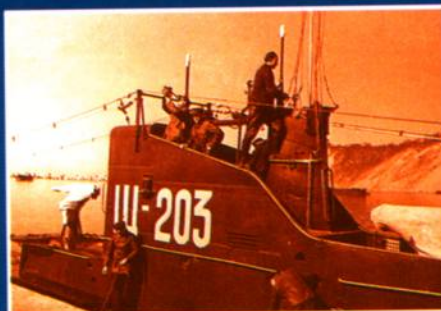


МИРОСЛАВ МОРОЗОВ, КОНСТАНТИН КУЛАГИН



# «ЩУКИ»

ЛЕГЕНДЫ СОВЕТСКОГО  
ПОДВОДНОГО ФЛОТА



**МИРОСЛАВ МОРОЗОВ  
КОНСТАНТИН КУЛАГИН**

---

# **«ЩУКИ»**

---

**ЛЕГЕНДЫ СОВЕТСКОГО  
ПОДВОДНОГО ФЛОТА**

Москва  
«Яуза»  
«Коллекция»  
«Эксмо»  
2008



Серия «АРСЕНАЛ КОЛЛЕКЦИЯ» основана в 2005 году

Оформление серии П.Волкова

В оформлении переплета использована иллюстрация  
художника А.Заикина

Морозов М.Э., Кулагин К.Л.

**М80** «Шуки». Легенды Советского подводного флота — М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2008. — 176 с.: ил.

**ISBN 978-5-699-25285-5**

Подводные лодки типа «Щ», или «шуки», как называли их моряки, были самыми многочисленными представителями класса средних субмарин РККФ в 1930-е годы. Именно они вынесли на себе основную тяжесть борьбы на морских коммуникациях в первые годы Великой Отечественной войны. И именно они, несмотря на свою весьма далекую до совершенства конструкцию, стали самыми результативными подлодками нашего флота. На их боевом счету более 50 достоверно потопленных кораблей и судов — для крайне неблагоприятной боевой обстановки, в которой приходилось действовать советским подводникам, эта цифра выглядит впечатляюще. Но и наши собственные потери оказались чрезвычайно велики: из 44 «шук», участвовавших в войне, погибла 31.

Об этих кораблях и их беспримерных по сложности боевых походах рассказывает настоящая книга, подготовленная на основе архивных документов.

**ББК 68.54**

**ISBN 978-5-699-25285-5**

© М.Э. Морозов, К.Л. Кулагин, 2008  
© ООО «Издательство «Коллекция», 2008  
© ООО «Издательство «Яуза», 2008  
© ООО «Издательство «ЭКСМО», 2008

# СОДЕРЖАНИЕ

|                                              |     |
|----------------------------------------------|-----|
| «ЩУКИ» — ХИЩНЫЕ РЫБЫ КРАСНОГО ФЛОТА .....    | 5   |
| История проектирования .....                 | 5   |
| Серийное производство .....                  | 16  |
| ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ .....                   | 26  |
| Корпус .....                                 | 26  |
| Общекорабельные системы и устройства .....   | 32  |
| Энергетическая установка .....               | 36  |
| Вооружение .....                             | 38  |
| Мореходность и дальность плавания .....      | 46  |
| Средства наблюдения, навигации и связи ..... | 47  |
| Экипаж, автономность и обитаемость .....     | 50  |
| «ЩУКИ» В СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЕ .....    | 52  |
| «ЩУКИ» В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ .....   | 62  |
| Краснознамённый Балтийский флот .....        | 62  |
| Черноморский флот .....                      | 109 |
| Северный флот .....                          | 138 |
| Тихоокеанский флот .....                     | 154 |
| ИТОГИ .....                                  | 159 |
| ПОСЛЕВОЕННАЯ СУДЬБА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК .....    | 161 |
| Литература и источники .....                 | 174 |





**Североморская «щука» Щ-402  
возвращается из боевого похода,  
зима 1942/43 г.**



**Подводные лодки типа «Щ»  
во Владивостоке, 1943 г.**

# «ЩУКИ» — ХИЩНЫЕ РЫБЫ КРАСНОГО ФЛОТА

## История проектирования

К началу 1926 г. были разработаны требования к малым лодкам для Балтийского моря. Назначением лодки указывалось: «позиционная служба в Финском заливе, плавание по шхерам, крейсерство в Балтийском море, торпедные атаки кораблей до линкоров включительно». Чтобы иметь возможность атаковать линкоры, главным вооружением субмарины должны были стать 4 носовых торпедных аппарата калибра 533 мм. 76-мм универсальная установка обеспечивала бы самооборону корабля от сторожевых катеров и авиации. Надводное водоизмещение не должно было превышать 350—400 т при осадке не более 4-х метров. Глубина погружения — до 100 м. Интересно отметить, что подводной скорости отдавалось предпочтение перед надводной — 12—14 против 10—12 узлов соответственно. Надводная дальность плавания при автономности 17 суток задавалась в 4000 миль, подводная экономическим ходом — в 30 миль. В задании подчеркивалась важность установки гидроакустической и связной аппаратуры, а также обеспечение возможности покладки на грунт.

## Ранние серии

Разработка детального проекта велась с 1928 г. силами специалистов НТК и Балтийского завода под руководством Б.М. Малинина. Первоначальный вариант эскизного проекта, несмотря на одобрение Начальника Морских сил Р.А. Муклевича, оказался забракован РВС. В ходе переработки эскизный и общий проект выполнялись параллельно. 23.1.1930 новый вариант, разработанный за два месяца, был утверждён РВС, с добавлением запасных торпед. В это время в Техбюро №4 Балтийского завода полным ходом шла работа над общим проектом. 5 февраля на Балтийском заводе заложили три головные лодки III серии, получивших обозначение тип «Щука». Присутствовавший при этом наморси Муклевич произнес слова, ставшие пророческими: «Мы имеем возможность этой подводной лодкой начать новую эру в нашем судостроении. Это даст возможность приобрести необходимые навыки и подготовить нужные кадры для развертывания производства».

Большое влияние на проектировщиков оказала поднятая и обследованная английская лодка L-55. Обводы корпуса были перенесены с линейным преобра-

зованием, также использовался архитектурный тип: однокорпусный с булевыми цистернами главного балласта. За счёт большей простоты обводов и технологических решений обеспечивалось удешевление всей конструкции. Пять отсеков разделялись плоскими прочными переборками с овальными дверями, рассчитанными на давление 2 атм. Надстройка и рубка получились узкими. Вооружение составляли четыре носовых и два кормовых торпедных аппарата. Добавление запасных торпед вызвало перегрузку. Аккумуляторная батарея (112 элементов), прикрытая легкосъёмными щитами, занимала второй отсек, дизели и гребные электромоторы располагались вместе в четвёртом. Все трубопроводы предполагались стальными. Откачивать главный балласт должны были две помпы «Рато». Носовые горизонтальные рули не имели ограждения.

В ходе строительства в проект внесли ряд изменений. Четвёртый отсек разделили лёгкой переборкой на два — дизелей и электромоторов. Средняя цистерна располагалась в прочном корпусе. Главный балласт принимался в пять цистерн. Для улучшения мореходности устанавливались палубные цистерны и носовая цистерна плавучести. Баллер носовых горизонтальных рулей располагался в носовой дифферентной цистерне, а электродвигатель в центральном посту. Большая часть баллонов ВВД (40 шт.) располагалась во II отсеке, остальные 16 — во вновь образованном VI. Масляный насос дизелей — шестерённого типа. Задние крышки торпедных аппаратов закрывались откидными болтами на задрайках, а не кремальерными затворами, как на лодках I и II серий. Топливных цистерн было пять. Выполненный в носовой части рубки для защиты орудия в позиционном положении фальшборт быстро сняли, установив откидные площадки полукруглой формы для удобства действий расчёта.

Строительство кораблей III серии шло полным ходом, когда возникла необходимость усиления флота на Дальнем Востоке. Начиная с осени 1931 г. шла работа над новым проектом, первоначально обозначавшимся как III-бис серия, а в дальнейшем «Щука А» (тип «Карась»). 23 декабря Начальник морских сил Орлов утвердил тактико-техническое задание на эти лодки. Предлагалось применять для экономии веса сварку в самых широких масштабах (водонепроницаемые переборки, цистерны, над-



**Борис Михайлович  
Малинин — выдающийся  
советский конструктор,  
один из создателей  
подводных лодок  
типа «Щ»**

стройка, фундаменты, различная арматура). Должна была быть изменена форма легкого корпуса, как с целью увеличения скорости заполнения цистерн, так и для повышения гидродинамических качеств корпуса. Широко должны были применяться лёгкие сплавы. Ставилась задача выдержать вес аккумуляторной батареи при размещении её в двух отсеках. Переборки центрального поста должны были выдерживать давление 9 атм (случайное) и 6 атм (нормальное), а прочие переборки — 4 и 2 соответственно. Боевая рубка расширялась для использования в качестве шлюзовой камеры. Запас воздуха высокого давления необходимо было увеличить на 20%, при более равномерном размещении баллонов по кораблю. Подводная остойчивость увеличивалась притягом твердого балласта. Время всплытия лодки не должно было превышать 7—8 минут. Скорость надводного хода за счёт установки более мощных дизелей должна возрасти до 14—15 уз. Требовалось улучшить обтекаемость рубки в подводном положении. Производились многочисленные изменения в системах и механизмах. Предлагалось оснастить торпедные аппараты устройствами беспызырной стрельбы. Все эти требования (17 пунктов), надо было выполнить, не изменяя установленного водоизмещения 570 т.

Строительную документацию разработали в кратчайший срок. Было проработано разделение корпуса на секции, пригодные для перевозки по железной дороге. Основные изменения внесли во внутреннее расположение. II отсек разделили переборкой на два, передвинув носовую переборку вперед на две шпации. Аккумуляторная батарея разделилась на две группы по 56 элементов. Таким образом, улучшилась надводная непотопляемость, лодка оставалась на плаву при затоплении одного отсека с прилегающими цистернами. Запасные торпеды во II отсеке из-за недостатка места хранились со снятыми зарядными отделениями. Среднюю цистерну вынесли в лёгкий корпус, что в сочетании с переконпоновкой механизмов позволило разгрузить центральный пост. Баллер носовых горизонтальных рулей перенесли в носовой отсек, что сильно облегчило его обслуживание. Кормовую переборку VI отсека сместили с 58 на 61 шпангоут для размещения камбуза. Носовую цистерну плавучести ликвидировали, одновременно изменив форму рубки и форштевня (он стал наклонным). Ожидаемого прироста надводного хода не произошло, несмотря на увеличение мощности дизелей с 500 до 685 л.с.

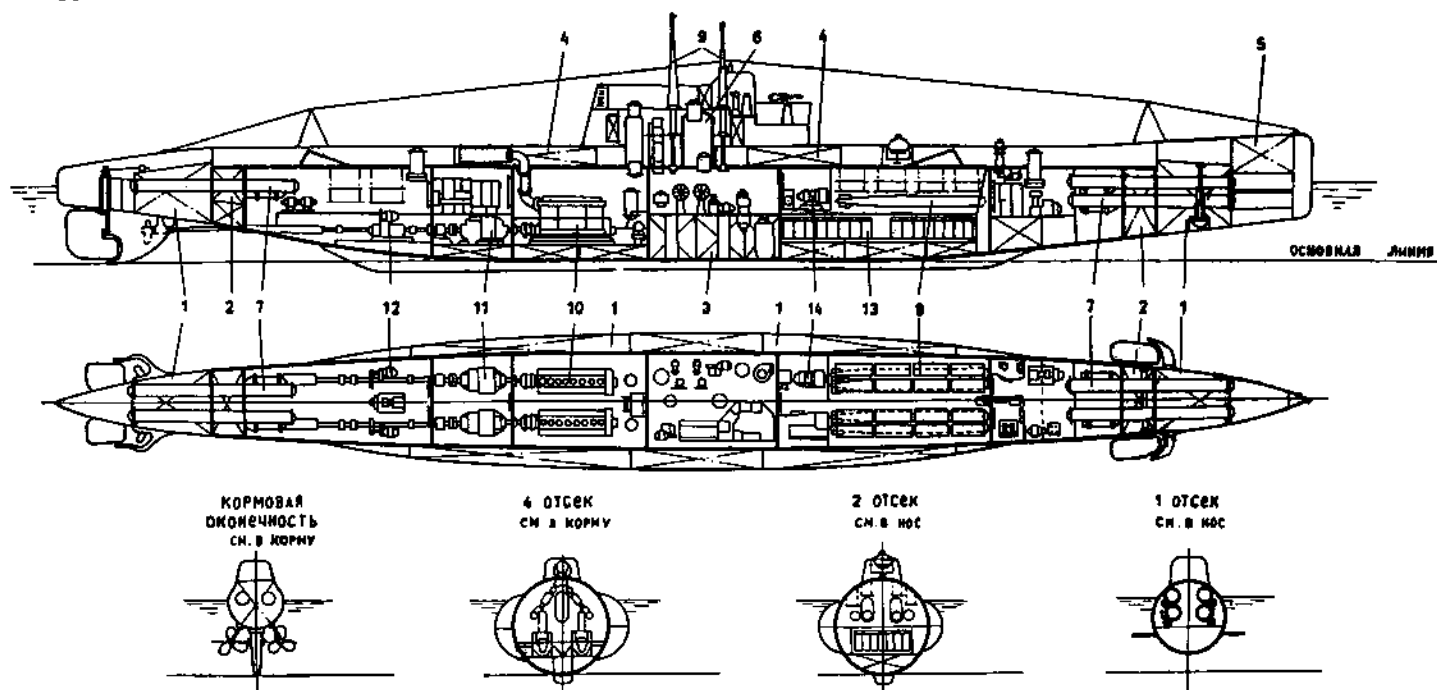
Испытания первых «щук» III серии выявили весьма безрадостную картину. В процессе приёмки, проходившей с октяб-

ря 1933 по август 1934 г., выявилась строительная перегрузка, достигавшая от 5,7 до 25 т. Недобор надводной скорости составил: у лодок с немецкими дизелями W8V28/38 фирмы МАН («Щука» и «Окунь») 2,2 уз., с отечественными 38В8 Коломенского завода («Ёрш» и «Комсомолец») 1,75 уз. Причиной этого стали как неправильно подобранные винты, так и форма корпуса, приводившая к наложению систем волн оконечностей и булей. Аналогичным образом дело обстояло с подводной скоростью. При этом следует отметить, что дальность плавания оказалась больше расчётной: 3130 миль вместо 3000, и 112 миль вместо 110 соответственно. Три из четырёх лодок не погружались на предельную глубину. Головная лодка, успешно пройдя пробное погружение в кронштадском доке им. Митрофанова, при погружении на полную глубину получила деформацию выкружки носового торпедопогрузочного люка. В этом же испытании раздавило спасательный буй первого отсека. 15 октября 1934 г. «Ёрш» произвёл погружение на глубину 89 м на гинях спасательного судна «Коммуна». По итогам испытаний проводилось местное усиление корпуса. Мореходные качества были признаны удовлетворительными. В приводе горизонтальных рулей обнаружился конструктивный дефект: под воздействием деформации корпуса на глубине 40—50 м их привод заклинивался. Время осушения главного балласта центробежными помпами «Рато» составляло почти 20 минут, что было совершенно недопустимо. Отмечалась стеснённость внутреннего расположения, совершенно неудовлетворительная конструкция торпедопогрузочного устройства (на подготовку лодки к погрузке требовалось 5 часов и 12 человек), большая шумность механизмов. Штатный 37-мм автомат отсутствовал, позже на его месте установили 45-мм полуавтомат 21-К.

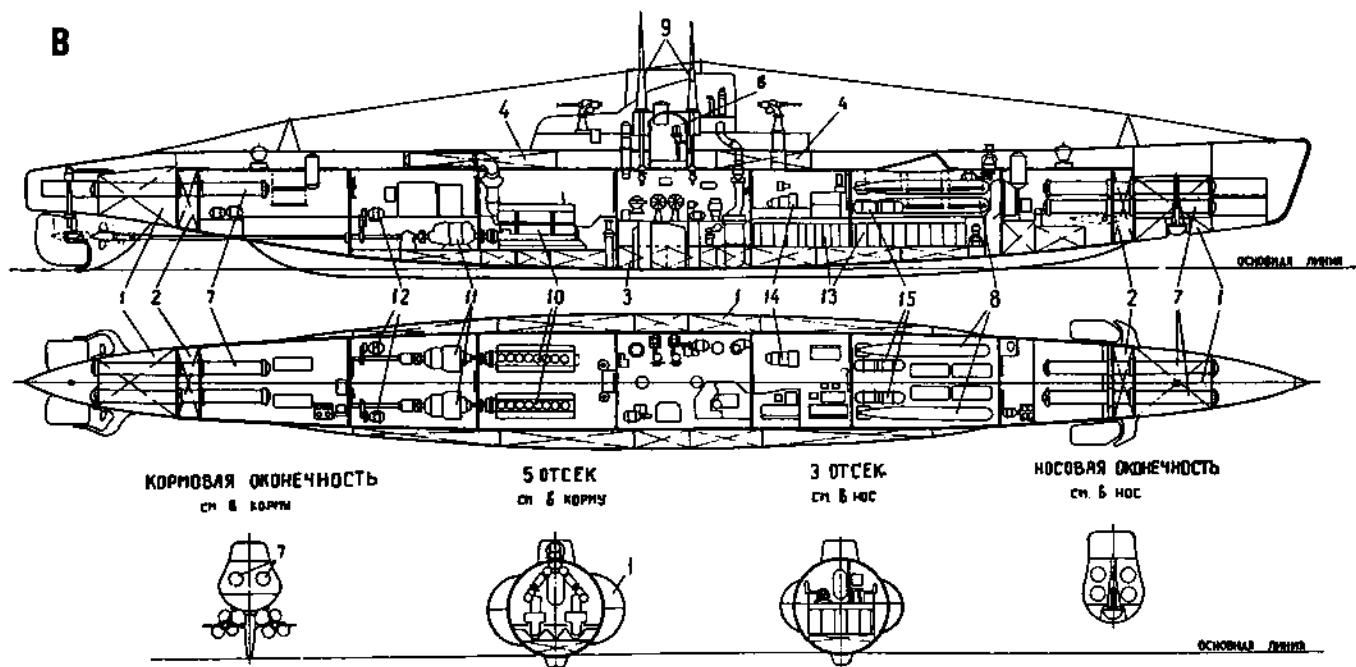
Некоторые недостатки попытались устранить сразу. Щ-303 получила другие винты и дополнительные надделки в носовой части булей для улучшения обтекаемости. Показавшую полную практическую непригодность систему откачки главного балласта помпами «Рато», помимо большого времени осушения ещё и создававшую крены при всплытии, перделали. Сначала на месте одной из помп установили турбокомпрессор низкого давления типа «Броун-Бовери» для продувания цистерн главного балласта. Позже на «Окуне» испытали более эффективную систему продувания с использованием в качестве компрессоров дизелей, приводимых в действие электромоторами. Эффект оказался значительным: время продувания сократилось с 10 до 4,5 минут. Эта система применялась и в дальнейшем.



**A**



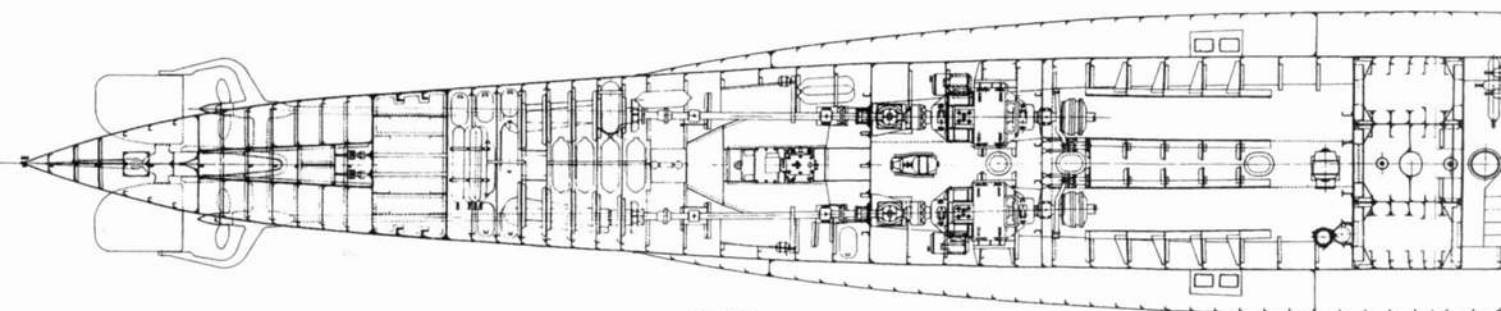
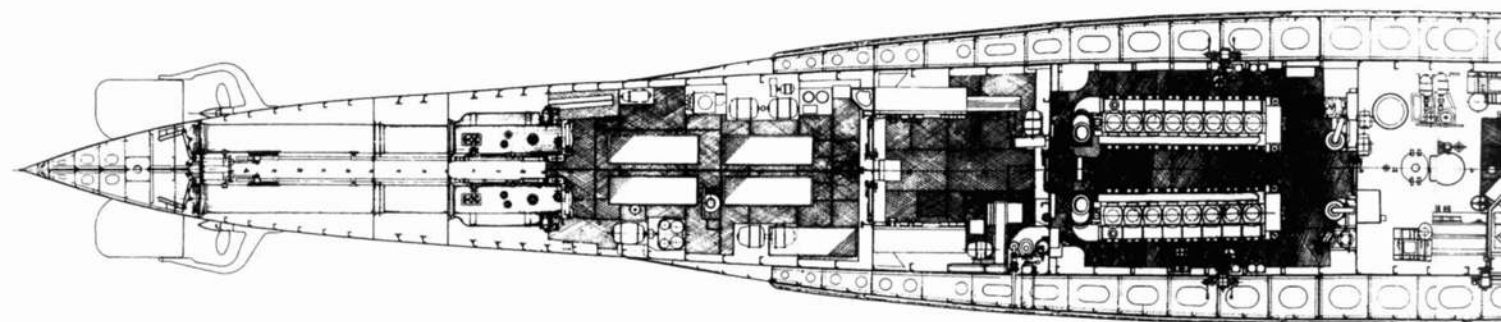
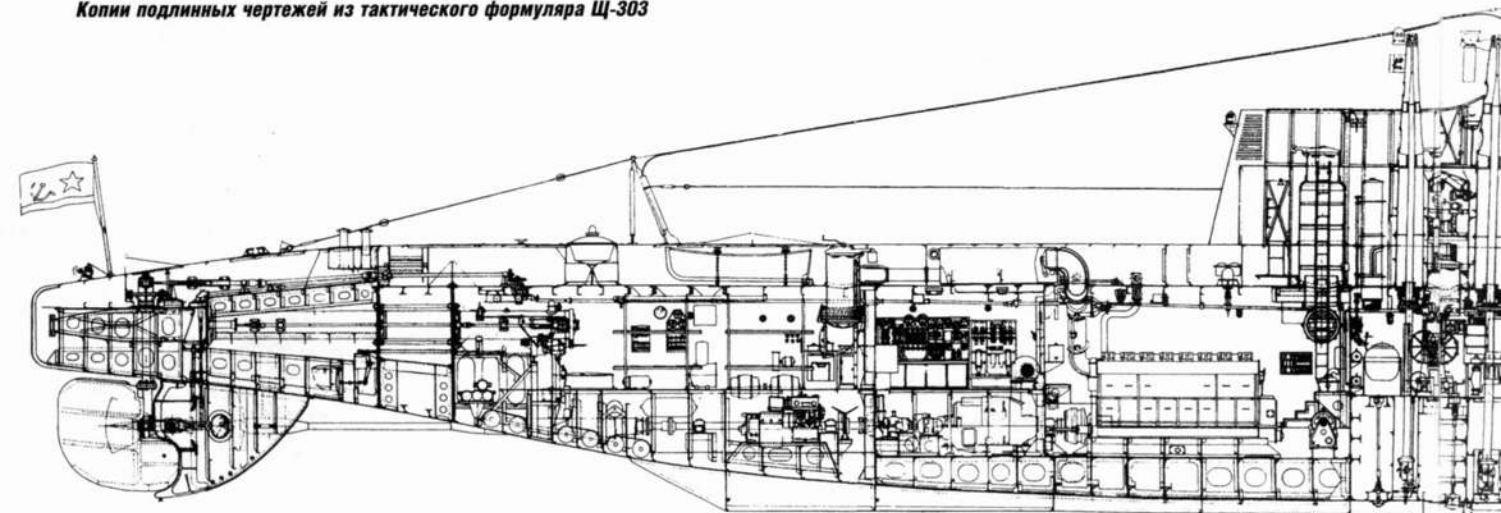
**B**



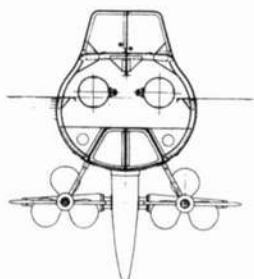
Схемы общего расположения подводных лодок III серии (A) и IV-бис серии (B):

1 — цистерны главного балласта; 2 — дифференциальные цистерны; 3 — цистерна быстрого погружения; 4 — палубные цистерны; 5 — цистерна плавучести; 6 — прочная рубка; 7 — торпедные аппараты; 8 — запасные торпеды; 9 — перископы; 10 — дизельные двигатели; 11 — главные гребные электродвигатели; 12 — электродвигатель экономичного хода; 13 — аккумуляторная батарея; 14 — турбокомпрессор низкого давления; 15 — боевые зарядные отделения запасных торпед

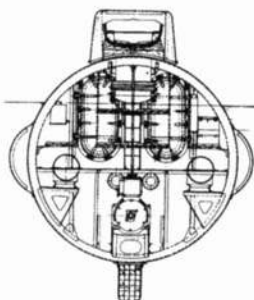
**Подводная лодка Щ-303 «Ёрш», 1939 г.**  
Копии подлинных чертежей из тактического формуляра Щ-303



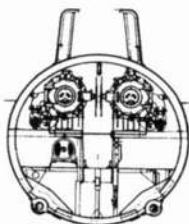
Лист 1 из 10  
н.л.м.



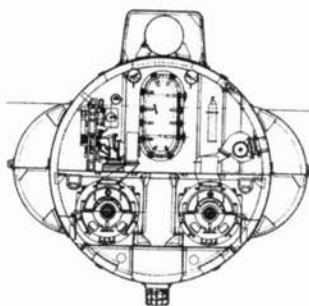
Лист 2 из 10  
н.л.м.



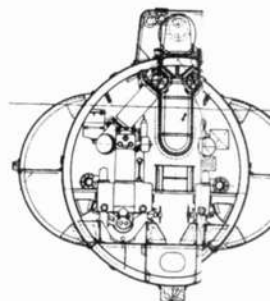
Лист 3 из 10  
н.л.м.

