных “Alexandre Delcommune”. К их разочарованию, были оторваны только несколько листов обшивки. Зато бельгийцы стали намного бдительнее и разведчикам с трудом удалось оторваться от преследователей и вплавь достичь “Hedwig von Wissmann”. Вскоре немцы перехватили бельгийскую радиogramму об атаке их позиций сотней (!) немцев.

19 октября Циммер решил предпринять комбинированную атаку на бельгийские войска в районе Увиры на северном побережье озера. Наземные войска продвигались вдоль побережья, в то время как “Hedwig von Wissmann” с орудийным плотом в сопровождении двух паро-

вых катеров вели артиллерийский обстрел вражеских позиций, уничтожив склад боеприпасов. Взять хорошо укрепленные позиции не удалось и наземная операция была прекращена.

23 октября “Hedwig von Wissmann” с плотом подошел к Альбертвиллю, пытаясь в очередной раз уничтожить “Alexandre Delcommune”, но попал под огонь 76-мм береговой батареи. Бельгийцы открыли огонь с дистанции 4 тысячи метров, но немцы ответили только приблизившись на 2300 метров, как для экономии 88-мм снарядов, запас которых был крайне ограниченным, так и для возможности использования 47-мм орудий. Вскоре бельгийские орудия замолчали и огонь был перенесен на “Alexandre Delcommune”, стоявший на якоре у берега. Одновременно Циммер направил паровой катер для захвата и буксировки вражеского парохода. Эта попытка окончилась провалом – катер сел на мель и попал под плотный ружейный огонь бельгийских аскари. Однако немцам удалось заделать пробоины, сняться с мели и выйти из под обстрела. Был ранен немецкий машинист – первая потеря Abteilung Möwe в этой кампании. Бельгийский пароход получил 46 попаданий 88-мм снарядов и был окончательно выведен из строя. Таким образом, немцы установили полный контроль над озером, что на какое-то время предотвратило наступление бельгийцев вглубь Германской Восточной Африки.

Во второй половине ноября “Hedwig von Wissmann” и “Kingani” под командованием капитан-лейтенанта Кендрика совершили рейд к южному берегу Танганийки, входившему в состав британской Северной Родезии. Их задачей был захват или уничтожение находившихся здесь двух английских пароходов, в течение ряда лет ржавевших без применения на пляже. Этот район практически обезлюдел из-за угрозы сонной болезни, вызываемой мухой це-це.

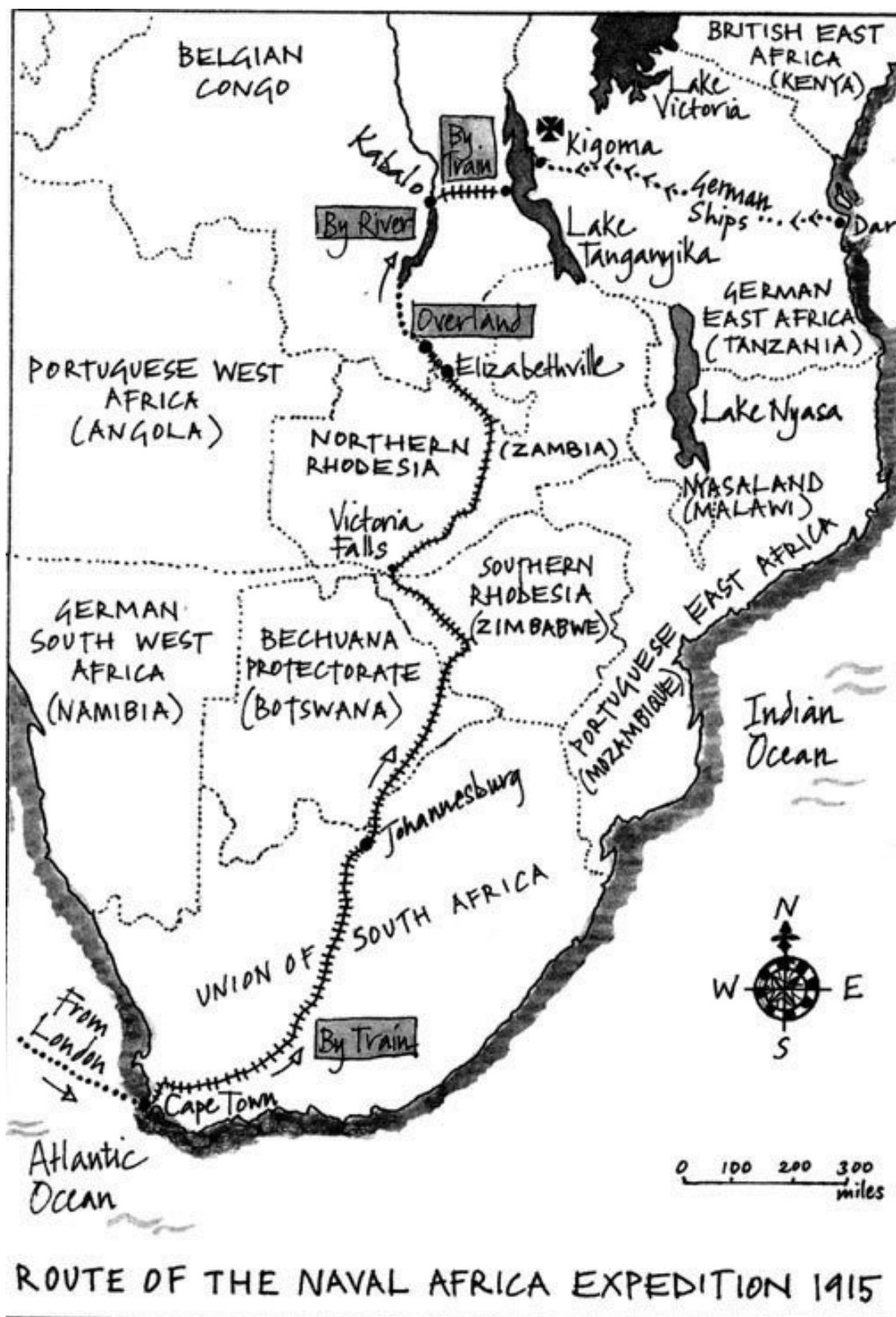
18 ноября у Китуну был обнаружен “Good News” – первый пароход на озере (1886 год), принадлежавший London Missionary Society. Из-за сильной коррозии судно оказалось непригодным к дальнейшему использованию и было взорвано вместе с находившимися рядом двумя стальными шлюпками. На следующий день у Касалакаве моряки нашли “Cecil Rhodes”. Пароход был в хорошем состоянии и немедленно начались работы по стаскиванию его на чистую воду. Ночью немцы были атакованы противником (одна бельгийская и одна британская роты при двух пулеметах) и хотя атаку удалось отбить, “Cecil Rhodes” пришлось взорвать. Однако морякам достались весьма ценные трофеи – 230 километров телеграфного провода и большое количество стальных телеграфных столбов, которые были использованы для прокладки телеграфной линии на германской территории.

В конце 1914-начале 1915 года немцы провели ряд рейдов на западный берег Танганийки, нарушая линии телеграфной связи и наземные коммуникации бельгийцев, вели артиллерийский обстрел их прибрежных позиций. Неоднократно вспыхивали ожесточенные боевые столкновения. Однажды “Hedwig von Wissmann” оказался на краю гибели – 40 снарядов 76-мм бельгийских орудий разорвались буквально в паре метров от него – настолько близко, что загорелся палубный тент.

Тем временем налаживалось все более тесное англо-бельгийское военное сотрудничество в этом районе восточной Африки с целью разгрома сил фон Леттов-Форбека. Однако, абсолютное господство германского флота на Танганьке весьма осложняло успешное выполнение этой задачи. Это привлекло внимание местного охотника на крупных африканских животных – британского гражданина Джона Ли (John Lee), в голове которого созрел план уничтожения немецких судов. 21 апреля 1915 года ему удалось добиться приема у Первого морского лорда сэра Генри Джексона.

Несколько попохивавший авантюрой план Д. Ли состоял в переброске на далекое африканское озеро двух небольших вооруженных моторных катеров. Малые размеры катеров давали возможность перевезти их без разборки и ввести в строй сразу же после прибытия к месту назначения. Конечным пунктом назначения должна была служить Лукуга, расположенная на незначительном расстоянии от базы немецких судов в Кигоме. Предлагался следующий маршрут доставки катеров общей протяженностью 9310 миль:

Лондон-Кейптаун (морем) – 6100 морских миль
Кейптаун-Фунгуруме в Бельгийском Конго (по железной дороге) – 2700
Фунгуруме-Санкисия (через буш и джунгли) – 120
Санкисия-Букама (по железной дороге) – 15
Букама-Кабало (по реке) – 200
Кабало-Лукуга (по железной дороге) – 175



Путь Naval Africa Expedition, 1915 год (рисунок Matilda Hunt)

Первый морской лорд на удивление быстро утвердил этот план, исходя из следующего принципа: "It is the duty and the tradition of the Royal Navy to engage the enemy wherever there is water to float a ship" (Следуя долгу и традициям, Королевский флот должен вступить в бой с вра-

гом повсюду, где достаточно воды, чтобы корабль был на плаву). Выполнение задачи, получившей название Морской африканской экспедиции (Naval Africa Expedition) было возложено на 39-летнего капитан-лейтенанта Спайсер-Симсона (Lieutenant Commander Geoffrey Basil Spicer-Simson), скромного сотрудника одного из отделов военно-морской разведки. Выбор пал на него отнюдь не благодаря выдающимся качествам, а просто из-за нехватки офицеров.

Spicer-Simson был весьма оригинальной и колоритной фигурой и, вероятнее всего, самым старым капитан-лейтенантом на действительной службе в британском флоте. Он любил демонстрировать свое тело, сплошь покрытое замысловатейшей татуировкой и хвастаться фантастическими подвигами и приключениями. То он, не имея элементарных понятий в технике, становился старшим механиком крейсера, то охотился на гиппопотамов в Гамбии, где они никогда не водились, и даже пытался обучить Королевского астронома Кейптауна основам...астрономии. Одним из его “великих подвигов” было мифическое потопление немецкого крейсера у британских берегов. Увы, на самом деле карьера Спайсер-Симсона была явно неудачной.

Он стал кадетом Royal Navy в возрасте 14 лет и продолжал свою службу в отечественных водах, в Гамбии и Китае, где впервые произвел гидрографическую съемку реки Янцзы. Однако, серия катастрофических ошибок положила конец его дальнейшей карьере. Так в 1905 году во время маневров в Ла-Манше он предложил оригинальную идею поиска подводной лодки, буксируя трос, протянутый между двумя миноносцами, что едва не привело к гибели лодки. В ходе других маневров корабль под командованием Спайсер-Симсона выскочил на пляж, что закончилось военным трибуналом. Вскоре незадачливый командир снова попал под суд, утопив прогулочный катер. Были человеческие жертвы. В августе 1914 года Спайсер-Симсон получил под свое начало флотилию прибрежных сторожевых кораблей в составе двух канонерских лодок и шести буксиров. Он наслаждался командованием, наблюдая за вверенными ему судами из окна прибрежного отеля, где поселился вместе с женой и знакомыми женщинами. Беспечная жизнь быстро закончилась – немецкая подводная лодка торпедировала один из его кораблей буквально под окнами отеля и Спайсер-Симсон продолжил свою службу в маленьком кабинете в здании Адмиралтейства.

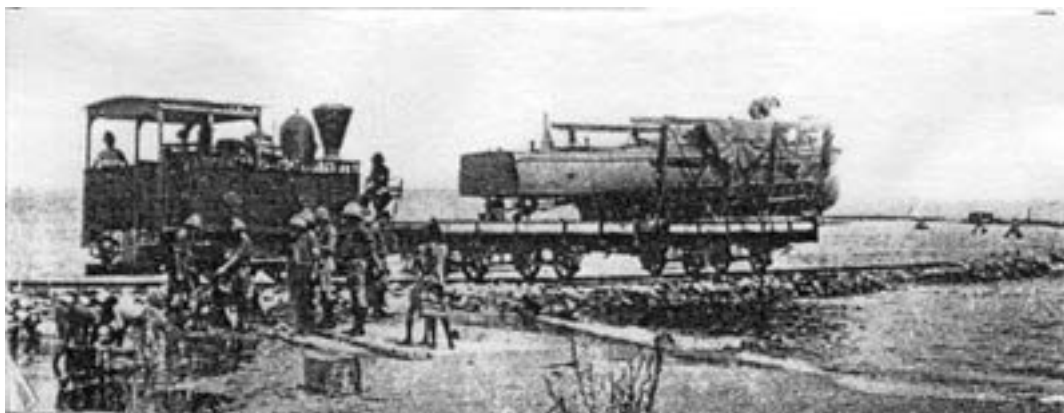
Теперь судьба давала ему возможность проявить себя на новом поприще. Вдобавок ко всему вечный Lieutenant Commander получил повышение в чине – ему было присвоено временное звание Commander. Его заместителем был назначен Джон Ли, который вместе с передовой партией отправился в Африку для подготовки наземного маршрута для доставки катеров к Танганьике.

Для боевых действий на африканском озере были выбраны два катера, построенных известной фирмой Thornycroft для Греции. Их корпуса длиной 12,2 и шириной 2,4 метра были выполнены из красного дерева, два бензиновых двигателя суммарной мощностью 200 л.с., работавшие на два винта, обеспечивали скорость до 19 узлов. Катера подверглись некоторой модификации-был удален полубак, бензобаки защитили стальными листами, в носовой части было установлено 47-мм (3-фунтовое) орудие Hotchkiss, на корме – пулемет Максима. Высоко расположенное орудие снижало остойчивость, поэтому для повышения метацентрической высоты орудийный станок был обрезан и наводчику приходилось вести огонь, стоя на коленях.

Свои катера Спайсер-Симсон решил назвать “Cat” и “Dog” (“Кошка” и “Собака”), принимая во внимание их малые размеры. Эта идея поддержки в Адмиралтействе не нашла и катера стали именоваться HMS “Mimi” и HMS “Toutou”, что по-французски соответствует русскому “Мяу-мяу” и “Гав-гав”. Личный состав африканской экспедиции (четыре офицера и двадцать четыре старшины и матроса) был собран с миру по нитке и подавляющее его большинство не имело опыта морской службы.

8 июня на Темзе были проведены ходовые испытания катеров и их артиллерии. Первый же выстрел из трехфунтовки “Mimi” сбросил за борт орудие вместе с наводчиком – крепления к

палубе оказались ненадежными. На следующий день оба катера, установленные на специально изготовленных верфью Торникрофт трейлерах, были погружены на борт лайнера “Llanstephen Castle”, следовавшего в Кейптаун.



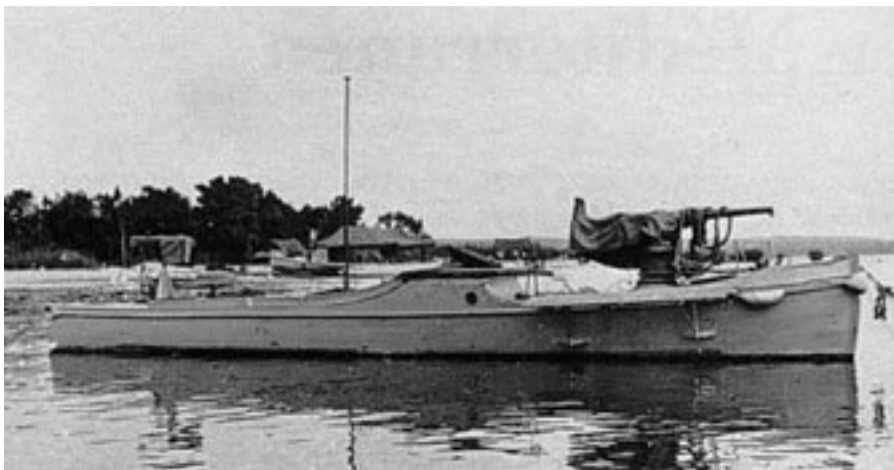
Транспортировка “Toutou” по африканской железной дороге
(из архива автора)

2 июля 1915 года Naval Africa Expedition достигла берегов Южной Африки, где трейлеры с катерами были погружены на железнодорожные платформы. После пополнения запасов и необходимой подготовки специальный поезд направился на север к железнодорожной станции Фунгуруме на крайнем юге Бельгийского Конго. Отсюда начинался короткий, но наиболее сложный участок пути через горный хребет Митумба (высотой до 2000 метров) и труднопроходимые буш и джунгли. Серьезную опасность представляли обычные для этой местности тропические болезни, такие как малярия, дизентерия, сонная болезнь и множество иных, дикие животные и ядовитые змеи.

Обустройство дороги для транспортировки катеров и десятков тонн бензина, боеприпасов, продовольствия и других запасов была поистине циклопической задачей. Взрывами динамита с пути удалялись скалы, многовековые деревья, через многочисленные реки, ручьи и ущелья было построено полторы сотни мостов. Для буксировки трейлеров с катерами из Северной Родезии были доставлены два огромных паровых трактора, а из Южной Африки пригнали полсотни быков. Вдоль всего пути были созданы запасы дров, использовавшихся в качестве топлива для котлов тракторов. Для транспортировки припасов наняли 1400 носильщиков-африканцев. Для охраны экспедиции местные бельгийские власти выделили подразделение аскари.

15 августа процессия длиною в несколько миль двинулась из Фунгуруме к Санкисия. 120-мильный путь давался путем невероятных усилий участников экспедиции и только 28 сентября караван достиг узкоколейки длиною в 15 миль, связывавшей Санкисию с Букамой на берегу реки Луалаба. 1 октября поезд с экспедицией прибыл на станцию Букама и катера спустили на воду. Река была мелководной и изобиловала песчаными перекатами, поэтому для уменьшения осадки к бортам катеров закрепили по восемь пустых бочек из-под бензина. Во избежание повреждения винторулевых комплексов на наиболее сложных участках реки катера буксировались гребными баржами, а припасы и разобранные трейлеры транспортировались местными каноэ, выдолбленными из цельных стволов деревьев, их грузоподъемность достигала трех тонн. На конечном участке пути катера были погружены на борт лихтера, буксировавшегося местными грузопассажирскими пароходами. 22 октября 1915 года экспедиция прибыла в Кабало, где начиналась железная дорога к берегу Танганьики. Рядом с железнодорожной станцией Кабало виднелись ржавые части большого судна. Это был “Baron Dhanis” водоизмещением 1200 (по другим данным-800) тонн, детали которого были доставлены сюда еще год назад, но сборка судна задерживалась из-за отсутствия парового котла.

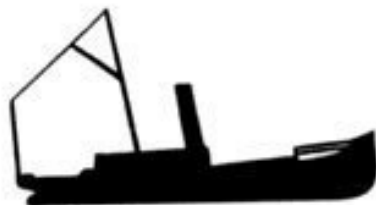
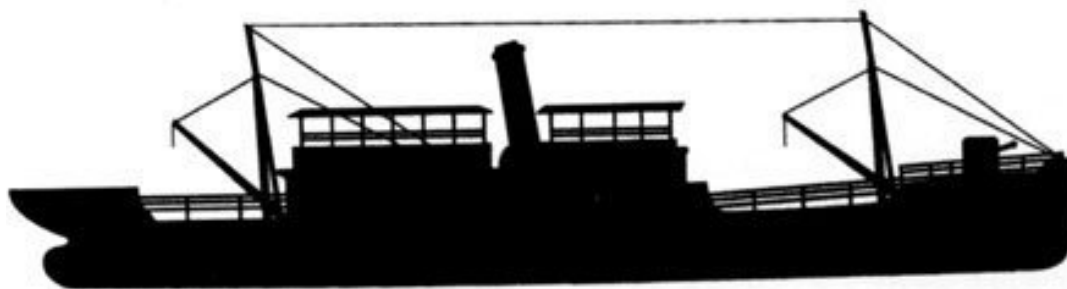
В качестве базы для “Mimi” и “Toutou” был выбран маленький порт Катемие неподалеку от Альбертвила. Отсюда начинала свой путь река Лукуга, единственный сток великого африканского озера. Здесь был расквартирован небольшой бельгийский гарнизон с береговыми орудиями и базировался “флот” – вооруженная двумя орудиями (47 и 57-мм) моторная баржа с прямоугольными обводами “Dix-Tonne”, глиссер “Netta” с пулеметом и вельбот с подвесным мотором.



“Mimi” на озере Танганьика
(архив автора)

Сгруженные с железнодорожных платформ “Mimi” и “Toutou” были укрыты в кустарнике буша – для них еще предстояло построить защищенный от немецких кораблей и озерных волн причал. Эти работы заняли почти два месяца, в них кроме британских моряков участвовали также два сотни африканских рабочих. Тем временем Спайсер-Симсон делился со своими подчиненными и местными бельгийскими офицерами баснями о своих невероятных приключениях в различных уголках земного шара, демонстрировал свою татуировку и ... юбку цвета хаки, в которую он облачился после прибытия на берег Танганьики. Все это вызывало явные или скрытые насмешки британцев и бельгийцев и нескрываемое восхищение африканцев, в первую очередь женщин. Один из участников экспедиции писал: “Толпа женщин, детей, аскари и их близких, удерживаемая на почтительном расстоянии местным капралом, целый день любовалась им с возгласами удовольствия и восхищения”.

28 октября члены Naval Africa Expedition впервые увидели противника-в четверти мили от берега продефилировал пароход “Kingani” с орудием, направленным на толпу удивленных британских моряков. Для них это было явным сюрпризом – британское Адмиралтейство считало, что немцы располагают здесь только одним пароходом – “Hedwig von Wissmann”. А ведь к этому времени в строй вошел еще и “Graf von Götzen”!



Относительные размеры судов, действовавших на озере Танганьика (сверху вниз): „Graf von Götzen“, „Hedwig von Wissmann“, „Kingani“, „Fifi“, „Mimi“ и „Toutou“ (из архива автора)

Циммер довольно быстро узнал о британской экспедиции и об ее продвижении к Танганьике, но серьезного значения этому не придал-его больше интересовал “Baron Dhanis”. Разведывательные группы, неоднократно высаживавшиеся с немецких пароходов пытались найти

место его сборки. Им удалось обнаружить только строившийся на берегу слип длиной 80 метров.

На рассвете 1 декабря “Hedwig von Wissmann” (по другим данным “Kingani”) в очередной раз вышел на разведку. До Лукуги оставалось всего пара сотен метров, когда бельгийцы обнаружили корабль и открыли по нему огонь из 76 и 105-мм орудий. Немцам с трудом удалось выйти из под обстрела. Однако, следующей ночью они повторили попытку и Oberleutnant zur See J. Rosenthal вплавь направился к берегу (отчаянная смелость, ведь озеро кишело крокодилами), но в полусотне метров от него был обстрелян бельгийскими часовыми. Ночью 3 декабря обер-лейтенанту наконец удалось незамеченным высадиться на вражеском берегу рядом со строившейся гаванью. Здесь он обнаружил два военных лагеря, над одним из которых развевался бельгийский флаг, над другим, к удивлению Розенталя, флаг вице-адмирала британского флота. После нескольких часов поисков немецкий моряк заметил в тени деревьев два укрытых брезентом катера. Это были “Mimi” и “Toutou”.

Доложить о своей находке разведчику не удалось – по какой-то причине он не смог найти ожидавшее его судно и был взят в плен местными аскари. После допроса Розенталя отправили в Кабало, где он увиден поржавевшие части “Baron Dhanis”. Располагая столь важной информацией, пленный обер-лейтенант нашел оригинальный способ передать ее своему командованию. Он упросил охрану отправить в Кигома записку с просьбой прислать его личные вещи. Безобидный на вид перечень предметов имел сюрприз – на обратной стороне записки собственной мочой, послужившей в качестве симпатических чернил, Розенталь сообщал о своих находках. Увы, Циммер получил это послание только в феврале 1916 года, когда оно уже не имело какой-либо ценности.

Прошло семь месяцев с тех пор как африканская экспедиция британского флота покинула родные берега, и вот наконец HMS “Toutou” 22 декабря 1915 года закачался на волнах Танганьики, а на следующий день за ним последовал “Mimi”. Катера были готовы к бою. Утром 26 декабря англичане заметили в 20 милях от своей базы приближающийся пароход. Это был “Kingani” под командованием Leutnant zur See R. Junge, следовавший в очередной раз к Лукуге для поиска “Baron Dhanis”. Спайсер-Симсон отдал приказ выйти на перехват противника, приняв командование “Mimi”. Командиром “Toutou” был назначен лейтенант Arthur Darville Dudley. За ними следовал бельгийский глассер “Netta”, которому была поставлена задача спасения людей в случае гибели катеров.

Выждав, пока “Kingani” окажется на траверсе Лукуги, катера ринулись вперед, стараясь, пользуясь огромным превосходством в скорости, отрезать противнику пути отхода к своему берегу. После двухчасовой погони англичанам удалось сблизиться с немецким кораблем на дистанцию 2000 метров. Бой проходил в присутствии сотен болельщиков, собравшихся на прибрежных скалах – англичан, бельгийцев и африканцев племени Холо-Холо. Перевес был явно на стороне англичан-дальность стрельбы их орудий (47-мм) значительно превышала немецкие (37-мм). Вскоре “Kingani” получил несколько попаданий лиддитовыми снарядами, в живых осталось только два члена экипажа – немец-механик и кочегар-африканец. Видя бессмысленность дальнейшего сопротивления, механик спустил военно-морской флаг. “Kingani” оказался в руках неприятеля и в полузатопленном состоянии выброшен на прибрежную отмель. Англичане отделались поврежденным носом “Mimi”, таранившего немецкий пароход. Немцы оставались в неведении – по сообщениям их шпионов-африканцев, “Kingani” стал жертвой бельгийских береговых батарей.

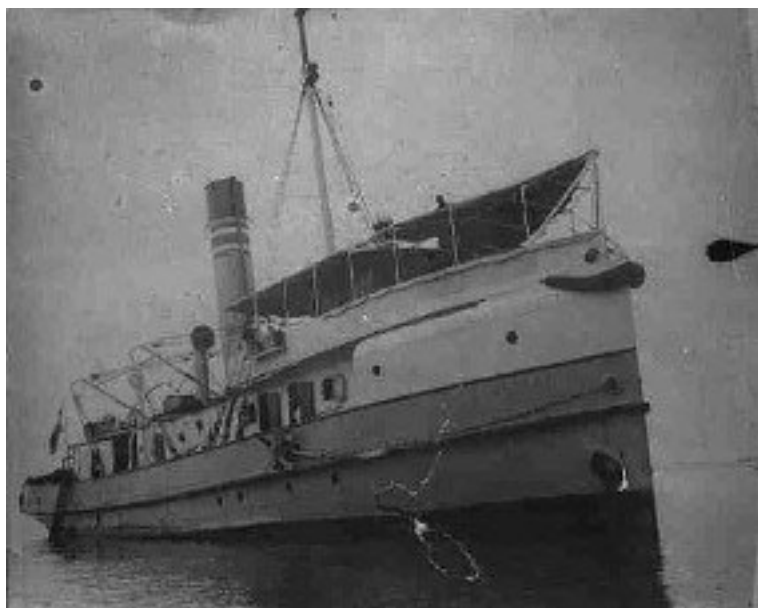
Уже через несколько дней трофей был отремонтирован и введен в строй под британским флагом – впервые в истории германского ВМФ! Верный своим оригинальным принципам, Спайсер-Симсон назвал его “Fifi”, что созвучно русскому “Чик-чирик”. В свою очередь, бельгийцы в конце-концов восстановили “Alexandre Delcommune” (переименован в “Vengeur”) и раздобыли котел для “Baron Dhanis”. Первый из этих кораблей был вооружен пушкой с

“Kingani”, которому бельгийцы взамен презентовали одно из своих 76-мм береговых орудий, кроме того он был оснащен 37-мм. Вскоре бельгийцы получили два британских гидросамолета, вооруженных четырьмя пулеметами, 16 и 65 фунтовыми бомбами, а также 30000 патронов и 950 бомб для них. С 13 марта они базировались на небольшом озере в районе Альбертвила.

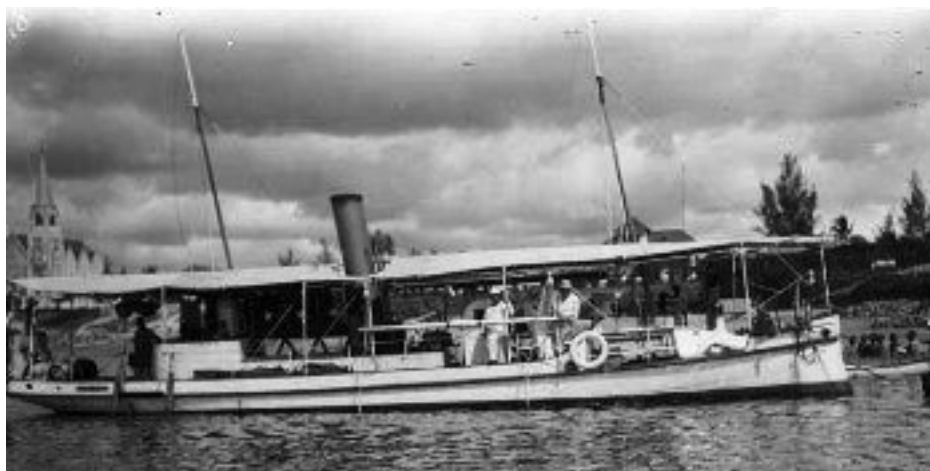
9 февраля 1916 года произошло очередное столкновение между судами противников. Утром того дня союзники заметили у конголезского берега “Hedwig von Wissmann” под командованием лейтенанта J. Odebrecht и решили атаковать его. Их силы состояли из “Mimi”, “Fifi”, “Dix Tonpe” и моторного вельбота. В ходе трехчасового боя немецкий пароход получил тяжелые повреждения, включая попадание в паровой котел, в машинном отделении вспыхнул пожар. Лейтенант Odebrecht приказал покинуть корабль. Чтобы исключить захват противником, “Hedwig von Wissmann” был затоплен подрывными зарядами. Немцы потеряли семь человек убитыми и трех ранеными.

На следующий день англичане заметили “Graf von Götzen”, занятого поисками пропавшего немецкого судна. На этот раз Спайсер-Симсон вступить в бой отказался, несмотря на требования своих офицеров. То ли его испугала мощная артиллерия “Графа”, то ли он считал свою миссию уже выполненной.

Потеря двух судов поставила под сомнение дальнейшее господство немцев над озером Танганьика-в их распоряжении оставался только “Graf von Götzen”. Поэтому Циммер потребовал перебросить сюда еще два парохода – “Wami” и “Adjutant”, действовавших ранее в дельте Руфиджи совместно с крейсером “Königsberg”. Первый из них был однотипным с “Kingani”, построен в 1891 году верфью Meyer, доставлен в Кигома по железной дороге в феврале 1916 года. Вооружение парохода состояло из 37-мм револьверной пушки. Большие размеры “Adjutant” (150 тонн) потребовали его разборки для перевозки и затем сборки в Кигома.



“Adjutant” (из архива автора)



“Wami” (из архива автора)

В середине мая “Graf von Götzen” лишился своих 105 и 88-мм орудий, которые были переданы армии. Для устрашения врага вместо них были установлены деревянные макеты. Оставшееся 37-мм орудие было переоборудовано для стрельбы по воздушным целям – со второго июня бельгийские самолеты начали осуществлять налеты на Кигома и базировавшихся там немецкие суда. Существенного ущерба эти налеты не нанесли.

Активные боевые действия на озере уже не велись. Спайсер-Симсон под всякими предлогами уклонялся от стычек с немецкими судами, даже с невооруженными доу, перевозившими аскари, а затем вернулся в Англию, сославшись на болезнь. Тем не менее, 16 участников британской африканской экспедиции были удостоены различных воинских наград Британской империи.

В середине апреля 1916 года союзные войска начали наступление вглубь Германской Восточной Африки. 26 июля Циммер отдал приказ об эвакуации Кигома. “Graf von Götzen” был затоплен немцами, при этом его механизмы были тщательно законсервированы. В 1927 году англичане подняли судно и после небольшого ремонта снова ввели его в строй под названием “Liamba”. После модернизации, включая замену паровых машин дизелями, оно до настоящего времени осуществляет грузопассажирские перевозки по озеру Танганьика. Так, в 1997 году после окончания гражданской войны в Конго, на борту “Liamba” из Танзании на родину вернулось 75 000 конголезских беженцев. “Adjutant” был выведен немцами из строя на стапеле в Кигома, а 27 июля командой был затоплен “Wami”, последней миссией которого была переброска подразделения немецких войск к южным берегам озера.



“Liamba”, 2011 год
(Википедия)

“Mimi” и “Fifi” закончили свою службу в 20-х годах, а “Toutou” был доставлен в Кейптаун, где демонстрируется в Victoria Docks с мемориальной табличкой, гласящей: “Этот катер использовался в ходе Восточно-Африканской кампании в качестве вооруженного крейсера. При содействии однотипного катера “Mimi” им захвачены или потоплены два немецких боевых корабля.”

Глава вторая

Финские подводные лодки в войнах

Создание подводного флота Финляндии

В первые годы своего существования ВМФ независимой Финляндской республики состоял из небольшого числа мелких боевых кораблей и вспомогательных судов, ранее входивших в состав российского флота и в апреле 1918 года захваченных немцами. В мае того же года наиболее ценные корабли немцы вернули РСФСР и финнам достались только корабли, не представляющие особой боевой ценности, часть из которых были переданы РСФСР согласно Юрьевскому мирному договору 1920 года.

Начиная с 1919 года финское правительство начало разрабатывать планы по усилению своего военного флота. В них предусматривалось и строительство подводных лодок. Согласно первому плану военного кораблестроения, разработанному командующим ВМФ капитаном I ранга Я. фон Бонгсдорфом (Hjalmar von Bongsdorff), бывшим офицером российского флота, предлагалось строительство четырех ПЛ (300 т, 15/10 уз., 6 ТА) и огромного количества надводных кораблей. План был явно нереальным и был отклонен правительством. В 1920 году была образована комиссия по делам флота во главе с капитаном I ранга Г. фон Шульцем (G. von Schoultz), также бывшим российским офицером. Ею был предложен новый план развития флота, предусматривавший также строительство четырех ПЛ (750/900 т, 18 уз., 1х75-мм орудие, 4 ТА) и плавбазы для них. И этот план был отклонен.

В марте 1921 года начала работу новая комиссия, возглавлявшаяся генералом О. Энкелем (O. Enckell). В 1921–1923 годах ею были рассмотрены ряд программ военного кораблестроения, согласно которым предлагалось построить также и подводные лодки: первый вариант – 4 большие (345/400 т, 15/9 уз., 1х75-мм орудие, 4 ТА) и 2 малые (100/127 т, 10/7 уз., 1х47-мм орудие, 1 ТА); второй – 9 больших подлодок (400/525 т, 14,5/8 уз., 1х100-мм орудие, 2 пулемета, 4х533-мм ТА), 3 подводных минных заградителя (400/525 т, 1х100-мм, 2 пулемета, 3х533-мм ТА, 12 мин) и 4 малых ПЛ (99/120 т, 10/7 уз., 2 пулемета, 1х450-мм ТА). В мае 1923 года комиссия разработала сокращенный вариант программы, включавший три больших и одну малую ПЛ.

В дальнейшем программы развития ВМФ Финляндии рассматривали различные комитеты и комиссии, пока наконец 22 декабря 1927 года сеймом не был принят «Закон об основах флота береговой обороны». В частности, предполагалось строительство трех больших ПЛ по 400 т, общей стоимостью 90 млн. финских марок, и одной 100-тонной малой лодки (8 млн. марок).

Кроме строительства новых подводных лодок, финны пытались пополнить свой флот за счет затопленных 3 апреля 1918 года у Ганге (Ханко) перед вторжением немцев четырех российских ПЛ типа АГ (American Holland). В 1924 году были подняты две лодки (АГ-12 и АГ-16). АГ-16 признали пригодной к восстановлению, но средства на это так и не выделили и в 1929 году она была списана.

В конце 1925 года финское правительство направило ряду британских, голландских, французских, датских, шведских и финских судостроительных заводов приглашение на участие в конкурсе для проектирования и строительства подводных лодок для ВМФ Финляндии. К этим лодкам предъявлялись следующие требования:

Большие подводные лодки.

Двухкорпусные с надводным водоизмещением 350–400 тонн. Корпус должен иметь подкрепления для плавания во льдах. Предельная глубина погружения 75 метров. Надводная скорость 13,5–14,0, подводная – 8–9 узлов. Надводная дальность плавания 1500 миль, подводная – 75 миль при четырех узлах. Время срочного погружения не более 30 секунд, всплытия с глубины 9 метров – двух минут.

Вооружение – по два носовых и кормовых ТА, 75-мм орудие и 12,7-мм пулемет, 18–20 мин с зарядом взрывчатого вещества 200 кг и возможностью их постановки из подводного положения.

Малая подводная лодка.

Однокорпусная с надводным водоизмещением не более 99 тонн. Это ограничение было вызвано тем, что лодку планировалось использовать и на Ладожском озере, где согласно Юрьевскому мирному договору запрещалось иметь боевые корабли водоизмещением более 100 тонн. Для перевозки железнодорожным транспортом должна была предусмотрена разборка лодки на три части. Предельная глубина погружения 75 метров. Скорость 8–9/6 узлов. Дальность плавания надводная 700 миль, подводная – 50 при четырех узлах. Время срочного погружения не более 15 секунд, всплытия с глубины 5 метров не более двух минут.

Вооружение – один носовой 450-мм ТА, один 12,7-мм пулемет или 25-мм орудие, 8–10 мин с зарядом 80 кг и возможностью постановки из подводного положения.

Свои предложения представили 22 фирмы, включая четыре финские, а также такие известные строители ПЛ, как американская Electric Boat Co. и шведская Kockums Mekaniska Verkstad. Все финские судостроительные верфи действовали в кооперации с иностранными фирмами. Hietalahden Laivatelakka совместно с Electric Boat Co. предложили проекты обоих типов ПЛ, Crichton-Vulcan с I.v.S.-только большой лодки, Kone ja Silta Oy с I.v.S.-только малой, Viipurin Höyryvene Oy совместно с эстонской Peetri Tehas-большой.

Статьи 181 и 191 Версальского договора категорически запрещали иметь в составе германского военно-морского флота, строить или приобретать любые типы подводных лодок, включая торговые. Однако, судостроительные фирмы и военно-морское руководство Германии пытались в обход этого договора любыми средствами сохранить и развивать опыт проектирования и строительства подводных лодок и быть готовыми возобновить их поставку флоту в случае необходимости.

С этой целью в июле 1922 года фирмы Vulcan, Krupp, GW и AG Weser для проектирования, оказания помощи в строительстве и проведении испытаний подводных лодок создали в Голландии совместную фирму N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (I.v.S.).

После рассмотрения представленных проектов техническим комитетом, были подписаны контракты на строительство больших лодок с фирмой Crichton-Vulcan (1926 год), а малой – с Kone ja Silta Oy (1928 г.), которая передала это право Hietalahti Laivatelakka, контрольным пакетом акций которой она владела с декабря 1926 года. Несомненно, важную роль в этом выборе сыграл советник финского ВМФ капитан III ранга Карл Бартенбах (Korvettenkapitän Karl Bartenbach), в годы Первой мировой войны командовавший флотилией немецких подлодок во Фландрии, настойчиво проталкивавший проекты I.v.S.

Киль первой финской лодки “Vetehinen” (строительный номер CV702) был заложен на верфи Crichton-Vulcan в Турку в сентябре 1926 года. Проект этой лодки основывался на разработанном I.v.S. проекте Pu89, в свою очередь базировавшимся на сконструированной еще в годы первой мировой войны ПЛ – минных заградителей типа UBIII. В начале 1927 года для оказания помощи в строительстве лодок I.v.S. направил в Турку трех немецких специалистов в области кораблестроения и торпедного оружия (Georg Behrmann, Hugo Peine, Edgar Rickmeyer и Wilhelm Ertzbach). Вскоре на той же верфи были заложены еще две однотипные

лодки-“Vesihisi” (CV703) и “Iku-Turso” (CV704). Названия лодок происходят от имен сказочных водяных – героев финского эпоса «Калевала».

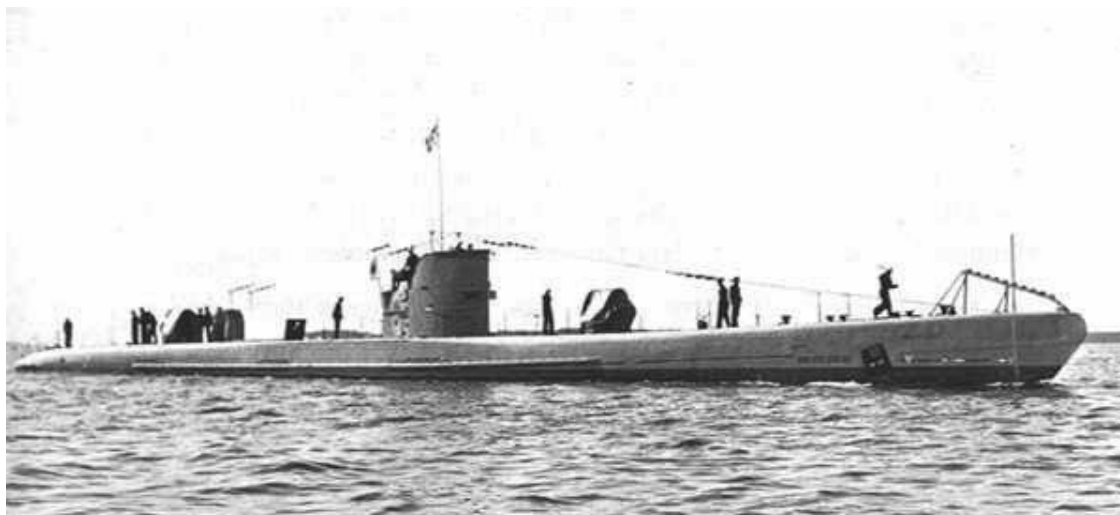
Строительство этих подлодок продвигалось медленно и заняло около трех с половиной лет по ряду причин: неопытность рабочих верфи, длинные и холодные зимы, задержки с поставками комплектующих, а также девятимесячная забастовка. 13 октября 1930 года в строй вступила “Vetehinen”, 2 декабря – “Vesihisi”, а 13 октября следующего года – “Iku-Turso”.

Основные тактико-технические характеристики ПЛ типа “Vetehinen”

Длина наибольшая, м – 63,5
Длина прочного корпуса, м – 47,1
Ширина наибольшая, м – 6,2
Осадка, м – 3,2
Толщина обшивки прочного корпуса, мм – 10-15
Толщина обшивки легкого корпуса, мм – 3,5–4,0
Толщина ледового пояса, мм – 6
Водоизмещение надводное, т – 493
Водоизмещение подводное, т – 715
Главная энергетическая установка – дизель-электрическая, двухвальная
Двигатели надводного хода – 2 × 580 л.с. / 515 об/мин, шестицилиндровые четырехтактные дизели Polar-Atlas (Швеция)
Электродвигатели подводного хода – 2 × 360 л.с. / 420 об/мин, Brown-Boveri (Швейцария)
Аккумуляторные батареи – 2 группы по 62 элемента, 6350 А-ч.
Скорость надводная, узлов – 14 (12,6*)
Скорость подводная, узлов – 8 (8,5*)
Дальность плавания надводная, миль / при скорости, узл. – 1500 / 10
Дальность плавания подводная, миль / при скорости, узл. – 75 / 3
Запас топлива, т – 20 (16 *)
Глубина погружения рабочая, м – 75
Вооружение – 4 × 533-мм ТА (2 носовых, 2 кормовых), 6 торпед;
1 × 76-мм/48 Bofors, 1 × 20-мм/60 Madsen, 1 × 12,7-мм;
20 мин в шахтах (по пять на борт)
Экипаж, чел. – 30 (3 офицера, 14 старшин, 13 матросов)

* – по другим данным

Почти все оборудование, стальные профили и листы для корпуса лодок были закуплены за границей.



Лодка типа “Vetehinen”
(Википедия)

Так как финские верфи не имели специалистов для проведения сдаточных испытаний лодок, то испытания были организованы I.v.S. с помощью германского ВМФ. Испытаниями руководил отставной офицер Oberleutnant zur See Hans Schottky. В них участвовали и офицеры действительной службы Рейхсмарине Kapitänleutnant Karl Topp (позднее стал командиром линкора «Тирпиц»), Kapitänleutnant (Ing.) Heinrich Papenberg, Kapitänleutnant (Ing.) Karl Thannemann, Oberleutnant zur See Hans Rudolf Rösing (впоследствии, один из известнейших асов-подводников), Oberleutnant (Ing.) Bartels, а также отставные офицеры Leutnant zur See Plaas, Leutnant (Ing.) Lorek и конструктор I.v.S. Watje. В состав экипажей входили также немецкие рабочие-судостроители и моряки финского ВМФ. К этому времени группа финских офицеров получила соответствующую подготовку в Италии, Франции, Дании, США и Великобритании. В 1929 году были организованы курсы подводников и в Финляндии.

Испытания головной лодки продолжались около полутора месяцев и были закончены 6 сентября 1930 года. В своем отчете об испытаниях Н. Schottky писал: «Принимая во внимание способность к погружению, мореходность и боевые качества относительно водоизмещения, мы с капитаном I ранга Бартенбахом пришли к мнению, что эти качества выше, чем у любой из иностранных лодок». Аналогичным образом проводились и испытания остальных лодок. Надводные испытания последней лодки серии “Iku-Turso” проводились летом 1931 года уже полностью финской командой, хотя к подводным испытаниям снова были привлечены немецкие специалисты.

Строительство малой однокорпусной лодки “Saukko” (SA241) на верфи Nietalahden Laivatelakka в Хельсинки также велось с большими трудностями, пока не были наняты немецкие рабочие. Проект этой лодки для Ладожского озера (“Saukko” там побывать так и не довелось) был разработан I.v.S. под обозначением Pu109/110. Планировалось перевезти ее в Ланденпохья (Landenpohja) по железной дороге, для чего корпус ПЛ мог разбираться на две части, а боевая рубка демонтироваться. Этот же проект в 1926 году тайно рассматривался германским военным руководством в качестве прототипа для лодок, строящихся по так называемому «мобилизационному плану», но был отклонен. Главной причиной этому были низкие мореходные качества и автономность (всего 48 часов). “Saukko” была спущена на воду 2 июля 1930 года, ее испытания до декабря того же года немецкой командой под руководством Н. Schottky. Испытания затянулись, в частности, из-за частых поломок дизеля, являвшегося опытным образцом. Окончательно довести двигатель так и не удалось.

Главные тактико-технические характеристики ПЛ “Saukko”

Длина наибольшая, м – 32,4
Ширина наибольшая, м – 4,1
Осадка, м – 3,1
Толщина обшивки прочного корпуса, мм – 8,5-10
Толщина обшивки легкого корпуса, мм – 5,5
Толщина ледового пояса, мм – 6
Водоизмещение надводное, т – 114
Водоизмещение подводное, т – 142
Глубина погружения, м – 75
Скорость надводная, уз. – 10
Скорость подводная, уз. – 6,25
Главная энергетическая установка – дизель-электрическая одновальная
Двигатель надводного хода – 1 × 200 л.с. дизель Krupp-Germaniawerft
Электродвигатель подводного хода – 1 × 120 л.с.
Аккумуляторная батарея – 1 группа из 32 элементов
Запас топлива, т – 1,8
Дальность плавания надводная, миль/ при скорости, уз. – 500 (375*) / 8.
Дальность плавания подводная, миль/уз. – 50 (45*) / 4
Торпедное вооружение – 2 носовых 450-мм ТА, 2 торпеды
Минное вооружение – 3 носовых шахты, 9 × 650 кг или 3 × 850 кг и 3
× 650 кг мин
Экипаж, чел. – 15 (2 офицера, 5 старшин, 7 матросов)
Имелось два основания для установки 12,7-мм пулемета (перед и позади
ограждения рубки), но пулемет установлен не был.

* – по другим данным.

А в Германии продолжались дискуссии об оптимальном проекте «мобилизационной» лодки. В секретном меморандуме (весна 1926 года) говорилось: «К» (конструкторское бюро флота – прим. автора) разработает предварительный проект, который будет передан I.v.S. для окончательного проектирования. Большим преимуществом явилось бы строительство подобной лодки в какой-нибудь дружественной стране согласно проекта I.v.S., что позволило бы приобрести необходимый опыт и разработать полный комплект рабочих чертежей.»

20 февраля 1930 года Н. Schottky, к тому времени возглавивший отдел А Пу (под этой аббревиатурой скрывался отдел германского флота, занятый разработкой подводных лодок), писал:

«Наиболее важным является разработка проекта малой, простой и требующей малых затрат времени на постройку подводной лодки. Мы предлагаем однокорпусную лодку водоизмещением около 200 тонн, надводной скоростью 12 узлов и торпедным вооружением из трех носовых 533-мм торпедных аппаратов. Необходимо спроектировать, построить и провести испытания такой лодки за рубежом в кратчайшие сроки... Создание экспериментальной 200-тонной лодки позволит конструкторам I.v.S. приобрести ценнейший опыт. Постройка лодки позволит обеспечить подготовку подводников как действительной службы, так и резервистов и даст нам существенный опыт в этой области кораблестроения..., а также проведения ходовых испытаний, что сыграет важную роль, когда мы начнем строительство подобных лодок для нас, позволит избежать связанных с этим трудностей, аварий и ошибок экипажей.»

9 октября 1930 года I.v.S. подписала контракт с фирмой Crichton-Vulkan на строительство на верфи в Турку подводной лодки нового типа (кодовое название проекта – “Lilliput”), стоимостью 1,5 млн. немецких марок. В отличие от предыдущих лодок, заказанных финским правительством, эта ПЛ считалась коммерческим заказом судоверфи. Однако, в марте следующего года было достигнуто соглашение между министерством обороны Финляндии и Crichton-Vulkan, согласно которому финское правительство получало право приобрести эту подводную лодку до конца 1937 года.

Строительство ПЛ (строительный номер CV707) началось 1 августа 1931 года. Это был прототип немецких лодок II серии, известных также под прозвищем “Einbäume” («челн»). 10 мая 1933 года лодка была спущена на воду, а в июне начались ее испытания.

Хотя в качестве прототипа и использовались проекты лодок конца Первой мировой войны (UBII и UF), использовалось и ряд технических новинок. Так, использование новой стали марки St 52 позволило увеличить рабочую глубину погружения до 100 метров, а применение быстроходных (1000 об/мин.) дизелей фирмы MWM (Motoren-Werke Mannheim) позволило разместить в ограниченном объеме двигателя повышенной мощности.

Сдаточные испытания проводились немецкой командой из 14 человек под командованием капитан-лейтенанта Werner Fürbringer (позднее его сменил капитан-лейтенант Robert Bräutigam), в состав которой входили как моряки действительной службы, так и отставные офицеры. 10 членов экипажа были выпускниками открытых в январе 1933 года во Фленсбург-Мюрвике трехмесячных курсов подводников – первых в послевоенной Германии.

Испытания лодки затянулись до января 1936 года – немцы пользовались возможностью подготовки кадров для своего зарождающегося подводного флота, а также опробывания торпедного вооружения (включая новые электроторпеды G7e) и гидроакустического оборудования. Испытания показали ряд недостатков проекта: большое время погружения (45 секунд на глубину 9,3 метра), малую дальность надводного плавания и высокую шумность быстроходных дизелей. Затем подлодка была продана Финляндии за 15 млн. финских марок и 13 января вошла в состав ее ВМФ. 1 мая ей было присвоено название “Vesikko”.

Основные ТТХ ПЛ “Vesikko”

Длина наибольшая, м – 40,9
 Ширина наибольшая, м – 4,1
 Осадка, м – 4,2
 Диаметр прочного корпуса, м – 3,9
 Толщина обшивки прочного корпуса, мм – 12-15
 Толщина обшивки легкого корпуса, мм – 3
 Глубина погружения рабочая, м – 100
 Глубина погружения предельная, м – 150
 Водоизмещение надводное, т – 254
 Водоизмещение подводное, т – 303
 Тип энергетической установки – дизель-электрическая, двухвальная
 Мощность дизелей, л.с./частота вращения, об/мин/тип – 2 × 350/1000/
 четырехтактные фирмы MWM типа RS 127S
 Мощность главных электромоторов, л.с./частота вращ., об/мин./ 2 ×
 180/360 Siemens тип PGVV 322/326
 Аккумуляторная батарея, количество групп × кол. Элементов – 1 × 62
 типа MAD 580

Разрядный ток батареи, А-ч. / время разряда – 5850 / 10, 6350 / 20

Запас топлива, м³ – 11,15

Скорость хода надводная, узл. – 13

Скорость хода подводная, узл. – 7 (8*)

Дальность плавания надводная, миль / скорость, узл. – 1050/12; 1500/10;
1960/8

Дальность плавания подводная, миль / скорость, узл. – 122,6/2; 61,1
(50*)/4; 15,5/7

Вооружение торпедное – 3 × 533-мм носовых ТА, 5 торпед

Вооружение артиллерийское – 1 × 20-мм/60 Madsen

Численность экипажа, чел. – 17-20

* – по другим данным



“Vesikko” в музее Суоменлинна

(фото музея)

В 1929 году финский парламент выделил скромную сумму в 5 миллионов марок на закупку первой партии торпед и мин для строящихся ПЛ. В 1930–1931 годах итальянская фирма Silurificio Whitehead (Фиуме) поставила четыре 533-мм торпеды (тип Т/30), а шведы (AB Lindholmen-Motala)-130 мин без боевого заряда. Кроме того, в 1918 году в наследство от российского флота финнам досталось значительное количество 450-мм торпед Whitehead (тип Т/12). В 1933 году была закуплена партия 533-мм торпед в Великобритании (Т/33), а в ходе советско-финской войны – итальянские 450-мм торпеды (Т/40). В 1942 году немцы передали финскому флоту трофейные 533-мм советские торпеды, получившие там обозначение Т/38. Однако, использовать их подводники Суоми смогли только в 1944 году, так как для этого потребовалось увеличить длину торпедных аппаратов. В 1936 году в Германии было приобретено 220 мин типа S/36.

Торпеды финских ПЛ

Тип	Страна-производитель	Диаметр, мм	Длина, м	Вес, кг	Вес ВВ, кг
Т/12	Россия	450	5,7	820/850	116
Т/30	Италия	533	6,6	1461	250
Т/33	Великобритания	533		1455	250
Т/35		533			
Т/38	СССР	533	7,2	1615	300
Т/40	Италия	450			

Мины финских ПЛ

Тип	Страна-производитель	Вес, кг	Вес ВВ, кг	Примечание
S/30 I	Швеция	860		Для ПЛ типа “Vetehinen”
S/30 P	Швеция	660		“Saukko”
Практическая I	Швеция	830-850		Для ПЛ типа “Vetehinen”
Практическая P	Швеция	640-650		“Saukko”
S/36	Германия	880	200	Для ПЛ типа „Vetehinen“
S/R-42		850		

Для обеспечения деятельности ПЛ в качестве плавучих баз сначала использовались канонерская лодка “Klas Horn” и минный заградитель “М 1” (бывший российский «Воин», с 1936 года – “Louhi”). В 1939 году в строй вступил дизель-электрический ледокол “Sisu” (64,2×14,3×5,1 м, 2070 тонн, 4000 л.с., 15,8 узла, 2×102-мм орудия), предназначенный так же для использования в качестве плавбазы, для чего имелись специализированные мастерские и помещения для экипажей ПЛ).

Основным назначением подлодок было совместно с береговой артиллерией и надводными силами противодействовать высадке сил противника на побережье Финляндии или его артобстрелу, а также ведение разведки в Финском заливе и на подходах к нему. С этой целью финские подводники проводили активную боевую подготовку – учебные торпедные стрельбы и постановку минных заграждений, а также совместные упражнения с броненосцами берего-

вой обороны, выступавших в роли учебных целей. Имеются сведения, что на протяжении 30-х годов финское и эстонское военные командования разработали совместный план блокирования Краснознаменного Балтийского флота в Финском заливе в случае начала военных действий. Это обезопасило бы финские морские коммуникации на Балтике. Предполагалось, что финские и эстонские 203-305-мм береговые батареи и минное заграждение Найссаар-Макилуото не допустят прорыва советских кораблей. Для поддержки минно-артиллерийской позиции намечалось использовать 5 финских и 2 эстонские ПЛ. С этой целью в 1933–1939 годах регулярно проводились совместные финско-эстонские учения. Однако к концу 30-х годов из-за недостатка финансирования 1–2 финские подводные лодки ежегодно выводились в резерв или ставились на ремонт и модернизацию.

Финские подводные лодки в советско-финской войне 1939–1940 гг

30 ноября 1939 года разгорелся вооруженный конфликт между СССР и Финляндией, получивший в последней название «Зимняя война». Хотя боевые действия велись в основном на сухопутном фронте, участие в них принимали и ВМФ обеих воюющих сторон, включая и подводные лодки.

Финская флотилия подводных лодок (Sukellusvenelaivue) организационно входила в состав Флота побережья (Rannikkolaivasto), являвшегося частью ВМС. В ее состав входили ПЛ и ледокол-плавбаза “Sisu”. Флотилией, базировавшейся на Хельсинки, командовал капитан-лейтенант (Kapteeniluutnantti) Arto Kivikuru. В начале кампании 1939 года в строю числились “Vetehinen”, “Vesihiisi” и “Vesikko”, “Iku-Turso” находилась в резерве, а “Saukko” проходила испытания после модернизации.

С началом Второй мировой войны в строй были введены все подлодки. В связи с ростом напряженности в советско-финских отношениях, 9 октября “Vetehinen” (командир капитан-лейтенант К. Pakkala) и “Iku-Turso” (капитан-лейтенант Virkki) были перебазированы в Сааристомери (юго-западная Финляндия), где действовали как отдельное соединение до 12 декабря. Остальные лодки с плавбазой – минным заградителем “Louhi” базировались на Хельсинки. Интересно отметить, что в качестве плавбазы ПЛ использовалось также учебное парусное судно ВМФ “Suomen Joutsen” (в настоящее время – экспонат морского музея в Турку).

После начала вооруженного конфликта финские ПЛ получили приказ атаковать только крупные надводные корабли противника, а при атаке торговых судов руководствоваться положениями Лондонского протокола 1936 года о правилах ведения подводной войны. С 24 декабря финское правительство разрешило лодкам действовать и в эстонских территориальных водах, так как советские боевые корабли и самолеты согласно соглашениям от 11 октября 1939 года использовали военные базы в Таллине, Палдиски и на Моонзундских островах и тем самым Эстония нарушала условия нейтралитета. В боевых действиях участвовали и советские корабли, базировавшиеся в Латвии (в Лиепае и Вентспилсе).

Действия финских ПЛ особой активностью и смелостью не отличались, хотя имелось достаточное количество целей для них. Это были как надводные корабли и подводные лодки КБФ, действовавшие в Финском заливе и северной Балтике, так и транспортные суда. Практически единственной артерией снабжения новых баз в Прибалтике была морская коммуникация Главная база-Таллин-Лиепая. Только по линии наркомата ВМФ с 1 октября 1939 года по 1 марта 1940 года по ней было перевезено 41 046 человек и 45 658 тонн грузов на 83 арендованных судах. Противолодочная оборона новых баз практически отсутствовала. Так, база в Либаве (Лиепае) не имела даже бонов с противолодочными сетями! А ведь здесь базировались новейшие корабли Отряда легких сил во главе с крейсером «Киров».

Всего в ходе «Зимней» войны финские ПЛ совершили 12 боевых походов, поставили 39 (по другим данным-36) мин и не выпустили ни одной торпеды. На поставленных ПЛ минах подорвалось и затонуло немецкое судно “Dietrich Hasseldieck” (138 БРТ). Этим и ограничились победы финских подводников.

Боевые походы финских ПЛ в «Зимней войне»

Название лодки	Период участия в боевых походах	Число походов	Общая продолжительность походов, суток	Примечания
Vetehinen	До 14.01.1940	4	18	Поставила мины у мыса Юминда
Vesihäisi	До 07.01.1940	2	9	Поставила мины у Палдиски
Iku-Turso	До 16.01.1940	3	16	
Vesikko	До 03.01.1940	2	12	
Saukko	До 03.01.1940	1	8	

Во время войны большие лодки типа “Vetehinen” действовали в основном в северной Балтике, а остальные – в Финском заливе. В первый же день войны корабли Отряда легких сил КБФ в составе крейсера «Киров» и двух ЭМ вышли из Лиепайи для обстрела финской береговой батареи (6 × 254-мм, 6 × 75-мм) на острове Руссарэ (Russarö). Узнав об этом, финское командование направило из Хельсинки навстречу советским кораблям ПЛ “Vesihäisi” (капитан-лейтенант Routiainen) и “Vesikko” (лейтенант Pekkanen). Из-за бомбардировки порта лодки смогли выйти в море только в 03.00 1-го декабря и принять участие в этом бою не успели – артиллерийская перестрелка у Руссарэ длилась всего 15 минут (09.55–10.10). Лодки оставались на позиции у полуострова Ханко до 4 декабря.

4 декабря финское консульство в Гетеборге (Швеция) сообщило, что советский ледокол «Ермак», следуя из Мурманска на Балтику, прошел пролив Зунд. Появление этого судна в Финском заливе значительно повысило бы эффективность действий кораблей КБФ в зимних условиях и поэтому в тот же день на охоту за ним в район Лиепайи вышла “Vetehinen”. 5 декабря она была обнаружена в надводном положении советской ПЛ «Щ-324», но командир «щуки» капитан-лейтенант А. Коняев ее не атаковал, опасаясь потопить свою «С-1», предположительно находившуюся в том же районе. Шестого декабря “Vetehinen” занял позицию на подходах к Лиепае и на следующий день в 4–5 милях от порта финские подводники обнаружили «Ермак», но из-за плохой видимости выйти в атаку не смогли. Вскоре высокие трубы знаменитого ледокола уже виднелись у причала порта и на следующий день “Vetehinen” начала переход в базу. 9 декабря ее снова обнаружила в чрезвычайно выгодных для себя условиях «Щ-324», но атаковать не сумела. Ведь советские подводники учебные торпедные стрельбы проводили в основном сжатым воздухом, а не реальными торпедами, что не замедлило сказаться в боевой обстановке. Из-за неправильной подготовки торпедного аппарата к выстрелу лодка резко провалилась на глубину, а когда смогла подвсплыть под перископ, противник уже был далеко. В тот же день финская лодка вернулась в базу. А. Коняев четыре дня караулил ее у опушки шхер, но тщетно. Во время своего следующего похода 12–15 декабря к западу от острова Даго “Vetehinen” снова пыталась перехватить «Ермака», но столь желанную цель обнаружить так и не удалось.

7-10 декабря “Iku-Turso”, выйдя из Flisö, патрулировала у Сандхамна в ожидании вышедшего шестого декабря из шведского порта парохода «Иван Папанин». Финны утверждают, что советское судно ускользнуло, используя латвийский флаг.

7-13 декабря “Saukko” (лейтенант Aittola) и 17–22 декабря “Vesikko” патрулировали в восточной части Финского залива у архипелага Койвисто, где советские корабли обстреливали береговую батарею (6 × 254-мм) противника на Сааренпяя (Saarenpää). 8 декабря “Saukko” пыталась атаковать лидер «Минск», но из-за малой скорости не смогла занять удобную позицию. Попытка же атаковать 10 декабря линкор «Октябрьская революция» едва не закончилась для этой лодки-малютки трагически. К этому времени температура воздуха упала до -10°C и

обмерзание клапана вентиляции балластной цистерны правого борта вызвало опасный крен лодки при погружении.

18 декабря «Октябрьская революция», а на следующий день линкор «Марат» вели огонь по батарее Сааренпяя. “Vesikko” атаковать их не смогла, так как прибыла в этот район только к вечеру 19 декабря. Вскоре из-за тяжелой ледовой обстановки операции ПЛ в восточной части Финского залива были прекращены.



Финские ПЛ зимой
(Википедия)

25-27 декабря “Vesihäisi” совершила поход из Örö (Эрэ) с целью постановки наступательного минного заграждения на подходах к порту Палдиски, где базировались подводные лодки 3-й бригады ПЛ КБФ с плавбазой «Кронштадт». 27 декабря в районе маяка Пакри финская субмарина выставила 19 мин типа S/30 I с углублением 3 метра (одна мина не вышла из шахты номер IV). В 22 часа 11 января 1940 года в 50 каб. от маяка на этом заграждении подорвался и затонул немецкий пароход “Dietrich Hasseldieck” (138 брт).

Следующую минную постановку произвела “Vetehinen” в ходе боевого похода с 30 декабря по 5 января. 1 января она выставила 20 мин S/30 I с углублением 3 метра у мыса Юминда на подходах к Таллину. При отходе из района постановки, лодка в надводном положении обнаружила советский корабль. Из-за сильного обледенения надстройки финнам с трудом удалось погрузиться. Лодка получила повреждения ограждения рубки в результате таранного удара. Затем “Vetehinen” патрулировала в северной Балтике, но целей не обнаружила.

Ю. Майстер утверждает, что на финских минах у Палдиски и Юминды погибли по два немецких и эстонских судна, однако подтверждений этому нет.

К середине января 1940 года финские ПЛ прекратили активные боевые действия. Все три большие лодки были вынуждены стать в ремонт—“Vetehinen” и “Iku-Turso” из-за аварий

силовых установок, а “Vesihisi” повредила винты при плавании во льдах. 76-мм орудия Бофорс лодок были демонтированы и использованы для усиления ПВО Турку.

Финские подводные лодки в «Продолжительной войне» 1941–1944 гг

25 июня 1941 года Финляндия вступила в войну с Советским Союзом, а тем самым и во Вторую мировую войну, на стороне Германии. В Суоми ее называют «продолжительной войной» или «войной-продолжением» (“Jatkosota”), считая ее попыткой реванша за поражение в «зимней войне».

Хотя финские власти и утверждали, что Финляндия объявила войну СССР в ответ на его агрессивные действия, факты говорят обратное. В марте-июне 1941 года на финско-германских переговорах в Зальцбурге и Берлине были согласованы вопросы сотрудничества финского и германского ВМФ в ходе операции «Барбаросса». Еще до начала войны в базы Финляндии перебазировались ряд соединений минных заградителей и кораблей охранения Кригсмарине. А финские ПЛ фактически начали боевые действия вечером 21 июня.

Численный состав финского подводного флота к этому времени не изменился. Флотилия ПЛ под командованием капитана 1-го ранга Arto Kivikuru в составе “Vetehinen” (командир-капитан-лейтенант Pakkala), “Vesihäisi” (капитан-лейтенант Kijanen), “Iku-Turso” (капитан-лейтенант Pekkanen), “Vesikko” (капитан-лейтенант Aittola), “Saukko” (капитан-лейтенант Leino) и плавбазы ледокола “Sisu” базировались к востоку от Ханко.



Подводные лодки типа “Vetehinen” у борта ледокола “Sisu”
(Википедия)

Со второй половины июня началось рассредоточение лодок к новым местам базирования в шхерных районах к востоку от Хельсинки. ПЛ имели на борту полный комплект боезапаса, включая мины.

Около 22-х часов 21 июня большие лодки типа “Vetehinen” вышли в море и направились в намеченные районы минных постановок в советских территориальных водах у эстонского побережья. В 07.38–08.26 двадцать второго июня “Vetehinen” выставила минное заграждение

номер 5 из 20 мин в районе Louna-Uhti-Letipea. “Vesihiiisi” поставила заграждение № 3 (20 мин) в 09.05–10.25 в районе Vaidlo-Kalkgrund, а “Iku-Turso” № 4 также из 20 мин к северу от Mohni в 08.15–09.06. Все использованные мины были типа S/36. Вечером того же дня лодки вернулись к местам базирования.

24 июня “Iku-Turso” и “Vesihiiisi” продолжили необъявленную минную войну, выставив заграждения № 10 и 7 (38 мин S/36) в районе острова Ruuskeri. А на следующий день Финляндия «в ответ на налеты советской авиации на ее территорию» объявила войну восточному соседу.

26–28 июня все лодки типа “Ventehinen” ставили заграждения 6, 11, 12 (всего 53 S/36) у Vaindlo, Suursaari, Pien-Tyttarsaari (Малый Тютерс). Утром 28 июня “Vetehinen” была неудачно атакована советской ПЛ «Щ-305» (командир-капитан-лейтенант А.М. Середа), выпустившей одну торпеду из подводного положения-это была первая торпедная атака ПЛ КБФ в Великой Отечественной войне. В 22.56 28 июня “Iku-Turso” в 10 милях к юго-западу от банки Stenskjari атаковала одной торпедой советскую подводную лодку «Щ-305», но промахнулась.

До 5 июля финские ПЛ патрулировали в Финском заливе к востоку от немецко-финских минных заграждений. В 14.30 2 июля между островами Суурсаари и Сомерс “Vesihiiisi” неудачно атаковала одной торпедой транспорт противника, следовавший в охранении двух тральщиков. На следующий день “Vetehinen” в районе острова Вайндло с дистанции 3000 метров открыла артиллерийский огонь по советскому транспорту, но корабли охранения заставили ее погрузиться. Согласно финским источникам, лодке удалось добиться двух попаданий в транспорт.

Своей первой победы финские подводники достигли 3 июля южнее острова Сомерс. Вышедшая из Котки вечером второго июля “Vesikko” около полудня следующего дня обнаружила следовавший со скоростью 12 узлов крупный транспорт и в 13.25 в подводном положении с дистанции 700 метров выпустила торпеду Т/40. Транспорт «Выборг» (3183 брт) получил попадание в корму, потерял ход и начал крениться на правый борт. В 13.34 финны выстрелили еще одну торпеду, но она прошла за кормой цели. В это время вышедшие с Суурсаари три противолодочных катера атаковали лодку глубинными бомбами. Преследование продолжалось до 16.30. Поврежденный транспорт затонул в 14.15-это было единственное торговое судно советского флота, потопленное ПЛ противника на Балтийском театре.

В тот же день “Saukko” пыталась атаковать два советских сторожевые катера, стоявших у причала о. Сомерс. В 04.10 лодка выпустила по ним 450-мм торпеду, которая взорвалась при ударе о причал. В течение нескольких часов “Saukko” подвергалась атакам советских катеров. Ее экипаж подвергся серьезному испытанию – двигатель торпеды запустился еще в аппарате и его выхлопные газы проникли в отсек. Система регенерации воздуха отсутствовала, поэтому, когда лодка всплыла, из тринадцати членов экипажа в сознании оставалось только пять (по другим данным – два).

С 5 июля до начала августа все финские лодки находились в своих базах в шхерах и только “Iku-Turso” 11 июля выставила минное заграждение 13 (18 мин типа S/36) у эстонского побережья в районе мыса Лобинеем. Однако, по советским данным, шестого июля в районе Шепелевского маяка «Щ-305» была неудачно атакована финской ПЛ. Лишь 2 августа ПЛ возобновили действия, при этом большие лодки, базируясь на Барэ (Barö), действовали на советских коммуникациях Палдиски-Ханко (16 походов до конца августа), а “Vesikko” и “Saukko” из Кирконмаа патрулировали к востоку от Гогланда. Обычно на позиции находилось по одной лодке, продолжительность похода не превышала двух суток.