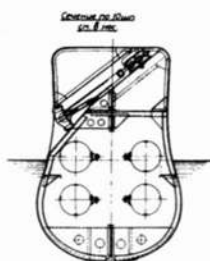
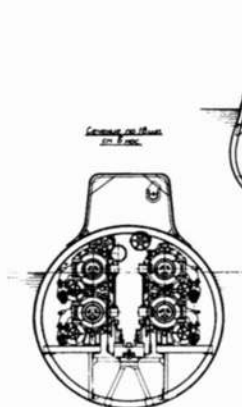
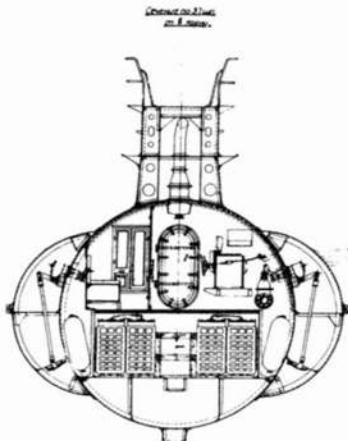
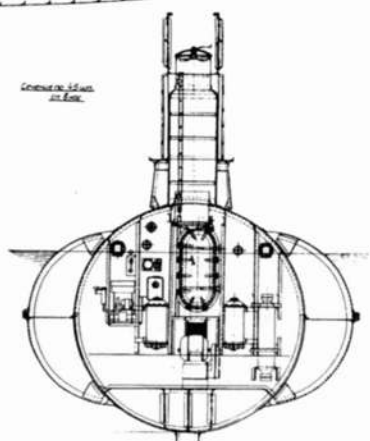
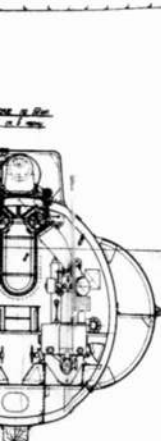
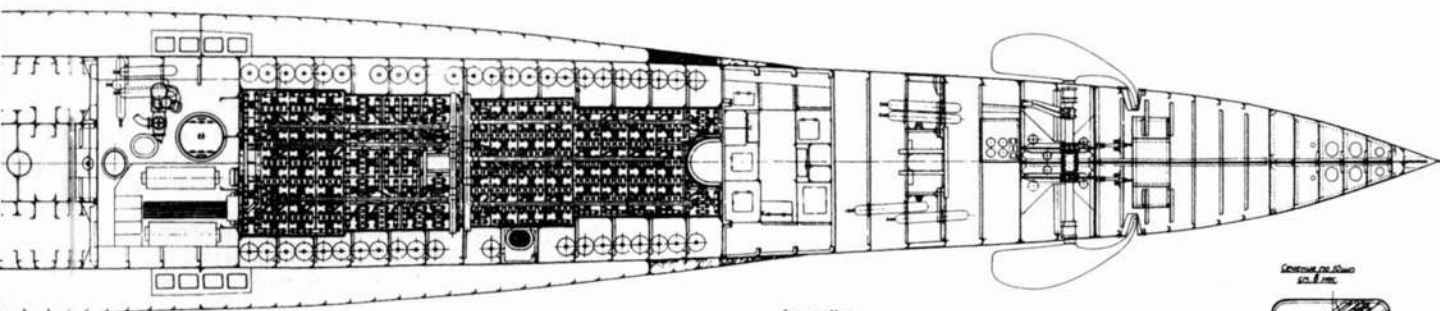
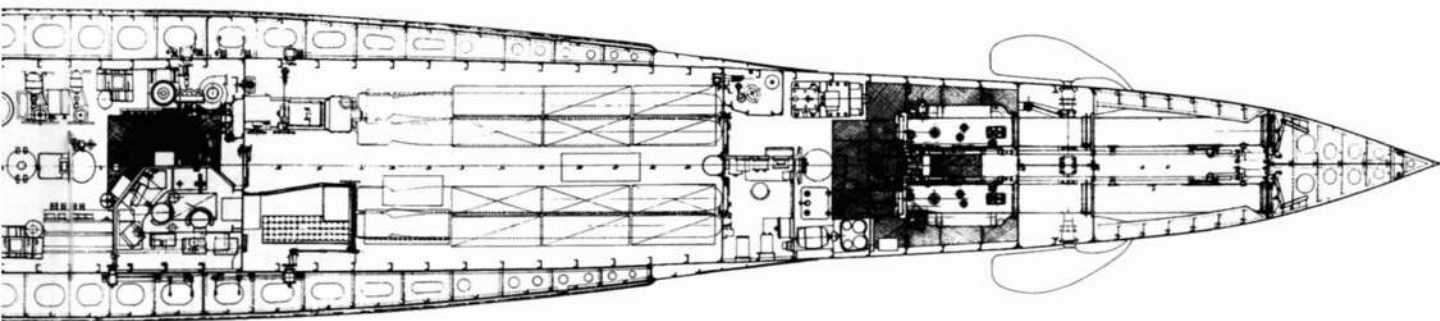
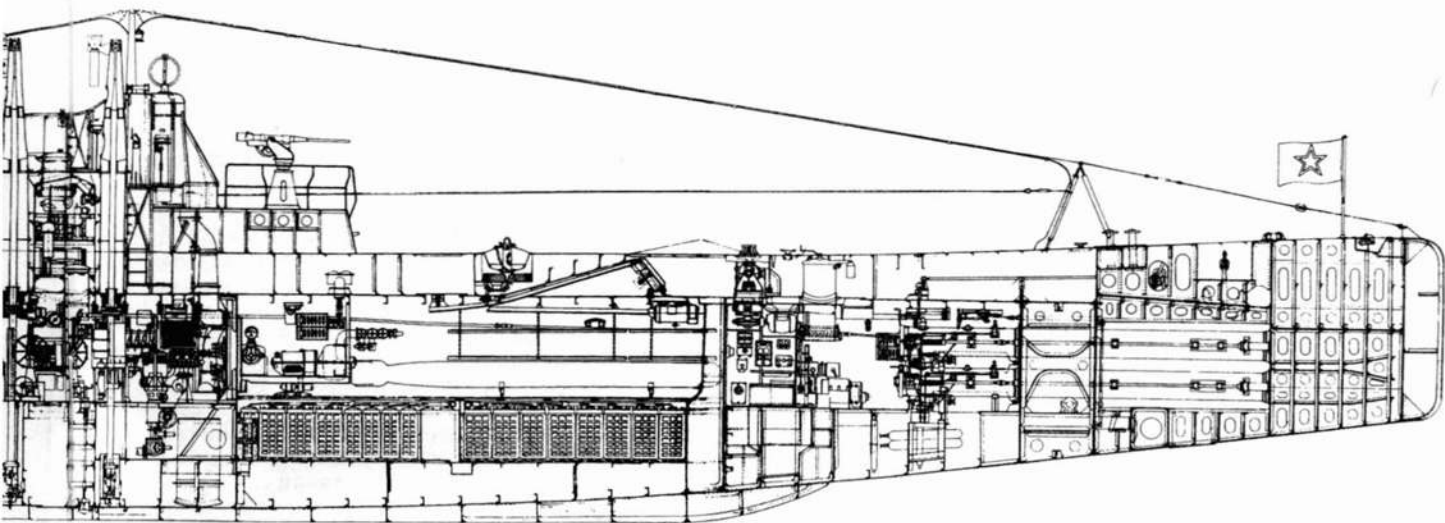


Лист 4 из 10  
н.л.м.



Лист 5 из 10  
н.л.м.







Первые тихоокеанские лодки обладали ещё большим набором дефектов. Водоизмещение оказалось 604 т, хотя предполагали 592 т. Скорость полного надводного хода составила 11,86 уз., вместо 14,5 по проекту. Причиной этого стали как ошибки в расчётах мощности, так и неправильно подобранные винты. Проявился и другой, свойственный всем «щукам» дефект: наличие зоны опасных колебаний валов, что не позволяло развивать полную мощность дизелей. Подводный ход также не добрал одного узла. Дизели имели ряд конструктивных и производственных дефектов, их детали оказались не взаимозаменяемы. Из-за неудачной конструкции муфты для переключения с экономического на полный подводный ход требовалось около 10 минут. Главные электродвигатели не давали полной мощности 500 л.с., а 400 л.с. могли держать только полчаса, так как температура аккумуляторной батареи повышалась до 50 градусов по Цельсию. Это происходило из-за того, что электромоторы оказались мощнее батареи. Батарея перегревалась также при частых зарядках. Из-за этого электролит постоянно испарялся, и после четырех зарядок зимой и двух летом его уровень падал ниже нормы. Доливать дистиллированную воду мешали запасные торпеды и койки экипажа. Малый запас пресной воды для доливки аккумуляторов ограничил автономность 8 сутками, вместо 20 проектных (опреснителя не было). Цементировка цистерн пресной воды оказалась низкого качества, отслаиваясь целыми кусками. Предельная глубина погружения оказалась равной 50 метрам, при этом заклинивание носовых горизонтальных рулей начиналось с глубины 40 м, а на 60 заклинивало и кормовые (иногда картина была обратной: 45 и 30 м соответственно). Это давало дифферент до 23 градусов. Рули заклинивало и на большом ходу. На глубине 75 м перископы вжимало давлением в дно шахт. Система воздуха высокого давления показала полную непригодность: из стальных баллонов вырывало бронзовые головки, что приводило к стравливанню воздуха из целых секций, все литые соединения оказались ненадёжны. Шумность механизмов была весьма высокой. Всё это было результатом ускоренного, в течение 9 месяцев, строительства лодок.

Первая зима на Тихом океане выявила много мелочей, досаждавших морякам. Лодки не были обеспечены соответствующей документацией. Внутреннее расположение, и раньше справедливо критиковавшееся за «затеснённость», оказалось малоподходящим для повседневного осмотра механизмов. Для доступа к

некоторым из них требовалось несколько часов разбирать другие системы. Холлод проявлял себя везде: замерзала пресная вода, некоторые горловины, трубопроводы и клапаны, лёд набивался в ниши шитов торпедных аппаратов и препятствовал их открыванию. Намерзание льда на надстройке препятствовало ее заполнению водой при погружении, что придавало подлодке положительную плавучесть. На стоянке замерзали приводы кормовых горизонтальных рулей. Борьба с морозом с помощью грелок давала высокую влажность, приводившую к постоянным пробоям изоляции и перегоранию предохранителей. Система охлаждения дизелей показала недостаточную производительность. Устранить утечки масла не удалось. Все трубопроводы из стали, принятые как по образцу L-55, так и по настоянию промышленности, быстро корродировали.

Надо заметить, что при дальнейшем строительстве основная масса указанных выше дефектов была устранена.

Следующая серия V-бис (первоначально VII) особых конструктивных отличий не имела. Улучшали лишь некоторые детали конструкции и устраняли выявившиеся по опыту эксплуатации ранних серий дефекты. В очередной раз изменили форму надстройки и рубки, но особых улучшений не добились. Методы расчета прочности корпуса и непотопляемости ещё только разрабатывались, и многое приходилось изменять по результатам испытаний.

В 1934 году прорабатывались предложения по оснащению лодок типа «Щ» динамо-реактивными орудиями системы Курчевского калибром 102 мм (одностовольная установка), на лодках III серии, и 152,4 мм (спаренная и одностовольная установки) на V серии. Предполагалось использовать такие пушки для стрельбы по береговым объектам, малым боевым кораблям и транспортным судам противника. Понятно, что стрелять такое орудие могло только фугасными и шрапнельными снарядами, боекомплект которых составлял 50 штук на ствол. Предъявлялись требования дальности стрельбы 60 кбт (11 км), при угле возвышения 30 град., скорострельность 8 выстрелов в минуту, вес унитарного выстрела 35–40 кг, расчёт 6 человек. Идея быстро показала низкую практическую пригодность (большие и тяжёлые снаряды не проходили по габаритам, зарядание получилось раздельным), и до испытаний на лодках дело не дошло.

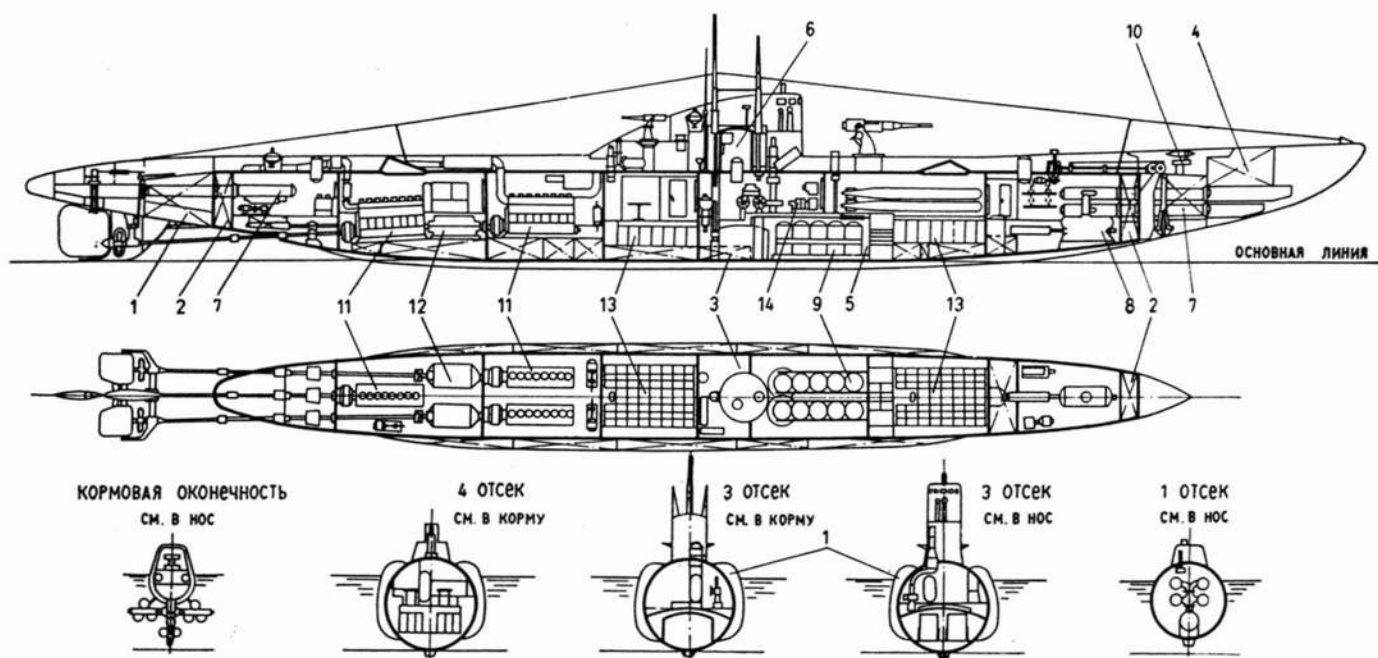
На основе «шук» должна была разрабатываться и первая транспортная лодка ВМФ СССР. Утвержденное заместителем начальника Морских сил РККА Лудри 20.5.1934 тактико-техническое задание предусматривало дооборудование

лодок V серии в заправщики гидросамолётов. Предполагалось, что лодка сможет снабжать бензином и смазочным маслом летающие лодки типа МБР-4 и поплавковые разведчики Р-6А. Для этой цели создавалась особая система, включавшая цистерны на 6 тонн авиационного бензина, расположенные в лёгком корпусе, металлическую магистраль для подачи топлива на корму, два отростка с запорными клапанами и гибким шлангом длиной 24 м, оканчивающимся заправочным приспособлением. Для поддержания шлангов на корме закреплялись два выстрела по 14 м, заваливающихся в походном положении к носу лодки. Концы выстрелов поддерживались поплавками. Подача бензина обеспечивалась сжатым воздухом со скоростью до 300 литров в минуту. Масло хранилось в 30 стандартных 16-литровых бидонах и подавалось для налива вручную. Общего запаса должно было хватить для заправки трёх Р-6А или семи МБР-4. Оговаривалась возможность снятия всей системы, применение которой резервировалось для специальных операций. Несомненно, подобная лодка-заправщик могла найти применение на Севере и Тихом океане, но реальных работ в этом направлении так и не предприняли.

## Поздние серии

Практически одновременно с проектом «Шука А» началась разработка усовершенствованной лодки, обозначавшейся «Шука Б» (предполагалось присвоить ей обозначение VIII серия). Оперативно-тактическое задание утверждено наместником Орловым 6 января 1932 г. Общий проект, на основании эскизного НИВК, выполняло ЦКБС-2, руководил работой К.К. Перцев. Предполагалось создать усовершенствованную лодку среднего тоннажа, со значительно улучшенными против базового проекта параметрами.

Форма корпуса, особенно булей, приобретала более выгодные с точки зрения гидродинамики и остойчивости при погружении очертания. Прорабатывалась возможность цельносварной лодки, однако в окончательном варианте прочный корпус делался клепаным. В состав вооружения включались 10 мин заграждения нового типа, с зарядом 250 кг. Сохранялось требование установки беспузырных и бездифферентных гидравлических торпедных аппаратов. Запас торпед должен был быть увеличен до 6. Артиллерийское вооружение первоначально составляли два 76,2-мм орудия, позже заменённые одним 100-мм и одним 45-мм. Резко возрастали скоро-



Подводная лодка проекта «Щ-Б»:

1 — цистерны главного балласта; 2 — дифферентные цистерны; 3 — цистерна быстрого погружения; 4 — цистерны плавучести; 5 — минно-балластная цистерна; 6 — прочная рубка; 7 — торпедные аппараты; 8 — гидравлическое устройство торпедной стрельбы; 9 — мины; 10 — складывающийся горизонтальный руль; 11 — дизели; 12 — главный гребной электродвигатель; 13 — аккумуляторная батарея; 14 — турбокомпрессор низкого давления

сти надводного и подводного хода: до 17—18 и 10—11 узлов соответственно. Лодка становилась трёхвальной, так как в наличии не имелось дизелей необходимой мощности. В подводном положении работали бортовые валы, связанные с электродвигателями. Дальность плавания существенно увеличивалась: полным надводным ходом — 2 тысячи миль, экономическим (8,5 уз.) — 5 тыс., с возможностью приёма топлива в перегруз — до 6 тыс.; полным подводным — 10 миль (с проработкой увеличения до 15), экономическим (3 уз.) — 120—150 миль. Автономность 30 суток. Нормальное надводное водоизмещение должно было составлять 550—600 т, но по расчетам получалось почти 700.

Проект лодки, несмотря на утверждение РВС 25.1.1933 и разработку рабочих чертежей, в строительство так и не попал. После ознакомления с германским проектом E-1 разработку, доведенную до уровня общего технического проекта, прекратили. Причиной стали явные преимущества германского проекта, а также радикальные отличия конструкции «Щ-Б» от базового проекта (общими остались только главные механизмы и часть систем). Минносбрасывающее устройство и/или к нему в приемлемом варианте так и не были разработаны. В итоге было принято решение строить новые лодки по несколько доработанному проекту V-бис серии, с внесением всех необходимых улучшений и изменений.

Новая серия получила обозначение V-бис-2. В очередной раз переработали теоретический чертёж и форму рубки, что подняло скорость надводного хода на 0,5 уз. и улучшило мореходность. Кормовую переборку II отсека сделали ступенчатой, что позволило хранить торпеды с присоединенными боевыми зарядными отделениями (БЗО). Переделали торпедопогрузочное устройство, чем с одной стороны уменьшили загромождённость отсеков, а с другой уменьшили время погрузки до 12 часов, против 25—30 ранее. Переборки центрального поста усилили до давления 6 кг/см<sup>2</sup>. Цистерны главного балласта №3 и 4 приспособили для приёма топлива. Передачу электромотора экономического хода изменили с шестерёнчатой на ременную, сделавшую работу передачи бесшумной. Электродвигатели носовых и кормовых горизонтальных рулей перенесли в концевые отсеки, оставив в центральном посту только ручное управление. Система продувания главного балласта выхлопными газами дизелей стала штатной.

V-бис-2 серия послужила основой для двух последних серий: X и X-бис. На первой из них попытались улучшить

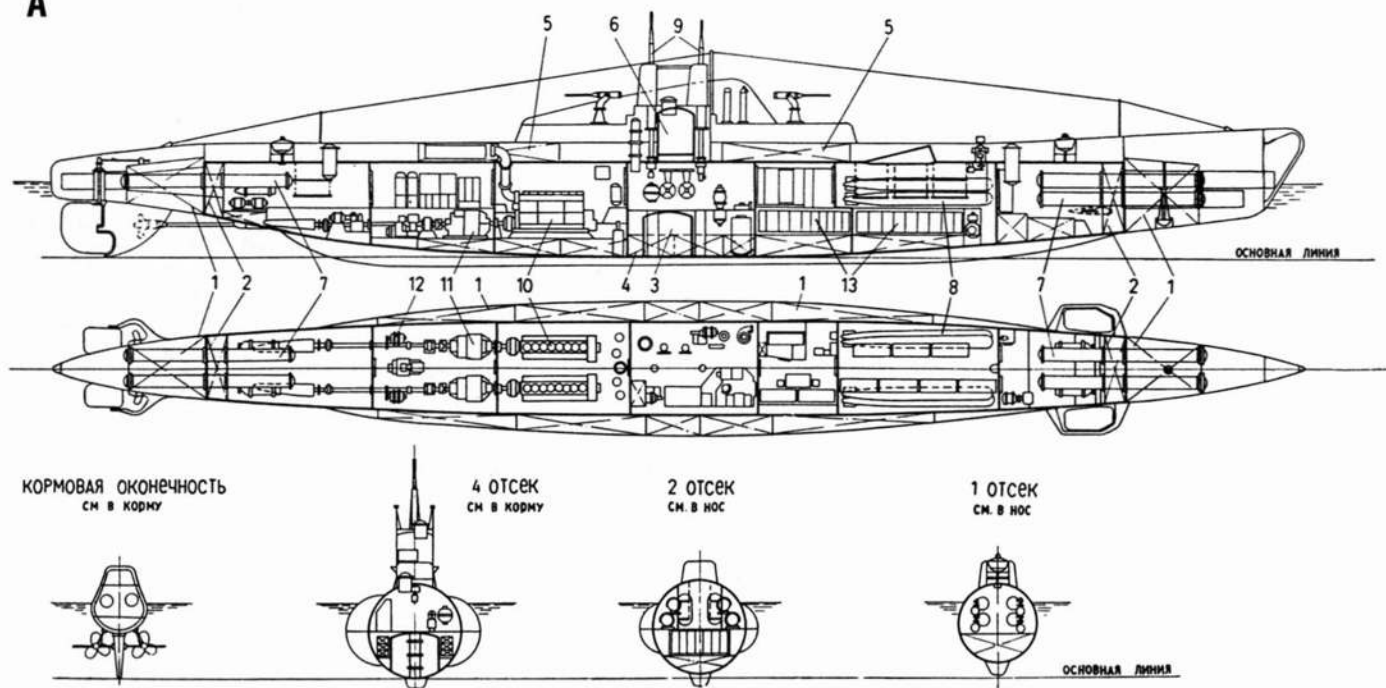
подводную обтекаемость введением новой формы рубки (так называемый «лимузин»), что не дало ожидаемых результатов, но привело к сильному залиvaniю мостика. Были установлены новые дизеля марки 38K8 мощностью 800 л.с., что позволило поднять надводную скорость до 14,1—14,3 уз. Для борьбы с крутильными колебаниями на линии гребного вала заменили фрикционную муфту гидравлической «БД-800/600», но эффект от этого оказался ограниченным (осталась одна запретная зона). Система воздуха высокого давления была коренным образом изменена. Аварийное продувание главного балласта стало производиться воздухом высокого давления от распределительных колонок. Время всплытия сократилось с 10 до 3 минут, исчезли крены. Установили опреснитель производительностью 40 литров в час. Конструкцию глушителя изменили, уменьшив демаскирующее «парение». В систему регенерации воздуха добавили кислородную магистраль, что улучшило её работу. Часть лодок оснащалась сетепорезателями «Краб», отдельные имели итальянские командирские перископы фирмы «Галилео» типа OG-492, с электрическим подъёмным устройством винтового типа. Работу тросовых лебёдок удалось сделать менее шумной. Ограждение носовых горизонтальных рулей сделали сплошным по всему периметру.

Последняя модификация «шук» разрабатывалась в 1938 г. для загрузки верфей на период освоения в серийном строительстве лодок IX серии. На X-бис отказались от ряда не оправдавших себя решений предыдущего проекта, в частности от гидромукт. Ограждение рубки сделали обычного типа, но более высоким, первое орудие опустили на палубу. На лодках изначально устанавливались 9-метровые перископы отечественного производства. Подверглись некоторым изменениям системы погружения и всплытия, дифференциальная, улучшили средства связи и наблюдения, сняли подводный якорь.

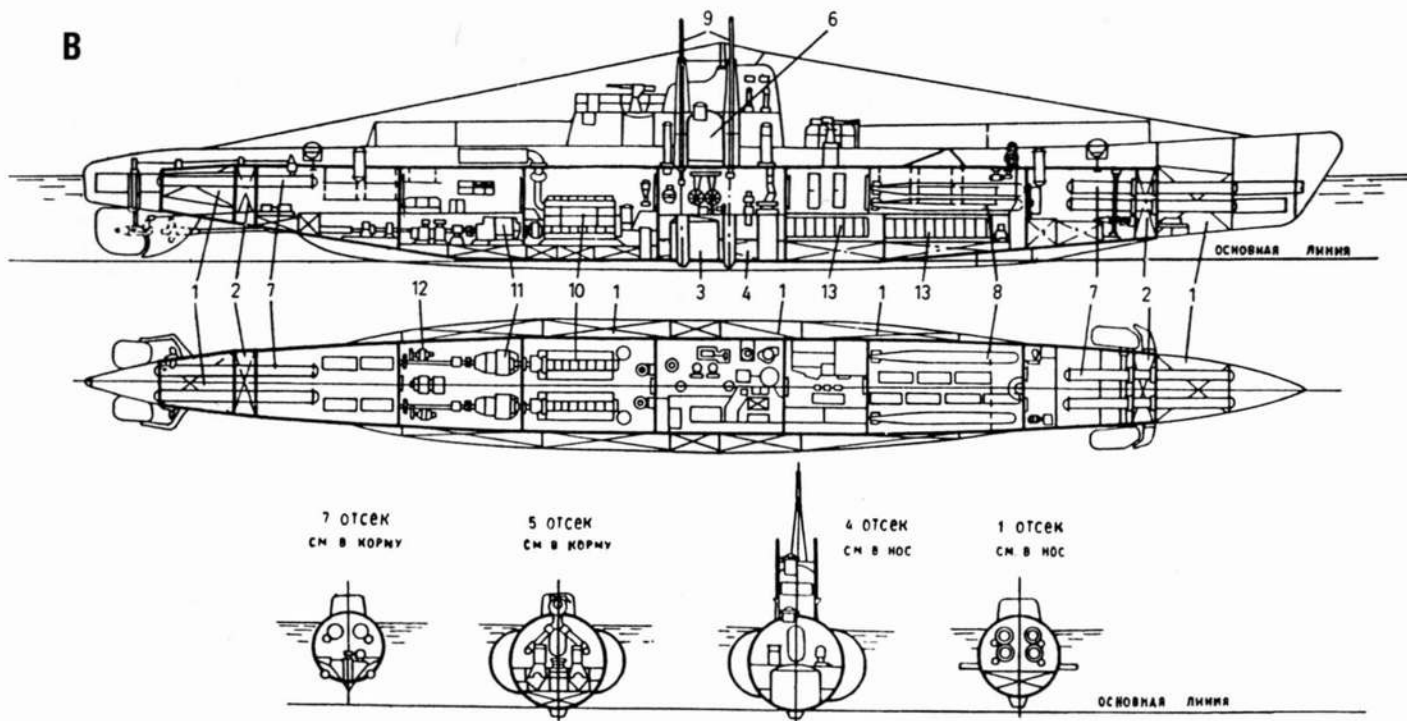
ЦНИИ-45 в 1937 г. вело на базе «шук» разработку первого мобилизационного (т.е. для строительства в военное время) проекта субмарины водоизмещением 564 т. Требовалось добиться уменьшения веса корпуса на 28 тонн за счет сварки, прочный корпус должен был получить прямые образования, все цистерны из прочного корпуса выносились в легкий. Наибольшая глубина погружения возрастала до 100 м. Носовая часть подлодки должна была стать двухкорпусной. Для повышения скоростных характеристик увеличивалось отношение длины к ширине до 11, а также устанавливались насадки Корта на винты (кольца). Рассма-



**A**



**B**



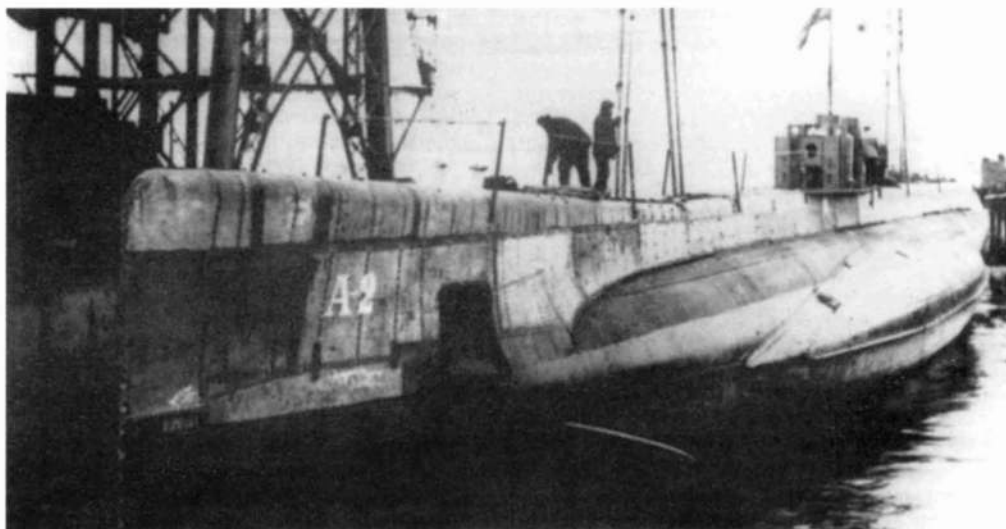
**Схемы общего расположения подводных лодок X серии (A) и X-бис серии (B):**

1 — цистерны главного балласта; 2 — дифференциальные цистерны; 3 — уравнительная цистерна; 4 — цистерна быстрого погружения; 5 — палубные цистерны; 6 — прочная рубка; 7 — торпедные аппараты; 8 — запасные торпеды; 9 — перископы; 10 — дизельные двигатели; 11 — главные гребные электродвигатели; 12 — электродвигатель экономичного хода; 13 — аккумуляторная батарея

тривалась возможность применения турбонаддува дизелей для увеличения скорости хода, что давало 17,5 узла вместо 15,5. Группы аккумуляторной батареи разносились по разным отсекам по обе стороны центрального поста. Скорость погружения доводилась до 50 секунд. Количество запасных торпед увеличивалось до шести. Орудия устанавливались на палубе. Особо оговаривались секционная сборка и постройка, перевозка секций по железной дороге. Разработка велась на перспективу и практической проверки не получила.