“Vesihiiisi” 2 августа выставили минное заграждение (18 мин S/30) между островом Осмуссар и материком. В 06.31 следующего дня патрулировавшая у Палдиски “Vetehinen” у маяка Пакри выпустила торпеду по ПЛ типа «Щ», но промахнулась. 5 августа в 12.53 у Пакри “Vesihiiisi” неудачно атаковала двумя торпедами советский конвой в составе транс-порта

«Хильда», тральщика «Менжинский» и сторожевых катеров МО-212 и МО-142. Корабли охранения контратаковали лодку глубинными бомбами. “Vesihisi” оторвалась от преследователей, погрузившись на глубину 78 метров, но получила повреждения забортной арматуры и по возвращению в базу на две недели стала в док. 8 августа “Vetehinen” неудачно атаковала торпедами конвой, следовавший из Ханко. 28 августа “Saukko” у Harmaja вблизи Хельсинки столкнулась с немецким торпедным катером “S 28”, получила тяжелые повреждения и была на волосок от гибели. Лодка стала в ремонт.



Погрузка мины на “Saukko”
(Википедия)

В связи с окончанием эвакуации Таллина в конце августа все финские ПЛ вернулись в Хельсинки. В августе “Vetehinen” совершила 6 боевых походов, “Vesihisi” и “Iku-Turso” – по пять, а “Vesikko” один. Было использовано семь итальянских торпед Т/40 и две британских Т/33, ни одна из которых не попала в цель. Позднее обнаружили, что итальянские торпеды имели дефекты многих систем.



Погрузка торпеды на “Vesikko”
(Википедия)

26 октября началась эвакуация советского гарнизона Ханко. Это стало неожиданностью для финского командования, поэтому в строю находились только “Vetehinen”, “Iku-Turso” и “Saukko” – остальные ПЛ уже стали на зимнее техобслуживание. Лодки начали действовать на советских коммуникациях с 30 ноября между Хельсинки и маяком Кэри. При этом “Saukko” патрулировала в дневное время, а ночью ее сменяли “Vetehinen” и “Iku-Turso”, первая из которых патрулировала в северной, а вторая в южной части позиции.

В ночь на 30 ноября “Vetehinen” пыталась атаковать конвой, следовавший в Ханко, но неудачно. Эта же лодка в ночь с 3 на 4 декабря у Порккала в надводном положении с дистанции 15000 метров атаковала четырьмя торпедами советский конвой на переходе из Ханко в Кронштадт, но попаданий не достигла. Интенсивный артиллерийский кораблей охраны отогнал финнов – ближайший разрыв был всего лишь в паре десятков метров от лодки. В связи с окончанием эвакуации Ханко 5 декабря все финские ПЛ вернулись в базы. В 1941 году подводные лодки Финляндии совершили 27 боевых походов, достигнув весьма скромных успехов.

Зимой-весной все финские лодки прошли ремонт, ограждение рубок ПЛ типа “Vetehinen” было модифицировано, “Vesihiisi” получила новые аккумуляторные батареи. Британские торпеды Т/33 заменили ненадежные итальянские Т/40. В качестве плавбазы флотилии использовался минный заградитель “Louhi”. Новым командиром флотилии стал капитан 3 ранга К. Pakkala.

К началу июля 1942 года все финские подлодки были введены в строй. К этому времени крупные советские надводные корабли и торговые суда были надежно блокированы в Кронштадте и Ленинграде. Единственную угрозу немецко-финскому флоту представляли подводные лодки и действовавший в восточной части Финского залива «москитный флот» КБФ. В связи с этим немецкое военно-морское командование предложило использовать большие

лодки типа “Vetehinen” в Арктике, но финны с этим не согласились, ссылаясь на то, что автономность этих лодок не превышала двух недель.

Основной задачей подводников Суоми стала борьба с советскими подводными лодками, которые в мае-ноябре тремя последовательными эшелонами (11, 9 и 15 единиц соответственно) действовали на коммуникациях противника на Балтике. Сначала “Vesikko” вела поиск ПЛ между Таллином и Хельсинки, но безрезультатно. Начиная с 9 августа, перебазированные в Мариенхамн (Аландские острова) лодки типа “Vetehinen” и “Vesikko” начали охоту за советскими субмаринами. Первоначально предполагалось атаковать обнаруженные средствами гидроакустики в подводном положении ПЛ глубинными бомбами, для чего на корме лодок “Vetehinen” были установлены бомбосбрасыватели с четырьмя бомбами. Однако оказалось, что в надводном положении эффективность шумопеленгаторных станций с 12 приемниками финских подлодок резко снижалась при волнении моря более 4 баллов, что практически исключало возможность обнаружения лодок противника. Поэтому была разработана другая тактика борьбы с советскими ПЛ. Их предполагалось уничтожать торпедами в надводном положении в основном в районах зарядки аккумуляторных батарей. Шумопеленгаторы погруженных финских лодок позволяли «слышать» шумы надводных кораблей на дистанции до 40–50 миль.

Первой победы финские подводники достигли только 21 октября, когда “Vesihäisi” (командир-капитан-лейтенант О. Aittola) потопила «С-7». Советская лодка вышла из Кронштадта 17 октября и начала переход на позицию № 8 в южной части Ботнического залива (Аландское море). В 04.00 21 октября «С-7» донесла об успешном форсировании Финского залива, а в 19 часов в пяти милях от пролива Седер всплыла и взяла курс на север. В 19.26 в 12 милях к SW от островка Långskär сигнальщик финской лодки на фоне ярко освещенного лунной горизонта обнаружил «С-7». Советская лодка шла курсом 320° со скоростью 12 узлов на дистанции 8000 метров. “Vesihäisi” идя для скрытности под электромоторами со скоростью 8 узлов начала сближение с противником и в 19.41 с дистанции 2000 метров выпустила торпеду, а через две минуты открыла огонь из 76-мм орудия. В кормовой части «С-7» был виден взрыв и она затонула в точке с координатами 59°50'N / 19°32' E. Погибли 43 члена экипажа, а четверо, включая командира лодки капитан-лейтенанта С.П. Лисина попали в плен (23 октября ему было присвоено звание Героя Советского Союза).



Командир «С-7» С.П. Лисин
(Википедия)

В ночь на 24 октября разведотдел КБФ информировал штаб бригады подводных лодок о том, что «по данным шведского радио, в Аландском море финской подводной лодкой утоплена наша подлодка, с которой спасены и взяты в плен четыре человека, в том числе командир». 1 декабря, в связи с истечением срока автономности, «С-7» была признана погибшей. К этому времени лодка совершила 6 боевых походов, потопив 4 транспорта (9164 брт) и повредив один (1938 брт). В июле 1998 года затонувшая «С-7» была обнаружена группой шведских аквалангистов-любителей.

В 12.06 26 октября в точке с координатами 59°54N / 19°36E «Щ-307» потопила финский транспорт “Betty H”, следовавший в составе конвоя. На поиск «щуки» были направлены “Vetehinen” и “Iku-Turso”. В 14.27 в 10 милях к западу от Långskär они установили гидроакустический контакт с «Щ-307» и следовали за ней около четырех часов. В 15.50 советские подводники заметили лодки противника, но их командир от атаки отказался, приняв их за нейтральные – ведь это происходило в шведских территориальных водах... В 20.44 «щука» разошлась на контркурсах с “Iku-Turso” (командир-капитан-лейтенант Е. Pakkala) на расстоянии всего лишь 20 метров. Финны успели выпустить 50 снарядов из 20-мм пушки, но советская ПЛ повреждений не получила. Следуя данным гидроакустики “Iku-Turso” снова сблизился с «Щ-307», в 00.51 ее обнаружили визульно, а в 00.58 27 октября финны выпустили две торпеды по «Щ-307», но промахнулись – сигнальщики советской лодки своевременно заметили следы торпед и командир «щуки» капитан 3 ранга Н.О. Момот ухитрился вписаться между ними –

одна торпеда прошла в 30 метрах за кор-мой, другая – в 20 метрах по носу. Финские же источники утверждают, что одна из этих торпед, выпущенная с дистанции 4200 метров попала в цель (по ней было выстрелено также 5 снарядов) и в 01.01 советская лодка, предположительно «Щ-320», затонула. Однако, вышедшая в поход из Кронштадта 1 октября «Щ-320» очевидно погибла еще 3 октября в западной части Финского залива, так как на связь она больше не выходила. Некоторые западные источники считают, что жертвой финнов могла быть «Щ-308», однако, она действовала намного восточнее и пятью сутками ранее получила разрешение вернуться в базу. Скорее всего, «Щ-308» погибла в результате подрыва на mine при попытке форсировать противолодочные рубежи «Насхорн» и «Зееигель».

Вскоре финские подводники добились еще одной победы. Днем 5 ноября «Щ-305» атаковала вражеский конвой, но была обнаружена и контратакована финским сторожевым кораблем, о чем лодка донесла командованию в 20.00. Вероятно, это донесение было запеленговано противником, выславшим в этот район (между островами Gisslan и Simpnäs) лодки “Vetehinen” и “Iku-Turso”. В 22.18 с “Vetehinen” в точке с координатами 60°01'N / 19°11'E заметили «Щ-305», идущую в надводном положении на запад. Через 10 минут советская лодка погрузилась, но финны продолжали сохранять с ней гидроакустический контакт. В 23.50 «щука» всплыла в 1000 метрах от “Vetehinen”, которая в 23.55 с дистанции всего лишь 250 метров выпустила две торпеды, которые вероятно прошли под целью, но выпущенный из 76-мм орудия снаряд попал в ограждение рубки советской субмарины. Капитан-лейтенант Antti Leino принял смелое решение идти на таран. На скорости 6 узлов усиленный для плавания во льдах форштевень и массивный сетепрорезатель “Vetehinen” врезались в корпус «щуки» позади ограждения рубки (по другим данным – в левый борт чуть позади носовых горизонтальных рулей). В 23.56 «Щ-305» затонула на глубине 136 метров в точке с координатами 60°03'3 N / 19°12'5 E со всем экипажем (38 человек). Финская лодка получила значительные повреждения: правый горизонтальный руль был заклинен и согнут, обшивка корпуса в носовой части получили глубокие вмятины, открылась водотечность одной из балластных цистерн, форштевень треснул, а сетепрорезатель потерян. “Vetehinen” стала на ремонт на верфи Crichton Vulkan в Турку и вернулась в Мариенхамн только 22 ноября.

Весной 2008 года шведско-финская поисковая группа, используя данные финских военных архивов, гидролокатор и подводную телекамеру, обнаружили затонувшую подводную лодку «Щ-305» ... в шведских территориальных водах. На подводных снимках на ограждении рубки лодки ясно видны буква «Щ» и цифры «05», а на месте «тройки» зияет пробоина – след попадания 76-мм снаряда. Место гибели «Щ-305» еще раз свидетельствует, что обе воюющие стороны явно не питали уважения к нейтралитету Швеции (хотя иногда тоже весьма условному).

В начале декабря 1942 года все лодки вернулись в Хельсинки, но позднее совершили еще несколько походов в западную часть Финского залива и Аландское море, при этом „Vetehinen“ и „Iku-Turso“ сели на мель и получили повреждения. К Новому году лодки стали на ремонт в Хельсинки.

В период с 12 апреля до 29 мая 1943 года все ПЛ финского ВМФ вступили в строй и были готовы к боевым действиям. Начиная с мая, подводные лодки КБФ пытались прорвать мощную финско-немецкую противолодочную оборону в Финском заливе и выйти на оперативный простор в Балтийском море, однако нарген-порккалауддскую позицию преодолеть им не удалось. Поэтому весь 1943 год для финских подводников стал относительно «мирным». Лодки занимались боевой подготовкой в Финском заливе к западу от минного заграждения „Seeigel“ и в Ботническом заливе, а также служили учебными целями для немецких и финских противолодочных сил. В сентябре от подрыва на магнитной mine получил повреждения ледокол “Sisu” и функции плавбазы ПЛ стал выполнять учебный парусник “Suomen Joutsen”. К 25 января 1944 все лодки закончили кампанию.

10 июня 1944 года войска Ленинградского фронта начали наступление на позиции финских войск на Карельском перешейке и 20 июня захватили Выборг. Однако, финские войска продолжали удерживать острова Бьёркского архипелага, оказавшиеся в тылу советских войск. Для противодействия кораблям КБФ, осуществлявшим артиллерийскую поддержку советских войск и ведущим десантные операции на островах архипелага, с 17 июня все финские ПЛ, за исключением “Saukko” начали действовать в этом районе, базируясь в шхерах северо-восточной части Финского залива (Virolahti, Risholm, Tormoo). Дизель “Saukko”, изготовленный фирмой Krupp-Germaniawerft, отличался крайне низкой надежностью, а к зиме 1943–1944 года окончательно пришел в полную негодность и в январе был демонтирован для капитального ремонта.

До начала июля 1–2 финские субмарины постоянно патрулировали у северного входа в пролив Бьёркезунд, но подходящих целей не обнаружили – здесь действовали только мелкие катера КБФ. Действия лодок осложнялись белыми ночами и господствующей в воздухе советской авиацией. В начале июля в связи с падением Бьёркского архипелага район действия финских ПЛ переместился в Выборгский залив.

3 июля “Vesihiiisi”, приняв на борт 20 мин, вышла в район к востоку от Peninsula для постановки минного заграждения. В 10.50 следующего дня на подходах к месту постановки она была обнаружена советскими кораблями. Тральщики и катера МО преследовали ее в течение двух часов, сбросив около 20 глубинных бомб. В 13.05–13.47 лодка выставила заграждение “Ека 1” и в 02.30 пятого июля вернулась в базу, непрерывно пробыв под водой около 20 часов.

Последней финской лодкой, действовавшей в Выборгском заливе, была “Vetehinen”, поставившая минное заграждение “Екро 1” в Бьёркезунде 5 июля. Во время операции она была обстреляна противником, отдельные осколки упали на палубу. Позднее финские ПЛ патрулировали западнее линии Хуовари-Сескар. Начиная с 26 июня в восточной части Финского залива, включая Выборгский залив, стали действовать немецкие подлодки типа VIIС. Они добились ряда успехов, но одна из них была потоплена (U 250).

8 июля „Vesihiiisi“ выставила минное заграждение “Ека 2” (18 мин) к северу от острова Лавенсаари. Ввиду отсутствия подходящих целей, дальнейшая деятельность финских лодок в основном ограничивалась ведением разведки к северу от Лавенсаари. 23 августа “Iku-Turso” пыталась атаковать суда, стоявшие в гавани этого острова. Лодка подошла к гавани в подводном положении, имея под килем всего 1–2 метра и, при развороте для стрельбы из кормовых аппаратов, попала в противолодочную сеть. В результате взрыва подрывного патрона “Iku-Turso” получила ряд повреждений – вышли из строя оба перископа, баки около 20 аккумуляторных батарей треснули и в трюм начал вытекать электролит. Лодка вернулась в базу.

Поход “Vetehinen” 31 августа–2 сентября к Лавенсаари стал последней операцией финских лодок в войне с СССР. Из-за штормовой погоды лодка вернулась в базу. В 07.00 четвертого сентября финские вооруженные силы прекратили военные действия и все подводные лодки оставались у острова Emäsalo восточнее Хельсинки.

Согласно условиям прекращения огня все немецкие войска должны были покинуть территорию Финляндии к 15 сентября, однако в этот день они предприняли неудачную попытку выбить финский гарнизон с острова Suursaari (Гогланд). Планы оккупации Гогланда («Танне-Ост») и Аландских островов («Танне-Вест») на случай выхода Финляндии из войны были разработаны Германией еще в марте. Опасаясь нападения немцев на Аландские острова, финское командование срочно перебросило подводные лодки в этот район. Однако, Германия, озабоченная возможной реакцией Швеции, от операции «Танне-Вест» отказалась.

После подписания Московского соглашения о перемирии 19 сентября 1944 года, финские ПЛ оставались в своих базах, в конце ноября они перешли в Турку, а в декабре-январе 1945 года в Суоменлинну (Свеаборг), где и простояли долгих восемь лет. В ходе войны с СССР

финские субмарины потопили две подлодки противника («С-7» и «Щ-305») и один транспорт («Выборг», 3183 брт) не понеся потерь.

Согласно условиям мирного договора с Финляндией, подписанному в Париже 10 февраля 1947 года, ей запрещалось иметь подводные лодки. В мае 1953 года финское правительство приняло решение о продаже лодок (за исключением “Vesikko”) на слом и 1 июля того же года был подписан контракт с фирмой “Etablissement Pascal de Saedeleir” на их разделку в Бельгии.

12-31 августа 1953 года “Vesihisi” и “Iku-Turso” были отбуксированы немецким буксиром “Stein” в Антверпен. 15 сентября туда же отправились “Vetehinen” и “Saukko”, но во время шторма в Северном море «малютка» была потеряна и “Stein” прибыл в порт 1 октября только с одной лодкой на буксире. Вскоре дрейфующую “Saukko” обнаружило гол-андское судно и привело ее в Антверпен. В ожидании разделки лодок предприимчивая бельгийская компания решила получить дополнительный доход. На ограждении рубки “Vesihisi” появилась надпись “U 17” и ее стали выдавать за немецкую субмарину то первой, то второй мировой войны, а доверчивые туристы платили по 20 франков за возможность посетить лодку. И только вмешательство финского посольства остановило этот «бизнес».

“Vesikko” ожидала более счастливая судьба. В 1955 году из Суоменлинны ее перевели на судовой верфь Valmet в Katajanokka, а в октябре 1959 года решили отправить на слом. Однако, благодаря усилиям подводников-ветеранов лодку удалось спасти. Ее по частям доставили в Суоменлинну, смонтировали и установили на берегу к 1962 году. После длительного процесса реставрации “Vesikko” была открыта для посетителей 9 июля 1973 года в День финского военно-морского флота как экспозиция Военного музея (Sota Museum) крепости Суоменлинна. Это единственная уцелевшая лодка типа II.

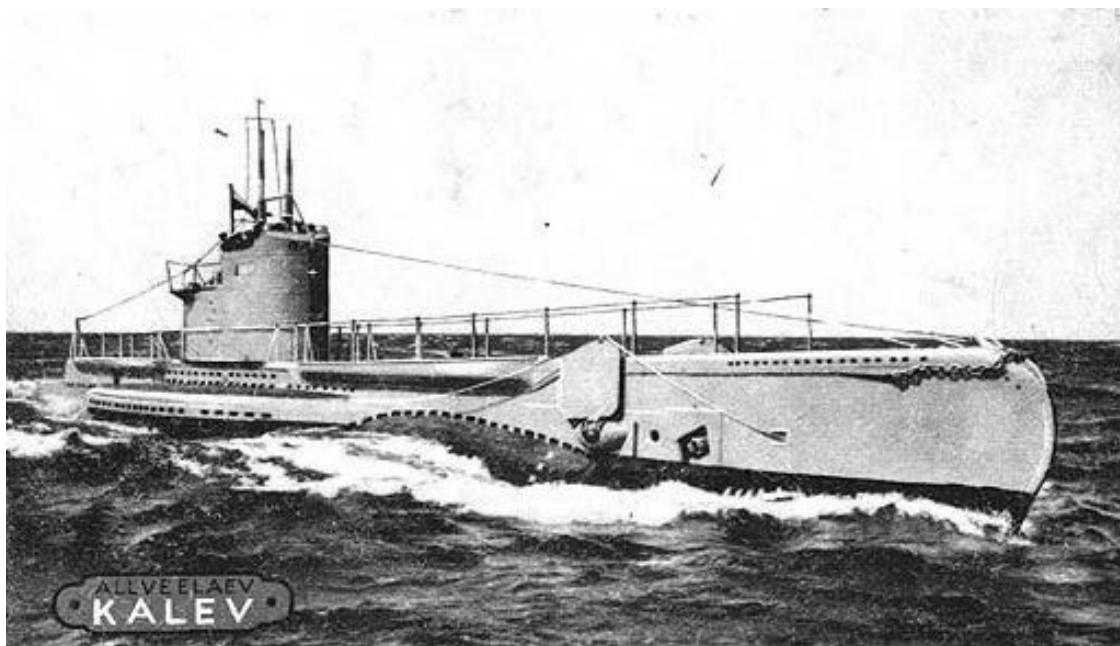
Глава третья

“Lembit” – будь достоин имени своего

В ангаре бывшей Гидрогавани, ныне Эстонском морском музее в Таллинне, демонстрируется подводная лодка «Лембит». Более чем восьмидесятилетняя история этого корабля весьма интересна. Эстонские националисты-«патриоты» помнят только трехлетнюю, ничем не знаменитую, биографию этого корабля в составе их флота, но полностью игнорируют 52-летнюю в составе советского ВМФ, а их советско-российские коллеги приписывают лодке уйму фиктивных побед.

В начале 30-х годов прошлого века правительство Эстонской республики приняло решение о модернизации военно-морского флота, состоявшего к тому времени в основном из кораблей, ранее входивших в состав российского императорского флота. Предполагалось, в частности, построить две подводных лодки-минных заградителя. Для этого требовались весьма значительные для крошечной республики средства. Около 50 % необходимой суммы (2,314 млн. эстонских крон) получили, продав эсминцы типа «Новик» “Wambola” (построен в 1915 году) и “Lennuk” (1913 год) Перу, где они получили названия “Almirante Villar” и “Almirante Guise”. Кроме того, велся сбор добровольных пожертвований – в 1934-39 годах они дали 500 000 крон. Однако, на эти средства в 1939 году был построен сторожевой корабль “Pikker”. Недостающие деньги на строительство ПЛ были выделены из государственного бюджета.

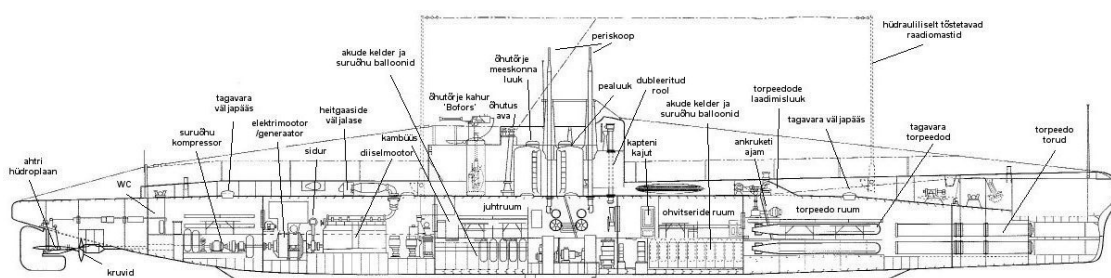
В декабре 1934 года был заключен контракт с известной британской судостроительной компанией Виккерс-Армстронг (Vickers Armstrong) в Барроу (Barrow-in-Furness), имевшей большой опыт строительства подводных лодок, на строительство двух ПЛ на общую сумму 6,6 млн. крон (360 000 фунтов стерлингов). Лодкам были присвоены названия “Kalev” в честь богатыря-героя эстонского эпоса и “Lembit” – в честь вождя эстов, возглавившего в XII веке борьбу с немецким крестоносцами. Крестной матерью «Лембита» была Алиса Шмидт, жена эстонского посла в Великобритании.



«Калев» (из архива автора)

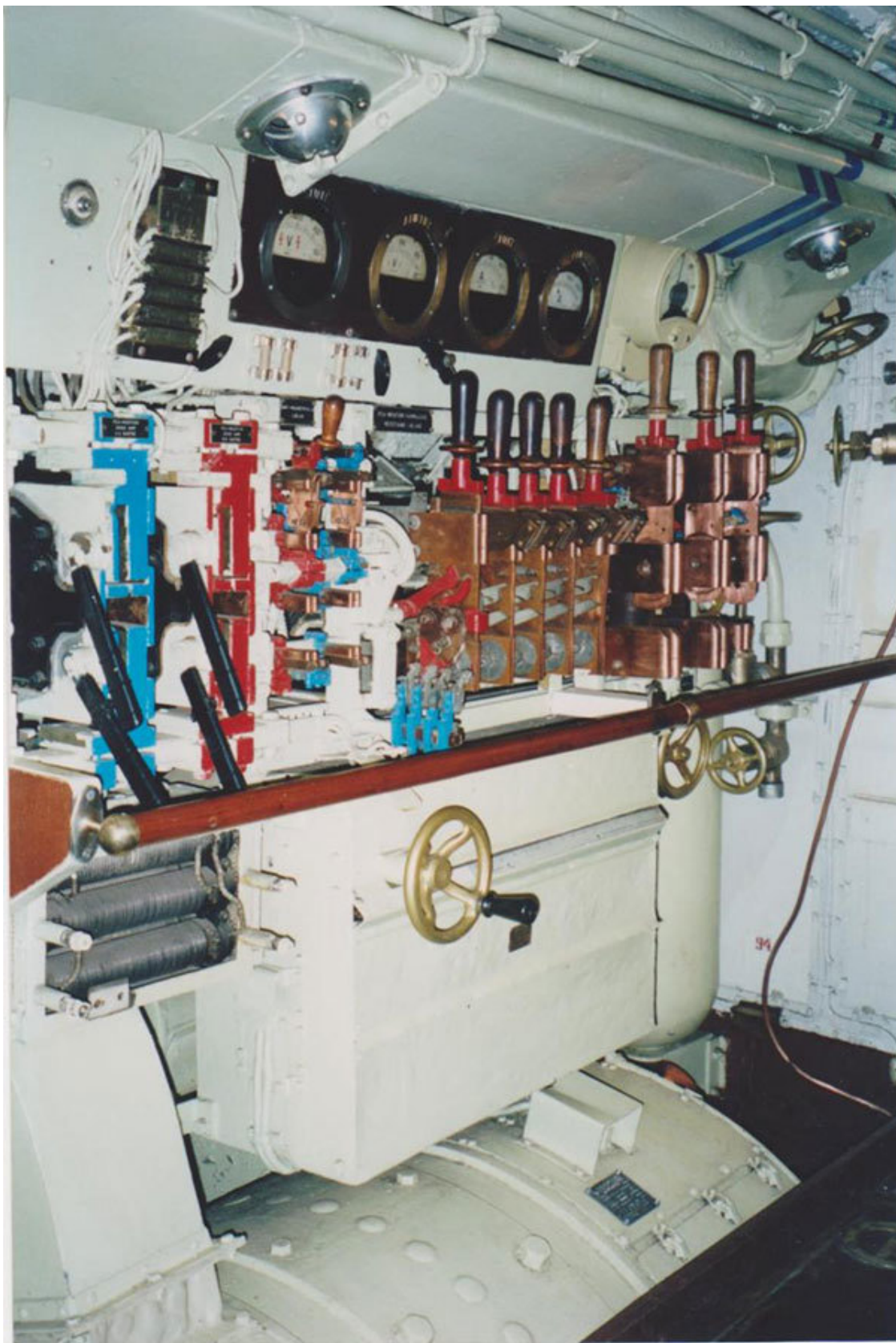
На лобовой части ограждения рубки «Лембита» красовалась эмблема подлодки: голубой круг в золоченом обрамлении, с черно-белым крестом внутри (цвета национального флага). Над крестом трезубец Нептуна и надпись: “LEMBIT”, а внизу: “VÄÄRI OMA NIME” – “Будь достоин имени своего”.

События	“Kalev”	“Lembit”
Закладка киля	Май 1935	19 июня 1935
Спуск на воду	7 июля 1936	7 июля 1936
Вступление в строй	12 марта 1937	14 мая 1937
Прибытие в Таллин	1 июня 1937	9 июля 1937



Поперечный разрез «Лембита»
(из архива автора)

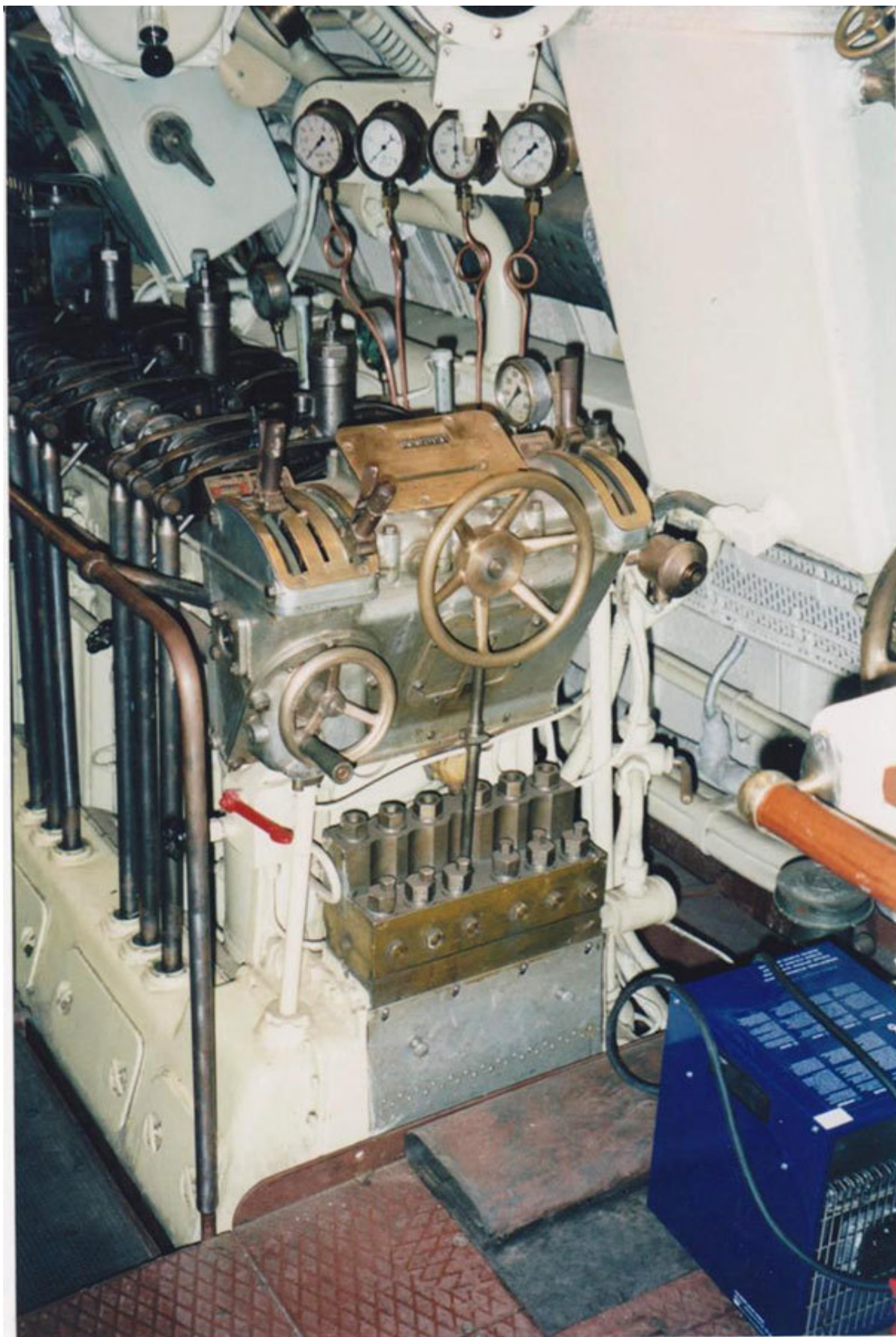
Для своего времени конструкция лодок была вполне современной. Их хорошие эксплуатационные и боевые качества подтвердились в ходе Великой Отечественной войны. Лодки были полуторакорпусными, клепанными. Толщина обшивки прочного корпуса составляла 12 мм. Легкий корпус имел ледовый пояс и массивный литой форштевень, носовые горизонтальные рули заваливались, что облегчало плавание в ледовых условиях Финского залива. В бортовых булях располагались минные шахты и цистерны главного балласта. Плоские прочные переборки делили прочный корпус на пять отсеков, прочная рубка выполнена в виде цилиндра. В ограждении рубки располагались также рассчитанные на предельную глубину погружения шахта 40-мм зенитного автомата и шахта для выхода к нему артрасчета. Первый отсек – торпедный и жилой. Во втором отсеке в герметичной яме располагалась первая группа аккумуляторных батарей и баллоны воздуха высокого давления, а над ней офицерская кают-компания и койки офицеров, отделенные от общего помещения шторами, в отдельной выгородке – каюта командира. В третьем отсеке – центральный пост, вторая группа аккумуляторных батарей, баллоны ВВД, в выгородке – радио-рубка и гидроакустическая аппаратура, а также камбуз и несколько коек для команды. Камбуз располагался не в отдельной выгородке, а непосредственно между койками. Для доступа к аккумуляторам имелось по три люка на батарею, вентиляция батарей – общеямовая. В четвертом отсеке – дизели и главные электромоторы, в пятом – жилое помещение старшин, механизмы управления рулями и другое вспомогательное оборудование. Выходные люки концевых отсеков снабжены резиновыми тубусами и могли использоваться для аварийного выхода личного состава на поверхность. Погрузка торпед производилась через расположенный в первом отсеке торпедоперегрузочный люк.



Пост управления главным электромотором
(фото автора)

Главные дизели производства фирмы Vickers Armstrong – шестицилиндровые, реверсивные, четырехтактные, безкомпрессорные с четырьмя клапанами на цилиндр и насос-

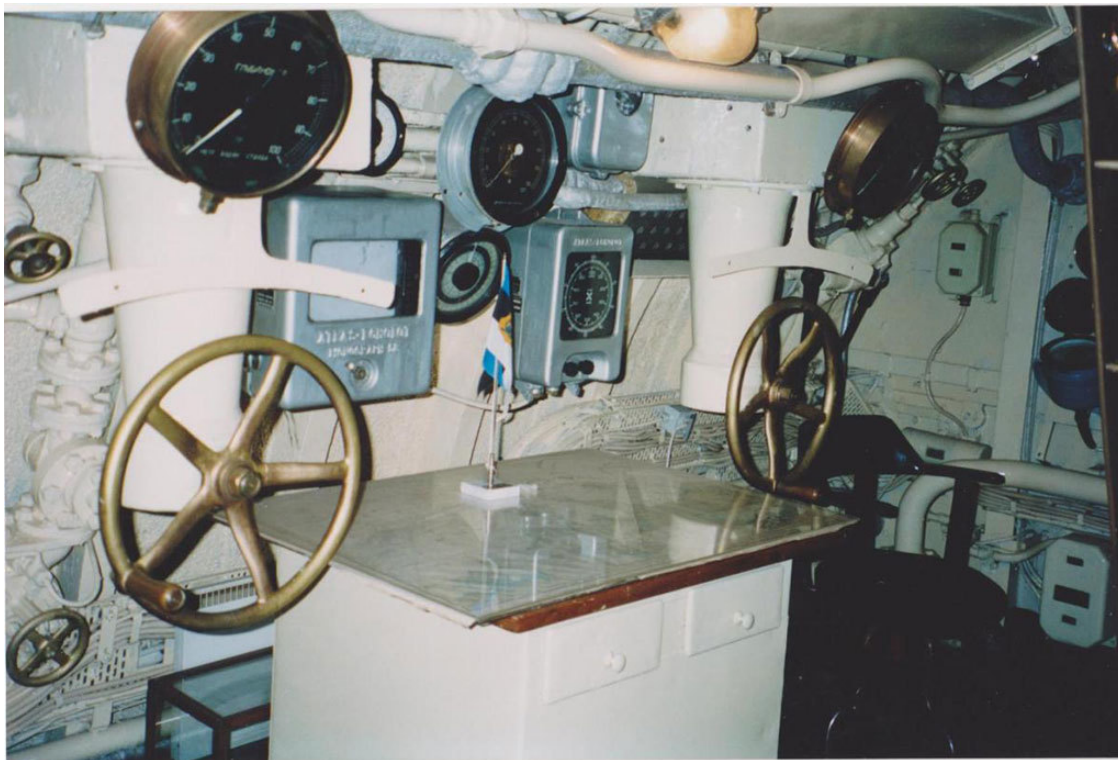
форсунками. Гребные электродвигатели фирмы Metropolitan-Vickers-двухъякорные. Дизели соединялись с электромоторами и моторы с гребными валами кулачковыми муфтами. Вспомогательные механизмы – с электроприводами. Аккумуляторные батареи – трубчатого типа. Для пополнения запасов сжатого воздуха служили два компрессора типа «Равель» производительностью 3,7 л/мин, для продувания цистерн главного балласта – два компрессора низкого давления производительностью 12,75 м³/мин. Функции трюмных и дифферентовочных насосов выполняли два центробежных насоса производительностью по 10 т/ч.



Дизель «Лембита» (фото автора)

Система гидравлических приводов служила для управления рулями, клапанами вентиляции и кингстонами балластных цистерн, подъема перископов, открытия крышек торпедных аппаратов и артиллерийской шахты, отдачи стопоров минно-сбрасывающего устройства

и подъема-опускания радиомачт. Арматура и трубопроводы всех систем были изготовлены из меди или бронзы.



Пост управления горизонтальными рулями
(фото автора)

Четыре носовых торпедных аппарата калибра 533-мм-пневматические с системой безпузырной стрельбы с выпуском воздуха в отсек. Путем установки специальных вкладышей можно было вести стрельбу английскими 457-мм торпедами. Штатными торпедами лодок в эстонском флоте являлись парогазовые британские Mk VIII (поставлялись и в СССР в 1944 г.), в составе советского ВМФ использовались также 53–27 (первая советская торпеда, созданная на основе старой 450-мм торпеды 45–15 образца 1915 года). В советском акте обследования бывших эстонских ПЛ упоминаются и 457-мм британские торпеды, но их тип не указывался. Ниже приводятся ТТХ этих торпед:

Тип торпеды	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность хода, км (скорость хода, узл.)
53-27	533	7,0	1710	265	3,7 (45)
Mk VIII	533	6,7	1505	340	4,57 (45,5)

В большинстве источников торпедный боезапас оценивается в 8 штук (4 в аппаратах и 4 на стеллажах), но многие приводят 10 торпед (скорее всего дополнительные торпеды могли размещаться на настиле первого отсека).

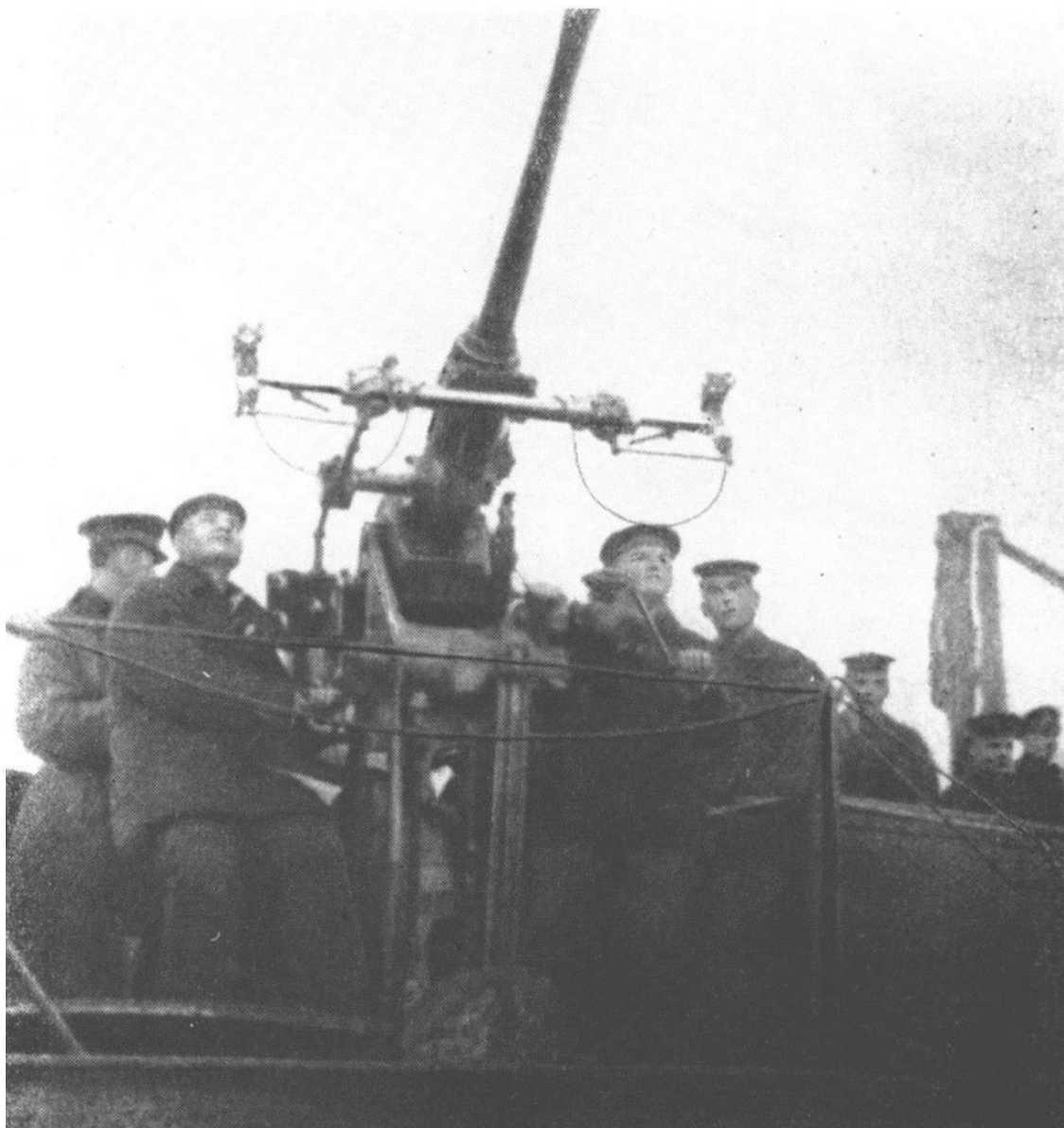


Торпедные аппараты «Лембита»

Особый интерес представляет минное вооружение этих этих лодок. На протяжении многих лет в российском и советском флотах искали оптимальную конструкцию минносбрасывающего устройства для ПЛ, при этом крайне критически относились к так называемым «мокрым» системам хранения мин. К их удивлению (и к полному удовлетворению подводников), такая система «Лембита» оказалась весьма удачной. В булевых цистернах располагалось по пять вертикальных минных шахт с каждого борта. В них хранилось по две мины, удерживаемых стопорами с гидроприводом. Верхняя часть шахты закрывалась откидными листами, нижние крышки отсутствовали, то-есть постоянно сообщались с забортным пространством. Стопора отдавались из прочного корпуса и мины выпадали из шахт под действием их отрицательной плавучести. В отличие от советских лодок-минных заградителей типа «Л» или «К» эта система отличалась высокой надежностью. Насколько мне известно, при постановке мин с лодок типа «Калев» отказов не наблюдалось. Штатной миной этих кораблей являлись якорные гальваноударные немецкие мины ЕМА образца 1912 года с якорем фирмы Виккерс, называвшихся в советском флоте БГЛ (большая германская лодочная мина). Вероятно, в эстонском флоте обозначали как тип «Мотала». Вес ВВ-120 кг, глубина постановки до 120 метров. На складах эстонского ВМФ находилось около 200 мин ЕМА, но якорей поставили только 40, остальные якоря планировалось изготовить в Эстонии. Для пополнения запаса в 1943-44 годах по ленд-лизу были поставлены 352 британские противолодочные мины типа Т MkIV. Мины якорные, гальваноударные, с установкой на заданное углубление гидростатическим стопором, глубина постановки до 150 м. Время перехода в боевое положение 15–18 минут. Вес ВВ-233 кг.

Артиллерийское вооружение состояло из «скрывающейся» 40-мм зенитной артустановки фирмы «Бофорс» (установлена в сентябре 1938 года), размещенной в прочной шахте, подъем – электроприводом с червячной передачей (для этого требовалось всего около 1,5 минут) со следующими ТТХ: длина ствола 36 калибров, максимальный угол возвышения 90°, начальная

скорость снаряда 700 м/с, дальность стрельбы горизонтальная 8000 м, потолок 4000, скорострельность 120 выстр/мин, масса снаряда 0,9 кг. Кроме того имелся пулемет Lewis калибра 7,71-мм.



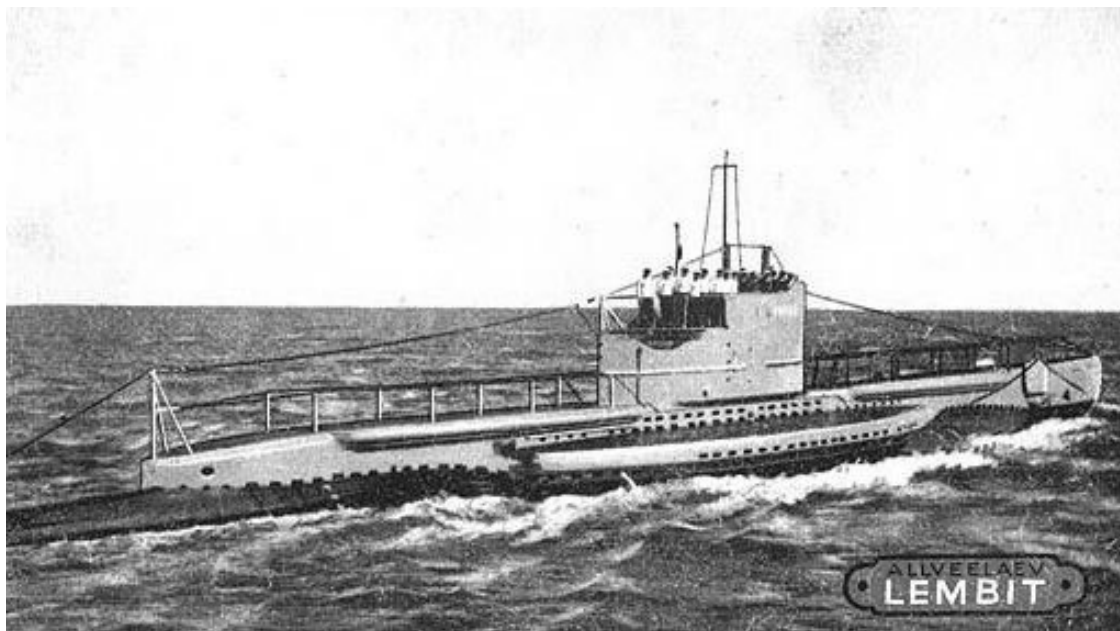
Орудие «Лембита», 1942 год
(из архива автора)

Для радиосвязи с берегом на перископной глубине служили две заваливающиеся 10-метровые радиомачты с приводом из прочного корпуса. В системе регенерации воздуха для удаления углекислого газа использовался содовый раствор, кроме того испорченный воздух перекачивался в баллоны и замещался кислородом, хранившимся в специальных баллонах.

Водоизмещение надводное, т	665,4
Водоизмещение подводное, т	853,4
Размерения максимальные, м	
длина	59,51
ширина	7,49
осадка	3,48
Запас плавучести, %	28
Вооружение торпедное	
количество аппаратов / калибр, мм	4 носовых/533
запас торпед	8 (10?)
Вооружение минное	
количество шахт	10
запас мин	20
Вооружение артиллерийское	
количество стволов-калибр, мм	1-40
боекомплект	1000
Скорость максимальная, уз	
надводная	13,7 (13,5?)
подводная	8,5

Дальность плавания, миль/скорость, уз	
надводная	2000/10 2600/9 3757/6,9
подводная	80/4 100/2,5 150/2
Количество дизелей x мощность, л.с.	2 x 600
Запас топлива, т	20 (макс. 40)
Количество электродвигателей x мощность, л.с.	2 x 395
Количество групп аккумулят. батарей/число элементов	2 /120
Продолжительность полной зарядки батарей, ч	8,3
Тип аккумуляторной батареи	ЕІ
Глубина погружения, м	
рабочая	75 (70?)
предельная	90
Автономность, сут	20 (30?)
Время непрерывного пребывания под водой, ч	72
Численность экипажа в эстонском флоте, чел.	
офицеры	4
старшины	27
матросы	1
Численность экипажа в советском флоте, чел.	
офицеры	6
младшие командиры	15
краснофлотцы	16

Эстонский экипаж в подавляющем своем большинстве состоял из профессиональных военных и только одного матроса срочной службы-кока и был значительно меньше советского. За время службы под эстонским флагом «Лембит» только в 1939 году проводил учебные торпедные стрельбы, а постановка мин не отрабатывалась вообще. Лодка совершила три зарубежных похода в Хельсинки и Ригу.



«Лембит» в море, 30-е годы
(из архива автора)

6 августа 1940 года Эстония была принята в состав СССР, а 19 августа на эстонских кораблях подняли советские военно-морские флаги и они вошли в состав Краснознаменного Балтийского флота. Однако обе лодки могла постигнуть и другая судьба – 24 февраля 1940 года Германия, испытывавшая острую нехватку лодок в ходе битвы за Атлантику, обратилась к эстонскому правительству с предложением о продаже «Калева» и «Лембита», но оно было отклонено.

Экипаж «Лембита» встретил смену власти в стране настороженно или даже враждебно. Командир лодки Фердинанд Шмидехельм (немец по происхождению) покинул ее, сдав дела старшему офицеру Рихарду Кокку (29 июня 1941 года бывший командир «Лембита» был арестован НКВД и позднее расстрелян). В октябре в командование лодкой вступил 35-летний капитан-лейтенант Владимир Антонович Полещук. С 1924 года он был моряком торгового флота, а в 1935 стал подводником, окончил командирский класс УОПП (учебный отряд подводного плавания) в 1937 году. Во время советско-финской войны командовал «Щ-322». В советских источниках утверждалось, что он «умело и решительно атаковал и потопил вражеский транспорт водоизмещением 12 тыс. т.». На самом деле это был следовавший из Ленинграда нейтральный немецкий пароход «Райнбек» (2804 брт).

Из состава бывшего эстонского флота остались служить пять старшин групп: боцман, торпедистов, мотористов, электриков, трюмных. Всем им было присвоено мичманское звание, а в феврале 1941 года привели к присяге. Мичманы-эстонцы оказались замечательными воспитателями. Они составили тот костяк команды, вокруг которого налаживалась боевая и специальная подготовка прибывших для дальнейшей службы на «Лембит» краснофлотцев.

Штат экипажа «Лембита» в составе КБФ

Должность	Численность
Командиры (офицерский состав)	
Командир	1
Комиссар	1
Старпом	1
Командир БЧ-1-4 (штурманская-связи)	1
Командир БЧ-2-3 (артиллерийская-минно-торпедная)	1
Командир БЧ-5 (электромеханическая)	1
Младшие командиры/краснофлотцы	
Боцман	1
Командир отделения рулевых	1
Рулевой	1
Штурманский электрик	1
Старшина группы радистов	1
Радист	1
Командир отделения акустиков	1
Командир отделения СКС (шифровальщик)	1
Командир отделения комендоров	1
Старшина группы торпедистов	1
Командир отделения торпедистов	1
Торпедист	2
Старшина группы мотористов	1
Командир отделения мотористов	2
Моторист	4
Старшина группы электриков	1
Командир отделения электриков	1
Электрик	2
Старшина группы трюмных	1
Командир отделения трюмных	1
Трюмный	2
Санинструктор	1
Кок	1
Строевой краснофлотец	1

Эстонский командир лодки передал Полещуку только список на двух страницах забортовых отверстий, подлежащих закрытию при погружении-другая документация отсутствовала. Офицеры лодки наладили организацию службы с соответствии с уставами советского флота, составили табель боевых постов и командных пунктов, написали боевые надводные и подводные расписания, выработали инструкции по обязанностям на боевых постах, составили расписания повседневной службы. Велось освоение новой для советских подводников иностранной техники, проводились боевые учения.



В.А. Полещук
(из архива автора)

«Лембит» считался кораблем второго ранга и был включен в состав второй бригады ПЛ КБФ. Ее оценивали как вполне современную лодку с мощным вооружением, но в то же время указывалось на ее малые надводные скорость и дальность плавания, малую глубину погружения. Из всего этого можно согласиться только с малой надводной дальностью плавания по сравнению с аналогичными отечественными лодками, но при этом следует учесть, что ПЛ типа «Лембит» предназначались для боевых действий в Финском заливе и прилегающих районах восточной Балтики. Скорость же надводного хода и глубина погружения незначительно отличались от ПЛ советской постройки.

В начале 1941 года «Калев» и «Лембит» перешли для базирования в Либаву (Лиепая), где вошли в состав 3 дивизиона 1 бригады подводных лодок КБФ. Для них из Таллина доставили 10 практических и 80 боевых мин БГЛ. Уже в первый день войны «Лембит» покинул базу, где осталось большое количество этих мин. 23 июня подводная лодка прибыла в Виндаву (Вентспилс), 25-перешла в Усть-Двинск, 27-в Кувайсте, 1 июля субмарина была уже в Палдиски. 5 июля «Лембит» прибыл в Кронштадт, где до конца месяца проходил докование. 3 августа лодка переходит в Таллин, где приняла мины и 10 августа вышла в свой первый боевой поход.

Цель похода – постановка мин в районе мыса Аркона. До меридиана мыса Ристна лодка эскортировалась пятью базовыми тральщиками и четырьмя сторожевыми катерами, а далее самостоятельно. Утром 15 августа во время шторма вышла из строя система гидравлики и только через три часа экипаж частично ввел ее в строй. Причиной неполадки было повреждение трубопровода привода носовых горизонтальных рулей, проходивший в надстройке вне прочного корпуса. Поврежденный трубопровод отключили и использовать носовые рули стало невозможным.

Эти рули в надводном положении обычно зафиксированы в вертикальном положении, но теперь свободно болтались вверх-вниз, сотрясая ударами носовую часть лодки. В подводном же положении открылась сильная течь через ослабленные в этом районе заклепки прочного корпуса. Экипажу удалось устранить течь и, несмотря на штормовую погоду, зафиксировать стальным тросом носовые горизонтальные рули в поднятом положении.

Утром 17 августа лодка прибыла на заданную позицию и в 18.02–19.50 в подводном положении выставила минное заграждение (5 банок по 4 мины, интервал между банками 8,6-11,5 кабельтов, минный интервал 60 м, углубление 2,5 м) в 13,5-15 милях севернее мыса Аркона. Вечером «Лембит» начал возвращение в базу, так как не имел возможности уверенно выходить в торпедные атаки, используя только кормовые горизонтальные рули. Днем 21 августа в устье Финского залива лодку встретили 5 БТЩ и 4 СКА и вечером она пришла в Минную гавань Таллина.

Минное заграждение было выставлено в стороне от судоходного фарватера и, скорее всего, не привело к потерям противника. Советские источники утверждали, что на этих минах подорвались учебное судно «Дойчланд», железнодорожный паром и транспорт, однако подтверждений этому нет.

Схема Финского залива

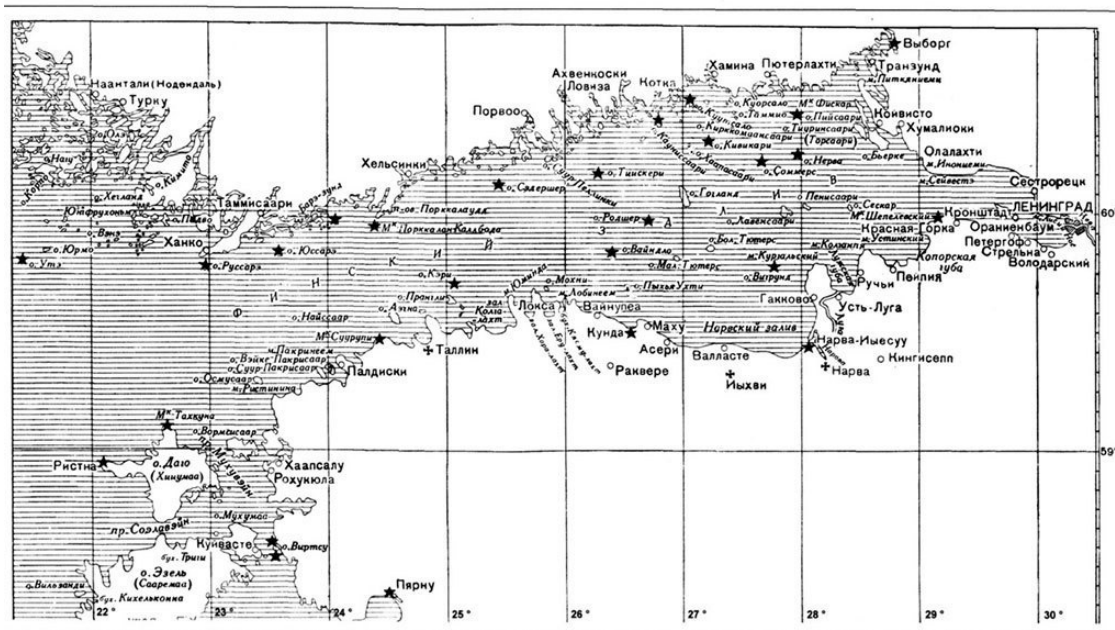


Схема Финского залива
(из архива автора)

28 августа «Лембит» в составе отряда главных сил начал переход в Кронштадт и вечером следующего дня благополучно его достиг (из 7 ПЛ, участвовавших в переходе, погибли две). Здесь на Морском заводе был выполнен ремонт ряда механизмов. 23 сентября вражеская авиация начала массированные налеты на Кронштадт, в отражении которых принимал участие и «Лембит», используя 40-мм орудие.

А.М. Матиясевич вспоминал: «бомбы...падали вблизи лодки; взрываясь, поднимали столбы грязи и воды. Корпус лодки содрогался и временами качался от взрывной волны. Лодка покрылась слоем ила и песка. Мы тоже были все в грязи.»

Во избежание потерь, Военный совет флота приказал вывести лодки на открытый рейд у Толбухина маяка. На «Лембите» прервали ремонт и после пополнения запасов перешли в заданную точку. Семь суток – ночью над водой, днем – под водой провела здесь лодка. Перед выходом из Кронштадта поступил приказ командования бригады ПЛ о списании с лодки нескольких моряков, включая всех эстонцев, для направления их на другие лодки. Причины списания мичманов-эстонцев и их дальнейшая судьба стали поводом для различных спекуляций в послеперестроичных средствах массовой информации, в первую очередь эстонских. А вот что писал в своих мемуарах А.М. Матиясевич:

«... следует сказать, что группа моряков-эстонцев с подводных лодок «Лембит» и «Калев» не успела выехать из Ленинграда до его окружения. Позже они были отправлены самолетом в тыл на специальные курсы и затем вошли в состав национальной эстонской части Красной Армии, участвовали в боях за освобождение своей родной Эстонии от фашистских захватчиков.

Особо отличился в боях Эдуард Михайлович Аартее (бывший старшина группы торпедистов – прим. автора). Он командовал партизанским отрядом в тылу врага. В 1943 году Аартее вступил в члены ВКП(б). За смелые боевые действия он был награжден орденом Ленина, орденами Отечественной войны I и II степеней, медалью «Партизан Отечественной войны» I степени и другими медалями. По окончании войны Аартее демобилизовался в звании старшего лейтенанта. Будучи отличным спортсменом, стал председателем Таллинского комитета

физкультуры и спорта, затем много лет работал начальником цеха Таллинского рыбокомбината. В июне 1963 года после тяжелой болезни Э.М. Аартее умер в Таллине.

На сухопутном фронте отличился также Тойво Бернгардович Сумера (старшина группы электриков – прим. автора). Еще до выезда из Ленинграда во время работ в Угольной гавани порта он был ранен осколком фашистского снаряда. После излечения в мае сорок второго года он был направлен в эстонскую национальную часть, участвовал в освобождении от фашистов Таллина, вступил в члены партии. Из армии демобилизовался в звании старшего лейтенанта и стал работать в военном отделе ЦК КПЭ. Затем до ухода на пенсию работал на руководящих хозяйственных должностях в Таллине.»

4 (по другим данным – 6) октября лодка пришла в Ленинград, где поступила в распоряжение начальника укрепленного района. Из членов экипажа был сформирован стрелковый взвод для участия в уличных боях в случае прорыва противника в город. 14 октября В.А. Полещук, который с конца августа занимал также должность командира дивизиона ПЛ, передал командование старпому Матиясевичу.



А.М. Матиясевич, 1943 год
(из архива автора)

Алексей Михайлович Матиясевич родился 17 сентября 1905 года в городе Смоленске. Член ВКП(б) с 1942 года. В 1921–22 годах работал матросом на пароходе «Амстердам» Сибирского округа путей сообщения. В 1927 году окончил Киевский водный техникум, а в 1931 году – Ленинградский морской техникум водных путей сообщения.

В 1931–1934 годах плавал помощником, старшим помощником капитана и капитаном на судах Дальневосточного, а в 1934–1940 годах – Балтийского морских пароходств. В апреле – июле 1934 года был старшим инженером отдела эксплуатации Народного комиссариата морского флота. В июле–октябре 1936 года Алексей Матиясевич участвовал в экспедиции особого назначения, возглавляемой академиком О.Ю. Шмидтом, по переводу эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков» из Кронштадта во Владивосток Северным морским путём. За успешное выполнение правительственного задания 25 февраля 1937 года А.М. Матиясевич награждён орденом «Знак Почёта».

В мае–июле 1940 года капитан-орденоносец участвовал в приёме и переводе закупленных в Голландии судов из Роттердама в Ленинград, по маршруту, проходящему через зоны воюющих государств, в этом пути караван судов подвергался обстрелу и бомбардировке самолётами.

В Военно-Морском флоте с ноября 1940 года. В 1941 году окончил Высшие специальные курсы командного состава подводного плавания Краснознамённого учебного отряда подводного плавания (КУОПП) имени С.М. Кирова. С июля по октябрь 1941 года А.М. Матиясевич – помощник командира «Лембита».

19 октября «Лембит» вышел из Кронштадта в очередной боевой поход в район Нарвского залива. До острова Лавенсари лодка следовала в охранении тральщиков и СКА. Ей была поставлена задача не допускать корабли противника в Усть-Нарву и разведать, работает ли железнодорожная станция Валласте и цементный завод в Ассери, расположенный на берегу моря.

Лодка пробыла в заливе десять дней, обнаружив только одно судно, атаковать которое было невозможно из-за малых глубин. По дымам и паровозным свисткам установили, что железнодорожная станция и цементный завод продолжают работать. Позднее, пользуясь этой информацией, подводная лодка «С-7» обстреляла станцию и завод из 100-мм орудия. 26 октября «Лембит» вернулся в Кронштадт.

В 01.25 5 ноября лодка вышла для постановки мин у южного входа в пролив Бьеркезунд (Финский залив). Кронштадские гавани и рейды начали покрываться льдом, а судов для вывода лодки в море не оказалось. Тут-то и пригодились мощный форштевень и ледовый пояс «Лембита» – лодка вышла на чистую воду самостоятельно.

На рассвете, идя на перископной глубине, лодка вошла в пролив. Малые глубины едва позволяли ставить мины из подводного положения. С 07.35 до 08.23 «Лембит» выставил 5 банок по 4 мины, минный интервал – 60 м, углубление – 2,5 м. В 22.30 лодка вернулась в базу.

Возможно, что на этих минах 28 ноября погиб финский корабль “Porkkala”, водоизмещением 162 т. В различных источниках он фигурирует как тральщик, посыльное или штабное судно. Часто в качестве жертв мин «Лембита» упоминаются финские катерный тральщик “Kuha-3” и малый минный заградитель “Paukku”, однако первый из них подорвался на mine еще 3 ноября, а второй погиб в шторм 14 ноября в Выборжском заливе после навигационной аварии.

Это был последний боевой поход «Лембита» в 1941 году. В целом, результативность действий ПЛ КБФ в этом году была крайне неудовлетворительной. Лодки совершили 67 боевых походов и потопили всего 3 транспорта, потеряв при этом 27 субмарин – среди них был и “Kalev”, вероятно подорвавшийся на mine 30 октября. Утром 7 ноября, преодолев тяжелый лед, лодка вошла в Неву и стала к причалу завода № 196 для ремонта. С 21 ноября «Лембит»

вошел в состав 2-го дивизиона бригады ПЛ. Экипажу лодки предстояло перенести тяжелую блокадную зиму и, отремонтировав ПЛ своими силами, к 15 мая 1942 года ввести в строй. Морозы этой зимой достигали 40 градусов и чтобы предотвратить размораживание механизмов и оборудования, экипаж изготовил из бочек из-под бензина камельки для обогрева отсеков, выведя их дымовые трубы через спасательные люки и шахту для выхода артиллерийского расчета. Команда занималась сухопутной боевой подготовкой в составе батальона морской пехоты, вела охрану завода, проводила учения по борьбе за живучесть лодки-артиллерия противника почти ежедневно обстреливала завод, многие его цеха получили серьезные повреждения. Не забывала о заводе и вражеская авиация. Из вахтенного журнала лодки (4 апреля):

«18.52. В городе объявлена боевая тревога.

18.58. В воздухе 5 самолетов противника, по самолетам открыт огонь.

19.15. Самолеты начали бросать бомбы в районе стоянки кораблей.

19.30. По корме лодки на расстоянии 5 метров взорвалась бомба.

19.32. По носу лодки в 10 метрах взорвались две бомбы.

20.10. Отбой воздушной тревоги. Подводная лодка повреждений не получила».

Всего в течение 1941–1942 годов подводные лодки в Ленинграде в двадцати пяти случаях получили серьезные повреждения от вражеских артобстрелов и бомбардировок.

Для увеличения автономности одну из балластных цистерн переоборудовали для приемки топлива, а небольшую цистерну в прочном корпусе – для пресной воды. Так как последние английские мины были выставлены еще в ноябре, то делались попытки приспособить лодку для использования отечественных мин, но закончить эти работы до выхода «Лембита» из ремонта не удалось.

27 апреля лодка своим ходом отошла от стенки завода и стала у набережной Невы – второй дивизион с плавбазой «Иртыш» дислоцировался у Летнего сада. Река стала полигоном для испытания «Лембита». Между Литейным и Охтинским мостами были проверены маневренные элементы в надводном и подводном положениях, произведена прострелка торпедных аппаратов сжатым воздухом, отработано срочное погружение. Было также произведено размагничивание лодки для защиты от подрыва на магнитных минах.

К этому времени в Финском заливе сложилась сложная обстановка. Несмотря на крайне низкую результативность боевого использования советских ПЛ на Балтике в 1941 году, немецкое и финское морские командования решили полностью заблокировать лодки противника в Финском заливе. Для этого начиная с 25 апреля 1942 года немцами туда были передислоцированы следующие соединения: 1-ю флотилию моторных тральщиков, 18-ю, 31-ю и 34-ю флотилии тральщиков, 12-флотилию охотников за подводными лодками, 3-ю флотилию сторожевых кораблей, 27-десантную флотилию, 2 плавбазы тральных катеров с 32-мя моторными катерами, прорыватель минных заграждений и 2 минных заградителя, флотилию охраны побережья «Остланд» и большое число вспомогательных судов, а позднее на короткое время и 17-ю флотилию тральщиков.

Первые минные заграждения выставили 8 и 9 мая корабли, базировавшиеся на Таллин и Хельсинки. Всего же в течение весны и лета 1942 года были поставлены следующие заграждения:

“Nashorn 1–5” – немецкими минными заградителями между Порккала-Удд и островом Найсаар двумя рядами, всего 1915 мин.

“Seeigel 1–8” – немецкими заградителями, тральщиками и быстроходными десантными баржами юго-восточнее Гогланда, всего 5779 мин, 1450 минных защитников и 200 подрывных шашек.

“Rukajärvi A-C” – поставлено финнами северо-восточнее Гогланда, 1885 мин и 221 минный защитник.

“Ontajärvi I–II” (100 мин) и “Norgpa” – поставлены финнами для защиты острова Коммерс.

“Seehund I–IV” – выставлено немецкими и финскими кораблями северо-западнее заграждений “Seeigel”.

“Laks 1–8” на фарватере восточнее острова Аспе.

“Visepakka” – поставлено финнами в Аландском море (167 мин).

Всего в 1942 году в Финском заливе противник выставил 12873 мины.

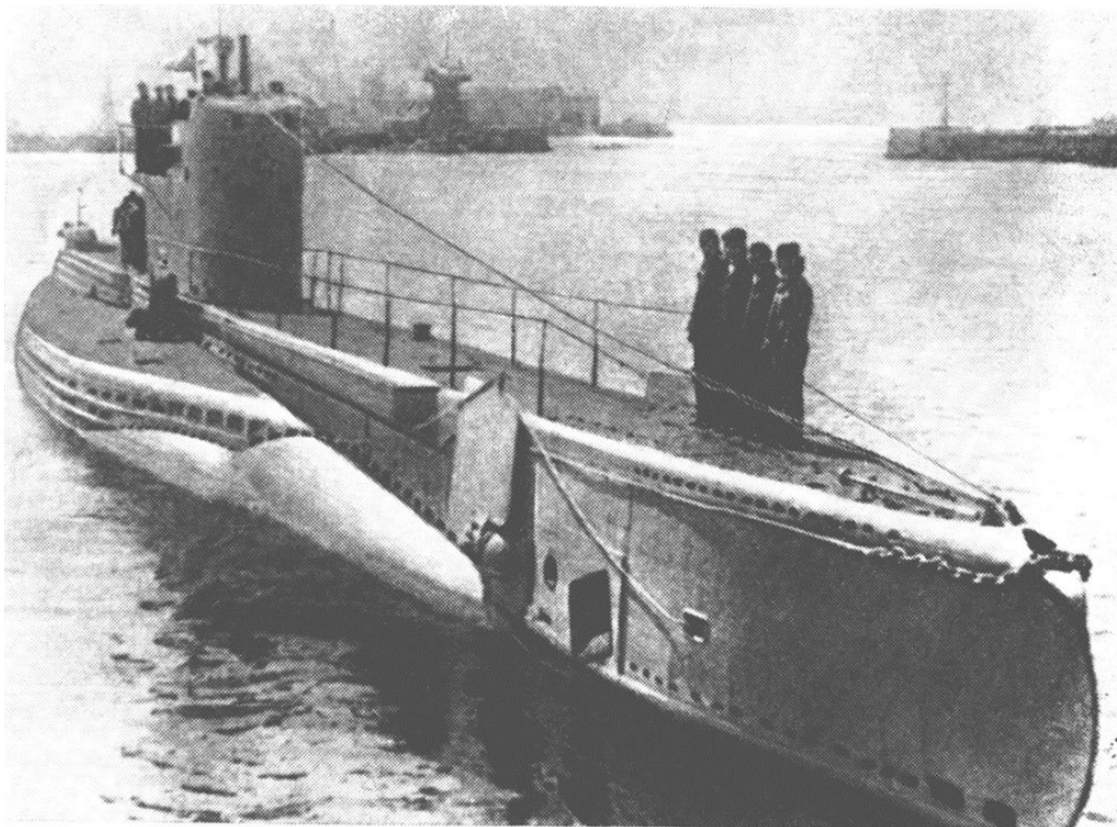
Заграждения представляли собой вертикальные завесы из якорных гальваноударных и неконтактных мин. Донные неконтактные мины стояли в линию с интервалами в 40–60 метров и на глубинах свыше 50 м специально против подводных лодок. Кроме того, в Ленинградском морском канале вражеские катера и авиация периодически ставили донные магнитные мины.