По существовавшим в то время нормам каждые 6 лет корабль должен был проходить капитальный, а каждые 3 года средний ремонт. Тем не менее, из-за слабости производственной базы эти нормы выдержать не удавалось. Из «шук» трех западных флотов в капитальный ремонт до начала Великой Отечественной войны были поставлены только Щ-303 и Щ-304. Остальные балтийские и часть черноморских и североморских подлодок успели пройти в 1939—1941 гг. только средние ремонты. В ходе них был выполнен ряд работ, направленных на устранение обнаруженных дефектов конструкции и модернизацию отдельных устройств и систем вооружения. Вне зависимости от вида ремонта на «шуках» ликвидировались палубные цистерны и цистерны плавучести, откидные фрагменты фальшборта орудийных площадок заменялись на постоянный трубчатый релинг, радиосредства системы «Блокада-1» заменялись на аналогичные по назначению системы «Блокада-2», 7,5-метровые перископы на 9-метровые, шумопеленгаторные станции с линейной базой на новые с эллиптической базой. Устанавливалась система беспузырной торпедной стрельбы (БТС) и радиопеленгаторы. На ряде подлодок монтировался сетепрорезатель «Краб», а на месте снятого кормового 45-мм орудия - крупнокалиберный пулемет ДШК. В годы войны и первые послевоенные годы на уцелевшие подлодки устанавливались стабилизаторы глубины без хода «Спрут», выдвижные антенны, ГАС «Дракон-129», СРП «Торпедодиректор», оборудование для эксплуатации электроторпед ЭТ-80, приборы ПУГ и ПУПО. Тихоокеанские Щ-101, Щ-108, Щ-115, Щ-116, Щ-122, Щ-123, Щ-125, Щ-128, Щ-131 и Щ-133 прошли оснащение бортовым минным устройством (БМУ).



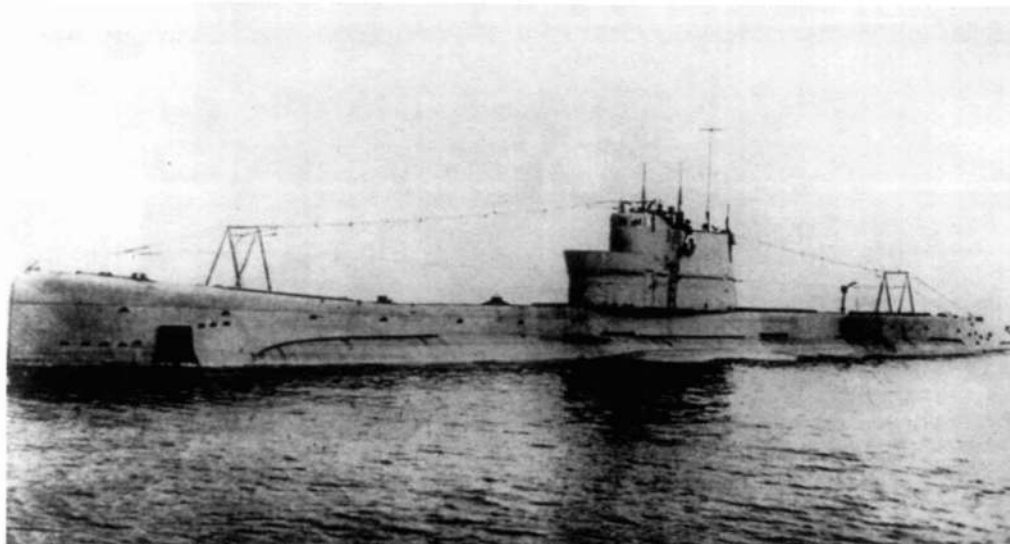
Одна из «шук» III серии  
в период постройки

# ТТЗ подводных лодок типа «Щука»

|                                   | III серия | V, V-бис серия | V-бис-2 серия | X серия   | X-бис серия |
|-----------------------------------|-----------|----------------|---------------|-----------|-------------|
| Водоизмещение нормальное, т:      |           |                |               |           |             |
| надводное                         | 572       | 592            | 593           | 584       | 590         |
| подводное                         | 672       | 715            | 705,7         | 707,8     | 705         |
| Запас плавучести, %               | 22        | 20             | 19            | 19        | 19          |
| Главные размерения, м:            |           |                |               |           |             |
| длина                             | 57        | 58,5           | 58,8          | 58,8      | 58,8        |
| ширина                            | 6,2       | 6,2            | 6,2           | 6,2       | 6,2         |
| осадка                            | 3,8       | 3,9            | 3,9           | 4         | 4           |
| Главная энергетическая установка: |           |                |               |           |             |
| марка дизелей                     | 38В8      | 38В8           | 38В8          | 38К8      | 38К8        |
| мощность номинальная, л.с.        | 2х500     | 2х685          | 2х685         | 2х800     | 2х800       |
| обороты номинальные, об/мин       | 450       | 600            | 600           | 600       | 600         |
| тип электродвигателей             | ПГВ8      | ПГВ8           | ПГВ8          | ПГВ8      | ПГ5         |
| мощность номинальная, л.с.        | 2х400     | 2х400          | 2х400         | 2х400     | 2х400       |
| обороты номинальные, об/мин       | 390       | 450            | 450           | 425       | 425         |
| Тип аккумуляторной батареи        | KCM-2     | KCM-2          | KCM-2         | KCM-2     | KCM-2       |
| Количество элементов и групп      | 112/2     | 112/2          | 112/2         | 112/2     | 112/2       |
| Продолжительность зарядки         |           |                |               |           |             |
| батареи полная/частичная, ч:      |           |                |               |           |             |
| нормальная                        | 12/9      | 12/9           | 12/9          | 12/9      | 12/9        |
| форсированная                     | 8/5       | 8/5            | 8/5           | 8/5       | 8/5         |
| Запасы топлива :                  |           |                |               |           |             |
| нормальный, т                     | 26        | 26,5           | 23,9—24,4     | 25—27,1   | 26,5        |
| полный, т                         | —         | 55*            | 55,2          | 55        | 56          |
| наибольший, т                     | —         | 63,5*          | 62,1          | 61—63,5   | 63,5        |
| воды, т                           | 6         | 6              | 2,5           | 2,5       | 3,25        |
| ВВД, м³                           | 4,8       | 4,8            | 4,8           | 4,8       | 4,8         |
| Скорость максимальная, уз.:       |           |                |               |           |             |
| надводная                         | 11,6      | 11,9—12        | 12,3—13,5     | 14—14,2   | 13,2—13,6   |
| подводная                         | 8,5       | 8              | 8—8,5         | 8,1—8,3   | 7,7—7,9     |
| Дальность плавания,               |           |                |               |           |             |
| миль/скоростью, уз.:              |           |                |               |           |             |
| надводная                         | 1350/11,6 | 2400/10,7*     | 2720/11,9     | 2580/11,5 | 2300/13,2   |
| при наибольшем запасе топлива     | 3130/8,5  | 4200/8,8*      | 5350/7,1      | 4850/7,9  | 5100/8      |
| подводная                         | 9/8,5     | 9/8            | 8,4/6,7       | 9/8,3     | 8,8/7,7     |
| при наибольшем запасе топлива     | 112/2,8   | 100/2          | 100/2         | 105/2,6   | 100/2,5     |
| Глубина погружения, м:            |           |                |               |           |             |
| рабочая                           | 75        | 75             | 75            | 75        | 75          |
| предельная                        | 90        | 90             | 90            | 90        | 90          |
| Время погружения, с:              |           |                |               |           |             |
| из крейсерского в позиционное     | 20—25     | 50—55          | 38            | 40        | 25          |
| из позиционного в боевое          | 30—35     | 45—50          | 97            | 50—63     | 50          |
| из крейсерского в боевое          | 65        | 118            | 109           | 90        | 95          |
| Вооружение:                       |           |                |               |           |             |
| 533-мм ТА носовые                 | 4         | 4              | 4             | 4         | 4           |
| 533-мм ТА кормовые                | 2         | 2              | 2             | 2         | 2           |
| торпеды                           | 10        | 10             | 10            | 10        | 10          |
| артиллерия                        | 1х45-мм   | 2х45-мм        | 2х45-мм       | 2х45-мм   | 2х45-мм     |
| боекомплект, выстрелов            | 500       | 1000           | 1000          | 1000      | 1000        |
| пулеметы                          | 2         | 2              | 2             | 2         | 2           |
| Автономность, сут                 | 20        | 20             | 20            | 20        | 20          |
| Время пребывания под водой, ч     | 72        | 72             | 72            | 72        | 72          |
| Экипаж, чел.                      | 41        | 37             | 37            | 37        | 37          |

\* — для V-бис серии



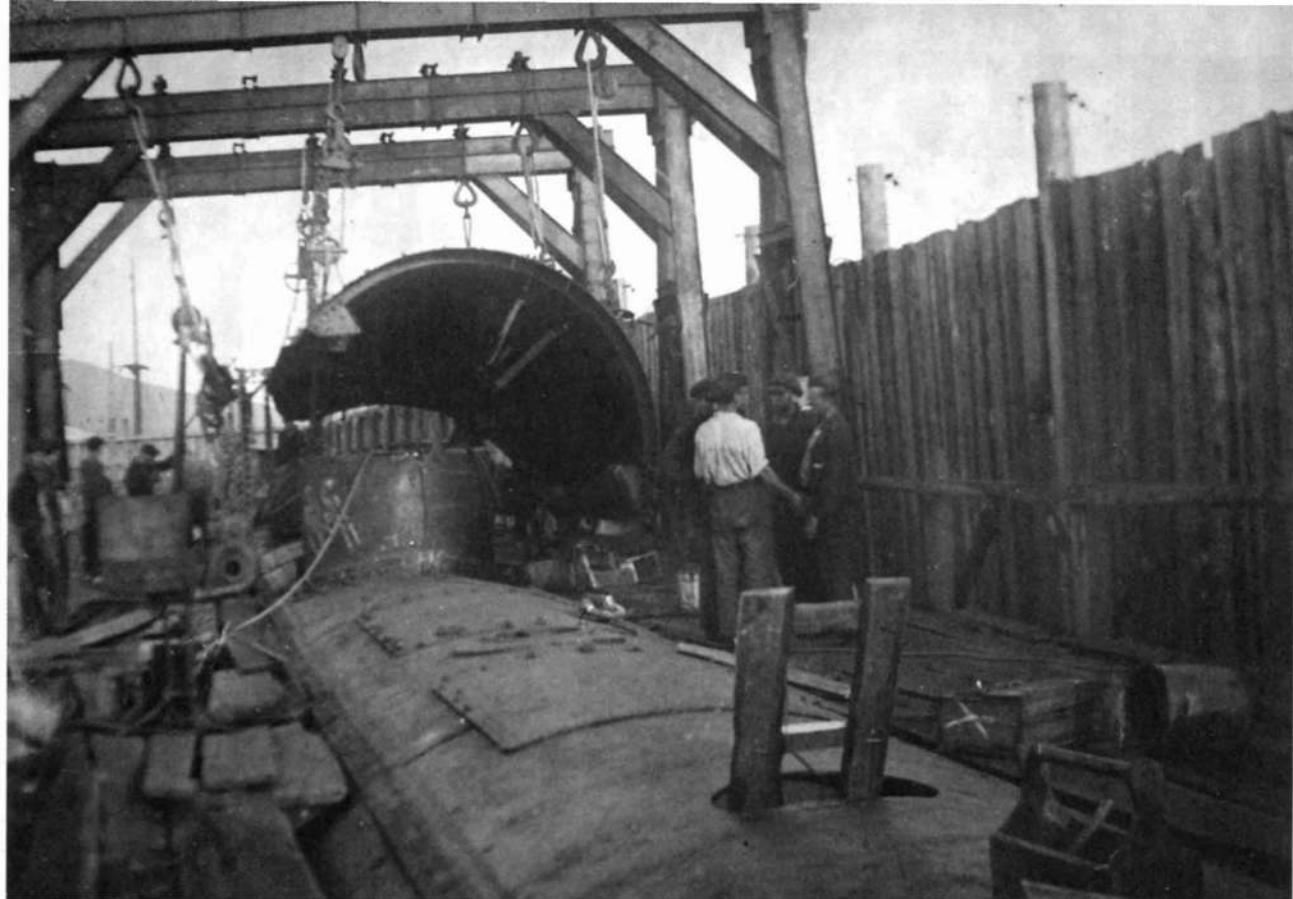


**Головная подлодка  
III серии Щ-301  
на ходовых испытаниях,  
1933 г. Артиллерийское  
вооружение еще  
не установлено**

После окончания войны в 1947 году ЦКБ-18 проводились разработки проекта модернизации оставшихся лодок V и X серий. Предполагалось во время капитальных ремонтов установить устройство РДП немецкого образца, переделать рубку по образцу лодок новых серий, опустить орудийные площадки до уровня верхней палубы, установить более современные перископы и радиоаппаратуру, увеличить запас топлива. Недостаток средств и отсутствие свободных производственных мощностей, а также явная низкая боевая ценность лодок, даже с учётом модернизации, похоронили это предложение. «Шуки» получили только измененные по образцу V-бис-2 серии рубки, волноотбойники в их носовой части и орудийные площадки с постоянным ограждением.

## Серийное строительство

В строительстве подводных лодок типа «Шука» были задействованы 7 заводов: ленинградские Балтийский им. С. Орджоникидзе (№189), Северная верфь им. А. Жданова (№190), им. А. Марти (№194), горьковский «Красное Сормово» (№112), николаевский им. 61 Коммунара (№200), владивостокский «Дальзавод» им. Ворошилова (№202), а также Коломенский машиностроительный завод им. В. Куйбышева. Особых сложностей в постройке и сборке обычно не возникало. Сормовские лодки строились не на стапелях, а в так называемых «судоямах», из которых готовые корабли выводились посредством налива воды. Для приёмки их переводили в транспортных доках по внутренним водным путям на



*Сборка «щук» V серии  
на Дальзаводе  
во Владивостоке.  
Эти снимки сделаны  
в марте (вверху) и  
августе 1933 г. (внизу)*

# Строительство подводных лодок типа «Щука»

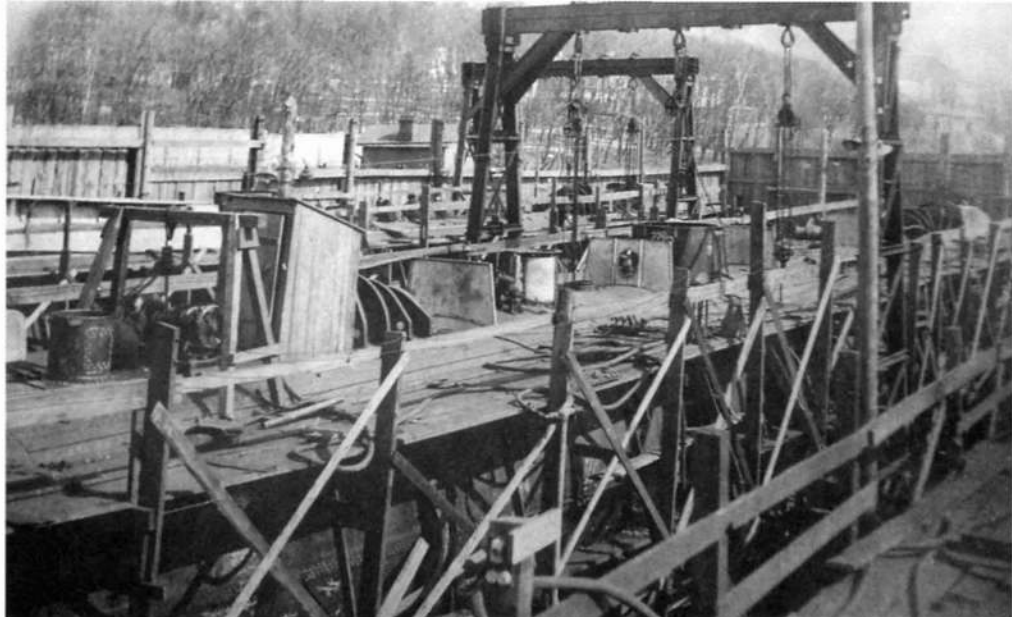
| Тактический номер    | Наименование                             | Номер завода | Заводской номер | Дата закладки | Дата спуска | Дата подписания приемного акта |
|----------------------|------------------------------------------|--------------|-----------------|---------------|-------------|--------------------------------|
| <b>III серия</b>     |                                          |              |                 |               |             |                                |
| 1                    | Щ-301 «Щука»                             | 189          | 199             | 5.02.1930     | 1.12.1930   | 11.10.1933                     |
| 2                    | Щ-302 «Окунь»                            | 189          | 200             | 5.02.1930     | 6.11.1931   | 11.10.1933                     |
| 3                    | Щ-303 «Ерш»                              | 189          | 201             | 5.02.1930     | 6.11.1931   | 15.11.1933                     |
| 4                    | Щ-304 «Комсомолец»<br>(«Язь», «Ударник») | 112/189      | 550/1           | 23.02.1930    | 2.05.1931   | 15.08.1934                     |
| <b>V серия</b>       |                                          |              |                 |               |             |                                |
| 5                    | Щ-101 «Лосось» (№11)                     | 189/202      | 229             | 20.03.1932    | 25.12.1932  | 22.09.1933                     |
| 6                    | Щ-102 «Лещ» (№ 12)                       | 189/194/202  | 159             | 20.03.1932    | 19.04.1933  | 22.09.1933                     |
| 7                    | Щ-103 «Карп» (№ 13)                      | 189/194/202  | 160             | 20.03.1932    | 05.1933     | 27.10.1933                     |
| 8                    | Щ-104 «Налим» (№ 14)                     | 189/202      | 230             | 20.03.1932    | 05.1933     | 5.11.1933                      |
| 9                    | Щ-105 «Кета» (№ 21)                      | 189/202      | 234             | 1.04.1932     | 08.1933     | 5.11.1933                      |
| 10                   | Щ-106 «Судак» (№ 22)                     | 189/190/202  | 457             | 27.03.1932    | 05.1933     | 20.11.1933                     |
| 11                   | Щ-107 «Сиг» (№ 23)                       | 189/190/202  | 458             | 27.03.1932    | 07.1933     | 27.11.1933                     |
| 12                   | Щ-108 «Форель» (№ 24)                    | 189/202      | 233             | 1.04.1932     | 08.1933     | 21.12.1933                     |
| 13                   | Щ-109 «Сом» (№ 31)                       | 189/190/202  | 455             | 20.03.1932    | 08.1933     | 18.04.1934                     |
| 14                   | Щ-110 «Язь» (№ 32)                       | 189/190/202  | 456             | 20.03.1932    | 10.1933     | 18.05.1934                     |
| 15                   | Щ-111 «Карась» (№ 33)                    | 189/202      | 232             | 20.03.1932    | 07.1933     | 11.09.1934                     |
| 16                   | Щ-112 «Пескарь»                          | 189/202      | 231             | 20.03.1932    | 04.1934     | 11.09.1934                     |
| <b>V-бис серия</b>   |                                          |              |                 |               |             |                                |
| 17                   | Щ-113 «Стерлядь»                         | 194/202      | 243             | 10.10.1932    | 12.12.1933  | 11.09.1934                     |
| 18                   | Щ-114 «Северюга»                         | 194/202      | 244             | 10.10.1932    | нач. 1934   | 11.09.1934                     |
| 19                   | Щ-115 «Скат»                             | 189/202      | 225             | 19.10.1932    | 4.04.1934   | 10.10.1934                     |
| 20                   | Щ-116 «Осетр»                            | 194/202      | 242             | 12.05.1933    | нач. 1934   | 11.01.1935                     |
| 21                   | Щ-117 «Макрель»                          | 189/202      | 226             | 9.10.1932     | 15.04.1934  | 18.12.1934                     |
| 22                   | Щ-118 «Кефаль»                           | 189/202      | 227             | 10.10.1932    | нач. 1934   | 18.12.1935                     |
| 23                   | Щ-119 «Белуга»                           | 194/202      | 241             | 12.05.1933    | 7.05.1934   | 2.02.1935                      |
| 24                   | Щ-120 «Навага»                           | 194/202      | 185             | 2.04.1933     | 06.1934     | 30.01.1935                     |
| 25                   | Щ-201 «Сазан»                            | 194/200      | 183/10          | 14.08.1933    | 3.04.1934   | 5.08.1935                      |
| 26                   | Щ-202 «Сельдь»                           | 194/200      | 184/10          | 3.09.1933     | 25.05.1934  | 3.09.1935                      |
| 27                   | Щ-203 «Камбала»                          | 189/200      | 228/10          | 10.03.1933    | 29.05.1934  | 4.09.1935                      |
| 28                   | Щ-305 «Линь»                             | 194          | 186             | 11.1932       | 31.12.1933  | 3.12.1934                      |
| 29                   | Щ-308 («Воинствующий безбожник») «Семга» | 112          | 550/2           | 10.11.1932    | 28.04.1933  | 14.11.1935                     |
| <b>V бис-2 серия</b> |                                          |              |                 |               |             |                                |
| 30                   | Щ-121 «Зубатка»                          | 194/202      | 214             | 20.12.1933    | 26.08.1934  | 30.04.1935                     |
| 31                   | Щ-122 «Сайда»                            | 189/202      | 251             | 22.12.1933    | 29.08.1934  | 30.04.1935                     |
| 32                   | Щ-123 «Угорь»                            | 194/202      | 215             | 20.12.1933    | 26.08.1934  | 30.04.1935                     |
| 33                   | Щ-124 «Палтус»                           | 189/202      | 252             | 22.12.1933    | 29.12.1934  | 29.09.1935                     |
| 34                   | Щ-125 «Максун»                           | 194/202      | 217             | 20.12.1933    | 26.08.1934  | 15.05.1936                     |
| 35                   | Щ-204 «Миного»                           | 194/200      | 216/10          | 15.04.1934    | 31.12.1934  | 30.12.1935                     |
| 36                   | Щ-205 «Нерпа»                            | 200          | 1029            | 5.01.1934     | 6.11.1934   | 17.11.1936                     |
| 37                   | Щ-206 «Нельма»                           | 200          | 1030            | 5.01.1934     | 1.02.1935   | 14.08.1936                     |
| 38                   | Щ-207 «Касатка»                          | 200          | 1031            | 5.01.1934     | 25.03.1935  | 17.11.1936                     |
| 39                   | Щ-306 «Пикша»                            | 189          | 250             | 6.11.1933     | 1.08.1934   | 4.08.1935                      |
| 40                   | Щ-307 «Треска»                           | 189          | 249             | 6.11.1933     | 1.08.1934   | 4.08.1935                      |
| 41                   | Щ-309 «Дельфин»                          | 112          | 550/3           | 6.11.1933     | 10.04.1934  | 20.08.1936                     |

|                    |                   |          |          |       |            |            |            |
|--------------------|-------------------|----------|----------|-------|------------|------------|------------|
| 42                 | Щ-310             | «Белуха» | 112      | 550/4 | 6.11.1933  | 10.04.1935 | 20.08.1936 |
| 43                 | Щ-311             | «Кумжа»  | 112      | 550/5 | 6.11.1933  | 10.04.1935 | 21.08.1936 |
| <b>Х серия</b>     |                   |          |          |       |            |            |            |
| 44                 | Щ-126             | —        | 194/202  | 297   | 23.07.1934 | 20.04.1935 | 17.10.1936 |
| 45                 | Щ-127             | —        | 194/202  | 296   | 23.07.1934 | 13.06.1935 | 17.10.1936 |
| 46                 | Щ-128             | —        | 189/202  | 258   | 7.08.1934  | 9.06.1935  | 31.10.1936 |
| 47                 | Щ-129             | —        | 194/202  | 298   | 31.12.1934 | 10.10.1935 | 31.10.1936 |
| 48                 | Щ-130             | —        | 189/202  | 257   | 7.08.1934  | 8.08.1935  | 11.12.1936 |
| 49                 | Щ-131             | —        | 194/202  | 292   | 23.07.1934 | 4.07.1935  | 11.12.1936 |
| 50                 | Щ-132             | —        | 194/202  | 299   | 31.12.1934 | 4.07.1935  | 11.12.1936 |
| 51                 | Щ-133             | —        | 189/202  | 259   | 7.08.1934  | 4.07.1935  | 19.11.1936 |
| 52                 | Щ-134             | —        | 194/202  | 293   | 23.07.1934 | 4.09.1935  | 27.12.1936 |
| 53                 | Щ-208             | —        | 200      | 1032  | 18.05.1934 | 7.10.1935  | 16.01.1937 |
| 54                 | Щ-209             | —        | 200      | 1033  | 25.05.1934 | 2.03.1936  | 31.12.1936 |
| 55                 | Щ-210             | —        | 200      | 1034  | 3.06.1934  | 13.03.1936 | 31.12.1936 |
| 56                 | Щ-211             | —        | 200      | 1035  | 3.09.1934  | 3.09.1936  | 5.05.1938  |
| 57                 | Щ-212             | —        | 200      | 1036  | 18.11.1934 | 29.12.1936 | 31.10.1938 |
| 58                 | Щ-213             | —        | 200      | 1037  | 4.12.1934  | 13.04.1937 | 31.10.1938 |
| 59                 | Щ-214             | —        | 200      | 1038  | 13.07.1935 | 23.04.1937 | 4.03.1939  |
| 60                 | Щ-215             | —        | 200      | 1039  | 27.03.1935 | 11.01.1937 | 30.08.1938 |
| 61                 | Щ-312/Щ-321/Щ-424 | —        | 189      | 260   | 17.12.1934 | 27.04.1935 | 17.07.1936 |
| 62                 | Щ-313/Щ-401       | —        | 189      | 253   | 1.12.1934  | 28.06.1935 | 17.07.1936 |
| 63                 | Щ-313/Щ-421       | —        | КМЗ/ 112 | 83    | 20.11.1934 | 12.05.1935 | 5.12.1937  |
| 64                 | Щ-314/Щ-402       | —        | 189      | 254   | 4.12.1934  | 28.06.1936 | 23.09.1936 |
| 65                 | Щ-314/Щ-422       | —        | КМЗ/ 112 | 84    | 15.12.1934 | 12.04.1935 | 4.12.1937  |
| 66                 | Щ-315/Щ-403       | —        | 189      | 261   | 25.12.1934 | 31.12.1935 | 26.09.1936 |
| 67                 | Щ-315/Щ-423       | —        | КМЗ/ 112 | 85    | 17.12.1934 | 27.04.1935 | 5.12.1937  |
| 68                 | Щ-316/Щ-404       | —        | 189      | 262   | 25.12.1934 | 27.12.1935 | 26.09.1936 |
| 69                 | Щ-317             | —        | 194      | 295   | 23.07.1934 | 24.09.1935 | 29.09.1936 |
| 70                 | Щ-318             | —        | 194      | 294   | 23.07.1934 | 11.08.1935 | 12.08.1936 |
| 71                 | Щ-319             | —        | 194      | 367   | 31.12.1934 | 15.02.1935 | 29.11.1936 |
| 72                 | Щ-320             | —        | 194      | 368   | 31.12.1934 | 12.02.1935 | 29.11.1936 |
| 73                 | Щ-322             | —        | 112      | 550/6 | 31.12.1934 | 10.04.1935 | 03.11.1936 |
| 74                 | Щ-323             | —        | 112      | 550/7 | 31.12.1934 | 10.04.1935 | 03.11.1936 |
| 75                 | Щ-324             | —        | 112      | 550/8 | 31.12.1934 | 10.04.1935 | 31.10.1936 |
| <b>Х-бис серия</b> |                   |          |          |       |            |            |            |
| 76                 | Щ-135             | —        | 194/202  | 477   | 26.08.1938 | 21.04.1940 | 1.09.1941  |
| 77                 | Щ-136             | —        | 194/202  | 478   | 26.08.1938 | 27.04.1940 | 5.09.1941  |
| 78                 | Щ-137             | —        | 194/202  | 479   | 31.08.1938 | 1.07.1940  | 18.11.1941 |
| 79                 | Щ-138             | —        | 194/202  | 480   | 28.10.1938 | 22.07.1940 | 30.12.1941 |
| 80                 | Щ-216             | —        | 200      | 1085  | 23.07.1939 | 30.05.1940 | 17.08.1941 |
| 81                 | Щ-405             | —        | 194      | 510   | 31.12.1938 | 16.12.1939 | 7.06.1941  |
| 82                 | Щ-406             | —        | 194      | 511   | 31.12.1938 | 17.12.1939 | 7.06.1941  |
| 83                 | Щ-407             | —        | 194      | 512   | 23.04.1939 | 4.06.1940  | 10.09.1941 |
| 84                 | Щ-408             | —        | 194      | 513   | 23.04.1939 | 4.06.1940  | 10.09.1941 |
| 85                 | Щ-411             | —        | 194      | 546   | 29.06.1940 | 31.05.1941 | 21.07.1945 |
| 86                 | Щ-412             | —        | 194      | 547   | 29.06.1940 | 31.05.1941 | 15.08.1946 |
| 87                 | Щ-413             | —        | 194      | 552   | 28.06.1941 | —          | —          |
| 88                 | Щ-414             | —        | 194      | 553   | 28.06.1941 | —          | —          |

**Примечания:**

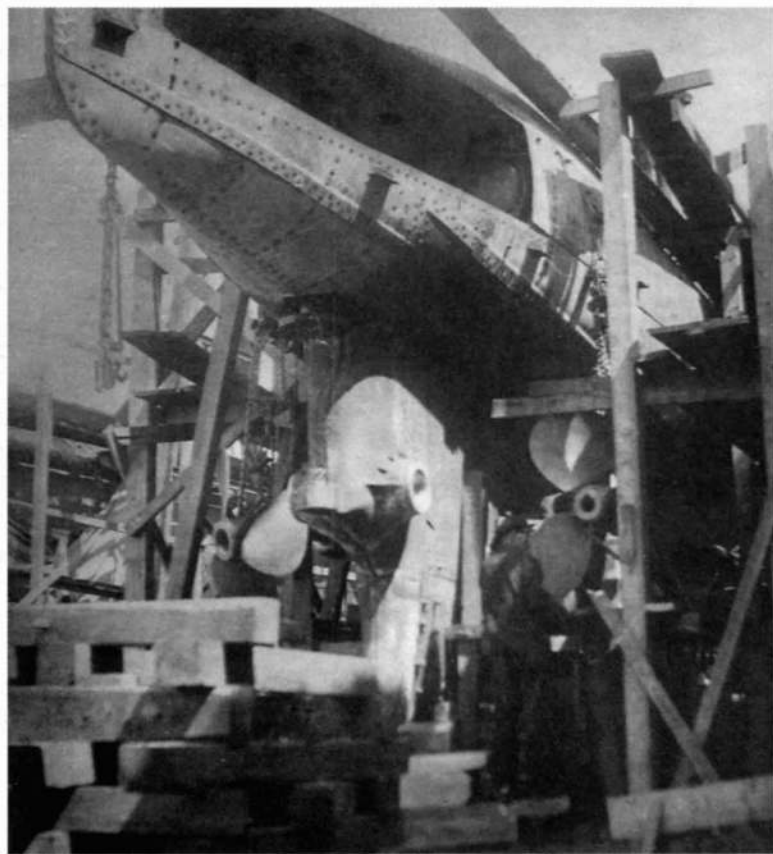
По данным С.С. Бережного и В.И. Дмитриева, Щ-413 и Щ-414 заложены 29.06.1940 и 28.06.1941 спущены на воду, что представляется сомнительным, поскольку в соответствии с «Планом на 3-й квартал 1941 года по продвижению процента технической готовности кораблей НК ВМФ, НКВД, строящихся на заводах НКСП» к 1.07.1941 подлодки имели всего 1,7% технической готовности. Постановлением ГКО от 10.07.1941 их строительство было прекращено, 23.07.1946 они сняты с производства и разобраны на металл.