Немецкие и финские охотники за подводными лодками занимали позиции западнее минных заграждений, 6-я финская авиационная эскадрилья вела наблюдение над всем Финским заливом. Кроме того финны перебазировали свои подводные лодки в Мариенхамн (Аландские острова), которые с 9 августа начали охоту на советские ПЛ, выходявшие из Финского залива.

К весне 1942 года на вражеских коммуникациях могли действовать 35 из 41 лодки бригады ПЛ КБФ. Командование бригады решило разделить лодки на три эшелона (11, 9 и 16 единиц соответственно), в зависимости от окончания ремонта и степени подготовки личного состава. Эшелоны должны были действовать последовательно до полного израсходования боеприпасов: с 27 мая по 12 августа, с 9 августа по 19 сентября, с 15 сентября по 18 ноября.

Выход ПЛ в море производился следующим образом. От Ленинграда до Кронштадта они совершали переход только в надводном положении, подвергаясь угрозе подрыва на магнитных минах и артобстрелу из районов Петергофа и Стрельны. Лодки шли по Морскому каналу, либо по фарватеру с глубинами не более 4 метров, проложенному подальше от южного берега Невской губы. Затем от Кронштадта до Шепелевского маяка они следовали в надводном положении в сопровождении эскортных кораблей, а затем самостоятельно под водой. У острова Лавенсари, где находился выносной пункт управления бригады ПЛ, лодки окончательно готовились к походу, после чего корабли обеспечения выводили их на Восточный Гогландский плес. Затем лодки должны были форсировать противолодочные рубежи противника и прорываться в Балтику.

В ночь на 13 августа «Лембит» перешел из Ленинграда в Кронштадт. На переходе он был обстрелян артиллерией противника. В Кронштадте лодка прошла повторное размагничивание, приняла топливо, пресную воду и продовольствие и ночью с 17 на 18 августа совместно с «Щ-309» в сопровождении трех базовых тральщиков и трех сторожевых катеров совершила переход к острову Лавенсари.



«Лембит» в годы войны
(из архива автора)

В 22.00 21 августа «Лембит» в сопровождении трех БТЩ и четырех СКА проследовал в точку погружения в 12 милях западнее Лавенсари. При проводке были вытралены 2 мины и два минных защитника. В ночь на 25 августа лодка благополучно закончила форсирование Финского залива, длившееся 75 часов 40 минут. Лодка предстояло действовать на подходах к фарватерам, ведущим в финские шхеры Уте и Чекарсерн, и в районе маяка Богшер (позиция № 5). По этим путям шли подкрепления на финский фронт, а на рейде Уте формировались конвои с грузами из Финляндии.

Днем 26 августа лодка в подводном положении проникла на рейд острова Уте для разведки. Здесь были обнаружены только два мелких катера. При выходе с рейда «Лембит» выскочил на банку глубиной 4,5 метра в 13 каб. от расположенных на острове наблюдательного поста и береговой батареи. При этом над водой оказались тумбы перископов и верхняя часть мостика. А.М. Матиясевич писал:

«Лодка остановилась. Я стремительно отдраил рубочный люк и выскочил на мостик. «Стоп моторы!»... Теперь я уже без перископа увидел орудия, обращенные в сторону моря, и наблюдательный пост. Мы находились в тылу, на внутреннем рейде. «Продуть среднюю!» Лодка сошла с мели, когда средняя цистерна главного балласта была еще не полностью осушена. «Малый вперед! Курс 130°!» Захлопнув рубочный люк, скомандовал: «Срочное погружение!» Мы снова под водой на перископной глубине, так и не замеченные врагом. С момента касания грунта до выхода на курс по глубоководному фарватеру прошло всего шесть минут!»

27 августа были обнаружены отряд шведских боевых кораблей и шведский конвой, однако из-за большой дистанции атаковать их не удалось. На следующий день «Лембит» перешел в район маяк Богшер-маяк Чекарсерн. Днем 30 августа лодка снова не смогла атаковать конвой из-за большой дистанции.

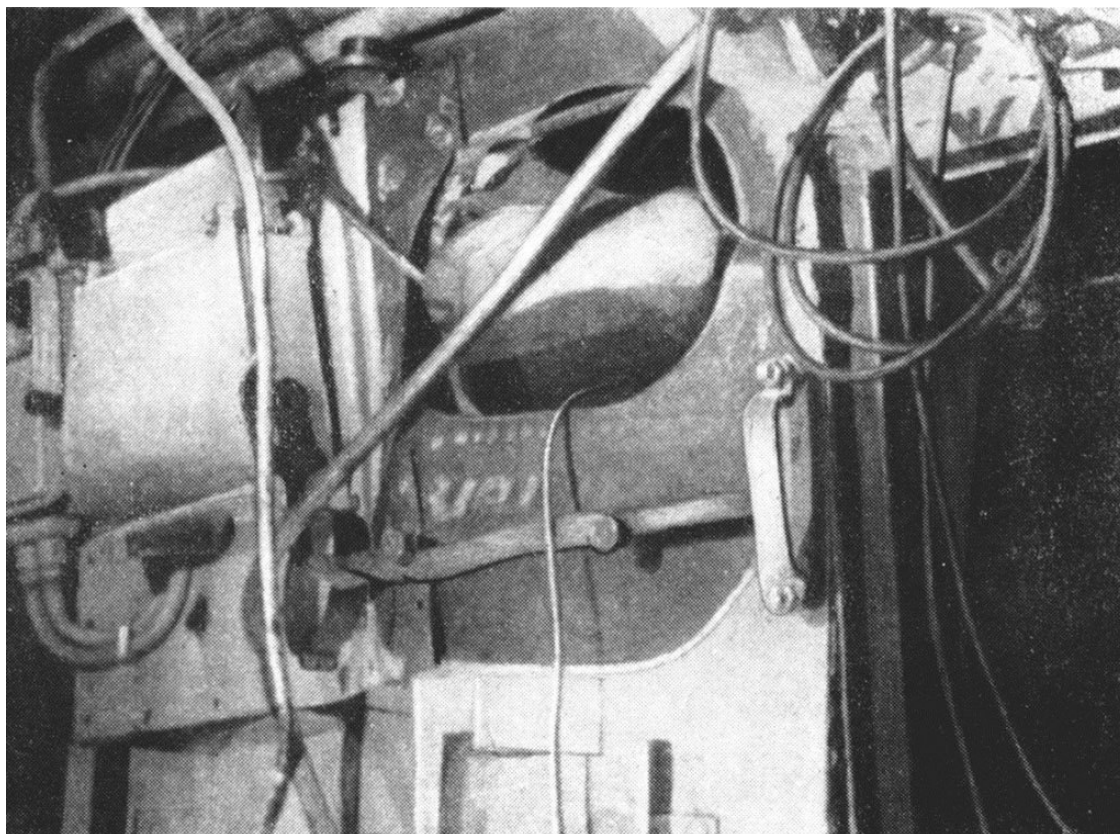
Утром 4 сентября в 15 милях к юго-востоку от острова Уте был обнаружен конвой в составе 8 транспортов в охранении 4 сторожевых кораблей и нескольких СКА. В 09.02 с дистанции 10 каб. выпущены две торпеды по транспорту предположительно в 5–6 тысяч тонн, через несколько минут был слышен сильный взрыв, командир видел в перископ облако густого дыма на месте транспорта и посчитал его потопленным. Моряки же немецкого конвоя наблюдали взрыв торпеды на мелководье, противник в тот день потерь судов в этом районе не имел. Корабли охранения лодку не преследовали.

9 сентября у о. Богшер был обнаружен конвой в составе двух госпитальных судов, двух транспортов и четырех СКР. Занять удобную позицию для торпедной атаки не удалось. В 18.53 13 сентября в районе о. Уте «Лембит» с дистанции 12–14 каб. неудачно атаковал двумя торпедами конвой (5 транспортов, 4 СКР, 2 СКА).

Вечером 13 сентября был получен приказ командования вернуться в базу, но командир лодки решил отложить начало перехода на сутки для полной зарядки аккумуляторных батарей. Утром следующего дня обнаружен конвой из 5 транспортов, 3 СКР и 2 СКА, следовавший к Уте. В 12.07 с дистанции 7–8 каб. из подводного положения произведена торпедная атака – две торпеды выпущены по двум головным транспортам, следовавшим строем уступа. Командир утверждал, что наблюдал в перископ пожар на головном транспорте и погружение второго. На самом деле было повреждено одной торпедой немецкое судно “Finland” (5281 брт), перевозившее 992 отпускников из Финляндии в Германию, из которых погибли 2 и ранено 25 (из них четверо позднее скончались). Транспорт затонул утром следующего дня в ходе буксировки в точке с координатами 59°36 8 с.ш. / 21°14 5 в.д., впоследствии поднят и введен в строй.

До 15.00 сторожевые корабли-мобилизованные рыболовные траулеры “V 307”, “V 302” и “V 310” преследовали «Лембит», сбросив 50 глубинных бомб. В 12.20, когда лодка находилась на глубине 30 метров, после близкого разрыва глубинной бомбы произошел взрыв водорода во 2-й группе аккумуляторных батарей, возник пожар, началось поступление забортной воды через сорванный клинкет шахты лага. Лодка потеряла ход, начала быстро погружаться и легла на грунт на глубине 36 метров. Пострадало 6 человек, вышло из строя оборудование радиорубки.

А.М. Матиясевич вспоминал: «Наш центральный пост, где каждая деталь пригнана, где глаз всегда радуется привычный морской порядок, сейчас не узнать: палубный настил над аккумуляторной батареей вздулся горбом, герметические крышки люков и дверь радиорубки сорваны, тяжелую камбузную электроплиту сдвинуло с места, вертикальная стенка выгородки радиорубки превращена в гармошку, шахта батарейной вентиляции разорвана по шву. Это все – видимые повреждения».



Повреждения в центральном посту «Лембита»
(из архива автора)

Экипажу удалось ликвидировать пожар, прекратить поступление воды и ночью с трудом всплыть на поверхность. Для ликвидации неисправностей и подготовки к форсированию Финского залива ПЛ отошла на юг к мысу Ристна. В первую очередь надо было осушить от забортной воды и электролита разрушенную аккумуляторную яму, из которой выделялся ядовитый хлор и нейтрализовать разлившийся электролит содовым раствором. Полный опасностей Финский залив предстояло преодолеть, используя только одну аккумуляторную батарею.

Попытались ввести в строй и радиостанцию – требовалась последняя информация об обстановке в заливе для его успешного форсирования. Однако, отремонтировать удалось только радиоприемник. Ввод радиоантенны в корпус лодки оказался перебитым, поэтому пришлось протянуть антенну через рубочный люк. В случае срочного погружения нельзя было быстро закрыть люк, так как требовалось не менее 30 секунд для отсоединения антенны.

В ночь на 16 сентября «Лембит» начал форсирование залива. С наступлением темноты 17 сентября лодка всплыла на Западном гогландском плесе для зарядки аккумуляторной батареи и была обстреляна вражеским сторожевым катером, получив 4 пробоины в ограждении рубки. Утром следующего дня лодку преследовали финские сторожевые катера «VMV 2» и «VMV 13», сбросившие несколько глубинных бомб. «Лембит» лег на слой «жидкого грунта» на глубине 40 метров, были остановлены моторы и катера вскоре потеряли с ней контакт. В 18.30 лодка в подводном положении выскочила на банку Преображения, но снялась с нее самостоятельно.

В 12.32 19 сентября после полутора суток подводного хода с почти полностью разряженной аккумуляторной батареей лодка всплыла и в 13.20 была встречена в 6,5 каб. южнее острова Соммерс двумя сторожевыми катерами и приведена к Лавенсари. На форсирование Финского залива в восточном направлении было затрачено 83 часа 32 минуты, причем всего 9 часов 18 минут в надводном положении. Ночью с 21 на 22 сентября «Лембит» в обеспечении канонер-

ской лодки «Кама», четырех БТЩ и четырех СКА перешел в Кронштадт, а в ночь на 5 октября в Ленинград для ремонта и зимней стоянки к плавбазе «Иртыш» у Зимнего сада.

За участие в этом походе 10 подводников «Лембита» были награждены орденами Ленина, 14 – орденами Красного Знамени, 14 – Красной Звезды (по другим данным – 12). Военный совет КБФ представил Матиясевича к званию Героя Советского Союза, но он был награжден только орденом Ленина. А поэт Всеволод Азаров посвятил этому походу следующие строки:

Бывали здесь шторма, волнения,
Но разве виделось волне,
Что может выиграть сражение
Корабль, пылающий на дне.

Корабль, где горло хлором дышит,
Где с миром перебита связь?!
Но смелый командир у вас,
И в грозный час мужают души...

Вы смерти бросили: “не пустим!”
Последним напряженьем сил.
Поста не покидал акустик
И, задыхаясь, шум ловил.

(Из поэмы “Сыновья вернутся”, 1943 г.)

Всего в кампанию 1942 года ПЛ КБФ по современным данным потопили торпедами и артиллерией 21 судно (в том числе 5 шведских) и еще 9 повредили (общий тоннаж 85945 брт). КБФ потерял за это время 12 лодок. В 1942 году в немецких конвоях на Балтике прошло 203 боевых корабля, 75 госпитальных судов и 1868 торговых судов общим тоннажем 5 592 189 брт. В ходе финских внешних перевозок в Аландском море и Ботническом заливе с 18 июня по 31 декабря 1942 года было выполнено 3985 рейсов. Таким образом, потери противника от действий советских ПЛ на этом театре не достигали и 1 % от объема перевозок.

К 15 мая 1943 года «Лембит» был готов к новому боевому походу. Лодка прошла докование и ремонт ряда механизмов, поврежденная аккумуляторная яма была переоборудована под 6 элементов советского производства и 54 – американского. Продолжались и работы по переоборудованию минного устройства под отечественные мины, успели переделать две шахты. Дальнейшие работы были прекращены, так как были поставлены нужные мины из Великобритании.

Весной 1943 года в Финском заливе немцы и финны провели ряд мероприятий для полного блокирования выхода ПЛ противника в Балтику. К 9 мая были выставлены дополнительные минные заграждения (около 10 тысяч мин и 11 тысяч минных защитников). Между 28 марта и 15 мая соединение немецких сетевых заградителей «Восток» поставило в самой узкой части залива от острова Нарген до маяка Порккала (15 миль) два ряда сетевых заграждений на расстоянии 70-100 метров друг от друга. Сети состояли из отдельных полотнищ из троса диаметром 18 миллиметров с четырёхметровыми квадратными ячейками. Длина полотнищ достигала 250 метров, а высота, в зависимости от глубины места – до 70 метров. Сети подвешивались к металлическим поплавкам и удерживались на месте тяжелыми якорями. Чтобы исключить проход лодок под сетью, было поставлено более 500 донных магнитных мин. К постановке мин и сетей был привлечен 141 корабль. Вдоль противолодочных сетей развернули корабельные дозоры. 18 апреля на острове Гогланд финны оборудовали для обнаружения советских ПЛ станцию подслушивания с двумя гидрофонами.

В 1943 году «Лембит» в море не выходил – предпринятые весной и летом лодками КБФ попытки прорыва на просторы Балтики оказались безуспешными, но привели к потере четырех ПЛ. На лодке был проведен средний ремонт, а в августе на Неве началась отработка задач подводного плавания. При этом выяснилось, что эксперимент с переделкой минных шахт не прошел бесследно. Через неплотные сварные швы этих шахт, проходивших через цистерну главного балласта, цистерна постепенно заполнялась водой. Лодке пришлось целый месяц провести в доке. С 7 января 1943 года «Лембит» вошел в состав 1-го ди-визиона бригады подводных лодок.

4 мая 1944 года лодка была признана готовой к вступлению в летнюю кампанию, а 17 мая после проведения размагничивания перешла в Кронштадт, где до октября занималась боевой подготовкой. После учебной зенитной стрельбы была обнаружена трещина в стволе орудия. За время войны по вражеским самолетам было выпущено 805 снарядов. Выдвинули предложение заменить штатное орудие отечественной 45-мм полуавтоматической пушкой, однако его отвергли – требовалась большая переделка всей системы уборки пушки в герметическую шахту. Был найден другой выход. На Карельском перешейке разыскали трофейный 40-мм автомат с почти аналогичным стволом и он был использован для ремонта лодочного «Бофорса».

С таянием льдов в Финском заливе противник вновь установил сетевое заграждение Нарген-Порккала (13 марта). С 13 марта до конца мая для усиления минных заграждений было выставлено 7599 мин и 2795 минных защитников. Минные установки продолжались все лето. Общее количество вражеских мин в заливе достигло 38 тысяч.

19 сентября Финляндия вышла из войны. По условиям подписанного перемирия, ее военно-морские базы, порты, прибрежные аэродромы стали использовать для базирования КБФ. Наконец, советские подводные лодки, используя финские шхерные фарватеры, получили возможность выхода на оперативный простор в обход минно-сетевых заграждений. Они начали перебазирование в Хельсинки, Турку и Ханко, туда же перешли плавбазы «Смольный», «Полярная звезда», «Волхов».

Схема центральной части Балтийского моря.

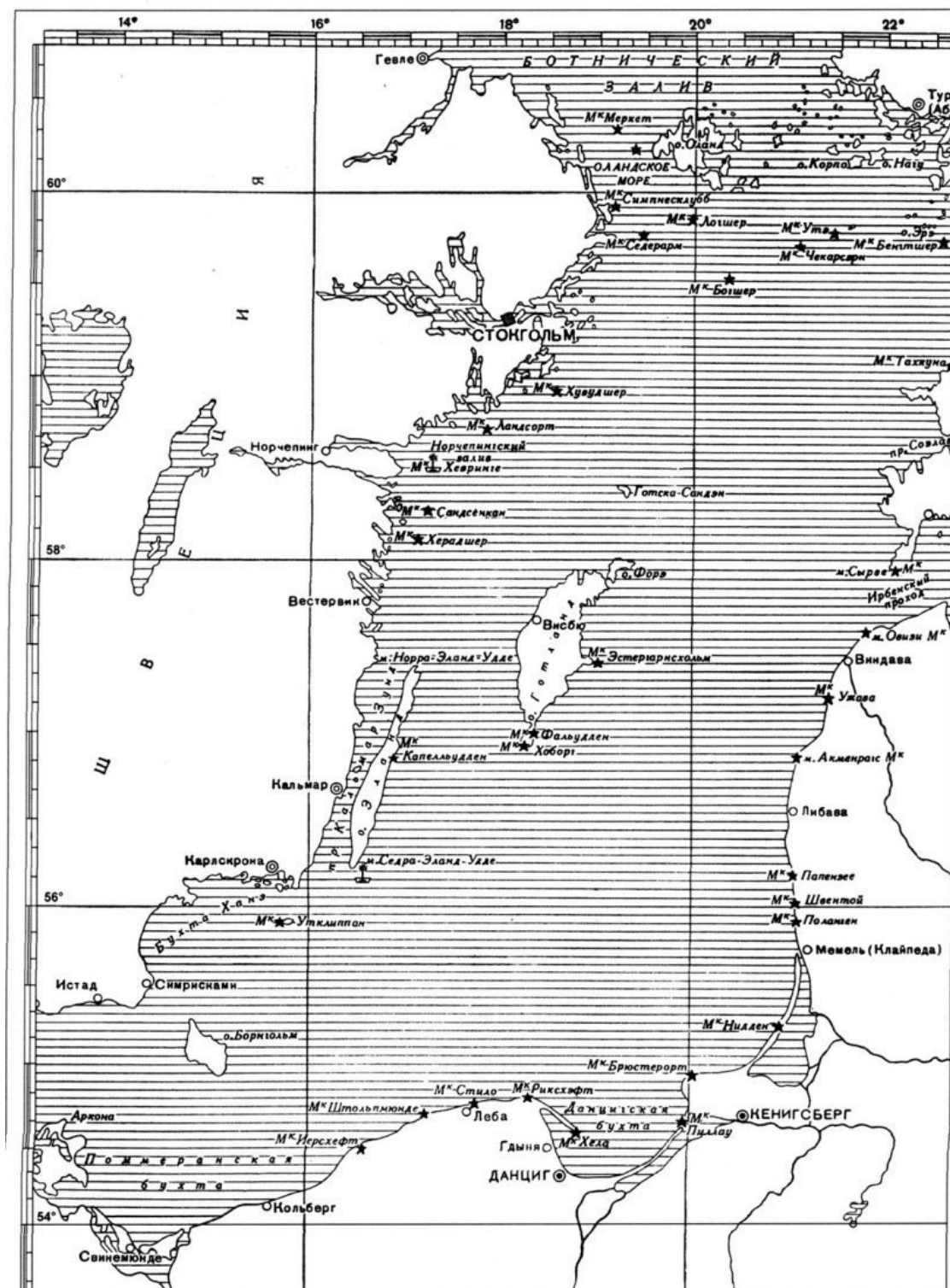


Схема центральной части Балтийского моря
(из архива автора)

1 октября наступил и черед «Лембита». Приняв на борт доставленные из Англии мины и восемь торпед отечественного производства, лодка в сопровождении эскорта двинулась на запад. Ей предстояло действовать в южной Балтике от порта Свиномюнде до меридиана маяка Риксхейф (позиция № 7).

В 00.00 11 октября лодка прибыла на позицию в 60 милях севернее маяка Рюгенвальде и к 17.00 закончила постановку минных банок (5 банок по 4 мины, минный интервал 50 м, углубление 2,4 м) в квадрате, ограниченном точками с координатами 54°38с.ш. / 15°538 в.д., 54°375 с.ш. / 15°57 в.д., 54°358 с.ш. / 15°537 в.д., 54°361 с.ш. / 15°55 в.д. Не исключено, что от подрыва на этих минах 24 ноября получил повреждения сторожевой корабль “Vs 302”.

Вечером 12 октября восточнее острова Борнхольм впервые за все время войны была обнаружена большая группа вражеских боевых кораблей в составе легкого крейсера «Нюрнберг», двух эсминцев, двух малых тральщиков и еще двух кораблей, тип которых командир определить не смог. Попытка отаковать крейсер оказалась неудачной из-за большой скорости цели и частого изменения ее курса. На следующий день это соединение было обнаружено снова, но торпедная атака не удалась по тем же причинам. Явно сказывался низкий уровень тактической подготовки командиров советских ПЛ, в особенности при атаках быстроходных и маневрирующих целей.

Следующей ночью в 45 милях южнее острова Эланд был обнаружен транспорт, который, заметив лодку, включил ходовые огни и запросил ее сигнальным фонарем. Не получив ответа, судно выключило огни, изменило курс и увеличило скорость. В 02.18 13 октября «Лембит» произвел торпедную атаку из надводного положения двумя торпедами с дистанции 7 каб. Одна из торпед, пролетев несколько метров по воздуху, зарылась в воду, а от второй транспорт уклонился. В 02.26 ПЛ произвела повторную атаку двумя торпедами. Обе торпеды попали в цель, транспорт переломился надвое и затонул в течение 2–3 минут, погибли 4 члена экипажа. Это был датский транспорт «Хильма Лау» (“Hilma Lau”, 2414 брт), следовавший с грузом угля из Готенхафена в Данию.

В 01.10 15 октября «Лембит» в 45 милях южнее острова Эланд из надводного положения выпустил 1 торпеду с дистанции 6 каб. по неизвестному судну, возможно тральщику или рыболовному траулеру, но промахнулся. В 01.09 была выпущена еще одна торпеда с дистанции 5 каб., наблюдался взрыв и частичное погружение судна-подтверждений нет. В советских источниках утверждается, что был потоплен тральщик “М 3619”, но этот корабль погиб еще 13 октября и в другом районе (позиция № 5).

Днем 16 октября лодка начала возвращение в базу из-за израсходования запасов топлива и в 17.55 18 октября прибыла в Хельсинки. 24–25 октября перешла в Кронштадт для ремонта, докования и демонтажа противоминного устройства. 27 ноября с промежуточными заходами на Лавенсари и в Хельсинки лодка прибыла на Ханко.

28 ноября «Лембит» вышел в сектор, ограниченный пеленгами 315–360° от мыса Брюстерорт (позиция № 3). Ему предписывалось разведать пути движения судов в районе Мемель-Брюстерорт, заминировать их, а затем уничтожать суда торпедами. В 21.00 первого декабря лодка прибыла на позицию.

2-3 декабря была произведена разведка прибрежного фарватера. Обставленный буями фарватер проходил в полутора милях от берега, глубины на нем оказались едва доступными для плавания на перископной глубине и предельно малыми для постановки мин из подводного положения. В 14.25–14.48 3 декабря лодка произвела минную постановку в трех милях северо-западнее мыса Брюстерорт – 10 банок по две мины, интервал между банками 1 каб., минный интервал-50 метров, углубление-2,5 м. Координаты загражденного района-между параллелями 54°588 с.ш. и 55°008 с.ш., между меридианами 19°559 в.д. и 19°578 в.д.

Днем 4 и 6 декабря в направлении выставленного заграждения на лодке слышали взрывы. По немецким данным это заграждение было вытралено 4 декабря катерными тральщиками с плавбазы “MRS 12”. Данных о гибели судов в этом районе нет.

В 09.15 11 декабря лодка в подводном положении атаковала транспорт, следовавший в составе конвоя из трех транспортов, двух тральщиков, сторожевого корабля и двух сторожевых катеров. В точке с координатами 55°120 с.ш. / 19°553 в.д. с дистанции 4 каб. были выпущены

две торпеды, через 35 секунд услышали два взрыва. Очевидно торпеды взорвались вблизи ПЛ, так как были повреждены легкий корпус и ограждение рубки, а в 10.30 было обнаружено сильное поступление воды в прочный корпус. Лодка провалилась на глубину 62 метра, но через 15 минут всплыла под перископ. Осмотрев горизонт, командир обнаружил только два транспорта. Однако, подтверждений гибели судна нет. В советских источниках в качестве успеха атаки «Лембита» фигурирует немецкий транспорт «Диршау» (“Dirschau”, в советских источниках-5000 брт, фактически 762 брт), однако он пропал без вести еще 2 декабря 1942 года.

В 21.00 лодка начала возвращение в базу. В 13.48 14 декабря западнее острова Уте (59°430 с.ш. / 21°196 в.д.), следуя в подводном положении на глубине 20–30 метров (глубина моря 60 м), «Лембит» ударился о подводный предмет, получив легкие повреждения легкого корпуса. А.М. Матиясевич так описывает этот случай:

«Возвращаясь в базу, получили предупреждение о том, что в районе встречи с нашими катерами обнаружена подводная лодка противника... Когда в перископ была отчетливо видна линия прибоя и до момента поворота на курс 90° оставалось 2–3 минуты, а эхолот показывал большую глубину под килем, внезапно лодка стукнулась о какой-то подводный предмет. Было такое ощущение, что она на мгновение остановилась, образовался дифференциал на корму, под килем заскрежетало, эхолот показал «0», затем дифференциал стремительно пошел на нос, и лодка как будто отцепилась от какого-то податливого предмета. Эхолот продолжал непрерывно работать и показывал 30–32 метра под килем.

Стоп моторы! Продуть среднюю!

Как только рубка показалась из воды, я моментально отдраил рубочный люк и выскочил на мостик. Вслед за мной вышли на мостик штурман Митрофанов и сигнальщик Корниенко. По корме лодки мы увидели большое масляное пятно и невдалеке две короткие ломаные доски. На курсовом угле 90° правого борта в нескольких кабельтовых лежал в дрейфе военный катер, а вдали, почти на траверзе маяка Утэ, виден был второй такой же катер. Заметив лодку, катера двинулись к нам. Мы дали ход и легли на сближение. Как впоследствии мне говорили сигнальщик и штурман, лицо мое было белым, как бумага. А мне в то время думалось, что, может быть, мы ударили свою подводную лодку, которую катера выводили в море.

Сблизившись в первом катером, увидели на нем нашего переводчика лейтенанта Палкина. Митрофанов прокричал:

– Кого выводили?

– Никого не выводили, вас встречаем, – ответил Палкин.

Тут кровь прилила к лицу и я обрел дар речи. Значит, это была фашистская лодка...

Много лет спустя, анализируя опубликованные списки потерь гитлеровского подводного флота и сопоставив время, место и указание о причине гибели, установили, что мы потопили подводную лодку “U-479”. У нашей лодки был крепкий стальной форштевень и литой чугунный киль. Удара столь мощного тарана оказалось достаточно, чтобы подводная лодка противника не смогла больше всплыть.»

Однако, это мнение не подтверждается зарубежными данными. “U 479” вышла на позицию северо-западнее острова Осмусаар 27 октября 1944 года, откуда последний раз выходила на связь 15 ноября. В связи с истечением срока автономности 12 декабря признана пропавшей без вести. Наиболее вероятная причина гибели – подрыв на минном заграждении в устье Финского залива. А «Лембит», вероятнее всего, столкнулся с остовом одного из многих затонувших здесь судов.

16 декабря «Лембит» прибыл в Хельсинки. В связи с сильной течью дейдвудных сальников, лодка прошла докование в доке Свеаборгской крепости (Суоменлинна). Здесь был также выполнен ремонт многих механизмов, который затруднялся отсутствием запасных частей к нестандартной лодке английской постройки. Многие детали приходилось изготавливать на месте.

6 марта 1945 года за выдающиеся успехи в борьбе против немецко-фашистских захватчиков Указом Президиума Верховного Совета СССР подводная лодка «Лембит» была награждена орденом Красного Знамени.

23 марта «Лембит» под проводкой финского ледокола «Сису» вышел в боевой поход южную Балтику в район восточнее банки Штольпе (позиция № 4). Его главной задачей было минирование прибрежного фарватера на выходе из Данцигской бухты в районе маяка Риксхейфт (Rixhöft). В шхерах толщина гладкого льда была около полуметра, а в местах наторошений достигала полутора-двух метров. Лодка обеспечивалась ледоколом до 21.57 25 марта (до острова Уте). При проводке лодка получила незначительные повреждения легкого корпуса, вновь через правый дейдвудный сальник в трюм пятого отсека начала поступать вода. Несмотря на это, командир решил продолжать боевой поход.

В 18.00 28 марта лодка прибыла на позицию в районе маяка Риксхейфт. В 12.45–13.27 30 марта в 10 милях северо-восточнее Риксхейфта между точками с координатами 54°54'7 с.ш. / 18°19'4 в.д. и 54°57'4 с.ш. / 18°20' в.д. были выставлены 5 банок по 4 мины (минный интервал 50 метров, углубление 2,5 метра). В 15.30 в направлении заграждения были услышаны шумы винтов (вероятно транспорта, двух сторожевых кораблей и миноносца), а затем три сильных взрыва. В своих мемуарах Матиясевич утверждает, что после взрывов наблюдал в перископ погружение одного из сторожевиков, а второй СКР исчез. Еще один взрыв был слышен вечером 2 апреля. В мемуарах Матиясевича – также 31 марта и 4 апреля.

Подтвержденных данных об успехах постановки нет. Возможно на этих минах погиб СКР “Vs 343” (пропал без вести 25 апреля в районе маяка Риксхейфт). В советских публикациях в качестве жертв этой постановки фигурирует еще не менее четырех кораблей и судов, но все они погибли или в другом месте, или от другой причины, или за пару лет до постановки. Фантастически возрастают и размеры «потопленных» кораблей. Так “Vs 343” или “KFK 300”, водоизмещением в 110 тонн, вырос аж до 2100 тонн!

Вскоре вышла из строя гидравлическая машинка вертикального руля и 4–5 апреля экипаж занимался ее ремонтом на грунте в районе банки Северная Средняя. Неисправность устранить не удалось. Днем 5 апреля намотали рыбацкую сеть на левый винт. 6–7 апреля «Лембит» был обнаружен немецкими противолодочными кораблями, сбросившими 83 глубинные бомбы, лодка повреждений не имела. В 15.06 7 апреля зафиксирован шум прошедших рядом четырех торпед, предположительно выпущенных с вражеской ПЛ-зарубежных данных нет. Восьмого апреля экипаж продолжил ремонт гидравлики вертикального руля. 9 апреля в 40 милях южнее маяка Хоборг обнаружена вражескими кораблями, которые преследовали ее около полутора часов, сбросив 85 глубинных бомб. Лодка повреждений не получила. На следующий день преследование возобновилось, одновременно вышел из строя выхлопной коллектор левого дизеля и компрессор воздуха высокого давления № 2. За время нахождения на позиции только один раз был обнаружен вражеский конвой, но так он шел по глубинам 10–12 метров и в дневное время, то атаковать его из подводного положения не удалось.

В 01.51 11 апреля ввиду аварийного состояния корабля командир начал возвращение в базу. Утром 13 апреля «Лембит» был встречен финским ледоколом у острова Нюхамн и следующим утром прибыл в Турку, где до окончания военных действий проходил межпоходовый ремонт. Матиясевич так объяснил причины досрочного возвращения с позиции:

“Окончание ремонта и испытания некоторых механизмов были закончены за полчаса до выхода. Ремонт требовал тщательной проверки его качества, на что времени было явно недостаточно. После похода в 1944 г. я высказал в донесении свои соображения на сей счет, но они так и остались без последствий” (ОЦВМА. Ф. 18. Д. 37946. Л. 4–9).

13 июня–8 июля лодка совершила поход в район юго-западнее острова Борнхольм, где находилась в дозоре. Ночью в надводном положении, а днем в подводном положении, используя перископ и средства гидроакустики, велось наблюдение за судоходством в этом районе.

Досматривались обнаруженные мелкие суда, на которых военные преступники могли бежать из Германии в Швецию. Вернулась в Турку.

Подведем краткие итоги боевой деятельности «Лембита».

Срок боевой службы составил 46,5 месяцев (22.06.41-9.05.45). За это время лодка совершила 7 боевых походов общей продолжительностью 104 суток, то-есть коэффициент боевого напряжения составил всего 0,07.

Боевые походы:

1941: 10.08–21.08; 19.10–26.10; 5.11

1942: 21.08–19.09

1944: 2.10–18.10; 24.11–15.12

1945: 23.03–14.04

За это время лодка произвела 8 торпедных атак, использовав 14 торпед (число торпед в залпе 6 × 2, 2 × 1). В их результате потоплено 1 судно («Hilma Lau», 2414 брт), 1 судно повреждено («Finland», 5281 брт, позднее затонуло) – подтвержденные победы.

Было выполнено 5 минных постановок по 20 мин каждая. На минах предположительно погибли тральщик «Porkkala» (162 т) и СКР «Vs 343» (110 т), поврежден СКР «Vs 302» (110 т).

По советским данным потери противника в результате боевой деятельности ПЛ «Лембит» выглядят следующим образом (А.М. Матиясевич «По морским дорогам»)

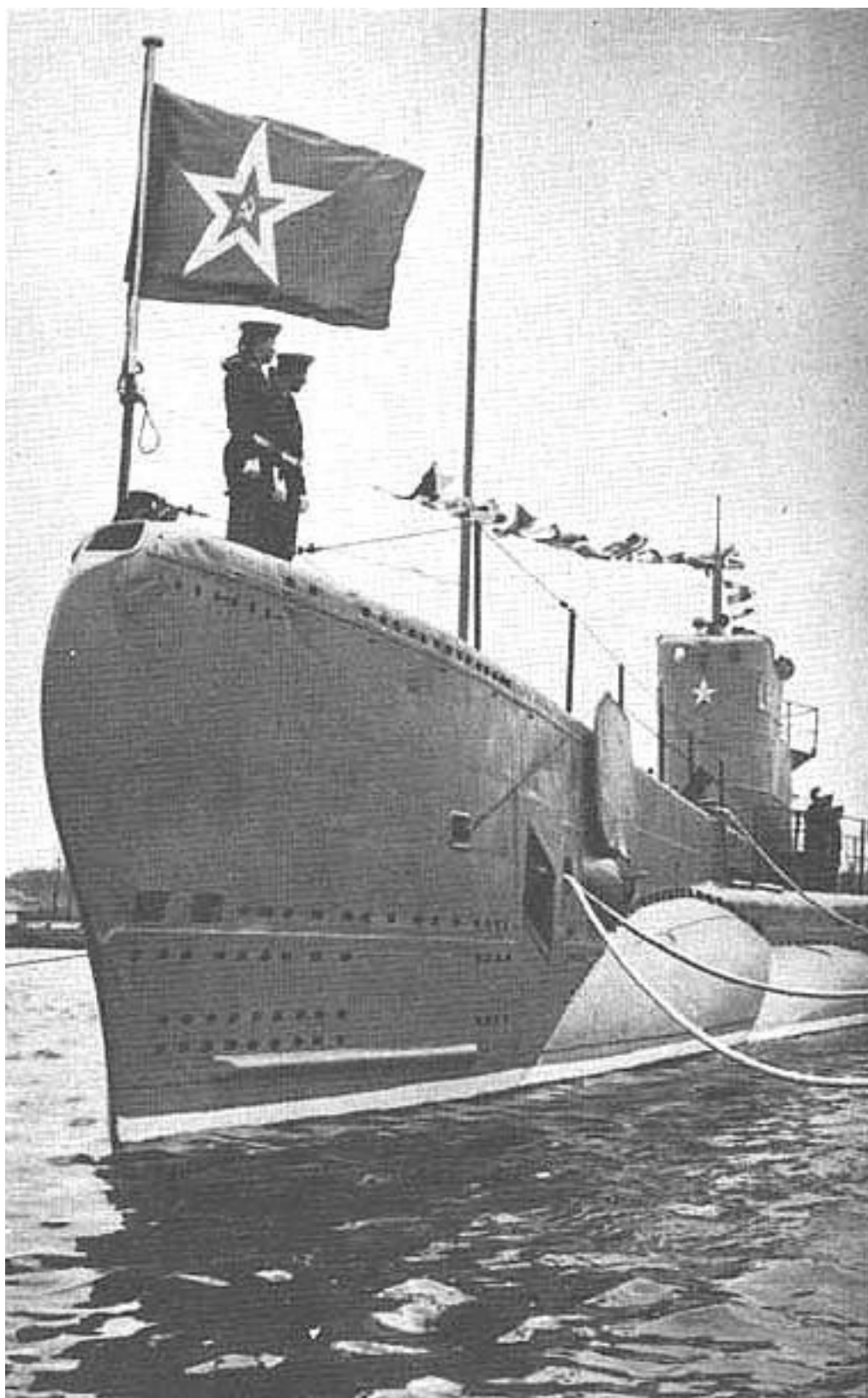
Дата	Район потопления	Класс и наименование потопленного корабля, судна	Водоизмещение, т, или вместимость, рег. т	Оружие, примененное лодкой	Результат
XI 1941	К западу от о.Борнхольм	Учебное судно «Дейчланд»	10 000	Мины	Потоплен
XI 1941	Там же	Транспорт «Варлатен»	5800	Мины	Потоплен
II 1942	Там же	Железнодорожный паром «Штарке»	2 459	Мины	Потоплен
XI 1941	Выборгский залив	Тральщик	250	Мины	Потоплен
XII 1941	Там же	Посыльное судно «Порккала»	100	Мины	Потоплен
IX 1942	Район о. Утэ	Транспорт	2 600	Торпеды	Потоплен
IX 1942	Там же	Транспорт	2 600	Торпеды	Потоплен
IX 1942	Там же	Транспорт «Финлянд»	2 302	Торпеды	Потоплен
X 1944	К северу от порта Кольберг	Транспорт «Хельма Лоу»	2414	Торпеды	Потоплен
X 1944	Там же	Тральщик	526	Торпеды	Потоплен

X 1944	Там же	Буксир «Пионер-5»	200	Мины	Потоплен
XI 1944	Там же	Транспорт «Шванеск»	2 129	Мины	Потоплен
I 1945	Там же	Транспорт «Берлин»	5286	Мины	Поврежден
XII 1944	К сев.-западу от мыса Брюстерорт	Транспорт «Диршау»	5 000	Торпеды	Потоплен
XII 1944	Там же	Транспорт «Эберхард»	749	Мины	Потоплен
1944	Там же	Транспорт «Эйсберг»	2 600	Мины	Поврежден
1944	Там же	Транспорт «Элие»	1 873	Мины	Поврежден
I 1945	Там же	Транспорт «Лютьехорн»	1 953	Мины	Потоплен
II 1945	Там же	Тральщик «М-421»	526	Мины	Потоплен
XII 1944	Район о. Утэ	Подводная лодка «U-479»	700	Таран	Потоплен
III 1945	К северу от м. Риксхейфт	Сторожевой корабль «VS-301»	2 100	Мины	Потоплен
III 1945	Там же	Сторожевой корабль «VS-1014»	2 100	Мины	Потоплен
IV 1945	Там же	Сторожевой корабль «VS-343»	2 100	Мины	Потоплен
1945	Там же	Транспорт «Дрейхдейк»	9 338	Мины	Поврежден
IV 1945	Там же	Противолодочный корабль «UI-1108»	564	Мины	Потоплен
ИТОГО: 8 военных кораблей водоизмещением 18 966 т 17 транспортов общей вместимостью 57 366 рег. т					

22 июля 1945 года после долгих лет отсутствия «Лембит» снова оказался на Таллинском рейде, участвуя в параде кораблей по случаю дня Военно-морского флота.

С осени 1945 г. армия и флот начали демобилизацию, первыми ушли с лодки моряки срочной службы, отслужившие уже по 8–9 лет, а за ними и более молодые. 8 апреля 1946 года А. М. Матиясевич сдал «Лембит» новому командиру-капитану 2-го ранга Юрию Сергеевичу Руссину. К этому времени сменился почти весь экипаж за исключением боцмана М. Дмитриева и старшины группы трюмных И. Гриценко.

17 января 1946 года «Лембит» выведен из боевого состава флота, переформирован в учебную подводную лодку и передан Краснознаменному учебному отряду подводного плавания им. Кирова. 18 июня 1946 года получил обозначение «У-1», а с 12 января 1949 года — «С-85». Во время боевой учебы проводились торпедные и артиллерийские стрельбы, ставились мины. Так, в 1951 году было выполнено 6 торпедных атак, выпущено 16 торпед, поставлено 4 мины и выстрелено 83 снаряда. Лодка совершила несколько походов в акватории Балтийского моря. В октябре 1949 года ходила в штурманский поход Кронштадт-Таллин-Лиепая-Балтийск-Свиноуйсьце-Кронштадт, а в декабре 1951 года в условиях зимы перешла из Кронштадта в Таллин, затем в Лиепая и вернулась в базу в апреле 1952 года.



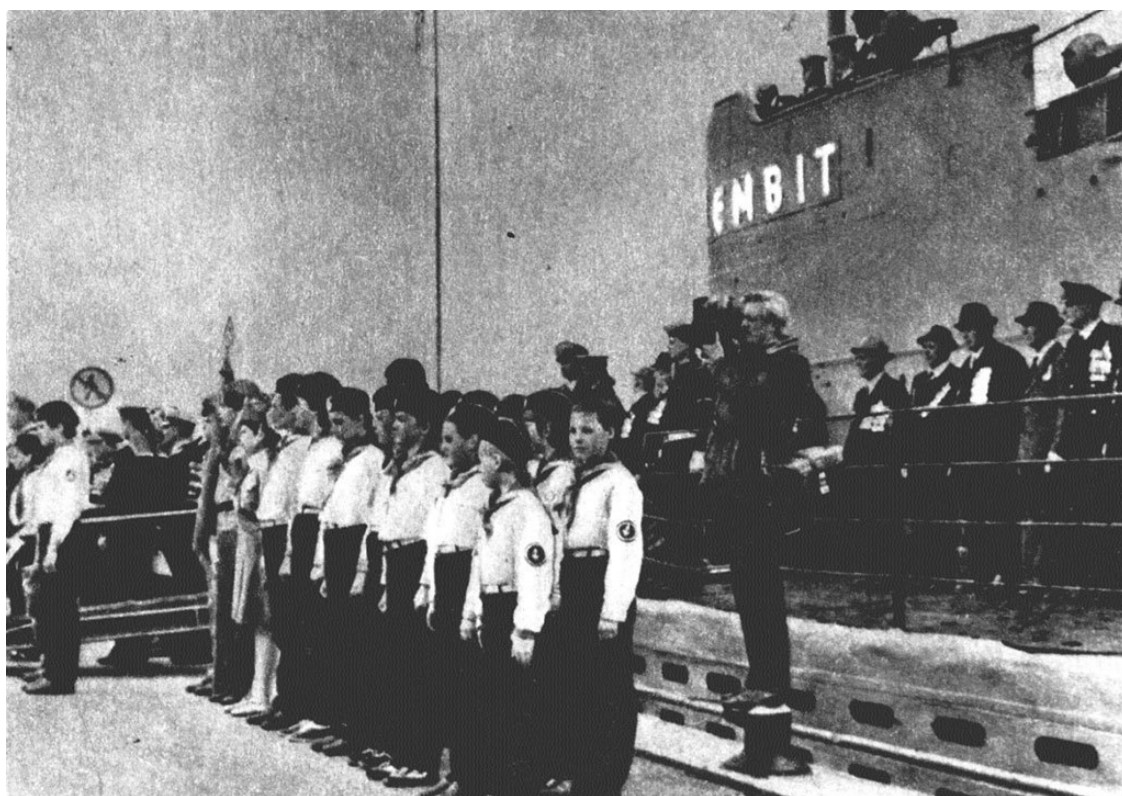
«Лембит» в послевоенные годы
(из архива автора)

10 июня 1955 года подводная лодка разоружена и переведена в категорию учебно-тренировочных станций. 30 января 1956 года ей было присвоено обозначение «СТЖ-24», а с 27

декабря 1956 года - "УТС-29". 3 августа 1957 года ПЛ было передано в аренду заводу "Красное Сормово" в Горьком (теперь Нижний Новгород), известному строителю подводных лодок.

Постепенно демонтировалось оборудование лодки-ветерана – сняли радиостанцию, гирокомпас, акустические устройства, лаг, перископы, пушку и многое другое. Казалось, что корабль, носивший гордое имя «Лембит», вскоре пойдет на переплавку. Но нашлись и люди, которым была дорога память о героическом корабле – странице морской истории страны. В их числе был и бывший командир А.М. Матиясевич.

4 июня 1975 г. газета «Вечерний Таллин» поместила материал о подвигах «Лембита» с предложением поставить ее на вечную стоянку. Идея нашла понимание и поддержку. Газета «Молодежь Эстонии» опубликовала подборку писем читателей с горячими одобрениями и выражениями согласия оказать помощь в восстановлении подводной лодки.



Советские пионеры у борта «Лембита», 70-е годы
(из архива автора)

Флотский офицер-политработник С.А. Смирнов стал активным приверженцем этой идеи и энергично «проталкивал» ее в самых высоких флотских инстанциях. Он добивался поддержки у городских властей, в союзных и республиканских правительственных учреждениях. Решением министра обороны СССР в сентябре 1979 г. «Лембит» возвращается флоту в качестве филиала музея Балтфлота.

28 августа 1979 лодку по внутренним водным путям привели в Таллин. 5 августа 1985 года после восстановительного ремонта «Лембит» был установлен у причала яхтенной гавани в Пирите (Таллин) в качестве мемориала и филиала Музея ДКБФ. Первоначально предполагалось установить лодку на береговом постаменте, но предназначенный для этого плавучий кран потерял стрелу во время буксировки из Кронштадта. Естественно, многое оригинальное оборудование «Лембита» утеряно безвозвратно, как, например, левый дизель, а часть его (гирокомпас, перископы и тд.) заменены оборудованием советского производства.

Провозглашение независимости Эстонии и распад СССР сказался и на судьбе лодки-музея. 27 апреля 1992 года члены эстонского Кайтселийта самовольно заняли «Лембит» и подняли над ним эстонский флаг. Они оправдывали это тем, что ДКБФ мог увести лодку в Россию и сдать там на слом. Субмарина стала филиалом морского музея Эстонии (Eeesti Meremuuseum). 2 августа 1994 года состоялась торжественная церемония включения «Лембита» в качестве корабля № 1 во вновь создаваемый военно-морской флот Эстонии.

Все это время продолжалась реставрация лодки-музея, хотя и медленными темпами из-за недостатка фондов. 5 октября 2001 года лодку отбуксировали на Балтийский судоремонтный завод в Таллине, где она впервые с 1984 года прошла докование. В ходе ремонта были устранены дефекты корпуса и частично заменена обшивка, восстановлена кормовая мачта и дубовые палубные решетки, выполнен ряд других работ. Весь легкий и прочный корпус, балластные цистерны, минные шахты были очищены и окрашены. Ремонт подводной лодки обошелся в 1,5 млн крон и финансировался Министерством культуры Эстонии.

Сначала «Лембит» был установлен у причала созданной еще в 1915 году Гидрогавани (Lennusadam), где в годы Первой мировой войны базировались гидросамолеты Российского флота. С осени 2004 года здесь экспонируются и другие суда-музеи. Это построенный в 1914 году паровой ледокол “Suur Tõll” (бывший «Царь Михаил Федорович»-«Волынец»-“Jaakarhu”), патрульный катер типа «Гриф» (проект 1400М), входивший в 1994–2001 годах в состав ВМФ Эстонии, минный тральщик М414 “Kalev” – передан Эстонии в 1997 году ФРГ (1967 года постройки, тип “Frauenlob”), выведен из состава ВМФ в 2004 г.



«Лембит» – музей

В это время Гидрогавань находилась в запущенном и полуразрушенном состоянии. Поэтому был разработан амбициозный план ее развития и превращение в важный исторический, культурный и туристический центр, который предполагалось осуществить к 2012 году.

12 мая 2012 года открылось новое выставочное здание музея в отреставрированном ангаре Гидрогавани. В нем экспонируется и поднятый из воды «Лембит». Эстонский морской музей планирует вернуть внутренним помещениям «Лембита» их первоначальный вид. Ранее

он располагал всего лишь несколькими оригинальными черно-белыми фотографиями, но в апреле 2011 года, после долгих поисков, в архиве британского графства Сumbia музей приобрел более двухсот оригинальных чертежей, переданных несколько десятилетий назад архивом фирмы Виккерс-Армстронг.



«Лембит» в ангаре Морского музея
(Википедия)

В заключение хочется остановиться на судьбе А.М. Матиясеви́ча, прошедшего всю Великую Отечественную войну вместе с «Лембитом». С марта 1946 года по август 1947 года он командовал ПЛ «Щ-303», затем по апрель 1948 года командовал дивизионом строящихся и капитально ремонтирующихся подводных лодок, а с апреля 1948 года по февраль 1950 года – экспериментальной подлодкой «М-401» с единым двигателем, работающим по замкнутому циклу. Во время испытаний в октябре 1949 года, на «М-401» возник пожар в отсеке левой машины. В результате четких и грамотных действий командира ПЛ и её экипажа в течение нескольких минут пожар был потушен, лодка и люди спасены.

С февраля по октябрь 1950 года А.М. Матиясеви́ч – командир отдельного дивизиона опытовых подводных лодок в Ленинграде. 15 июля 1950 года капитану 2-го ранга Матиясеви́чу А.М. присвоено воинское звание «капитан 1-го ранга».

С октября 1950 года капитан 1-го ранга Матиясеви́ч А.М. на преподавательской работе: старший преподаватель Высших специальных классов офицерского состава подводного плавания и противолодочной обороны (ПЛО) КУОПП и ПЛО имени Кирова, 1-го Высшего военно-морского училища подводного плавания; старший преподаватель, начальник кафедры управления подводными лодками Высших специальных офицерских классов Военно-Морских Сил. С ноября 1955 года-в запасе, а затем в отставке.

До 1981 года А.М. Матиясеви́ч работал капитаном на судах гидрографического предприятия Министерства морского флота, старшим лоцманом в Ленинградском морском порту. Находясь на пенсии, активно участвовал в ветеранском движении и военно-патриотической

работе, был избран почётным членом Президиума объединенного Совета ветеранов-подводников ВМФ. Скончался 28 января 1995 года в Санкт-Петербурге.

Награждён орденом Ленина, орденами Красного Знамени, Ушакова 2-й степени, двумя орденами Отечественной войны 1-й степени, орденами Красной Звезды, Знак Почёта, медалями, знаком Почётный работник Морского флота СССР. 29 ноября 1995 года посмертно ему присвоено звание Героя России. Действительный член Географического общества, член Полярной комиссии.

Глава четвертая

RCMP Schooner “St. Roch” – арктический труженик

В декабре 2004 года мне посчастливилось побывать в морском музее канадского города Ванкувер (Британская Колумбия). Главной его достопримечательностью является бережно сохраненная шхуна Канадской Королевской конной полиции (RCMP – Royal Canadian Mounted Police) “St. Roch” (“Сен Рок”). Это крошечное суденышко навсегда вошло в историю, пройдя первым Северо-Западным проходом с запада на восток, вторым – в обратном направлении (и впервые – за одну навигацию) и является единственным судном, которое обогнуло весь Североамериканский материк.

Северо-Западная конная полиция (NWMP – North West Mounted Police) была создана правительством молодого доминиона Канада в 1873 году. Она представляла собой полувоенную организацию, целью которой было установление законного порядка и охрана национальных интересов доминиона на его границах. По мере расширения территории Канады, зона ответственности NWMP перемещалась из района прерий в район Клондайка, охваченного эпидемией золотой лихорадки, а затем и на огромные просторы Канадской Арктики.

В Арктике “Mounties” приходилось решать широкий диапазон задач. Они утверждали над ней канадский суверенитет, противостоя территориальным притязаниям ряда стран, вели борьбу с иностранными браконьерами, которые вели хищническую добычу китов и морского зверя, защищали интересы местного коренного населения – эскимосов, вели изучение неисследованных территорий, боролись с преступностью и оказывали медицинскую помощь. Фактически, NWMP была на этих территориях единственным представителем государства. Начиная с 1903 года в Арктике начали создаваться постоянные полицейские посты. Для обеспечения их деятельности конной полиции (на самом деле, ее средством передвижения были нарты и собачьи упряжки) периодически приходилось фрахтовать частные суда.

В 1919 году NWMP была преобразована в Royal Canadian Mounted Police с несколькими иными функциями. Тем не менее, Арктика оставалась сферой ее интересов. В 1927 году было принято решение о строительстве для RCMP ее собственного судна. Оно должно было связать с “большой землей” разбросанные вдоль двухтысячкилометровой береговой черты четыре подразделения Арктического округа конной полиции и осуществлять здесь правительственный контроль. В зимнее время вмерзшее в лед судно планировалось использовать в качестве базы для мобильных патрулей.

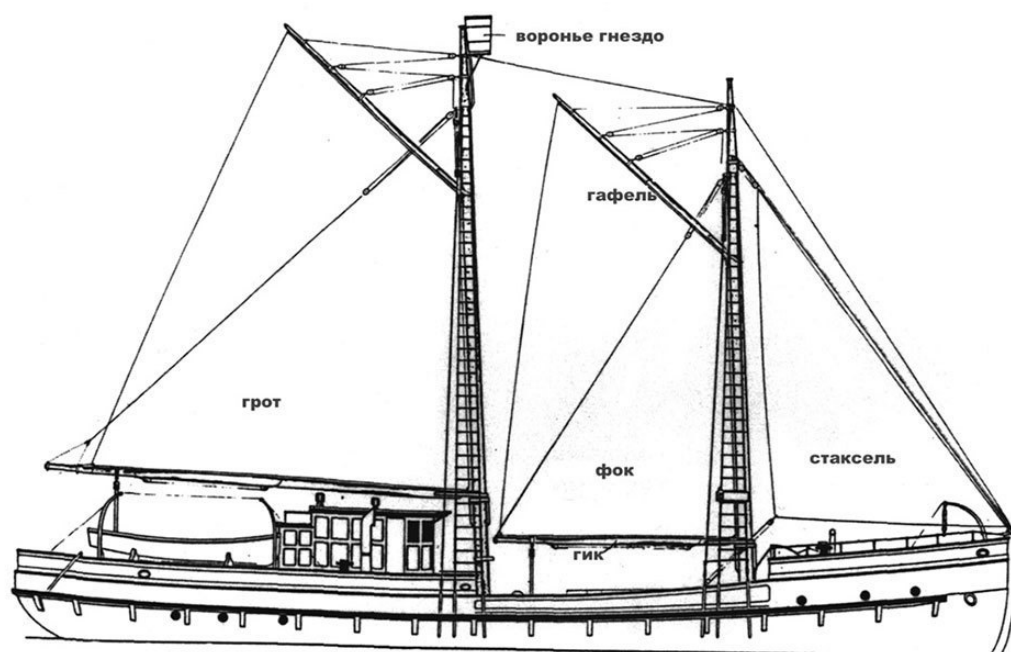
Проектирование судна было поручено Tom Halliday из Ванкувера (портовый город на тихоокеанском побережье Канады в провинции Британская Колумбия) на основании задания, разработанного Канадским департаментом морского флота. В качестве прототипа было выбрано полярное исследовательское судно “Maud”, на котором в первой четверти 20-го века известный норвежский полярный исследователь Р. Амундсен пытался достичь Северного полюса. Контракт на строительство нового судна федеральное правительство Канады подписало с ванкуверской судостроительной компанией Burrard Dry Dock Company.

Проектирование судна было закончено 27 ноября 1927 года и вскоре оно было заложено на стапеле, расположенном на северном берегу бухты Burrard Inlet. Строительство продвигалось быстро и 7 мая 1928 года моторно-парусная шхуна, окрещенная “St. Roch” (церковный приход в Восточном Квебеке, к которому принадлежал тогдашний федеральный министр юстиции), была спущена на воду. Крестной матерью, разбившей о ее борт бутылку шампанского, стала жена начальника Ванкуверского департамента RCMP.

После достройки и успешных ходовых испытаний судно было принято заказчиком 19 июня того же года. Хотя “St. Roch” и не отличался изяществом линий и скоростью (всего 8

узлов), построен он был добротно, под стать суровым арктическим условиям. Основным материалом для его корпуса послужила местная ель Дугласа. Архитектурно корпус был выполнен двухостровным с баком и ютом. Судно имело следующие главные размерения:

Длина наибольшая – 37,5 м
Длина между перпендикулярами – 29 м
Ширина наибольшая – 9,6 м
Осадка в грузу – 3,9 м
Полное водоизмещение – 323 т
Регистровая вместимость – 193,43 GRT; 80,60 NRT



Outboard Profile and Sail Plan for St. Roch, 1928. (CANADIAN PARKS SERVICE)

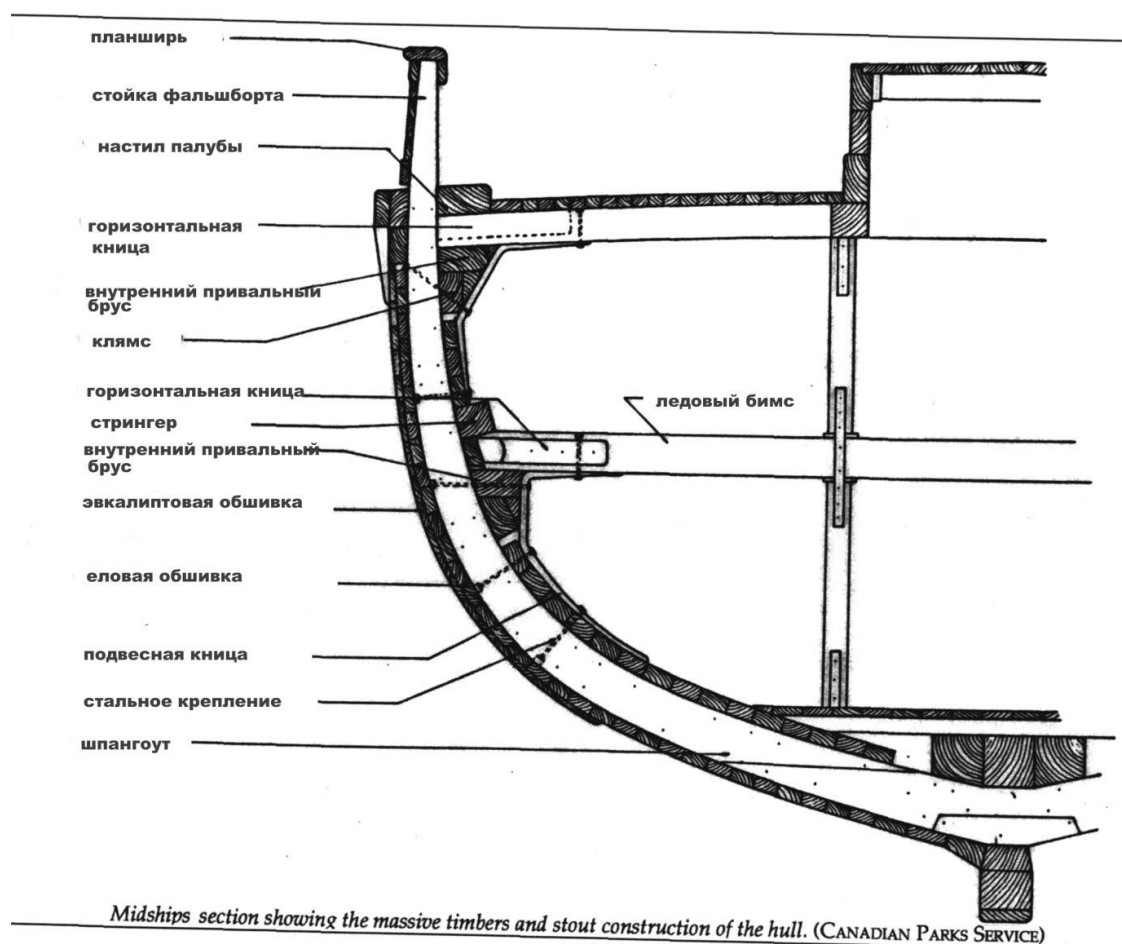
“St. Roch” в 1928 году (Canadian Parks Service)

Шпангоуты из двойных брусьев имеют поперечное сечение от 330 × 178 (флоры) до 178 × 178 мм (на верхнем футоксе). Бортовая наружная обшивка была выполнена из еловых досок толщиной около 70 мм, внутренняя – из 89-миллиметровый досок. Один из брусьев каждого шпангоута служит стойкой фальшборта. Корпус скреплен мощными пластинами и болтами из оцинкованной стали.

Киль сечением 292 × 356 мм, форштевень (254 × 406) и старнпост (279 × 381), а также некоторые другие части корпуса были изготовлены из отличающегося особой твердостью и смолистостью разновидности австралийского эвкалипта (ironbark или Australian gumwood). Настил палубы из еловых досок толщиной 76 и шириной 165 мм крепился к бимсам оцинкованными винтами. Снаружи корпус обшит эвкалиптовыми досками толщиной 38 мм для защиты еловой обшивки от повреждения льдом. Между этими досками имеется небольшой

зазор, что позволяло морской воде проникать к еловой обшивке и тем самым предотвращать ее сухое гниение.

Руль также изготовлен из древесины эвкалипта и через специальный колодец мог подниматься на палубу для ремонта или замены. Запасной руль хранился на палубе. Носовая часть судна обшита стальными листами толщиной около 10 мм. Для предотвращения разрушения корпуса при сжатии льдом, ему была придана яйцеобразная форма. Такая форма корпуса, а также отсутствия скуловых килей способствовали резкой качке с большими углами крена даже при незначительном волнении. Плавание же на “St. Roch” в штормовую погоду было серьезным испытанием даже для бывалых моряков. Дополнительную прочность корпусу при сжатии придавали также так называемые “ледовые” бимсы толщиной 292 мм, расположенные на двух уровнях по высоте и поддерживающие верхнюю палубу и распирающие борта в районе грузового трюма. Простые подпалубные бимсы имеют толщину 140–178 мм. Пространство между флорами залито цементом – обычная судостроительная практика того времени. В средней части судна находился грузовой трюм вместимостью до 150 т с люком размером 8 × 12 футов (2,44 × 3,66 м).



Поперечное сечение корпуса “St. Roch” (Canadian Parks Service).

“St. Roch” несла вспомогательное парусное вооружение двухмачтовой гафельной шхуны с тремя парусами: фоком (fore sail), площадью 830 квадратных футов (около 77,1 м²), гротом (main sail), площадью 1185 квадратных футов (110,1 м²) и стакселем (stay sail или “jumbo”) – 420 кв. футов (39 м²). Высота фок-мачты составляла около 17 метров, грот-мачты – 19 метров. Стоячий такелаж стальной, бегучий изготовлен из пеньки. На топе грот-мачты было подвешено “воронье гнездо” (“ice-bucket”) для впередисмотрящего.

В августе 1944 года в ходе ремонта судна на военно-морской верфи в Галифаксе оно было перевооружено в кеч – грот-мачту демонтировали, а в кормовой части позади рубки была установлена бизань-мачта высотой 11,9 метра, которая могла нести парус площадью 32,1 м². “Воронье гнездо” перенесли на фок-мачту.

За время службы судна схема его окраски неоднократно менялась и в настоящее время шхуна окрашена по схеме 1944 года – надводная часть корпуса темно-шаровая с черной отделкой, подводная – красная, палуба – охрой.

Главным двигателем “St. Roch” в 1928-43 гг. служил шестицилиндровый четырехтактный дизель мощностью 150 л.с. при 340 об/мин. производства американской фирмы “Union Diesel Engine Company” (Окленд, Калифорния). Гребной вал был соединен с двигателем через разобщительную муфту, что при ходе под парусами и остановленном двигателе позволяло гребному винту свободно вращаться, тем самым уменьшая сопротивление движению судна. Гребной винт – бронзовый, трехлопастной диаметром 1473 мм, шаг – 889 мм (в 1945 году был заменен четырехлопастным, но из-за сильной вибрации был снова установлен трехлопастной).

Для привода генератора (2,2 кВт), осушительно-пожарного насоса и воздушного компрессора служил бензиновый двигатель “Union” мощностью 8 л.с. Во время долгих полярных зимовок приходилось экономить топливо и этот “движок” использовался в основном для питания радиостанции, а для освещения применялись керосиновые лампы. В 1940 году при подготовке судна для перехода Северо-Западным проходом был установлен новый вспомогательный дизель фирмы “Russel Newbury” мощностью 18 лошадиных сил и аккумуляторная батарея (56 × 1,5 В), обеспечивающая освещение судна и работу радиостанции при остановке двигателя.

В 1944 году установлен новый главный двигатель производства “Union Diesel” – шестицилиндровый четырехтактный дизель мощностью 300 л.с. при 350 об/мин. весом 18 тонн и диаметром цилиндра 279,4 мм.

Общий запас дизельного топлива, хранившегося в семи топливных цистернах, составлял 6950 галлонов (около 26,3 м³), бензин для вспомогательного двигателя хранился в цистерне емкостью 150 галлонов (0,57 м³). В 1944 году в кормовой части судна были оборудованы еще две цистерны для дизтоплива. Так как суточный расход топлива на ходу доходил до одной тонны, то требовался его дополнительный запас, который обычно хранился в бочках на верхней палубе и в трюме, а также складировался на берегах западного сектора канадской Арктики (до 140 т), у которых в основном проходила служба “St. Roch”. В трюме под полубаком находилась тысячагалонная (около 3,8 м³) цистерна пресной воды, хотя во время долгих зимовок основным источником пресной воды становился лед.

Якорное устройство состояло из двух брашпильей с механическим приводом, установленных на главной палубе (позднее был демонтирован) и баке (они служили также для проведения грузовых работ и перемещения судна во льдах), трех станковых (двух носовых весом по 370 кг и кормового – 100 кг) и двух ледовых якорей. Позднее был добавлен стоп-анкер весом около 320 килограммов.

Первоначально “St. Roch” был оснащен двумя 18-футовыми гребными спасательными шлюпками и 20-футовым мотоботом, позднее к ним добавили два 12-футовый плашкоут и предназначенный для проведения грузовых работ 20-футовый плашкоут с прямоугольными оконечностями, хранившийся на главной палубе на крышке грузового трюма.

После постройки шхуна имела жилые помещения, рассчитанные на 13 человек, экипаж состоял из 10 человек. Они размещались в носовом кубрике под полубаком (6 человек) и в корме. Капитан Г. Ларсен вспоминал: “St. Roch” был и остается самым некомфортабельным из судов, с которыми мне приходилось сталкиваться.”[2]

Носовой кубрик был оборудован шестью койками, рундуками для личных вещей, столом и “Viking Quebec stove Number 12” – печуркой на угольном отоплении (аналог нашей “буржуйки”) для отопления и сушки одежды. В этом крошечном помещении под постоянный

аккомпанемент ударяющихся о нос судна волн, грохот и скрежет льда моряки – полицейские проводили иногда годы!

В корме под главной палубой располагалась четырехместная каюта с четырьмя койками, рундуками под ними, диванами и складным столом; радиорубка-каюта радиста, оснащенная 50-ваттным коротковолновым и 100-ваттным длинноволновым передатчиками Маркони, камбуз с плитой на угольном отоплении, галльон и провизионная кладовая. Лазарет служил одновременно боцманской кладовой. В небольшой кормовой рубке размещались ходовая рубка и каюта капитана с галльоном.

Конструкция рубки оказалась крайне неудачной – обзор из нее был плохим и рулевому часто приходилось полагаться только на сигналы, подаваемые впередсмотрящим из “вороньего гнезда” и вдобавок ко всему она протекала как решето и ее обшивка быстро начала корчиться. В 1930 году была оборудована рубка несколько большего размера, в которую была перенесена радиорубка, а позади капитанской каюты размещена каюта офицеров. В 1935 году на крыше рубки был оборудован открытый ходовой мостик, а также установлен машинный телеграф. До этого команды в машину подавались колоколом, что часто приводило к недоразумениям, особенно, когда судну приходилось пробиваться сквозь льды и сигнальный колокол звонил явно невпопад.

В ходе ремонта и модернизации 1944 года кормовая часть судна претерпела коренные изменения. На юте была построена новая надстройка с ходовой рубкой и открытым мостиком наверху, что обеспечило отличный обзор. В новой надстройке были размещены каюты капитана и его помощников, старшего механика, радиорубка, камбуз с новой плитой, работающей на дизтопливе и кают-компания. Теперь “St. Roch” мог вместить 15 человек, хотя во время знаменитого перехода 1944 года на его борту удалось разместить 19.

Кормовые помещения под главной палубой теперь были заняты большой провизионной кладовой, дополнительными топливными танками, аккумуляторными батареями и важным новшеством – гирокомпасом. Ранее шхуна была оснащена только магнитным компасом, что создавало большие трудности при плавании в высоких широтах.

Теперь вернемся к истории этого маленького, но славного судна. Его первым капитаном стало гражданское лицо – William Hugh Gillen, опытный арктический мореход, бывший капитан китобойных и зверобойных судов. Заключенный между ним и RCMP контракт требовал достичь канадского арктического острова Хершел “так быстро, как позволят ледовые условия” с оплатой 1000 долларов. В случае, если Gillen согласится и далее сохранить занимаемую должность, ему определялся месячный оклад в 200 долларов.

Помощником капитана был назначен констебль Henry Asbjorn Larsen – недавний рекрут RCMP, но моряк с 14-летним стажем, включая два года в Арктике. На его биографии следует остановиться особо, так как практически вся история “St. Roch” связана с ним. Генри родился 30 сентября 1899 года во Фредерикстаде (южная Норвегия) и все его детство, полное мечтаний о далеких странах и интереса к истории и географии, прошло на берегу моря. Его морская карьера началась с 15 лет, позднее он закончил мореходное училище в Осло, служил в норвежском военно-морском флоте. В 1922 году стал четвертым помощником капитана парохода “Theodore Roosevelt”, совершавшего рейсы между портами Норвегии и Тихого океана.