**Вверху:**  
сборка секций подлодок  
V серии на Дальзаводе,  
11 марта 1933 г.

**Внизу:**  
установка гребных винтов  
на строящейся «щук».  
Владивосток, 1933 г.

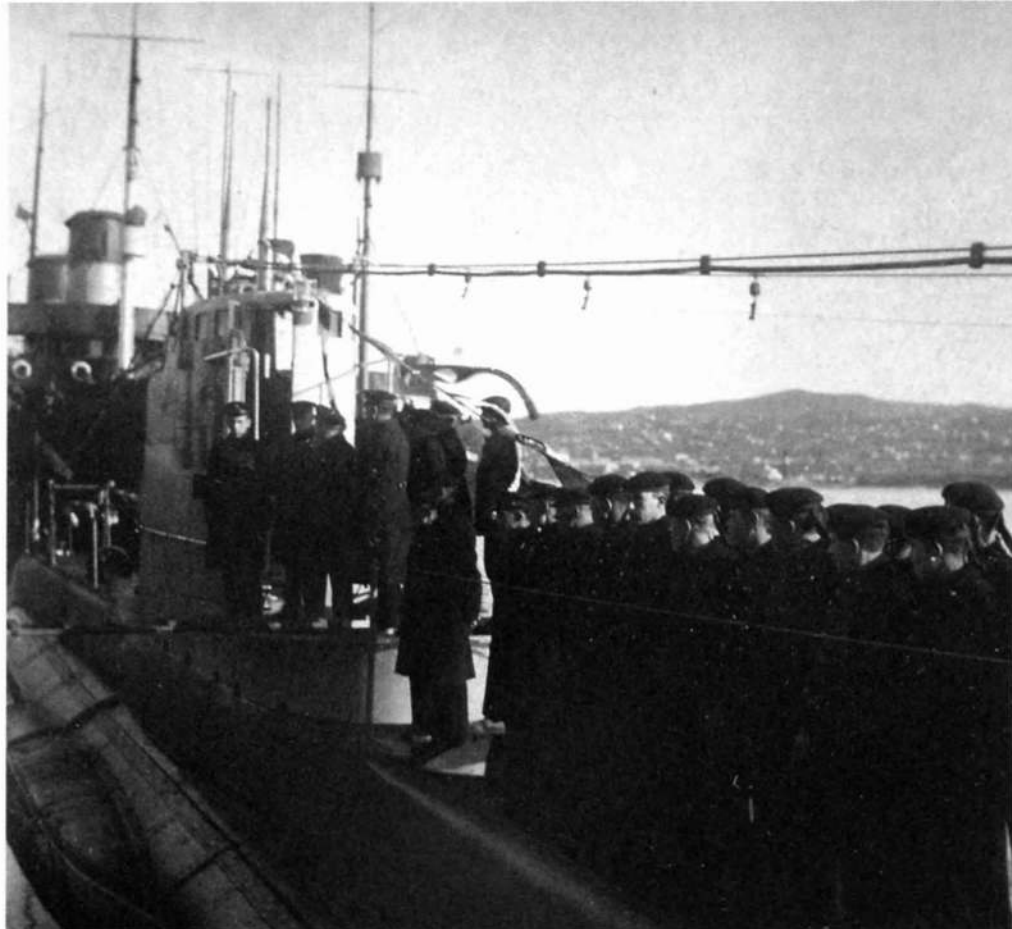


Балтийское море. Зачастую в постройке участвовали несколько предприятий, иногда до трёх, это было характерно для лодок, сдающихся на Дальнем Востоке. Как уже упоминалось ранее, конструкция была приспособлена к перевозке по железной дороге на транспортёрах в виде восьми секций прочного корпуса, прочие части перевозились отдельно.

Перевозка занимала около месяца. Четыре лодки V серии постройки Балтийского завода собирались в Осиповском затоне Хабаровского судомеханического завода. Поскольку предприятия-сборщики испытывали большой дефицит квалифицированных кадров, с заводов европейской части страны было отправлено более тысячи специалистов — инженеров и рабочих. Периодически там же работали представители конструкторского бюро. Срочность заказа оказалась столь велика, что первые дальневосточные субмарины начали проходить испытания раньше балтийских.

Освоение новых подлодок личным составом не всегда проходило гладко, из-за нарушения правил эксплуатации имели место аварии муфт и главных электродвигателей. Стоимость строительства снижалась, но необходимость перевозок с завода на завод накладывала свой отпечаток. Средняя цена, в зависимости от завода, составляла 5,6—7,7 миллионов рублей.

Подводные лодки типа «Щ» предназначались для всех флотов страны. В сентябре 1934 г. при присвоении подводным лодкам тактических номеров для всех «щук» предусматривалась литера «Щ» с добавлением трехзначного номера, первая цифра которого обозначала принадлежность к флоту: «1» — Тихоокеанскому, «2» — Черноморскому, «3» — Балтийскому, «4» — Северному. К тому времени проект, первоначально предназначенный только для закрытого морского театра, стал прототипом для большой серии подлодок. Учитывая, что во II пятилетке (1933—1937 гг.) предполагалось строительство 193 субмарин среднего класса (84 на Дальнем Востоке, 55 на Чёрном, 36 на Балтийском море, 18 на Северном флоте), новому проекту



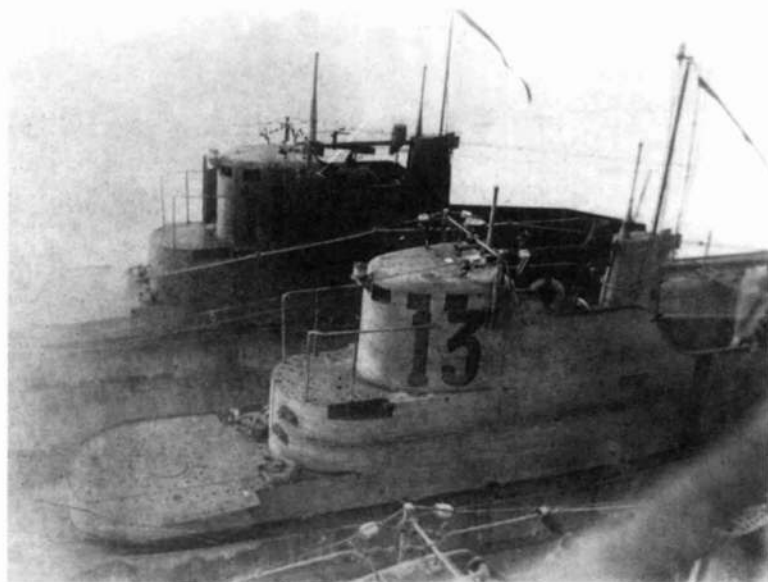
*Построение на подъем  
военно-морского флага  
на «щуке» №13 (будущая  
Щ-103). Владивосток,  
октябрь 1933 г.*

предстояло большое будущее. Фактически выпуск «щук» в тот период ограничивался уже не отпускаемыми финансовыми средствами, а мощностью судостроительных заводов.

Промышленность настолько успешно освоила «щуку», что не могла от неё отказаться до самого начала войны. Тем не менее, в связи с программой строительства «Большого флота», имевшей заметный крен в сторону надводного кораблестроения, была предпринята попытка частично перевести строительство подводных лодок на предприятия других наркоматов. В частности, постановлением Комитета обороны при СНК №19сс от 17.1.1939 планировалось строительство одной «щуки» Х-бис серии на Мурманской верфи НК рыбной промышленности. Позднее число подводных лодок увеличили до двух и 25.9.1940 приказом НК ВМФ №00241 присвоили им имена Щ-409 и Щ-410. Тем временем руководство НКРП смогло убедить правительство в том, что для реализации этого заказа предприятие не располагает ни производственной базой, ни соответствующими кадрами. Закладка лодок так и не была осуществлена, а постановлением правительства №2073—877сс от 19.10.1940 и вовсе отменена. Две последние лодки Х-бис серии, заложенные

на заводе №194 под стапельными №552 и 553, из-за низкой степени готовности (2,7% и 1,7%) не достраивались. Щ-411 и Щ-412 простояли блокаду на стапелях того же завода в готовности 34—35%, из-за недостатка комплектующих, материалов и рабочих рук. В состав флота они вошли уже после войны.

*«Щуки» №11 и №13  
в бухте Золотой Рог,  
конец 1933 г.*





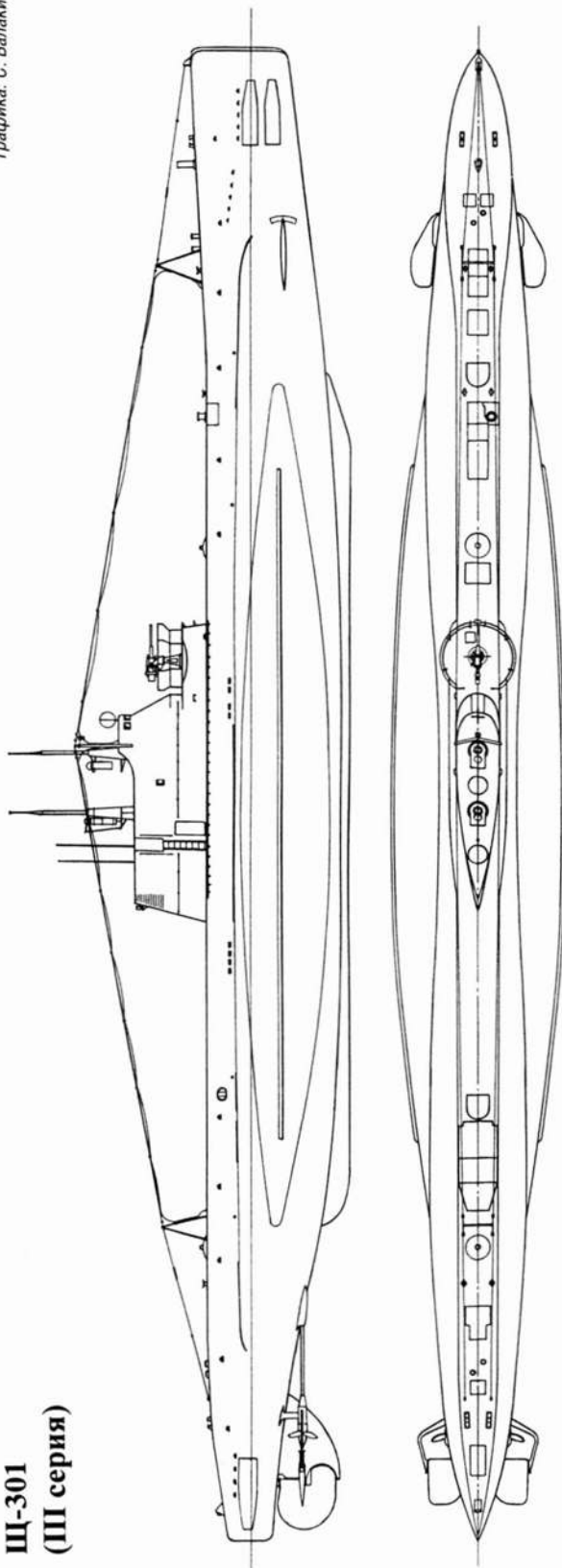
**Вверху:**  
перед церемонией  
подъема военно-морского  
флага на подлодке №13.

Второй слева —  
командующий МСДВ  
М.В. Виктор,   
третий — командир  
подлодки С.С. Кудряшов,  
четвертый —  
командир дивизиона  
Г.Н. Холостяков,  
Владивосток,  
27 октября 1933 г.

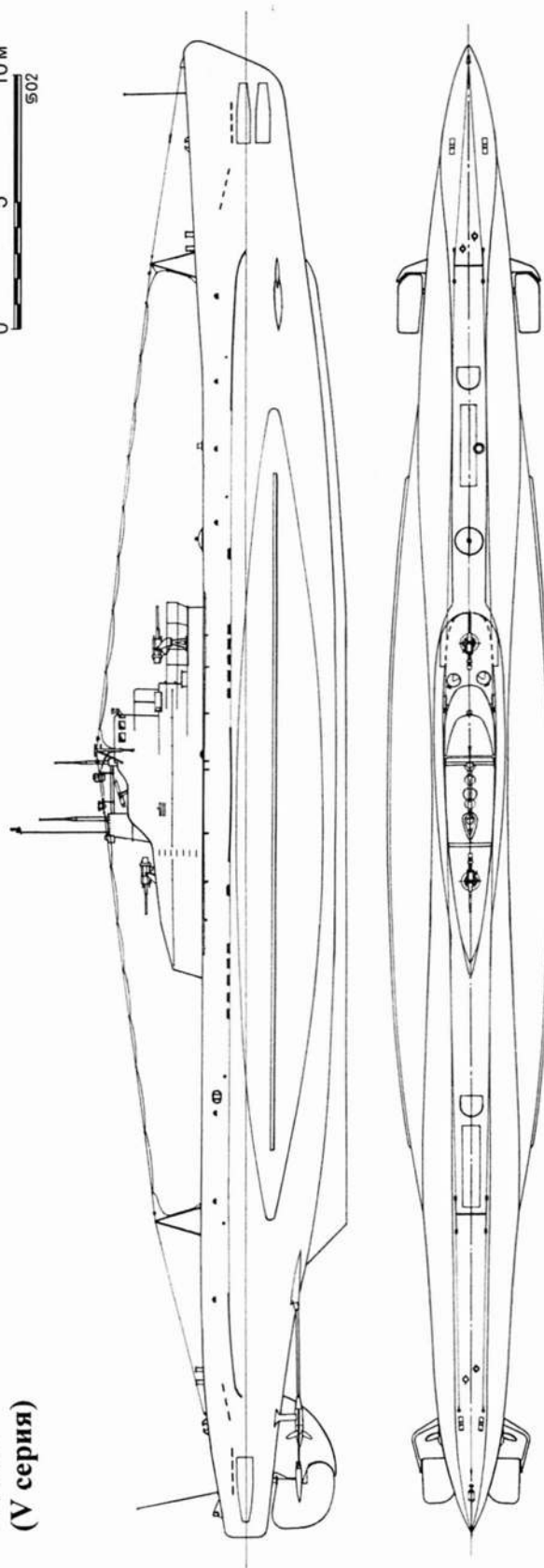


**Справа:** головная  
черноморская  
«щука» Щ-201

**Щ-301**  
(III серия)



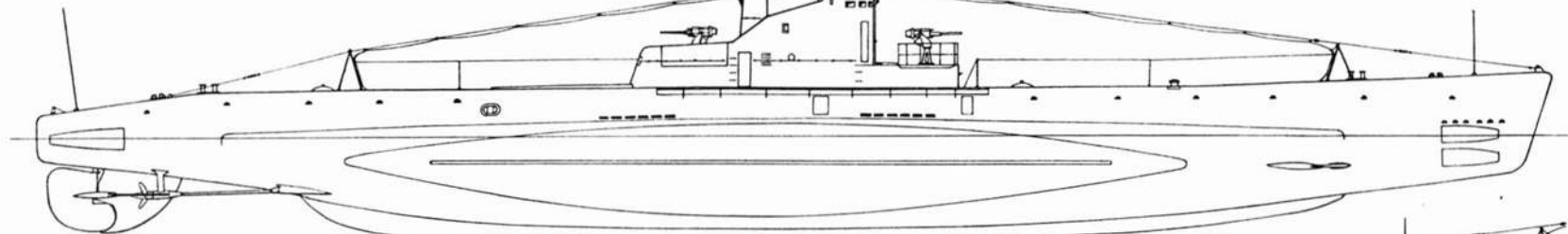
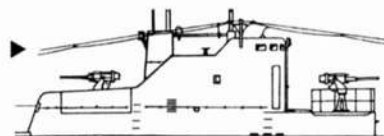
**Щ-108**  
(V серия)



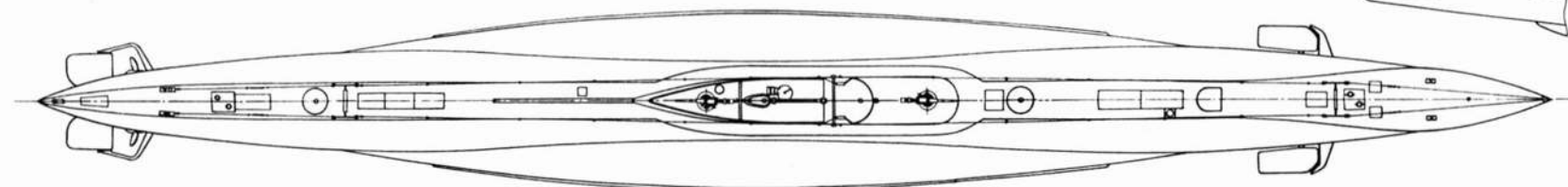


**Щ-305**  
(V-бис серия)

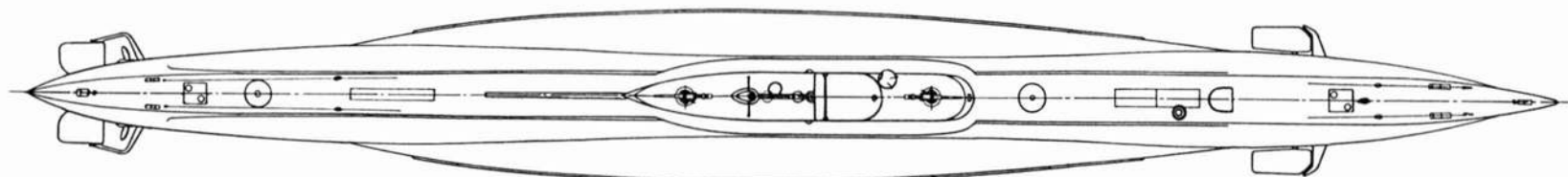
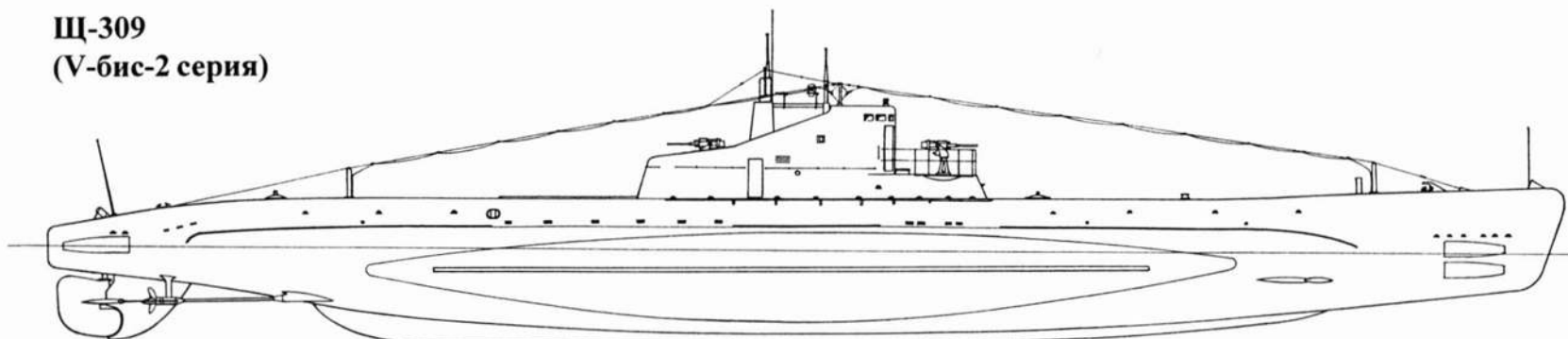
Форма ограждения рубки тихо-  
океанских подлодок V-бис серии



0 5 10 м  
502

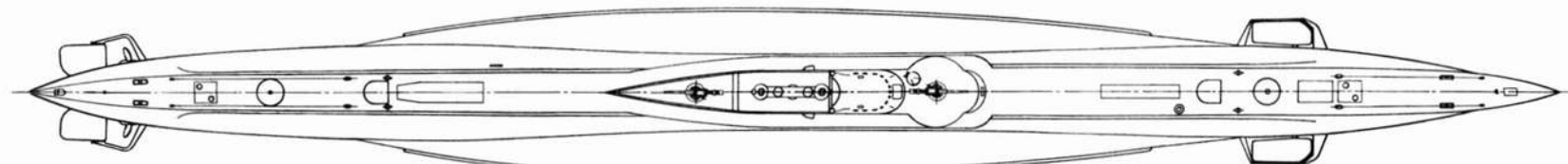
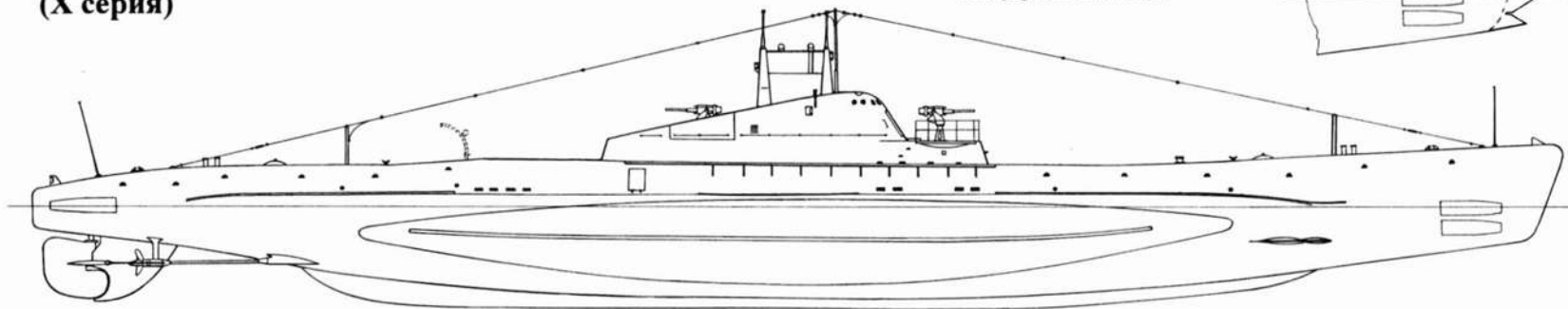
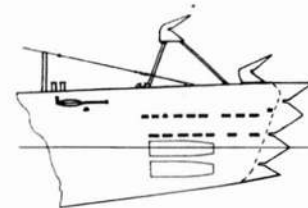


**Щ-309**  
(V-бис-2 серия)



**Щ-402**  
(Х серия)

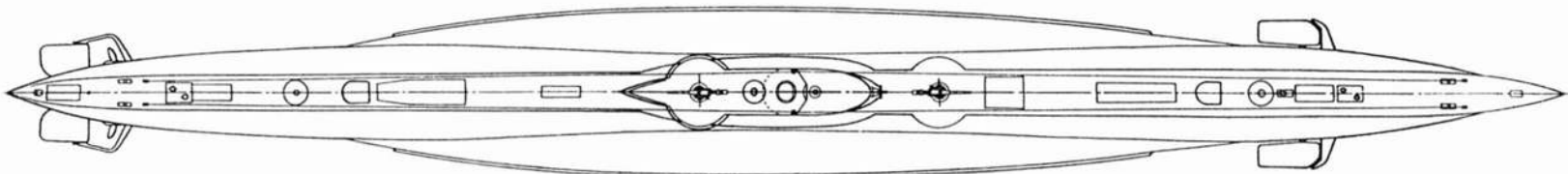
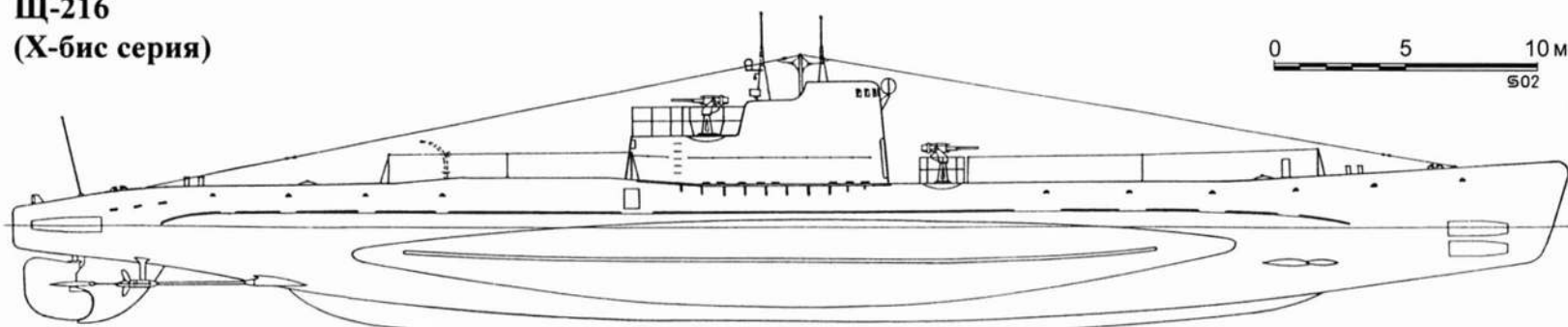
Носовая часть подводной лодки  
Щ-214 (Х серия), оснащенной  
сетепрорезателем «Сом»



Графика: С. Балакин

**Щ-216**  
(Х-бис серия)

0 5 10 м  
502



# ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

## (Подводная лодка V-бис серии)

### Корпус

Прочный корпус подводных лодок типа «Щ» длиной 43,0 м располагался между 14 и 75 шпангоутами. От 22 до 63 шп. он представлял собой трубу с круговыми сечениями. В районе от 14 до 22 и от 63 до 75 шп. сечения прочного корпуса имели эллиптическую форму. Носовые сечения также имели эллиптическую форму с вертикальной главной осью, кормовые — с горизонтальной. Наибольший диаметр прочного корпуса у мидель-шпангоута — 4,38 м. Прочный корпус имел 61 шпангоут. Расстояние между ними неодинаковое; от 14 до 16 шп. — 500 мм, от 16 до 64 — 750 мм, от 64 до 75 — 500 мм. Шпангоуты располагались внутри корпуса, имели нумерацию с носа и были сделаны из швеллеров. По окружности они состояли из двух частей, соединенных между собой на стыковых планках и угольниках. Шпангоуты 27, 28 и 29 были разрезаны для погрузки торпед через торпедопогрузочный люк и подкреплялись на балках съемными поперечными прямыми балками-распорами из ковanej стали круглого сечения. В районе расположения съемных листов дизельного и электромоторного отсеков шпангоуты (48—53 и 54—56) обрезались и заменялись обратными шпангоутами одинакового профиля. Прочный корпус выполнялся из листов стали толщиной 13,5 мм, наложенных в продольном направлении, соединенных по пазам внакрой и отфланжированных кромками, а по стыкам соединенных ординарными планками. По пазам был принят трехрядный шахматный заклёпочный шов, по стыкам — двухрядный.