Во время стоянки судна в Сиэтле произошло событие, навсегда определившее дальнейшую судьбу Ларсена. Здесь он близко познакомился с пассажирами “Теодора Рузвельта” – известным полярным исследователем Р. Амундсеном и его лоцманом Оскаром Омдалем, возвращавшимся в Норвегию. Их рассказы о севере настолько завладели воображением молодого моряка, что весной 1924 года Ларсен (уже третий помощник) в порту Ванкувер списался с судна и нанялся на уходящую в Арктику шхуну “Maid of Orleans”. Завязавшаяся на канадском Севере дружба с полицейскими-полярниками привела Генри Ларсена к решению вступить в

ряды RCMP, где он продолжал службу до ухода на пенсию в 1961 году, дослужившись до должности командира Дивизиона “G” – арктического подразделения конной полиции.

26 июня 1928 года “St. Roch” вышел из Ванкувера в свой первый рейс, имея на борту 150 тонн груза, включая 30 т угля. Экипаж шхуны состоял из 10 человек, только трое из которых имели морской опыт и лишь двое побывали в Арктике. Однако, Ларсен считал это положительным обстоятельством:

“С моей стороны, я был рад, что мы не наняли профессиональных моряков, так как уверен, что они не захотели бы работать на судне, подобном этому. Уверен, что тесные койки, спартанская пища, да и само судно никогда не заслужили бы одобрения настоящих моряков. Наши полицейские были совершенно другими людьми, которые привыкли следовать приказам, и самое главное, были проникнуты “*esprit de corps*” и горды тем, что их избрали для арктической службы, что всегда считалось престижным в RCMP.” [2]



Henry Larsen в форме RCMP в своей каюте (Vancouver Maritime Museum).

Переход к Беринговому проливу оказался серьезным испытанием для шхуны и ее команды. Резкая бортовая и килевая качка заставила большую часть экипажа испытать все муки морской болезни. Корпус протекал во многих местах, но самым неожиданным оказалось то обстоятельство, что “St. Roch” категорически не желал ходить под парусами. Когда на второй день плавания двигатель был остановлен и поставлены паруса, шхуна, получив дифферент

на нос, начала черпать носом воду и отказалась слушаться руля. В дальнейшем использовался только грот, да и то с целью умерения бортовой качки.



Экипаж “St. Roch” перед первым рейсом (Vancouver Maritime Museum).

Во время захода для бункеровки топливом в Датч-Харбор (Алеутские острова), моряки “St. Roch” воспользовались гостеприимством стоявшего здесь корабля Береговой охраны США. Можете представить себе удивление американцев, встретивших коллег-канадцев, облаченных в парадную форму RCMP (известную многим читателям из приключенческих фильмов о канадском севере) – кавалерийские краги со шпорами, бриджи, ярко-красный френч и стетсоновскую шляпу.

Пройдя Беринговым проливом, “St. Roch” у мыса Барроу впервые столкнулся с арктическими льдами, показав себя с наилучшей стороны. Через четыре недели после выхода из Ванкувера шхуна достигла первого поста RCMP на острове Хершел и начала рутинную работу по выгрузке снабжения и перевозке людей между разбросанными по побережью западного сектора канадской Арктики полицейскими постами. 28 августа капитан Gillen простился с судном и в командование вступил Г. Ларсен. И надолго – он оставался капитаном “St. Roch” до 1948 года, а затем снова занимал эту должность в 1954 году. Шхуна навсегда стала частью его жизни.

В своем рапорте Gillen высказался о “St. Roch” как о вполне удовлетворительном судне с хорошей мореходностью и проходимостью во льдах, особо отметив, что: “главный двигатель оказался оптимальным выбором для этого судна. С полной ответственностью могу сказать, что мне никогда не приходилось сталкиваться с машиной, лучшей этой.” [2] В то же время в рапорте были отмечены серьезные недостатки судна, такие, как сильная качка, течь палубы и световых люков, недостаточная прочность стоячего такелажа и т. д.

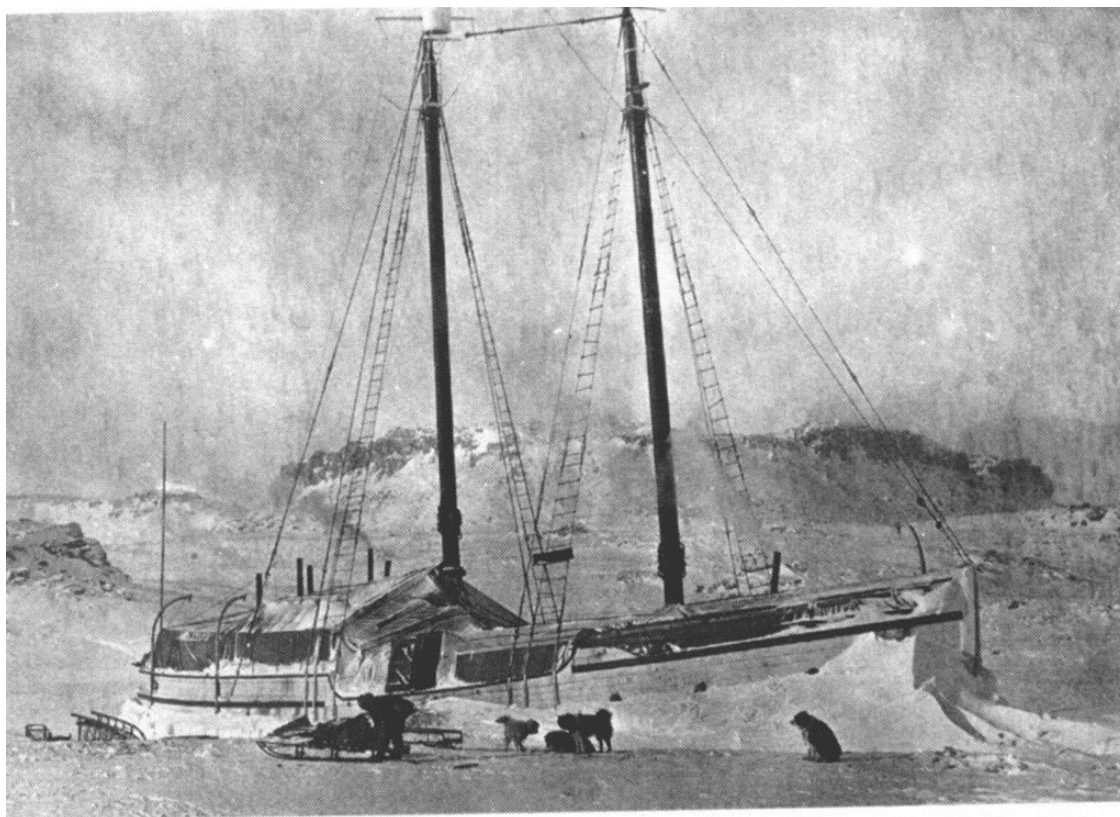
В бухте Langton Bay, где судну предстояло стать на зимовку, нового капитана ждал неприятный сюрприз – шторм со скоростью ветра до 70 миль в час выбросил “St Roch” на берег.

Только после облегчения шхуны путем выгрузки большей части груза удалось освободиться от объятий суши, но ненадолго – следующий шторм привел к тому же результату и Ларсен решил уйти дальше от берега, где судно вскоре вмерзло в лед.



“St. Roch” в Арктике (Vancouver Maritime Museum).

Паруса и бегучий такелаж были убраны для хранения, для сохранения тепла и защиты от снежных заносов над палубой из деревянных брусьев и брезента был сооружен тент. Путем нелегкого труда был создан запас пресной воды в виде выпиленных из пресноводного льда блоков общим весом около сорока тонн. В паре десятков метров от борта судна был сооружен “ледяной дворец” – домик-иглу из снежных блоков для отправления необходимых физиологических нужд. Приготовив судно к зиме, моряки превратились в полицейских.

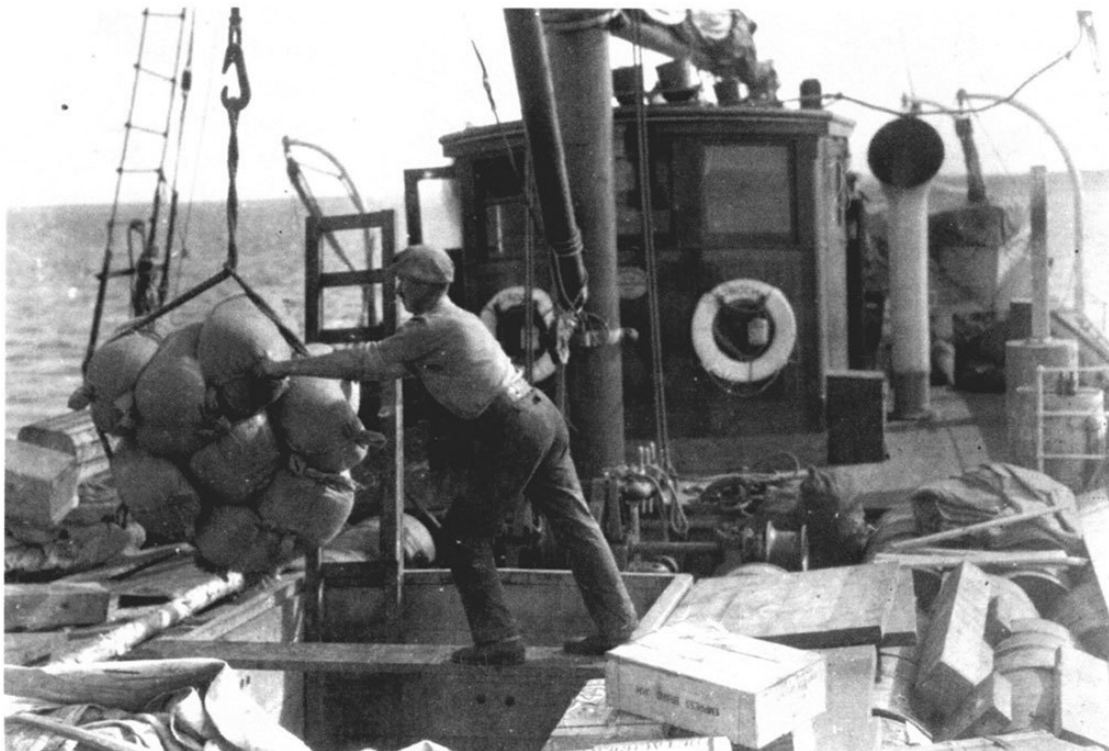


“St. Roch” во время зимовки во льдах Арктики (Vancouver Maritime Museum)

На нартах с собачьими упряжками констебли, покрывая до 30–40 миль в день, патрулировали арктические просторы, часто покидая судно на два-три месяца. В июне повеяло приближающимся арктическим летом и началась подготовка шхуны к предстоящему плаванью – ремонт машины, покраска корпуса, установка такелажа и парусного вооружения. 9 июля 1929 года залив наконец очистился от льда и “St. Roch” двинулся в путь. 23 сентября шхуна вернулась в Ванкувер, пройдя 10 300 миль и проведя в Арктике более года.

После ремонта и некоторой модернизации на родной верфи судно RCMP снова приступило к арктической службе. В 1930-34 гг. “St. Roch” совершил свой самый длительный рейс с четырьмя зимовками в районе залива Coronation Bay. После короткой передышки для судна и его экипажа последовали еще два трудных, полных серьезных испытаний года, проведенных в районе Cambridge Bay (1935-37 гг.). Тяжелая ледовая обстановка зимы 1937 года еще раз проверила шхуну на прочность. Зимовавшее по соседству судно Компании Гудзонова залива “Fort James” было раздавлено льдами и затонуло, а наш герой отделался только повреждением пера руля. Следующий рейс в Арктику, начавшийся в 1938 году, оказался неожиданно коротким – в связи с угрозой начала войны командование RCMP в августе 1939 года отозвало “St. Roch” в Ванкувер.

На протяжении всего этого периода шхуна играла существенную роль в общественной жизни западной части канадской Арктики. Вот как описывает это один из членов ее экипажа: “В это время RCMP была единственным официальным представителем канадского правительства на севере. Здесь не было местных органов власти, охотничьих инспекторов, социальных работников, вооруженных сил – за все отвечала RCMP. Это означало, что “St. Roch” не только снабжал всем необходимым разбросанные по Арктике полицейские подразделения, но и доставлял почту, перевозил эскимосских детей в школу, а больных в госпиталь, исследовал новые судоходные пути и исполнял все официальные функции.” [2]



Выгрузка “St. Roch” в заливе Cambridge Bay (Vancouver Maritime Museum).

Патрули с “St. Roch” неоднократно вели поиск пропавших в полярных просторах трапперов, миссионеров и торговцев, расследовали 17 случаев гибели людей, регистрировали браки, рождения и смерти, решали вопросы социального обеспечения местного населения, собирали налоги и выполняли множество других обязанностей. Важную роль в этих оторванных от Большой земли краях играла радиостанция шхуны, обеспечивавшая нужды не только RCMP, но и местных жителей.

Все это достигалось тяжелым и упорным трудом экипажа. Например, в 1938 году “St. Roch” вышел из Ванкувера, имея на борту 132 тонны угля, 38 тонн дизельного топлива и бензина, а также лес и продовольствие для полицейских постов в Арктике. Все это было выгружено вручную и доставлено на берег в далеких от комфорта погодных условиях Севера.

23 июня 1940 года настал звездный час для “St. Roch”. Пройдя ремонт и переоборудование на военно-морской базе в Esuimalt, шхуна в условиях полной секретности покинула Ванкувер и направилась к Берингову проливу. Перед ней была поставлена задача впервые в истории пройти Северо-западным проходом с запада на восток. Первоначально целью похода было участие в оккупации Гренландии канадскими вооруженными силами для предотвращения захвата ее немцами. После того, как США (еще не участвовавшие в войне!) взяли на себя “защиту” этого владения Дании, вторжение было отменено и задачей “St. Roch” стала демонстрация канадского суверенитета над арктическими островами. Естественно, преследовались и определенные военные цели.



Гигиена по-арктически – один из констеблей «Сен Рока» принимает ванну на снегу, слушая радио. Ружье наготове на случай визита белых медведей (Vancouver Maritime Museum).

Капитан Ларсен выбрал маршрут перехода, во многом близкий к избранному Амундсеном на судне “Gjøa” во время первого в истории мореплавания преодоления им с востока на запад этого, столетиями манившего первооткрывателей, прохода. Этот год отличался особо сложной ледовой обстановкой. Достигнув 23 июля мыса Барроу, “St. Roch” столкнулся здесь с мощными полями льда. После многодневной борьбы с ними, в сентябре шхуна была вынуждена стать на зимовку в одном из заливов у западного берега острова Виктория. Только 31 июля 1941 года судно смогло продолжить плавание. Увы, ему на время пришлось снова вернуться к рутинной работе по обеспечению сети RCMP на западе канадской Арктики с еще одной зимовкой здесь. И наконец, 19 августа следующего года “St. Roch” снова двинулся на восток.

На всем пути шхуне противостояли тяжелые льды. В начале сентября в заливе Pasley Bay стоявшее на якорю судно оказалось на волосок от гибели. При подвижке льдов оно было выброшено на мель. Беспомощный “St. Roch” валило с борта на борт, на его палубу обрушивались глыбы льда. Только заведенный на береговую скалу в дополнение к отданным якорям стальной трос предотвратили дальнейшее движение судна к берегу и его гибель. У этих негосприимных берегов прошла еще одна зимовка.

Это была зима долгих и трудных санных походов. Капитан Ларсен с проводником-эскимосом за 21 день преодолел 320 миль, обследуя полуостров Boothia, еще более долгое путешествие к острову King William (28 дней, 489 миль) совершили констебль Albert Chartrand и его проводник. На обратном пути констебль умер от сердечного приступа – первая и единственная смерть в истории судна. Эта смерть послужила поводом для еще более длинного санного похода. Ларсен в сопровождении двух человек отправились к ближайшему (всего лишь ... в четырехстах милях от “St. Roch”) католическому священнику, чтобы пригласить его совершить погребение усопшего. Переход длиною в 1140 миль длился 71 день. Констебль был похоронен с подобающими церемониями, а на его могиле из обломков скал был сооружен пятиметровый памятник, сохранившийся до настоящего времени.

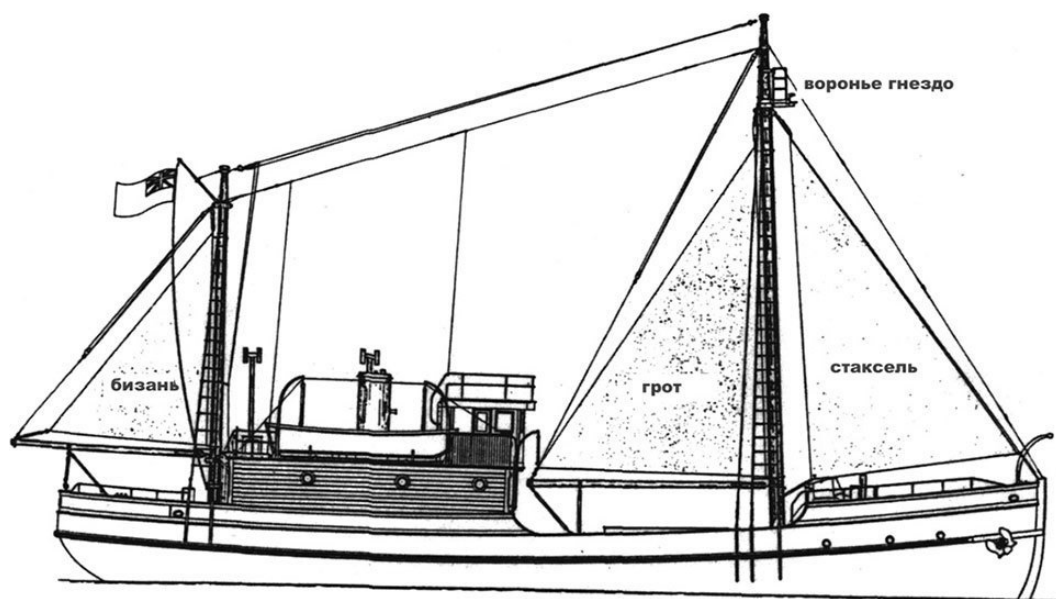
Несмотря на наступившее лето, ледовая обстановка оставалась крайне тяжелой. 3 августа, опасаясь остаться во льдах еще на одну зиму, Ларсен решил пробиваться на восток. Это оказалось весьма рискованным предприятием. Вскоре “St. Roch” снова оказался в ледовой ловушке. Его корма поднялась высоко над водой, а нос ушел под лед. “Я решил, что настал конец” – писал

впоследствии Ларсен [2]. Используя подрывные заряды, экипажу удалось освободить судно из плена.

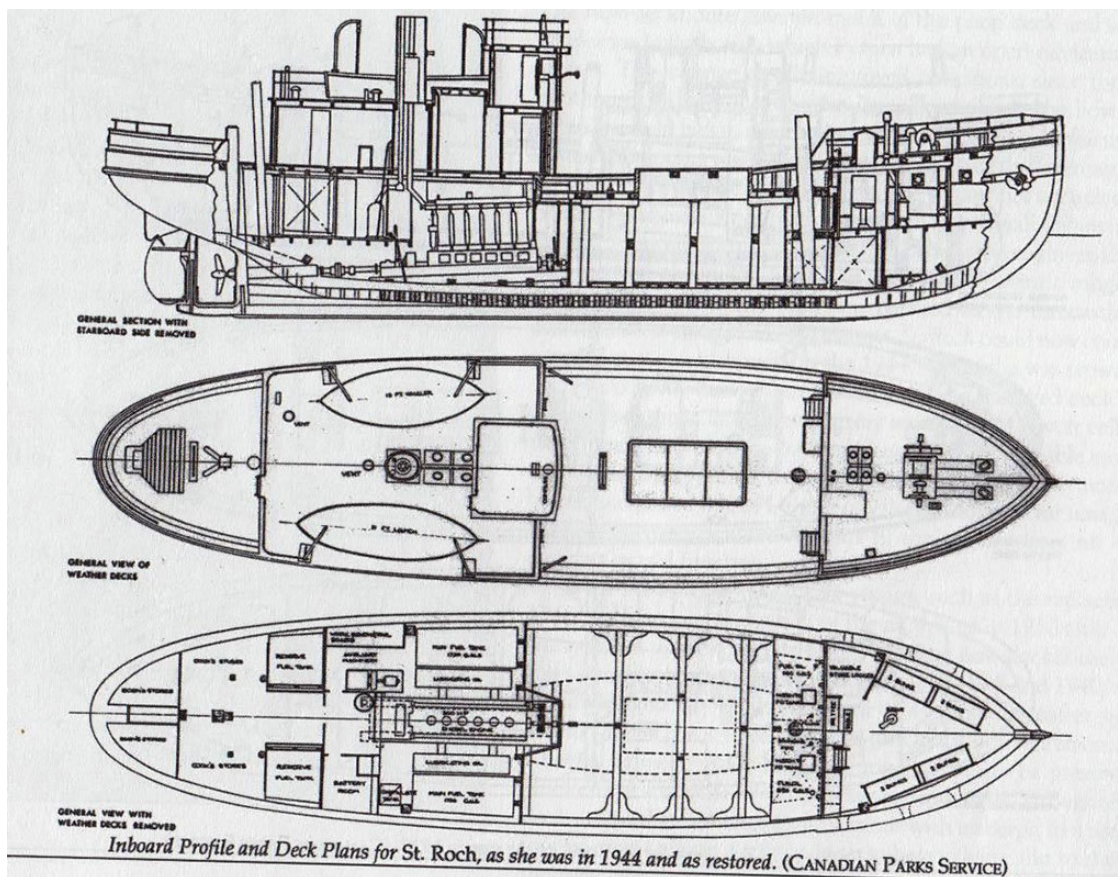
Тараня ледовые перемычки и используя узкие разводья во льдах, шхуна упорно двигалась к Атлантике. За 25 дней удалось преодолеть всего лишь 60 миль. Положение усугублялось тем, что 12 августа лопнула одна из цилиндрических крышек главного двигателя. Неисправный цилиндр был отключен (а ведь на счету была каждая лошадиная сила!) и “St. Roch” двинулся дальше.

29 августа, когда до чистой воды оставалось всего пара десятков миль, шхуна снова оказалась на грани гибели. Дрейфующие ледовые поля прижали ее к сидящей на подводном рифе льдине. С большим трудом судну удалось вырваться на свободу. 11 октября 1942 года “St. Roch” наконец достиг конечной точки своего долгого пути-порта Галифакс на атлантическом побережье Канады. Продолжавшаяся 28 месяцев эпопея успешно завершилась. Северо-западный проход впервые был пройден с запада на восток. За это достижение король Георг VI наградил капитана Ларсена и остальных членов экипажа Полярной медалью.

В июле 1943 года “St. Roch” отправился в трехмесячный снабженческий рейс на северо-восток Канады. На этот раз большая часть его экипажа состояла из ньюфаундлендских рыбаков. Зимой 1943-44 гг. во время стоянки в Галифаксе капитан Ларсен получил приказ в обстановке секретности готовиться к возвращению в Ванкувер северным путем. Ремонт и модернизация судна велись на местной военной верфи.

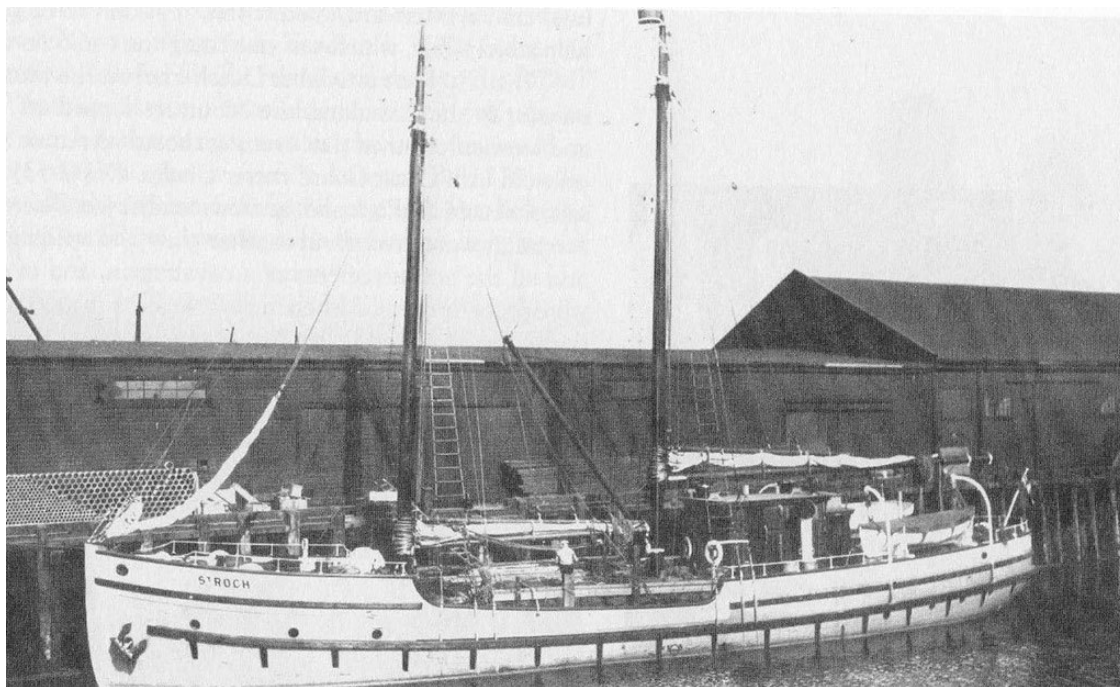


Outboard Profile and Sail Plan for St. Roch, 1944. (CANADIAN PARKS SERVICE)



“St. Roch” после модернизации 1944 года
(Canadian Parks Service)

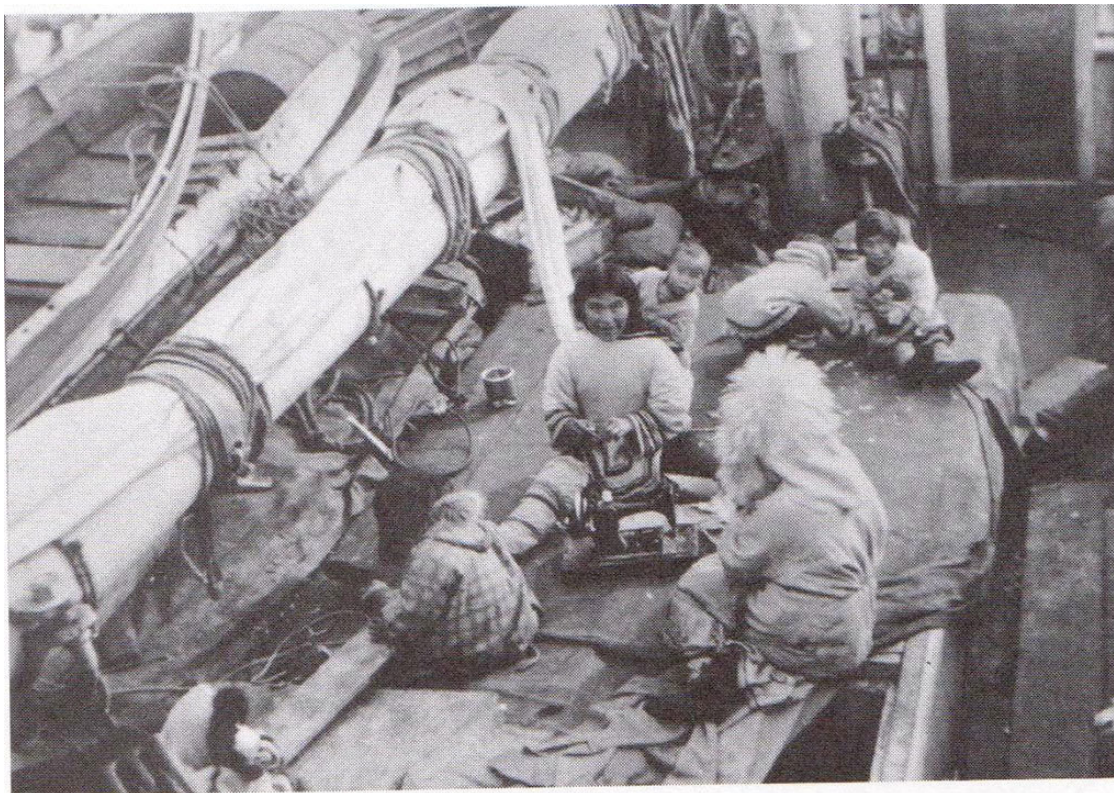
Немало трудностей возникло при наборе нового экипажа. К счастью Ларсена, в его состав вошли два ветерана судна – участники рейса 1940-42 гг. и еще два опытных моряка. Наконец, 19 июля 1944 года “St. Roch” вышел в море. Из-за неполадок с новой силовой установкой судно дважды возвращалось в порт и только 26 июля начался переход в Арктику. На этот раз Ларсен избрал новый маршрут, который пролегал в основном севернее предыдущего, что позволяло избежать рифов и мелководья, но угрожало более сложной ледовой обстановкой.



“St. Roch” в 1944 году (Vancouver Maritime Museum).

Ларсен записал в своем дневнике: “Мы снова в море и как прежде не готовы в полной мере к такому серьезному предпрятию, как преодоление Северо-западного прохода... Мы должны сделать все, что в наших силах, чтобы поддержать претензии Канады на эту часть Арктики. Я очень горжусь тем, что эта важная миссия снова поручена мне и надеюсь выполнить задачу по утверждению претензий Канады на эти важные острова – барьер на наших северных границах. Канада и ее народ приняли меня, как своего родного сына и я должен быть достойным этой чести.” [2]

13 августа “St. Roch” зашел в Pond Inlet в Баффиновом заливе для выгрузки снабжения. Здесь капитан Ларсен нанял местного проводника-эскимоса Joe Panipakuttuk, который прибыл на борт шхуны вместе с шестью членами семьи, включая трех девочек в возрасте от четырех до девяти лет и семнадцатью ездовыми собаками. Эскимосы расположились в установленной на крышке грузового трюма палатке. Аборигены сопровождали судно до острова Хершел в западной Арктике и оказались весьма полезными спутниками – их охотничья добыча разнообразила меню экипажа, а знание Арктики оказалось просто бесценным. Один из полицейских вспоминал: “Если мы не были уверены в нашем местонахождении, то обращались к матери Джо, которая, бросив взгляд на берег, указывала точку на карте: “Мы здесь.” [2]



Эскимосская семья Panipakuttuk на палубе “St. Roch” (Vancouver Maritime Museum).

27 сентября “St. Roch” прошел Берингов пролив, а 16 октября прибыл в Ванкувер. На этот раз Северо-Западный проход был преодолен за рекордно короткое время – 7295 миль были пройдены всего лишь за 86 дней! Экипаж шхуны почивал на лаврах. Ларсен был произведен в звание субинспектора, награжден Золотой медалью британского Королевского Географического общества, избран членом этого общества, а также Королевского Канадского Географического общества и Института Северной Америки.

1945-46 гг “St. Roch” снова провел в Арктике с зимовкой в бухте Cambridge Bay. На этот раз большая часть экипажа на время зимовки была эвакуирована по воздуху на “большую” землю. 12 августа шхуна покинула Cambridge Bay, а 26 сентября вернулась в Ванкувер. По пути домой судно стало на якорь в советских территориальных водах у острова Большой Диомид и было кратковременно задержано пограничниками СССР.

В 1947-48 гг “St. Roch” совершил свой последний арктический рейс с зимовкой у острова Хершел. На этот раз Ларсен впервые оставил судно на время зимовки. 19 октября 1948 года шхуна прибыла в Ванкувер, где ее поставили на прикол. Казалось, что трудовая жизнь арктического ветерана подошла к концу. Однако, в 1950 году Г. Ларсен, уже занимавший пост командира Арктического дивизиона RCMP, получил приказ направить “St. Roch” через Панамский канал в Галифакс для обеспечения деятельности полицейских постов в Восточной Канаде. Командовать шхуной было поручено инспектору Ken Hall. Этот рейс сделал “St. Roch” первым судном в истории, обогнувшим Североамериканский материк.



Маршруты сквозного плавания «Сент-Рока» в 1940—1942 годах и в 1944 году.

(из архива автора)

В 1950-51 гг. шхуна совершала снабженческие рейсы к берегам Ньюфаундленда и Лабрадора. 13 июня 1951 года она вернулась в Галифакс и была выведена из эксплуатации. На смену ветерану пришли более современные суда. Немаловажными предпосылками к этому послужили малая скорость и плохие мореходные качества на чистой воде Восточной Атлантики этого судна, спроектированного для службы в арктических льдах.

Судьба была явно благосклонна к «St. Roch». При непосредственном участии Ларсена RCMP продала шхуна за 5000 долларов (стоимость топлива, необходимого на перегон судна) городу Ванкуверу для использования в качестве музея. Снова под командованием Ларсена «St. Roch» вышел из Галифакса 22 июля 1954 года и пройдя Панамский канал прибыл в родной порт Ванкувера 12 октября, где судно ожидал поистине королевский прием.

В течение четырех последующих лет местные власти в пылу словесных баталий пытались решить дальнейшую судьбу арктического ветерана. В 1958 году на местных верфях «St. Roch» вернули оригинальную внешность 1928 года. 8 апреля того же года шхуна была установлена на кильблоках внутри бетонного сухого дока на месте создаваемого Ванкуверского морского музея. Музей был открыт в 1959 году, а в 1962 году федеральные власти Канады признали судно национальным историческим памятником.

В 1965 году федеральные и городские власти заключили соглашение о совместных действиях по сохранению этой исторической реликвии. Для защиты от вредного воздействия окружающей среды на корпус «St. Roch» над ним было сооружено А-образная крыша, а в начале 70-х годов был произведен капитальный ремонт судна в ходе которого ему был возвращен облик 1944 года.

Вступая на борт «St. Roch», вы как бы попадаете в тот далекий год и ощущаете дух Арктики. На палубе стоит палатка семьи Rapiakuttuk, вокруг которой расположились мохнатые

ездовые собаки (вернее, их чучела), в носовом кубрике сушится штормовая одежда и висят на вешалках ярко-красные френчи Конной полиции. Слышатся грохот льдин и лай собак. Эти прекрасные минуты встречи с морской историей посчастливилось пережить и автору этой книги.

Жизнь Генри Ларсена до последних дней была связана с его любимым судном. В феврале 1961 года он оставил ряды RCMP и ушел на пенсию, поселившись с женой на востоке Канады. Но в сентябре 1964 году они переехали в Ванкувер, чтобы взять под свою опеку судно-музей “St. Roch”. 29 октября 1964 года Ларсен скончался в местном госпитале в возрасте 65 лет. В одном из своих последних писем он писал: “скоро я отправлюсь в свой последний долгий санный поход.” [2]

Глава пятая

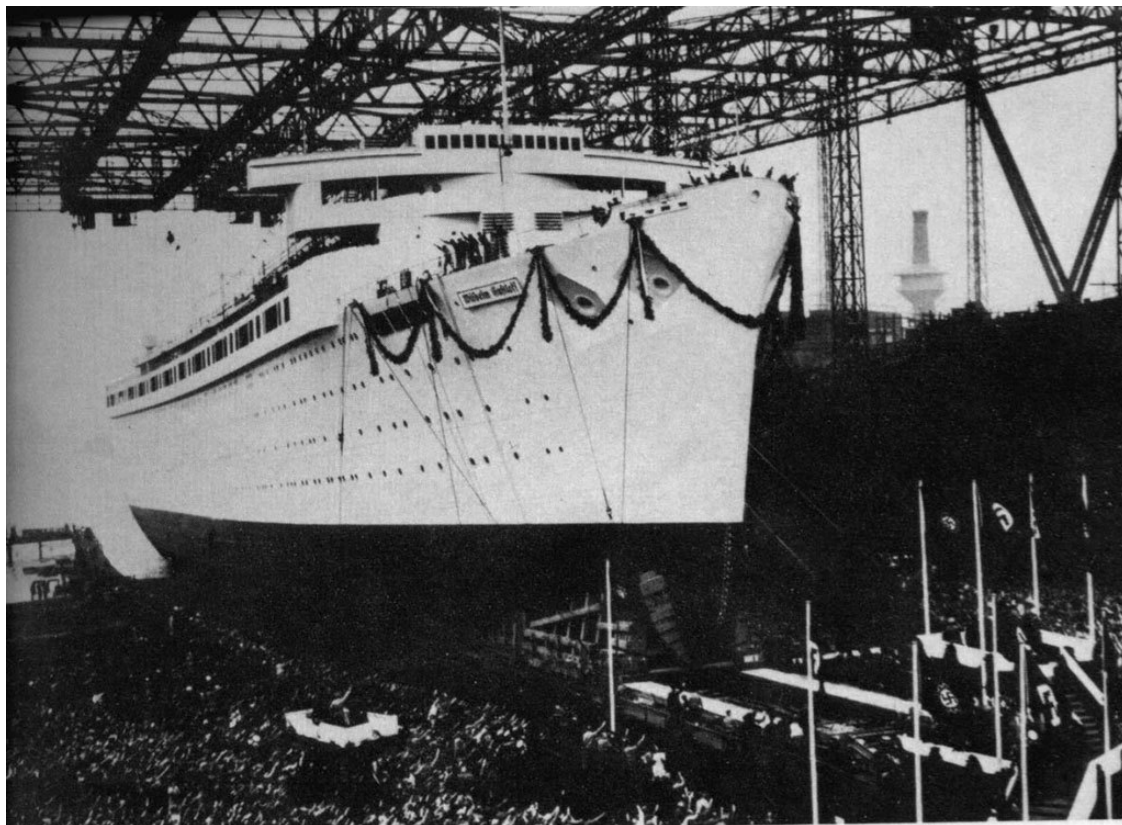
Атака века или трагедия века? Миф о "Вильгельме Густлове"

Фильм Камерона «Титаник» привлек внимание миллионов зрителей. Рынок заполнили книги, аудио– и видеопродукция, всевозможные сувениры об этой, как часто утверждают средства массовой информации, «величайшей катастрофе на море».

Но мало кто знает о действительно величайшей трагедии на море в истории человечества – гибели немецкого судна «Вильгельм Густлов» (“Wilhelm Gustloff”), унесшего с собой по новейшим данным 9330 человеческих жизней (на «Титанике» погибло около полутора тысяч человек).

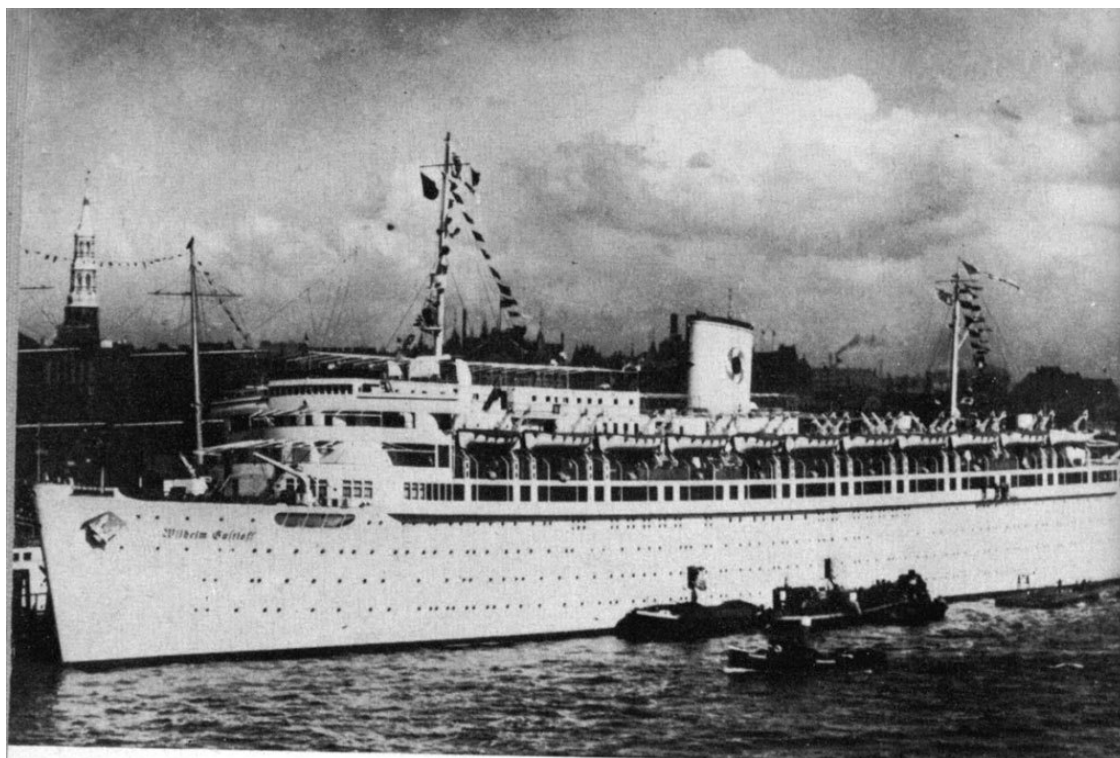
В отличие от «Титаника», гибель «Вильгельма Густлова» покрыта пеленой мифов, слухов, а иногда и явной дезинформации. Советские историографы изображали это как подвиг советских моряков, пустивших на дно тысячи немецких подводников, высоких чинов СС и партийных бонз из НСДАП. Многие немецкие авторы изображают это как варварское убийство мирных беженцев (в основном женщин и детей) и раненых, находившихся на борту «Вильгельма Густлова».

5 мая 1937 года вдова Вильгельма Густлова, главы швейцарских национал-социалистов, застреленного годом ранее югославским студентом-евреем, сыном равина, в присутствии Гитлера и других высших лиц нацистской Германии (в церемонии приняли участие 50 тыс. человек) спустила на воду со стапелей судостроительной компании «Блом унд Фосс» в Гамбурге пассажирское судно «Вильгельм Густлов».



Спуск на воду «Вильгельма Густлова»
(Википедия)

На судне валовой вместимостью 25484 БРТ, длиной 208,5 м, шириной 23,8 м и с осадкой около 8 метров были установлены 4 главных двухтактных восьмицилиндровых дизеля фирмы MAN общей мощностью 9500 л.с., работавших на два винта. Его скорость составляла 15,5 узла, а запас топлива 1800 тонн обеспечивал дальность плавания 12000 миль (15 узл.). «Вильгельм Густлов» мог принять на борт 1463 пассажира и 417 членов экипажа. Стоимость судна достигла 25 млн. марок.



«Вильгельм Густлов» в Гамбурге
(Википедия)

Судно отнюдь не было лайнером-люкс для высокопоставленных нацистских чиновников. Оно принадлежало Deutsche Arbeitsfront GmbH и являлось так называемым KdF Schiff – судном созданной в 1934 году организации Kraft durch Freude («Сила через радость») – филиала Германского трудового фронта. Его оператором была судоходная компания Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft (Hamburg-Süd). «Вильгельм Густлов» наряду с другим судном KdF «Роберт Лей» (“Robert Ley”) стали первыми в мире круизными судами специальной постройки.

В отличие от пассажирских лайнеров того времени, где роскошь первого класса контрастировала со спартанскими условиями кают третьего класса, пассажиры «Вильгельма Густлова» располагались в каютах с одинаковым уровнем комфорта. Судно должно было олицетворять собой «народное национал-социалистическое государство» как внутри страны так и за рубежом. Один немецкий автор писал: «Вильгельм Густлов» был судном не для больших важных людей, а для слесаря из Байройта, почтальона из Кельна, гардеробщицы из Бремена, для домохозяйки».

23 марта 1938 года новое судно вышло в свой первый круиз с немецкими рабочими в Средиземное море (по другим данным – в Северное) под командованием капитана Карла Люббе. В апреле «Вильгельм Густлов» в штормовую погоду спас 19 человек с тонущего английского судна “Pegaway”. 10 апреля он превратился в плавучий избирательный участок, на борту кото-

рого двухтысячная немецкая община в Великобритании выразила свое мнение об аншлюсе Австрии. Голосование проводилось за пределами трехмильной зоны британских территориальных вод. До лета 1939 года «Вильгельм Густлов» совершил 44 круиза в Италию, Португалию, на остров Мадейра, в Норвегию и Швецию. Интересно отметить, что все члены экипажа были членами НСДАП, а заведовавший судовой прачечной Кауфхольц выполнял обязанности группенлейтера – лидера судовой парторганизации. За время своей мирной службы «Вильгельм Густлов» перевез 65 тыс. человек.

В мае 1939 года «Вильгельм Густлов» вместе с судами KdF “Robert Ley”, “Der Deutsche”, “Stuttgart”, “Sierra Cordoba” и лайнером “Oceana” в сопровождении карманного линкора “Адмирал граф Шпее” перевозил из Испании на родину военнослужащих легиона “Кондор”. Суда доставили на Пиренейский полуостров медикаменты и другую гуманитарную помощь, а на обратном пути “Вильгельм Густлов” принял на борт 1405 немецких легионеров.

В связи с началом 2-й мировой войны 22 сентября 1939 года лайнер вошел в состав Kriegsmarine и был переоборудован в госпитальное судно “Lazarettschiff “D”, в качестве которого служил до 20 ноября 1940 года. Судно могло принять 500 раненых, а его экипаж состоял из 165 человек, включая 20 офицеров. В ходе польской и норвежской кампаний на борту «Вильгельма Густлова» прошли лечение около 7000 человек, на родину был эвакуирован 1961 раненый, было сделано около 1700 рентгеновских снимков, 347 хирургических операций и более 12 тысяч клинических обследований.

В конце 1940 года судно было переведено в Готенхафен (так стала называться Гдыня во время немецкой оккупации), где стало плавказармой 2-го дивизиона 2-й учебной дивизии подводного плавания (2.U-Boot-Lehrdivision/II Abteilung). 2-й дивизион состоял из четырех рот и включал в себя будущий технический персонал подводных лодок. Курсанты других специальностей входили в состав 1-го дивизиона и располагались на борту бывших пассажирских судов “Hansa” и “Oceana”, стоявших рядом с “Вильгельмом Густловым” в военном порту Готенхафена Oхhörft. К январю 1945 года большая часть штатного экипажа “Вильгельма Густлова” была переведена на действующие суда и корабли и была заменена итальянцами, хорватами и литовцами, выполнявшими функции обслуживающего персонала. В это время экипаж состоял из 125 человек.

С 20 февраля 1944 года капитаном «Вильгельма Густлова» стал Фридрих Петерсен (Friedrich Petersen), 67-летний моряк торгового флота. Свою морскую карьеру он начал в 15 лет на борту парусника и в 1909 году получил капитанский диплом. Петерсен уже имел опыт плавания на “Вильгельме Густлове” – в 1938 году после смерти капитана Люббе (Lübbe) он привел совершавшее круиз на Мадейру и в Португалию судно в Гамбург. Начало войны застало Петерсена в Монтевидео (Уругвай) в должности капитана пассажирского судна “Monte Olivia”. Высадив на берег пассажиров и женский персонал, он прорвался в Гамбург, за что был награжден Железным крестом 2-й степени. До “Вильгельма Густлова” Петерсен был капитаном “General Osorio” и “Schwaben”. Старшим помощником капитана “Густлова” был Louis Reese, который был старше Петерсена на 5 лет и ранее служил с ним на нескольких судах.



Фридрих Петерсен (Friedrich Petersen)
(из архива автора)

Функции старшего военно-морского начальника на борту с января 1945 года выполнял командир 2-го дивизиона тридцатичетырехлетний корветтен-капитан Вильгельм Цан (Wilhelm Zahn), опытный подводник. Цан попал на «Вильгельм Густлов» волею обстоятельств, будучи перед этим командиром 1-го дивизиона 2-й учебной дивизии (с октября 1943 года). На под-

водных лодках он служил с 1936 года, а в октябре 1938-январе 1940 года он был командиром U 56 (тип IIС). Адмирал Дениц вспоминал (речь идет об атаке U 56 британского линкора «Нельсон», на борту которого находился Уинстон Черчилль): «Экипаж лодки, находившейся в подводном положении, отчетливо слышал три удара торпед о «Нельсон». Торпеды не взорвались. Командир лодки, с исключительным само-пожертвованием проводивший эту атаку, прорываясь сквозь эскорт, состоявший из 12 эскадренных миноносцев, был так глубоко травмирован духовно этой, не зависящей от него неудачей, что я решил освободить его от функций боевого командира и перевести служить на родину для обучения новых экипажей.» За исключением короткого промежутка с июля 1941 по апрель 1942 года, когда Цан занимал должность командира U 69 (тип VIIС), его служба проходила в учебных подразделениях и штабе.



Вильгельм Цан (Wilhelm Zahn)
(из архива автора)

На «Вильгельме Густлове» было расквартировано по различным данным 1500–2000 человек военно-морского персонала.

С осени 1942 года и до выхода Финляндии из войны в октябре 1944 года советский флот был надежно блокирован в базах Кронштадта и Ленинграда и Балтийское море превратилось в германское «*Mare nostrum*» («наше море»). Это позволило использовать Южную Балтику (в первую очередь Данцигскую бухту) как полигон для испытания подводных лодок и их боевой подготовки, обеспечить бесперебойную поставку железной руды из Швеции и снабжение приморских армейских группировок. Единственное противодействие этому оказывали спорадические действия британской и советской авиации.

Положение на Балтике начало резко меняться с осени 1944 года. Условия перемирия с Финляндией позволили Краснознаменному Балтийскому флоту использовать финские военно-морские базы Хельсинки и Турку и безопасные фарватеры в шхерах у финского побережья, избегая таким образом форсирования минных и сетевых заграждений в Финском заливе. В конце сентября—начале октября в финские базы были перебазированы 10 советских ПЛ.

В результате проведенной 24 сентября-24 ноября Прибалтийской наступательной операции Советской Армии большая часть Прибалтики была очищена от противника, остатки группы армий «Север» были блокированы в Курляндии, а 28-й армейский корпус (3 дивизии) – в Мемеле. 22 октября части 11-й гвардейской армии заняли первый населенный пункт на германской территории – деревню Неммерсдорф, где произошли трагические события, оказавшие существенное влияние на заключительный этап войны.

Когда пятью днями позднее части немецкой 4-й армии выбили советские войска из деревни, солдаты увидели ужасную картину: мужчины и дети были расстреляны, женщины, включая несовершеннолетних девушек, изнасилованы и распяты на дверях сараев или телегах.

Этот спонтанный акт мести был широко использован геббельсовской пропагандистской машиной для раздувания мифа о диких большевистских ордах, стремящихся к уничтожению германского народа. Это привело к паническому бегству гражданского населения с территории восточных германских земель и к еще более упорному сопротивлению немецких вооруженных сил.

Несмотря на заверения нацистского руководства в том, что вражеский солдат никогда не ступит на священную немецкую землю, Красная Армия неудержимо продвигалась вперед. 13 января 1945 года началась Восточно-Прусская наступательная операция. К 29 января немецкие войска в Восточной Пруссии были отрезаны и расчленены на несколько прижатых к морю группировок.

Гауляйтер Восточной Пруссии, Имперский комиссар обороны и фюрер Народной Армии Восточной Пруссии Эрих Кох допускал эвакуацию гражданского населения только в десятикилометровой полосе, прилегавшей к линии фронта, «так как настоящий немец не может допустить даже мысли о том, что Восточная Пруссия окажется в руках русских». Несмотря на это, сотни тысяч беженцев хлынули к балтийским портам. Железнодорожный и автомобильный транспорт мог вместить только часть этой полуобезумевшей от страха и лишений толпы. Многотысячные вереницы женщин, детей и стариков двигались по заснеженным дорогам, волоча за собой скарб, страдая от холода, голода, артобстрелов и налетов советской авиации.

Перед германским руководством замаячила перспектива собственного Дюнкерка, только в несравненно более широких масштабах. Фактически подготовка к широкомасштабной эвакуации началась еще летом 1944 года. В соответствии с приказом Верховного командования вооруженных сил от 12 июля 1944 года, главнокомандующему ВМФ гросс-адмиралу Карлу Деницу было передано руководство морским транспортом для координации его действий с ВМФ и обеспечения сообщения с изолированными от рейха областями. Дениц назначил контр-адмирала Конрада Энгельхардта начальником отдела судоходства Руководства войной на море ОКМ (Главное командование ВМФ).

Как вспоминал позднее gross-адмирал, «в декабре 1944 года стало совершенно ясно, что подводная война не является более главной задачей германского флота. Для этого оставалось слишком мало времени. Все наличные морские силы должны быть направлены для спасения людей на востоке и эвакуации их на запад. Поэтому я просил государство, иными словами – Гитлера, передать мне все суда торгового флота, которые можно было отыскать, все, что могло плавать. Я делал это с целью спасения людей на Востоке. Я занимался вопросами снабжения транспорта топливом. Мне было передано абсолютное право распоряжаться запасами топлива в Северной Германии.»

В январе в руки германского руководства попала копия британского плана «Эклипс», определявшего мероприятия по оккупации Германии после ее капитуляции. К нему прилагалась карта зон оккупации. Это позволило более четко определить планы эвакуации восточных областей.

Невиданное по своим масштабам мероприятие продолжалось с 23 января по 8 мая, хотя крупные эвакуационные перевозки осуществлялись и ранее. Например, только в ноябре 1944-январе 1945 года из Мемеля было вывезено около 56000 беженцев.

Для эвакуации использовались 14 пассажирских судов вместимостью от 9554 БРТ («Ибена») до 27364 БРТ («Кап Аркона»), 23 грузовых судна по 5000 т и более и множество более мелких судов, а также корабли ВМФ, включая ПЛ. Безопасность судоходства в этих районах обеспечивалась двумя дивизиями охраны водного района (Sicherungsdivision). 9.Sicherungsdivision под командованием капитана 2 ранга фон Бланка, базировавшаяся в Хеле, несла ответственность за район к востоку от маяка Риксгефт, в зону ответственности 10.Sicherungsdivision (контр-адмирал Бютов, Свинемюнде) входила Западная Балтика от Риксгефта до Фленсбурга.

Каждая дивизия состояла из нескольких флотилий тральщиков, катеров-тральщиков и Vorpostenboot 'ов (вооруженных рыболовных траулеров), которым приходилось выполнять широких круг задач:

Борьбу с минной опасностью – Балтика была буквально нашпигована минами всевозможнейших типов. Только британская авиация выставила в январе 668 мин, на которых погибло 18 немецких судов, а в феврале уже 1345. В прибрежных водах нынешней Польши было выставлено около 2500 мин.

ПВО, так как прикрытие с воздуха практически отсутствовало.

Борьбу с подводными лодками. Хотя КБФ в начале 1945 года располагал всего 11 боеспособными ПЛ, из которых на позициях в Южной и Центральной Балтике могло находиться всего 3–5 единиц, а уровень боевой подготовки их экипажей был крайне низок, положение усугублялось отсутствием противолодочных кораблей специальной постройки. Две противолодочные флотилии были развернуты здесь только в феврале.

Однако, вернемся к судьбе «Вильгельма Густлова». 21 января 1945 года Карл Дениц дал кодированный сигнал «Ганнибал» – приказ о начале эвакуации 2-й учебной дивизии подплава из Готенхафена. Для этого привлекались 4 пассажирских судна: «Ханза» (23130 БРТ) для перевозки материального имущества дивизии, офицерского состава и 3000 беженцев; «Вильгельм Густлов» должен был принять на борт часть личного состава дивизии, группу женщин из вспомогательных подразделений ВМФ – Marinehelferinnen (в Готенхафене находилось около 10000 девушек в возрасте 17–25 лет, проходивших службу во вспомогательных частях ВМФ), раненых солдат и беженцев. Оставшуюся часть военно-морского персонала и беженцев эвакуировали «Гамбург» (22117 БРТ) и «Дойчланд» (21046 БРТ).

Капитан Петерсен собрал офицеров и объявил, что судно должно быть готово к выходу в море через 48 часов. Это было далеко не простой задачей. В течение четырех лет судно стояло

у причала, успев получить за это время несколько повреждений от авиабомб, в результате чего был поврежден один из гребных валов, что не позволяло судну развивать ход более 12 узлов. Все механизмы бездействовали, так как пар и электроэнергия подавались с берега. В кратчайшие сроки механикам предстояло ввести в строй главные и вспомогательные механизмы и снабдить судно топливом и смазочными маслами, что было довольно сложно в условиях острейшего дефицита ГСМ. Требовалось доукомплектовать экипаж хотя бы до минимально возможных штатов, принять продовольствие и постельные принадлежности для тысяч раненых и беженцев.

В свою бытность круизным судном «Вильгельм Густлов» имел 22 моторных шлюпки на 60 (по некоторым данным-120) человек каждая, из которых осталось всего 12 – остальные были реквизированы для различных нужд. Но самой серьезной проблемой была приемка и размещение огромного числа людей. В это время в Готенхафене скопилось до 60000 беженцев.

Работа закипела. По словам второго механика Вальтера Кнуста, «в течение последующих сорока восьми часов у нас не было даже 5 минут на перекур». «Das kann doch einen Seemann nicht erschüttern» (ничто не может поколебать моряка) – таков был лозунг этих дней.

Не удалось решить вопрос с комплектованием палубной команды (до одной трети которой составляли иностранцы) опытными специалистами – нашли только несколько молодых офицеров и двух старичков-боцманов (в то же время до 2000 кадетов-подводников сошли на берег для защиты Готенхафена на сухопутном фронте). Радиосвязь должен был обеспечивать молодой ефрейтор ВМФ Руди Ланге.



Руди Ланге
(из архива автора)

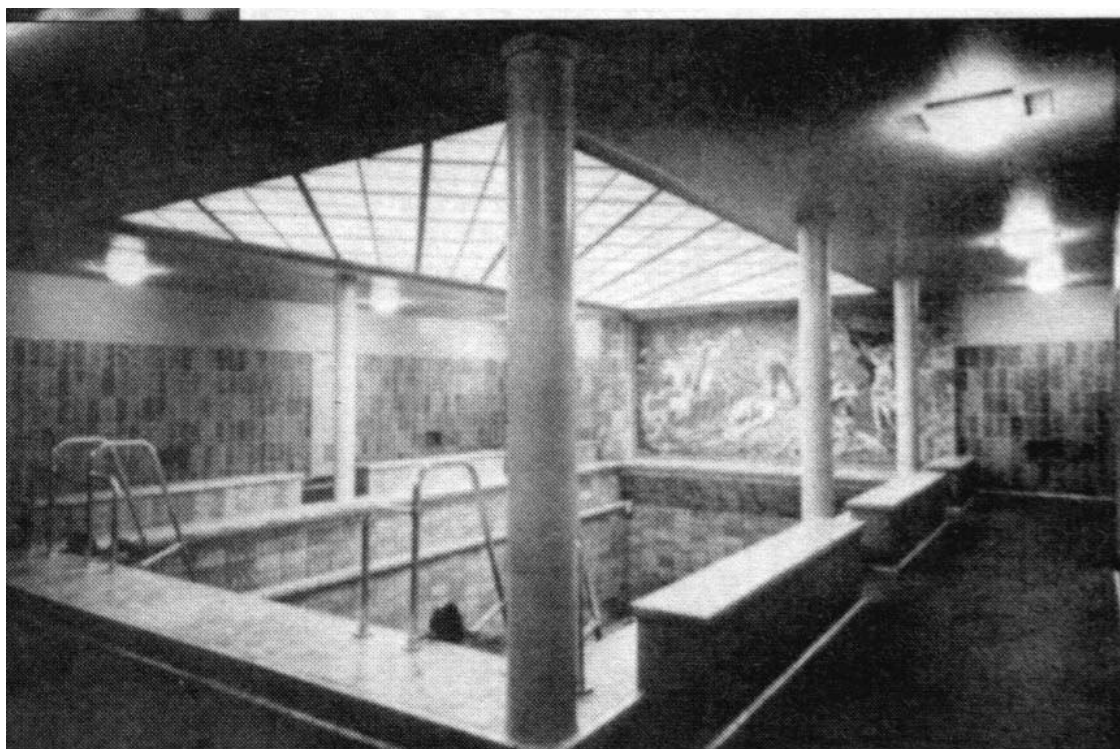
В порту отыскивали 18 гребных шлюпок на 30 человек каждая, использовавшихся ранее для начальной морской подготовки кадетов, и 380 стандартных стальных спасательных плотов ВМФ на 10 человек. Таким образом, спасательные средства позволяли разместить до 5060 человек, что оказалось недостаточным. Хотя всех людей на борту и удалось снабдить спасательными нагрудниками, это могло только несколько продлить агонию в ледяной воде зимней Балтики.

В дополнение к уже находившемуся на борту 918 матросам и офицерам 2-го дивизиона и 373 Marinehelferinnen, принадлежавшим ко 2-й дивизии подплава, зенитной артиллерии ВМФ,

штабам и другим тыловым подразделениям ВМФ, 25 января был получен приказ о приеме раненых и беженцев.

Раненые часто поступали прямо с фронта, угрожающий гул которого уже был явственно слышен в городе. Состояние многих из них было столь тяжелым, что они вряд ли выдержали бы этот короткий переход морем. Под руководством судового врача Рихтера был развернут импровизированный госпиталь в застекленной части прогулочной палубы. Часть раненых была размещена в каютах на нижних палубах. По соседству с госпиталем было выделено помещение для группы беременных женщин, с минуты на минуту ожидавших родов. Специфический контингент составляли пациентки местной психиатрической больницы – несовершеннолетние девушки, изнасилованные советскими солдатами.

Всеобщее внимание привлекала группа девушек в серо-голубой униформе *Marinehelferinnen*. Большая часть их была размещена в осушенном плавательном бассейне, остальные – в прилегающих каютах.



Плавательный бассейн «Вильгельма Густлова»
(из архива автора)

Анна Фауст, одна из «хельфериннен», по словам Хайнца Шена, члена экипажа «Вильгельма Густлова» и автора нескольких книг о его судьбе, оказалась провидицей. В отличие от своих подруг, откровенно радовавшихся перспективе покинуть ад прифронтового осажденного города, девушка настойчиво предлагала уступить свое место другим, заявляя, что не желает идти на это судно смерти. Увы, от судьбы не уйдешь.

Вероятно, подобное предчувствие имел и старпом Реезе. На просьбу судового плотника взять с собой жену и новорожденного ребенка он ответил: «Любой член экипажа имеет на это право, но если бы это была моя жена, я бы поискал бы для нее другой путь».

Но подавляющую часть пассажиров составляла разношерстная масса беженцев-члены семей подводников 2-й дивизии, партийные функционеры и чиновники с семьями, жители городов и деревень Восточной Пруссии и Прибалтики.

Десятки тысяч людей, в основном женщин, детей и стариков, сбились в порту и на прилегающих улицах, пытаясь всеми правдами и неправдами попасть на борт готовящихся к отходу судов. Юрген Торвальдт, автор одной из книг об этом Великом Исходе, писал: «Снег шел не переставая несколько дней. Повозки беженцев, двигавшиеся бесконечной процессией, выглядели как снежные горы. Жалкие толпы беженцев, прибывших на железнодорожных эшелонах, тянулись вдоль улиц, ища убежище в школах, казармах, портовых складах. Можно было видеть длинные очереди у организованных военно-морским флотом пунктах для отдыха и полевых кухонь, расположенных в складах и наскоро сколоченных из досок укрытиях. Женщины с детьми брели от двери к двери, сражаясь с ветром и снегом и умоляя о постели или чашке горячего молока. Встречались и дети, тащившие своих матерей на санках или просто доске в поисках врача, постели или просто теплого уголка...»

На их фоне диссонансом выглядели дамы из высшего света, одетые в дорогие меха и увешанные драгоценностями. Увы, их требования об отдельных комфортабельных каютах не находили отклика у экипажа. Даже семья бургомистра Готенхафена (погибшего впоследствии в рядах защитников города) из 13 человек была размещена в каюте предназначенной для фюрера и рассчитанной на двух человек. В пассажирских каютах и помещениях экипажа размещали женщин и детей, а остальным приходилось ютиться в ресторанах, кино- и концертном залах, на закрытой прогулочной палубе.

Допуск на борт осуществлялся строго по пропускам, отпечатанным в типографии «Вильгельма Густлова» и заверенным печатью учебной дивизии. Толпы беженцев, скопившихся на причале непрерывно прочесывались патрулями полевой жандармерии и СС, искавших лиц способных носить оружие.

Экипаж и тыловые службы ВМФ старались сделать все возможное для облегчения участи пассажиров. На борт было доставлено 30 автофургонов свинины и несколько тонн муки, что позволило судовой пекарне выпекать свежий хлеб. Удалось обеспечить детей и больных молоком и даже шоколадом. Раз в день пассажиры получали горячую пищу. Каждый был снабжен матрасом. Снова заработало судовое справочное бюро, действовавшее ранее во время круизов, помогая людям ориентироваться на судне и разыскивать потерянных близких.

Выход конвоя, в состав которого должны были войти «Вильгельм Густлов» и «Ханза», задерживался по различным причинам, а поток беженцев все прибывал. Терзаемые ужасом перед приближающимся фронтом и советскими «недочеловеками», столь красочно описываемыми геббельсовской пропагандой, люди старались любыми путями попасть на борт. Одни пытались подкупить вахтенных у трапа, другие доходили до похищения чужих детей, пытаясь использовать их как живые пропуска, а кое-кто готов был силой пробить себе путь к желанному спасению. Для предотвращения этих попыток, «Вильгельм Густлов» был оттянут на несколько метров от причала и пассажиры доставлялись на катерах к противоположному борту.

По общесудовой трансляции регулярно передавались инструкции о поведении в аварийной ситуации, были объявлены несколько учебных тревог, а 29 января провели учения по закрытию клинкетных дверей водонепроницаемых переборок.

В тот же день командир 2-й дивизии Шютце отдал долгожданный приказ – 30 января «Вильгельм Густлов» должен был покинуть порт. Этот приказ стал полной неожиданностью для командования 9-й дивизии охраны водного района. Оно не могло обеспечить проводку этого конвоя из-за полного отсутствия свободных эскортных кораблей. Попытка задержать выход конвоя оказалась безуспешной – Шютце был непреклонен, рассчитывая обеспечить охранение собственными силами.

К этому времени на борту «Вильгельма Густлова» находилось:

Военнослужащих 2-й учебной дивизии ВМФ – 918 человек
Marinehelferinnen – 373

Экипаж – 173

Раненых – 162

Беженцев – 4424

Итого – 6050 человек

Состав беженцев: мужчины – 1400–1500 человек, женщины – 2000–2100, дети – 3000–3100.

Около полудня 30 января 4 буксира начали отводить судно от причала. Что-то похожее на стон разнеслось над многотысячной толпой, скопившейся на набережной. И сразу же движение «Густлова» было заблокировано десятками лодок и мелких суденышек, переполненных в основном женщинами и детьми. С них неслись крики и рыдания, обезумевшие женщины умоляюще протягивали своих детей. Перед этой картиной не могло устоять самое безжалостное сердце. Экипаж поспешно опустил трапы и сети для посадки и сотни людей ринулись наверх. Никто не знает точного количества этих несчастных, но офицеры «Вильгельма Густлова» считали, что их было не менее 2 000. Итого, на борту скопилось не менее 8 000 человек. Согласно новейшим данным их количество составляло 10 582 человека.

Под проводкой минного тральщика судно направилось к выходу из порта. В 13.00 «Густлов» был уже на просторах Данцигской бухты. Метеорологический прогноз был следующим: ветер WNW 6–7 баллов, со сменой на западный к вечеру и ослаблением до 5 баллов, волна 4 балла, снег. Видимость 1–3 мили, мороз. По судовой трансляции было объявлено, что с этого момента все пассажиры должны постоянно носить спасательные нагрудники.

Неудачи начали преследовать «Вильгельма Густлова» с самого начала – «Ханза» повредил руль об остов затонувшего броненосца «Шлезвиг-Гольштейн» и был вынужден остановиться, из-за чего «Густлов» стал на якорь в ожидании дальнейших инструкций. Но уже через час командование 2-й учебной дивизии, опасаясь задерживать судно в дневное время в столь опасном районе, отдало ему приказ следовать самостоятельно.

Когда «Вильгельм Густлов» обогнул полуостров Хела, к нему присоединились корабли охранения – миноносец «Löwe» и торпедолов «TF-19» (по другим данным “TF-7” или “TF-1”) – все, что смогло изыскать командование 2-й дивизии. «Löwe» – бывший норвежский миноносец «Gyller», захваченный немцами в ходе кампании 1940 года. Построен в 1939 году в Хортене. Водоизмещение – 590 тонн, скорость – 30 узлов. С декабря 1940 года использовался 27-й учебной флотилией ПЛ в качестве торпедолова. За пару дней до описываемых событий миноносец «ослеп и оглох» – при ударе о льдину была срезана антенна гидроакустической станции. У Хела “Löwe” принял на борт 250 беженцев.

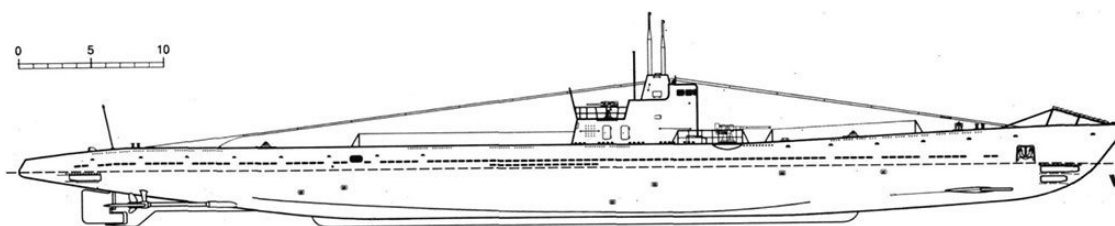
Зимняя Балтика сразу же показала свой необузданный нрав. Вскоре «TF-19» просигналил: «Имею водотечность через лопнувший сварной шов. Прошу разрешения вернуться в базу». Эскорт уменьшился вдвое.

Вдоль побережья Померании пролегли два протраленных от мин фарватера. Ближе к берегу проходил фарватер со средней глубиной около 10 метров, допускающий двухстороннее движение. Здесь в критической обстановке судно могло выброситься на берег. Мористее шел узкий путь с тридцатиметровыми глубинами. Ввиду штормовой погоды и плохой видимости Петерсен выбрал этот маршрут. Опасаясь атак подводных лодок, Цан требовал увеличить скорость до 15 узлов и выполнять противолодочный зигзаг, но эти требования были отвергнуты капитаном. Он избегал держать больше 12 узлов из-за поврежденных в ходе одного из авианалетов валов и кормовой части корпуса, а при маневрировании существовала вероятность выхода за пределы протраленного фарватера.

Директива командования КБФ от 7 января 1945 года предписывала бригаде подводных лодок нарушать морские сообщения противника в южной части Балтийского моря до Меклен-

бургской бухты включительно, прервать морские коммуникации курляндской группировки и совместно с авиацией блокировать Либаву.