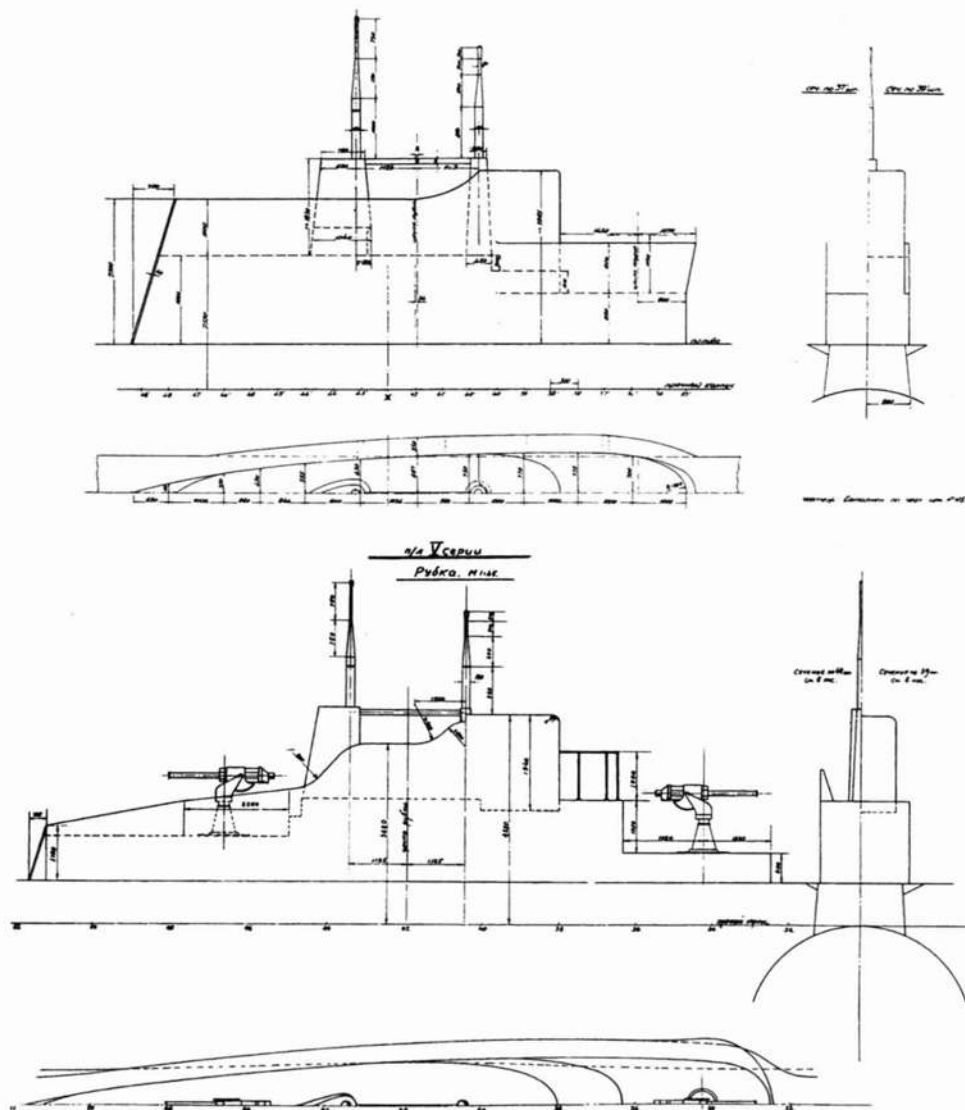
Прочный корпус рассчитывался на давление в 9 атм. С носа и с кормы он был ограничен плоскими водонепроницаемыми переборками клепаной конструкции. Переборки 14 и 15 шпангоутов образовывали носовую дифференциальную цистерну, а переборки 73 и 75 — кормовую дифференциальную цистерну. Толщина листов переборок 16 мм. Трубы торпедных аппаратов связывались с переборками дифференциальных цистерн и составляли часть конструкции прочного корпуса.

Прочный корпус разделялся на семь отсеков шестью сварными переборками, установленными на 22, 31—32, 37, 45, 53,5 и 61 шпангоутах. Обделочные угольники приклепывались как к обшивке прочного корпуса, так и к переборкам; крепление балок к обшивке

прочного корпуса было сделано на сварке. Переборка 22 шпангоута выполнялась из листов толщиной 44 мм в средней части и 11 мм по краям и подкреплялась вертикальными стойками и цепным ящиком. Переборка на 31—32 шп. разделялась настилом топливных цистерн и горизонтальной балкой, расположенной на высоте крыши аккумуляторных ям, на три части. Части переборки, находящиеся в топливных цистернах и в аккумуляторной яме, располагались на 31 шпангоуте. Верхняя часть переборки — на 32 шпангоуте. Толщина всех листов переборки и горизонтальной балки — 11 мм. Листы переборки выше и ниже горизонтальной балки подкреплялись вертикальными сварными стойками. Переборки на 37 и 45 шпангоутах имели толщину листов 14 мм. Переборка на 53,5 шпангоуте имела толщину листов 11 мм, была установлена на настиле топливных и масляных цистерн и подкреплялась вертикальными стойками и горизонтальной балкой сварных профилей. Переборка 61 шпангоута также толщиной листа 11 мм подкреплялась вертикальными стойками и горизонтальными балками. Переборки толщиной 11 мм рассчитывались на давление 2 атм. Переборки толщиной 14 мм (37 и 45 шп. — центральный пост) были рассчитаны на 6 атм с обеих сторон.

На каждой плоской переборке имелись водонепроницаемые двери сварной конструкции из листов толщиной 8 мм для переборок на 2 атм и толщиной 10 мм для переборок на 6 атм, с ребрами жесткости. Размер дверей в свету 500 на 650 мм. На переборке 22 шпангоута были две таких двери, предусмотренные для зарядки носовых торпедных аппаратов. На переборке 61 шп. по правому борту для протаскивания торпед была установлена горловина диаметром в свету 650 мм из листа толщиной 8 мм с ребрами жесткости. Каждая дверь снабжалась толстым стеклянным глазком и клиновым затвором, обеспечивающим быстроту закрывания двери на случай аварии. Горловина, установленная на переборке 61 шпангоута, глазка не имела и задраивалась барашками. Для окончательного поджатия двери снабжались с обеих сторон задрайками, обычного судового типа. Герметичность дверей и горловины достигалась плоской резиной, удерживаемой планками по периметру двери.

Испытания прочного корпуса и его внутренних цистерн производились три раза. Первый на стапеле — наливом во-



ды сначала в концевые отсеки (расчётное давление 2 атм), затем в центральный пост (6 атм). Затем весь корпус проверялся давлением 9 атм, при открытых дверях и горловинах цистерн. Последние отдельно проверялись гидравлическим и воздушным давлением. Второе испытание делалось на лодке после спуска на воду посредством воздуха. Последнее испытание делалось на полностью построенном корабле, погружением на предельную глубину 90 м, причём пропуск воды допускался только через сальники, поджатием которых он и должен был устраняться.

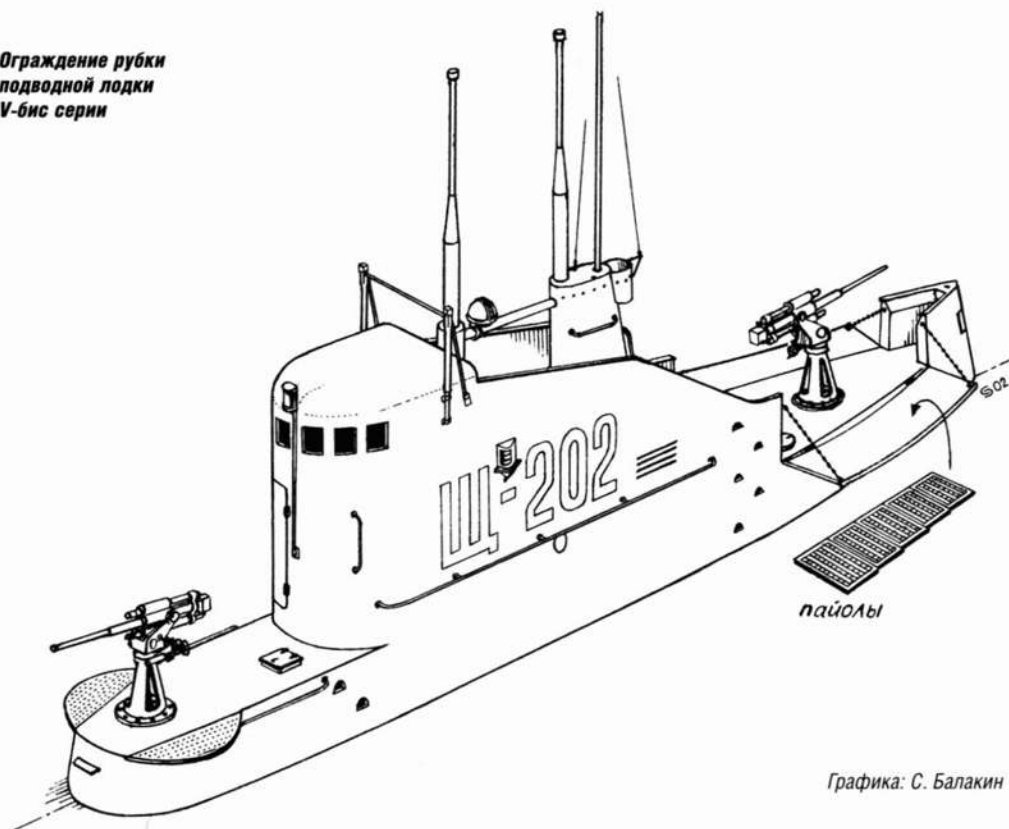
Прочный корпус имел следующие съёмные листы для погрузки: на 19—22 шп. торпедных аппаратов, на 23—25 шп. компрессора, на 31—32 шп. аккумуляторов, на 47—50,5 и 50,5—53,5 шп. дизе-

лей, на 53,5—56,5 шп. гребных электродвигателей. Все съёмные листы имели толщину 13,5 мм и прикреплялись к прочному корпусу двухрядным шахматным швом на заклепках с конической головкой, заклепываемой снаружи впотай. Исключение составлял съёмный лист для погрузки аккумуляторов, который крепился к прочному корпусу на болтах.

Прочная рубка располагалась между 40—44 шпангоутами и выполнялась в виде прямого кругового цилиндра с внутренним диаметром 1700 мм. Высота рубки без крыши 2225 мм, центр рубки располагался на 42 шп. Корпус рубки сделан из двух листов толщиной 12 мм, соединённых между собой угольниками с прокладками между ними из парусины на сурике. Корпус рубки крепился к прочному корпусу угольником. Под-



**Ограждение рубки  
подводной лодки  
V-бис серии**



крепляющие ребра рубки выполнялись также из угольников. Крыша рубки — сферическая с радиусом сферы 1770 мм из листов толщиной 16 мм. В ней имелось отверстие диаметром 650 мм для комингса входного люка. Вся рубка выполнена из маломagnetной стали.

Внутри прочного корпуса располагались цистерны: дифферентные носовая (между 14 и 15 шп.) и кормовая (73—75 шп.), торпедозаместительная (17—20 шп.), провизионная (20—22 шп.), топливные №1—4 (между 24—31, 31—37, 45—49, 49—55 шп. соответственно), уравнительная (41—44 шп.), быстрого погружения (43—45 шп.), пресной питьевой воды (39—42 и 69—73 шп.), замещения снарядов (37—39 шп.), масляные основная (55—60 шп.), расходная (51—53 шп.), сточная (49—51 шп.).

Основная часть цистерн главного балласта располагалась в булях круговой формы, простирающихся от 19 до 64 шпангоута, причём от 19 до 25 и от 60 до 64 були выполнялись проницаемыми, а на 25—60 шп. образовывали собственно бортовые балластные №2—5 и среднюю цистерны. Носовая (форштевень — 7 шп.) и кормовая (82 — ахтерштевень) части выполнены проницаемыми для воды. Там же расположены цистерны №1 и 6 соответственно. Обшивка проницаемых оконечностей сделана из листов толщиной 6 мм, кроме палубного и килевого

поясов; толщина листов палубного пояса 4 мм, килевого — 8 (в корме 13,5) мм. Палубные цистерны на 33—39 и 47—57 шп. в процессе капитальных и средних ремонтов демонтировались.

Надстройка простиралась по всей длине подводной лодки. Наибольшая ширина ее 1750 мм. Высота в районе расположения цилиндрической части прочного корпуса 750 мм. Носовая часть надстройки от форштевня до 22 шпангоута была приподнята к носу; кормовая от 75 шп. до ахтерштевня имела наклон в корму. Толщина бортовых листов и верхней палубы надстройки 3 мм. Расстояние между шпангоутами надстройки равнялось 500 мм.

С левого борта между 8—10 шп. (прочного корпуса) находился клюз надводного якоря, форма которого соответствовала форме надводного якоря Холла. В надстройке между 17 и 18 шп., 66 и 68 шп. располагались проницаемые выгородки сигнальных буюв. На некоторых подводных лодках типа «Ш» выгородка носового сигнального буюва находилась между 30 и 31 шп. На верхней палубе, там, где это необходимо (в районе расположения шпиля, торпедопогрузочного люка, шлюпки и т. д.), ставились откидные листы, выполненные из листов толщиной 8 мм на шарнирах и закрывающиеся при помощи задраек.

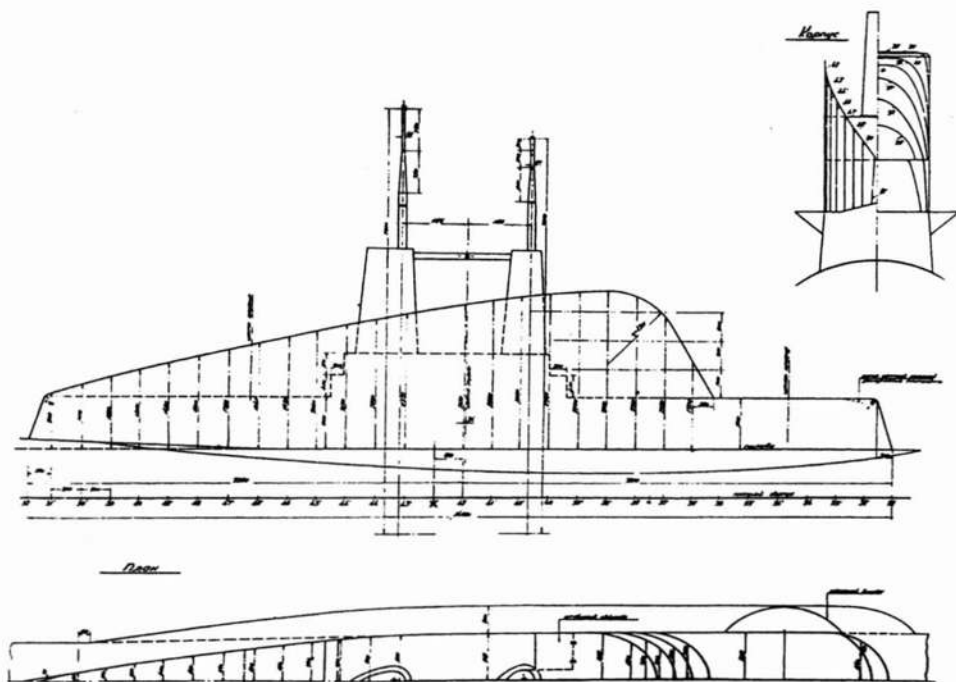
Для быстрого заполнения надстройки при погружении подводной лодки борта надстройки, от 22 до 31 шп. в носовой части и от 58 до 70 шп. в кормовой, не доходили до прочного корпуса на 5 мм, образуя тем самым нечто вроде постоянно открытых продольных шпигатов, причем кромки бортов усиливались наварным буртиком. Вентилирование надстройки при заполнении ее водой при погружении подводной лодки осуществлялось через большое количество просверленных в палубе отверстий. В районе от 2 до 7 шп. в носу и от 82 до 88 шп. в корме заполнение надстройки осуществлялось через постоянно открытые шпигаты прямоугольного сечения, предусмотренные при постройке подводной лодки. Вентилирование в этих частях надстройки осуществлялось также через отверстия в палубе.

Форштевень был сделан из полосовой кованой стали и располагался от крайней точки носовой оконечности до 2 дополнительного шпангоута на палубе, и до 1 шпангоута в киле. Под палубой между 0—1 1/2 дополнительными шпангоутами располагалась ниша буксирного гака. Ахтерштевень монтировался от крайней верхней точки кормовой оконечности (88 шп.) до крайней нижней ее точки (89 шп.).

Волнорезные щиты носовых торпедных аппаратов имели длину: верхние 3040 мм, нижние 2790 мм; наибольшая ширина их 710 мм. Щиты были сделаны из листов толщиной 8 мм. По опыту плавания подводных лодок в свежую по-

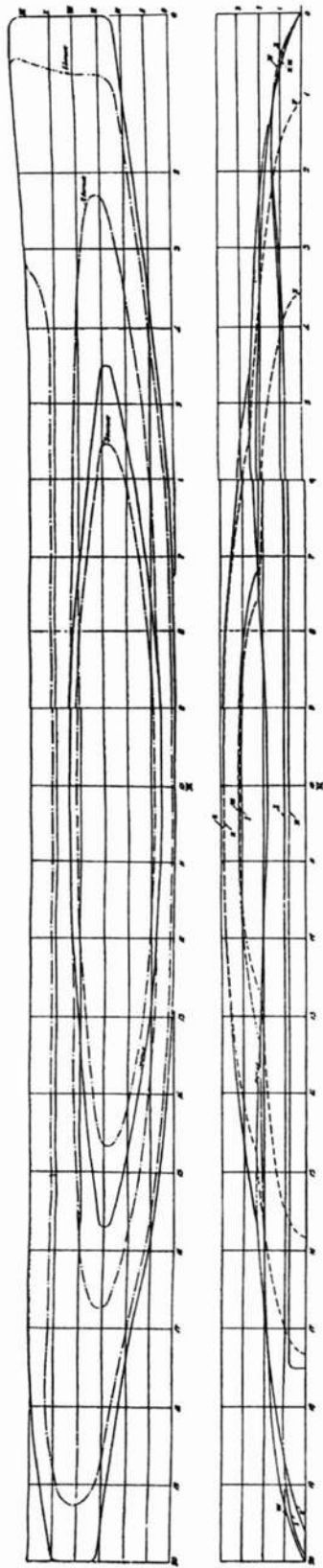
году (до 9 баллов) и в битом льду произведено дополнительное подкрепление волнорезных щитов угольниками на сварке. Волнорезные щиты кормовых торпедных аппаратов имели длину 2795 мм, наибольшую ширину 710 мм.

Киль коробчатого сечения устанавливался в средней части (14—69 шп.) для усиления продольной прочности корпуса лодки, а также для постановки подводной лодки на кильблоки при доковании. Он был выполнен из листов толщиной 10 мм, приклепанных к прочному корпусу угольниками. Обоим концам киля придавалась удобообтекаемая форма. В средней части килевой коробки (40—48 шп.), куда выводились приводы с кингстонами уравнильной, средней цистерн и цистерны быстрого погружения, имелись вырезы для свободного доступа воды к кингстонам. Между 45 и 46 шп. в днищевом листе находился продольный вырез для свободного прохода нижнего меча станции звукоподводной связи (ЗПС) при опускании и поднятии его через шахту. Имелись также круглые вырезы в днищевом листе киля по осям расположения кингстонов средней и уравнильной цистерн для удобства монтажа последних. Для увеличения остойчивости подводной лодки в киль укладывался переносной твердый балласт (обычно чугунные чушки) общим весом до 37 т. Для удобства укладки балласта, для доступа к кингстонам и к нижнему мечу ЗПС бортовые листы киля крепились на бронзовых шурупах, легко выворачиваемых при доковании.



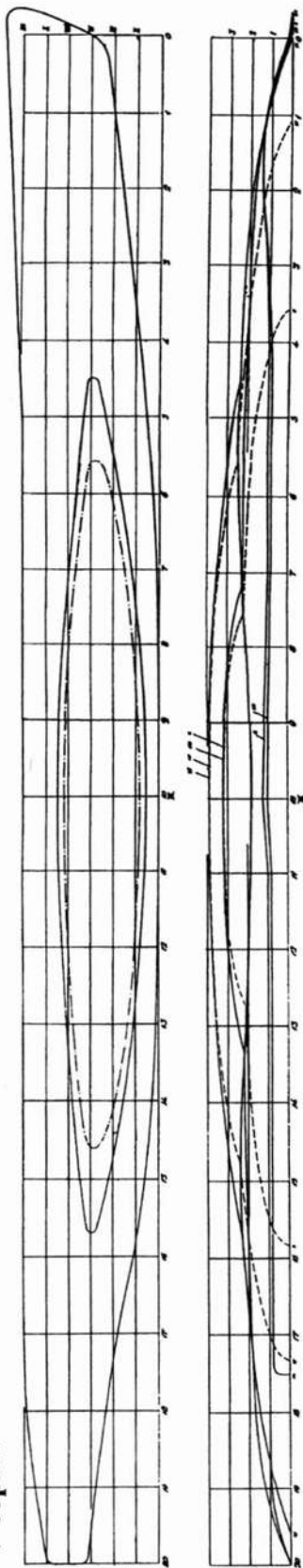
Проектные чертежи  
ограждения рубки  
подводной лодки X серии

### III серия

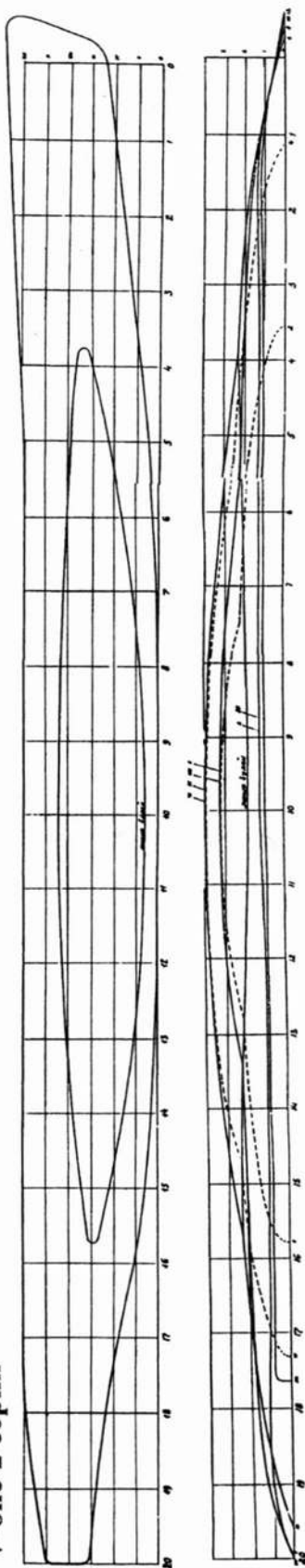


Теоретические чертежи подводных подоков типа «Щ».  
Проекции «корпус» увеличены в два раза по отношению  
к масштабу проекций «бок» и «полуширота».  
Копии подлинных чертежей

### V серия

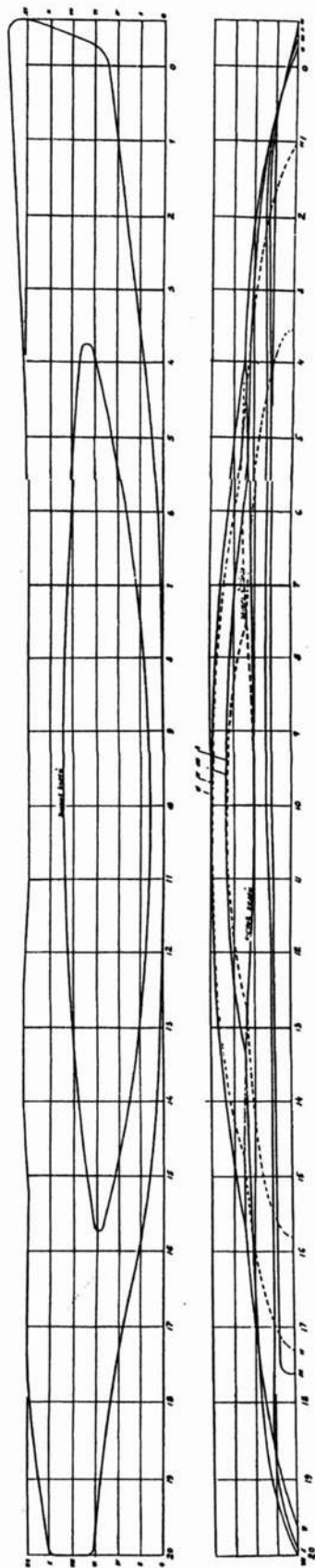


### V-бис-2 серия

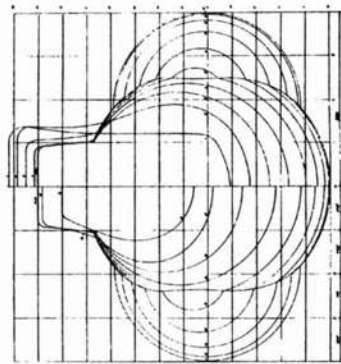


0 5 10 м

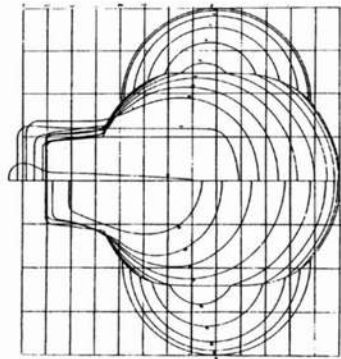
# Х серия



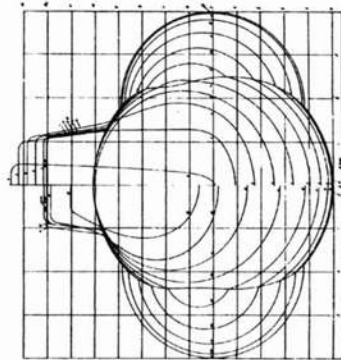
## III серия



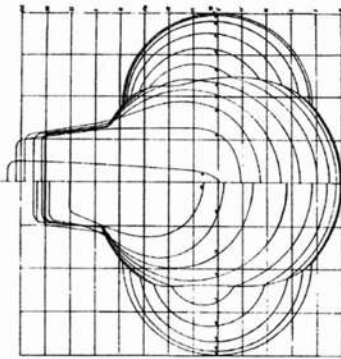
## V серия



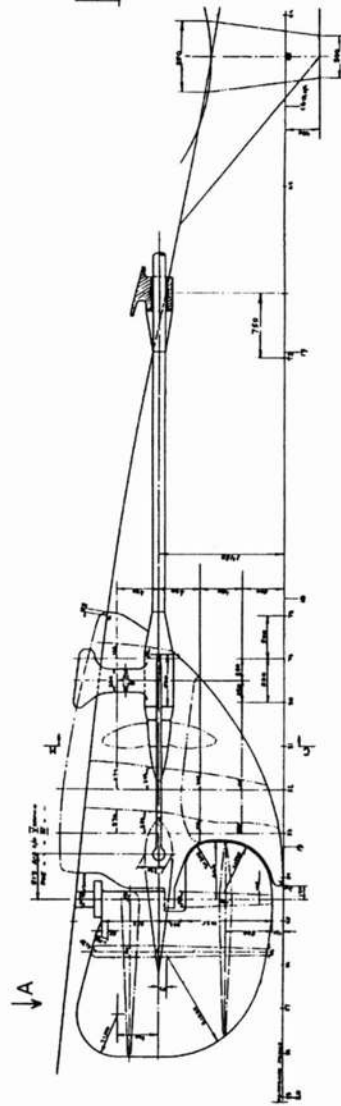
## V-бис-2 серия



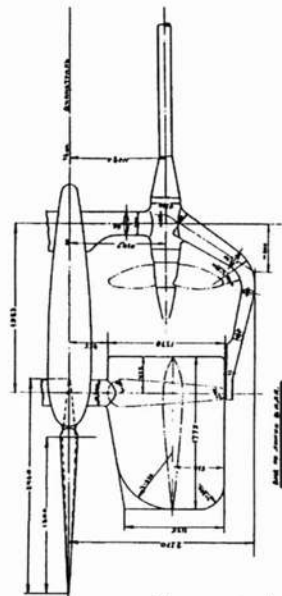
## Х серия



Чертеж расположения гребных винтов,  
вертикального и горизонтального рулей.  
На «щуках» всех серий оно было одинаковым



Вид А





В целях уменьшения сопротивления воды при подводном ходе прочная рубка имела легкое ограждение, которое одновременно служило ограждением для двух шахт лодочной вентиляции, тумб обоих перископов, фундаментов 45-мм полуавтоматов и вводов радиоантенн. Ограждение рубки располагалось между 37 и 50 шп. и изготавливалось из листов толщиной 3 мм. Палуба ограждения находилась на уровне комингса рубочного люка и служила ходовым мостиком при надводном плавании. Установленные там магнитный компас и пост управления вертикальным рулем имели фальшборт и защитный козырек из листов такой же толщины. По бортам козырька устанавливались стеклянные иллюминаторы.

В корму от рубки в ограждении находился надводный галльон и помещение для боцманского имущества. Доступ к ним с одной стороны обеспечивался через большую дверь на петлях и с задрайками, расположенную в ограждении по левому борту, а с другой стороны, через лаз с дверкой в настиле ограждения кормового орудия. По бортам ограждения в носовой части располагались ходовые огни, а в кормовой части — гакабортный огонь. В районе расположения вентиляционных шахт для осмотра последних в ограждении устанавливались небольшие дверцы на петлях и с задрайками. Свободное заполнение и осушение ограждения при погружении и всплытии обеспечивалось достаточным количеством отверстий в его боковых стенках и в палубе. В районе расположения кормовой «сорокапятки» между 45—48 шп. фальшборт ограждения имеет части, откидывающиеся при помощи ручной лебедки. В опущенном положении они служили площадкой для расчета кормового орудия. На отдельных лодках уже в ходе войны они были сняты и заменены круглой площадкой с леерами или постоянными трубчатыми релингами.

#### **Общекорабельные системы и устройства**

Для заполнения цистерн главного балласта, средней, двух дифференциальных и одной уравнивающей служили кингстоны с ручными приводами, трубопроводы и клапаны вентиляции с пневматическими машинками, управляемыми манипуляторами из центрального поста, и ручными приводами. Цистерны №3 и 4 управлялись отдельно от остальных, учитывая возможность принятия усиленного запаса топлива. Концевые цистерны оснащались кингстонами с двумя захлопками, одна из которых открывалась внутрь, а другая наружу. Кингстоны бортовых цистерн имели по одной захлопке, открываемой наружу (№3 и 4 внутри).

Дифференциальная система служила для приведения подводной лодки в подводное положение к заданной величине дифферента и глубины и состояла из следующих элементов: водяного трубопровода с 6-клапанной коробкой, соединенной с турбонасосом, воздушного трубопровода с манипулятором. Пользуясь дифференциальной системой, можно было производить заполнение дифференциальных и уравнивающей цистерн самоотекотом через приемный клапан турбонасоса; перекачивание воды турбонасосом или перегонку воздухом среднего давления воды из одной дифференциальной цистерны в другую, перекачивание воды из любой дифференциальной цистерны в уравнивающую и обратно, осушение дифференциальных и уравнивающей цистерн.

Для всплытия служила система, состоявшая из воздухопроводов высокого (аварийное продувание) и низкого давления с арматурой из красной меди. Нормальное всплытие подводной лодки осуществлялось следующим образом. При состоянии моря до 4 баллов сначала продувалась полностью воздухом высокого давления (ВВД) средняя цистерна; при этом рубка с люком выходила из воды почти полностью, а вся верхняя палуба примерно на 0,5 м от поверхности воды. При состоянии моря свыше 4 баллов, одновременно с продуванием средней цистерны, также частично продувались воздухом ВД концевые балластные цистерны №1 и 6. Остальной главный балласт продувался сжатым воздухом НД, подаваемым дизелями, которые в этом случае служили компрессорами НД, и приводились в действие главными электродвигателями. О полном продувании цистерн командир подводной лодки мог судить по выходу воздушных пузырей в районе расположения кингстонов выгородок соответствующих балластных цистерн. Быстрое всплытие подводной лодки осуществлялось только в случае аварии и необходимости быстрого всплытия. В этом случае воздухом ВД продувались все цистерны главного балласта и средняя. Продувание главного балласта воздухом аварийного продувания могло производиться с любой глубины.

Воздух высокого давления на лодке предназначался для следующих целей: аварийного продувания балластных цистерн, создания противодействия в отсеках, пуска дизелей и для выключения муфт «Бамаг», продувания решеток приемных кингстонов балластной магистрали, получения воздуха среднего давления. Весь запас ВВД на подводной лодке равнялся 4758 л при давлении в 200 атм. Воздух хранился в 61 баллоне емкостью по 78 л каждый. Баллоны распределялись по 4 группам и размещались по от-

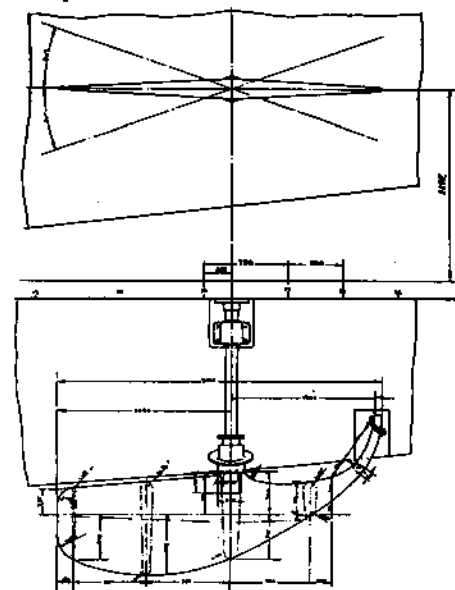
секам следующим образом: 1-я группа из 10 баллонов (780 л) во II отсеке, 2-я из 12 (936 л) во II и III отсеках, 3-я из 18 (1404 л) там же, 4-я из 21 (1638 л) в VII отсеке. Каждая группа делилась на подгруппы и при помощи запорного клапана включалась в судовую воздушную магистраль. Для пополнения запаса воздуха на лодке было установлено два компрессора высокого давления типа К-7. Производительность каждого компрессора — 6 л в минуту при давлении 255 атм. Один компрессор располагался в трюме II отсека, другой — в трюме VI отсека.

Воздухопровод среднего давления обслуживал следующие системы и устройства: пневматические машинки клапанов вентиляции балластных цистерн, дифферентовочную систему, свисток (тифон) и сирену, подводные гальюны, торпедные аппараты, пневматические инструменты в отсеках, продувание клинкетта нижнего меча ЗПС. Для понижения давления сжатого воздуха с 200 атм до 10—20 атм установили два детандера. Детандеры включались в магистраль параллельно; это решение давало возможность в случае выхода из строя одного из них питать систему другим. Пробное гидравлическое давление воздухопровода — 30 атм. Воздухопровод собирался из труб красной меди с бронзовой арматурой. Трубопровод среднего давления брал свое начало в IV отсеке. От магистрали воздуха высокого давления через разобшительный клапан воздух высокого давления поступал к двухбойному клапану, за которым устанавливались два детандера, понижавших давление, до 10—20 атм. Между двухбойным клапаном и детандерами устанавливались воздушные фильтры.

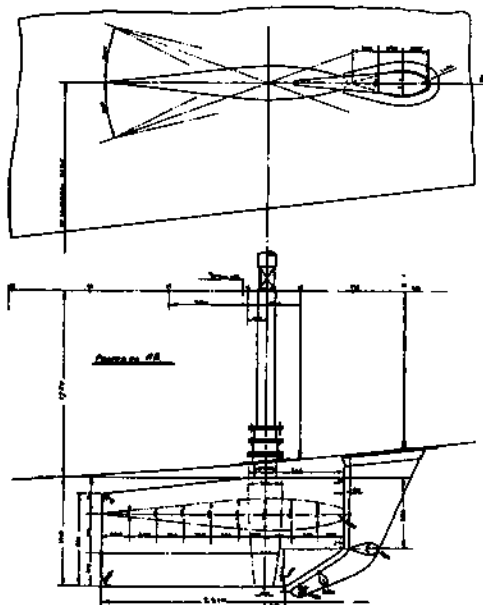
О характеристиках системы всплытия можно судить по результатам испытаний подводной лодки Щ-204 V-бис-2 серии. Режим двигателей: число оборотов 200 об/мин; крен при продувании — до 6° на оба борта, и время продувания — 11 мин (бортовые балластные цистерны № 3 и 4 с топливом продуванию не подлежали). При 300 об/мин крен доходил до 2°, время продувания сокращалось до 4 мин. При 320 об/мин крена не наблюдалось, а время продувания составляло 3 мин. В свежую погоду и при волнении более 4 баллов продувание балласта, даже на больших оборотах двигателей, без хода было затруднено. В таких случаях продувание балласта производится на ходу: один электродвигатель работал на винт, а другой вращал дизель на больших оборотах и продувал балласт.

Осушительная система на подводных лодках V-бис-2 серии состояла из двух трехпоршневых помп ТП-15 завода «Борец» общей производительностью 280 т/ч.

III серия



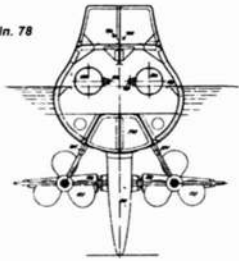
V, V-бис, V-бис-2, X и X-бис серии



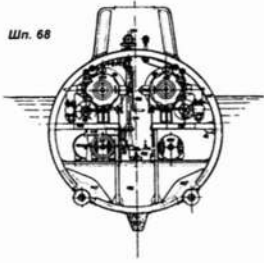
Одна помпа была установлена в I отсеке и вторая в VII отсеке. Производительность поршневых помп — 15 т/ч при противодавлении 9 атм. Водоотливные средства состояли из турбонасоса Р-130, установленного в центральном посту. Производительность турбонасоса — 250 т/ч, при параллельном соединении крылаток и противодавлении 9 м водного столба и 25 т/ч, при последовательном соединении крылаток при противодавлении 9 атм.

Насосные горизонтальные  
рули подводных лодок  
типа «Щ»

Шн. 78

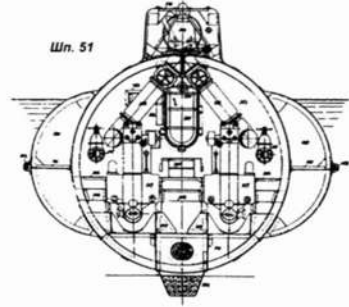


Шн. 68

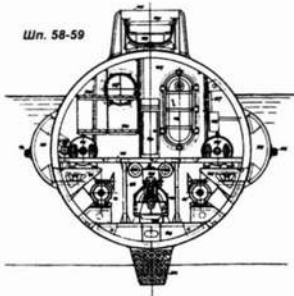


**Подводная лодка V-бис-2 серии**  
Копии подлинных чертежей

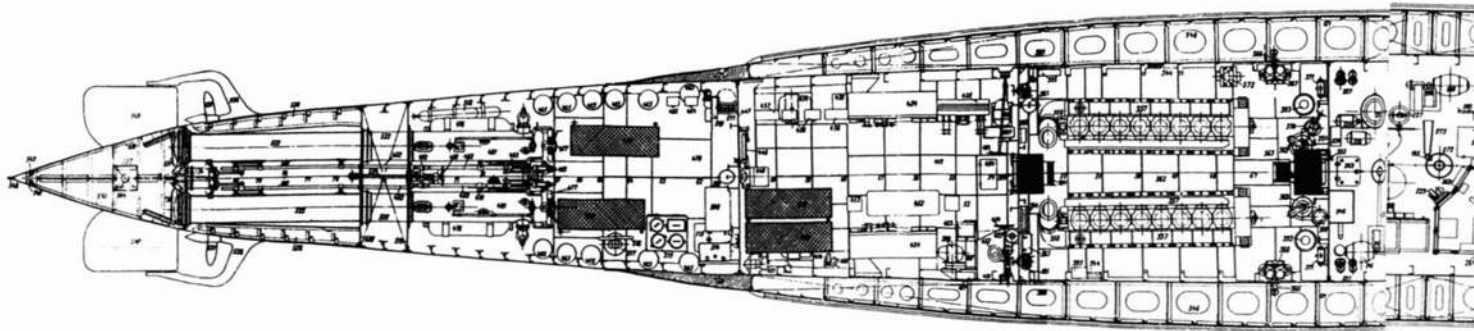
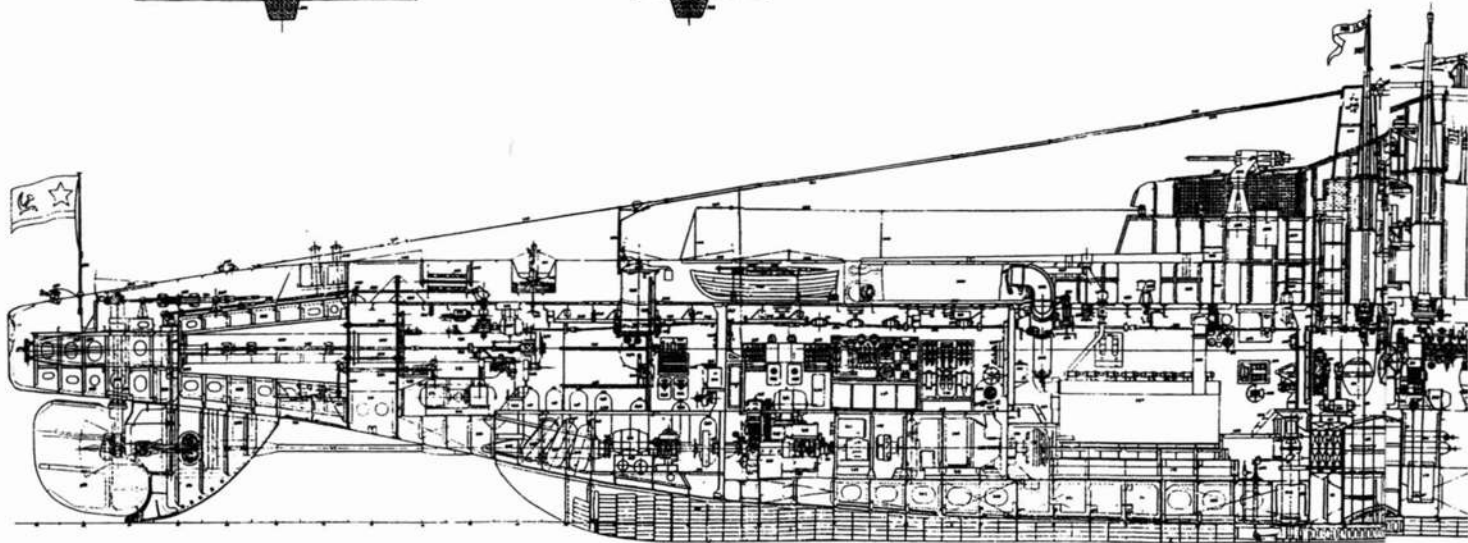
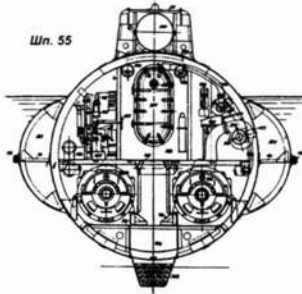
Шн. 51

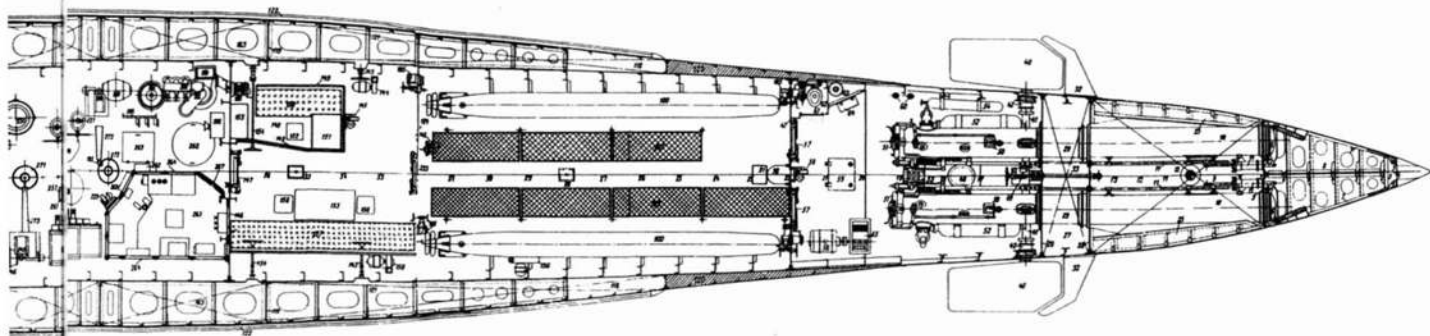
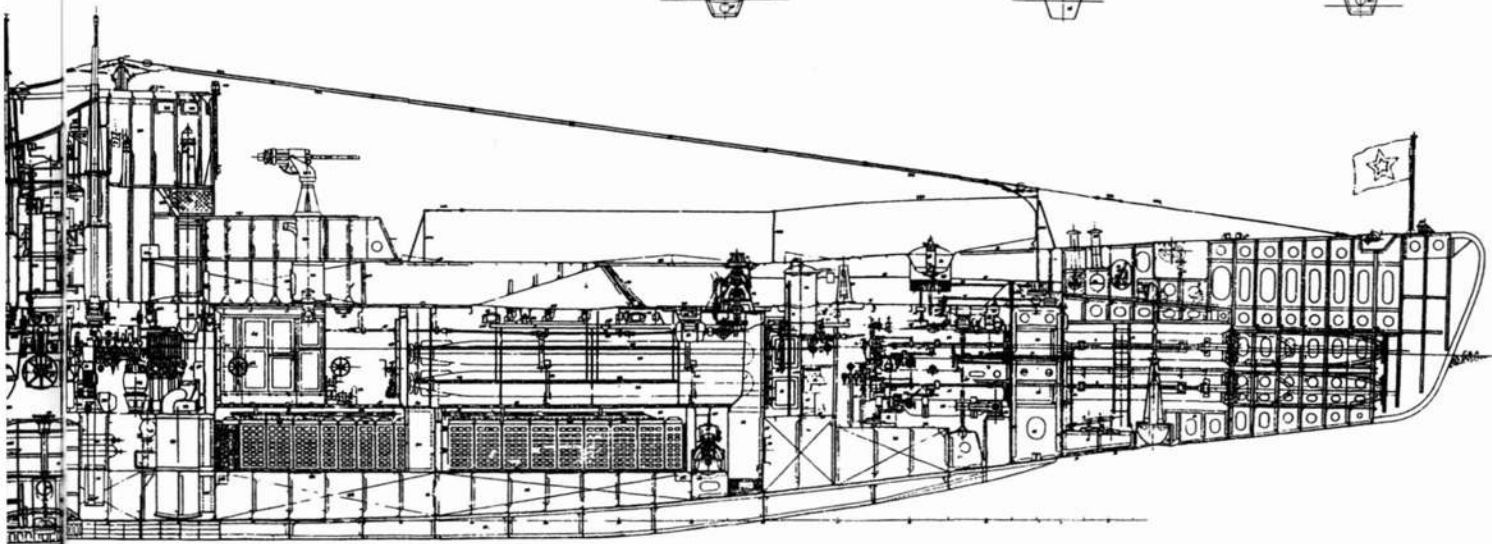
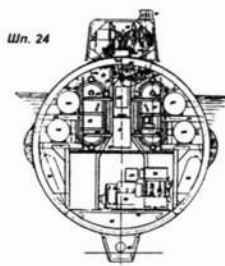
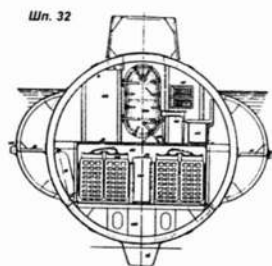
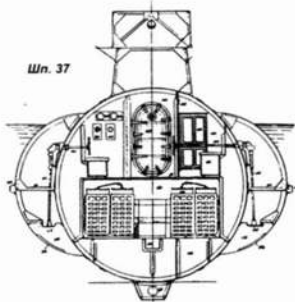
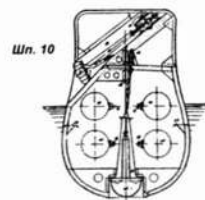
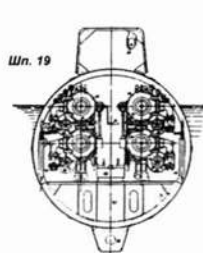
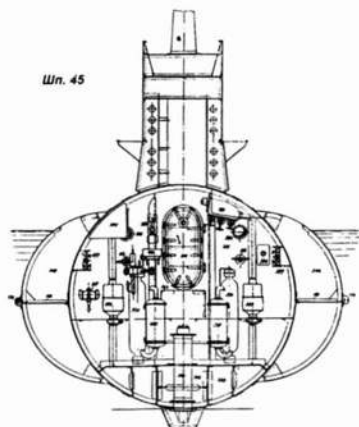


Шн. 58-59



Шн. 55







Тихоокеанские  
подводные лодки  
№21, №22, №23  
(будущие Щ-105,  
Щ-106, Щ-107)  
в бухте Малый Улисс  
у борта плавбазы  
«Саратов».  
Апрель 1934 г.



Трюмно-балластная водяная магистраль имела своим назначением: осушение цистерн главного и вспомогательного балласта, осушение заместительных и топливных цистерн, аварийное осушение отсеков, осушение трюмов и бортовых выгородок, осушение аккумуляторных ям, заполнение, прокачка и осушение торпедных аппаратов, осушение трюмов отсеков в подводном положении без образования масляных пятен на поверхности моря (в этом случае откачка производилась кормовой трюмной помпой через четырехклапанную коробку и по магистрали в уравнительную цистерну), подачу воды к пожарным рожкам подводной лодки на верхнюю палубу для скачивания цепи надводного якоря, верхней палубы и тушения пожара. Магистраль была выполнена из красномедных труб.

Для управления лодкой по курсу и глубине служили вертикальный руль и две пары горизонтальных рулей — носовые и кормовые. Ограждение вертикального руля располагалось между 78 и 85 шп. и выполнялось литым в кормовой и клепаным в носовой части. Площадь пера 4,2 кв. м, руль полубалансирного типа. Рама и баллер стальные, обшивка из 5-мм листа сварная, внутренняя полость выложена деревом. Управление рулём от винтового привода Девиса, вращаемого электромотором, или ручное из VII отсека. Наибольший угол перекадки 35 град. Горизонтальные ру-

ли балансирные, площадью: носовые 4,14 кв. м, кормовые 4,52 кв. м, по конструкции аналогичны вертикальному рулю (носовые клепаные). От повреждённый рули защищались стальными рогами, которые на лодках X серии были заменены сплошным ограждением. Наибольшие углы перекадки 20 и 25 град. соответственно. Передача от электродвигателей валиковая. Ручное управление из центрального поста.

На лодке имелись подводный и надводный якоря, выбираемые посредством шпиля с электроприводом. Надводный якорь системы Холла весом 600 кг, подводный грибовидный в 1000 кг.

#### Энергетическая установка

На подводных лодках типа «Щ» устанавливалось по два двигателя Дизеля марки 38-B-8. Двигатели бескомпрессорные, быстроходные, простого действия, восьмицилиндровые, четырехтактные, постройки Коломенского машиностроительного завода. Нормальная (она же и максимальная) мощность каждого двигателя 685 л.с., при числе оборотов 600 об/мин. Диаметр цилиндра 280 мм, ход поршня 380 мм, средняя скорость хода поршня 7,6 м/с. Расход топлива при полной мощности на 1 л.с./ч 175—185 г, расход смазочного масла на 1 л.с./ч — 8 г. Характерной особенностью двигателя кроме его быстроходности являлся малый вес, составлявший 16 кг/л.с.

Для регулировки числа оборотов двигателя оснащался пружинными весами, регулятором и сервомотором. Нормально двигатель пускался воздухом из пускового баллона, но мог запускаться и при помощи гребного электродвигателя. Его зарубашечное пространство охлаждалось заборной водой, принимаемой через специальный машинный кингстон двумя циркуляционными электронасосами типа ВЦН-65 завода «Красный факел». На подводных лодках, начиная с X серии, устанавливались двигатели марки 38-K-8 мощностью 800 л.с. при 600 об/мин и диаметре цилиндра 300 мм. Подача топлива в цилиндры двигателей осуществлялась шестеренчатыми насосами, напор в магистрали создавался либо циркуляционными насосами дизелей, либо самотеком от машинного кингстона. В систему топливопровода входили трубопровод приема топлива, трубопровод замещения и трубопровод подачи топлива. Отвод отработанных газов осуществлялся с помощью глушителя.

В зависимости от задач подводная лодка могла иметь нормальный или усиленный (наибольший) запас топлива. Нормальным запасом принято считать количество топлива, помещающегося в цистернах прочного корпуса. Распределение этого топлива по цистернам было следующим: в топливной цистерне №1 — 9,0 куб. м, №2 — 10,0, №3 — 5,2, №4 — 5,4. Всего 29,6 куб. м, что по весу приблизительно соответствовало 26,0 т. Усиленным запасом было принято считать нормальный запас плюс количество топлива, принятого в бортовые балластные цистерны №3 и 4, а именно: в балластной №3 — 15,3, №4 — 26. Итого 41,3 куб. м и нормальный запас 29,6. Всего 70,9 куб. м, что по весу приблизительно будет соответствовать 62—64 т.

Главные гребные электродвигатели служили для следующих целей: работа на винт, в качестве генераторов на зарядку аккумуляторной батареи, на вращение дизелей при продувании балласта. Электродвигатели постоянного тока, марки ПГВ, шунтовые, одноякорные, защищенного типа, с независимым возбуждением, с дополнительными полюсами, реверсивные, с искусственной вентиляцией и воздухоохладителями, часовой мощностью 400 л.с. и числом оборотов 450 об/мин. Изготавливались на заводе «Электросила» в Ленинграде. Напряжение на зажимах изменялось от 55 В (экономический ход) до 195—205 В, причем изменение мощности электродвигателей достигается путем переключения двух аккумуляторных групп и при помощи регулировочного реостата.

Предусматривались следующие варианты переключений:

1) обе группы аккумуляторной батареи соединены последовательно, напряжение на зажимах каждого электродвигателя равно 195—205 В;

2) обе группы аккумуляторной батареи соединены параллельно; напряжение на зажимах каждого электродвигателя равно 110 В;

3) путем использования дополнительных устройств на главной станции можно получать питание с половины группы аккумуляторной батареи при напряжении 55 В.

Аккумуляторная батарея на лодках типа «Щ» состояла из 112 элементов типа КСМ-2, разделенных на две группы по 56. Элементы в каждой группе соединялись последовательно. Группы между собой могли соединяться либо параллельно, либо последовательно. При стоянке лодки в базе или на якоре группы соединялись параллельно. Последовательно группы соединялись для дачи полного и самого полного хода. Весь ток от аккумуляторной батареи подавался на распределительную станцию центрального поста, откуда отводился на станцию параллельно-последовательно включения групп в VI отсеке для питания станций главных гребных электродвигателей. С распределительной станции питание распределялось по отсечным подстанциям для питания цепи освещения, электродвигателей вспомогательных механизмов и устройств и прочих надобностей, причем при переключении в электромоторном отсеке групп на последовательное соединение питание отсечных подстанций и, следовательно, всех вспомогательных электромеханизмов оставалась одна группа с напряжением в 110 В. Вентилирование батареи производилось по принципу индивидуального вентиляции каждого аккумулятора. Время зарядки: из полностью разряженного состояния 12—14 ч, из среднеразряженного 9 ч.

Линия вала от гребного винта до дизелей состояла из следующих частей: гребного вала, промежуточного вала, упорного вала, вала главного электродвигателя, коленчатого вала двигателя Дизеля. Гребной вал диаметром 135 мм и длиной 9075 мм располагался на трех опорах: в кронштейне гребного вала и в двух мортирах (носовой и кормовой). Вал облицовывался бронзовой рубашкой. Упорный вал располагался между 56 и 59 шп. На носовом его конце насаживалась подвижная часть кулачной муфты, соединяющая упорный вал с валом главного электродвигателя. В средней части упорный вал имел упорное кольцо диаметром 310 мм. Для передачи корпусу лодки упорного давления вин-

тов служили подшипники Мичелля. Диаметр вала главного электродвигателя равнялся 140 мм; длина — 1590 мм; вес вала 245 кг. На один его конец насаживалась неподвижная часть кулачной муфты, на другой — выходящая через водонепроницаемую переборку 53,5 шп. в V отсек крестовина муфты Бамаг с пальцами и конусами трения. Между валом дизеля и валом гребного электродвигателя устанавливалась соединительная муфта Бамаг с приводом для включения и выключения. На подводных лодках X серии между валом Дизеля и валом гребного электродвигателя монтировалась соединительная гидромufta. Гребной винт был трехлопастным с постоянными лопастями и насаживался на конус гребного вала на одной шпонке. Материал — бронза. Диаметр винта — 1260 мм, шаг постоянный — 970 мм. Вес винта — 225 кг.