В соответствие с этой директивой, подводная лодка «С-13» вышла 11 января из ВМБ Ханко в Финляндии. Лодки типа «С» («Сталинец») IX-бис серии строились на основе проекта немецкой фирмы «Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw», действовавшей в Голландии в обход Версальского договора, запрещавшего Германии строить ПЛ. «С-13», построенная на заводе «Красное Сормово» (г. Горький), вошла в состав КБФ 14 августа 1941 года и имела следующие характеристики: водоизмещение надводное 840 т, подводное 1070 т, мощность дизелей 2 × 2000 л.с. электромоторов 2 × 550 л.с., скорость надводная 19,5 узл., подводная 9,0 узл., глубина погружения 100 м, автономность 10 суток. Вооружение – 4 носовых и 2 кормовых торпедных аппарата (12 торпед), 1-100 мм и 1-45 мм артиллерия, экипаж – 60 человек.



Подводная лодка «С» (IX-бис серия)
(из архива автора)

С 19 апреля 1943 года командиром лодки был капитан 3 ранга Александр Иванович Маринеско. Коротко остановимся на его судьбе. Маринеско родился в 1913 году в Одессе в семье румына, дезертировавшего из королевского флота и простой женщины-украинки. С детства его жизнь была связана с морем – он великолепно плавал, занимался парусным спортом. Затем – школа юнг и Одесский мореходный техникум, после окончания которого Маринеско работал штурманом на торговых судах. В 1933 году его призвали по спецнабору в ВМФ и направили в штурманские классы спецкурсов командного состава. С 1935 года Александр Иванович проходил службу на подводных лодках КБФ, обучался на Высших курсах комсостава.

В 1938 году Маринеско стал командиром ПЛ «М-96», на которой он и встретил войну. «М-96» под его командованием в 1941-42 гг. совершила 3 боевых похода. 14 августа 1942 года лодка атаковала вражеский конвой в Финском заливе, состоявший из плавбатарей «SAT 4 Хелене» (400 БРТ) и двух шхун под охраной трех сторожевых катеров. «Хелене» была атакована одной торпедой с очень большой дистанции. Естественно, атака оказалась безрезультатной (по некоторым данным «Хелене» благополучно пережила войну и в 1946 году была передана СССР в счет репараций), но в донесении Маринеско сообщалось о потоплении транспорта водоизмещением 7000 т. «Потопление» транспорта было достойно вознаграждено – командир «М-96» был награжден Орденом Ленина, ему было присвоено звание капитана 3 ранга. Маринеско снова принимают в кандидаты в партию (он был исключен из кандидатов в октябре 1941 года «за систематическую пьянку, за развал дисциплины, за отсутствие воспитательной работы среди личного состава...).



Александр Иванович Маринеско
(из архива автора)

1 октября 1944 года Маринеско вышел в первый боевой поход на «С-13» в район Данцигской бухты. 9 октября был обнаружен одиночный рыболовный траулер «Зигфрид», 563 БРТ (по другим данным – учебное судно «Нордпол», 363 БРТ). С дистанции 4,5 кабельтовых было произведено два торпедных залпа (всего 4 торпеды) и снова неудачно. Лодка всплыла и выпустила по противнику 39 100-мм и 15 45-мм снарядов. Маринеско объявил о потоплении вооруженного транспорта в 5000 т, но траулер был только поврежден и благополучно отбуксирован в Данциг. Тем не менее, «герой-подводник» был снова награжден – на этот раз орденом Красного Знамени.

11 ноября лодка вернулась из похода в Ханко. Происшедшие затем события сыграли роковую роль в судьбе Маринеско. Во время стоянки в Турку, офицер-подводник встретил новый, 1945 год, с «размахом»: самовольно оставил расположение части, учинил скандал в ресторане (посещать который советским военным не рекомендовалось), а затем закрутил роман с его хозяйкой (описания подробностей этих событий несколько варьируют у различных авторов). На плавбазу ПЛ Маринеско вернулся только через двое суток, чем поверг Особый отдел в смятение – налицо был факт дезертирства в военное время (да еще в порту государства, всего лишь несколько месяцев назад находившегося в состоянии войны с СССР). Перспектива военного трибунала казалась неминуемой, но лодке предстоял новый боевой поход...

– Кровью смыть свой позор! – напутствовал Маринеско командир бригады.

13 января лодка прибыла в район Данцигской бухты, где ей предстояло действовать на коммуникациях противника методом крейсерства в ограниченном районе.

29 января «С-13» пыталась атаковать транспорт, но неудачно. 30 января была получена радиограмма от командования бригады ПЛ:

«Командирам подводных лодок в море.

Быстрое продвижение частей Красной Армии, имеющее одним из операционных направлений Данциг, заставит противника в ближайшие дни начать эвакуацию района Кенигсберга. В связи с этим надо ждать резкого усиления движения транспортов противника в районе Данцигской бухты...»

Маринеско отдал приказ следовать к маяку Риксгефт, расположенного у выхода из бухты. Погода была отвратительной – волнение 6 баллов, снежные заряды, температура воздуха упала

до -17С. Вскоре вахтенный сигнальщик Виноградов обнаружил проблески маяка. В военное время это могло означать только одно-какое-то судно (или суда) выходит в море. Догадка подтвердилась – сквозь разрыв в снежной пелене мелькнули тусклые огоньки. На мостик был вызван командир, объявлена боевая тревога. Из записи в историческом журнале «С-13»: «30 января в 21.10 в Ш-5522, Д-18115 обнаружена цель...»

Лодка легла на курс 240 и начала сближение с целью. Для скрытности «С-13» была переведена в позиционное положение, над водой оставалось только ограждение рубки. Гидроакустик Шнапцев доложил, что слева 160 слышен шум вин-тов крупного двухвинтового судна. Вскоре цели можно было наблюдать визу-ально. Первоначально они были классифицированы как буксир с плавучим доком, а затем стало ясно, что это пассажирское судно водоизмещением около 20 тыс. т в охранении миноносца.

Но атака была сорвана – конвой неожиданно изменил курс на лодку и Маринеско отдал приказ погрузиться. Когда лодка всплыла, конвой был уже далеко. Началось преследование и ... сплошная череда мифов. Авторы советских публикаций о «Вильгельме Густлове» и Маринеско, ссылаясь на воспоминания членов экипажа «С-13» и ее командира, часто приводят факты, которые, мягко говоря, вызывают недоумение.

Гонка с целью занять позицию для торпедной атаки продолжалась около 2-х часов. В 21.25 сигнальщики «С-13» потеряли миноносец из виду-из-за сильного волнения и бокового северо-западного ветра «Löwe» начал отставать. Помеха для атаки исчезла! Для увеличения скорости лодку перевели в крейсерское положение и были форсированы дизели. В 21.55 «С-13» ложится на курс 280 и начинает обгон «Густлова» с целью занять выгодную позицию для атаки. Скорость лодки достигла 19,3 узлов. При этом утверждается, что скорость «Вильгельма Густлова» составляла 18 узлов! Фактически, его скорость не превышала 12 узлов.

Другая легенда: «Вильгельм Густлов» (по иной версии – миноносец) ратьером дал запрос на приближающуюся «С-13», на что сигнальщик Виноградов ответил «коротким, но хлестким словом» (вы, конечно, догадываетесь, каким), что вполне удовлетворило немцев, посчитавших лодку своей. Но сам Виноградов во время встречи с флотским журналистом В.Гемановым («Подвиг «тринадцатой», Ленинград, 1991) начисто этот случай отрицал, то-есть выход «С-13» в точку атаки замечен не был.

В 23.02 лодка ложится на боевой курс 15. В 23.08 (для «С-13» везде указывается московское время) Маринеско отдал приказ о четырехторпедном залпе с дистанции 4,5 кабельтовых (по другим данным – 2,5–3,0 каб.). Торпеды с надписями «За Родину», «За Советский народ», «За Ленинград» ринулись к цели. Но торпеда с надписью «За Сталина» из ТА № 2 не вышла (не сработала до конца автомат-коробка торпедной стрельбы), создав тем самым потенциальную угрозу для лодки. Через 37 секунд первая торпеда поражает цель.

А теперь вернемся на борт «Вильгельма Густлова», вышедшего из Данцигской бухты на просторы Балтики. Судно следовало на запад прямым курсом со скоростью около 12 узлов, что по мнению опытного подводника корветтен-капитана Цана делало его легкой добычей для вражеской ПЛ. Около 20.00 (для «Вильгельма Густлова» здесь и далее – среднеевропейское время) была получена малоразборчивая радиограмма, которая была истолкована как информация о следующем встречном курсом соединении тральщиков и во избежание возможного столкновения Петерсен отдал приказ включить ходовые огни. Все это выглядит довольно странным, хотя возможным оправданием являются весьма скромные, несмотря на победные реляции, успехи советского КБФ в ходе этой войны, что послужило причиной самоуспокоенности немецких моряков, все еще считавших Балтику «своим» морем.

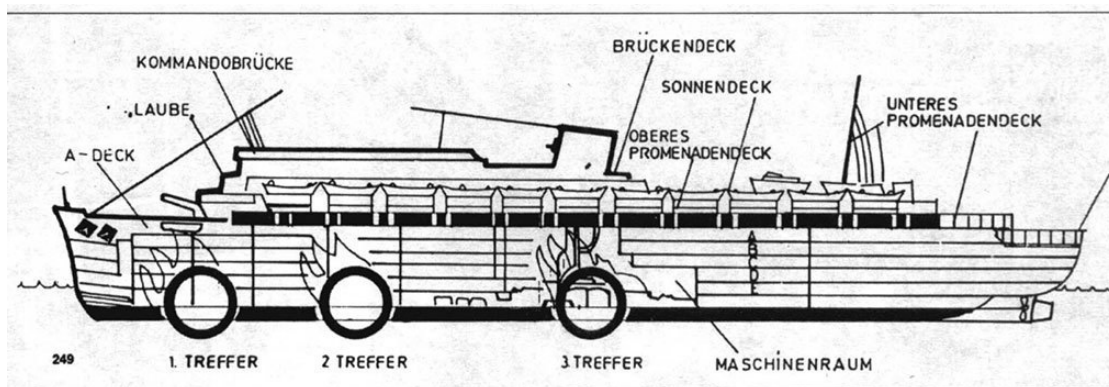
Тем не менее, вечером 30 января военно-морское командование «Ост» передало по радио предупреждение о подводных лодках противника, замеченных к северу от банки Штольпе. Увы, и на этот раз судьба была неблагоприятна к «Вильгельму Густлову». По неизвестным причинам это предупреждение на нем принято не было.

А внизу тысячи людей, скученных как сельди в банке, страдали от жары, духоты и морской болезни. Двери и иллюминаторы были задраены в целях светомаскировки, а вентиляция не справлялась с нештатной нагрузкой. Количество санузлов было явно недостаточным для такого количества пассажиров и помещения вскоре заполнились зловонием. Постепенно многие стали избавляться от верхней одежды и даже, несмотря на постоянные призывы судовой трансляции постоянно находиться в спасательных нагрудниках, и от этих индивидуальных спасательных средств. Впоследствии это стало причиной быстрой гибели многих людей.

И все таки, по мнению командования судна, дела были не так уж плохи – судно уверенно продвигалось на запад и максимум к полудню следующего дня должно было прибыть в порт назначения. Петерсен, Цан и старпом Реезе отправились в капитанскую каюту перекусить впервые за этот беспокойный день и пропустить по рюмке коньяку «за успех предприятия».

Три последовательных глухих взрыва потрясли судно. Посуда с грохотом полетела на палубу. Цан мгновенно понял – судно поражено торпедами. Офицеры ринулись на мостик. Судно быстро получило дифферент на нос, крен на левый борт достиг 5.

Первая торпеда взорвалась в 26 метрах от форштевня, в районе, где располагались жилые помещения палубной команды, вторая в плавательном бассейне. И только успел прозвучать сигнал общесудовой тревоги, как судно получило смертельный удар – 350 килограммов тротила третьей торпеды взорвались в машинном отделении. Двигатели остановились, погас свет, отключились средства внутрисудовой связи.



Места попадания торпед в «Вильгельм Густлов»
(из архива автора)

В радиорубке Руди Ланге лихорадочно пытался подать сигнал бедствия, но радиостанция вышла из строя. Единственное, чем он мог воспользоваться, была переносная армейская рация с дальностью действия 2000 метров: «Вильгельм Густлов» тонет. Координаты-5507, 1742. Нужна помощь». Этот сигнал был принят только на «Löwe», который начал ретранслировать его на частоте 2-й учебной дивизии ПЛ, что привело к потере драгоценного времени, а ведь трагедия произошла всего в 19 милях от берега и неподалеку находилось несколько немецких кораблей и судов. Сигнал бедствия был принят радистом «Ханзы», но 9-я и 10-я дивизии эскортных кораблей, в зонах ответственности которых погибал «Густлов», своевременно о трагедии информированы не были, а 10-я дивизия даже не знала о выходе этого конвоя из Гдыни. В журнале боевых действий 10-й дивизии имеется запись: «23.00-получена следующая радиограмма: «Квадрат 9452. Судно быстро тонет. «М-118». Что за «М-118» нам не известно, поэтому не установлено, какое судно имеется в виду. Только радиограмма, полученная около 23.30, дала понять, что «Вильгельм Густлов» затонул приблизительно в 22.18 в точке 557,5 и 1742. Причины неизвестны. Только сейчас получен телекс от «Силы через радость» от 30 января о том, что «Вильгельм Густлов» прошел пост береговой охраны на Хеле в 15.15

под эскортом миноносца «Löwe». Дивизия охраны водного района узнала о потоплении судна раньше, чем о его выходе... Подпись – командир 2-й эскадренной флотилии.»

По некоторым данным, сигнал бедствия был принят минным тральщиком «М-341», находившемся в 20 милях от места катастрофы, и был им ретранслирован. Это сообщение было в частности получено находившемся поблизости тяжелым крейсером «Адмирал Хиппер».

А тем временем на «Вильгельме Густове» разворачивались события, ужас которых затмевал все ужасы Дантовского ада. Торпеда, взорвавшаяся в носовой части, унесла жизни свободных от вахты членов палубной команды (до 14 от ее численности), чьи руки и опыт были так нужны сейчас для эвакуации пассажиров. Плавательный бассейн, еще совсем недавно заполненный сотнями полных энергии и надежд девушек, теперь являл собою чудовищную картину смерти. Лохмотья человеческой плоти смешались с искореженным металлом. Уцелело лишь несколько «маринехельфериннен», поселенных в каютах между бассейном и машинным отделением. Среди потоков воды, в полной темноте, они в ужасе пытались выбраться через деформированные взрывами двери кают.

А в недрах гибнущего судна тысячи обезумевших от страха и морской болезни людей, движимых инстинктом самосохранения, пытались вырваться наверх. При тусклом свете аварийного освещения, среди обломков разрушенных взрывом судовых конструкций, люди, большинство из которых впервые оказались на борту судна, плотной массой неслись по коридорам и трапам к столь желанному, но призрачному спасению. И горе было слабому! Толпа была слепа и безжалостна и он находил смерть под сотнями ног. Особенно тяжелым было положение раненых.

А на мостике Петерсен со своими офицерами пытались оценить размеры полученных повреждений и шансы судна на спасение, что было крайне сложным из-за скудости имеющейся информации. Удалось задрать двери уцелевших водонепроницаемых переборок и частично восстановить внутрисудовую связь. Но стало ясно, что шансы спасти судно близки к нулю и необходимо обеспечить эвакуацию как можно большего числа пассажиров и избежать почти неизбежной в подобной ситуации паники.

Задача была не из легких. Палуба и шлюпочные устройства были покрыты толстым слоем льда. Крен все увеличивался и вскоре достиг 25. Все это, плюс нехватка матросов и их низкая квалификация (а кадеты-подводники не были знакомы с оборудованием «Густова»), делало спуск шлюпок и плотов трудным, а часто и невозможным. Иногда шлюпки опрокидывались даже не достигнув воды, безжалостно вышвыривая своих пассажиров в ледяные волны Балтики. Часть шлюпок не имела весел, уключин (хотя этим вряд ли смогли бы воспользоваться неопытные пассажиры) и даже дренажных пробок в днище! Не исключались и акты саботажа со стороны польских рабочих.

Медицинский персонал и несколько членов экипажа самоотверженно пытались организовать посадку в шлюпки раненых и беременных женщин. Увы, спасти удалось немногих. Обеспечить выполнение команды «женщины и дети-первыми» иногда приходилось силой оружия. Выходы на шлюпочную палубу контролировались группами вооруженных моряков, сдерживавших натиск обезумевшей толпы. Однако, поддерживать порядок удавалось далеко не всегда.

Следует отметить, что капитан Петерсен отнюдь не был примером для подражания. Вместе с одним из своих офицеров он быстро оказался в шлюпке и оставил судно. По свидетельствам очевидцев, он всячески противился попыткам подбирать гибнущих, ссылаясь на опасность перегрузки шлюпки.

Пронизывающий морозный ветер и снежные заряды делали шансы на спасение полуодетых людей еще более призрачными. Хайнц Шон приводит свидетельства очевидцев семейных самоубийств. Для многих это было предпочтительнее мучительной смерти в ледяной воде. Обезумевшие матери, потерявшие своих детей, бросались за борт или в буквальном смысле

умирали от горя. Спасшиеся вспоминают трагическую судьбу женщины, лишившейся троих детей. Старший был убит тяжелым чемоданом, упавшим на него во время взрыва торпеды. Восьмилетнего мальчика насмерть задавила толпа, рвавшаяся наверх по трапу. Уже на палубе волна вырвала из ее рук младшего ребенка. Обезумевшая от горя женщина умерла в шлюпке.

Единственным оазисом относительного спокойствия оставался мостик. В 21.40, через 30 минут после взрыва торпед, крен достиг 25 на левый борт и волны ударяли в иллюминаторы рулевой рубки. Под руководством Цана здесь уничтожались судовые документы и шифры. Затем появился стюард Макс Бонне, все еще в белой куртке, с мастерством фокусника манипулирующий подносом: «Последний коньяк, господа!». Все выпили и швырнули бокалы на палубу. С этой минуты каждый сам решал свою судьбу. Крен быстро увеличивался и достиг 40. Затем смертельно раненый колосс задрожал – тысячетонные массы воды разрушили уцелевшие водонепроницаемые переборки и через несколько минут судно легло на борт. 2000 человек, все еще находившихся на застекленной нижней прогулочной палубе, вывалились за борт вместе с разлетевшимися вдребезги стеклами.

Судно начало погружаться в пучины Балтики, в машинном отделении прогремел взрыв и произошло что-то невероятное. Баронесса Эбби фон Майделл, находившаяся в тот момент в спасательной шлюпке, вспоминала: «Вдруг включилось все освещение судна. Судно засверкало ослепительными огнями и его sireны завывали над волнами».

Фрау Кнуст, жена второго механика «Густлова»: «Я никогда не смогу забыть громкий и чистый вой сирен, когда «Вильгельм Густлов», сверкая всеми своими огнями шел ко дну.»

Агония судна продолжалась около 70 минут. «Вильгельм Густлов» затонул к северу от банки Штольпе на глубине 45 метров в 19 милях от берега в точке с координатами 55°08 N и 17°39 E. А тысячи людей в шлюпках, на плотках и в ледяной воде Балтики под пронизывающим морозным ветром (температура воздуха упала до -2 °C) со страхом, постепенно переходящим в предсмертную апатию, ожидали своей участи.

Как это всегда бывает в экстремальной ситуации, человеческие характеры раскрыли свои самые благородные и низкие стороны. Одни жертвовали собой, оказывая помощь женщинам, детям и раненым. Другие, подобно диким зверям, эгоистично рвались к спасению любыми средствами. Были случаи, когда вооруженные люди открывали огонь, что бы не допустить пловцов в свои шлюпки.

Первым к спасению приступил миноносец «Löwe» под командованием капитана-лейтенанта Прюфе. Быстро увеличивавшийся крен делал швартовку невозможной и людей пришлось подбирать с воды и спасательных средств. Ему удалось принять на борт от 252 до 472 человек (по различным данным).

Четырьмя часами позднее «Густлова» из Готенхафена в Киль вышел тяжелый крейсер «Хиппер» с 1529 ранеными и беженцами на борту. Вскоре к нему присоединился миноносец «Т-36», груженный военным имуществом и оборудованием. На его борту находилось также 250 беженцев. Когда корабли подошли к району Штольпемюнде, сигнальщик «Т-36» заметил аварийные сигнальные ракеты, а вскоре радист принял сигнал SOS «Вильгельма Густлова». Корабли полным ходом направились к месту катастрофы, готовя к спуску спасательные средства. Первым на место прибыл миноносец. Предсмертный вой сирен лайнера приветствовал его. Вскоре яркие лучи прожекторов «Адмирала Хиппера» осветили место трагедии. Однако для многих этот свет показался не символом надежды, а предвестником смерти. С криком: «Русские!», они начали бросаться из шлюпок за борт, опасаясь неминуемой резни.

Подъем людей из воды, шлюпок и плотов при сильной волне и ветре оказался очень сложной задачей, особенно для крейсера с его высоким надводным бортом. За борт были опущены сети и штормтрапы, мгновенно покрывавшиеся ледяным панцирем. Повиснув на них, регулярно принимая ледяную купель, моряки выдергивали людей из воды и передавали их наверх по живой цепочке. С «Т-36» были спущены шлюпки.

Вскоре гидроакустик «Т-36» установил контакт с подводной лодкой. Капитан цур зее Хенигст, командир «Хиппера», оказался перед дилеммой – бросить на произвол судьбы сотни людей, находящихся на волосок от гибели или рисковать одним из последних крупных кораблей германского флота, жизнями экипажа, раненых и беженцев, возможно повторив судьбу «Вильгельма Густлова». Можно понять, что творилось в его душе, когда Хенигст отдал приказ полным ходом следовать в Свинемюнде. За время короткой остановки «Хипперу» не удалось оказать помощь кому-либо из жертв катастрофы.

А вокруг «Т-36» образовался целый остров из десятков шлюпок, плотов и множества пловцов. Большинство людей было в очень тяжелом состоянии, вызванном переохлаждением и стрессом. Многие имели тяжелые обморожения и впоследствии в береговых госпиталях хирурги не покладая рук трудились над ампутацией конечностей, часть спасенных погибла уже на борту спасателей. В течение ночи на борту «Т-36» три спасенных женщины разрешились от бремени.

Лежавший в дрейфе миноносец представлял собой прекрасную мишень для вражеской ПЛ, что держало в постоянном напряжении его командира, капитан-лейтенанта Геринга. «Т-36» совсем недавно вступил в строй и его неопытная команда еще проходила этап боевой подготовки. Поднятый из воды корветтен-капитан Цан немедленно поднялся на мостик и стал ценнейшим советником в области подводной войны: «Как только дистанция до лодки сократится до полумили – немедленно давайте ход!» В 00.47 акустик «Т-36» установил гидроакустический контакт со второй подводной лодкой, приближающейся с северо-запада (в это время «С-13» удалялась на северо-восток).

Наряду с гидроакустическим контактом с погруженной ПЛ, вскоре был установлен и радиолокационный контакт с лодкой, находившейся в надводном положении. Это подтверждают и спасшиеся с «Вильгельма Густлова», рассказывавшие Шону, что видели рубку ПЛ и ясно слышали голоса людей, говоривших по-русски.

Когда акустик доложил, что до лодки 1000 метров, «Т-36» дал ход. Это привело к гибели нескольких членов его экипажа, смытых с забортных сетей и спасательных шлюпок. Тут же поступили доклады о двух торпедах – одна приближалась с левого борта, другая – с правого. Был ли это плод нервного перенапряжения сигнальщиков или в этом районе находилось несколько советских подводных лодок?

К этому времени «Т-36» уже спас 564 человека. Всего маленький кораблик водоизмещением 1294 т с экипажем 198 человек дополнительно имел на борту 800 человек! В течение 20 минут миноносец описывал циркуляцию в районе предполагаемого нахождения вражеской ПЛ, сбросив 12 практических глубинных бомб (боевых бомб на борту корабля не было).

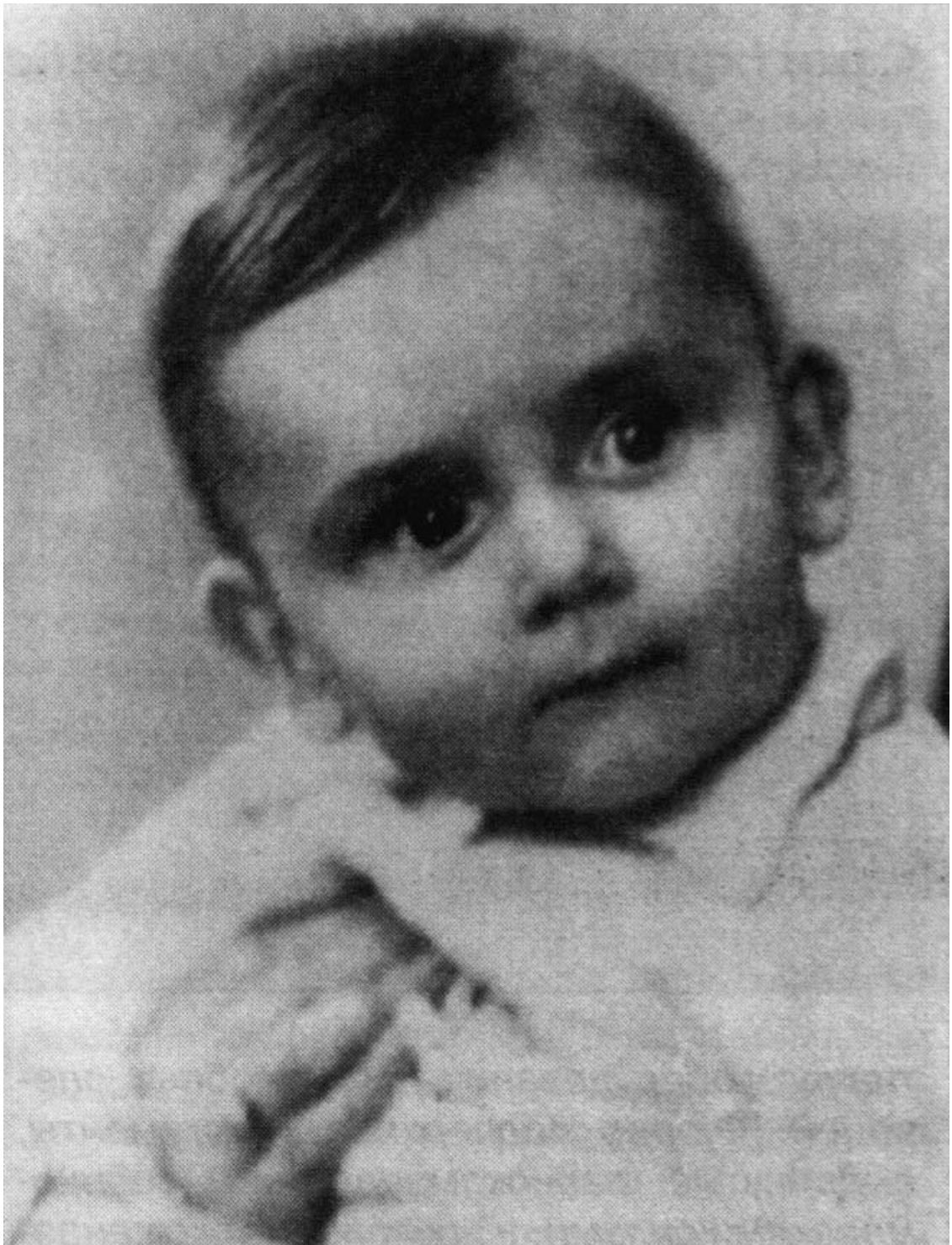
Затем «Т-36» направился в Засниц, где передал спасенных на борт датского госпитального судна «Кронпринц Олаф» (это судно, волею случая оказавшееся в районе гибели «Густлова», также спасло около десяти человек). «Löwe» последовал в Кольберг. Буквально в последнее мгновение в луч его прожектора попал Руди Ланге. Радист до последней возможности передавал сигнал бедствия: «В конце концов руки до того окоченели от холода, что переносная рация буквально выскальзывала из них. Я думал, что настал мой последний час. Пополз по палубе и в конце концов наткнулся на кучу спасательных плотов. И только я стал надеяться на лучшее, как огромная волна смыла меня за борт и когда пришел в себя, то увидел, что плаваю среди моря трупов.» Удивительно, но Ланге продержался в ледяной воде более часа! На борту «Löwe» Руди «потерял сознание и очнулся только на койке. Матросы, чтобы раздеть меня, резали униформу на куски, так как она была покрыта ледяным панцирем.»

Вскоре после полуночи на место катастрофы прибыл конвой в составе транспорта «Готенланд» и тральщика «М-387», следовавших в Свинемюнде с 4400 беженцами на борту. Ими было спасено 106 человек. Через час подоспели транспорт «Гетинген» с 3626 ранеными

и беженцами на борту и тральщик «М-375» (спасли 111 человек). Прибывший в три часа ночи торпедолов «TS-2» поднял на борт еще несколько человек.

Зимняя Балтика неумолимо гасила последние признаки жизни. Подошедший из Готенхафена торпедолов «TF-19» доставил на берег только семь человек, пробывших на открытом плоту несколько часов и едва подававших признаки жизни. Эти суда продолжали поиск потерпевших до 04.00 31 января. В это время Маринеско следил за происходящим с дистанции 10–15 миль с помощью гидроакустики.

Рано утром 31 января на место трагедии прибыл последний участник спасательной операции – изрядно потрепанный временем рыболовный траулер – теперь сторожевой корабль «VP-1703». Он медленно двигался среди дрейфующих льдин, шаря лучом прожектора в поисках жертв катастрофы. Около пяти часов утра была обнаружена шлюпка. Ее неподвижные пассажиры казались статуями, высеченными из льда. Унтер-офицер Вернер Фиш, рискуя жизнью, спрыгнул в шлюпку. Среди трупов, под кучей одежды он обнаружил наполовину вмерзший в лед сверток – ребенка месяцев пятнадцати от роду, почти не подававшего признаков жизни. Это был последний спасенный с «Вильгельма Густлова». Возвращенный к жизни усилиями экипажа сторожевика, малыш был усыновлен своим спасителем.



Последний спасенный с «Вильгельма Густлова»
(из архива автора)

Всего с «Густлова» удалось спасти 964 человека, часть из которых скончалась позднее. Число жертв трагедии оценивается по разному, но наиболее близкой к истине кажется цифра 9330 человек, что делает это величайшей трагедией на море в истории человечества. Погибло 406 моряков 2-й учебной дивизии, 90 членов экипажа, 250 женщин-военнослужащих, остальные – раненые и беженцы.

А что же происходило на борту «С-13» после атаки? Лодка оставалась в надводном положении вблизи гибнущего судна и подводники наблюдали за его агонией. В 23.10 на горизонте

был замечен свет прожектора (это приближался «Адмирал Хиппер»), «С-13» погрузилась и начала маневр уклонения. В 23.45, когда лодка шла курсом 80 в двух милях от «Густлова», акустик доложил о шуме винтов (это был «Т-36») и Маринеско отдал приказ лечь на курс 0. Противник лодку не преследовал, но в вахтенном журнале появляется запись:

«23.49. В район потопления лайнера пришли семь кораблей: миноносец, 4 СКР, 2 ТЩ. Два СКР и один ТЩ начали преследование ПЛ... Начали маневрирование от преследования.

04.00. Оторвались от преследования двух СКР, одного ТЩ. Во время преследования было сброшено 12 глубинных бомб. ПЛ повреждений не имеет.» В 04.15 лодка всплыла и начала зарядку аккумуляторных батарей.

В дальнейшем, с подачи самого Маринеско, советских журналистов и писателей, ссылавшихся на воспоминания членов экипажа «С-13», эти заурядные события превратились в четырехчасовое преследование лодки несметными полчищами немецких эскортных кораблей, сбросивших 240–260 глубинных бомб. А ведь нормальный боекомплект немецких миноносцев того времени состоял из 36 глубинных бомб, то-есть «С-13» должны были преследовать не менее семи таких кораблей. А. Маринеско рассказывал известному писателю-маринисту Александру Крону о якобы состоявшейся в 1946 году встрече бывшего подводника с военнопленным немецким морским офицером, служившим на миноносце, охранявшим «Густлов». Этот офицер поведал экс-командиру «С-13» историю о шести (!) миноносцах, преследовавших лодку и сбросивших на нее не менее 200 бомб.

А вот как описывает преследование «С-13» В. Геманов в «Подвиге «тринадцатой»: «Вот уже грохнули первые глубинки. Пока еще далековато. Но миноносцы и сторожевики, а их было уже около десятка, уверенно сжимают кольцо. Локационные посылки их «асдиков» (гидролокаторов) то и дело горохом сыпали по обшивке «тринадцатой»... Взрывы глубинок грохочут то совсем рядом, то подальше, то совсем в другом месте – мечутся фашистские сторожевики, то и дело теряют лодку. Да и где найти, если командир успел уже вывести «тринадцатую» из самого опасного положения, когда она была прижата тонущим лайнером к береговой черте, а с флангов подоспели вражеские корабли охранения...

Тем временем на помощь лайнеру, и это обнаружил гидроакустик Шнапцев, подопели тяжелый крейсер и несколько миноносцев.» И так далее и тому подобное. Создавался имидж советского героя-подводника.

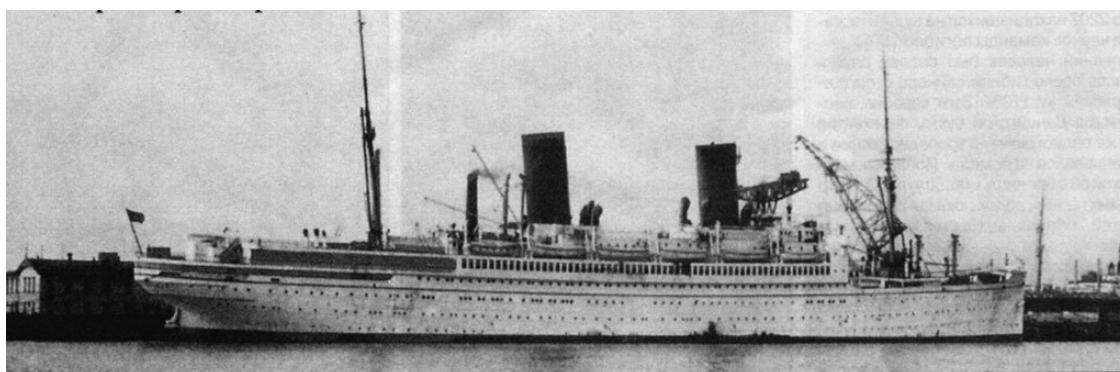
Первое сообщение о гибели «Густлова» появилось 19 февраля в британской газете «Таймс»: «Немецкий 25000-тонный лайнер «Силы через радость» «Вильгельм Густлов», эвакуировавший 3700 подводников и около 5000 беженцев из Восточной Германии, по сообщению финского радио был потоплен после выхода из Данцига. Спасено около 1000 пассажиров. Радио сообщило, что по сведениям из Стокгольма, лайнер был торпедирован и затонул через несколько минут. – Рейтер.»

21 февраля аналогичное сообщение появилось в шведской газете «Дагенс Нюхетер». По данным этой газеты, на борту «Густлова» находилось 10000 человек, из которых спаслось всего 950.

Эти довольно неточные данные вероятнее всего стали основным источником информации о «Вильгельме Густлове» в СССР. Миф о 3700 подводниках (включая 100 командиров подводных лодок) и тысячах высокопоставленных чинов СС и нацистских бонз смаковался в советской печати десятилетиями. Договорились даже до того, что атака «С-13» спасла Англию от разгрома, так как подводниками с «Густлова» дескать предполагалось укомплектовать экипажи сверхновых подводных лодок, способных поставить Британию на колени. И это в январе 1945 года, когда эффективность германских ПЛ была практически нулевой, а сам рейх уже агонизировал! Среди погибших на борту «Вильгельма Густлова» 406 военных моряков было всего 4 офицера корабельной службы, а подавляющую часть остальных составляли курсанты, прошедшие только курс начальной подготовки и еще непригодные для службы на боевых ПЛ.

Легендами являются и утверждения о трехдневном трауре по случаю гибели лайнера (о каком трауре могла идти речь, если сообщений о гибели «Густлова» в германской печати не было), растреле командира конвоя и объявлении Маринеско «врагом рейха номер один» – скорее всего, немцы даже не знали названия лодки и имени его командира. К гибели лайнера немецкое руководство, исходя из воспоминаний К.Деница и стенограмм совещаний в ставке фюрера, отнеслось как к неизбежным издержкам столь ширококомасштабной эвакуации. В 1988 году главнокомандующий ВМФ СССР адмирал флота В.Н. Чернавин приказал сотрудникам Исторической группы Главного штаба разобраться в этом вопросе. Поиски в архиве ГДР в Потсдаме и среди немецких периодических изданий в крупнейших библиотеках Москвы и Ленинграда не выявили каких-либо сведений о “трехдневном трауре”, “враге Гитлера номер один” или гибели “Вильгельма Густлова”.

Однако, вернемся к дальнейшей судьбе «С-13» и ее командира. 9 февраля лодка двумя торпедами атаковала к северу от банки Штольпе санитарный транспорт «Генерал фон Штойбен» (17500 т), следовавшее из Пиллау в Свинемюнде под охраной миноносца «Т-196» и торпедолова «ТФ-10». До войны этот лайнер, принадлежавший Северогерманскому Ллоиду и названный в честь прусского генерала – участника войны за независимость США, ходил на линии Гамбург-Нью-Йорк. На его борту находилось около 2000 раненых, 1000 беженцев, 350 человек медперсонала и 100 членов экипажа (в разных источниках данные несколько отличаются). Обе торпеды попали в цель и «Штойбен» затонул через 7 минут. Спасти удалось только около трехсот человек (по другим данным – 659).



Санитарный транспорт «Генерал фон Штойбен»
(из архива автора)

По сообщению Маринеско был потоплен легкий крейсер типа «Эмден», следовавший в охранении трех миноносцев. Впоследствии утверждалось что это были эсминцы типа «Карл Гальстер». Оправдание ошибки в определении типа цели сводилось к тому, что силуэты «Генерала фон Штойбена» и «Эмдена» будто бы очень схожи (?). Но командир БЧ-5 «С-13» Я.С. Коваленко вспоминал, что А. Маринеско определил водоизмещение атакованного корабля в 15000 т, тогда как стандартное водоизмещение крейсера «Эмден» 5600 т. Но если подобная ошибка в принципе возможна, то превратить два мелких кораблика охранения в три крупных кораблей способна только весьма буйная фантазия.

Кстати, об эсминцах типа «Карл Гальстер» (фактически – типа «Фон Редер»). Всего их было построено 6 единиц, из них 5 погибли еще в 1940 году в битве за Нарвик (Норвегия). Впоследствии эти слишком одиозные факты были откорректированы. Крейсер типа «Эмден» (то бишь «Генерал фон Штойбен») трансформировался то в войсковой транспорт с подводниками или танкистами на борту, то во вспомогательный крейсер. Тип и количество кораблей охранения также варьировало в весьма широких пределах.

15 февраля после 37-дневного похода, «С-13» вернулась в Турку. 20 февраля 1945 года Маринеско был представлен к присвоению звания Героя Советского Союза. Вот выдержки из представления: «Капитан 3 ранга А.И.Маринеско находится на должности командира подводной лодки с 1939 года. С начала Великой Отечественной войны участвует в боевых походах... В 1941 году, командуя подводной лодкой «М-96», совершил два боевых похода в Финском и Рижском заливах, во время которых действовал мужественно и решительно, выполняя задания командования по борьбе с немецко-фашистскими захватчиками на море.

В 1942 году капитан 3 ранга Маринеско действовал в Финском заливе и за время боевого похода утопил транспорт противника водоизмещением 7 тысяч тонн (что это за транспорт, мы уже знаем – прим. автора), за что был награжден орденом Ленина. В этом же году капитан 3 ранга Маринеско выполнял задания по высадке разведчиков в глубоком тылу противника.

В 1944 году, будучи командиром ПЛ «С-13», капитан 3 ранга Маринеско совершил боевой поход с задачей прикрытия фланга армии, очищающей остров Эзель от немецко-фашистских захватчиков. Присутствие «С-13» в этом районе заставило немецкое командование отказаться от посылки к острову Эзель крупных надводных сил для поддержки своих войск на суше (очевидная ложь, так как 2-я боевая группа Кригсмарине в составе тяжелых крейсеров и эсминцев своим артогнем успешно сдерживала наступление Красной Армии на острове Эзель при позорном бездействии советских ВМФ и ВВС – прим. автора). Перейдя через несколько дней на южные коммуникации противника, капитан 3 ранга Маринеско преследовал и утопил артиллерией в непосредственной близости от базы флота противника один транспорт водоизмещением 5 тысяч тонн (фактически повредил траулер малого тоннажа – прим. авт.), за что был награжден орденом Красного Знамени.

В 1945 году «С-13» вышла на выполнение боевого задания в южную часть Балтийского моря и благодаря умелым и решительным действиям командира ПЛ капитана 3 ранга Маринеско добилась выдающихся успехов в борьбе с немецкими захватчиками.

30 января 1945 года, находясь на подходах к Данцигской бухте, командир ПЛ «С-13» обнаружил, преследовал и тремя торпедами потопил шедший из Данцига немецкий лайнер «Вильгельм Густлоф» водоизмещением в 25484 тонны. Лайнер «Вильгельм Густлоф» имел длину 208 м, ширину 23,5 м, осадку 8,2 м, ход-15 узлов. В момент потопления на борту лайнера находилось свыше 8 тысяч человек, из которых 3700 человек обученных специалистов-подводников, которые следовали к месту назначения для использования в предстоящих операциях немецкого подводного флота. (Сведения о потоплении лайнера «Вильгельм Густлоф» подтверждаются шведскими газетами и радиостанциями.) Спасти удалось только 988 человек. Потоплением лайнера нанесен непоправимый удар по подводному флоту фашистской Германии, так как при потоплении погибло такое количество подводников, которого было бы достаточно для укомплектования 70 подводных лодок среднего тоннажа. Этим ударом «С-13» под командованием капитана 3 ранга Маринеско сорвала планы фашистских захватчиков на море.

Продолжая действовать на коммуникациях противника, командир ПЛ «С-13» 9 февраля 1945 года ночью обнаружил крейсер типа «Эмден», шедший в охранении трех эсминцев. Несмотря на сильное охранение, капитан 3 ранга Маринеско, умело маневрируя, в течение 4,5 часа настойчиво преследовал противника и добился победы. Обе выпущенные торпеды попали в крейсер...

За время Великой Отечественной войны, плавая в должности командира подводной лодки, капитан 3 ранга Маринеско утопил 1 крейсер, 1 лайнер водоизмещением 25484 тонны и два транспорта общим водоизмещением 12 тысяч тонн. Кроме того, выполнял задания по высадке разведовательно-диверсионной партии в тылу врага, по прикрытию фланга наступающей Красной Армии...

За отличное выполнение боевых заданий командования на фронте борьбы с немецко-фашистскими захватчиками, за отвагу и мужество, проявленных при уничтожении транс-

портов и немецкого крейсера типа «Эмден», за потопление 3700 специалистов-подводников командир ПЛ «С-13» капитан 3 ранга Маринеско достоин высшей правительственной награды – присвоения звания Героя Советского Союза.

Командир 1-го дивизиона ПЛ БПЛ КБФ капитан 1-го ранга А.Орел
20 февраля 1945 года».

Однако командование бригады ПЛ КБФ ограничилось орденом Красного Знамени, не забыв о былых грехах командира «С-13».

20 апреля «С-13» вышла в очередной боевой поход. То ли Маринеско счел себя обиженным этой наградой, то ли счел свою вину уже искупленной, но рвением он не отличился:

“...Находясь на позиции, командир ПЛ имел много случаев обнаружения транспортов и конвоев противника, но в результате неправильного маневрирования и нерешительности сблизиться для атаки не смог...”

Выводы:

Действия командира ПЛ на позиции неудовлетворительные. Командир ПЛ не стремился искать и атаковать противника...

В результате неактивных действий командира, ПЛ «С-13» поставленную боевую задачу не выполнила. Оценка боевого похода ПЛ «С-13» неудовлетворительная.

Капитан 1 ранга Курников (командир бригады ПЛ)”.

14 октября 1945 года нарком ВМФ СССР Н.Г. Кузнецов подписал следующий приказ:

“За халатное отношение к служебным обязанностям, систематическое пьянство и бытовую распушенность командира Краснознаменной подводной лодки С-13 Краснознаменной бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота капитана 3 ранга Маринеско Александра Ивановича отстранить от занимаемой должности, снизить в воинском звании до старшего лейтенанта и зачислить в распоряжение Военного совета этого же флота.
Адмирал флота Кузнецов”.

18 октября 1945 года Маринеско был назначен командиром тральщика “Т-34”, а 20 ноября уволен в запас. В 1946–1948 гг. плавал штурманом на судах Балтийского морского пароходства. В 1949–1953 гг. находился в заключении по обвинению в хищении социалистической собственности. В 1953 году реабилитирован, а в 1960 году восстановлен в звании капитана 3 ранга. Умер в 1963 году.

Героя Советского Союза Маринеско все-таки получил посмертно в печальной памяти годы перестройки (1990 год) по «требованию представителей общественности». Ему приписывалось потопление судов общим тоннажом 52144 тонны. Фактически это были:

«Вильгельм Густлов» – 25484 т

«Генерал фон Штойбен» – 17500 т

Итого: 42984 т

При этом средства массовой информации восхищено называли потопление «Вильгельма Густлова» «атакой века», а Маринеско – подводником «номер один» если не в мировых масштабах, то уж в масштабах советского ВМФ точно.

Удивительно, что так громко величается атака судна, следовавшего прямым курсом, с умеренной скоростью, включенными ходовыми огнями и с символическим охранением. Полагая, что в советском флоте нашлись бы и более достойные кандидатуры. Да и в мифические 3700 подводников верят, я думаю, уже немногие. Ведь уже адмирал Трибуц, командовавший КБФ в годы войны, скостил в своих мемуарах эту цифру до 1500 человек. А ведь даже в столь политом нами грязью гитлеровском ВМФ никому не пришло в голову наградить подводни-

ков, потопивших «Атению» или «Лаконию», хотя последняя даже формально была войсковым транспортом.

Но не будем касаться нравственных аспектов этого дела. В конце концов, Маринеско не мог знать о составе пассажиров «Густлова». В свое время Институт морского права в Киле (ФРГ) рассматривал вопрос потопления «Густлова» и считал его законной целью, так как на его борту находились военнослужащие, он был вооружен зенитной артиллерией и не был официально признан госпитальным судном. Кроме того, лайнер шел в охранении боевого корабля, что согласно Лондонскому протоколу 1936 года давало право подводной лодке атаковать его без предупреждения.

Несмотря на гибель «Вильгельма Густлова» и «Генерала фон Штойбена», величайшая в истории эвакуация морем продолжалась. Нужно отдать должное профессионализму и самоотверженности моряков военно-морского и торгового флотов Германии. В тяжелейших условиях, при полной господстве союзной авиации в воздухе, серьезной минной опасности, подвергаясь атакам советских подводных лодок и торпедных катеров, страдая от острой нехватки топлива они мужественно выполняли свой долг. Используя все – от трансатлантических лайнеров до допотопных портовых буксиров, в течение 115 дней (23 января-8 мая 1945 года) крупномасштабной операции они вывезли до 2,5 млн. человек, из них не менее 1,5 млн. – гражданское население. Потери при этом составили всего около 20 тысяч человек (0,8 от общего числа). Большая часть жертв при-шла на долю «Вильгельма Густлова», «Генерала фон Штойбена» и потопленного ПЛ «Л-3» (командир Коновалов) транспорта «Гойя», на котором погибло, по различным данным, от 5900 до 6600 человек.

Смерть подстерегала беженцев и в портах назначения Свинемюнде, Засниц и Штеттин, подвергавшимся варварским террористическим налетам англо-американской авиации. Так только при налете американских самолетов на Свинемюнде 12 марта 1945 года погибло около 23000 мирных жителей. 3 мая самолеты «Тайфун» королевских ВВС потопили в Любекской бухте пассажирский лайнер «Кап Аркона» с 5000 заключенных концлагерей на борту.

В заключении остановимся на дальнейшей судьбе «С-13» и «Вильгельма Густлова». За 44,3 месяца боевой службы (30.08.1941-09.05.1945) «С-13» совершила 4 похода общей продолжительностью 154 суток и 20 апреля 1945 года была награждена орденом Боевого Красного Знамени. Она находилась в боевом составе флота до 7 сентября 1954 года, затем была разоружена и передана в распоряжение 2-го высшего военно-морского училища подводного плавания, а 17 декабря 1956 года исключена из списков ВМФ и сдана на слом.

«Вильгельм Густлов» в 1945–1948 годах в обстановке секретности неоднократно обследовался советскими водолазами, возможно в поисках легендарной «янтарной комнаты» и каких-то важных документов. Водолазы прокладывали себе путь с помощью взрывчатки в результате чего судно развалилось на три части и превратилось в груды металла. В 50-х годах к останкам «Вильгельма Густлова» спускались водолазы PRO (польской службы по спасению судов). Поднятый ими колокол этого многострадального судна украшает теперь оффис PRO в Гдыне. Позднее в этом районе отмечалось присутствие спасательных судов ФРГ, а в 1978 году немцы обратились к польским властям с предложением об организации совместной экспедиции к «Густлову», но поляки эту идею не поддержали. В 1998 году польское правительство отказалось допустить водолазов британского Royal Navy к затонувшему судну, считая его братской могилой. Однако, в британской газете «News Telegraph» появилась статья «Rogue Divers Raid War Grave Wreck», в которой сообщалось о группах польских дайверов, промысляющих добычей раритетов с «Вильгельма Густлова» и открыто рекламирующих погружения к затонувшим судам «Goya» и «General Steuben».

Примечания:

Эти суда принимали на борт огромное число пассажиров, многократно превышавшее расчетное. Так, «Кап Аркона» принимал до 14000 чел., «Дейчланд» – 12000.

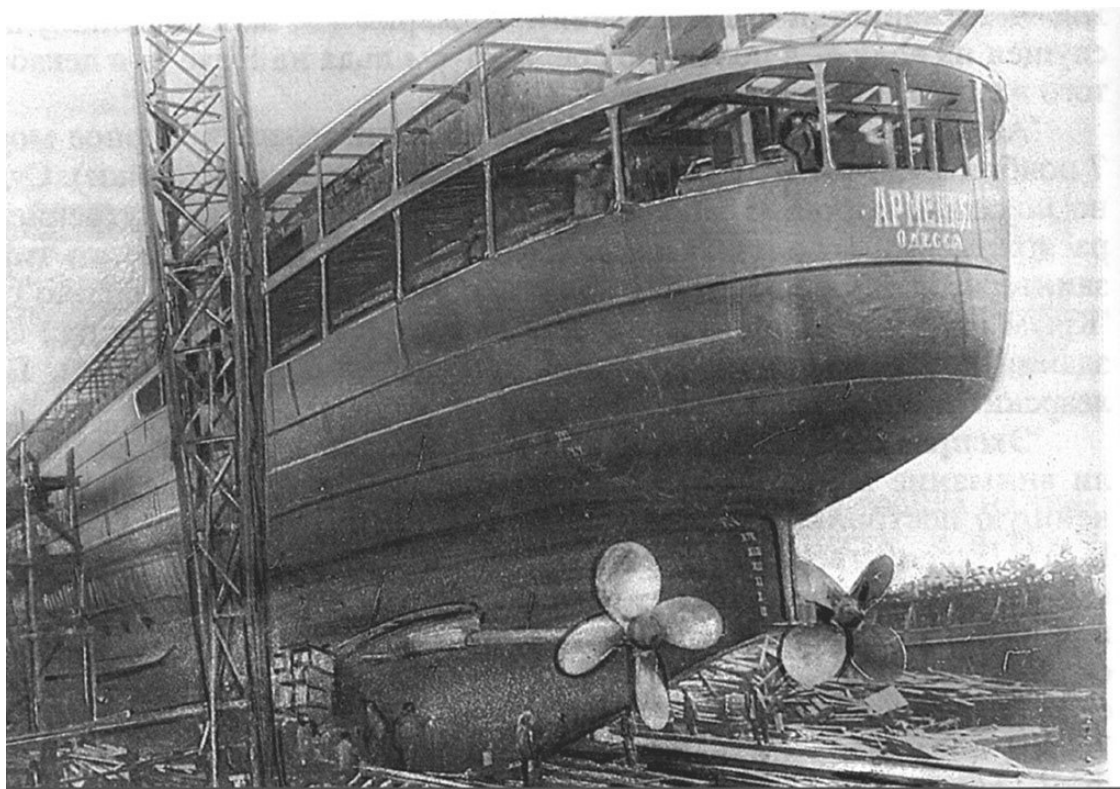
По данным Клея Блэра («Hitlers U-boat War», Нью-Йорк, 1998), эвакуировано 2116500 чел.: 1668000 – беженцы, 448500 – военнослужащие.

Глава шестая

Гибель «Армении» – еще одна загадка войны

Одной из наиболее трагических и тем не менее одной из малоизвестных и загадочных морских катастроф является гибель в годы Великой Отечественной войны советского судна «Армения», повлекшая гибель от семи до десяти тысяч человек. Только число погибших на немецких судах “Wilhelm Gustloff” и “Goya” может сравниться с этими трагическими цифрами.

«Армения» была одним из почтово-товаропассажирских судов Крымско-Кавказской линии типа «Аджария» (так называемых «крымчаков»). Проект судов этого типа был разработан образованным в 1925 году в Ленинграде Центральным бюро по морскому судостроению (ЦМС). Суда проектировались под руководством инженера-кораблестроителя Я.А. Копержинского и предназначались для рейсов на Крымско-Кавказской линии и в Средиземном море. Всего было построено 6 судов данного типа. Четыре из них («Аджария», «Абхазия», «Армения» и «Украина») построены в 1926-31 гг. на Балтийском заводе в Ленинграде (I серия), а «Грузия» и «Крым» (II серия) на верфи фирмы Круппа в Киле. Интересно отметить, что в дальнейшем этот проект был использован немцами в качестве прототипа для создания пассажирских теплоходов по испанскому заказу для сообщения с Канарскими и Балеарскими островами (“Canarias” и “Balears”).



Спуск «Армении» на воду
(из архива автора)

Суда I серии имели следующие главные размерения: длина наибольшая 112,5 м, ширина наибольшая 15,55 м, высота борта 7,84 м, осадка в грузу 5,95. Полное водоизмещение составляло 5770 т, дедвейт-1480 т, валовая регистровая вместимость – 4727 т, чистая вместимость

– 2566 т. Суда могли принять на борт 518 каютных пассажиров (первый класс – 60 человек, второй – 192, третий – 266) и 462 палубных – всего 980 человек.

Клёпанный корпус делился водонепроницаемыми переборками на 9 главных отсека. Груз размещался в шести трюмах и двух твиндеках. Двухвальная главная силовая установка с дизелями завода «Русский дизель» (2 × 2000 л.с.) обеспечивала скорость в грузу до 12,6 узлов. Дальность плавания достигала 4600 миль. Спасательные средства состояли из 6 шлюпок вместимость по 48 человек (всего на 768 человек).



Теплоход «Армения»

В 30-х годах суда типа «Аджария» были основой советского пассажирского флота на Черном море. 5 судов, включая построенную в 1928 году «Армению», работали на Крымско-Кавказской линии, а теплоход «Украина» совершал круизы Одесса-Ленинград с ударниками первых пятилеток.

Хорошие мореходные качества «крымчаков» привлекли внимание и Управления ВМС РККА (такой статус имел ВМФ СССР в 1926-37 гг.). В апреле 1933 года, принимая во внимание планировавшуюся постройку III серии подобных судов, заместитель начальника военноморских сил (замнаморси) И.М. Лудри утвердил «оперативно-тактические задания на крымско-кавказские теплоходы, переоборудовываемые во вспомогательные крейсера». Предлагалось довести скорость новых судов до 17,5-18 узлов, предусмотреть возможность частичного бронирования и вооружения пятью 152-мм орудиями, 76-мм и 45-мм зенитными пушками и двумя самолетами. Суда должны были принимать 150–200 мин. Проектирование III серии вело ЦКБ «Судопроект» (бывшее ЦБМС), но эти суда так и не были построены. Уже после войны на базе этого проекта были созданы пассажирские суда типа «Киргизстан».

В ходе Великой Отечественной войны суда типа «Абхазия» использовались в качестве военных и санитарных транспортов. В 1941-42 годах пять судов серии погибли и войну пережил только «Крым», работавший на Крымско-Кавказской линии до середины 60-х годов.

Однако, вернемся к судьбе «Армении». С 10 августа 1941 года все шесть судов были переданы медицинской службе ЧФ и переоборудованы в санитарные транспорты. Сначала они носили знаки Красного Креста, но вскоре были перекрашены в шаровый цвет и вооружены зенитной артиллерией и пулеметами.

Командиром «Армении» был назначен призванный из резерва опытный моряк торгового флота капитан-лейтенант Владимир Яковлевич Плаушевский. Штатная эвакуёмкость переоборудованного судна составляла 400 раненых, были оборудованы одна операционная и четыре перевязочных на 11 столов. Медперсонал «Армении» состоял из 9 врачей, 29 медсестёр и 75 санитаров. Главным врачом был назначен военврач 2 ранга Петр Андреевич Дмитриевский, мобилизованный с должности главврача Одесской железнодорожной больницы.



Капитан Владимир Яковлевич Плашевский
(из архива автора)

До момента гибели «Армения» совершила 15 эвакуаций, в основном из Одессы и Севастополя. На Кавказ было доставлено около 15 000 человек. В Одессу же санитарный транспорт перевозил войска для усиления сил местного оборонительного района. Так только в течение 30

августа-1 сентября санитарные транспорты «Армения», «Белосток», «Грузия» и «Украина», а также сухогруз «Чапаев» и учебный корабль «Днепр» доставили туда 10 маршевых батальонов. 15–17 октября теплоход принял участие в эвакуации войск Приморской армии из Одессы в Севастополь. В общей сложности судно находилось на ходу 820 часов, в ремонте – 144.

Официальная информация о гибели судна весьма скудна. 4 ноября 1941 года в 05.40 транспорты «Армения» (4500 солдат на борту) и «Абхазия» с военными грузами и маршевым пополнением в охранении эсминца «Способный» и БТЩ «Груз» вышли из Туапсе в Севастополь. Около 11 часов на «Армении» вышел из строя главный двигатель и она была вынуждена вернуться в Туапсе в сопровождении тральщика и двух сторожевых катеров. После кратковременного ремонта теплоход снова вышел в море, охраняемый эскадренным миноносцем «Сообразительный». Командир «Армении» имел предписание следовать в Ялту, но по приказу командира эсминца, считавшего, что Ялта уже взята немцами, пошел в Севастополь.

Утром 6 ноября судно вошло в Севастопольскую бухту, с Угольной пристани на судно катерами начали доставлять раненых. Затем «Армению» перевели в Корабельную бухту к причалу артиллерийских мастерских, где продолжалась погрузка людей. Раненые и медики грузились и по узкому трапу с правого борта и с катеров по левому борту.



Погрузка на борт «Армении»
(из архива автора)

Хотя это скрывается в мемуарах и различных исторических трудах до сих пор, в начале ноября 1941 года положение в Севастополе было близким к панике и начальство готовилось к сдаче города. В результате этого из города было вывезено многое из того, что было крайне необходимым для длительной обороны главной базы Черноморского флота. Это касается как вооружения и боеприпасов, так и медперсонала. Так, на «Армении» по приказу штаба СОР (Севастопольского оборонительного района) эвакуировались на «большую землю» персонал главного госпиталя Черноморского флота, военно-морского госпиталя, развернутого на базе санатория «Максимова дача», санитарно-эпидемиологической лаборатории, 5-го медсанотряда, базовой флотской поликлиники и ряда гражданских лечебных учреждений. В результате всего этого

после гибели «Армении» Черноморский флот остался без медицинского обеспечения и пришлось создавать главный госпиталь ЧФ № 40 и базовые лазареты, призвав врачей из запаса. На борт теплохода приняли и артистов городского театра имени Луначарского. А на следующий день, 7 ноября, Ставка Верховного Главнокомандования отдала приказ ни в коем случае не сдавать Севастополь! Ответственность за его оборону была возложена на Черноморский флот и его командующего адмирала Ф.П. Октябрьского персонально.

Из Севастополя вместо Туапсе «Армения» в сопровождении сторожевого катера СКА-041 была направлена в Ялту, к которой уже подходили немецкие войска. Однако, вскоре поступил приказ следовать на внешний рейд Балаклавы, где на борт приняли раненых и медперсонал местных госпиталей. В Ялту судно прибыло только около двух часов ночи и немедленно началась погрузка раненых и медиков одиннадцати местных госпиталей, а также беженцев, включая партийный актив Южного берега Крыма и руководство знаменитого пионерского лагеря «Артек».

Кроме того, сотрудники НКВД погрузили на борт в Севастополе и Ялте несколько десятков ящиков с неизвестным содержимым. Вокруг этого момента родилось множество легенд. Считалось, что в таинственных ящиках были ценности Симферопольского областного банка, включая золото, а также ценные экспонаты крымских музеев.

Решение об использовании до предела загруженной людьми «Армении» для эвакуации Балаклавы и Ялты выглядит довольно странным. Ведь для этого разумнее было использовать мелкие боевые и вспомогательные суда Черноморского флота и суда различных гражданских ведомств, в избытке скопившихся в Севастополе. А «Армения», выйдя вечером из Севастополя, уже к утру могла безопасно достичь Кавказа. Ведь подводных лодок у немцев в то время на Черном море не было, а единственная румынская субмарина до конца 1941 года не выходила за пределы собственных территориальных вод. Германские самолеты не имели радиолокационных прицелов, а поэтому атаковать ночью суда в море не могли. А к Ялте уже подходили войска противника, вдобавок к этому местный порт не имел каких-либо средств ПВО.

Во время стоянки в Ялте В.Я. Плашевский получил приказ командующего флотом Октябрьского о запрете выхода в море до 19.00 в связи с отсутствием авиационного прикрытия. Тем не менее, командир «Армении» вышел из порта в 08.00 7-го ноября. Вероятнее всего, он посчитал задержку в Ялте слишком опасной. Ведь немецкие войска вошли в город ровно через сутки.

По официальным послевоенным данным на борту теплохода находилось около 5 тысяч человек, но фактически их было в полтора-два раза больше. От нижних палуб до ходового мостика люди стояли плотной толпой. По свидетельству очевидцев, носилки с тяжелоранеными ставили вертикально, чтобы освободить место. Погрузка шла в полном беспорядке, фамилии не регистрировались, не было даже известно точное число пассажиров.

«Армению» на переходе сопровождали два сторожевых катера (всего четыре 45-мм пушки и четыре 12,7-мм пулемета ДШК), а по другим данным-только СКА-041 (командир старший лейтенант П.А. Кулашов). С воздуха на высоте 500 метров их прикрывали два истребителя И-153. «Армения» была также вооружена четырьмя 45-мм пушками 21К. Исходя из того, что по утверждениям многих очевидцев и официальных советских источников на бортах и на палубе судна были нанесены знаки Красного Креста, это являлось грубым нарушением статуса госпитального судна (санитарного транспорта).

Статус таких судов определялся десятой Гагской конвенцией 1907 года «О применении к морской войне начал Женевской конвенции 1906 года» (в дальнейшем «Гагская конвенция»). Ниже приводятся выдержки из соответствующих статей данной Конвенции (курсив автора).

Военно-госпитальные суда, то есть суда, которые построены или приспособлены государством *со специальной и единственной целью оказания помощи раненым, больным и погибающим и названия которых были сообщены воюющим державам*, с открытием или во время военных действий, но во всяком случае ранее употребления их в дело, не подвергаются военным действиям и не подлежат захвату в продолжении войны.

Статья 4

Правительства обязуются не пользоваться этими судами для каких либо военных целей.

Эти суда ни в чем не должны стеснять движений сражающихся.

Статья 5

Военно-госпитальные суда для отличия будут иметь наружную белую окраску с зеленой продольной полосой шириною около полутора метров.

Все госпитальные суда для своего опознания поднимают флаг с красным крестом, установленный Женевской конвенцией.

Статья 6

Отличительные знаки, предусмотренные статьей 5, могут быть использованы как в мирное, так и в военное время лишь для охраны и обозначения судов, которые в ней упомянуты.

Статья 8

Покровительство, которое должно оказываться госпитальным судам и судовым лазаретам прекращается, если ими пользуются для совершения вредных неприятелю действий.

Статья 18

Постановления настоящей Конвенции применяются только между договаривающимися державами и в том лишь случае, если воюющие все участвуют в конвенции.

Как видим, характер использования «Армении» не соответствовал ни одной из приведенных статей Гагской конвенции, что делало ее вполне легитимной целью для противника. Статья 18 имела решающее значение – после Великой октябрьской революции Советское правительство отказалось от российских подписей под всеми конвенциями, заключенными до 1918 года, то-есть не подтвердило ратификацию X Гагской конвенции.

На одном из сайтов интернета со ссылкой на журнал «Морской сборник» за 1941 год сообщалось о том, что германское правительство в начале войны через посольство Болгарии обращалось к советским властям с предложением о взаимном признании статуса госпитальных судов воюющих стран, но это предложение было отвергнуто советской стороной.

В 11.25 в точке с координатами 44°15 северной широты и 34°17 восточной долготы на расстоянии 25 миль (по другим данным – 23,5 км) от берега на траверсе Гурзуфа и Мед-

ведь-горы «Армения» была атакована одиночным самолетом-торпедоносцем He-111H-6, принадлежавшим к 1-ой эскадрилье авиагруппы I/KG28, ба-зировавшейся в Румынии. Не замеченный истребителями прикрытия, «Хейнкель» зашел со стороны берега и с дистанции 600 метров сбросил две торпеды. Одна из них (вероятно типа LT F5b) попала в носовую часть судна, которое затонуло в течение четырех минут. Катерам охранения удалось спасти только 8 человек (по другим данным – 82). Скорее всего, немцы охотились за эсминцами, перебрасывавшими из Ялты в Севастополь 7-ю бригаду морской пехоты – 6–7 ноября из Ялты ушли ЭМ «Бойкий» и «Безупречный» с войсками.

Член экипажа катера охранения М.М. Яковлев так описывает эти события:

«7 ноября, около 10 часов утра, в районе мыса Сарыч над нами пролетел немецкий разведчик, а через непродолжительное время над водой, на бреющем полете, едва не касаясь гребней волн (погода была штормовой, и нас болтало основательно), в наш район вышли два вражеских торпедоносца. Один из них начал делать разворот для торпедной атаки, а второй пошел в сторону Ялты. Открыть огонь мы не могли, так как крен катера достигал 45 градусов. Торпедоносец сбросил две торпеды, но промазал, и они взорвались в прибрежных камнях мыса Айя. Нас поразила сила взрыва – не видели мы до этого более мощного, и почти все разом сказали, что если второй торпедоносец достанет «Армению», то ей несдобровать... Так оно и получилось».

(Непомнящий Н.Н. «Военные катастрофы на море». www.militera.lib.ru)



Подвеска торпеды к самолету He 111
(из архива автора)

Такова официальная версия гибели «Армении». Но существует ряд свидетельств очевидцев, рисующих совершенно иные картины гибели судна. На их основе можно представить как минимум еще две версии случившегося. По одной из них, теплоход был атакован двумя четверками пикировщиков Ю-87, зашедшими на цель со стороны Крымских гор. Судно было поражено несколькими авиабомбами, переломилось посередине и быстро затонуло. По другой, в налете на «Армению» участвовало около сорока самолетов-бомбардировщиков. И действи-

тельно ли теплоход погиб в 25 милях от берега? Жительница Ялты Анастасия Попова, которой удалось спастись с гибнущего судна, вспоминает:

«6 ноября 1941 года я по совету знакомых решила эвакуироваться из Ялты. С большим трудом меня взяли на борт, поскольку «Армения» была и так переполнена ранеными и беженцами. Выйдя в море, теплоход был атакован вражеской авиацией. Начался суший ад. Взрывы бомб, паника, крики людей – все смешалось в неопишемом кошмаре. Люди метались по палубе, не зная, куда укрыться от огня. Я прыгнула в воду и поплыла к берегу, теряя сознание. Как оказалась на берегу – даже не помню».

Вряд ли эта женщина смогла бы проплыть 25 миль в ледяной ноябрьской воде! Всего же до берега удалось доплыть пятерым, включая беременную женщину.

А вот свидетельство другого очевидца, находившегося на берегу:

«С горных высот Ялта как на ладони. Мы видели, как 7 ноября, днем, от пирса ялтинского порта отошел теплоход «Армения» с ранеными. Теплоход еще не успел выйти в открытое море, как налетела группа вражеских самолетов и, несмотря на то, что по бортам теплохода отчетливо были видны санитарные кресты, начали прицельное бомбометание по плавучему госпиталю... До нас доносились не только взрывы бомб, но и голоса людей».

Так где же истина? Или приведенные свидетельства очевидцев не заслуживают доверия, или официальные органы по каким-либо причинам скрывали обстоятельства и место гибели «Армении». Не в таинственном ли грузе дело? Да и о самом факте потопления этого судна в советских источниках упоминается либо вскользь, либо умалчивается вообще. Не пытались ли таким образом скрыть пораженческие настроения, царившие в ноябре 1941 года в Севастополе?



Маршрут последнего перехода и место гибели «Армении»
(Интернет)

Всерьез поисками затонувшей «Армении» занялись лишь весной 2005 года. Инициатива принадлежала начальнику департамента подводного наследия Института археологии Национальной Академии наук Украины Сергею Воронову, ставшего начальником экспедиции. Его поддержал кабинет министров, экспедиция финансировалась Секретариатом президента Украины. В случае обнаружения «Армении» ей предполагалось присвоить статус Международного морского мемориала. Ученые надеялись также разыскать и поднять на поверхность шкаф номер 5 из каюты главврача санитарного транспорта, где по сведениям ФСБ России хранились важные документы, в том числе списки пассажиров.



Часовня в Ялте, посвященная погибшим на теплоходе «Армения»
(Википедия)

Непосредственно поиском занимались специалисты Научно-исследовательского центра «Государственный океанариум вооруженных сил Украины», возглавляемого капитаном 1 ранга Валерием Кулагиным. Использовался универсальный многоцелевой обитаемый подводный аппарат «Лангуст» (проект 6026), построенный в 1987 году московским ОКБ СТС и снабженный гидролокатором с высокой разрешающей способностью. Его предельная погружения составляет 600 метров, автономность – до трех суток. Этот аппарат создавался для работы на

военных полигонах и использовался вначале на озере Иссык-Куль в Средней Азии, а затем был переправлен на Черное море, где участвовал в испытаниях новых образцов торпедного оружия.

Первое погружение для поиска затонувшей «Армении» подводный аппарат совершил 26 мая в 24 км от ялтинского порта, где по архивным данным затонул теплоход. Длительные визуальные и гидроакустические поиски на глубинах 460–540 метров положительных результатов не дали. В архивах Черноморского пароходства были обнаружены сведения о еще двух возможных местах гибели судна. Одно из них находилось на траверзе мыса Аюдаг напротив пионерлагеря «Артек» (глубина около 250 м), другое – на траверзе мыса Сарыч в 93 километрах от берега на глубине 1200 метров.



Подводный аппарат «Лангуст»
(Интернет)

Район Аюдага был обследован экспедицией Воронова с помощью судов Ялтинского порта с использованием гидролокатора бокового обзора. На глубине 182 метра были обнаружены крупные металлические обломки, которые потенциально могли принадлежать «Армении», но это требует дополнительной проверки. Украинские специалисты не располагали оборудованием, позволяющим вести поиск на 1200-метровой глубине, поэтому для обследования второго района было решено обратиться за помощью к известному американскому специалисту Роберту Балларду, директору Род-Айлендского Института океанографии штата Массачусетс, занятого в это время поисками затонувшей Атлантиды в районе острова Санторин.

Р. Баллард (Robert Ballard) согласился не только участвовать в поисках, но и финансировать совместную украинско-американскую экспедицию (общая сумма затрат-2,5 миллиона долларов). Подводная археологическая экспедиция «Черноморская экспедиция-2006» с 24

апреля до 23 мая 2006 года исследовала огромный участок дна Черного моря от мыса Херсонес до мыса Меганом с глубинами от 100 до 1200 метров. Для поисков использовалось оснащенное тремя подводными аппаратами судно Род-Айленского института «Endeavor». Хотя долгожданную «Ар-мению» обнаружить так и не удалось, экспедицию ждал богатый «улов» – были найдены 494 ранее неизвестных подводных объекта, из них 141 объект идентифицирован как затонувшие суда различных эпох – от античности до Второй мировой войны. Среди них и пассажирское судно «Ленин», подорвавшееся на советских минах при эвакуации Одессы в 1941 году. При этом погибло 4 тысячи человек (по некоторым данным эта цифра может достигать 9200 человек). Был найден и пропавший без вести в 1924 году броненосец «Синоп».

Глава седьмая

“Sydney” versus “Kormoran”

С вершины холма Mount Scott, возвышающегося над западноавстралийским городом Джералдтон (Geraldton), бронзовая женщина под порывами пронизывающего ветра с вечной надеждой и тоской вглядывается в безбрежную даль Индийского океана. А за ее спиной сверкает величественный купол, сотканный из сотен металлических чаек, символизирующих души моряков, погибших в море. Под сенью купола мраморная компасная картушка, обрамленная надписью: “В память о 645 членах экипажа HMAS “Sydney II”, погибших 19 ноября 1941 года”. Это монумент морякам австралийского крейсера “Сидней”, нашедшим вечный покой в глыбина Океана – величайшей морской трагедии в истории Австралии. Эти потери составили 35 % от общего числа (1740 человек) моряков, погибших на борту кораблей Royal Australian Navy (RAN) в годы Второй Мировой войны.

5 ноября 1941 года этот крейсер принял в Большом Австралийском заливе у HMAS “Adelaide” войсковой транспорт “Zealandia” с 1000 военнослужащих 8-й Австралийской дивизии, следовавшего в Сингапур. 9 ноября в районе Зондского пролива (07° 56 S, 140° 40 E) “Sydney” передал транспорт под опеку HMS “Durban” и лег курсом на австралийский порт Фримантл, куда должен был прибыть во второй половине дня 20 ноября. В базе корабль так и не появился.

Вечером 23 ноября “Сиднею” был отдан приказ нарушить радиомолчание и сообщить предполагаемое время прибытия. Ответа не было. На следующий день самолеты RAAF (Royal Australian Air Force) начали поиски, которые продолжались до 29 ноября и потребовали 825 летных часов. В поисках приняли участие также 6 боевых кораблей и 15 торговых судов различных стран.

24 ноября британское военно-морское командование в Сингапуре (C-in-C China) получило сообщение с британского танкера “Trocas”: “Подобрал 25 немецких военных моряков со спасательного плота, срочно требуется охрана. Координаты 024° 06 S, 114° 40 E”. Эта точка находилась в 115 милях к WNW от мыса Карнарвон (Западная Австралия). У британского и австралийского морского руководства сразу же появилась версия о возможной связи данного события с исчезновением “Сиднея”. Наравне с этим, не исключалась возможность, что “Сидней” мог быть потоплен немецкой подводной лодкой (еще 21 ноября британское Адмиралтейство распространило предупреждение о том, что противник использует ПЛ для эскортирования рейдеров, судов снабжения и торговых судов) или лодкой правительства Виши. Так, в своем частном дневнике британский адмирал С. Грассе, командующий Австралийской эскадрой, писал: “Naval Board также очень беспокоился о “Сиднее” и не исключал возможности, что подводная лодка Виши, эскортировавшая торговое судно, потопила его”. По данным союзных разведок, в это время в Индийском океане находились 4 ПЛ Виши, две из которых базировались на Мадагаскаре, а остальные – в Индокитае.

Фактически, первые 26 немецких моряков были подобраны с двух спасательных плотов войсковым транспортом “Аквитания” еще утром 23 ноября, но troopship (войсковой транспорт) продолжал соблюдать радиомолчание и сообщение с него было получено только 27 ноября.

25 ноября к западу от Карнарвон поисковой авиацией была замечена спасательная шлюпка с 40 людьми на борту, следовавшая под парусом на восток по направлению к австралийскому побережью. Вскоре на берегу в нескольких десятках миль к северу от Карнарвон были обнаружены еще две шлюпки (на них было еще 70 человек).

В 23.00 25 ноября австралийское военно-морское руководство получило сообщение из Карнарвона: “Количество спасенных около 110 человек. Большинство из них находится в 70

милях к северу от Карнарвона. Это немцы с рейдера, вступившего в бой с британским кораблем типа “Perth” 19 ноября в 120 милях к SW от Фримантла. В полночь рейдер взорвался. Немцы гребли по направлению к кораблю, объятую пламенем. Им не удалось достичь его, так как британский корабль исчез, предположительно затонул.”

26-27 ноября были обнаружены еще несколько шлюпок с немецкими моряками. На одной из них, взятой на буксир австралийским судном “Centaur”, находился командир рейдера Fregattenkapitän Theodor Anton Detmers (капитан второго ранга Теодор Антон Детмерс). Всего, из 393 членов экипажа немецкого судна спастись удалось 315-ти.



Шлюпка с уцелевшими моряками «Корморана»
(Australian War Memorial)

Уже 26 ноября сотрудники военно-морской разведки начали допрос немецких моряков с рейдера “Kormoran” (в первых донесениях он упоминался как “Comoran”, “Komoran”, “Kormorant”). Картина боя несколько прояснилась, хотя ни один из спасенных не мог сообщить с уверенностью об судьбе крейсера противника. По их словам, он исчез за горизонтом, объятый пламенем.

Поэтому, сохранялась слабая надежда на то, что “Сидней” не погиб. Не исключалась возможность того, что поврежденный корабль попытается достичь Сурабайи (Нидерландская Ост-Индия) или Сингапура. На поиск в район возможного маршрута корабля с острова Ява были направлены 3 голландских самолета “Catalina” и крейсер “Tromp”.

Поздно вечером 27 ноября было получено первое сообщение, напрямую связанное с пропавшим крейсером – одним из судов в районе с координатами 24° 06 S, 110° 49E был обнаружен спасательный нагрудник используемого RAN типа. На следующий день был найден сильно поврежденный осколками спасательный плот (Carley float), несомненно принадлежавший австралийскому боевому кораблю, а также две иностранных плота, поврежденный огнем и осколками спасательный нагрудник иностранного производства и тело немецкого моряка. Дальнейшие поиски были безуспешными и вечером 29 ноября поисковые операции были прекращены.

Интересно отметить, что на первоначальном этапе поиска самолетам был отдан приказ искать корабль, а не шлюпки, плоты или людей. Поэтому полеты проводились на высотах, дающих максимальную дальность видимости, что снижало вероятность обнаружения малоразмерных целей. Только 25 ноября был отдан приказ вести также поиск спасательных средств. Тем не менее, Carley float был обнаружен кораблем, хотя поиск проводился в этом районе авиацией 25, 26 и 27 ноября.

27 ноября старший офицер военно-морской разведки во Фримантле V.A.T. Ramage на основании допроса прибывших на борту “Trogas” военнопленных составил следующий рапорт:

“Около 16.00 Н (поясное время “Hotel” – GMT+8) 19 ноября “Корморан”, следуя на север, заметил справа по носу судно, идущее на юг. Рейдер повернул на W, приведя крейсер на кормовые курсовые углы правого борта. Крейсер повернул на запад и быстро прилизился, подавая сигналы сигнальной лампой. Рейдер не отвечал, а открыл огонь, когда крейсер подошел достаточно близко. Дистанция оценивается от одной до пяти-шести миль, один из спасенных утверждает, что можно было наблюдать людей на палубе крейсера. Первые снаряды рейдера поразили мостик крейсера и вызвали пожар, крейсер повернул влево, вероятно пытаясь таранить, обогнул корму рейдера и лег на параллельный курс, постепенно обгоняя рейдер с правого борта. Мостик и средняя часть крейсера были охвачены пожаром. Рейдер также имел тяжелые повреждения, в машинном отделении полыхал пожар. Попадание в машинное отделение вывело из строя систему управления дизель-электрической установкой, электро-и противопожарное оборудование. Бой продолжался около одного часа и закончился около 17.30Н. Экипаж оставил рейдер около 19.00Н, так как пожар погасить не удалось и огонь приближался к боезапасу. Спасенные утверждают, что командир и офицеры оставались на борту, когда они оставили корабль около 19.00Н. В это время крейсер был еще виден, объятый пламенем, но вскоре исчез из виду. Взрывы на крейсерах не наблюдались. Предположительно по крейсеру были выпущены три торпеды, одна из которых по всей вероятности попала в цель. Рейдер взорвался около полуночи.”

Ноябрь 1941 года был трагическим для Британской империи – 14 ноября был потоплен авианосец “Ark Royal”, а 25-го – линкор “Barham”, унесший с собой 862 человеческих жизни. Для Австралии гибель “Сидней” стала национальной трагедией, сравнимой с моральной травмой, нанесенной британскому народу гибелью линейного крейсера “Худ” 24 мая 1941 года, когда из 1424 членов экипажа спастись удалось только трем.

Хотя слухи о гибели “Сиднея” начали распространяться по Австралии, ее военно-политическое руководство не спешило с официальным сообщением. По их мнению, для этого были следующие причины:

Судьба “Сиднея” до конца еще не выяснена. Тем не менее, 26 ноября, когда поиски еще продолжались, Naval Board направил родственникам членов экипажа крейсера следующие телеграммы: “С глубоким сожалением я хочу сообщить вам, что Ваш (родство, имя) пропал биз вести в результате действий противника...” Аналогичные телеграммы были направлены RAAF родственникам персонала ВВС, погибших на “Сиднее”.

Возможно, что в этом районе находятся еще один рейдер или судно снабжения противника, которые попытаются выйти на связь с “Кормораном”, что будет способствовать их обнаружению и уничтожению.

Сообщение о гибели “Сиднея” будет ударом по морали австралийцев и даст пищу вражеской пропаганде.

Официально о гибели крейсера премьер-министр Австралии объявил только 30 ноября:

“HMAS “Sydney” вступил в бой с тяжело вооруженным вражеским вспомогательным крейсером, который был потоплен артогнем. Информация об этом была получена от спасшихся с корабля противника, подобранных спустя некоторое время после боя. Связи с HMAS “Sydney” больше не было и правительство с сожалением хочет сообщить, что оно вынуждено признать его погибшим”.

В дальнейшем общественности была предоставлена минимальная информация о обстоятельствах гибели “Сиднея”, что вызвало появление различных версий и слухов, часто совершенно фантастических. Только в опубликованной в 1957 года официальной истории RAN в годы 2-й мировой войны (George Hermon Gill “Royal Australian Navy 1939-42”) были описаны некоторые подробности трагедии “Сиднея”. В 1959 году увидела свет книга Теодора Детмерса “Рейдер “Корморан”. Несмотря на эти и многие другие публикации, посвященные этой теме, тайна гибели австралийского крейсера до сих пор привлекает пристальное внимание, появляются новые гипотезы. В 1997-98 годах один из комитетов Федерального парламента Австралийского союза (The Parliamentary Joint Committee on Foreign Affairs, Defence and Trade) провел специальное расследование, посвященное этой теме. В результате рекомендаций парламента в 2001 году во Фримантле был проведен семинар, посвященный проблеме поиска затонувшего корабля, было рекомендовано выделить средства на его поиски.

А теперь обратим наше внимание на участников трагических событий 19 ноября 1941 года – “Сиднея” и “Корморана”. Погибший в этом бою HMAS “Sydney” был вторым крейсером RAN, носившем это имя. Первым был легкий крейсер типа “Chatam” (“Town”), отличившийся 9 ноября 1914 года в бою у островов Cocos-Keeling, когда им был потоплен германский легкий крейсер “Emden”. Второй крейсер относился к типу “Modified “Leander” (“Perth”). От крейсеров типа “Leander” (“Leander”, “Orion”, “Achilles”, “Neptune”, “Ajax”) эти корабли отличались в основном компоновкой силовой установки. В отличие от ее линейного расположения на типе “Leander”, где 6 котлов располагались в трех прилежащих котельных отделениях, дымовые газы от которых выходили через одну большую трубу, “Mod. Leander” имел эшелонное расположение котлотурбинной установки. При этом 4 главных котла размещались в двух котельных отделениях, между которыми располагалось носовое (“А”) машинное отделение, что потребовало установки двух дымовых труб. Подобная компоновка повышало живучесть энергетической установки в случае ее боевых повреждений.

“Sydney II” был заложен на судовой верфи Swan & Wigham Richardson Ltd., Walsend on Tyne 8 июля 1933 года как HMS “Phaeton”, но еще в процессе постройки был приобретен австралийским правительством и переименован в “Sydney”. Впоследствии и остальные два крейсера этого типа (“Amphion” и “Apollo”) были переданы Австралии и получили названия “Perth” и “Hobart”. “Sydney” был спущен на воду 22 сентября 1934 года и вступил в строй в 1935 году.

Крейсер имел размеры 171,3 м х 17,3 м х 5,9 м, полное водоизмещение 8940 т. Его главное вооружение состояло из восьми 6" (152-мм) орудий Breech Loading Mark XIII в 4-х двухорудийных башнях Mark XXI ("А" и "В" в носу, "Х" и "У" – в корме). Орудия имели максимальную дальность стрельбы 24 800 ярдов при максимальном угле возвышения 60°. Орудия вели стрельбу выстрелами с раздельным заряданием. Использовались полубронебойные снаряды с донным взрывателем и баллистическим наконечником (Common Pointed Ballistic Capped-CPBC) и фугасные (High Explosive-HE) с головным контактным взрывателем. Зарядные отделения, где хранились метательные заряды, снаряженные кордитом, компоновались по одному на две башни. Каждая башня имела свое снарядное отделение. Снарядные и зарядные отделения располагались ниже ватерлинии. Механизмы горизонтальной и вертикальной наводки башен имели гидроприводы, автономные у каждой башни с электроприводными электронасосами.

Подача зарядов и снарядов производилась с помощью гидравлических и электрических подъемников, но зарядание производилось вручную – считалось, что снаряд весом 50,4 кг достаточно легкий для этого. Хорошо подготовленный расчет орудия мог обеспечить темп стрельбы 8 выстрелов в минуту на ствол. В аварийных случаях наведение орудий и подача боезапаса могли осуществляться с помощью ручных приводов.

Для орудий главного калибра применялись два вида управления стрельбой – центральное и местное. "Глазами" центральной системы был командно-дальномерный пост (DCT – director control tower) с пятнадцатифутовым дальномером, располагавшийся над передней надстройкой выше ходового мостика. DCT имел противопульное бронирование толщиной 1/2". Данные о скорости цели, пеленге на нее и дистанции передавались в виде электрических сигналов в центральный артиллерийский пост (TS – transmitting station), располагавшейся ниже ватерлинии. Суда же поступала дополнительная информация о скорости ветра, температуре воздуха и т. д. Полученная информация обрабатывалась с помощью центрального автомата стрельбы Admiralty Fire Control Table Mark V, выработанные данные для стрельбы передавались в виде электрических сигналов в артиллерийские башни. Автомат также отображал информацию на движущейся бумажной ленте. Стрельбовые цепи питались от специальной слаботочной сети, а в аварийных случаях – от аккумуляторной батареи.

В случае выхода из строя DCT каждая башня могла стрельбу индивидуально под руководством командира башни. Для этого имелись башенные прицелы и каждая башня в 1938 году была снабжена дальномером Weymouth Cook Sextant Rangefinder, калиброванным для дистанции 1200-18000 ярдов.

Первоначально планировалось снабдить крейсера типов "Leander" и "Mod. "Leander" двумя DCT (носовым и кормовым), что повышало живучесть системы управления стрельбой и позволяло вести огонь по двум целям одновременно. Но бюджетные ограничения вынудили установить только носовой DCT. В качестве компромисса, вместо второго DCT на кормовой надстройке был установлен простейший неповоротный пост управления стрельбой (after control position), снабженный прицелом Mark II training sight. Этот пост не имел дальномера и не обеспечивал централизованное управление стрельбой. Однако, в дополнение к главному дальномеру на крыльях мостика были установлены два двенадцатифутовых дальномера. При таком размещении, единственное попадание снаряда могло вывести их из строя одновременно.

Зенитная артиллерия дальнего боя состояла из 4-х одноствольных универсальных артиллерийских установок с 4" (102-мм) орудиями Quick Firing Mark V, располагавшимися на орудийной палубе (4-inch gun deck) перед кормовой надстройкой (S-1, S-2 – по правому борту, P-1, P-2 – по левому). Максимальная досягаемость по высоте составляла 28 750 футов, дальность стрельбы по надводным целям – 16 300 ярдов. Стрельба велась фугасными снарядами весом 14 кг. Боезапас составлял около 800 снарядов. Артиллерийские установки получали данные о высоте / дальности и пеленге цели от прибора управления артиллерийским зенитным огнем, состоявшего из High-

Angle Control Station (HACS) с пятнадцатифутовым дальномером и High-Angle Calculation Position (HACP). Зенитное вооружение ближнего боя состояло из трех счетверенных пулеметов Vickers калибра 0,5" (12,7-мм) в составе установок Mark II и девяти 0,303" (7,62-мм) пулеметов Lewis. Для освещения надводных и воздушных целей служили три 36-дюймовых прожектора.

Торпедное вооружение состояло из двух четырехтрубных торпедных аппаратов QR Mark VII калибра 21-дюйм (533-мм) для стрельбы торпедами Mark IX с боеголовкой весом 750 фунтов. Боезапас составлял 8 торпед. Аппараты располагались побортно на верхней палубе. Стрельба могла производиться с мостика или местного поста. Для борьбы с подводными лодками служили гидроакустическая станция Type 125 Asdic с выдвижной антенной 3069 и пяти глубинных бомб Mark VII на кормовом бомбоскате.

В 1936 году на вооружение британского флота поступили новые спаренные 4-дюймовые универсальные артиллерийские установки Mark XIX high-angle / low-angle twin mounting. Возможность установки таких орудий, а также щитов для защиты их расчетов на "Sydney" рассматривалась в 1938 году. Считалось, что это можно приурочить к ремонту корабля, планировавшегося на декабрь 1939-январь 1940 годов. В октябре 1938 года командир крейсера J.W.A. Waller подготовил доклад о боевой эффективности корабля. В нем он в частности предлагал для повышения живучести систем управления стрельбой установить второй DCT, а кабельные трассы, соединяющие DCT и HACS с TS и HACP защитить броневыми листами толщиной 1 дюйм.

Однако, в связи с началом войны ремонт был отменен. Модернизация ограничилась установкой полудюймовых стальных листов, прикрепленных к леерам, ограждавшим 4-inch gun deck, для защиты расчетов зенитных орудий (лето 1940 года) и щитов для 0,5" пулеметов (лето 1941 года).

Силовая установка крейсера состояла из четырех трехбарабанных водотрубных котлов Admiralty type Yarrow, вырабатывавших пар с параметрами 21,1 кг/см² / 316 °C и четырех главных турбозубчатых агрегатов типа Parsons общей мощностью 72 000 л.с., работавших на 4 винта. Скорость достигала 31,5 узлов.

В носовом котельном отделении располагались главные котлы А 1 и А 2, снабжавшие паром носовое машинное отделение, турбины которого вращали два внешних гребных вала и вспомогательный котел, работавший на бытовые нужды. В кормовом КО находились котлы В 1 и В 2, подававшие пар в кормовое МО с турбинами, работавшими на внутренние валы. В случае необходимости любой котел мог снабжать паром любую из турбин.

Котлы работали на жидком топливе, воздух для них подавался непосредственно в котельные отделения с помощью паровых турбовентиляторов (по четыре на КО). Доступ персонала в котельные отделения осуществлялся через шлюзовые камеры (airlock). Подобная система подачи воздуха представляла определенную опасность. При падении давления воздуха в КО из-за пробоя в обшивке корпуса или внезапной остановки котельных вентиляторов (например, в результате боевых повреждений) происходило не только падение паропроизводительности котлов, но и выброс пламени из топок в КО, что могло иметь фатальные последствия для личного состава. Так, при попадании 152-мм снаряда в носовую дымовую трубу в ходе боя у мыса Спада выброс пламени из топок носовых котлов составил около 2 футов. В каждом котельном отделении были установлены два паровых и один электрический питательный насос. Подача топлива к форсункам котлов осуществлялась электроприводными топливными насосами (по 2 на КО). Интересно отметить, что каждый котел был оборудован специальной форсункой для постановки дымовой завесы. Она подавала в топку струю нераспыленного топлива, что приводило к его неполному сгоранию и выбросу густого черного дыма.

Вентиляция машинных отделений осуществлялась электровентиляторами (по два вдувных и два вытяжных на отделение). Для пополнения запасов котельной воды служили испари-

тели, установленные в кормовом МО и использовавшие отработанный пар вспомогательных механизмов.

Для защиты машинно-котельных отделений служил броневой пояс толщиной 3 дюйма, крепившийся к обшивке корпуса толщиной 1 дюйм. Толщина обшивки в нос и корму от этого пояса составляла 7/8 дюйма.

Трюмно-осушительная система состояла из главной магистрали (main suction) диаметром 5 дюймов, проложенной по левому борту на 4 фута выше ватерлинии. От нее ответвлялись всасывающие трубопроводы, позволявшие осушать различные отсеки. Для обеспечения живучести системы в районе прохода магистрали через водонепроницаемые переборки устанавливались секущие клапаны. Система обслуживалась электронасосами и паровыми эжекторами. В каждом машинном и котельном отделении было установлен пожарно-осушительный насос производительностью 50–75 т/час, а топливоперекачивающие насосы, размещенные в машинных отделениях, могли быть использованы в качестве пожарных и осушительных. 6 паровых эжекторов (по два в КО и по одному в МО) имели производительность по 200–300 т/час. За пределами МКО было два центробежных электронасоса производительностью по 50 т/час (на платформах под башнями “В” и “У”). Кроме того, имелось два погружных электронасоса производительностью по 50 т/час.

С помощью описанной системы можно было выполнять следующие операции: осушать отсеки, перекачивать воду для ликвидации крена и дифферента, подавать забортную воду в main service pipe. “Main service” представляла собой 5-дюймовую магистраль, проложенную по правому борту под верхней палубой (в МКО она проходила по левому борту) и соединенную перемычками с пожарно-осушительными насосами. При нормальных условиях давление в магистрали поддерживалось одним из насосов, расположенных в МКО. Main service делилась на отдельные секции клапанами, расположенными в районе водонепроницаемых переборок, поврежденные участки байпасировались с помощью гибких рукавов. Перемычки между двумя вышеописанными системами обеспечивали взаимное дублирование, насосы были общими. “Main service”, называвшаяся также “fire main”, служила для борьбы с пожарами, обслуживала санитарную систему, использовалась для мойки палуб и охлаждения ряда механизмов (воздушных компрессоров, рулевой машины, холодильной установки и т. д.), обеспечивала работу спринклерной системы погребов боезапаса.

Погреб боезапаса и другие помещения для хранения легковоспламеняющихся материалов имели системы затопления, приводившиеся в действие с двух постов, расположенных в разных частях корабля.

Корабельная электростанция снабжала потребителей постоянным током напряжением 220 вольт и состояла из двух турбогенераторов, расположенных по одному в каждом МО и двух дизель-генераторов, которые размещались в помещениях, прилегающих к кормовому КО. Генераторы соединялись кольцевой кабельной магистралью, защищенной корабельным броневым поясом. В случае необходимости магистраль могла разделяться на 4 автономных секции.

В нормальной обстановке работали только турбогенераторы. По боевой тревоге подключались оба дизель-генератора и главная цепь делилась на 4 автономных секции, каждая из которых питала свои потребители, включая одну башню главного калибра, таким образом сводя к минимуму последствия возможных повреждений электросети. Распределение электроэнергии производилось с одного главного распределительного щита (ГРЩ), расположенного по правому борту в нос от носового КО выше ватерлинии и за пределами броневых поясов. Он защищался только обшивкой толщиной 7/8 дюйма. Такая компоновка обеспечивала крайне низкую живучесть и легко могла привести к полному обесточиванию корабля и потере хода из-за остановки электроприводных форсуночных насосов котлов.

Системы управления артиллерийской и торпедной стрельбой, прожекторы, гирокомпасы, системы внутрикорабельной связи и некоторые другие потребители питались электроэнергией пониженного напряжения через электромашинные преобразователи.

Управление кораблем осуществлялось с полузакрытого компасного мостика с крышей с противоосколочным бронированием, расположенного перед верхним мостиком и связанного с ходовой рубкой, нижним постом рулевого управления, основными отсеками и боевыми постами системой телефонной связи и переговорными трубами. Аварийный пост управления располагался на кормовой прожекторной площадке. В нормальных условиях управление рулем осуществлялось из ходовой рубки, но по боевой тревоге переносилось в нижний пост управления, находившийся на платформе под мостиком. Имелись также кормовой пост управления рулем и аварийный пост в румпельном отделении. Нижний пост управления дублировал компасную площадку и ходовую рубку в случае их выхода из строя. По боевой тревоге здесь находился старший помощник командира (Executive Officer), который в случае необходимости осуществлял командование кораблем с кормового поста управления.

Для привода руля служила гидравлическая рулевая машина с электрогидравлическими насосами переменной производительности, связанная гидравлическими телемоторами с постами управления.

“Сидней” был оборудован радиостанциями следующих типов, работавшим только в радиотелеграфном режиме: в главной радиорубке располагалась Type 48, в запасной радиорубке-Type 49, во вспомогательной-Type 43 и Type 45. Радиостанции питались от электромашинных преобразователей, расположенных в каждой из радиорубок. Управление всеми станциями осуществлялось дистанционно с помощью системы Type 532 из поста (remote control office), расположенного на нижнем мостике. Имелась также питавшаяся от аккумуляторных батарей аварийная радиостанция Type 6E, которая по некоторым данным в 1941 году была заменена на Type 60E.

В военное время строго соблюдался режим радиомолчания и корабельные радиостанции работали только на прием. Кодированные радиogramмы посылались только в случае острой необходимости. Вопросам радиосвязи был посвящен приказ Британского Адмиралтейства от 14 ноября 1940 года CAFO 2045:

В ряде случаев от кораблей Его Величества, погибших в бою с противником, другими кораблями или береговыми станциями не были получены какие-либо радиogramмы о встрече с неприятелем или сигналы бедствия.

В случаях гибели кораблей Его Величества “Glorious”, “Agasta” и “Arden” сигнал был получен только от HMS “Glorious”, но ничего не было слышно с других кораблей. Не были приняты какие-либо сообщения с “Exmouth” и “Daring”.

Сигнал с HMS “Glorious” был принят только одним кораблем и был так слаб и искажен, что не был принят за донесение о встрече с неприятелем.

Наиболее вероятно, что главная и запасная радиостанции HMS “Glorious” были выведены из строя в самом начале боя и была предпринята попытка передать сообщение с помощью переносной радиостанции.

Наиболее вероятными причинами выхода из строя радиостанций в бою могли быть:

- а) отсутствие электропитания,
- б) серьезные повреждения радиостанций,
- в) повреждение радиоантенн.

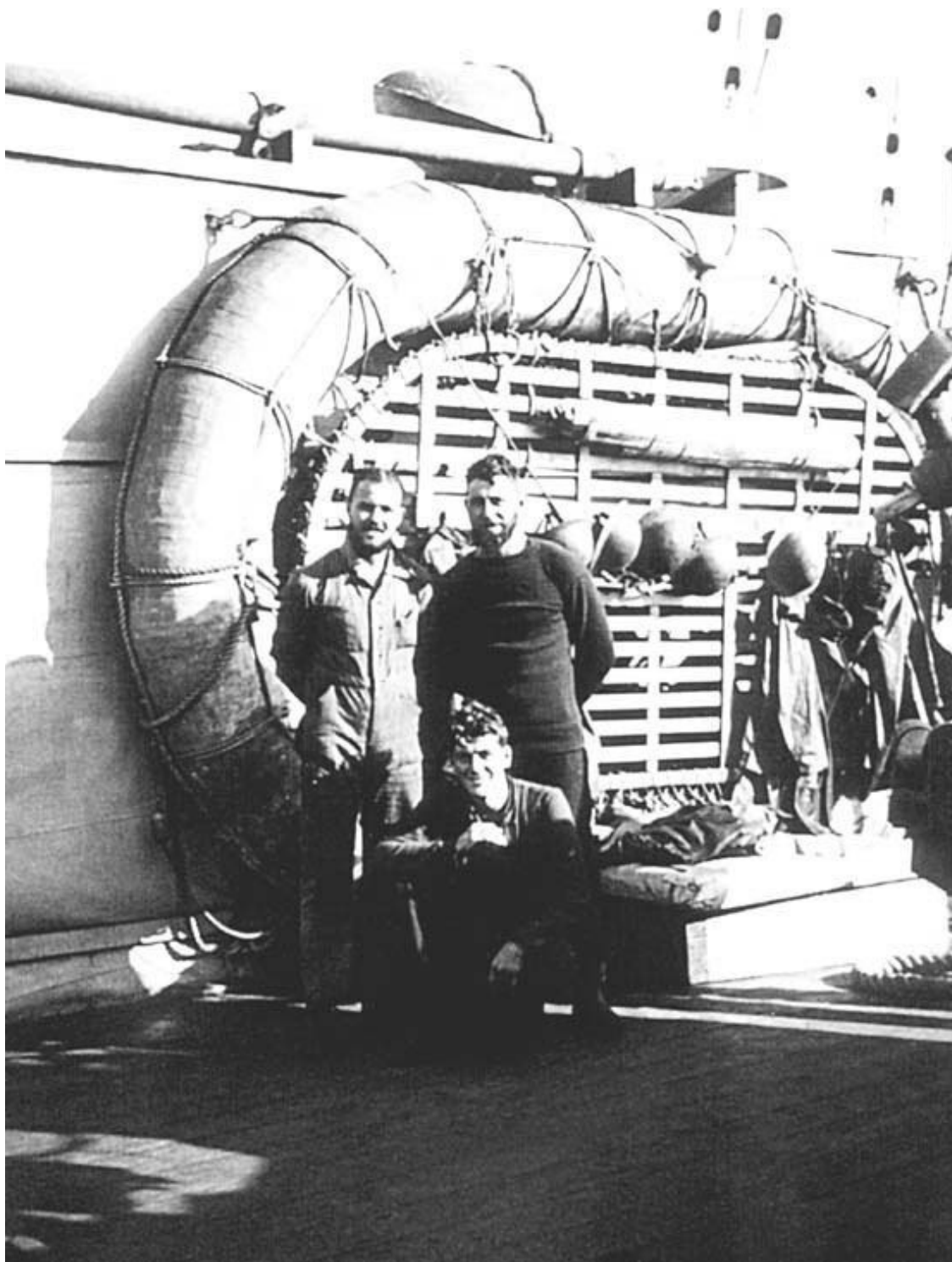
Для связи на близких дистанциях пользовались зрительными средствами связи – сигнальные флаги и сигнальные прожекторы (четыре 10-дюймовых и четыре 18-дюймовых). Для передачи световых сигналов ночью использовались также сигнальные лампы Aldis.

Для корректировки артогня, поиска подводных лодок и разведки имелся гидросамолет. До июля 1940 года это был “Supermarine Seagull V”, а затем “Walrus” (версия “Seagull V”). Для

взлета самолета служила 53-футовая поворотная катапульта, размещенная между дымовыми трубами, или он взлетал с воды. Для обслуживания самолета, а также спуска и подъема шлюпок служил 7-тонный поворотный электрический кран. Бензин для самолета хранился в носовой части корабля (aviation spirit room).

В качестве спасательных средств “Сидней” имел на борту шлюпки различных типов – 9 единиц общей вместимостью 373 человека, спасательные плоты (Carley float) – 6 штук общей вместимостью 264 человека. Всего для 637 человек (в мирное время численность экипажа составляла 505 человек, в военное-645). Большинство шлюпок, за исключением двух вельботов и двух катеров, располагались по бокам передней трубы и обслуживались краном, то-есть, при его повреждении или отсутствии электропитания, они не могли быть использованы. Все шлюпки были деревянными.

Кроме того, имелись спасательные круги и нагрудники. Каждый член экипажа “Сиднея”, как и других кораблей британского флота, был снабжен надувным спасательным нагрудником, который надевался по боевой тревоге и надувался при оставлении корабля. Эти нагрудники обладали многими недостатками, в частности, не поддерживали голову пловца в вертикальном положении, что вело к его утоплению при потере сознания. По мнению многих моряков, нагрудник годился только в качестве подушки. Команды дежурных шлюпок снабжались general purpose life jacket, представлявший собой парусиновый жилет с карманами, заполненными пробкой или капком. Считалось, что пловец с нагрудником мог оставаться в живых не более 48 часов, люди на плотках 3–4 суток, в исключительных случаях до 10 суток.



Спасательный плот Carley float
(Australian War Memorial)

В конструкции крейсера было использовано много огнеопасных материалов. Все открытые палубы были покрыты деревянным настилом для снижения температуры в подпалубных помещениях, а палубы жилых и ряда служебных помещений – линолеумом, представлявшим собой смесь пробковой крошки и льняного масла. Пробка также широко применялась для теплоизоляции. Корпус к этому времени был покрыт многими слоями краски. Мебель была деревянной.

К ноябрю 1941 года “Сидней” уже был закаленным в боях ветераном. Начало войны застало корабль во Форимантле. После 8 месяцев патрульной службы в Индийском океане крейсер был направлен в Средиземное море. 28 мая 1940 года он прибыл в Александрию и вошел в состав 7th Cruiser Squadron под командованием вице-адмирала Джона Тови (John Tovey). 10 июня Италия вступила в войну и соединение крейсеров начало патрулирование района Бенгази и Ионических островов. 20 июня “Сидней” совместно с британскими и французскими кораблями обстрелял порт Бардия в Ливии (здесь он потерял свой палубный самолет, сбитый по ошибке англичанами), а 28 июня им был потоплен итальянский эсминец “Espero”. 9 июля крейсер совместно с другими британскими кораблями участвовал в крупном морском сражении с итальянским соединением под командованием адмирала Inigo Campioni в составе 2 линкоров, 6 тяжелых, 10 (по другим данным 12) легких крейсеров и 24 (по другим данным 30) эсминцев у Пунта Стило (Калабрия).

Но лебединой песней “Сидней” стал бой у мыса Спада 19 июля 1940 года, когда он вступил в бой с двумя итальянскими крейсерами. 18 июня крейсер в сопровождении 4-х британских эсминцев вышел из Александрии на поиск вражеских судов, следующих в Северную Африку. На следующий день крейсер отделился и в сопровождении подошедшего эсминца “Navock” продолжал поиск. Вскоре британские эминцы обнаружили два итальянских крейсера и начали отход под прикрытие австралийского корабля. Через час “Сидней” заметил корабли противника и открыл по ним огонь с дистанции 20 000 ярдов (около 18 км). Это были “Bartolomeo Colleoni” и “Giovanni delle Bande Nere”, следовавшие из Триполи в Лерос для действий на британских коммуникациях в Эгейском море. Построенные в 1931 году, они имели водоизмещение около 7000 т и скорость около 40 узлов (головной корабль этой серии развил скорость 42,05 узла), что делало их самыми быстроходными крейсерами мира.

Итальянцы поставили дымовую завесу и попытались уклониться от боя, но “Сидней” начал преследование, ведя огонь из носовых орудий. Сконцентрировав огонь на “Bartolomeo Colleoni”, “Сидней” добился нескольких попаданий, в том числе в машинное отделение. Крейсер противника получил большой дифферент на нос и начал терять ход. Оставив два эсминца добить “Colleoni”, “Сидней” в сопровождении трех эсминцев продолжил преследование противника, но “Giovanni delle Bande Nere” удалось уйти, используя превосходство в скорости. “Сидней” получил попадание 152-мм снаряда в носовую дымовую трубу. Итальянские бомбардировщики прибыли только через три часа и нанесли несколько неудачных ударов по союзным кораблям, занятых спасением моряков с “Colleoni”.



«Сидней» в бою у мыса Спада
(Википедия)

28 июля «Сидней» потопил итальянский танкер «Ermioni», а 30 августа участвовал в обстреле аэродрома на острове Scarpanto. Корабль принимал активное участие в проводке мальтийских конвоев. 9 февраля 1941 года крейсер вернулся во Фримантл и начал службу в отечественных водах.

15 мая командир «Sydney» капитан первого ранга (captain) John Collins передал свой пост Джозефу Бернетту (Joseph Burnett). Оба офицера входили в состав первого набора австралийского военно-морского колледжа 1913 года. Бернетт проходил службу на кораблях британского и австралийского флотов, а в 1937 году был назначен старшим офицером линкора HMS «Royal Oak». В 1938 году было присвоено звание captain. В 1941 году ему исполнился 41 год. Джозеф Бернетт считался одним из опытейших офицеров RAN.



Joseph Burnett
(Australian War Memorial)

А теперь обратим свое внимание на соперника “Сиднея” в неравном поединке – HSK (Handelsstorkreuzer – крейсер для нарушения торговых коммуникаций) “Kormoran”. Ахиллесовой пятой Британии была ее зависимость от импорта сырья и продовольствия морским путем. Для этого к началу войны она располагала торговым флотом тоннажом около 21 млн. тонн. По морю производились также воинские перевозки на заморские театры военных действий.

Принимая это во внимание, германское руководство считало, что ограничив импорт путем нарушения морских коммуникаций, можно будет принудить Англию выйти из войны. Однако, для этого Kriegsmarine обладал крайне ограниченными возможностями. К началу войны для этого могли быть использованы только 3 надводных корабля (так называемых “карманных” линкоров) и незначительное количество подводных лодок. Поэтому, используя опыт прошлой войны, было решено широко применять вспомогательные крейсеры, переоборудованные из торговых судов.

Первый из них-Shiff 16 (“Atlantis”) вышел в море 11 марта 1940 года. В течение трех последующих месяцев к нему присоединились еще 5 HSK. Их вооружение состояло из шести 150-мм орудий (старых, периода первой мировой войны), 20– и 37-мм зенитных орудий, торпедных аппаратов, мин различных типов. Для предупредительного огня устанавливались 60– или 75-мм орудия. Имелся также самолет, а иногда и малый торпедный катер.

Целью использования рейдеров было не только уничтожение или захват торговых судов противника, но и ограничение морских перевозок путем создания угрозы судоходству в различных районах Мирового океана, что вело к введению системы конвоев, изменению маршрутов движения судов и т. п., требовало дополнительного количества боевых кораблей, в первую очередь крейсеров, для борьбы с рейдерами и охраны конвоев.

До конца 1940 года HSK потопили или захватили 54 судна тоннажом 366 444 т. За это время англичанам удалось перехватить их только дважды и с весьма печальным результатом. Так, 28 июля 1940 года в южной Атлантике британский вспомогательный крейсер (АМС – Armed Merchant Cruiser) HMS “Alcantara” (22 209 БРТ, 22 узла, 6 × 152-мм орудий), ведя поиск вражеского рейдера, предположительно действовавшего в районе Рио-де-ла-Плата, обнаружил неизвестное судно, оказавшееся рейдером “Thor” под командованием Fregattenkapitän(капитана 2 ранга) Otto Kähler.

“Thor” пытался уйти, но “Alcantara” имела значительное преимущество в скорости (22 узла против 18) и дистанция быстро сокращалась. Когда она составила около 17 000 ярдов, британский корабль запросил прожектором позывные. Рейдер поднял германский военно-морской флаг, декамуфлировался и открыл огонь. Ответный огонь “Alcantara” был неточным, в то время как “Thor” быстро добился попаданий. Через 30 минут скорость “Alcantara” упала с 20 до 10 узлов, вода поступала в машинное отделение, была выведена из строя центральная система управления огнем, сбиты радиоантенны. Британский корабль прикрывался дымовой завесой и попытался выйти из боя, а “Thor” продолжал ее расстрел, но вскоре прекратил бой, опасаясь подхода британских кораблей. HSK получил только два попадания, причинивших незначительные повреждения (один снаряд не взорвался) и потерял 3 человека убитыми и 4 ранеными.

5 декабря 1940 года “Тор” вступил во второй бой с британским вспомогательным крейсером в 700 милях на NE от Монтевидео. На этот раз это был HMS “Carnarvon Castle” (20 122 БРТ, 18 узлов,?) под командованием Hardy. Немцы обнаружили противника первыми и попытались скрыться, но “Carnarvon Castle” начал преследование и с дистанции 19 000 ярдов запросил позывные. Не получив ответа, потребовал остановиться, а затем последовал предупредительный выстрел. Kähler приказал поднять военно-морской флаг и открыл огонь с дистанции 16 000 ярдов. Цель была поражена четвертым залпом. Сразу же была выведена из строя центральная система управления огнем британского корабля и его огонь стал неточным. “Тор”, прикрывшись дымовой завесой, вел быстрый и меткий огонь, поворачиваясь к противнику то правым, то левым бортом, что позволяло использовать обе артбатареи. Это было вызвано тем, что 150-мм орудия времен первой мировой войны при быстрой стрельбе перегревались и их накатные устройства переставали функционировать, требуя определенного времени для охлаждения. Артиллеристы “Тора” в течение часа выпустили 593 снаряда и добились 23 попаданий (по другим данным – 27). HSK также выпустил по врагу две торпеды, от которых англичанам

удалось уклониться. Вскоре корабли вошли в полосу тумана и потеряли друг друга. На борту “Carnarvon Castle” погибло 37 человек, 82 было ранено, а его ремонт продолжался целый год. Немецкий корабль повреждений не имел.

Это была не последняя стычка “Тора” с британскими АМС. 4 апреля 1941 года он вступил в бой с HMS “Voltaire” (13 245 БРТ, 15 узл., 2х152-мм) в 900 милях к западу от островов Зеленого мыса. Британский корабль был потоплен, на что “Тор” затратил 724 снаряда калибра 150-мм, отделавшись незначительными повреждениями (жертв не было). Из 269 человек экипажа “Voltaire” немецким морякам удалось спасти только 97, затратив на это 5 часов и отгоняя винтовочным и пулеметным огнем акул.

К декабрю 1940 года три рейдера появились в зоне ответственности Австралийской военно-морской станции. В октябре HSK “Penguin”, действуя на судоходных трассах Зондский пролив-западное побережье Австралии, захватил норвежский танкер “Storstad” и переоборудовал его в минный заградитель “Passat”. Вдвоем в октябре-начале ноября поставили минные заграждения на подходах к Сиднею, Мельбурну и Аделаиде, после чего вернулись в Индийский океан. В то же время рейдеры “Komet” и “Orion” в сопровождении судна снабжения “Kulmerland” действовали в Тихом океане (район Новой Зеландии и островов Науру).

3 декабря 1940 года из Gotenhafen (Гдыня) вышел седьмой по счету немецкий рейдер – Schiff 41 (HSK 8 “Kormoran”) под командованием Korvettenkapitän’a (с 1 апреля 1941 года Fregattenkapitän’a) Theodor Anton Detmers. Детмерс родился в 1902 году и был самым молодым командиром вспомогательного крейсера. В военно-морском флоте с 18 лет, служил на крейсере “Köln”, а затем на эсминцах, последние два года перед назначением на “Корморан” был командиром эскадренного миноносца “Hermann Schoemann”.



Theodor Anton Detmers
(Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart)

Shiff 41 был построен на верфи Krupp-Germania Werft в Киле (15.09.1938) для немецкого судовладельца Hamburg-Amerika Linie под названием "Steiermark". В 1940 году судно было переоборудовано во вспомогательный крейсер на верфи Deutsche Werft в Гамбурге (вве-

дено в строй 09.10.1940). Водоизмещение судна составляло 19900 тонн, вместимость 8736 БРТ, главные размерения – 164 × 20,2 × 8,8 м, число палуб/трюмов – 3/6.

Главная энергетическая установка была дизель-электрической на переменном токе и состояла из четырех девятицилиндровых четырехтактных дизелей фирмы Germania-Krupp мощностью по 3600 л.с. с частотой вращения 240 об/мин., приводивших 4 генератора Siemens-Schuckert (2600 kVA / 3800 V каждый). 2 гребных электродвигателя типа 720А-2 суммарной мощностью 16000 л.с. работали на два гребных винта. Вспомогательные потребители питались от главной сети через два трансформатора мощность по 500 kVA. Кроме того, в трюме N 3 были установлены два вспомогательных дизель-генератора небольшой мощности. Скорость полного хода достигала 18 узлов. Запас топлива составлял 5200 тонн, что обеспечивало дальность плавания 84500 миль (10 узл.), 74000 миль (13 узл.) и 50000 миль при скорости 17 узлов. Автономность составляла 352 суток.

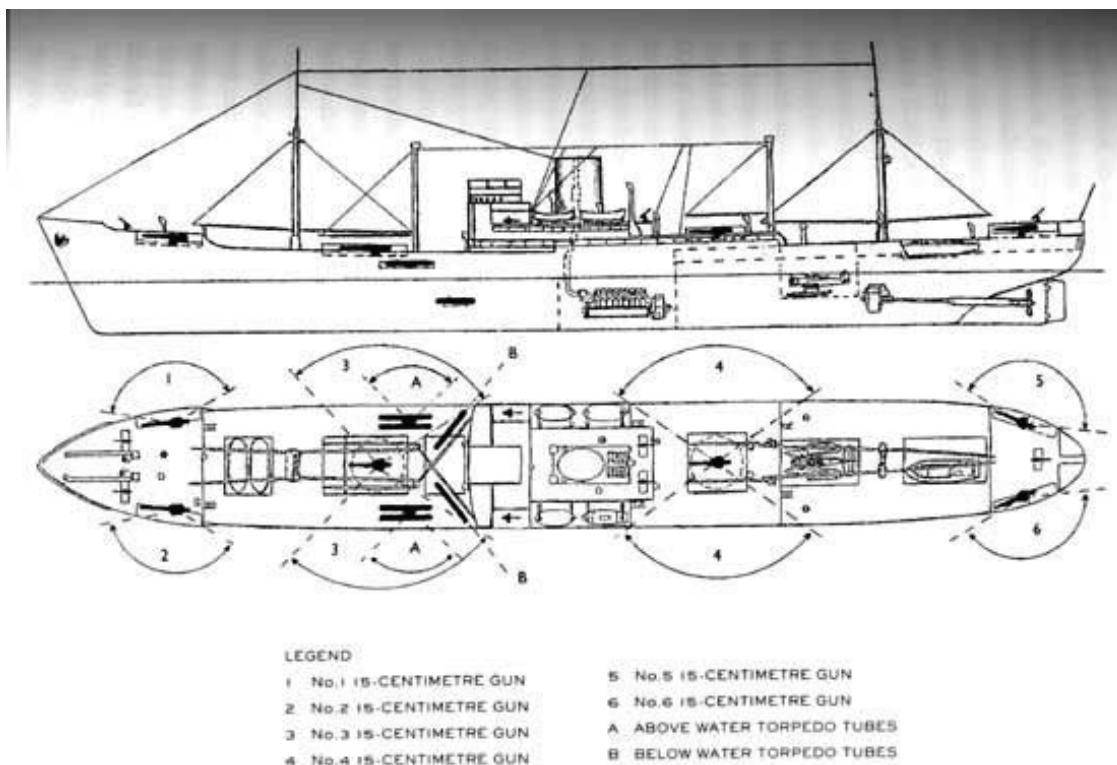
Экипаж состоял из 18 офицеров (плюс 7 призовых) и 375 членов команды.

Вооружение рейдера состояло из шести 150-мм орудий С /30 L/45 образца 1909 года, 1 × 75-мм орудия (позже было демонтировано), двух 37-мм противотанковых орудий РАК 36, пяти зенитных автоматов 20-мм С/30 L/65, шести торпедных аппаратов калибром 500-мм и нескольких 7,92-мм пулеметов MG-34. Боезапас состоял из 1800 снарядов 150-мм, 7000 штук 37-мм снарядов, 10000 штук-20-мм, 24 торпед.

150-мм орудия N 1 (правый борт) и N 2 (левый) располагались побортно в баковой надстройке и маскировались подвешенными на шарнирах и снабженными противовесами стальными щитами, откидывавшимися вверх. Орудия N 5 (правый борт) и 6 (левый) располагались побортно в ютовой надстройке и имели аналогичную компоновку. Орудия NN 3,4 были установлены в диаметральной плоскости в грузовых трюмах NN 2 и 4 и укрывались откидными комингсами (с гидроприводами) грузовых люков. Из-за большой ширины судна и низкого расположения орудий 3, 4 они имели малый угол снижения и не могли вести огонь на малых дистанциях. На максимально возможных углах снижения эти орудия не могли использовать местные прицелы (палуба закрывала цели). 150-мм орудия имели простейшую центральную систему управления стрельбой с трехметровым главным и 1,35 метровым переносным дальномерами. Данные о пеленге и дистанции до цели передавались орудиям по телефону. Орудия имели дальность стрельбы 18 100 ярдов и их бронебойные снаряды пробивали пятидюймовую броню с дистанции 3 000 ярдов.

20-мм автоматы располагались на баке (2 орудия), в кормовой части средней надстройки (2 орудия) и на юте (1 орудие) на подъемных платформах с гидроприводом. 37-мм противотанковые орудия были смонтированы по бокам средней надстройки за легкими стальными щитами. Их снаряды могли пробивать 48-мм броню на дистанции до 500 метров.

На “Корморане” были установлены торпедные аппараты (использовавшиеся на миноносцах в период первой мировой войны) для стрельбы торпедами G-7. Два спаренных аппарата располагались побортно выше ватерлинии перед средней надстройкой и скрывались за подъемными стальными щитами. В третьем трюме ниже ватерлинии побортно под углом 35° к миделю в корму были установлены еще два торпедных аппарата, стрельба из которых могла вестись при скорости судна не более 3 узлов.



Расположение вооружения на рейдере «Корморан»
(из архива автора)

Для постановки минных заграждений на борту имелось 360 якорных контактных мин ЕМС и 30 донных магнитных мин ТМВ, находившихся на минной палубе, расположенной в корму от четвертого трюма под верхней палубой. Для постановки донных мин (до 4 штук) мог применяться легкий быстроходный катер LS 3, хранившийся в 6-м трюме. Он проектировался как малый торпедный катер, но из-за проблем с созданием торпедных аппаратов был переоборудован в минный заградитель. LS 3 был построен заводом Dornier в Фридрихсхафене, имел водоизмещение 11,5 т, размерения 12,5 × 3,46 × 0,8 м, мощность двух дизелей 4400 л.с. и скорость 32 узла.

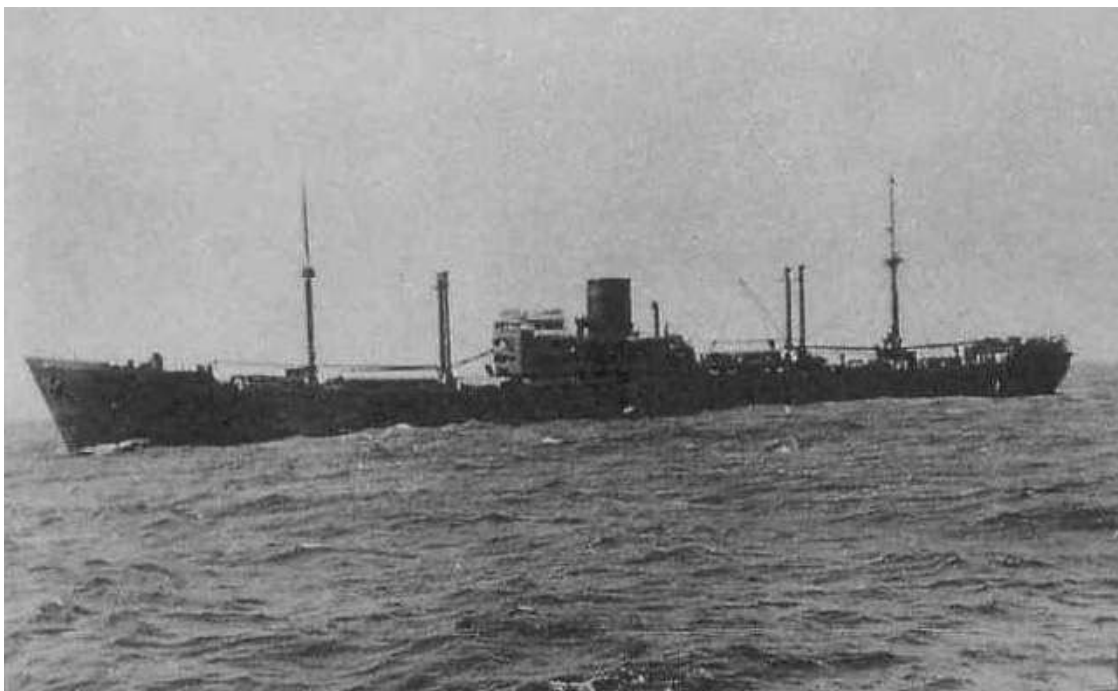


Катер LS 3
(из архива автора)

Кроме того, в 5-м трюме хранились два поплавковых самолета Arado Ar 196 A-1, предназначенных для разведки.

Штатные спасательные средства рейдера состояли из четырех шлюпок, подвешенных на шлюпбалках на средней надстройке и двух больших стальных шлюпок в первом трюме-всего на 400 человек. Кроме того, имелась одна шлюпка с судна-приза и еще одна с судна снабжения «Kulmerland». Для передачи снабжения и торпед на подводные лодки вспомогательный крейсер располагал надувными шлюпками.

3 декабря «Kormoran» вышел из Гдыни для действий на союзных коммуникациях в Индийском океане. Первоначально предполагалось идти в Атлантику через Ла-Манш из-за опасений тяжелой ледовой обстановки в Датском проливе между Гренландией и Исландией. Однако, получив успокаивающую информацию от действовавшего в этом районе метеорологического судна «Sachsen», рейдер направился на север вдоль побережья Норвегии, а затем, прижимаясь к кромке льдов, 13 декабря форсировал Датский пролив и вышел в Атлантику. Часть этого пути «Корморан» преодолел, замаскированный под советский сухогруз «Вячеслав Молотов» (7500 БРТ, порт приписки Ленинград).



HSK “Kormoran”
(Bibliothek für Zeitgeschichte, Stuttgart)

6 января в Центральной Атлантике рейдер добился своего первого успеха – было потоплено греческое судно “Antonis” (3729 БРТ), следовавшее из Великобритании в Аргентину с грузом угля. До конца января были потоплены еще три британских судна, включая “Eurylochus” (5723 БРТ), груженный бомбардировщиками. Эти суда успели передать сообщения о нападении на них и британское командование направило на поиск “Корморана” два крейсера, но рейдеру удалось ускользнуть.

7 февраля в Южной Атлантике он пополнил запасы топлива с танкера “Nordmark” и продовольствия с рефрижераторного судна “Duquesa”, захваченного крейсером “Admiral Scheer”. На борт танкера было передано также 170 членов экипажей потопленных судов.

18 февраля 1941 года произошла серьезная авария в машинном отделении вспомогательного крейсера – выплавлены подшипники двух главных дизелей. Так как запас баббита на борту был недостаточен, Детмерс запросил берег о поставке 700 кг этого металла, а экипаж приступил к ремонту, используя имеющиеся запасы. В дальнейшем, баббит был получен с вспомогательного крейсера “Penguin” и подводной лодки и аварийные двигатели были введены в строй силами экипажа.

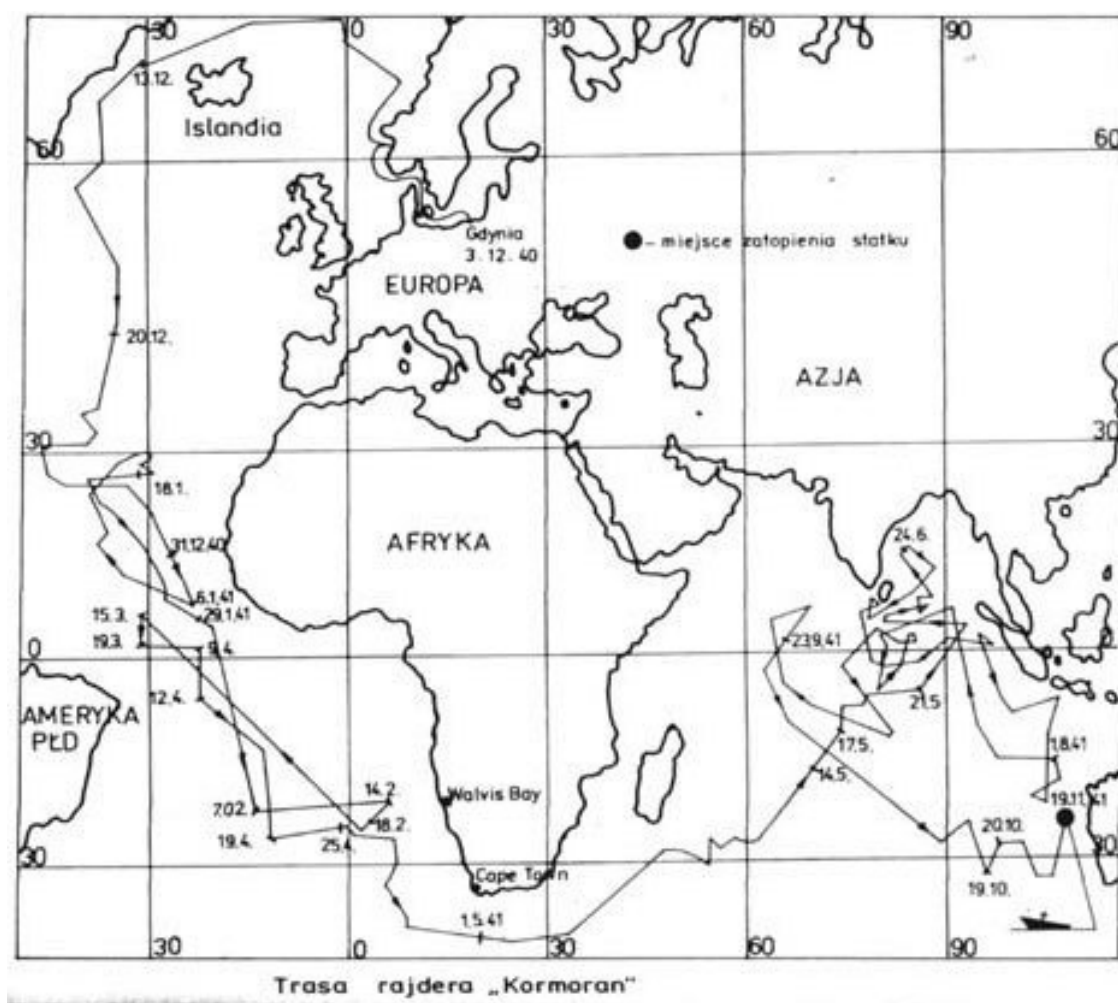
Некоторое время “Корморан” продолжал действовать в Южной Атлантике, снабжая подводные лодки и действуя против судов противника (потопив три и захватив один транспорт противника). С судов снабжения были пополнены запасы топлива и боеприпасов. В ночь с 1 на 2 мая рейдер обогнул мыс Доброй Надежды и вышел в Индийский океан, сменив здесь рейдеры “Orion” и “Komet”.

Здесь “Корморан” “перевосплотился” в японское судно “Sakita Maru”, а с пятого июня – в “Kinka Maru”. Рейдерство в Индийском океане не принесло больших успехов – за несколько месяцев было потоплено только три судна (смотрите таблицу). 16 октября 1941 года рейдер встретился с судном снабжения “Kulmerland”, который до 26 октября передал 3328 тонн топлива и другое снабжение, что позволяло “Корморану” находиться в море до июня 1942 года.

Суда, потопленные или захваченные “Кормораном”

Флаг	Название	Тоннаж, БРТ	Дата
Греция	“Antonis”	3729	06.01.41
Великобритания	“British Union”	6987	18.01.41
Великобритания	“Afric Star”	11900	29.01.41
Великобритания	“Eurylochus”	5723	29.01.41
Великобритания	“Agnita”	3552	22.03.41
Великобритания	“Canadolite”	11309	25.03.41
Великобритания	“Craftsman”	8022	09.04.41
Греция	“Nicolas D. L.”	5486	12.04.41
Югославия	“Velebit”	4153	26.06.41
Великобритания	“Mareeba”	3472	26.06.41
Греция	“Stamatios G. Embiricos”	3941	23.09.41
Австралия	“Sydney”	-	19.11.41

19 ноября 1941 года произошла трагическая история у берегов Австралии. К этому времени рейдер находился в море 352 дня и потопил или захватил суда тоннажом 68 274 т.



Маршрут «Корморана»
(Andrzej Perepeczko. *Konie trojańskie III rzeszy*)

Теперь обратимся к стратегии британского Адмиралтейства в отношении торговых судов, рейдеров и судов снабжения противника – она несомненно сыграла решающую роль в ходе боя 19 ноября. Все возрастающие потери британского и союзного тоннажа, несмотря на введение в действие чрезвычайной судостроительной программы, вынудили использовать все возможные методы восполнения потерь, в том числе захват германских торговых судов, пытавшихся прорвать британскую блокаду.

Капитаны этих судов имели инструкции, предписывавшие их затоплению при попытке захвата путем затопления или поджога судов. Для предотвращения этого, на кораблях Royal Navy были созданы специальные “anti-scuttling party”. Командиры британских боевых кораблей получили специальные инструкции о проведении таких акций, часто весьма сомнительные с моральной и правовой точек зрения.

Так, при обнаружении заведомо вражеских судов, им отдавался приказ остановиться и спустить шлюпки на воду. Капитаны этих судов информировались о том, что при попытке затопить судно эти шлюпки будут уничтожены, а экипажи погибнут вместе с судном. Рекомендовалось также при попытке оставления судна пулеметным огнем заставлять экипажи вернуться на борт. Для предотвращения отдачи приказа о затоплении предлагалось открывать огонь по ходовому мостику судна противника. До 1 сентября 1940 года было захвачено 58 немецких судов (259 167 т). Потери англичан за это время составили 1 561 193 т.

Главной проблемой являлась правильная идентификация встреченных в море судов. Для этого следовавшие в конвоях или одиночно союзные и нейтральные суда, их местонахождение и маршрут следования постоянно контролировались. Каждый военный корабль перед выходом в море получал информацию о торговых судах, встреча с которыми была возможна в зоне их действия. Эта информация отображалась на карте VAI (Vessels in Area Indicated) и постоянно корректировалась по радио. Исходя из этого, любое судно, не отображенное на VAI, считалось подозрительным. При встрече с торговым судном в открытом море военный корабль запрашивал его позывные с помощью зрительной (флажной или световой) сигнализации. В первые годы войны для этого использовались сигналы “SC”, “VH” или “NNJ”. Суда должны были идентифицировать себя позывными, состоявшими из четырех букв. В случае отказа сделать это или подозрительного поведения судна, ему мог быть отдан приказ остановиться, а в случае отказа открывался предупредительный огонь или даже огонь на поражение. Для досмотра подозрительного судна могла быть направлена “boarding party”. Эта операция была сопряжена с большим риском, так как для спуска шлюпки корабль должен был снизить ход или остановиться, что делало его прекрасной мишенью для подводной лодки или замаскированного рейдера, которым могло оказаться досматриваемое судно.

Много путаницы возникало при обмене сигналами, так как экипажи многих, в первую очередь нейтральных, судов не имели достаточного опыта и знаний. Часто судно, не реагировавшее на запросы, оказывалось вполне невинным “торгашом”.

В декабре 1940 года британское Адмиралтейство внесло поправки в процедуру идентификации торговых судов. Теперь всем им был присвоен секретный позывной (Secret Call Sign). При запросе британский (или союзный) корабль поднимал сигнал, состоявший из двух внутренних букв этого позывного и торговое судно должно было ответить двумя его крайними буквами. Однако, даже через 12 месяцев после введения новой системы, эта процедура применялась только к британским и части голландских судов. Интересно отметить, что за этот период только половина запрошенных британских судов смогла дать правильный ответ.

21 марта 1940 года Адмиралтейство издало секретный приказ CAFO (Confidential Admiralty Fleet Order) 422. В нем приводился список около 700 германских торговых судов, характеристики которых позволяли использовать их в военных целях. 23 января 1941 года был издан CAFO 143 (Raider Identification). В нем отмечалось, что в начале войны Германия имела 890 теплоходов, из которых около 35 % могли быть использованы в качестве рейдеров.

В первую очередь, ими могли стать суда моложе 15 лет и тоннажом около 5000 т, в основном фруктово-завозы, из-за их высокой скорости и наличия твиндеков, подходивших для хранения различных запасов, боеприпасов, экипажа и пленных. Наряду с теплоходами не исключалось использование и паротурбинных судов. В приказе также освещались методы маскировки рейдеров и давались инструкции по их досмотру. При этом совершенно не принималась во внимание явная опасность подобных досмотров для боевых кораблей.

Британское Адмиралтейство также пыталось получить необходимую информацию путем перехвата и расшифровки радиосообщений между Германией и рейдерами, судами снабжения и блокадопрорывателями. Эта задача была возложена на OIC (Operational Intelligence Centre) Адмиралтейства и GC & CS (Government Code and Cypher School) в Bletchley Park.

Если криптоаналитикам GS&CS удалось добиться значительных успехов в чтении шифров Вермахта и Люфтваффе, то с Kriegsmarine дело обстояло намного хуже. ВМС использовали различные шифры в зависимости от оперативных районов, командований и т. д. и т. п. Рейдеры и суда снабжения использовали специальный шифр “Ausserheimisch” (GS&CS приписало ему наименование “Pike”). Взломать его англичанам так и не удалось.

Первым большим прорывом британской военно-морской разведки (NID – Naval Intelligence Division) стала информация, полученная от членов экипажа рейдера “Penguin”, потопленного британским крейсером HMS “Cornwall”. На основании этого, а также уже имевшейся разведывательной информации, был распространен WIR (Weekly Intelligence Report) № 64 от 30 мая 1941 года. В нем давались общее описание немецких рейдеров, их тактики, стратегии, районы действия, приводились их фотографии или силуэты. Всего было известно о семи действовавших рейдерах, из которых точно был идентифицирован только один. Каждый из рейдеров был обозначен определенной буквой алфавита (от А до G). “Корморан” в этом рапорте фигурировал как “Raider G”:

“Низкая, широкая труба в центре довольно высокой надстройки. Корма с подзором, полу-крейсерского типа. Похож на модифицированный “Kulmerland”. Приблизительно 10000 т.”

26 сентября 1941 года WIR № 81 дал новую информацию о рейдерах:

“Используемые в качестве рейдеров вооруженные торговые суда очень хорошо снабжены и способны находиться в море до 18 месяцев, могут вступать в бой с кораблями, слабее чем 6-дюймовый крейсер, с надеждой на успех. Однако, они избегают вступать в бой и предпочитают действовать против неэскортируемых торговых судов.

До настоящего времени был потоплен только один рейдер, что произошло 8 мая 1941 года в Индийском океане в бою с HMS “Cornwall”. Другой рейдер трижды вступал в бой с британскими вспомогательными крейсерами, при этом дважды ему удалось ускользнуть, а в третьем случае потопить HMS “Voltaire”.

Несколько призов были отправлены во французские порты Бискайского залива, а другие потоплены... Время от времени для снабжения рейдеров продовольствием, боеприпасами и топливом направлялись суда снабжения, хотя топливо не является такой проблемой, как в прошлую войну. Рейдеры независимы от береговых баз и производят ремонт и меняют свой вид в пустынных районах океана. Все они снабжены разведывательными самолетами, что позволяет им искать жертвы и избегать встречи с боевыми кораблями.”

В этом рапорте о “Корморане” говорилось следующее:

“Рейдер G – официальное немецкое обозначение № 41. Вероятно это “Steirmark”, 9400 т. Об этом рейдере известно очень мало, возможно, что в январе и феврале 1941 года в Северной Атлантике им потоплены два или три судна, имеется информация, что в марте он находился в Индийском океане.”

Naval Intelligence Division имел свое отделение в Австралии, где в 1940 году был создан координационный центр разведок трех родов вооруженных сил – Combined Operational Intelligence Centre (COIC). Обе разведывательные службы регулярно распространяли рапорты

о полученной информации, которые получал и “Сидней”. Из них (лето-осень 1941 года) следовало, что возможно в это время в Индийском океане находились рейдер (предположительно “G”) и судно снабжения, которые вероятно действовали также и в Тихом океане. Приводился список судов снабжения, оперировавших их японских портов. При этом ошибочно указывалось, что “Kulmerland” вернулся в Бордо еще весной 1941 года. Давалась дополнительная информация о рейдере “G” (еженедельный рапорт COIC ws / 23, октябрь 1941 года). Считалось, что его водоизмещение составляло 9 400 т, а длина 524 фута. Отличительными признаками являлись: гладкая палуба от бака до кормы, нос с на-клонным форштевнем, полукрейсерская корма с подзором, две мачты, широкая круглая труба в кормовой части средней надстройки, четыре пары высоких, типично немецких, грузовых колонн (две в носу и две в корме), хотя не исключалось, что они были срезаны. При этом ошибочно утверждалось, что “G” действует в Тихом (!) океане. На самом деле, там находились “Komet”(рейдер “B”) и “Atlantis” (рейдер “C”). Однако, в связи с исчезновением “Mareeba” и “Velebit”, в ws / 24 от 27 октября утверждалось, что возможно в западной части Индийского океана действует рейдер противника.

4 ноября 1941 года Адмиралтейство распространило Admiralty General Message 771A (AGM771A) с последними инструкциями по предотвращению затопления вражеских судов:

Командирам предоставляется право принять любые возможные меры и применять силу, чтобы спасти судно противника и обеспечить немедленное исполнение их приказов командами шлюпок этих судов.