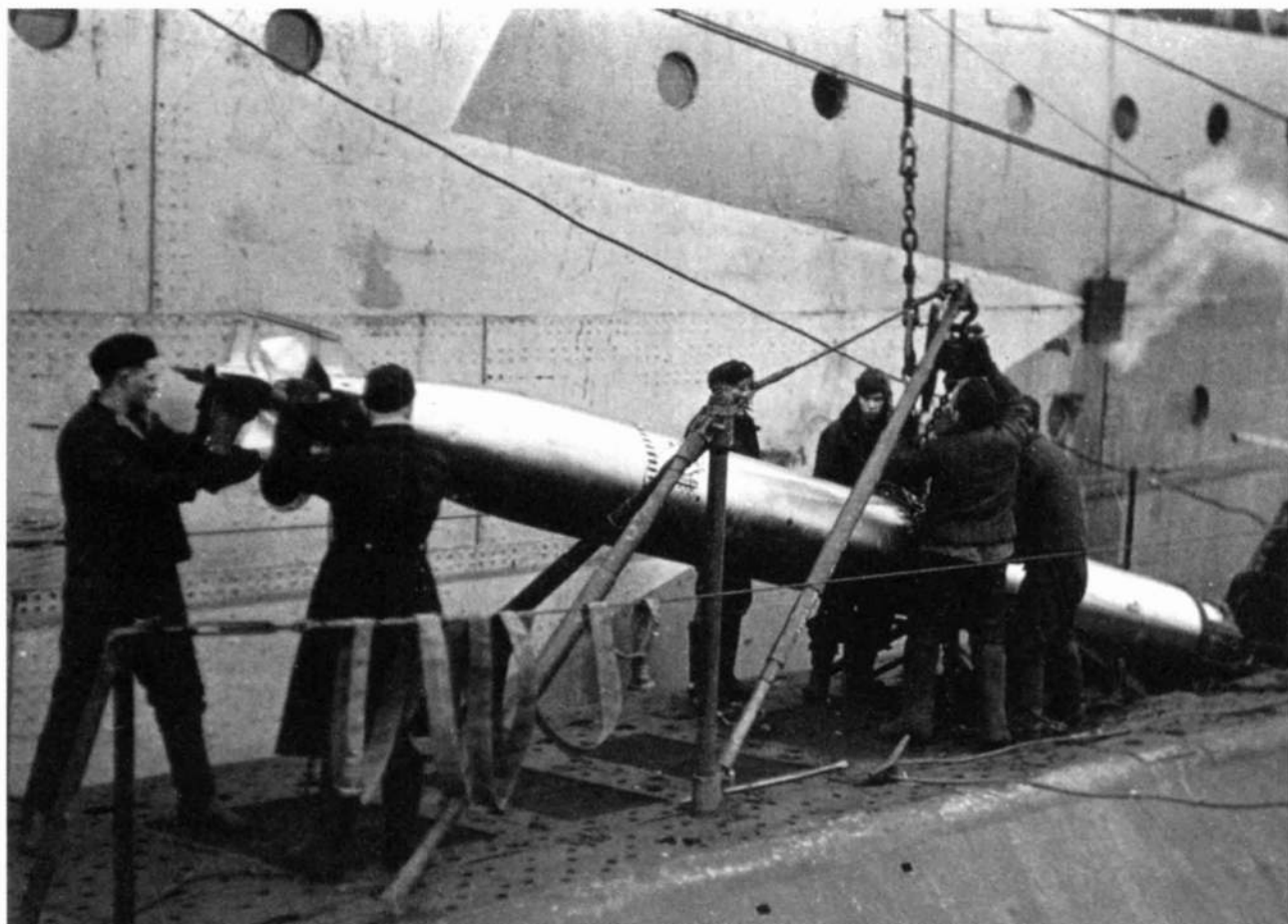
### Вооружение

Главное вооружение субмарины — шесть (4 носовых, 2 кормовых) стальных 533-мм торпедных аппаратов, установленных в плоскостях, параллельных диаметральной. Полная длина аппарата —

7520 мм, внутренний диаметр трубы по направляющим — 536 мм. Расстояние между осями носовых аппаратов 1350 мм, кормовых — 1240 мм. Стрельба из аппаратов производилась сжатым воздухом. Число торпед — 10: четыре в носовых торпедных аппаратах, две в кормовых и четыре запасных во II отсеке. На носовой оконечности надстройки имелся один постоянный стакан для установки минбалки торпедопогрузочного устройства. Время погрузки торпед 4,5—5 часов, подготовки второго залпа от 3 ч 20 мин до 4 ч. Для использования электрических торпед ЭТ-80 в 1944—1945 гг. специальными щитками оборудовали Щ-402, Щ-303, Щ-310, Щ-121, Щ-124 и Щ-136, но ни одну такую торпеду в ходе боевых действий «щуки» так и не выпустили.

Использование ненадежных торпед 53-27 было запрещено с начала войны, но в течение первой летней кампании несколько таких изделий все-таки было выпущено. Основным типом применявшихся торпед были 53-38 или 53-38У, которые могли приниматься «щуками», начиная с X серии. Тем не менее, сворачивание производства торпед в военные

*Погрузка запасной торпеды на одной из «щук» Черноморского флота (по-видимому, Щ-215), конец 1943 г.*



годы, заставило в ходе боевых действий обратить внимание на торпеды 45-см калибра. Первым это сделал Черноморский флот на том основании, что противник на данном театре использовал большое число небольших плавсредств типа дунайских теплоходов, буксиров, барж и т.д. Еще в 1941 г. часть черноморских «шук» имела решетки в половине носовых аппаратов. В середине 1942 г. последовал приказ, в соответствии с которым «шукам» следовало нести в аппаратах три торпеды 53-38 и три 45-36, а на стеллажах — только 45-36. В связи с нехваткой 533-мм торпед к концу войны указанием от 23.3.1944 на черноморских «шуках» решетки требовалось установить во все носовые аппараты, но это указание было выполнено лишь частично.

Еще в июне 1942 г. на ТОФ решили провести эксперимент по переоборудованию старых «шук», которые не могли принимать запасными новые 7,5-метровые торпеды (53-38У, 53-39 и ЭТ-80), под 45-36Н. Переделка заключалась не только в установке решеток во все торпедные аппараты, но и в замене четырех стеллажей для размещения запасных 533-мм торпед на шесть для 45-см. Таким образом, общий торпедный боезапас переоборудованных «шук» увеличился с 10 до 12 изделий. К апрелю 43-го подобным образом переоборудовали Щ-113, к январю 44-го — Щ-102. Тем временем на Балтике был разработан иной проект — установки решеток в кормовые торпедные аппараты. Переход на 45-см торпеды дал возможность смонтировать в кормовом отсеке два стеллажа для запасных торпед, что также увеличивало боекомплект до 12 изделий. Подобному переоборудованию в течение 1943 г. подверглись Щ-307, Щ-309, Щ-310, Щ-318, Щ-407 и возможно Щ-323, Щ-406 и Щ-408.

Приборы управления торпедной стрельбой к началу войны включали в себя только ночные прицелы ЛН (линейчатые съемные крепились по обеим сторонам ограждения мостика), автомат-коробки дистанционного управления стрельбой или торпедные телеграфы, что по сути соответствовало временам Первой мировой войны. Только 1943 г. в ВМФ поступила партия счетно-решающих приборов «Торпедодиректор», находившихся на вооружении английских подводных лодок. Он позволял по глазомерно установленным параметрам движения цели решить торпедный треугольник и выдать угол упреждения для прямоидущей торпеды и торпеды с установкой угла поворота 90°. Он имел вес 52 кг, скромные габариты и поскольку был механическим, не требовал подвода питания (правда, имел электрическое сопряжение с гирокомпасом). Оснастить лодку им можно было за несколько дней, при этом ее боевые возможности существенно повышались. К декабрю 1943 г. «Торпедодиректор» установили как минимум на Щ-402 и Щ-404. Тем не менее, сведений о том, что наши подводники ими пользовались, обнаружить не удалось.

Первые приборы установки гидростата торпеды в торпедном аппарате (ПУГ) и установки ее прибора Обри (ПУПО) были приняты на вооружение только в апреле 1944 г. Несмотря на то, что оснащение ими торпедных аппаратов не требовало корпусных работ, установка новых приборов осуществлялась медленно. До августа 1945 г. их успели получить Щ-207, Щ-109, Щ-111, Щ-115, Щ-116, Щ-121, Щ-124 и Щ-136. Ни одна из перечисленных подлодок в войне не участвовала, так как даже к моменту ее окончания не успела покинуть акваторию судоремонтного завода.

#### ТТХ торпед

| Образец | Год принятия на вооружение | Калибр, мм | Длина, м | Общий вес, кг | Вес ВВ, кг | Дальность и скорость хода, км — уз. |
|---------|----------------------------|------------|----------|---------------|------------|-------------------------------------|
| 53-27   | 1927                       | 533        | 7,0      | 1710          | 265        | 3,7—45                              |
| 53-38   | 1938                       | 533        | 7,2      | 1615          | 300        | 4—44,5<br>8—34,5<br>10—30,5         |
| 53-38У  | 1939                       | 533        | 7,4      | 1725          | 400        | 4—44,5<br>8—34,5<br>10—30,5         |
| 53-39   | 1941                       | 533        | 7,5      | 1780          | 317        | 4—51<br>8—39<br>10—34               |
| ЭТ-80   | 1942                       | 533        | 7,5      | 1800          | 400        | 4—29                                |
| 45-36Н  | 1936                       | 450        | 5,7      | 935           | 200        | 3—41<br>6—32                        |
| 45-36НУ | 1939                       | 450        | 6,0      | 1028          | 284        | 3—41<br>6—32                        |



В середине 1941 г. техническое бюро завода №202 им. К.Е. Ворошилова («Дальзавод», г. Владивосток) в короткое время разработало технический, а затем и рабочий проект «бортового минного устройства» (БМУ), с возмож-

ностью установки на подводной лодке любого типа. В качестве примера использовалась средняя подводная лодка типа «Щ» V серии. По мысли разработчиков их система обеспечивала возможность приёма 40 мин типа ПЛТ. Конст-



*Справа и на с. 41:  
погрузка торпед  
в носовые аппараты ПЛ  
Щ-215, конец 1943 г.  
На заднем плане —  
плавбаза подводных  
лодок «Нева»*

рукция была предельно простой: мины закреплялись на бортах лодки специальными тросовыми бугелями, одновременно удерживающими от выпадения грузы в минах, приводящие их в боевое положение. Длина бугелей могла регулироваться винтовыми талрепами. Для отдачи мин внутри лодки перемещались специальные рукоятки, которые через систему конических шестерён поворачивали вал, освобождая верхние концы бугелей. Мины, группами по пять, самостоятельно отделялись от лодки и приводились в боевое положение.

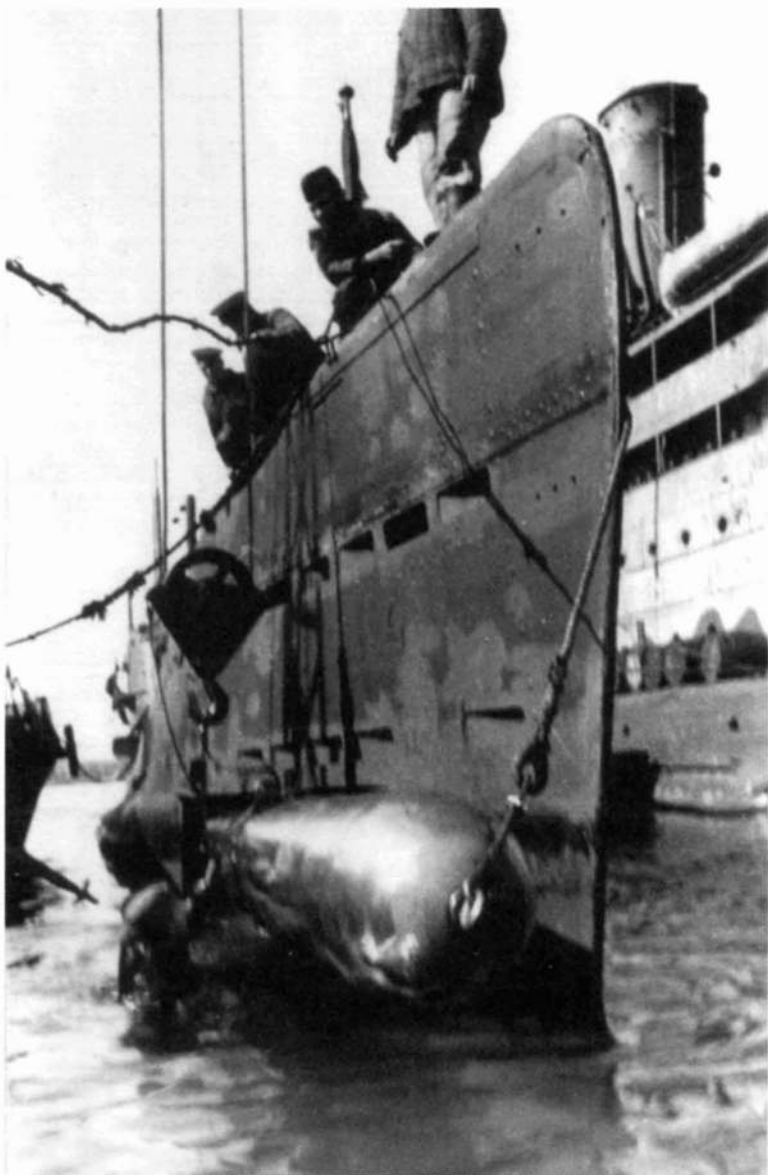
Особую ценность должна была представлять возможность установки и демонтажа устройства силами экипажа, постоянным был только вал сбрасывающего устройства, закрытый кожухом. Подушки и бугели предполагалось монтировать за час-полтора, запас мин принимать не больше чем за пять. Съёмные части могли храниться как на береговой базе, так и на лодке. Чтобы скрыть мины от посторонних глаз, предлагалось закрывать их окрашенным брезентом. Для улучшения обтекаемости в носовой и кормовой частях устанавливались небольшие обтекатели. Общий вес устройства составлял: съёмных частей 2,2 т, привода с кожухом 3,7 т, комплекта мин 33,6 т. Утверждалось, что мины будут безопасны при любых кренах и дифферентах лодки, в надводном и подводном положении. До постановки не рекомендовалось ходить самым полным надводным ходом, предельная величина волнения устанавливалась в 10 баллов по шкале Бофорта.

Работа над проектом закончилась 28.7.1941. Предложение получило одобрение, и сами проектировщики, уже в качестве строителей, в 1942 г. обеспечили изготовление деталей и узлов бортового минного устройства, монтаж его на подводной лодке Щ-101, проведение швартовых, заводских и ходовых испытаний. 9.2.1943 приказом НК ВМФ №0049 бортовое минное устройство конструкции завода №202 было принято на вооружение. К октябрю 43-го им оснастили Щ-133, к январю 1944 г. — Щ-131, к январю 1945 г. — Щ-125, Щ-128, позднее — Щ-108, Щ-115, Щ-116, Щ-122 и Щ-123. Увы, БМУ так и осталось чисто дальневосточным «ноухау» и на лодках «западных» флотов не устанавливалось и не применялось.

В 1943 г. командир 2-го ДПЛ БПЛ ЧФ Р.Р. Гуз предложил устанавливать на палубах лодок типа «Щ» в носовой и кормовой частях мины Р-1 (14—20 штук) без сахарных разъединителей с креплением тросовыми или цепными стопорами, отдающимися изнутри лодки. Главной целью таких постановок должны были стать мелкосидящие корабли про-

тивника, в первую очередь быстроходные десантные баржи. В декабре того же года испытание было успешно проведено на Щ-215. Отдача одной мины занимала 1—1,5 минуты. Несмотря на положительные результаты испытаний на лодки эта система установлена не была.

В середине 1941 г. в ЦКБ-18 было обосновано предложение и разработан эскиз малых плавающих мин, выбрасываемых подводными лодками во время преследования их противолодочными кораблями. Это предложение нашло поддержку среди боевых командиров и было проверено в ходе специальной военно-морской игры в Военно-морской академии им. Ворошилова в присутствии представителей ЦКБ-18. По вполне

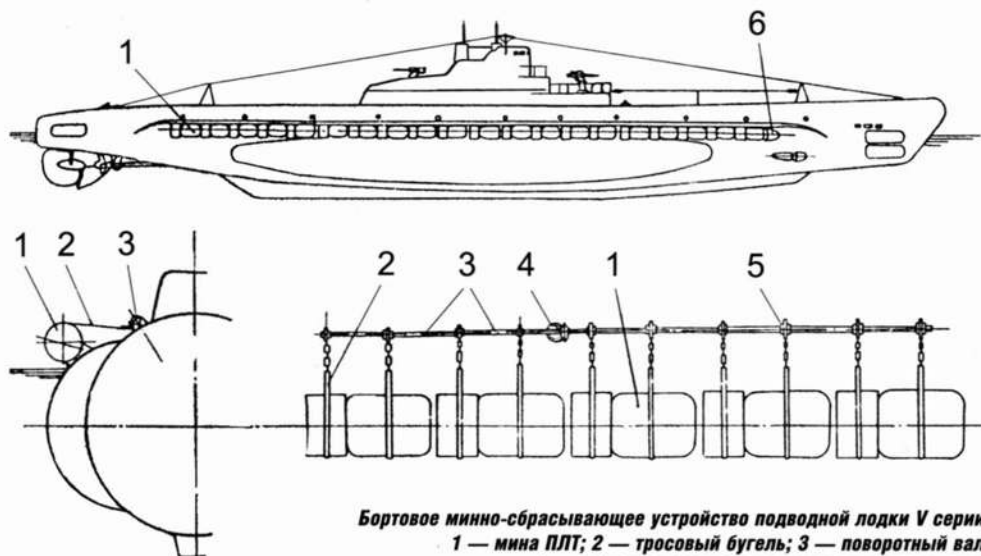


понятным причинам в сложных условиях первого периода войны о его реализации никто не думал. Тем не менее, в 1943 г. один из офицеров-подводников Северного флота предложил «подводный миномет» собственной конструкции, являвшийся ничем иным, как минным устройством для постановки небольших по размерам (вес ВВ 2 кг) плавающих мин по курсу преследующих лодку противолодочных кораблей. Идея была встречена Отделом подводного плавания СФ достаточно прохладно, тем более, что установка такого «миномета» была явно связана с серьезными корпусными работами, но имела бы сомнительный эффект.

Конструкторы ЦКБ-36 вели разработку опытного образца малой плавающей мины ПЛТ-4, технический проект которой был утвержден в апреле 1945 г. Мина имела калибр 533 мм и могла ставиться как из специальных труб, проложенных вдоль корпуса субмарины, так и через торпедные аппараты. Вес ее заряда составлял 30—40 кг, глубина постановки от 10 до 100 м, срок плавания на глубине 1—2 м до полутора суток. Боекомплект 40 единиц. Монтаж и испытания устройства БСПК (борьба с преследующими кораблями) на тихоокеанской Щ-132 затянулись до 1949 г. Проведенные в том же году испытания устройства не дали успешных результатов вследствие недоработок отдельных узлов устройства. В 1950 г. ЦКБ-18 частично переработало конструкцию устройства БСПК, согласовало с НИИ-400 (бывшее ЦКБ-36) новую конструкцию мины и командировало на «Дальзавод» группу своих конструкторов для обеспечения на месте переделки устройства.

В 1951 г. устройство было переделано, проверено на специальном стенде и вновь установлено на подводной лодке Щ-132. Проведенные в том же году испытания показали надежную работу БСПК. Устройство, на отработку которого потратили 10 лет, оказалось в новых условиях ненужным.

К идее создания мины, которая допускала бы постановку из штатных торпедных аппаратов подводных лодок калибра 533 мм, отечественная военноморская мысль пришла еще в 20-е годы. Считалось, что появление таких мин позволит превратить в заградитель любую подлодку и необходимость в строительстве специализированных кораблей данного подкласса отпадет. Разработка мины началась еще в 1940 г., через два года мина была готова. Совместным приказом НК ВМФ и НКСП №00188 от 28.7.1942 ее приняли на вооружение под обозначением ПЛТ-3. В октябре 43-го Нарком приказал провести контрольные испытания ПЛТ-3 усовершенствованной конструкции. Они прошли в том же месяце на черноморской Ш-215 и показали, что 32,1% мин не встали на заданное углубление. Главными недостатками мины были малый вес взрывчатого вещества и размещение мин в аппаратах только по одной, что требовало производить перезарядку для каждой следующей мины. Доработки требовали и стеллажи для хранения торпед, где планировали хранить запасные мины. Без них подлодка могла принимать лишь по две мины на каждый нижний стеллаж, т.е. 4 для подлодки типа «Щ». При установке дополнительных опорных подушек и бугелей на любой стеллаж могло приниматься по три мины. С учетом такой пе-



**Бортовое минно-сбрасывающее устройство подводной лодки V серии:**  
 1 — мина ПЛТ; 2 — тросовый бугель; 3 — поворотный вал;  
 4 — зубчатая передача механизма поворота вала;  
 5 — замок бугеля; 6 — обтекатель

ТТХ мин

|                                         | ПЛТ                               | ПЛТ-Г | ПЛТ-3                     |
|-----------------------------------------|-----------------------------------|-------|---------------------------|
| Год принятия на вооружение              | 1935                              | 1943  | 1942                      |
| Общий вес, кг                           | 820                               | 960   | 500                       |
| Вес заряда, кг                          | 230                               | 230   | 100                       |
| Наименьший минный интервал, м           | 55/80                             | 55/80 | 35                        |
| Глубина места постановки, м:            |                                   |       |                           |
| максимальная                            | 130                               | 260   | 130                       |
| минимальная                             | 14,5                              | 14,5  | 14                        |
| Углубление, м:                          |                                   |       |                           |
| максимальное                            | 9,1                               | 9,1   | 9                         |
| минимальное                             | 1,2                               | 1,2   | 2                         |
| Способ установки на заданное углубление | С грунта, гидростатический стопор |       | С грунта, петлевой способ |
| Тип взрывателя                          | Ударно-механический               |       | Гальваноударный           |
| Время прихода в боевое положение, мин   | 5—15                              |       | 3—12                      |

Примечание: у мин ПЛТ указан в числителе вариант интервала с новыми ударными приборами, в знаменателе со старыми

ределки подлодка типа «Щ» вместо 10 торпед 18 мин. Это было явно недостаточно. Боевого применения ПЛТ-3 так и не состоялось.

Подводные лодки вооружены двумя 45-мм полуавтоматами 21-К, установленными в диаметральной плоскости: один перед ограждением рубки, второй на мостике сзади перископных тумб. Боезапас к каждому полуавтомату — 500 патронов. Для первых выстрелов возле полуавтомата был установлен герметичный кранец на 15 выстрелов.

Анализ опыта Советско-финляндской войны ясно продемонстрировал более чем скромные возможности орудия 21-К по борьбе с надводными целями. А ведь именно эти пушки являлись главным калибром наиболее массовых в нашем подводном флоте «шук» и «малюток». Еще в ноябре 1939 г. возглавляемое известным конструктором В.Г. Грабиным ОКБ № 92 в инициативном порядке начало разрабатывать лодочную 76-мм не-универсальную пушку Ф-35. Ее качающаяся часть была заимствована от дивизионной пушки Ф-22 с длиной ствола 51 калибр. В начале 1941 г. единственный экземпляр Ф-35 был установлен для испытаний на черноморской Щ-204 и погиб вместе с ней (после обнаружения подлодки на грунте в 1983 г. пушка была поднята и в настоящее время выставлена в экспозиции музея Черноморского флота).

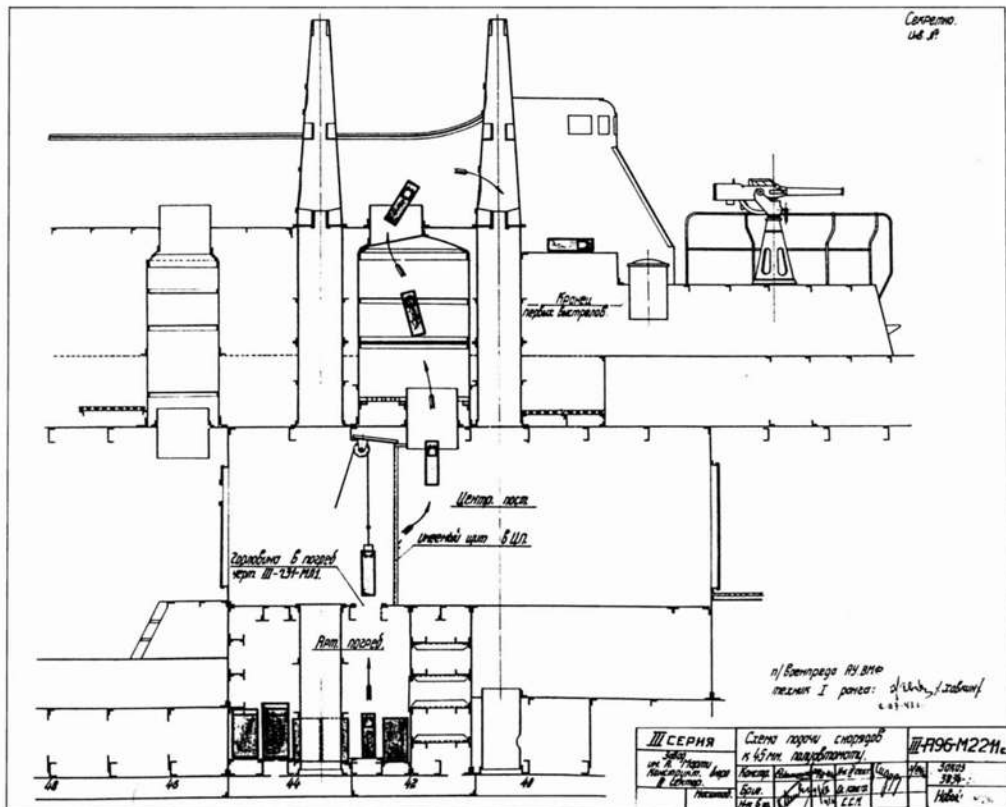
В начале 1943 г. установку с использованием качающейся части от армейского (по-видимому, полкового) 76-мм орудия (с укороченным до 16,5 калибров стволом) на станке 21-К получила Щ-310. Результаты испытаний оказались обнадеживающими, но массового перевооружения не произошло. В декабре 1944 г. Н.Г. Кузнецов приказал испытать на черноморской подлодке типа «Щ» (для испытаний отобрали Щ-207) 76-мм пушку С-35, которая по всей вероятности являлась все той же Ф-35, пе-

45-мм орудие 21-К  
на одной из «шук»  
III серии





**Схема подачи патронов  
к 45-мм пушке 21-К на  
подводной лодке III серии**



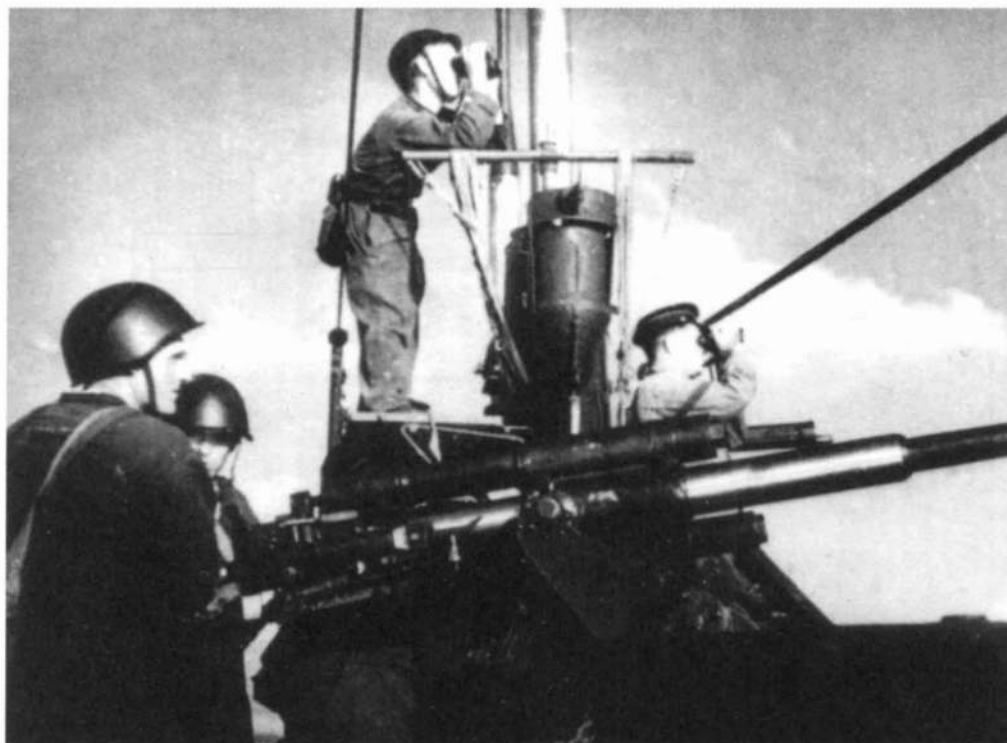
ребозначенной по-новому. С апреля 1945 г. испытания продолжались с новым экземпляром орудия, имевшим антикоррозионную цинковую цементацию. Несмотря на это, в связи с пересмотром взглядов на роль лодочной артиллерии после войны, С-35 на вооружение не приняли.