Однако, экипажи этих судов не могут быть оставлены в открытых шлюпках в открытом море или погибнуть вместе с судном.

Необходимо предпринять следующие шаги:

- а) главной целью является немедленная высадка boarding party на борт судна противника;
- б) затопление судна должно быть предотвращено быстрыми действиями по дезорганизации направленных на это действий и предотвращению посадки экипажа этого судна в шлюпки.

Особое внимание должно быть обращено на передачу по радио группы WBA по Международному своду сигналов...

“Стоп-не спускайте шлюпки-не используйте радио-не затопляйте судно-если подчинитесь приказу, то я открою огонь”.

Если судно ясно идентифицировано как судно противника, огонь может быть открыт немедленно после посылки сигнала WBA. Главная цель – вселить нерешительность в умы неприятеля.

Самолет, обнаруживший подозрительное торговое судно, должен сообщить об этом и следить за ним, стараясь остаться незамеченным. Если судно идентифицировано как вражеское, самолет должен предпринять необходимые действия для предотвращения его затопления, например, открыть огонь по мостику или по шлюпкам на шлюпбалках.

Теперь обратимся к обстоятельствам боя 19 ноября. Свидетельства членов экипажа “Корморан” были довольно противоречивыми, что впоследствии дало пищу для утверждений, что они пытались скрыть различные военные преступления или какие-то таинственные обстоятельства гибели “Сиднея”. Однако, по всей вероятности, дело обстоит намного проще. Фактически, прямыми свидетелями всех обстоятельств боя могли быть только несколько членов экипажа, находившихся на мостике, операторы дальномеров, артиллерийский и торпедный офицеры. Некоторые из них отказались давать показания, ссылаясь на статус военнопленных. Остальные члены экипажа пользовались информацией, полученной от вышеупомянутых лиц, различными слухами и собственными домыслами.

По моему мнению, наиболее достоверным описанием боя является так называемый “Action Report” Детмерса. В ночь с 10 на 11 января 1945 года Детмерс вместе с девятнадцатью другими военнопленными бежали из лагеря военнопленных в Dhurringile, где содержались члены экипажа “Корморана”. 18 января он был задержан и при обыске была найдена неболь-

шая записная книжка с зашифрованными записями, которая была передана криптоаналитикам FRUMEL (Fleet Radio Unit, Melbourne) для дешифровки. Оказалось, что книжка содержала записи о бое 19 ноября в виде корабельного (ему было присвоено наименование “Action Report”) и машинного журналов. Записи были рассекречены в 1995 году.

“Action Report” содержал следующую информацию:

“Среда, 19.11. Курс 25, скорость 11; 26.34 S, 111 E. (Ветер) SSE 3–4 балла, волнение 3 балла, умеренная зыбь с SW. Отличная видимость.

Сигнальщик Jansen докладывает о паруснике слева по носу, курсовой угол 20°. Затем рапорт корректируется как два парусных судна, несколько судов, 2 облака дыма, вероятно эскорт. Боевая тревога. Резко повернули влево и легли на курс 260°. Полный вперед.

16.00 Корабль идентифицирован как крейсер типа “Perth”, следует постоянным курсом S.

Легли на курс 250° на солнце. Темнота наступит не ранее 19.00. Сильно дымим. Доклад из машинного отделения: “Дизель N 4 вышел из строя”. Поэтому скорость около 14 узлов.

16.05 Крейсер повернул на нас. Дистанция более 15 000 метров. Медленно приближается, подавая прожектором сигнал “NNJ”. Подняли сигнал STRAAT (“Straat Malakka”). Оцениваю ситуацию для принятия решения.

16.45 Двигатель N 4 снова в строю на 8 цилиндрах. Держим скорость 14 узлов, на дистанции 8 000 м для маскировки перестали пользоваться трехметровым дальномером, используется 1,35-метровый. Продолжается подача сигналов. Крейсер медленно приближается справа по корме, показывая узкий силуэт.

17.00 Передали на (частоте) 600 метров QQQ STRAAT EBFS. Радиостанция Перта повторила радиосигнал и запросила дополнительную информацию...

Крейсер находится на траверзе правого борта, дистанция 9 000 м.

17.25 Сигнал азбукой Морзе: “Hoist your secret call” (“Поднимите свои секретные позывные”). Дальнейшая задержка может только ухудшить ситуацию. (Крейсер) застопорил ход, то есть ничего не подозревает (позднейшие исследования показали, что Детмерс имел в виду не остановку крейсера, а остановку двигателя готовившегося к взлету палубного самолета-приложение автора). Поэтому

17.30 маскировка убрана. Голландский флаг спущен, военно-морской флаг поднят на грот-мачте. На это затрачено 6 секунд. Орудиям и торпедным аппаратам дано разрешение открыть огонь. Противник медленно отстает. 2 торпеды, угол 80, скорость 14, прицел – нос и корма. Медленно, чтобы не мешать наводке орудий, меняем курс на 260°. Первый залп (одиночный выстрел) – недолет. Дистанция 13. Второй залп. Третий-четыре пятых, выше 400. Четырьмя секундами позже добиваемся попадания в мостик и пост управления (стрельбой?), за чем следует полный залп противника, перелет, нет попаданий. Затем с интервалом 5 секунд 2 залпа. Попадание в среднюю часть, самолет, мостик... Зенитная артиллерия, пулеметы и 37-мм орудие правого борта ведут огонь по мостику, торпедным аппаратам и зенитным орудиям. До (нашего) пятого залпа нет ответа, затем башня “С” открыла огонь быстро и точно. Попадания в трубу и машинное отделение. Башня “D” делает только два или три залпа, все с перелетом. Башни “А” и “В” молчат. Во время восьмого или девятого залпов попадание торпедой в нос от башен “А” и “В”. (Вторая) торпеда прошла по носу. Корма* погрузилась в воду почти полностью. Продолжаем следовать курсом 260°. Расчеты торпедных аппаратов (крейсера) отсутствуют из-за зенитного и пуметного огня. Противник резко поворачивает на нас, удерживаем курс и скорость, чтобы избежать столкновения. Крыша башни “В” улетает за борт, снова попадания в носовую часть.

17.35 (приблизительно). Противник проходит по корме курсом, не позволяющим ему использовать торпедные аппараты. Густой дым от пожара в машинном отделении не дает возможность наблюдать противника с мостика. Офицер, управляющий огнем зенитной артилле-

рии, продолжает вести огонь из кормовых орудий. Дистанция около 4000 м. Орудия противника направлены на правый* борт. Расчеты его зенитных орудий отсутствуют.

17.45 (приблизительно). Повернули вправо с целью окончательно уничтожить противника. Вскоре обороты машины резко упали, нет связи с машинным отделением. Одновременно замечены следы четырех торпед. Продолжаю следовать прежним курсом, так как не уверен, что состояние машины позволит сделать поворот, а торпеды предположительно пройдут по корме. Курс 240. (Торпеды) проходят по корме. Одновременно двигатели окончательно останавливаются. Lensch докладывает, что машины и противопожарное оборудование полностью вышли из строя. Приказываю ввести в строй хотя бы один двигатель.

17.50 (приблизительно). Система управления артиллерийским огнем (носовой пост) работает снова на все орудия, дистанция 6 000 м. "Sydney" движется на юг с малой скоростью, обхваченный пламенем от мостика до кормовой трубы. Снова попадания.

18.00 (приблизительно). Одиночная торпеда с дистанции 7 000 м, угол 80, скорость 5. Промах, прошла по корме.

18.25 Проверка орудий. Последняя дистанция 9 000 м... Выпущено около 500 снарядов с донным взрывателем, 50 с головным взрывателем. Готовимся к затоплению судна. Спускаем на воду все шлюпки и спасательные средства. Проникнуть в машинное отделение невозможно, лично убеждаюсь в этом. Электроустановка N 2 работает, но бесполезна. Противник исчез из поля зрения на дистанции около 16 000 м. Курс приблизительно 150. Приблизительно до 22.00 видно зарево, затем только отдельные вспышки.

21.00 (приблизительно). Все спасательные средства спущены на воду и отошли от борта. На борту остается еще около 124 человек, включая почти всех офицеров. Таким образом, в случае необходимости, все оставшиеся в строю орудия будут обеспечены расчетами. Немного дыма в минном трюме. Обе шлюпки с крышки трюма N 2¹.

23.30 (приблизительно). Обе спущены, одна с 59 (людьми на борту). Подрывные заряды заложены в правом носовом топливном танке.

23.55 Задымление минной палубы резко усиливается.

24.00 Покидаем корабль. Подрывные заряды готовы к взрыву, последняя шлюпка отходит от борта.

00.35 Мины взрываются. Судно быстро тонет с дифферентом на корму.

¹ Вероятно, ошибки Детмерса или дешифровщика (примечание автора).

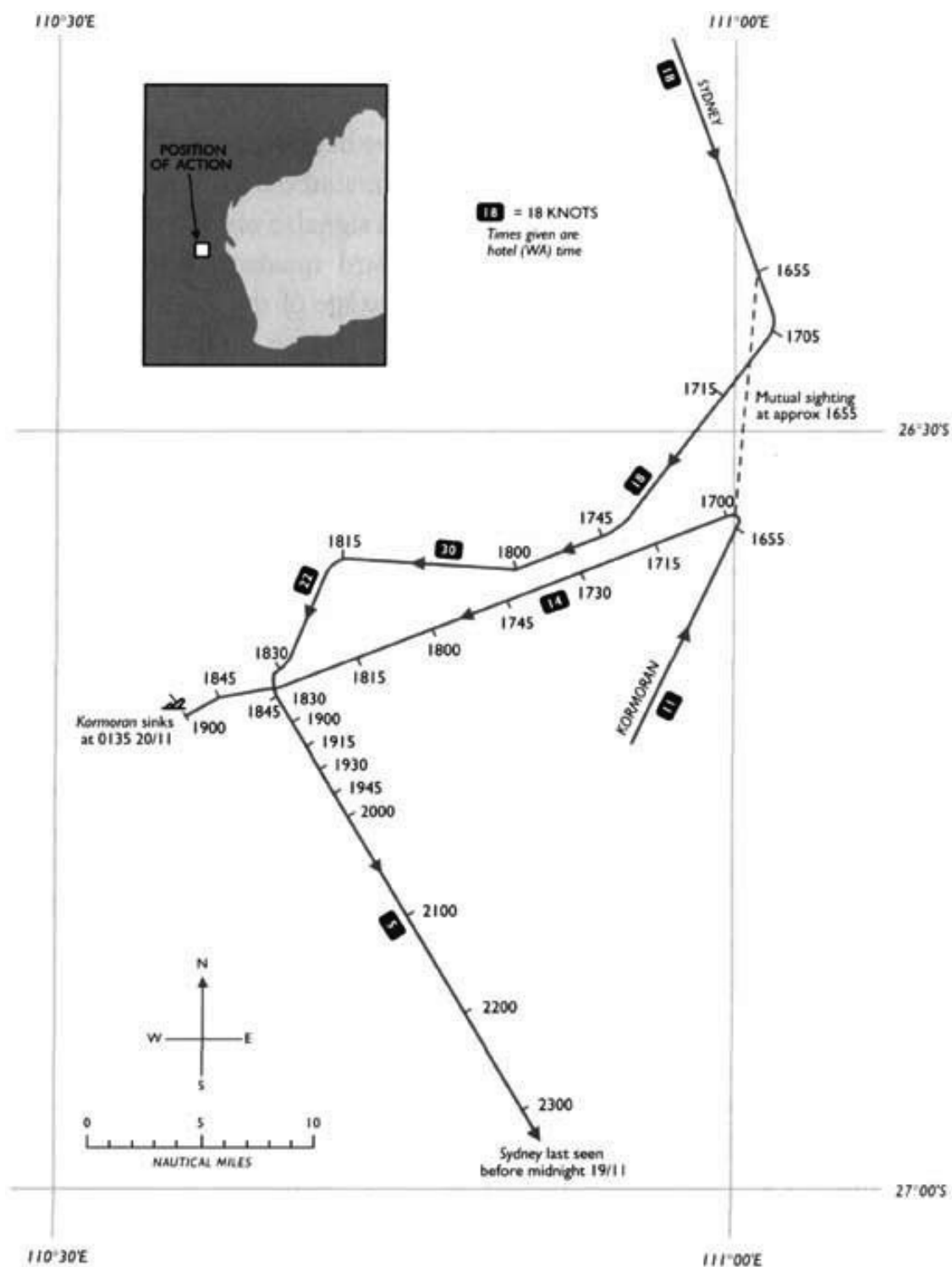


Схема боя «Сиднея» с «Кормораном»
(из архива автора)

Следует отметить, что на борту «Корморана» использовалось поясное время «Golf» (GMT +7). Башни главного калибра в немецком флоте именовались «А», «В», «С», «D», а в английском – «А», «В», «Х», «Y». Несколько слов также о системе радиосигналов, подававшихся атакованными союзными торговыми судами. В начале войны использовался трехбуквенный код: «RRR» – атакован боевым кораблем, «SSS» – атакован подводной лодкой, «QQQ» – приближается подозрительный корабль, за которыми следовали позывные судна и его координаты. С появлением рейдеров система сигналов была изменена, чтобы отличать боевые корабли от вооружен-

ных торговых судов-вспомогательных крейсеров, при этом трехбуквенный код был заменен на четырехбуквенный: “RRRR” – атакован боевым кораблем, “QQQQ” – замаскированным торговым судном-рейдером, “SSSS” – подводной лодкой. Исходя из результатов допроса радистов немецкого рейдера, а также радиосигналов, полученных радиостанциями Джералдтон (Западная Австралия) и австралийского буксира “Усо”, можно предположить, что рейдер в 17.03 G передал: QQQQ 26S 11E 1000GMT, за чем возможно следовало STRAAT MALAKKA.

Существуют различные версии о причине подачи этого сигнала. Вот одна из них. С октября 1941 года в силу вступили новые инструкции о подаче германскими судами сигналов при их встрече с противником. На международной частоте для сигналов бедствия они должны были передать: “QQQQ” или “RRRR”, за чем следовали секретные (немецкие) позывные судна с добавлением буквы “G”. Хотя “Корморан” не передал свои позывные, буква “G” в “GMT” могла означать, что рейдер в опасности. Косвенным подтверждением этой версии является сигнал, переданный HSK “Atlantis” при его встрече с HMS “Devonshire”: “RRR RRR RRR POLYPHEMUS 4 20 S 18 35 W 0940GMT”.

История боя “Корморан” – “Сидней” имеет ряд загадочных моментов, являющимися до сих пор источником вдохновения для многих исследователей:

Почему “Сидней” подошел так близко к противнику?

Был ли он изготовлен к бою?

Какова судьба австралийского крейсера?

Успел ли “Сидней” передать в эфир сообщение о бое?

Ответ на первый вопрос имеет множество версий, в основном опирающихся на пресловутое “тевтонское вероломство” или некомпетентность командира “Сиднея”. Так, утверждалось, что германский рейдер поднял белый флаг, попросил медицинскую помощь и т. д. и т. п. Чтобы несколько прояснить обстоятельства событий, предшествовавших бою, обратимся также к показаниям сигнальщика “Корморана” Альбаха (Ahlbach), данными им сотрудникам австралийской военно-морской разведки. По его утверждениям (совпадавшим с показаниями Детмерса), “Сидней” подавал сигнал “NNJ” около полудня, не получив ответа. Вероятно поэтому он решил сократить дистанцию, чтобы использовать флажную сигнализацию. Австралийский корабль поднял сигнал “VN” (“Поднимите свои позывные”), на что рейдер ответил “PKQI”, что соответствовало позывным “Straat Malakka”. При этом дистанция между судами была около 8000 м. Во время этого этапа маневрирования “Сидней” удерживал “Корморана” на своих носовых курсовых углах, показывая ему наиболее узкий силуэт и держа в зоне обстрела носовых башен. Затем последовали запросы о порте назначения, на что был получен ответ “Batavia” и грузе (ответ – “Piece goods” – генеральный груз). Вскоре “Сидней” поднял сигнал “IK”, вызвавший недоумение экипажа рейдера (по международному своду сигналов это означало “приготовьтесь к циклону, урагану или тайфуну”).

В 18.15 “Sydney”, находившийся в 9000 м по правому борту германского рейдера, повернул вправо и около 18.30 приблизился на дистанцию около 1500 метров и лег на параллельный курс, подавая при этом световой сигнал “поднимите свои секретные позывные”. Всему этому можно дать вполне простые и логичные объяснения. Burnett удостоверился, что “Straat Malakka” отсутствует на VAI (настоящее судно под этим названием в этот самый день вышло из мозамбикского порта Бейра), его объявленный порт назначения абсолютно не соответствует курсу, которым следовало подозрительное судно и он не может дать свои секретные позывные. Поэтому крейсер приблизился и лег на параллельный курс, чтобы произвести визуальную идентификацию (на кораблях британского флота для этого использовались книги Tabbott-Booth “What Ship is That”, в которой приводилась информация о силуэте, тоннаже, размерах и скорости судов и “Lloyd’s Register”), что было абсолютно невозможно сделать, находясь на кормовых курсовых углах. При этом крейсер старался, следуя указаниям Адмиралтейства, предотвратить затопление подозрительного судна путем высадки досмотровой группы, о

чем свидетельствовали показания членов экипажа “Корморана”, включая Детмерса, о том что шлюпка левого борта “Сиднея” была приготовлена к спуску (из сохранившихся корабельных журналов крейсера видно, что учения “anti-scuttling party” проводились регулярно, последнее – 24 октября 1941 года). Вероятнее всего, командир австралийского крейсера считал, что имеет дело с немецким блокадопрорывателем или судном снабжения, так как во всех предыдущих столкновениях британских кораблей со вспомогательными крейсерами противника последние открывали огонь с дистанции не менее 16000 ярдов, не позволяя противнику подойти ближе.

А теперь перейдем ко второму вопросу: была ли объявлена боевая тревога на “Сиднее” при преследовании рейдера? Весьма распространено мнение, что в это время его экипаж не находился на своих боевых постах и огонь противника застал его врасплох, при чем в качестве доказательства приводятся свидетельства членов экипажа германского рейдера, включая самого Детмерса. Например, утверждалось, что можно было наблюдать людей в белой одежде и фартуках (которых отнесли к камбузному персоналу и стюардам), стоявших вдоль лееров крейсера и глазевших за “Корморан”, а расчеты зенитных орудий не находились на своих боевых постах. Однако, все свидетели единогласно утверждают, что орудия главного калибра и торпедные аппараты левого борта были направлены на “Корморан”.

На кораблях Royal Navy существовали четыре степени боевой готовности (Degrees of Readiness). При первой степени все члены экипажа находились на своих боевых постах (“action stations”), при второй (“action stations relaxed”) экипаж должен был находиться рядом со своими боевыми постами, но его небольшая часть могла их оставить для приема пищи и отдыха. Третья степень готовности носила название “defence stations”. При этом на боевых постах оставалась одна боевая смена или ее часть, в зависимости от вида и степени опасности. При четвертой степени (“cruising stations”) люди находились только на некоторых боевых постах, а остальные члены экипажа несли обычные вахты.

Сохранившиеся корабельные журналы “Sydney” свидетельствуют о том, что в период командования Burnett на крейсере использовались только две степени боевой готовности – первая и четвертая. Скорее всего, люди в “белой одежде и фартуках” и были расчетами четырехдюймовых зенитных орудий. Ведь тропическая форма австралийских моряков состояла из белых шорт и маек, а заряжающие и подносчики снарядов зенитных орудий носили защитные фартуки.



Расчет четырехдюймового зенитного орудия «Сиднея»
(Australian War Memorial)

А теперь более подробно рассмотрим ход боя. Около 17.30 “Корморан” поднял германский военно-морской флаг, демаскировал свои орудия и открыл огонь с дистанции 1100–1500 метров в ответ на требование “Сиднея” дать секретные позывные. Огонь был открыт менее, чем через минуту после подачи Детмерсом команды. Артиллерийский бой продолжался около

55 минут, и был прерван, когда “Сидней”, находился на дистанции около 10000 метров. “Корморан” успел произвести 10 (по другим данным – около пятнадцати) залпов из 150-мм орудий.

Основными целями являлись мостик, посты управления стрельбой и машинно-котельные отделения крейсера в районе ватерлинии. Второй залп (три выстрела) – попадания в мостик (уничтожена почти вся надстройка), сбита фок-мачта, пожар в районе надстройки. Одновременно огонь ведут 37-мм и 20-мм артиллерия. Снаряды 37-мм орудия правого борта выводят из строя ДСТ “Сиднея”. Зенитная артиллерия сметает людей с палубы австралийского корабля, не позволяя ему использовать зенитные орудия и торпедные аппараты. Третий залп (всеми четырьмя орудиями правого борта) выводят из строя носовые башни главного калибра, снаряды четвертого залпа попадают в носовые башни и носовое машинное отделение. Приблизительно в это же время по “Сиднею” выпускаются две торпеды из надводных торпедных аппаратов правого борта. Одна из торпед поражает противника в районе башни “А”. Огромное облако черного дыма обволакивает корабль и когда оно рассеивается, видно, что “Сидней” получил дифферент на нос, а его скорость упала до 5–7 узлов. Крейсер поворачивает влево и проходит по корме “Корморана”. Многие свидетели расценивают этот маневр как попытку тарана, хотя, скорее всего, он был вызван неисправностью рулевого устройства или машины, а возможно и запоздалой попыткой уклониться от выпущенных торпед. Рейдер продолжает вести огонь из орудий правого, а затем левого борта, добиваясь попаданий в машинное отделение, район торпедных аппаратов, зенитных орудий, один из снарядов срывает крышу с башни “В”. Из-за высокого темпа стрельбы 150-мм орудий они перегревались, что приводило к временным отказам откатных устройств и задержкам стрельбы. Тем не менее, от 50 до 100 снарядов поразили противника. Около 19.00 с дистанции 7000 метров “Корморан” выпускает одиночную торпеду из подводного торпедного аппарата по объётому пламенем медленно удаляющемуся “Сиднею” – промах. В 19.25 Детмерс отдает команду прекратить огонь.

Австралийский корабль открыл огонь почти одновременно с противником – разница составляла не более 15 секунд (а по утверждению Детмерса – на полсекунды раньше) – еще одно свидетельство того, что он был в полной боевой готовности. Первый залп был дан всеми восемью орудиями главного калибра под управлением центральной системы управления стрельбой и по всей вероятности был нацелен в мостик рейдера. Один из снарядов попал в дымовую трубу и взорвался, при этом его осколки ранили двух человек из расчетов 20-мм орудий и повредили одну из спасательных шлюпок. Три снаряда прошли между мостиком и трубой, вывели из строя главную радиостанцию и взорвались в море, что дало повод Детмерсу говорить о перелете.



«Сидней» ведет огонь по «Корморану»
(Картина Ross Shardlow)

Второй залп «Сиднея» был сделан с некоторой задержкой (приблизительно после пятого залпа рейдера), что вероятно было вызвано выходом из строя DCT. Скорее всего, огонь вели только кормовые башни с использованием местного управления, хотя не исключено, что башни «А» и «В» могли еще оставаться в строю. Согласно машинному журналу Детмерса, при этом в машинное отделение попало не менее четырех снарядов (около 17.35 G). Один из них пробил переборку топливного диптанка и горящее топливо хлынуло в отсек. Второй прошел сквозь машинное отделение, не взорвавшись при этом, и перебил трубопроводы главной пожарной магистрали, проходившие вдоль обеих бортов. Приблизительно в это же время была выведена из строя переносная установка пенотушения, располагавшаяся по левому борту машинного отделения. Взорвавшийся на правом борту снаряд повредил систему возбуждения главных генераторов и вывел из строя трансформаторы. Это привело к остановке гребных электродвигателей и обесточиванию судна, в том числе и резервной радиостанции. Еще один снаряд взорвался позади машинного отделения. Пожар в машинном отделении стал неконтролируемым и был отдан приказ оставить его, хотя главные дизели продолжали работать. При этом в центральном посту управления силовой установкой (ЦПУ), расположенном в кормовой части машинного отделения, оставались 18 человек во главе со старшим механиком капитан-лейтенантом Штером (Stehr), которому командир корабля отдал приказ ввести в строй хотя бы один главный дизель-генератор. Однако проникнуть в этот отсек было уже невозможно, а вскоре весь персонал ЦПУ, за исключением одного человека, погиб.

Была предпринята попытка ликвидировать пожар в МО, проникнув туда из отделения гребных электродвигателей, но безуспешно. Бушевавший пожар стал угрожать прилегающим погреба́м боеза́паса и они были затоплены.

«Сидней» произвел еще несколько залпов из башен «Х» и «У», а на последнем этапе боя, по утверждению некоторых свидетелей, также из четырехдюймовых орудий правого борта. Один из снарядов попал в орудие No.3 рейдера, рикошети́ровал и взорвался в море. При этом погиб один человек, а несколько было ранено. После того как «Сидней» прошел по корме «Корморана» и оказался слева от него, кормовые башни оставались развернутыми на левый борт, то-есть были закли́нены или отсутствовало электропитание. В это же время крейсер произ-

вел четырехторпедный залп из аппаратов правого борта, который не достиг цели. Некоторые свидетели утверждали, что “Сидней” на первом этапе боя выпустил две торпеды из аппаратов левого борта.

В 19.25 “Корморан” прекратил огонь. Его противник медленно удалялся курсом около 150°, объятый пламенем от носа до кормовой трубы (некоторые свидетели утверждали, что наблюдали пожар и в кормовой части). Крейсер имел большой дифферент на нос, незначительный крен, временами его винты оголялись. Между 21.00 и 22.00 корабль исчез из виду и можно было наблюдать только зарево на горизонте. После полуночи оно постепенно погасло. Моряки “Корморана” утверждали, что не слышали звуков взрывов на борту “Сиднея” и очень удивились, узнав о его гибели. Некоторые из них были даже возмущены тем, что австралийский крейсер не оказал им помощь после гибели рейдера.

Каковы же возможные причины гибели “Сиднея”? Исследования, проведенные британским Адмиралтейством, показали, что попадание торпеды в его носовую часть не могло быть фатальным. При этом он получал дифферент на нос 4 фута, крен 7° на левый борт и терял 8 % запаса плавучести. Возможной причиной гибели мог быть взрыв боезапаса в результате пожара. Взрыв носовых погребов шестидюймовых орудий маловероятен, так как они скорее всего были затоплены в результате попадания торпеды. Однако, не исключалась возможность взрыва носовых погребов четырехдюймовых орудий или торпед в аппаратах левого борта, где пожар, подпитываемый 122 галлонами авиационного бензина из баков палубного самолета, был наиболее интенсивен. Другой вероятной причиной гибели могла быть потеря остойчивости или плавучести в результате затопления части машинных отсеков. Свидетели наблюдали густой черный дым в средней части корабля и свечение обшивки корпуса в этом районе. Это возможно свидетельствует о сильном неконтролируемом пожаре в котельном или машинном отделении, подпитываемым топливом из поврежденных танков. Единственной возможностью выяснить причину гибели крейсера является обследование затонувшего корабля.

Считается, что в ходе боя погибло не менее одной трети экипажа “Сиднея” (около 200 человек). Артиллерийский огонь и пожары вывели из строя основную часть спасательных средств крейсера, кроме того, шлюпки, хранившиеся в его средней части, спускались на воду с помощью крана, который скорее всего был поврежден. Следует отметить, что конструкция спасательных плотов (Carley Float) гарантировали выживание их обитателей максимум в течение 3–4 суток. Примером может служить судьба моряков британского крейсера HMS “Neptune”, подорвавшегося на mine в декабре 1941 года у берегов Ливии. Из 16 человек, находившихся на борту Carley Float, через четыре дня в живых остался только один.

Единственными предметами, найденными после гибели “Сиднея”, были спасательные плот и жилет. Долгое время существовало мнение, что пробоины в корпусе плота являются результатом пулеметного огня, которым немцы уничтожили спасавшихся на нем австралийских моряков. Однако, проведенные в 1993 году AWM (Australian War Memorial) исследования показали, что пробоины вызваны осколками фугасных снарядов. 6 февраля 1942 года у побережья Christmas Island был обнаружен плот Carley Float с полуразложившимися останками человека. Многие обстоятельства свидетельствуют о том, что он принадлежал HMAS “Sydney”.

Теперь обратимся к широко распространенной “японской” версии гибели “Сиднея”. Согласно ей, австралийский корабль был потоплен японской подводной лодкой. В качестве доказательства приводился тот факт, что на спасательных шлюпках “Корморана” были найдены бутылки с пригодным к употреблению молоком японского производства (одна из них до сих пор экспонируется в Военном музее в Boulder, Западная Австралия). Несмотря на утверждения немцев о том, что молоко было получено с прибывшего из Японии судна снабжения “Kulmerland”, многие считали, что его передали с японской подводной лодки или судна, которое также подобрало уцелевших членов экипажа “Сиднея”.

Однако, результаты анализов, проведенных в начале 1942 года Департаментом сельского хозяйства Австралии, показали, что молоку уже несколько месяцев, хотя технология его консервации поразила местных специалистов. Другую пищу японской версии дало переданное японской радиостанцией сообщение о том, что “Сидней” был захвачен и отбуксирован в Японию. 17 февраля 1942 года одна из китайских радиостанций сообщила, что офицеры этого корабля интернированы в Токио. Надежды на спасение части экипажа “Сиднея” подкрепляли обстоятельства, связанные с исчезновением в марте 1942 года австралийского крейсера HMAS “Perth” вместе с 682 членами экипажа.

Последнее сообщение с него о столкновении с противником в Зондском проливе было получено 28 февраля. Через 6 месяцев японская радиостанция передала список военнопленных с “Perth”. Эти факты подтвердились после потопления американской подводной лодкой в сентябре 1944 года японского транспорта “Rakuyo Maru”. Среди спасенных с него находились 4 члена экипажа “Perth”.

После окончания военных действий оккупационными силами Британского Содружества в Японии были предприняты поиски моряков “Сиднея”. Была запрошена информация у бывшего германского военно-морского атташе в Токио и японского военно-морского министерства, исследованы японские морские архивы. Результаты были однозначны – суда стран Оси не подбирали и не доставляли в Японию кого-либо из членов экипажа HMAS “Sydney”, а японских подводных лодок в Индийском океане в это время не было. Следует отметить, что германское военно-морское командование получило подробную информацию об всех обстоятельствах боя “Корморана” с “Сиднеем” еще в 1943 году, когда на родину вернулся доктор “Корморана” Siebert Habben, репатриированный в ходе обмена медицинским персоналом из числа военнопленных.

Выход из строя силовой установки “Корморана” и пожар, угрожавший взрывом находившихся на борту сотен мин заставил Детмерса приблизительно в 19.30 отдать приказ об оставлении судна. Эвакуация экипажа проводилась в два этапа при нехватке спасательных средств. Из четырех шлюпок, размещенных на средней надстройке, можно было использовать только одну с левого борта (вторая была повреждена в ходе боя, а к шлюпкам правого борта нельзя было добраться из-за пожара). Кроме нее были использованы две шлюпки, хранившиеся на верхней палубе и три резиновых плота. Первая группа покинула корабль между 20 и 21 часами. На борту осталось 124 человека, включая почти всех офицеров. В их распоряжении оставались две большие стальные шлюпки, хранившиеся в трюме N 1. На их спуск на воду было затрачено около трех часов, так как электропитание отсутствовало и пришлось делать это вручную, используя систему блоков. Вторая группа покинула судно между 23.30 и 24.00 незадолго до его взрыва. Хорошая морская выучка, высокий моральный дух и дисциплина немецких моряков позволила спастись 315 членам экипажа “Корморана” из 393, включая трех китайцев с потопленного 10 месяцев назад судна “Eurylochus”. 25 человек погибли в бою, а остальные уже после оставления судна.

Успел ли “Сидней” передать какое-либо радиосообщение о встрече и бое с “Кормораном”? Согласно официальной версии – нет. Считается, что Бернетт перед боем продолжал соблюдать радиомолчание, а первые залпы противника сбили фок-мачту, к которой крепились антенны всех радиостанций крейсера. Однако, согласно многим публикациям, не менее трех военно-морских радиостанций в Австралии (журналы двух из них по данным отчета парламентской комиссии отсутствуют в архивах) и одна в Сингапуре вечером 19 ноября приняли радиোগраммы с “Сиднея”.

Была ли надежда обнаружить погребенные на дне Индийского океана “Корморан” и “Сидней”? Основной проблемой являлось отсутствие точных координат мест их гибели, в отличие от уже найденных “Титаника” и “Бисмарка”, районы поиска которых составляли около 500 квадратных километров. Австралийские специалисты считали, что поиск “Корморана”,

место гибели которого является более-менее известным, придется вести на площади около 7200 квадратных километров, а «Сиднея» на еще большей территории. Доктор Роберт Баллард (Robert Ballard), прославленный исследователь затонувших судов, прокомментировал это следующими словами: «Поиск «Сиднея» не похож на поиск иголки в стогу сена, так как стог еще не найден». Поэтому в 2002 году командование RAN (Австралийского военно-морского флота) рекомендовало Федеральному правительству Австралии отложить поиск, стоимость которого могла достичь 10 миллионов долларов, до тех пор, пока местонахождение судов не будет определено более точно.

Однако, интерес к судьбе «Сиднея» не угасал. Эту идею поддержало и федеральное правительство Австралии. Премьер-министр Джон Ховард заявил в мае 2006 года: «Находка HMAS «Sydney» позволит закрыть важную главу военной истории Австралии и принесет долгожданное облегчение страданиям семей, а также позволит должным образом признать жертву, принесенную 645 членами его экипажа».

Для поиска «Сиднея» в Австралии была создана компания HMAS Sydney Search Pty Ltd во главе с отставным коммодором австралийского флота Бобом Троттером. Новый этап поисков намеревалась производить британская компания «Blue Water Recoveries», возглавляемая американцем Дэвидом Мирнсом, известного находками кораблей «Худ» и «Бисмарк». Всего за свою 20-летнюю карьеру он отыскал около 50 затонувших судов, включая каравеллу из состава экспедиции Васко да Гаммы, затонувшую 500 лет назад. Вот как D. Mearns прокомментировал высказывание Балларда о стоге сена: «Это было правильным замечанием несколько лет назад, но сейчас мы получили доступ к важным документам и все они указывают на одно и то же место. Мы сузили район поиска до одного стога сена, хотя довольно большого».

Важную роль в этом сыграли и новые свидетельства оставшихся в живых участников тех далеких событий. Большинство экспертов считают, что бой происходил в районе с координатами 26°34S, 111°E. Сначала планировалось вести поиски «Корморана» в районе площадью до 900 квадратных морских миль с глубинами 2500–4200 метров с помощью гидролокаторов бокового обзора и дистанционно управляемого подводного аппарата. Mearns оценивал вероятность обнаружения вспомогательного крейсера в 70–80 %. В случае находки «Корморана» предполагалось начать поиск «Сиднея» в направлении, в котором по рассказам немецких моряков удалился австралийский корабль.

Существенным моментом являлся успешный поиск останков неизвестного моряка, выброшенного на плоту и похороненного на острове Christmas Island в феврале 1942 года, предпринятый летом 2006 года по заданию Министерства обороны Австралии. Министерство опубликовало предварительные результаты исследования останков. Из них в частности следует, что в черепе найден осколок снаряда крупного калибра, содержащий кремний и марганец, что соответствует немецкой технологии того времени и в корне отличается от японской. Это обстоятельство, а также одежда погибшего моряка, соответствующая используемой австралийским ВМФ, свидетельствуют в пользу того, что останки могут принадлежать члену экипажа «Сиднея».

Возможные затраты на поиски «Корморана» и «Сиднея» оценивались в 4,6–4,9 млн австралийских долларов. Собранных денег хватило только на аренду судна SV „Geosounder” на 45 дней.

Мирнс намеревался в первую очередь искать «Корморан», поскольку его приблизительное местонахождение можно было предсказать. Позиция «Сиднея» могла быть определена только после обнаружения «Корморана». «Geosounder» вышел в море 29 февраля 2008, а «Корморан» был обнаружен после полудня 12 марта. Рейдер разломился после взрыва минного погреба и его два больших обломка лежали на глубине 2560 м на расстоянии 1300 м друг от друга. Мелкие обломки усеяли площадь в виде овала (центр в точке 26°05'46"S; 111°04'33"E)

между большими обломками. Утром 17 марта австралийский премьер-министр Кевин Радд объявил о находке рейдера.



150-мм орудия «Корморана»
(www.trinixy.ru)



Нос «Сиднея»
(www.trinixy.ru)

«Сидней» был обнаружен 17 марта, спустя несколько часов после объявления о находке «Корморана». Нос корабля отломился и лежал на противоположном конце поля из обломков растянувшегося на 500 м к северо-западу от корпуса. Корабли находились в 21,1 км друг от друга. Повреждения «Сиднея», установленные поисковой группой, совпадали с описаниями, данными командой «Корморана» после битвы. 14 марта 2011 «Сидней» и «Корморан» были включены в список национального наследия Австралии.

Глава восьмая

Последний “Victory” или краткая история “Lane Victory”

Для большинства людей войны ассоциируются с сухопутными и морскими сражениями, боевыми кораблями и самолетами, танками, ракетами и артиллерией. И совсем незаметными на их фоне остаются скромные труженники – торговые суда и их экипажи. А ведь без них ведение многих военных действий, в первую очередь на заморских театрах, было бы просто невозможным. И понесенные ими жертвы часто бывают сопоставимы с потерями вооруженных сил. Так, в ходе Второй мировой войны торговый флот США потерял 6795 моряков (второе место после морской пехоты по отношению к общей численности персонала), около 600 человек побывало в лагерях противника для интернированных, 674 судна были потоплены.

Я хочу рассказать об одном из этих судов-ветеранов-“Lane Victory”. Сейчас это любовно отреставрированное членами американской ассоциации ветеранов торгового флота (U.S. Merchant Marine Veterans World War II) судно доступно для посещения у 94-го причала порта Los Angeles (San Pedro, California). Попасть на его борт можно и с помощью Интернета (www.lanevictoryship.com).



«Лэйн Виктори» в Сан Педро
(www.lanevictoryship.com)

К середине 30-х годов торговый флот и судостроительная промышленность США находились в состоянии упадка. Огромное количество судов, построенных в годы Первой мировой войны и “по-инерции” в первые послевоенные годы не находило спроса, вдобавок ко всему, они устарели морально и физически. Так, к 1936 году возраст 90 % судов под американским флагом составлял около 20 лет, а скорость большинства из них не превышала 10–11 узлов.

Власти страны понимали, что в случае будущего военного конфликта потребуется огромное количество современных быстроходных торговых судов, которые можно будет использовать и в качестве вспомогательных судов ВМФ. В 1936 году Конгрессом был принят Закон о торговом флоте (Merchant Marine Act) и образована Комиссия по делам торгового флота (United States Maritime Commission) для создания современного флота и развития заморской торговли. Вновь созданная Комиссия с 1937 года начала осуществление амбициозной программы строительства новых торговых судов. В течение ближайших десяти лет планировалось ввести в строй 500 судов тоннажом 4 миллиона тонн. В дальнейшем эта программа неоднократно пересматривалась в сторону увеличения. Строились быстроходные танкеры и сухогрузные суда трех типов (С-1, С-2 и С-3).

В августе 1940 года была поставлена задача строить по 200 судов в год на 19 судостроительных верфях. Значительная часть этих судов поставлялась Великобритании (а позднее и другим союзным странам) по программе Lend-Lease для компенсации потерь ее флота в результате действий немецких подводных лодок. В новой кризисной ситуации требовалось поточное строительство еще большего количества простых и дешевых судов. Исходя из этого, в феврале 1941 года Президент Roosevelt объявил о новой судостроительной программе страны. Она предусматривала строительство судов типа “Liberty”, которым FDR дал кличку “гадкие утята”, намекая на их непритязательный внешний вид.

Первое судно этого типа “Patrick Henry” было спущено на воду в сентябре 1941 года, его ходовые испытания начались в конце того же года. Использование сварки и секционного метода строительства позволило довести темп поставки “гадких утят” до невиданных в истории судостроения темпов. Так, “Robert E. Peary” был построен всего за 4 дня и 15,5 часов. Всего в строй вступило более 2700 судов типа “Liberty”. Многие из них бороздили просторы морей даже в 70-х годах двадцатого века и пользовались заслуженной любовью моряков.

Если в первые годы войны первоочередной задачей было “количество”, то-есть строительство большего числа судов, чем их топил противник, то после коренного перелома в Битве за Атлантику в мае 1943 года (“Black May”), когда суммарный тоннаж судов построенных на верфях США превысил 19 миллионов тонн, встал вопрос и об их качестве. Теперь, наряду с эффективным выполнением военных перевозок, будущие суда должны были стать ядром конкурентоспособного после-военного торгового флота. Исходя из этого, в начале 1942 года Maritime Commission начала проектирование судна нового типа со скоростью не менее 15 узлов, получившего обозначение AP1. Разработка рабочих чертежей была поручена компании Bethlehem Steel (Quincy, Massachusetts).

К марту 1943 года проектирование нового типа судна EC2-S-AP1 было завершено. Буква “Е” в обозначении нового проекта значила “emergency” (экстренный), “С” – “cargo” (грузовое), “2” – длину (между 450 и 500 футами), “S” – с паровой силовой установкой и одним винтом, “AP1”-номер модификации проекта. Первоначально планировалось построить до 1600 таких судов.

Наибольшие трудности возникли при выборе главной силовой установки. В конце-концов остановились на немецком дизеле Lentz мощностью 5500 лошадиных сил при 85 оборотах в минуту, лицензией на производство которого владела фирма American Shipbuilding Company (Cleveland). Проектная скорость судна с этим двигателем составляла 15,5 узла. Другими вариантами являлись паротурбинные установки мощностью 6000 л.с. (проект EC2-S-AP2, скорость 16 узлов) и 8500 л.с. (EC2-S-AP3, скорость 17 узлов).

28 апреля 1943 года обозначение “EC2” было изменено на “VC2”, а новый тип судов получил наименование “Victory”. Первые контракты на их строительство (тип AP3) получили компании Oregon Shipbuilding Company (Portland, Oregon) и California Shipbuilding Company (Los Angeles). Строительство дизельных судов AP1 поручили Bethlehem-Fairfield (Baltimore),

Richmond Yards No.1 и No.2 (California), Delta Shipbuilding Company (New Orleans), Houston Shipbuilding Corporation (Texas) и South Eastern Corporation (Savannah, Georgia).

Производство дизелей Lentz столкнулось со множеством проблем как технического, так и юридического (лицензия на его производство была выдана страной, ставшей противником в войне) и не увенчалось успехом. Вместо них было решено использовать паровые турбины, производство которых к этому времени удалось увеличить.

Головное судно нового типа “United Victory” было спущено на воду 28 февраля 1944 года, а уже в следующем месяце оно отправилось в свой первый рейс. Постепенно темпы строительства “Victory” наращивались, судостроительные компании переходили на их выпуск вместо прежних “Liberty”. Всего в строй вступило 531 судно типа “Victory” – 414 грузовых (272 типа AP2, 141 типа AP3 и одно дизельное AP4) и 117 десантных транспортов (attack transports) AP5. Кроме того, было построено три судна модифицированного проекта AP7.

Первые 33 судна серии носили имена стран-членов Организации Объединенных наций (“Brazil Victory”, “Paraguay Victory” и т. п.), за ними последовали города США (“Des Moines Victory”, Las Vegas Victory” и так далее). Третья группа судов была названа в честь американских университетов и колледжей. Наш герой “Lane Victory” (строительный номер V-794) получил имя Lane College (город Jackson, штат Tennessee). Он был 46-м из 69 судов типа AP2, построенных California Ship-building Corporation (“CalShip”).

Строительство этой верфи началось 14 января 1941 года на острове Terminal Island в порту Los Angeles, а уже через 8 месяцев с ее стапелей сошел первый “Liberty” – “John Fremont”. В июле 1942 года “CalShip” поставила мировой рекорд, сдав 15 судов, но уже в июне следующего года он был побит – за этот месяц 20 новых “Liberty” отошли от причалов верфи. Это особенно удивительно тем, что подавляющее большинство из 45000 рабочих верфи, включая 7000 женщин, никогда прежде не имело опыта строительства судов. Позднее число работников достигло 55000. 27 октября 1945 года “CalShip” сдала свое последнее, 467 по счету, судно.

Киль V-794 был заложен 5 апреля 1945 года, а 27 июня новое судно стоимостью 3 миллиона долларов было передано владельцу – US Maritime Commission. Оператором судна стала известная по сей день судоходная компания American President Lines.

“Lane Victory” имел цельносварной стальной трехостровной (бак, средняя надстройка и небольшая надстройка на юте) корпус со следующими основными харак-теристиками:

Длина наибольшая – 138,76 м
 Длина между перпендикулярами – 133,05 м
 Ширина наибольшая – 18,9 м
 Средняя осадка в грузу – 8,53 м
 Полное водоизмещение – 15200 т
 Дедвейт – 10750 т
 Тоннаж – 7612 БРТ

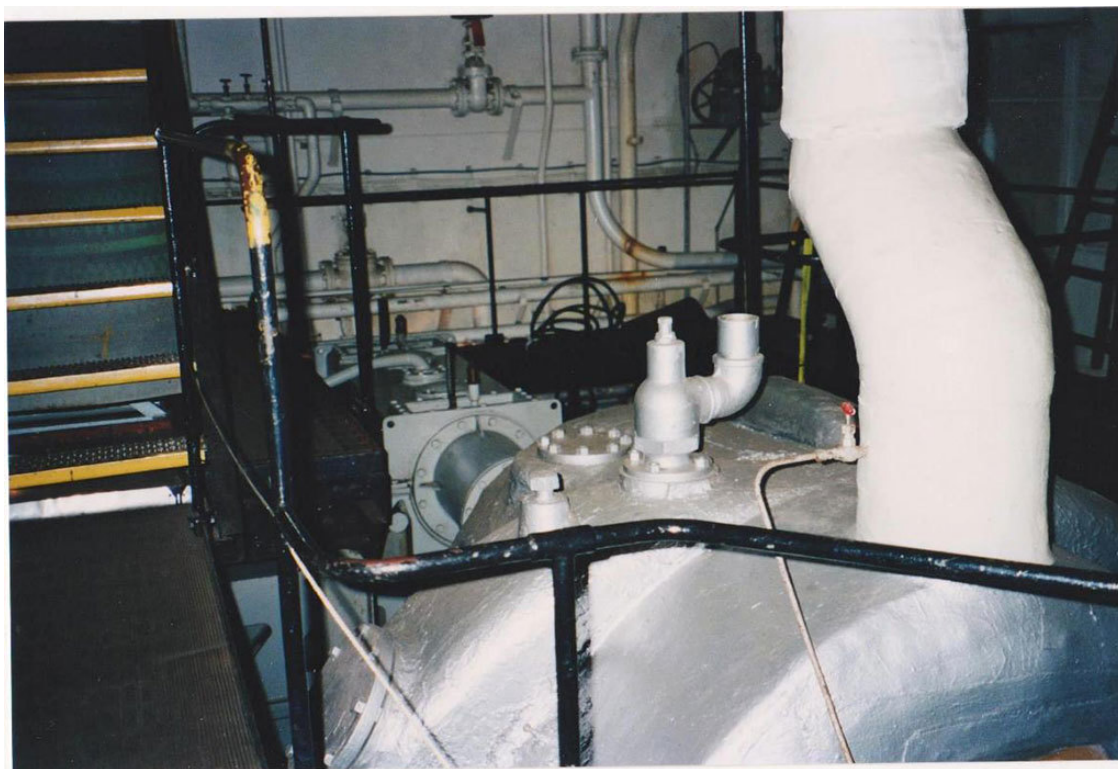
В отличие от “Liberty”, с их “ящичной” формой корпуса, “Victory” были более обтекаемыми. Одной из серьезных болезней “гадких утят” было появление трещин в корпусе, в первую очередь в местах концентрации напряжений (ширстрек, палуба в районе грузовых люков трюмов и т. д.). При проектировании VC2 этого постарались избежать, в частности путем увеличения расстояния между шпангоутами с 30 до 36 дюймов, что делало корпус более гибким на волне. По всей длине судно имело двойное дно. Междудонные танки служили для хранения запасов топлива, водяного балласта и пресной воды.

“Victory” имели семь водонепроницаемых переборок, две непрерывные палубы и пять грузовых трюмов (три впереди и два позади машинного отделения). Три носовых трюма имели твиндеки, в трюме номер 4 располагались два диптанка, использовавшиеся для хранения топлива, водяного балласта или перевозки груза, в диптанки в пятом трюме могли приниматься

только топливо или балласт. Запас топлива составлял 2833 тонны, пресной воды 300 т, водяной балласт – до 3129 т.

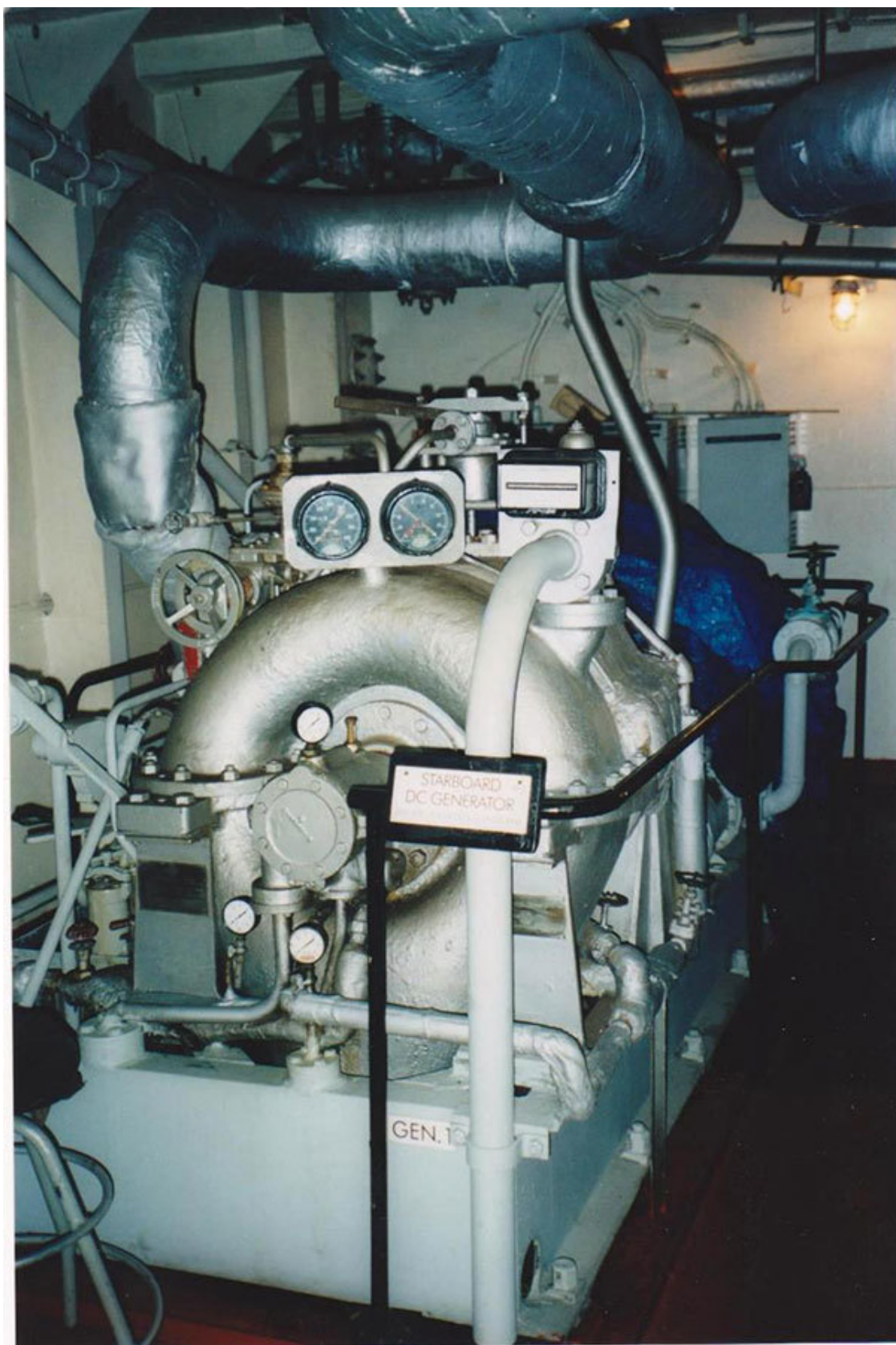
Три мачты и четыре грузовые колонны (kingpost) для производства грузовых операций были вооружены четырнадцатью стрелами грузоподъемностью по 5 тонн и двумя тяжеловесными стрелами (30 и 50 тонн), обслуживавшимися 24 грузовыми лебедками. Для производства якорно-швартовных операций служили брашпиль и кормовой швартовный шпиль. Все палубные механизмы имели электропривод, в отличие от “Liberty”, где применялся привод паровой. Спасательные средства состояли из четырех стальных шлюпок (две моторные) общей вместимостью 124 человека, четырех двадцати- и двух пятнадцатиместных плотов.

Главная силовая установка состояла из активно-реактивной паровой турбины с двухступенчатым редуктором фирмы Allis-Chalmers мощностью 6000 л.с. при 90 оборотах в минуту, работавшую на четырехлопастной бронзовый винт диаметром 5,56 метра и двух секционных водотрубных паровых котлов Babcock-Wilcox паропроизводительностью по 12,5 т/час и параметрами перегретого пара 36,9 кг/см² / 400° С. Каждый из котлов был снабжен экономайзером, пароперегревателем и тремя механическими форсунками. Суточный расход топлива достигал 40 тонн. Максимальная скорость судна составляла 16,3 узла.



Главная паровая турбина «Лэйн Виктори»
(фото автора)

Судовая электростанция состояла из двух турбогенераторов постоянного тока мощностью по 300 кВт (120/240 вольт, 1250 ампер) и двух аварийных дизель-генераторов. Рулевая машина электрогидравлическая, двухплунжерная с гидравлическим телемотором. Судовая мастерская была оборудована токарным, сверлильным и наждачным станками и кладовой запасных частей.



Турбогенератор
(фото автора)

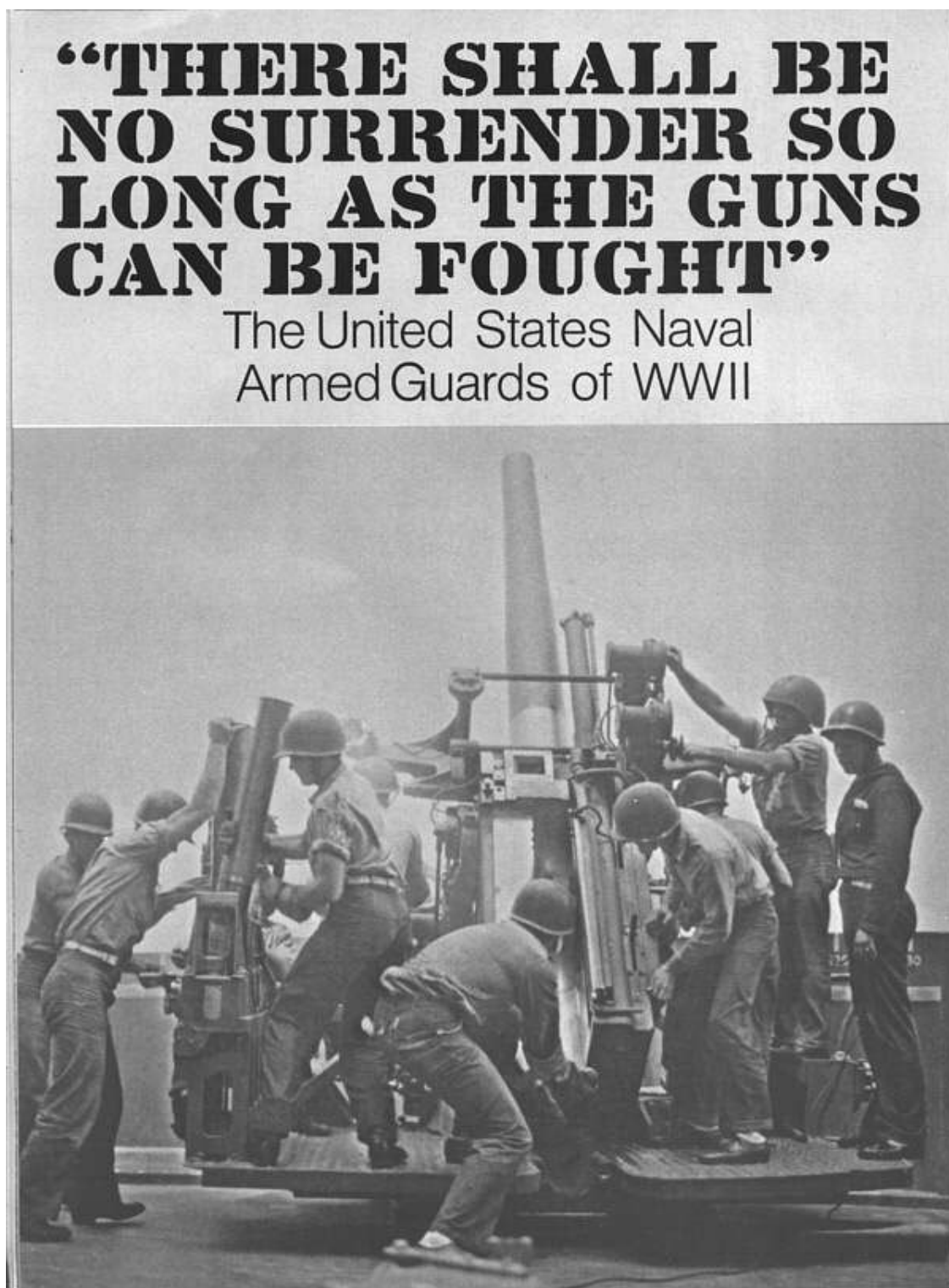
Радиоборудование было представлено двумя главными и аварийным передатчиками, двумя приемниками, автоматическим передатчиком сигналов бедствия и др. В штурманской

рубке были установлены радиоприемник и радиопеленгатор. Навигационное оборудование состояло из гирокомпаса с репитерами, магнитного компаса, эхолота и механического лота. Для предупреждения о торпедной атаке служил Torpedo Indicator производства фирмы Electro-Protective Corporation of Newark (New Jersey).

Вооружение судов типа “Victory” состояла из кормового орудия 127-мм / 38, носового орудия 76-мм / 50 и восьми 20-мм автоматов Oerlikon (по два на носу и корме и четыре в районе средней надстройки). Артиллерийское вооружение обслуживалось подразделением US Navy Armed Guards численностью 28 человек. Их жилые помещения и столовая размещались в ютовой надстройке, а под ней располагался погреб боезапаса с подъемником.



20-мм автомат Oerlikon
(из архива автора)



**“THERE SHALL BE
NO SURRENDER SO
LONG AS THE GUNS
CAN BE FOUGHT”**

The United States Naval
Armed Guards of WWII

Плакат времен Второй мировой войны
(из архива автора)

Для шестидесяти двух членов экипажа были оборудованы комфортабельные для тех времен каюты, офицерская кают-компания и столовая команды с буфетными, камбуз и госпиталь.

2 июля 1945 года “Lane Victory” вышел из порта Los Angeles в свой первый рейс в Port Hueneheme, где принял на борт более 4400 тонн военных грузов. 10 июля судно взяло курс на запад к Островам Адмиралтейства. Впереди лежали объятые огнем войны просторы Тихого

океана. Каждое американское судно, следовавшее в зону военных действий, получало следующие инструкции:

СЕКРЕТНО

От: Министра Военно-морского флота

Кому: Капитану S.S. Lane Victory

Содержание: Инструкции по затоплению торговых судов

Политика Правительства Соединенных Штатов состоит в том, что ни одно торговое судно под американским флагом не должно попасть в руки неприятеля.

Судно должно обороняться до последней возможности, применяя оружие, маневр и любые другие средства. Когда по мнению Капитана захват судна становится неизбежным, он обязан затопить его. Для этого должны быть открыты забортные клапана для затопления трюмов и отсеков, прилегающих к машинному отделению, устроены поджоги в нескольких местах и приняты другие меры для гарантированного затопления судна.

В случае, когда Капитан освобождается от командования судном, он должен передать эти инструкции своему сменщику и получить от него расписку об их получении.

Подпись: Frank Knox

Война для “Lane Victory” длилась всего около полутора месяцев – 15 августа, через два дня после окончания выгрузки в порту назначения Manus (Admiralty Islands), война на Тихом океане закончилась. Второй рейс (30 августа 1945–27 февраля 1946) судно выполнило, перевозя военные грузы и пассажиров по маршруту Сан Франциско–Гуам–Тайран–Гонолулу–Сан Франциско. Через две недели после возвращения в Сан Франциско, “Lane Victory” окончательно распрощался со своим военным обликом – орудия были демонтированы и Armed Guards покинули его борт.

Судно было передано американским правительством в тайм-чартер своему бывшему оператору American President Lines и начало мирную жизнь, перевозя грузы между различными портами многих стран. В мае 1948 года “Lane Victory” пополнил ряды одного из восьми созданных в США Резервных флотов национальной обороны (National Defense Reserve Fleets), встав на прикол в заливе Suisun Bay (Калифорния).

Пребывание в “нафталине” продолжалось недолго – вспыхнула война в Корее. Уже 10 октября 1950 года для судна начался его девятый по счету рейс. После погрузки у причала Оклендской военной базы, “Lane Victory” отправился в Иокогаму, куда прибыл 29 октября.

Следующим портом назначения был Инчон (Корея). Здесь судно ожидал необычный груз – 3000 пленных военнослужащих Корейской Народной Армии и их вооруженная охрана. Хотя переход до Пусана длился чуть больше двух суток, трое пленных умерли от голода и холода, состояние остальных было ужасным. Затем “Lane Victory” участвовал в эвакуации беженцев из северокорейского города Вонсан. В течении суток с десантных барж типа LST под огнем береговой артиллерии было принято 7009 человек, включая женщин и детей, и на следующий день они были уже в Пусане. Экипажу пришлось выполнять совершенно не свойственные ему задачи-обеспечить питание и отправление элементарных нужд такой огромной массы людей, а затем очистить грузовые трюма от гор нечистот.

В декабре 1950 года под натиском Корейской Народной Армии и Китайских Народных Добровольцев американские войска поспешно эвакуировались из Хангнам. В числе 7 торговых судов и 21 судна ВМФ, принимавших участие в этой операции, был и “Lane Victory”. 14–15

декабря под прикрытием огня крейсера и двух эсминцев он принял на борт 3834 военнослужащих, 1146 автомобилей и 10013 тонн различных грузов. Выгрузившись в Пусане, судно снова направилось в Хангнам. В общей сложности американским судам удалось вывезти оттуда 105 000 солдат, 91 000 беженцев, более 17 000 автомобилей и несколько сотен тысяч тонн грузов.

До 15 октября 1953 года “Lane Victory” совершал рейсы между портами США, Кореи, Японии и Европы. Затем, после двух недель деактивации, он снова стал на прикол в Suisun Bay. Следующего этапа активной службы (и третьей войны) пришлось ждать целых тринадцать лет.

Начиная с 1965 года Соединенные Штаты все глубже затягивала трясина вьетнамского конфликта. Постоянно возрастающий объем военных перевозок требовал все большего числа судов. На протяжении этой войны MARAD (US Maritime Administration) реактивировала 172 судна типа “Victory”, на долю которых пришлось 1/3 всего объема грузоперевозок.

20 августа 1966 года настала очередь “Lane Victory”. Долгие годы простоя не прошли безболезненно и на этот раз реактивация судна заняла около полутора месяцев. В частности, потребовалась полная замена трубок котлов. Наконец, 7 октября судно-ветеран было готово принять участие в своей очередной войне. Оператором “Lane Victory” стала Pacific Coast Transport Company (PCTC).

15 октября с грузом боеприпасов судно покинуло бухту Сан Франциско. Переход до Субик Бей (Филиппины) был полон приключений. Избыточная метацентрическая высота и сильная зыбь привели к резкой бортовой качке с амплитудой 25° и периодом всего в 4 секунды, что вскоре привело к повреждению креплений палубного груза напалмовых бомб. Крепление груза в штормовую погоду заняло около полутора суток. Через несколько дней возникла новая проблема – в тропиках из-за высокой температуры началась утечка напалма на палубу.

Стоянка на якоре в Subic Bay продолжалась более месяца – явно никто не нуждался в доставленных боеприпасах. Судно было переадресовано в Cam Ranh (Южный Вьетнам), Qui Nhon, затем в Nha Be на реке Сайгон. Хотя вьетнамские партизаны и не имели каких-либо боевых судов, плавание и стоянка в дельте Меконга, а также в различных портах страны представляли серьезную опасность из-за обстрелов с берега с применением различных видов стрелкового, артиллерийского и ракетного оружия, плавучих мин и действий боевых пловцов. Фарватер реки Сайгон был усеян остовами затонувших судов, некоторые из них были еще следствием войны с французскими колонизаторами.

Атаки вьетнамских партизан вынудили MARAD дать своим судам следующие инструкции:

Инструкции для капитанов и старших механиков судов типа VC2

Меры защиты, рекомендуемые при плавании по реке Сайгон

Перед и во время плавания по реке Сайгон для уменьшения эффекта возможных действий противника должны приниматься специальные меры. Эти меры должны включать (но не ограничиваться) следующее:

Палубная Служба

А. Перед плаванием:

Провести учения по аварийному управлению рулем

Проинструктировать экипаж о мерах безопасности

a. Установить противогранатные щиты на всех иллюминаторах...

b. Снабдить всех находящихся на палубе членов экипажа защитными средствами (касками и бронежилетами). Все остальные члены экипажа должны находиться в помещениях.

c. Задраить все двери на верхней палубе.

d. Вентиляция грузовых трюмов должна быть задраена, если это позволяет вид груза.

e. Приготовить оба якоря к отдаче.

f. Пожарная магистраль на верхней палубе должна быть под давлением, пожарные шланги раскатаны.

g. Носовые и кормовые буксирные концы должны быть размещены так, чтобы позволить взять судно на буксир без участия его экипажа.

h. Необходимые пиротехнические средства должны находиться в готовности в районе ходового мостика.

i. Вахтенный радиооператор должен находиться в радиорубке и обеспечивать связь согласно приложению "Charlie" к инструкции MSTs.

В. Во время плавания:

Дипломированный палубный офицер и квалифицированный матрос должны находиться в румпельном отделении.

Механическая служба

А. Перед плаванием:

На вахте в машинном отделении должен находиться только необходимый персонал

Водонепроницаемые двери туннеля гребного вала должны быть задраены.

Оба котла и генератора должны быть в работе.

Оба фидера питания рулевой машины должны быть под напряжением.

Все клапаны на диптанке должны быть перекрыты.

Изолирующие клапаны форпика и ахтерпика должны быть закрыты.

Пожарные магистрали должны находиться под давлением, все противопожарные средства готовы к немедленному использованию.

Все клапаны топливной, балластной и осушительной систем должны быть перекрыты за исключением клапана приема топлива из отстойной цистерны.

Резервные топливные насосы должны быть прогреты и готовы к работе.

Все ненужное оборудование, такое как сепараторы, опреснители, насосы и т. п. должны быть выведены из действия.

Главные и вспомогательные воздушные эжекторы, циркуляционные, конденсатные и масляные насосы должны быть в работе, осушительные и балластные насосы прогреты и готовы к пуску.

Обе отстойные топливные цистерны должны быть полностью заполнены и топливо в них подогрето до 100° F. Дистиллятный танк и резервная напорная масляная цистерна должны быть заполнены.

Расходная топливная цистерна аварийного дизель-генератора должна быть заполнена и дизель-генератор работать под постоянным наблюдением электрика.

Распределительная клапанная коробка системы объемного паротушения должна находиться под давлением с вахтенным у нее. Все клапаны должны иметь четкую маркировку.

В. Во время плавания:

Старший или второй механик должны находиться в машинном отделении вместе с вахтенным механиком.

Общие требования:

Обязанности по оказанию первой медицинской помощи на случай ранений персонала должны быть распределены, медицинское снабжение и средства первой помощи находиться в готовности, аварийные расписания подготовлены заранее.

На протяжении нескольких последующих лет “Lane Victory” перевозил различные грузы между портами тихоокеанского и атлантического побережий США, Южного Вьетнама, Японии, Таиланда, Филиппин, Тайваня и Южной Кореи. Бои на юге Вьетнама приобретали все больший размах, порты все чаще подвергались ударам сил Вьетконга. Для обеспечения безопасности, суда, груженные боеприпасами, производили грузовые операции только в светлое время суток, а на ночь выходили в открытое море. В первую очередь, это касалось порта Дананг. 29 ноября 1969 года экипаж “Lane Victory” столкнулся с войной вплотную – часовые застрелили у его борта вьетнамского боевого пловца.

В Соединенных Штатах набирало силу антивоенное движение. Временами яхты и катера противников вьетнамской войны блокировали выход груженных боеприпасами и вооружением судов из американских портов. Так, 1 июля 1969 “Lane Victory” смог выйти в море только с помощью двух кораблей Береговой охраны США. Не оставались в стороне от этого движения и члены экипажа судна. Их действия имели различный характер.

Запись в судовом журнале от 28 декабря 1967 года (во время погрузки боеприпасов):

“00.50 – получен анонимный телефонный звонок с сообщением о заложенной на борту бомбе, взрыв намечен на 02.00. Портовая служба безопасности проинформирована.

01.25 – по приказу вахтенного офицера весь экипаж покинул борт судна за исключением вахты в машинном отделении... Подразделения саперов и охраны производят осмотр судна.

04.10 – осмотр судна завершен, замечаний нет.

07.00 – экипажу разрешено вернуться на борт.”

Следующий акт саботажа произошел при проходе Панамского канала 12 октября 1968 года. Вот выдержка из рапорта старшего механика в РСТС:

“В субботу, 12 октября 1968 года около 10 часов при подходе к входу в шлюзы Pedro Miguel Панамского канала капитан Wentworth позвонил в машинное отделение и сообщил, что аксиометр остановился в положении 10° право и ни судно ни аксиометр не реагируют на перекладки штурвала.

Я немедленно прибыл из машинного в румпельное отделение. При осмотре я обнаружил, что палец N 1, соединяющий тягу между телемотором и насосом правого борта, отсутствует. Этот палец не мог выпасть самопроизвольно из тяги, так как снабжен фиксатором.

Я поставил старшего электрика на вахту в румпельном отделении, где он и находился до выхода из канала.

Мы с уверенностью можем предположить, кто ответственен за этот акт саботажа, но из-за отсутствия доказательств, воздержимся от сообщения конкретных имен.”

Наблюдался и явный упадок морали среди членов экипажа – участились случаи дезертирства, пьянства и употребления наркотиков. 29 ноября 1969 года после отхода судна от причала порта Сайгон, группа членов команды отказалась участвовать в палубных работах, ссылаясь на опасность обстрела с берега.

Возникли трудности и с комплектованием команд. Иногда груженым судам приходилось днями стоять на якоре в ожидании, когда будет набран минимально необходимый для выхода в море экипаж. Все чаще сказывался и достаточно солидный возраст “Lane Victory” – имели место серьезные неполадки машинной установки (авария генератора, течь главного конденсатора и т. д.). Тем не менее, судно пользовалось заслуженной репутацией лучшего из активированных судов Резервного флота.

Свидетельством этого может служить рапорт о результатах инспекторского осмотра судна капитаном порта:

“Инспекторский осмотр “Lane Victory” был произведен во время его погрузки у причала Naval Weapons Station, Конкорд, Калифорния. Судно продолжает оставаться в великолепном состоянии. Трудно отыскать помещения, состояние которых не заслуживают оценки “хорошо” или “отлично”. Сказать, что судно выглядит как “Lane Victory”, это простейший метод отметить великолепное его состояние.”

Тем не менее, активная служба ветерана подходила к концу. 22 апреля 1970 года в порту Сан-Франциско закончился его последний, тридцать первый, рейс. 29 апреля судно прибыло в Suisun Bay. Здесь ему предстояло провести почти двадцать лет. Каким же образом удавалось обеспечивать удовлетворительное состояние судов на протяжении столь длительного периода?

Вначале для их консервации применялся так называемый “контактный” метод. При этом механизмы, трубопроводы и арматура, различные судовые устройства демонтировались и разбирались. Затем для предохранения от коррозии они покрывались специальной консервирующей смазкой или окрашивались. Все это требовало многих недель кропотливого труда. Не менее трудоемким и дорогостоящим был и процесс реактивации судна.

Для консервации судов типа “Victory”, выводившихся в резерв после вьетнамской войны, начала применяться новая технология. При этом спускалась вода из трубопроводов, котлов, конденсаторов и другого оборудования. Механизмы в машинном отделении вскрывались для сообщения с атмосферой. Бегучий такелаж, лебедки, спасательные шлюпки, вентиляторы и т. п. складировались в трюме номер 3, который затем наглухо задраивался. В переборке, отделяющей этот трюм от машинного отделения, делался вырез. Задраивались двери в средней надстройке, за исключением одной для входа. Таким образом, образовывался герметичный контур, включавший в себя машинное отделение, трюм номер три с твиндеком и среднюю надстройку. С помощью установки для осушения воздуха здесь создавался микроклимат с отно-

сительной влажностью 38–42 %. Такая атмосфера исключала возникновение коррозии, снижение качества электрической изоляции и отслоение краски. При обоих методах консервации наглухо заваривались все отверстия в под-водной части корпуса.

В Suisun Bay “Lane Victory” играл роль судна-витрины Резервного флота, которое демонстрировалось конгрессменам, представителям командования вооруженных сил и средств массовой информации как пример эффективного поддержания судна в состоянии готовности к реактивации. Его уходу уделялось особое внимание. Даже на койках для несуществующего экипажа всегда было свежее белье.

Оставаясь на приколе, судно приносило некоторый доход, став своего рода “кинозвездой” – на его борту велись съемки многих кино– и телефильмов. “Lane Victory” довелось играть роль танкера, авианосца и судна других типов.

Казалось, что в перспективе его ждет обычная судьба – разделка на металлолом. Однако судьба оказалось более благосклонна к прошлым заслугам “Lane Victory” – его ждала новая, и надеюсь долгая, жизнь. Судно попало в заботливые руки ветеранов торгового флота США-участников II мировой войны (US Merchant Marine Veterans World War II).

Эта организация была основана в 1945 году и преобрела свою нынешнюю структуру в 1982 году. Ее первым президентом стал Abe Rapoport, бывший судовой механик, участник высадки в Нормандии. В 1986 году его сменил другой ветеран торгового флота – Joe Vernick, в годы войны пробывший более трех лет в японских концентрационных лагерях на Филиппинах. Своей первоочередной задачей союз ветеранов поставил добиться признания правительством США статуса участников войны для американских торговых моряков периода Второй Мировой войны и предоставления им соответствующих прав и льгот. Другой важной задачей ветеранов было приобретение торгового судна тех времен и превращение его в мемориальный музей, посвященный торговому флоту США периода Второй Мировой войны и US Navy Armed Guards. Подразделения Armed Guards, состоявшие из офицеров, унтер-офицеров и матросов Военно-морского флота США (всего в их составе прошли службу 144 970 человек), выполняли функции артиллеристов, сигнальщиков и радистов на борту 6236 торговых судов США и их союзников с декабря 1941 по август 1946 года. В ходе войны они потеряли убитыми и пропавшими без вести 1810 человек.



Armed Guards ведут огонь из 127-мм орудия
(www.lanevictoryship.com)



Кубрик Armed Guards
(фото автора)

Добиться решения этих задач было делом непростым. Ветеранам пришлось столкнуться с множеством бюрократических препон. И только благодаря поддержке ряда депутатов кон-

гресса, адмиралов и офицеров ВМС США, средств массовой информации и широкой общественности, после долгой борьбы ветеранам удалось добиться успеха.

19 января 1988 года морякам торгового флота США, участвовавшим в океанских плаваниях в период с 7 декабря 1945 по 15 августа 1945 года, был официально предоставлен статус ветеранов войны. А 18 октября того же года президент Ronald Reagan подписал Акт Конгресса о передаче “Lane Victory” общественной организации US Merchant Marine Veterans World II. Было также разрешено передать “любое ненужное оборудование с других судов Резервного флота национальной обороны с целью содействия введению “Lane Victory” в строй”, что позволяло решить проблему запасных частей.

В общей сложности в Suisun Bay на борт “Lane Victory” было погружено около 1200 тонн запасных частей с других судов резервного флота. 12 июня 1989 года с помощью предоставленного ВМС буксира “Narragansett” будущее судно-мемориал прибыло в Лос-Анджелес, где оно было построено 44 года назад. Но “дома” его никто не ждал. После многолетних скитаний по причалам и борьбы с местными властями, в 1994 году ветеранам и их судну наконец был предоставлен причал 94 в San Pedro, по соседству с терминалом круизных судов (World Cruise Terminal) и всего в полумиле от места строительства “Lane Victory”.

Все эти годы ветераны не сидели сложа руки. Они старались осуществить свою давнюю мечту – создать не только плавучий музей-мемориал, но и полностью вернуть любимое судно к жизни. Для этого требовалось преодолеть множество технических проблем – за прошедшие годы требования Береговой охраны и других органов надзора за техническим состоянием судов и безопасностью мореплавания коренным образом изменились. Шаг за шагом “Lane Victory” приобретал свой первоначальный вид: хранившиеся в третьем трюме грузовые стрелы, лебедки, шлюпки и другое оборудование вернулись на прежнее место, дымовую трубу снова украсила эмблема American President Lines.

В строй были введены судовые системы и оборудование. Успешно решили одну из сложнейших проблем – питание судового электрооборудования постоянного тока напряжением 120 вольт от береговой сети трехфазного переменного тока напряжением 440 вольт. Один из ветеранов – владелец фирмы по производству электрооборудования, изготовил для этого специальный выпрямитель, а также снабдил судно трансформаторами, позволившими использовать современное оборудование (компьютеры, телевизоры, радиостанции, электроинструмент).

В трюме номер три была оборудована мастерская, оснащенная разнообразным оборудованием, что позволило производить на борту ремонтные работы и даже изготавливать запасные части к механизмам, уже давно снятым с производства. В соответствии с новыми требованиями по охране окружающей среды судно оснащено цистерной для сбора сточно-фекальных вод и установкой по их обработке, а также сепаратором льяльных вод. Были установлены также новые аварийный дизель-генератор, опреснительная и рефрижераторная установки, различные насосы и многое другое. “Lane Victory” получил также полный комплект артиллерийских установок, которые находятся в рабочем состоянии и служат для имитации звуков стрельбы. Для предохранения корпуса судна от коррозии в сильно загрязненных портовых водах установлена система катодной защиты.

В 1989 году вышла в эфир восстановленная радиостанция судна, на его борту открылся магазин “Slop Chest” для продажи сувениров и книг, посвященных ветеранам и их судну. В четвертом трюме был оборудован музей истории “Lane Victory” и американского торгового флота. Здесь же расположен и конференц-зал на 150 мест. Позднее, еще один музей открылся в трюме номер два. В частности, здесь демонстрируется построенная в 1920 году паровая машина мощностью 1000 лошадиных сил, использовавшаяся в 1966 году при съемках фильма “The Sand Pebbles”.



Музей «Лэйн Виктори»
(фото автора)

Весь этот колоссальный труд был выполнен ветеранами-добровольцами совершенно бесплатно, часто их рабочий день длился по четырнадцать-шестнадцать часов! Вот что сказал об

этом один из них: “Если бы я трудился так тяжело, чтобы заработать себе на жизнь, то стал бы миллионером.” А ведь многим ветеранам уже было далеко за семьдесят! Их труд получил заслуженное признание – в декабре 1990 года “Lane Victory” получил статус National Historic Landmark (Национальный исторический памятник), такой же, как и Статуя Свободы.

В 1992 году, впервые с 1971 года, судно прошло докование. Его корпус, гребной винт и руль оказались в на редкость хорошем состоянии. К этому выводу пришли инспекторы Береговой охраны (US Coast Guard) и American Bureau of Shipping (ABS). Кроме того, были установлены два современных радара, восемь надувных спасательных плотов, радиотелефон и другое оборудование, позволявшим “Lane Victory” выходить в море с пассажирами на борту.

10 сентября 1992 года судно успешно прошло ходовые испытания. В результате всего этого, “Lane Victory” получил сертификат, дающий ему право перевозить 900 пассажиров и членов экипажа. 3 октября того же года судно-ветеран вышло в свой первый круиз. С тех пор “Lane Victory” несколько раз в год совершает однодневные круизы у побережья Калифорнии, в ходе которых их участники могут погрузиться в суровые будни моряков американского торгового флота времен Второй мировой войны, включая и имитацию отражения налета авиации.

В период между этими выходами в море судно используется в качестве учебного полигона пожарными командами Лос-Анджелеса, полицейские обучаются на его борту поиску наркотиков, а кадеты Военно-морской лиги США и бойскауты постигают здесь начала морских знаний. Немалым финансовым подспорьем в реставрации и эксплуатации “Lane Victory” являются доходы от съемок фильмов с его участием. С 1989 года только Голливуд снял на его борту более пятидесяти фильмов.

Однако, наиболее знаменательным событием в новой истории судна-ветерана должно было стать его участие в торжественной церемонии, посвященной 50-летию “D-Day” – высадки союзных войск в Нормандии. К французским берегам должен был прибыть “Последний конвой”, состоящий из трех судов-мемориалов – двух “Liberty” (“John W. Brown” из Балтимора и “Jeremiah O’Brien” из Сан-Франциско) и “Lane Victory”.

Морякам-ветеранам (средний возраст участников предстоящего плавания составлял 72 года) пришлось проделать титанический труд по подготовке судна к многомесячному плаванию через два океана, собрать более миллиона долларов для его финансирования. Но уже в самом начале перехода их ожидало жестокое разочарование. Течь одного из паровых змеевиков системы обогрева топливных танков привела к загрязнению питательной воды и попаданию мазута в паровые котлы. Судно с трудом добралось до ближайшего порта. Берегов Нормандии удалось достичь только одному из судов-ветеранов – “Jeremiah O’Brien”. “John W. Brown” по техническим причинам войти в состав последнего конвоя так и не смог.

Мне посчастливилось побывать на борту “Lane Victory”. Любовно ухоженное судно и дружелюбие убежденных сединами ветеранов оставили самое лучшее впечатление. Было очевидным, что работы по поддержанию его в отличном техническом состоянии продолжаются.

Глава девятая

Атомный корабль измерительного комплекса (большой разведывательный корабль) ССВ-33 «Урал» (проект 1941)

Залогом успешного перехвата вражеской баллистической ракеты является своевременное обнаружение пуска и передача информации соответствующему подразделению. Ввиду своего географического и военно-политического положения Советский Союз не имел возможности размещать РЛС предупреждения за пределами своей территории. В результате немалая часть планеты оставалась «белым пятном». Решением этой проблемы должны были стать новые корабли, оснащенные соответствующим радиолокационным оборудованием. Благодаря своей мобильности они могли бы находиться в нужном районе мирового океана, а радиолокационная станция, системы радиоразведки и вычислительный комплекс позволили бы таким кораблям выполнять обнаружение и сопровождение целей, прежде всего баллистических ракет.

В южной части Тихого океана в районе атолла Кваджелейн, находился сверхсекретный полигон Соединенных Штатов. Межконтинентальные баллистические ракеты «Минитмен» и МХ, стартующие в испытательных целях из Калифорнии, летели туда. А с 1983 года Кваджелейн стал одним из американских научно-исследовательских центров осуществления Стратегической оборонной инициативы, задуманной администрацией президента Рональда Рейгана с целью обезоружить СССР. Отсюда в рамках подготовки к «звездным войнам» стали запускать ракеты-перехватчики, призванные поражать советские ядерные боеголовки. Телеметрическая информация этих испытаний представляли огромный интерес для советских специалистов.

В 1972 году в СССР были продолжены работы по созданию кораблей КИК нового поколения. В соответствии с постановлением правительства ЦКБ «Айсберг» Министерства судостроительной промышленности и головной научно-исследовательской и проектно-конструкторской организации ЦНПО «Вымпел» Министерства радиопромышленности была поручена разработка тактико-технического задания на создание такого корабля.

В 1977 году ЦК КПСС и СМ СССР приняли Постановление о создании корабля проекта 1941 (шифр «Титан», при закладке получил название «Урал», “Kapusta” по классификации НАТО) с системой специальных технических средств разведки «Коралл». Проектантом корабля стало Ленинградское ЦКБ «Айсберг» (главный конструктор А.Н. Василевский, затем В.К. Тарасов)), заводом-строителем – Балтийский завод имени С. Орджоникидзе (главный строитель Б.Д. Харламов, затем П.В. Елкин). Головным разработчиком системы «Коралл» было назначено ЦНПО «Вымпел» (главный конструктор М.А. Архаров). К созданию системы «Коралл» было привлечено более 200 НИИ, КБ, заводов-изготовителей и монтажно-настроечных организаций. Головной организацией по проведению монтажно-настроечных работ на комплексах и системе «Коралл» в целом, проведению заводских испытаний, обеспечению государственных испытаний и по сдаче системы Военно-морскому флоту было назначено Производственное объединение “Гранит”.

В октябре 1979 года технический проект 1941 был утвержден, а 25 июня 1981 года состоялась официальная закладка корабля (строительный номер С-810). Уже 17 мая 1983 года «Урал» был спущен на воду, своеобразный рекорд, принимая во внимание, что Балтийский завод был одновременно занят строительством атомного ледокола проекта 10521 и атомного крейсера пр. 1144. «Урал» стал крупнейшим судном с ядерной энергетической установкой в советском флоте.

6 января 1989 года после успешного завершения швартовных и ходовых испытаний корабль вошел в состав ВМФ, получив бортовой номер ССВ-33 (судно связи). Первым командиром был назначен капитан 1-го ранга И.М. Кешков. О надеждах, которые Министерство обороны СССР возлагало на новейший разведывательный корабль, говорит поистине уникальный факт: абсолютно гражданскому главному конструктору Архарову по окончании работ было сразу присвоено воинское звание «контр-адмирал». А также звание Героя Социалистического Труда. Планам постройки второго однотипного корабля-разведчика осуществиться не удалось.

Основные ТТХ ССВ-33 «Урал»

Водоизмещение, т:
стандартное – 31600
полное – 35200
Основные размерения, наибольшие, м:
длина – 265
ширина – 30
осадка – 7,5
Мощность главных двигателей, л.с. – 2×23000
Скорость, узлов – 21,5
Дальность плавания – не ограничена
Автономность, суток – 180
Экипаж, чел. – 923
Вооружение:
 2×1 – 76-мм АУ АК-176
 4×6 – 30-мм АК-630
 4×2 – 12,7-мм «Утес-М»
 4×4 – ПУ ПЗРК «Игла»
 4×4 – ПУ системы противодиверсионной обороны «Дождь»

Корпус «Урала» был аналогичен корпусам атомных крейсеров и делился на 16 отсеков, его увенчивали четырехъярусная надстройка, тянувшаяся почти на всю длину корпуса и три башеноподобные мачты, служившие для размещения различных антенн.

Энергетическая установка корабля включала в себя две атомные паропроизводящие установки (АППУ) типа ОК-900Б мощностью по 171 МВт, хорошо зарекомендовавшие себя на атомных ледоколах. Каждый из двух атомных реакторов размещался в отдельной защитной оболочке, скомпонованных в центральном энергетическом отсеке (ЦЭО).

Главная силовая установка двухвальная, состоявшая из двух главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА) мощностью по 23000 л.с. (17155 кВт), размещалась в двух эшелонах – носовом и кормовом машинных отделениях. Автоматическое дистанционное управление АППУ и ГТЗА осуществлялось системой «Альмак-41». За время службы корабля АППУ проработала 2178 часов и в мае 1990 года была переведена в режим длительного хранения. За это время «Урал» прошел 32296 миль.

Вспомогательная котельная установка состояла из двух водотрубных паровых котлов КВГ-2, расположенных в МКО, и обеспечивала корабль паром на стоянке при неработающей АППУ. Суммарная мощность корабельной электростанции составляла 25600 кВт. В ее состав входило восемь турбогенераторов мощностью по 3200 кВт, два резервных дизель-генератора (1000 и 1250 кВт) и два аварийных дизель-генератора мощностью по 200 кВт каждый.

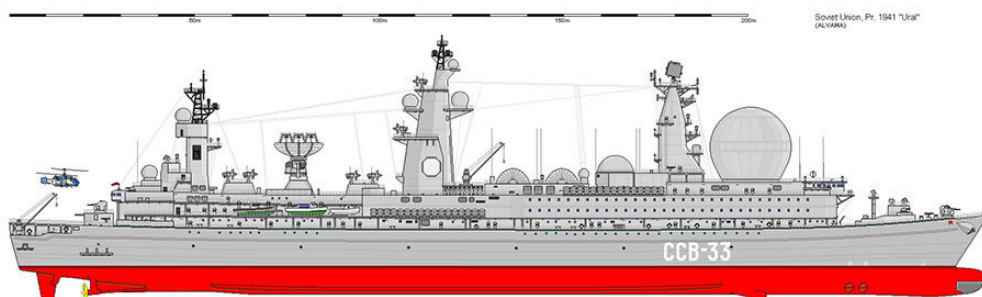
Радиотехническое вооружение включало радиолокационную станцию (РЛС) обнаружения воздушных целей «Фрегат-МА», две РЛС управления огнем МР-123 «Вымпел»

и три навигационными РЛС МР-212/201 «Вычегда-У». В состав гидроакустической системы корабля входили подкильная ГАС МГК-335МС «Платина-МС» и погружаемая ГАС МГ-747 «Амулет». «Урал» был оснащен навигационным комплексом «Андромеда-1941», комплексом космической связи «Кристалл-БК» и комплексом связи «Тайфун-2С».

На борту корабля мог базироваться вертолет Ка-27 или Ка-32 в поисково-спасательном варианте. Для него был предусмотрен ангар, пост управления полетами и другие помещения для его обслуживания. Навигационное обеспечение вертолета осуществлялось РЛС «Привод-В».

Для комфортного проживания экипажа из 923 человек, включая 233 офицера и 144 мичмана, было оборудовано 200 кают и 34 шестнадцатиместных кубрика. Был предусмотрен развитый комплекс общественных помещений: кают-компания, столовая, буфетная, видеосалон, салон природы, курительный салон, библиотека, спорткомплекс с бассейном и сауной, русская баня, помещение тренажеров, парикмахерская, телецентр. Комплекс медицинских помещений включал амбулаторию, рентгеновский и стоматологический кабинеты, кабинет функциональной диагностики, два изолятора, три лазарета.

Основой электронного оборудования являлся комплекс радиоразведки и радиолокации «Коралл». Его основу составляли семь мощнейших радиоэлектронных комплексов, включая РЛС специального назначения «Аргунь», «Неман-П», «Атолл», а также оптико-электронный комплекс «Лебедь» с диаметром зеркала 1,5 метра. Обработка полученной информации осуществлялась вычислительным комплексом с двумя ЭВМ типа «Эльбрус» и несколькими ЕС-1046. Полная информация об этой системе остается засекреченной по сей день. С ее помощью можно было расшифровывать характеристики любого космического объекта на расстоянии до 1500 км. Комплекс «Лебедь» мог засечь пуск межконтинентальной ракеты с расстояния в несколько сотен километров и даже, по утверждению некоторых источников, определить состав ракетного топлива по анализу струи выхлопных газов.



ССВ-33 «Урал»
(www.shipbucket.com)

В августе 1989 года корабль начал переход к постоянному месту базирования на Тихоокеанском флоте. Во время перехода система «Коралл» и ее разведывательные комплексы совместно эксплуатировались экипажем и членами экспедиции промышленности, начальником которой был О. Золотов (Ленинградское ПТП ПО «Гранит»). Научно-техническим руководителем экспедиции был первый заместитель главного конструктора системы «Коралл» А. Овсянников. В соответствии с заданием на поход, разведывательные средства системы «Коралл» вели постоянное наблюдение за иностранными РЛС, системами связи, самолетами, кораблями, ИСЗ и космическим кораблем многоцелевого использования «Шаттл».

SSV-33 / 'КАПУСТА'



«Урал» на переходе в пункт базирования на ТОФ
(из архива автора)

21 сентября 1989 года после 59-дневного перехода в сопровождении атомной подводной лодки с промежуточным заходом в Камрань (Вьетнам) «Урал» прибыл к месту постоянного базирования в Фокино (бухта Стрелок, Приморский край). Новый корабль вошел в состав 38-й бригады разведывательных кораблей Тихоокеанского флота.



«Урал» во время стоянки в ВМБ Камрань (Вьетнам, 1989 г.)
(Balancer.Ru)

Дальнейшая судьба «Урала» была трагической. Развал СССР и последовавшее резкое снижение финансирования Министерства обороны сделала новейший, насыщенный передовыми системами корабль ненужным, а еще вернее – обузой. Первый поход «разведчика» оказался и последним. Остаток своей жизни он провел на бочках или у пирса. Оборудование уставало и постепенно приходило в негодность, тем не менее, «Урал» даже на стоянке продолжал освещать обстановку в северной части Тихого океана.

Вот как упоминают об этом периоде службы корабля участники интернет-форума Balancer.Ru:

«На «Урал» пришел в ноябре 1984, в завод (мичман-специалист, в составе радио-технической службы). По количеству офицерского и мичманского состава на ноябрь 1988, когда с него перевелся во Владивосток, на бригаду, составляло около 600 офицеров и 400 мичманов (питались в две смены, согласно мест в кают-компаниях). За время стройки в Балтийском заводе не раз приходилось присутствовать на зачетах у разных спецов – ядерщиков, химиков и др. Не скажу, что всегда комиссии хвалили нас, были такие закидухи, что страшно становилось, что через некоторое время эти люди будут обслуживать супертехнику. Не раз приходилось с ними сталкиваться в коридорах корабля и показывать где, в какой части корабля и на какой палубе они находятся и рисовать им пути выхода на воздух. Это хорошо было ребятам в главном Вычислительном Центре Корабля – тепло, светло и заблудиться сложно. А было много других должностей и постов, разбросанных по всему кораблю – мои были от вертолетной палубы и поста управления полетами до ходовой рубки. Вообще, весь вечер перечитывал наставления про «Урал» – уже тогда были мысли, что тяжело будет его обслуживать, так и случилось, но

мы тогда не знали, что страна обречена на развал и такому кораблю нет в ней места.»

«Я уверен, что уничтожение корабля было сознательным в рамках "нового мышления" и вопрос по нему наверняка ставился конкретно. А уничтожить можно: не обязательно сразу разрезать, а, например, урезать финансирование ГРУ или разведки ТОФ, а потом ещё и обвинить структуры или конкретных начальников в халатности за "плохое содержание материальной части". Да, корабль был неоднозначный, но это был точно технологический прорыв (одна электромагнитная совместимость всех средств чего стоит). Но Флот не в состоянии был содержать такие корабли.»

«По проекту это был корабль "на все случаи", с огромным запасом модернизации. И в отличие от многих боевых единиц, приносил бы конкретный результат и в мирное время. Десятилетиями.»

В середине 1990 года на корабле ССВ-33 «Урал» произошел пожар. Предположительно в результате короткого замыкания загорелись кабельные трассы. Огонь перекинулся на агрегаты кормового машинного отделения. Пожар удалось потушить, но кормовая машина пришла в негодность. На ее ремонт уже не было денег. После этой аварии ни о каких дальних походах речи уже не шло. В следующем году сгорело носовое машинное отделение, на которое после предыдущего пожара легла вся нагрузка по обеспечению корабля электроэнергией.

Теперь «Урал» потерял возможность выполнять какие-либо задачи. Реакторы стояли заглушенными, а питание жизненно важных систем шло от аварийных дизель-генераторов. Помимо пожаров на борту «Урал» подвергался другим опасностям. В 1990 году произошел пожар главных складов боезапаса Тихоокеанского флота. ССВ-33 в это время находился буквально в паре километров от складов, но экипажи корабля и подоспевшего на помощь буксира смогли отвести его на безопасное расстояние под градом падавших поблизости осколков. Осенью 1991 года пострадавший от пожара «Урал» во время шторма сорвался с бочки и его стало дрейфовать. Корабль оказался в сотне метров от каменистого берега острова Путятин. Вернуть буксирам обездвиженный корабль на место удалось только через несколько часов.

На протяжении всех девяностых годов большой атомный разведывательный корабль ССВ-33 «Урал» стоял на бочках, а затем у пирса в заливе Стрелок и ждал своей участи. Из-за финансовых проблем и отсутствия всяких перспектив экипаж корабля постоянно сокращался. Со временем ССВ-33 сделали плавучей казармой. Такие «обязанности» уникальный разведывательный корабль выполнял в течение нескольких лет.



«Урал» в заливе Стрелок
(Balancer.Ru)

Для сохранения уникального корабля главный конструктор пр. 1941 В.К. Тарасов предлагал различные варианты его использования – в качестве плавучей электростанции, учебного корабля ВМФ, плавучей платформы для запуска спутников с экватора, но не нашел поддержки ни в одной инстанции.

Директивой Генерального штаба Вооруженных сил от 20 февраля 2002 года корабль был выведен из состава ВМФ. В 2008 году он был передан гражданскому экипажу завода «Звезда» для утилизации, которая началась в тот же год с расчетным сроком выполнения работ в два года. В связи с сокращением ассигнований, работы по его утилизации в 2009–2012 годах были прекращены, за исключением работ по выгрузке отработанного ядерного топлива (ОЯТ) и по обеспечению взрывопожаробезопасности и непотопляемости корабля. В ноябре-декабре 2009 года ядерное топливо из реакторов корабля было выгружено и вывезено на переработку. В мае 2014 года «Росатом» объявил первый конкурс на утилизацию корабля, ее планировалось закончить в ноябре 2016 года.



Разделка «Урала» на дальневосточном заводе «Звезда»
(Balancer.Ru)

Следуя техническому заданию, потенциальный победитель конкурса окажется вместе с «Уралом» в сложной ситуации. Дальневосточный завод «Звезда», где начиналась утилизация корабля, не способен поднять его на стапель для разделки – массогабаритные характеристики «Урала» превышают возможности верфи. Одновременно с этим увести его на другое предприятие не получится, так как уже проведенный демонтаж корпусных конструкций и оборудования отрицательно влияет на безопасность буксировки корабля морем. В качестве решения Росатом предлагает совместно с конструкторским бюро, где разрабатывали «Урал» (ЦКБ «Айсберг»), подготовить проект и провести отдельные подготовительные мероприятия к буксировке. Однако и перевод на другую верфь не решит всех проблем с крупнейшим атомным разведчиком. В Тихоокеанском регионе России отсутствуют подъёмные краны грузоподъёмностью более 1500 тонн, в результате чего при утилизации корабля проекта 1941 не обеспечивается выгрузка блоков атомных паропроизводящих установок в сборе. Радиоактивное оборудование из корпуса придется вырезать и упаковывать в защитные комплекты. «Аналогичные работы в Дальневосточном регионе ранее не выполнялись, а утилизация надводного корабля с ядерной энергетической установкой выполняется впервые», – подчеркивается в техническом задании.

Однако, в начале 2017 года «Росатом» заявил, что получивший миллиардный контракт 30-й судоремонтный завод, собственником которого является Министерство обороны РФ, преодолел эти трудности. В 2016 году заводом были выполнены следующие работы: разработан проект буксировки корабля к месту выполнения работ; доработана техническая документация для выполнения работ по утилизации корабля; «Урал» подготовлен и переведен к месту выполнения работ по выгрузке АППУ и дальнейшей утилизации корабля.

Еще одной трудностью в технической документации тендера на утилизацию корабля называлось отсутствие в Тихоокеанском регионе подъёмных кранов грузоподъёмностью более 1500 тонн. По этой причине представлялась невозможной выгрузка блоков атомных паропроизводящих установок корабля.

Доработка 30-м СРЗ технологической документации и ее адаптация к имеющимся в регионе производственным мощностям судоремонтных предприятий Минобороны и содействующей «Роснефти» позволит выполнить работы в срок. Для извлечения радиоактивного оборудования были изготовлены комплекты защитных упаковок для реакторов и фильтров первого контура, транспортные 20-ти футовые контейнеры для размещения парогенераторов,

спецоборудования для обращения с ними и контейнеры для размещения твердых радиоактивных отходов. Согласно техническому заданию, работы должны завершиться в 2019 году.

Глава десятая

Плавучая технологическая база атомного ледокольного флота «Лепсе»

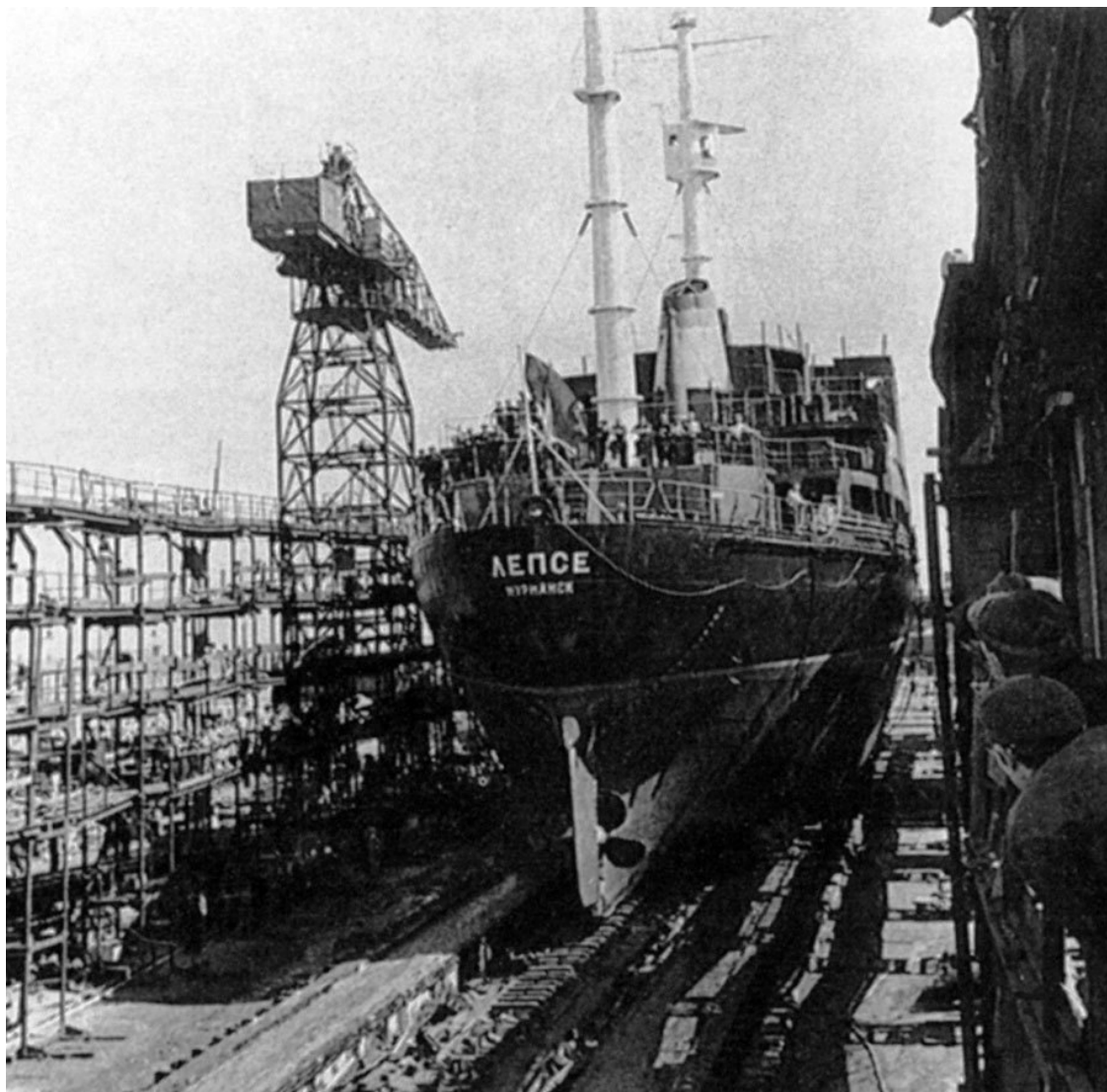
В последние годы и даже десятилетия общественность северной Европы, в первую очередь Кольского полуострова России и Норвегии, с вниманием и опасением следит за судьбой «атомного» судна «Лепсе». Судно получило прозвища «плавучий Чернобыль», «полярная Хиросима» и тому подобные. И хотя в значительной мере этот ажиотаж вызван охочими до сенсаций журналистами и всякого рода «борцами» за окружающую среду, подобными норвежскому обществу “Bellona”, история судна представляет несомненный интерес.

Начиная с 30-х годов прошлого века, Северный морской путь приобретал все большее экономическое и стратегическое значение для СССР. Для обеспечения устойчивой навигации в этих районах со сложной ледовой обстановкой требовалось создание все более мощных ледоколов. Эпохальным событием в истории судостроения стала постройка атомного ледокола «Ленин». Атомоход строился в соответствии с решением Совета министров СССР от 20 ноября 1953 года. Ледокол был заложен на стапеле завода № 194 в Ленинграде 25 августа 1956 года, спущен на воду 5 декабря 1957 года и вступил в строй Мурманского морского пароходства 5 декабря 1959 года. Успешная эксплуатация «Ленина» позволила перейти к проектированию и серийному строительству еще более мощных атомных ледоколов типа «Арктика» (проект 10520) и «Таймыр».

Для обеспечения нормальной эксплуатации судовых ядерных установок потребовалось создать береговые и плавучие базы технического обслуживания, способные производить перезарядку активных зон ядерных реакторов, а также сбор и безопасное хранение жидких и твердых радиоактивных отходов. Первой плавучей технологической базой (ПТБ) гражданского атомного флота СССР стал теплоход «Лепсе».

Строительство сухогрузного теплохода «Лепсе», названного в честь выдающегося коммунистического и профсоюзного деятеля, участника трех русских революций И.И. Лепсе (1889–1929), началось на верфи № 445 (имени 61 Коммунара) в Николаеве еще в 1934 году. В 1936 году строительство было приостановлено и судно законсервировано. Достроено в 1939–41 годах на Херсонском судостроительном заводе имени Коминтерна и с 27 июня 1941 года числилось в составе Черноморского флота в качестве транспорта. 12 октября следующего года «Лепсе» (поврежден?) по приказу командования был затоплен в районе Поти для создания волнолома. В 1945 году поднят силами Потийского аварийно-спасательного отряда Черноморского флота и в дальнейшем использовался в качестве плавучей казармы.

О «Лепсе» вспомнили в 1958 году, когда в связи с предстоящим вступлением в строй первого атомного ледокола «Ленин» потребовалась плавучая база для его обслуживания. Выбор на «Лепсе» пал из-за его прочного корпуса, пригодного для плавания во льдах. Судно было переоборудовано на Адмиралтейском заводе в Ленинграде (строительный номер 6563) и 30 декабря 1961 года передано Мурманскому морскому пароходству.



«Лепсе» в доке Адмиралтейского завода в процессе переоборудования в ПТБ (1961 год)
(Википедия)

Плавбазу оснастили специальным хранилищем отработанного ядерного топлива, цистернами для сбора и временного хранения жидких радиоактивных отходов и производственными помещениями для проведения технологических операций с оборудованием ядерных реакторов.

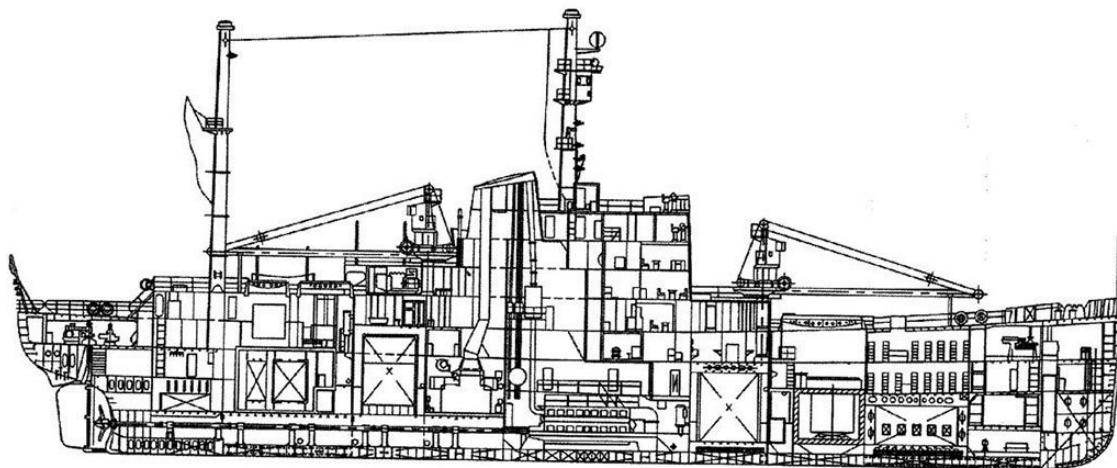
Основные технические характеристики ПТБ «Лепсе»:

Длина наибольшая, м – 88,0
Ширина наибольшая, м – 17,13
Осадка, м – 7,05
Валовая вместимость, т – 4178
Водоизмещение, т – 5590
Скорость, узлов – 11,8

В 1963–1981 годах ПТБ «Лепсе» обеспечивала обслуживание ядерных силовых установок ледоколов «Ленин», «Арктика» и «Сибирь»: перезарядку реакторов (14 операций), прием

и хранение радиоактивных отходов. Штатный процесс по выгрузке отработанного ядерного топлива и зарядке нового занимал до 45 суток при трехсменной работе экипажа.

Решением Росморречфлота и Росатома от 5.07.2005 г. АНО «Аспект-Конверсия» назначена интегрирующим российским подрядчиком для разработки проекта выгрузки ОЯТ из хранилищ ПТБ «Лепсе» и ее комплексной утилизации за счет средств Европейской комиссии в рамках программы TACIS. В 2006 г. по контракту TACIS разработан эскизный проект по выгрузке ОЯТ из ПТБ «Лепсе» и ее последующей утилизации.



ПТБ Лепсе (вид в разрезе)

Перезарядка активных зон реакторов ледоколов типа «Арктика» производилась каждые три-четыре года. Активная зона реакторов этого типа имеет размеры около 1,5 метра в высоту и около метра в диаметре и включает 241–247 тепловыделяющих сборок. Следует отметить, что «Лепсе» никогда не производил перегрузку ядерного топлива с военных кораблей, что ошибочно утверждается в некоторых публикациях.

С приходом в Мурманск ПТБ «Имандра» (1981 г.) «Лепсе» стал использоваться только для временного хранения отработанного ядерного топлива (ОЯТ), радиоактивных отходов (РАО), технологического оборудования и выполнения операций по сбросу РАО в море. До середины 80-х годов в СССР, как и в других ядерных державах, подобная практика захоронения радиоактивных отходов считалась вполне обычной.

В 1964–1986 годах «Лепсе» выполнял рейсы по транспортировке РАО для затопления в следующие районы:

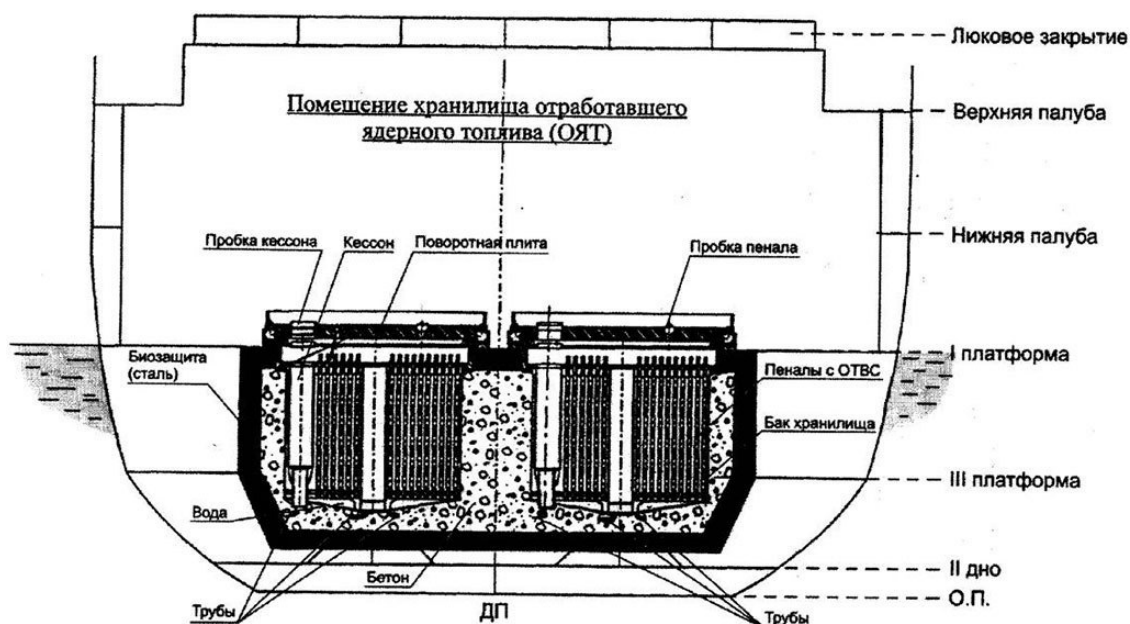
Карское море и заливы архипелага Новая Земля – твердые РАО в металлических контейнерах и радиоактивно загрязненное оборудование;

Баренцево море – жидкие РАО.

В 1984 году во время рейса в Карское море судно попало в жестокий шторм и радиоактивная вода выплеснулась в помещение хранилища. Несмотря на проведенную дезактивацию, уровни радиации во всех помещениях оставались высокими. 10 сентября 1986 года было принято специальное постановление ЦК КПСС и Совета министров СССР о проекте по утилизации судна. В конце 80-х годов специалистами Мурманского морского пароходства рассматривались различные варианты утилизации «Лепсе»: предлагалось вырезать и захоронить блок с ОЯТ или захоронить судно целиком. В 1988 году судно было выведено из эксплуатации и в 1990 году переклассифицировано в несамоходное хранилище радиоактивных отхо-

дов и поставлено к причалу Федерального государственного унитарного предприятия (ФГУП) «Атомфлот» в Мурманске, в двух километрах от городской черты.

Хранилище ОЯТ располагается между вторым дном и нижней палубой и представляет из себя два больших бака. Баки помещены в специальный отсек, стены которого, толщиной 400–450 мм, выполнены из разных сортов стали. В каждом баке по 366 специальных пеналов для хранения отработавших тепловыделяющих сборок (ОТВС). Рядом с баками установлено по 4 кессона для хранения дефектных сборок, не входивших в стандартные пеналы. Баки охлаждаются 24 тоннами пресной воды. Пространство между баками заполнено специальным бетоном для создания дополнительного защитного барьера. На «Лепсе» имеются также цистерны с радиоактивной водой с ледоколов и 30 контейнеров с твердыми слаборадиоактивными отходами.



Хранилище отработавшего ядерного топлива (по 93 шп. см. в корму)

В общей сложности в хранилище ОЯТ ПТБ «Лепсе» в настоящее время хранится 639 ОТВС (621 в пеналах, 18 в кессонах):

304 ОТВС в левом баке

335 ОТВС в правом баке

ОТВС разделены на две группы:

ОТВС от первой энергетической установки ледокола «Ленин» с атомной паропроизводящей установкой (АППУ) типа ОК-150 с низким обогащением урана (максимум 6,5 % U235)

ОТВС от АППУ ОК-900 ледоколов типа «Арктика» с первоначальным обогащением 36–45 % U235

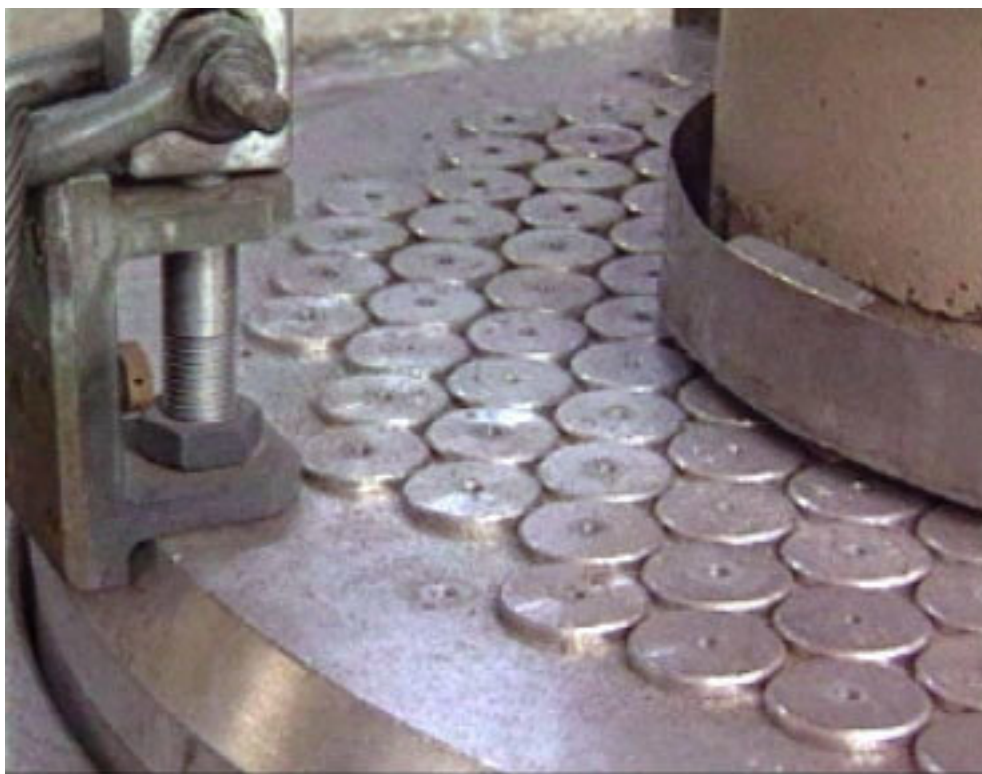
В общей сложности на борту «Лепсе» хранится 260 килограммов U235, 156 кг продуктов деления и 8 кг делящегося радионуклида плутония Pu-239. Активность ОЯТ в хранилище составляет 680 тысяч кюри. 208 сборок хранятся уже более 36 лет, остальные чуть больше 20.

Особый интерес представляет причина появления дефектных ОТВС на «Лепсе». В феврале 1965 года «Ленин» был поставлен на плановый ремонт и перезарядку реакторов. Во время выгрузки ОЯТ из реактора номер 2 были обнаружены серьезные механические повреждения

тепловыделяющих сборок, вплоть до отрыва части конструкций. На ПТБ «Лепсе» было выгружено только 95 ОТВС.

В ходе расследования причин деформации ОТВС было установлено, что из-за ошибки операторов активная зона на некоторое время была оставлена без воды, что привело к повреждению из-за перегрева около 60 % тепловыделяющих сборок. Было решено оставшиеся 124 ОТВС выгрузить вместе с экранной сборкой и компенсирующей решеткой и поместить в специально изготовленный контейнер. Затем контейнер заполнили твердеющей композицией на основе фурфурола. Два года контейнер хранился на берегу, а затем в 1967 году его погрузили на понтон и на буксире «Лепсе» доставили к восточному побережью Новой Земли, где затопили в заливе Цивольки.

В кессонах баков находятся также 18 аварийных ОТВС из реактора ледокола «Сибирь», поврежденных из-за перегрузки по отдаваемой тепловой энергии. Сборки «распухли» и не входили в пены. Такая же ситуация сложилась в 1981 году при выгрузке ОЯТ из реактора ледокола «Ленин». В один из кессонов поместили 9 поврежденных сборок. Из-за увеличенных геометрических размеров сборки не входили в кессон и их приходилось вколачивать туда кувалдой, что исключает их выгрузку обычным путем.



Бак с ОЯТ
(www.bellona.ru)

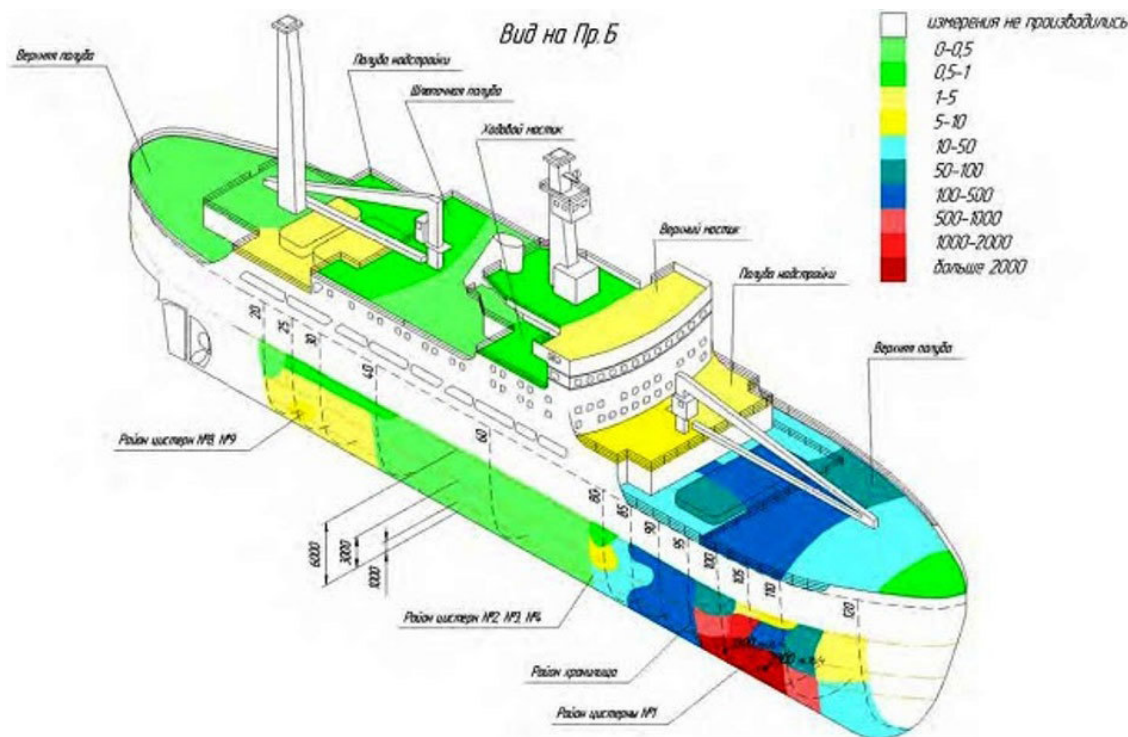
В 1997 году при попытке выгрузить аварийные сборки из кессона произошло тяжелейшее радиоактивное загрязнение как «Лепсе», так и стоявшего рядом ледокола «Россия» и причала. При передаче выгруженных сборок на хранение на ПТБ «Имандра», было загрязнено хранилище «Имандры» и вода его контура охлаждения.

В 1986–1992 годах вопрос об утилизации судна обсуждался в 12 инстанциях, но ни финансирования, ни работ по его утилизации так и не проводилось. Только в 1992 году в научно-исследовательском институте и конструкторском бюро Минатома России начали раз-

работку проекта утилизации «Лепсе», однако уже в 1994 году работы были вновь приостановлены.

Тем не менее, были проведены дополнительные работы по дезактивации, что привело к снижению уровня радиоактивного излучения в 5 раз, а поверхностное загрязнение оборудования и помещений уменьшилось в 1000 раз. Судно снабдили всей необходимой современной дозиметрической аппаратурой. В октябре 1991 года пространство между баками с ОЯТ было заполнено 208 тоннами специального бетона. Таким образом удалось отвердить радиоактивную воду, попавшую туда при шторме в Карском море, а также упрочнить баки и улучшить радиационную обстановку. Летом 1999 года «Лепсе» прошел докование на судоремонтном заводе «Нерпа» (город Снежногорск, Мурманская область). Были проведены работы по подготовке к дальнейшему безопасному нахождению судна на плаву сроком не менее десяти лет.

Во время стоянки «Лепсе» у причала «Атомфлота» уход за ним и обеспечение ядерной и радиационной безопасности осуществлялись экипажем из 18 человек. Первоначально вахтенный персонал постоянно находился на борту. Позднее норвежская экологическая организация «Беллона» изыскала финансовые средства на строительство «Деревни «Лепсе» – сборного комплекса из стандартных двадцатифутовых контейнеров, обеспечивавшего комфортные и безопасные условия работы вахтенного персонала из пяти человек (2000 год). Вместо постоянного пребывания экипажа на борту, теперь безопасность обеспечивалась береговой вахтенной службой, которая периодически осуществляла обходы судна и вела постоянный дистанционный радиационный контроль с помощью датчиков, установленных на борту «Лепсе». Само хранилище ОЯТ и РАО посещали, вооружившись дозиметрами, раз в неделю. Уровень радиации здесь достигал 100 миллирентген в час, в то время как в 30 метрах от судна он не превышал 8–9 микрорентген в час, что в полтора раза ниже уровня радиации в центре Мурманска.



Во второй половине 90-х годов дело об утилизации «Лепсе» наконец сдвинулось с мертвой точки. Усилиями ряда российских и зарубежных организаций был выбран оптимальный, из множества предложенных, вариант утилизации судна и хранящихся на нем радиоактивных отходов.

Один из проектов предполагал приведение хранилища ОЯТ в безопасное состояние без выгрузки из него ОЯТ. Для этого предлагалось залить внутрь кессонов и внутрь баков в пространство между пеналами специальную радиационностойкую бетонную смесь. В состав этой смеси входит в частности карбид бора – поглотитель нейтронов, который исключает возможность возникновения взрывной цепной реакции и выход радионуклидов в окружающую среду. Подобный метод был использован в 1994–1995 годах для приведения в безопасное состояние двух реакторных отсеков-тренажеров атомных подводных лодок 93-го Учебного центра ВМФ СССР в городе Палдиски (Эстония).

Планировалось, что утилизация «Лепсе» обойдется примерно в 43,5 миллионов евро и займет 48 месяцев. 7 июня 2006 года выбранный вариант комплексной утилизации был утвержден совместным решением ответственных органов Российской Федерации. Практические работы на «Лепсе» планировалось начать не позднее 2011 года и завершить в 2016–2017 годах. Международным консультантом проекта была выбрана британская компания «Нувиа Лимитед». Ответственным за реализацию проекта является Федеральное государственное унитарное предприятие (ФГУП) «Федеральный центр ядерной и радиационной безопасности» («ФЦЯРБ»). За реализацией проекта будет следить экспертная группа МАГАТЭ.

Утилизация будет состоять из следующих этапов:

- разработка необходимой рабочей документации;
- улучшение радиационной обстановки на судне путем дезактивации и ремонта;
- оборудования хранилища ОЯТ;
- перевод «Лепсе» к причалу судоремонтного завода «Нерпа» (город Снежногорск);
- подготовка инфраструктуры завода к выгрузке ОЯТ, включая поставку специализированного оборудования;
- выгрузка ОЯТ и транспортировка контейнеров с ним в хранилища «Атомфлота» (конец 2012-начало 2016 года);
- демонтаж корпусных конструкций и оборудования;
- формирование двух блоков (отсек хранилищ ОЯТ и кормовой отсек хранилищ жидких радиоактивных отходов) из остатков конструкций и перемещение их в пункт длительного хранения на предприятии «СевРАО» (Северо-Западный центр по обращению с радиоактивными отходами) в Сайда-губе.

Наиболее сложным и опасным этапом является выгрузка ОЯТ. За предыдущие 15 лет различными российскими предприятиями, а также французской фирмой “SGN” было предложено несколько различных технологий выгрузки. Для выполнения этой операции конструкторское бюро «ОБКМ Африкантов» (г. Нижний Новгород), известный разработчик корабельных и судовых ядерных реакторов, приступило к проектированию и изготовлению специальных манипуляторов, а также стенда-иммитатора хранилища ПТБ «Лепсе» для отработки технологии выгрузки тепловыделяющих сборок и обучения персонала.

Примером успешной утилизации судна подобного типа является самая старая ПТБ «Володарский» (утилизация закончена в ноябре 2014 года). Судно было построено еще в 1928 году, а через 40 лет было переоборудовано в плавучую технологическую базу для обслуживания атомных ледоколов. В 1991 году «Володарский» перевели в категорию отстойных судов и использовали как хранилище низко- и среднерадиоактивных твердых радиоактивных отходов. Летом 2013 года судно было отбуксировано от причала «Атомфлота» на предприятие

«СевРАО» в губе Сайда, где и проводилась его разделка. При этом части судна, где находились радиоактивные отходы, были целиком уложены в отдельный блок-упаковку (ТРО не выгружались) и помещены на длительное хранение в губе Сайда. «Чистый» металлолом (1300 тонн) пойдет на переработку, а 400 т будут утилизированы как «грязные» отходы.

14 сентября 2012 года «Лепсе» был отбуксирован к причалу СРЗ «Нерпа». К этому времени были закончены все подготовительные работы: проведена дезактивация помещений, выгружены отходы, которые можно было выгрузить, установлена дополнительная биологическая защита, заварены все подводные отверстия, люки и двери за исключением главного входа.



Буксировка «Лепсе» на СРЗ «Нерпа» (сентябрь 2012 г.)
(www.bellona.ru)

А дальше последовала почти десятимесячная задержка – единственная заводская стпельная плита, подходившая для проведения очень сложного комплекса работ с «Лепсе» была занята другим атомным ветераном – первой советской атомной подводной лодкой К-3 «Ленинский комсомол» (проект 627, включена в состав ВМФ СССР 1 июля 1958 года). Здесь с 2006 года лодка ожидала решения своей судьбы – быть разделанной на металл или стать кораблем-музеем, инициатором создания которого выступило Русское Географическое общество, председателем которого является министр обороны Российской Федерации Сергей Шойгу. В Санкт-Петербургском конструкторском бюро «Малахит» был уже разработан проект переоборудования лодки в музей. Вопрос упирался в финансирование.



«Лепсе» у причала СРЗ «Нерпа»
(www.bellona.ru)

В июне 2014 года начался демонтаж мачт и надстроек «Лепсе» на плаву. 28 октября того же года судно наконец было установлено на открытую стапельную плиту СРЗ «Нерпа». С декабря 2014 по февраль 2015 года планировалось произвести демонтаж оставшихся надстроек судна, а потом начать разделку его на пять частей, что продлится весь 2015 год. К концу года намечалось сформировать кормовую блок-упаковку и перевести ее в Сайда-губу.



Разделка «Лепсе» началась
(www.bellona.ru)

Носовая же блок-упаковка с ОЯТ будет ожидать укрытия, которое должно быть построено на стапель-плите в 2015–2016 годах. Именно в нем будет производиться операция по

выгрузке ОЯТ из хранилища, после чего упаковка будет переведена в Сайда-губу, а выгруженное ОЯТ на борту ПТБ «Серебрянка» доставят на «Атомфлот», а затем отправят на перерабатывающий завод «Маяк». Процесс утилизации предполагалось завершить в 2017 году.

Увы, столь оптимистичным планам своевременно осуществиться не удалось. В 2016 году основными итогами работ по проекту стали формирование кормовой блок-упаковки судна и перемещение ее в пункт долговременного хранения радиоактивных отходов в Сайда-Губе. Носовая упаковка сформирована, окрашена и находится на СРЗ «Нерпа». В настоящий время проводятся работы по возведению укрытия для выгрузки ОЯТ. Начало выгрузки ОЯТ из баков хранилища «Лепсе» запланировано на конец 2018 года. Выгрузку отработавшего ядерного топлива из ПТБ «Лепсе» планируется завершить не позднее 2020 года (по данным АО ФЦЯРБ).

Использованная литература

Глава первая

- Stratford, D.O. *Naval Ships Move Overland up Africa. The South African Military History Society. Military History Journal-Vol. 1 No. 4*
- Giles Foden. *Mimi and Toutou's Big Adventure: The Bizarre Battle of Lake Tanganyika*. New York, 2005
- Черников И.И. *Энциклопедия речного флота*. Москва-Санкт-Петербург, 2004
- Byron Farewell. *The Great War in Africa*. 1986
- Dennis L. Bishop, Holger Dobold. *Tanganjikasee. A Gunboat War in Deutsch-Ostafrika 1914–1916*.
- Kevin Patience. *The Naval Africa Expedition 1915*. Naval Historical Collectors & Research Association.
- Gröner, Erich. *Die Deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, Vol. VII*. Koblenz, 1985
- Бунич И.Л. *Корсары кайзера*. Санкт-Петербург, 1998

Глава вторая

- Петров П. *Финский гамбит*. Москва, 2005
- Советско-финская война 1939–1940 гг. Хрестоматия*. Минск, 1999
- Майстер Ю. *Война в восточноевропейских водах 1941–1945. Ч.1. Балтика 1941–1943*. Москва, 1995
- Майстер Ю. *Война в восточноевропейских водах 1941–1945. Ч.2. Балтика 1944–1945*. Москва, 1996
- Дмитриев В.И. *В глубинах Балтики*. Москва, 1988
- Морозов М.Э., Кулагин К.Л. *Советский подводный флот 1922–1945 гг.* Москва, 2006
- Морозов М.Э. *Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 1. Краснознаменный Балтийский флот*. Москва, 2001
- Морозов М.Э., Кулагин К.Л. *«Щуки». Легенды Советского подводного флота*. Москва, 2008
- Доценко В.Д., Гетманец Г.М. *Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.* Москва, 2005
- Платонов А.В. *Советские боевые корабли 1941–1945 гг. III. Подводные лодки*. Санкт-Петербург, 1996
- Боевой путь Советского Военно-Морского Флота*. Москва, 1988
- Eberhard Rössler. *The U-boat. The evolution and technical history of German submarines*. London, 2001
- Eberhard Rössler. *Vom Original zum Modell: Uboottyp II-Die "Einbäume"*. Bonn, 1999
- Morze Statki i Okręty. Numer 10–11 (70–71)*, 2007. Warszawa
- Okręty Wojenne. Numer 2/1999 (30)*. Tarnowskie Góry
- Okręty Wojenne. Numer 3/2008 (89)*. Tarnowskie Góry
- Okręty Wojenne. Numer 76/(2/2006)*. Tarnowskie Góry
- Robert Jackson. *Battle of the Baltic. The Wars 1918–1945*. England, 2007
- Интернет*.

Глава третья

- Доценко В.Д. *Флоты XX века. Том II, книга I*. Москва, 2003
- Доценко В.Д., Гетманец Г.М. *Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.* Москва, 2005
- Морозов М.Э., Кулагин К.Л. *Советский подводный флот 1922–1945 гг.: О подводных лодках и подводниках*. Москва, 2006
- Матиясевич А.М. *По морским дорогам*. Ленинград, 1978
- Емельянов Л.А. *Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне*. Москва, 1981
- Дмитриев В.И., Чемесов О.Г. *В глубинах Балтики*. Москва, 1988
- Платонов А.В. *Советские боевые корабли 1941–1945 гг. III. Подводные лодки*. Санкт-Петербург, 1996
- Богатырев С.В., Ларинцев Р.И., Овчаренко А.В. *Морская война на Балтике 1941–1945 гг. Справочник-хроника. Часть I. Потери флота противника на Балтийском море в 1941–43 гг.* Архангельск, 1997
- Морозов М.Э. *Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть I. Краснознаменный Балтийский флот*. Москва, 2001
- Прасолов С.Н., Амитин М.Б. *Устройство подводных лодок*. Москва, 1973
- Дмитриев В.И. *Советское подводное кораблестроение*. Москва, 1990
- Майстер Ю. *Война в восточноевропейских водах 1941–1945. Балтика 1941–1943*. Москва, 1995
- Майстер Ю. *Война в восточноевропейских водах 1941–1945. Балтика 1944–1945*. Москва, 1995
- Гринкевич В.И. *Краснознаменная подводная лодка «Лембит»*. Таллин, 1986
- Taylor J.C. *German Warships of World War II*. Garden City-New York, 1967
- Kenneth Wynn. *U-boat Operations of the Second World War*. Annapolis, 1997
- Herwig Danner. *Kriegsfischkutter KFK*. Hamburg-Berlin-Bonn, 2001
- Paul Beaver. *German Destroyers and Escorts*. Cambridge, 1981
- Интернет

Глава четвертая

- А.И. Арикайнен. *Во льдах Североамериканской Арктики. Этапы развития Северо-Западного морского пути*. Ленинград, 1989.
- James P. Delgado. *Arctic Workhorse. The RCMP Schooner St. Roch*. Victoria, B.C., 2003.
- Lincoln P. Paine. *Ships of the World. An Historical Encyclopedia*. Boston-New York, 1997.
- Интернет.

Глава пятая

- Платонов А.В. и др. *Советские боевые корабли 1941–1945 гг., Ч. III*. Санкт-Петербург, 1996.
- Бережной С.С. *Подводные лодки I–IX-бис серии*. Харьков, 1997.
- Богатырев С.В. и др. *Морская война на Балтике 1941–43 гг. Часть I*. Архангельск, 1997.

Дважды Краснознаменный Балтийский флот. Москва, 1990.

Дмитриев В.И. *В глубинах Балтики.* Москва, 1988.

Крон А.А. *Капитан дальнего плавания.* Москва, 1984.

Геманов В.С. *Подвиг “тринадцатой”.* Ленинград, 1991.

Руге Ф. *Война на море. 1939–1945 гг.* Москва, 1957.

Краснознаменный Балтийский флот в Великой Отечественной войне. 1941–1945. Москва, 1981.

Трибуц В.Ф. *Балтийцы наступают.* Калининград, 1968.

Емельянов Л.А. *Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне.* Москва, 1981.

Виноградов Н.И. *Подводный фронт.* Москва, 1989.

Доценко В.Д. *Тайны российского флота.* Москва, 2005.

Морозов М.Э. *Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 1. Краснознаменный Балтийский флот.* Москва, 2001.

Морской сборник. № 4/1990, Москва.

Флотомастер. № 1–2/1998, № 1/1999, Москва.

Clay Blair. *Hitler's U-boat War.* New York, 1998.

Dönitz, Karl. *Memoirs: Ten Years and Twenty Days.* Annapolis, 1990.

Dobson C., Miller J., Payne R. *The Cruellest Night.* London, 1980.

Sellwood A.V. *The Damned Don't Drown.* Annapolis, 1996.

Thorwald J. *Flight in Winter.* New York, 1951.

Morze. № 5, 1989. Gdynia.

Taylor J.C. *German Warships of World War II.* New York, 1967.

Müller W. *Schiffsschicksale Ostsee 1945.* Hamburg, 1996.

Kosiarz E. *Bałtyk w ogniu.* Gdańsk, 1975.

Pertek J. *Na Bałtyku, w Arktyce i na Morzu Czarnym.* Poznań, 1989.

Morza Statki i Okręty. Nr 5, 1999, Warszawa.

The KTB Magazine of Sharkhunters. Nos. 174, 177, 185, 186. Hernando, Florida.

Залесский К. *Военно-морской флот Третьего рейха.* Москва, 2005.

Доценко В.Д., Гетманец Г.М. *Флот в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.* Москва, 2005.

Доценко В.Д. *Флоты XX века. Том II, книга 2.* Москва, 2003.

Глава шестая

Ширококорд А. *Торпедоносцы в бою. Их звали «смертниками».* Москва, 2006

Ширококорд А. *Битва за Крым: роман-хроника.* Москва, 2005

История отечественного судостроения. Том 4. Санкт-Петербург, 1996

Вайнер Б.А. *Советский морской транспорт в Великой Отечественной войне.* Москва, 1989

Пилипенко В.В и др. *Морские полпреды Октября.* Одесса, 1988

Бережной С.С. *Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945: Справочник.* Москва, 1988

X Гаагская конвенция о применении к морской войне начал Женевской конвенции (Заключена в г. Гааге 18.10.1907). Официальный перевод.

Пасякин В. *Трагедия «Армении».* Газета «Красная Звезда», 23 июля 2005

Газета «Труд», 16 июня 2005

Газета «Комсомольская правда-Украина», 27 октября 2006

Интернет

Глава седьмая

- Wesley Olson. *Bitter Victory. The Death of HMAS Sydney*. University of Western Australia, 2002
- HMAS Sydney 1941*. Geraldton, 2003
- James Taylor. *Prisoner of the Kormoran*. London, 1955
- Andrzej Perepeczko. *Konie trojańskie III rzeszy*. Warszawa, 1996
- Martin Stephen. *Sea Battles in Close-up: World War 2*. London, 1996
- J.C. Taylor. *German Warships of World War II*. Garden City-New York, 1967
- Lincoln P. Paine. *Ships of the World*. Boston-New York, 1997
- Warship International Fleet Review, August 2003, May, June, July, December 2006, April 2007*.
- Robert Eyssen. *Hilfskreuzer Komet*. München, 1979
- Janusz Ledwoch. *Ar 196*. Warszawa, 1997
- QQQ... Харьков,?
- Марк-Антонио Брагадин. *Итальянский военно-морской флот во второй мировой войне*. Екатеринбург, 1997
- Фридрих Руге. *Военно-морской флот третьего рейха 1939–1945*. Москва, 2003
- Internet

Глава восьмая

- Walter W. Jaffee. *The Lane Victory. The last Victory Ship in War and in Peace*. Palo Alto, CA, 1997.
- Walter W. Jaffee. *The Last Liberty, the biography of the SS Jeremiah O'Brien*. Palo Alto, CA, 1993.
- Walter W. Jaffee. *Appointment in Normandy*. Palo Alto, CA, 1995.
- Denis Griffiths. *Steam at Sea*. London, 1997.
- www.lanevictoryship.com
- www.armed-guard.com

Глава девятая

- В.П. Кузин, В.И. Никольский. *Военно-морской флот СССР 1945–1991*. Санкт-Петербург, 1996
- История отечественного судостроения, том V*. Под редакцией акад. И.Д. Спасского. Санкт-Петербург, 1996
- В.В. Климов, В.А. Старшинов. *Корабль командно-измерительного комплекса «Урал»*. Судостроение, № 1, 2015
- Интернет

Глава десятая

www.bellona.ru
www.forums.airbase.ru
www.atomic-energy.ru
www.4.bp.blogspot.com

www.cccp-revival.blogspot.com