С 1940—1941 гг. кормовое 45-мм орудие начали заменять 12,7-мм пулеметом ДШК с боезапасом 2000 патронов. Часть

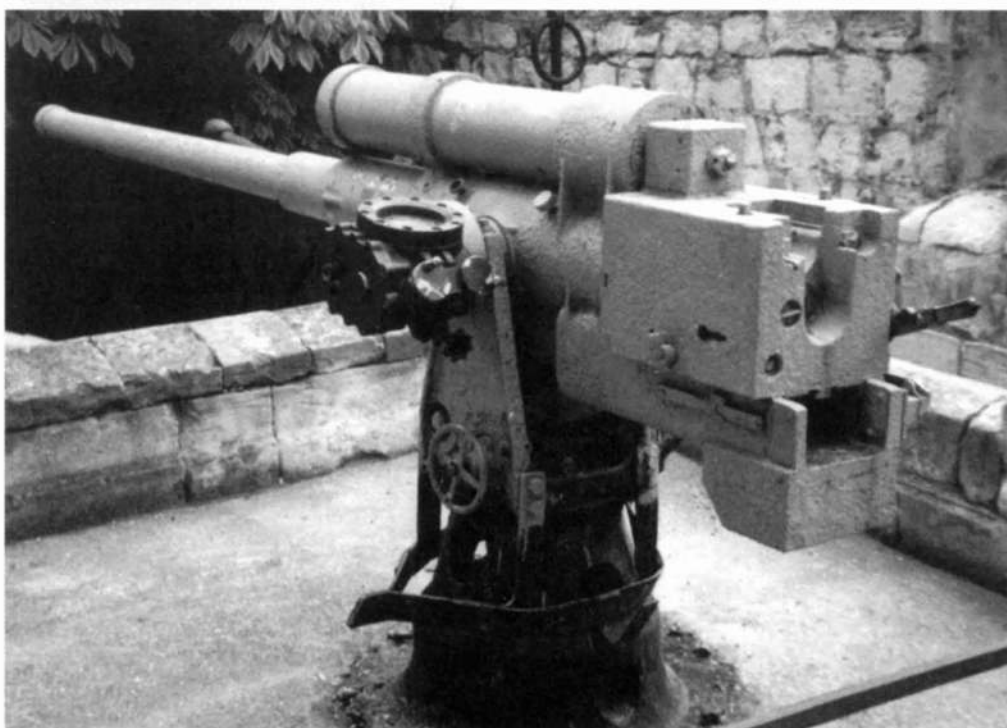
лодок получила его уже в ходе войны. Пытались установить и более эффективные орудия. Так, черноморская Щ-215, в дополнение к уже установленному пулемёту, получила новейший 25-мм зенитный автомат 84-КМ. Изначально в средней части устанавливалось два вертлюга для съёмных пулеметов «Максим» с числом патронов к ним и к 5 винтовкам — 24 000 штук. Кроме того, на лодке имелось 27 револьверов.

**ТТХ артсистем**

|                                           | Ф-35  | 21-К  | 84-КМ | ДШК    |
|-------------------------------------------|-------|-------|-------|--------|
| Год принятия на вооружение                | —     | 1933  | 1940  | 1940   |
| Калибр, мм                                | 76    | 45    | 25    | 12,7   |
| Длина ствола, калибры                     | 51    | 46    | 76    | 79     |
| Максимальный угол возвышения, град        | 36    | 85    | 85    | 85     |
| Начальная скорость снаряда, м/с           | 708   | 760   | 910   | 850    |
| Максимальная horiz. дальность стрельбы, м | 13500 | 9145  | —     | 7000   |
| Потолок, м                                | —     | 4500  | 4500  | 3500   |
| Скорострельность, выстр./мин              | 12    | 25—30 | 200   | 250    |
| Емкость магазина, ленты                   | —     | —     | 7     | 50—100 |
| Масса снаряда (пули), кг                  | 6,2   | 1,41  | 0,281 | 0,052  |
| Масса заряда, кг                          | —     | 0,36  | 0,09  | 0,0193 |
| Живучесть ствола, выстрелов               | —     | 3000  | 2000  | 10000  |
| Полный вес установки, т                   | 0,79  | 0,507 | —     | 0,195  |



**Артиллеристы  
черноморской «шуки» к  
открытию огня готовы!**



**Опытная 76-мм пушка  
Ф-35 с подводной лодки  
Щ-204. Это орудие  
поднято со дна моря  
и ныне находится  
в экспозиции музея  
Черноморского флота  
в Севастополе**

Установленные на части лодок сетепрорезатели «Сом» и «Краб» представляли собой систему резаков (четыре на форштевне, два на баке линейно-возвышенно и по одному с каждого борта), а также систему оттяжек, предо-

храняющих выступающие части лодки от попадания тросов сетевых заграждений. Практика не подтвердила полезность этих устройств, и их постепенно демонтировали, закрывая пилу на форштевне металлическими листами.

**Рубка подлодки  
Щ-215, 1944 г. Хорошо  
видно нештатное  
вооружение субмарины:  
25-мм автомат 84-КМ  
и 12,7-мм пулемет ДШК**



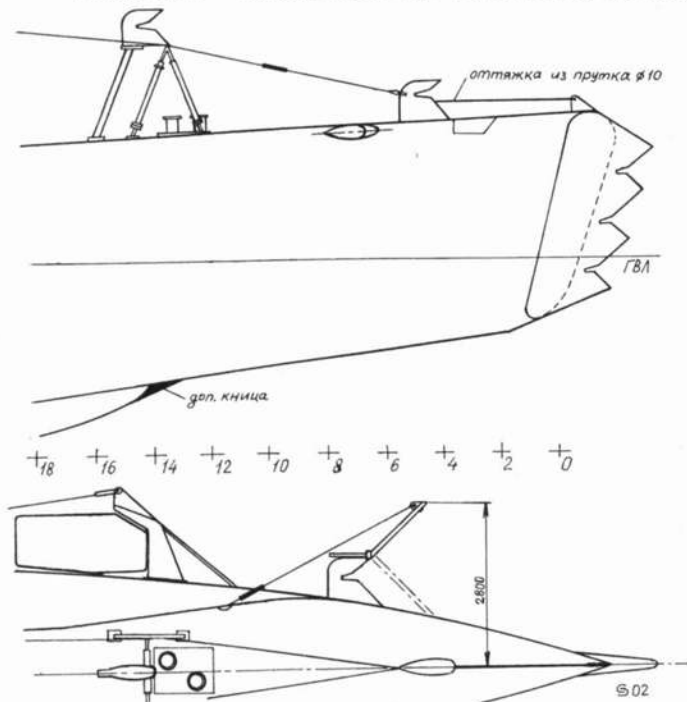
### **Мореходность и дальность плавания**

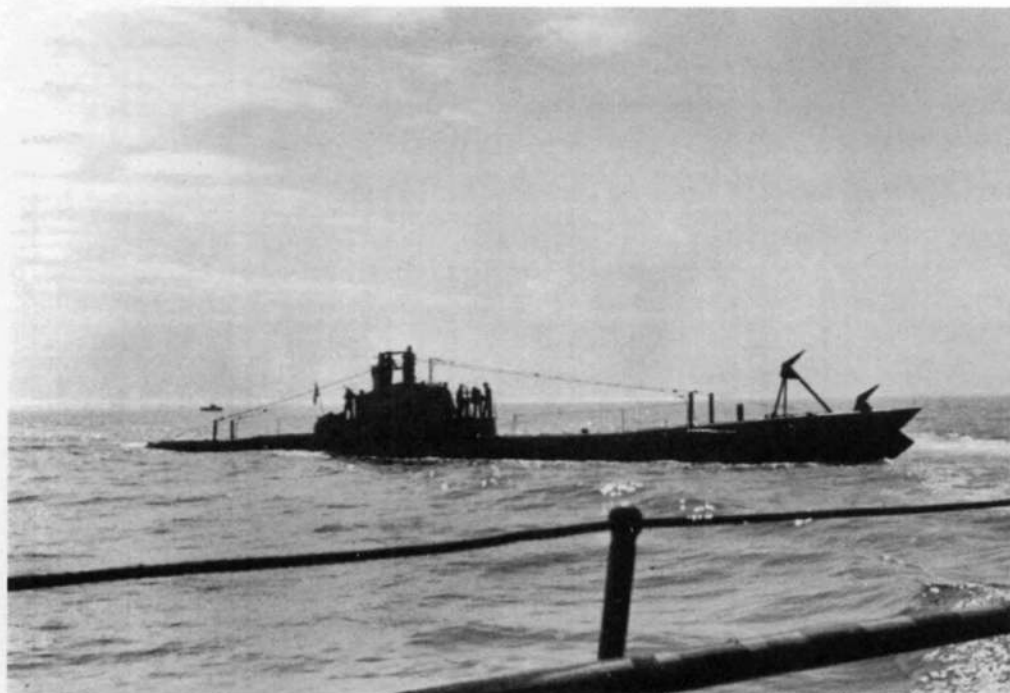
Подводные лодки типа «Щ» обладали способностью погружаться и всплывать на ходу при состоянии моря до 8 баллов, при курсах, близких к ветру, и без хода — до 4 баллов при любом направлении ветра и волны. На практике на подводных лодках типа «Щ» имелись случаи плава-

ния при ветре 10—11 баллов и соответствующем состоянии моря. В этом случае наблюдались крены до 35—40° от волны и ветра. Диаметр циркуляции на полном надводном ходу около 295 м. Устойчивость держания глубины при любой скорости, начиная с 2 уз., — 0,3 м. Время перекладки рулей на полном ходу при электрическом управлении от среднего положения в любое крайнее: для вертикального руля — 15 с, для горизонтальных рулей — 10—13 с. Подводная лодка могла плавать в мелкобитом льду.

При нормальном запасе топлива в прочном корпусе наибольшая надводная скорость составляла 12,3 узла. Дальность плавания этой скоростью без зарядок составляла 1280 миль, а экономической 9-узловой — 2280 миль. Каждая полная зарядка аккумуляторной батареи сокращала дальность плавания: в первом случае на 55 миль, во втором случае на 90 миль. Подводные лодки X серии имели наибольшую надводную скорость 14,1 узла. При усиленном запасе топлива наибольшая надводная скорость падала до 12 узлов, при этом дальность плавания без зарядок составляла 2880 миль. Экономическая надводная скорость у лодок этой серии равнялась 8 узлам, а дальность плавания без зарядок 5250 миль. Максимальная подводная скорость в течение одного часа составляла 8 узлов, после чего батарея полностью разряжалась. Экономическая подводная скорость равнялась 2,55 узла, которыми лодка могла пройти 104 мили.

**Сетепрорезатель «Сом»  
подводной лодки  
V-бис-2 серии**





**Черноморская ПЛ  
Щ-214, 1941 г.  
В носовой части подлодки  
хорошо видны механизмы  
сетепрорезателя «Краб»**

**Внизу:  
командир тихоокеанской  
«щуки» Щ-114  
А.И. Матвеев производит  
астрономические  
вычисления, 1934 г.**

### **Средства наблюдения, навигации и связи**

Подводные лодки типа «Щ» оснащались двумя перископами: командирским и зенитным, которые имели длину 7,5 м. Высота от ватерлинии соответственно 7,3 м, и 9,45 м. Наблюдение в оба перископа велось только из центрального поста. Подъём и опускание перископов осуществлялось тросами, связанными с электрической лебёдкой, либо вручную. Поскольку длина перископов оказалась недостаточной, чтобы гарантировать «щуки» от выскакивания на поверхность в свежую погоду, в ходе средних и капитальных ремонтов они переоснащались 9-метровыми перископами.

Радиоаппаратура средств внешней связи состояла из следующих приборов: длинноволнового передатчика типа «Шквал-Щ», работающего на волнах в диапазоне от 50 до 90 м и от 250 до 600 м, обеспечивающего ближнюю связь с базой, постами СНиС и портами; коротковолнового передатчика типа «Бухта» мощностью в 45 ватт, работающего на волнах в диапазоне от 30 до 120 м; приёмника УКВ внутризескадренной связи; длинноволнового приёмника «Дозор», работающего на волнах в диапазоне от 200 до 2500 м; коротковолнового приёмника КУБ-4. Все перечисленные выше аппараты работают как радиотелеграфом, так и радиофоном через микрофон. Для десантных партий могла приниматься радиостанция «Рейд». В 1937 г. на флоте приняли систему радиовооружения «Блокада-2», включавшую при-







**На мостике Щ-122.  
Слева — командир  
подлодки А.В. Бук**

ёмники и передатчики, сконструированные с учетом последних достижений науки и техники. На смену передатчику «Шквал-Щ» пришел «Шквал-М», «Бухта» — «Шука» и «Шквал-М», приёмникам «Дозор» — «Гроза», КУБ-4 — «Пурга». В связи с недостаточными темпами производства новой радиоаппаратуры в ходе ремонтов накануне войны далеко не все «шуки» смогли перевооружиться на новые радиосредства. Тогда же часть лодок получила радиопеленгаторы «Бурун» и «Пассат».

Для связи с подводной лодкой на перископной глубине в ходе войны была разработана выдвижная антенна ВАН-3 (установлена на Щ-411, Щ-109, Щ-135) и встроенная в зенитный перископ ВАН-ПЗ (Щ-402, Щ-303, Щ-307, Щ-310, Щ-407, Щ-201, Щ-202, Щ-205, Щ-209, Щ-215, Щ-101, Щ-102, Щ-104, Щ-107, Щ-108, Щ-110—Щ-112, Щ-120, Щ-121, Щ-123—Щ-125, Щ-128, Щ-130—Щ-132, Щ-136). Поскольку массовое оснащение подлодок перископными антеннами произошло на самом послед-

нем этапе войны — во второй половине 1944 г., оно имело ограниченный эффект.

К внутрилодочной связи относились: телефоны, обеспечивающие связь I, VI и VII отсеков с центральным постом; переговорные трубы с раструбами во всех отсеках; электрическая сигнализация звонками и ревунами; электрический машинный телеграф; электрические приборы управления торпедной стрельбой в I и VII отсеках.

Для осуществления звукоподводной связи на «шуках» устанавливалась двухмечевая установка звукоподводной связи «Вега» или «Сириус», верхний меч которой располагался на палубе между 9 и 10 шп., а нижний меч — в специальной выгородке между 45—46 шп.

Важнейшим элементом аппаратуры обнаружения являлись шумопеленгаторные станции (ШПС). Начиная с V серии, часть «шук» оснащалась станциями «Марс-А», которые в силу своих низких ТТХ не завоевали доверия у личного состава. Только в 1939 г. началась

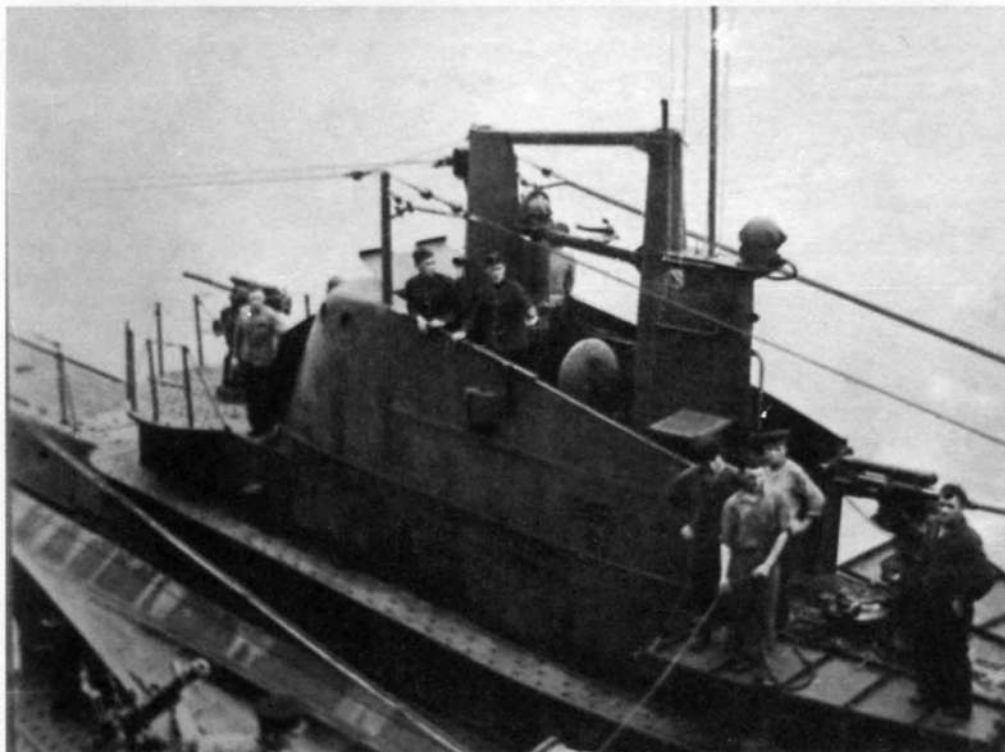
установка более совершенных станций «Марс-ДМ». Флагманский связист 2-й БПЛ КБФ старший лейтенант Захаров 15.3.1940 докладывал командиру бригады: «Установленные шумопеленгаторы типа «Марс» на ПЛ 2-й бригады, за исключением ПЛ Щ-318, показали неудовлетворительные результаты, даже в зимних условиях расстояние до шумящего объекта при застопоренных машинах своей ПЛ — достигает максимально 10—20 каб., а при ходе своей ПЛ — вообще ничего не слышно, а на ПЛ Щ-324 и того хуже, тогда как шумопеленгатор, установленный на ПЛ Щ-318 типа «Марс-ДМ-2», показал удовлетворительные результаты в точности и дальности пеленгования. Следовательно, если такое же положение с шумопеленгаторами на ПЛ первой и третьей бригад, необходимо ПЛ вооружить унифицированными шумопеленгаторами типа «Марс-ДМ-2». В случае отсутствия таковых, необходимо выслать квалифицированных специалистов из Связьмортреста, закончить установку имеемых и сдать в постоянную эксплуатацию». В 1940 г. на вооружении поступила станция «Марс-12» (12 — количество гидрофонов), обладавшая вполне удовлетворительными данными и обеспечивавшая обнаружение шумов винтов вражеских кораблей на дистанциях до 4 миль. Большинство «шук» получили ее в ходе средних или капитальных ремонтов накануне войны. В то же время примерно

пятая часть подлодок данного типа к началу войны вообще не располагала никакой гидроакустикой.

В ходе войны часть лодок получила гидролокаторы «Асдик»/«Дракон-129». В 1942 г. его установили на Щ-403, в следующем году — на Щ-404, Щ-318, Щ-407, в 1944 г. — на Щ-402, Щ-303, Щ-202, Щ-205, к концу войны — на Щ-310, Щ-107 — Щ-115, Щ-121, Щ-124, Щ-136. На Щ-108, Щ-112—Щ-115 к 15.10.1945 монтаж был не закончен.

На подводных лодках устанавливались следующие навигационные приборы: гирокомпас Сперри с 6 репитерами, или марки ГУ М-1 модель 2, три 127-мм магнитных компаса (главный, путевой, рубочный), электрический лаг ГО М-3 модель 2, эхолот ЭМС-2, ручной лот. Для подачи сигналов имелись фонарь Ратьера, мачта с сигнальными флагами, пистолет Верри (ракетница). Освещение поверхности в ночное время производилось прожектором МСПЛ-л4,0.

Еще до войны был разработан автоматический стабилизатор глубины без хода. Под воздействием забортного давления чувствительный элемент выдает команду на прием или сброс водяного балласта в уравнивательной цистерне. Таким образом, лодка скрытно и бесшумно удерживается на месте, не затрачивая энергии батареи. При этом можно находиться в пределах рабочей глубины в районах, исключаящих покладку на грунт. Образец, получивший наименова-



*Рубка подводной лодки Х серии так называемого «лимузинного» типа. Кормовое 45-мм орудие подготовлено к стрельбе*



ние «Спрут», до начала войны установили на Щ-323. В походе в октябре—ноябре 1941 г. к берегам Швеции командир корабля Ф.И. Иванцов отмечал его прекрасную работу и значительную экономию энергоресурсов, за счет стабилизации без хода. Усовершенствованный образец в 1942 г. установили на Щ-404.

Приказом НК ВМФ №01026 от 5.12.1942 его приняли на вооружение под названием «Спрут-1» для оснащения лодок типов «Щ» и «М». 24.7.1943 появился приказ №0563, которым «Спрут-1» переименовывался в «Спрут» и принимался для оснащения субмарин всех типов. В течение 1943 г. им были оснащены Щ-403, Щ-402, Щ-407, Щ-318, Щ-309, Щ-310. В 1945 г. большинство приборов подавалось на Тихоокеанский флот. До 1 октября «Спрут» получили Щ-101, Щ-102, Щ-104, Щ-109, Щ-111, Щ-118, Щ-121, Щ-124, Щ-129, Щ-130, Щ-133—Щ-136, кроме того, в стадии монтажа на эту же дату находились Щ-113—Щ-116, Щ-137.

#### **Экипаж, автономность и обитаемость**

Экипаж «щук» состоял из семи офицеров, шести старшин групп и двадцати пяти старшин — командиров отделений и рядовых. Для личного состава устроены: одноместная каюта для командира лодки; кают-компания; легкосъемные койки — 30 штук; во всех отсеках судовая вдувная и вытяжная вентиляция; закрытие корпуса в жилых отсеках листами пробки для предохранения от отпотевания; постоянные и переносные электрогрелки; трубопровод парового отопления, питаемый с береговой базы для поддержания температуры в отсеках при закрытых люках не ниже +14°C при наружной температуре до -20°C; цистерны пресной воды с трубопроводом и ручными помпами Гарда; электрокамбуз для варки пищи; электропосуда; два пневматических подводных гальюна и один надводный в ограждении рубки; душевой трубопровод в ограждении рубки.

Для вентиляции внутреннего пространства лодки служили 10 электро-вентиляторов: 1 вдувной, 7 вытяжных, 2 вытяжных аккумуляторной батареи. Очистка воздуха производилась посредством 9 машинок регенерации со специальными патронами РВ-2 (по шесть на машинку), наполненными каустической содой. Нормальный запас патронов колебался от 900 до 1920 шт. Кроме того, для поддержания необходимого

*Построение личного состава на одной из «щук» III серии. Балтийский флот, 1930-е гг.*





На мостике Щ-106,  
слева направо: старший  
инструктор политотдела  
бригады С.И. Пастухов,  
командир подлодки  
Ф.С. Маглич, штурман  
Л.М. Сушкин. 1935 г.

уровня содержания кислорода в воздухе имела специальная система, включавшая 12 стальных баллонов ёмкостью 38—40 л (три группы) со сжатым до 150 атм кислородом. Наибольшее время непрерывного пребывания под водой с полным использованием всей системы регенерации — 72 часа, без использования — 12 ч.

В 1942 г. сконструировали новые регенерационные установки конвекционного типа РУКТ-3 и регенерационные патроны РВ-5 к ним. Принцип действия основывался на способности патронов поглощать двуокись углерода и пары воды из воздуха с выделением кислорода. Одна машинка, снаряженная шестью патронами, могла обеспечить дыхание 36 человек в течение часа. Система не потребляла энергии, работала бесшумно и могла продлить пребывание подводных лодок под водой до 15 суток. 6.4.1944 состоялся приказ №0263, которым установка РУКТ-3 и регенерационные вещества О-2 и О-3 были приняты на вооружение флота. На лодку типа «Щ» полагалось девять машинок со 170 патронами, количество кислородных баллонов не изменилось.

Подводная лодка типа «Ш» оборудовалась спасательными и подъемными

средствами: рымами для подъема лодки краном в базе; усиленными шпигатами в надстройке (для подъема лодки мягкими понтонами ЭПРОН); наружной (забортной) и внутренней аппаратурой для продувания отсеков и цистерн с помощью водолазных шлангов; двумя сигнальными буйами; четырьмя подкильными поясами. Для выхода личного состава из затонувшей подводной лодки на ней были оборудованы шлюзовые люки, тубусы и спасательная рубка; предусматривалась также возможность выхода через торпедные аппараты. По числу личного состава на подводной лодке имелись запасные индивидуальные спасательные приборы с костюмами.

Подводная лодка типа «Щ» обладала автономностью в 20 суток при нормальном запасе продовольствия, топлива, масла, пресной и дистиллированной воды, нормальном количестве запасных частей и расходного технического имущества.

Обитаемость подводных лодок типа «Щука» по меркам того времени считалась вполне удовлетворительной в любое время года. Это нашло отражение в т.н. «стахановских походах» 30-х годов, когда штатная 20-суточная автономность оказалась многократно превышена.



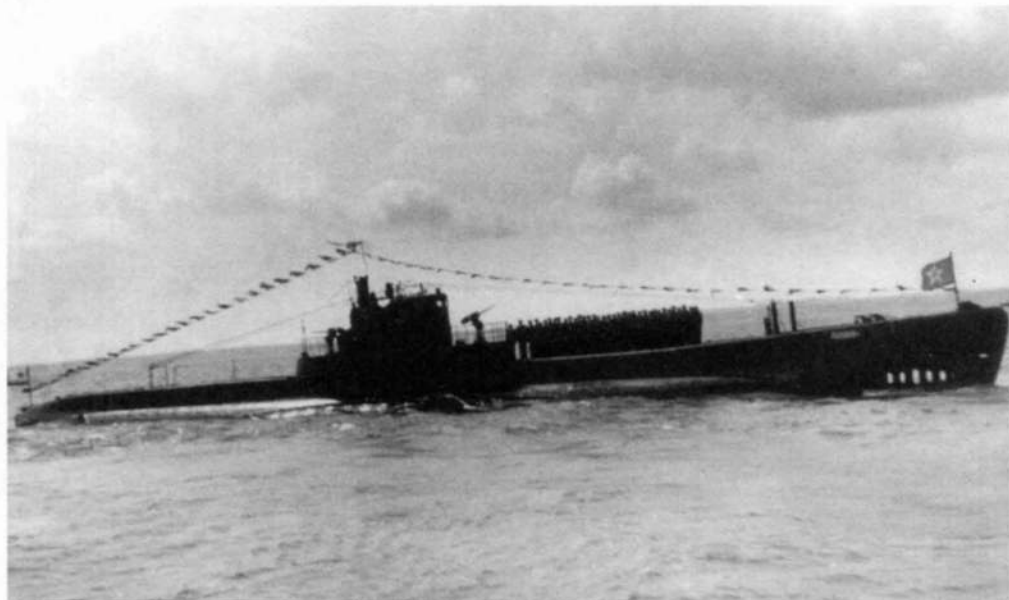
# «ЩУКИ» В СОВЕТСКО-ФИНЛЯНДСКОЙ ВОЙНЕ

К началу Советско-финляндской войны все балтийские «щуки» были сведены в пять дивизионов подводных лодок (ДПЛ): 14-й (Щ-301, Щ-302, Щ-303, Щ-304), 15-й (Щ-305, Щ-306, Щ-307, Щ-308), 21-й (Щ-309, Щ-310, Щ-311), 17-й (Щ-317—Щ-320; капитан 3 ранга В.А. Егоров) и 22-й (Щ-322—Щ-324; капитан 3 ранга В.А. Червинский). При этом в полной готовности находились только субмарины X серии, составлявшие 2-ю бригаду ПЛ КБФ (командир капитан 1 ранга Д.М. Косьмин, с 27.12.1939 — капитан 2 ранга Н.П. Египко). Еще во второй половине октября 1939 года эти дивизионы перебазировались в Таллин. Подлодки 21-го дивизиона, недавно закончившие текущий ремонт, находились в Кронштадте. Хотя в мирное время дивизион также входил в состав 2-й бригады, накануне начала боевых действий его временно включили в состав 1-й БПЛ, базировавшейся в соответствии с новой организацией на Либаву. Что касается двух оставшихся дивизионов, то они входили в состав 4-й учебной БПЛ КБФ, обеспечивавшей подготовку подводников в Учебном отряде подводного плавания (УОПП) имени С.М. Кирова. Даже если бы командование захотело бы послать их в бой, из этого мало что получилось бы: в октябре Щ-303 и Щ-304 стали в капитальный ремонт, а все четыре лодки 15-го дивизиона только закончили средний

и теперь должны были пройти докование в Кронштадте. Пока они стояли на Кронштадском морском заводе, вся восточная часть Финского залива оказалась скована льдом, что окончательно исключило их из списков действующего флота.

## Щ-309

Подлодка (командир — капитан-лейтенант С.С. Веселов) покинула Кронштадт еще в ночь на 29 ноября 1939 г. Ее маршрут пролегал через Финский залив в район восточнее небольшого острова Форэ (позиция №17), находящегося северо-восточнее Готланда. Главными задачами на такой сравнительно удаленной от берегов Финляндии позиции должны были стать наблюдение за шведским флотом и дальняя блокада. Первые же дни патрулирования показали полное отсутствие каких-либо действий со стороны противника. Фактически в районе действий «Дельфина» ходили только немецкие пароходы, которые командир решил не досматривать. Лишь вечером 2 декабря мимо лодки курсом на север прошел шведский военный корабль, переоборудованный из рыболовного судна. Вечером 5-го числа, когда нейтралитет Швеции уже перестал вызывать сомнения, подлодка получила приказ вернуться в Таллин. Туда она прибыла на следующий день, но, не успев пройти положенного ремонта, 12 декабря была



Подводная лодка Щ-309,  
построение на палубе

переведена в Либаву, где к тому времени собралась уже практически вся 1-я БПЛ. Несмотря на резкое ухудшение погодных условий 14 января Щ-309 вновь вышла в море для несения блокады в районе юго-восточнее Аландских островов (позиция №8). К моменту прибытия на позицию лодка под влиянием шторма и 30-градусного мороза превратилась в уменьшенную копию айсберга. Антенны и антенные стойки под воздействием штормовых волн оборвались. Краснофлотцы, посланные для обколки льда, дважды смывались волной за борт, и их с большим трудом удавалось вытягивать на палубу. Такое патрулирование в любой момент грозило закончиться аварией либо даже катастрофой. Осознав это, командование отозвало 17 января лодку в Таллин. Больше она в море не выходила.

Любопытно отметить, что сразу после возвращения Веселов был списан с подводного флота с диагнозом острого желудочного заболевания, развившегося на почве морской болезни. Получается, что до войны болезнь не давала о себе знать, во что можно поверить только при условии, если лодка не выходила в море при более-менее сильном волнении. Это много говорит об условиях, в которых у нас осуществлялась боевая подготовка. С февраля вместо назначенного командиром плавбазы «Смольный» Веселова на Щ-309 был назначен И.С. Кабо, бывший до того командиром М-81.

### Щ-310

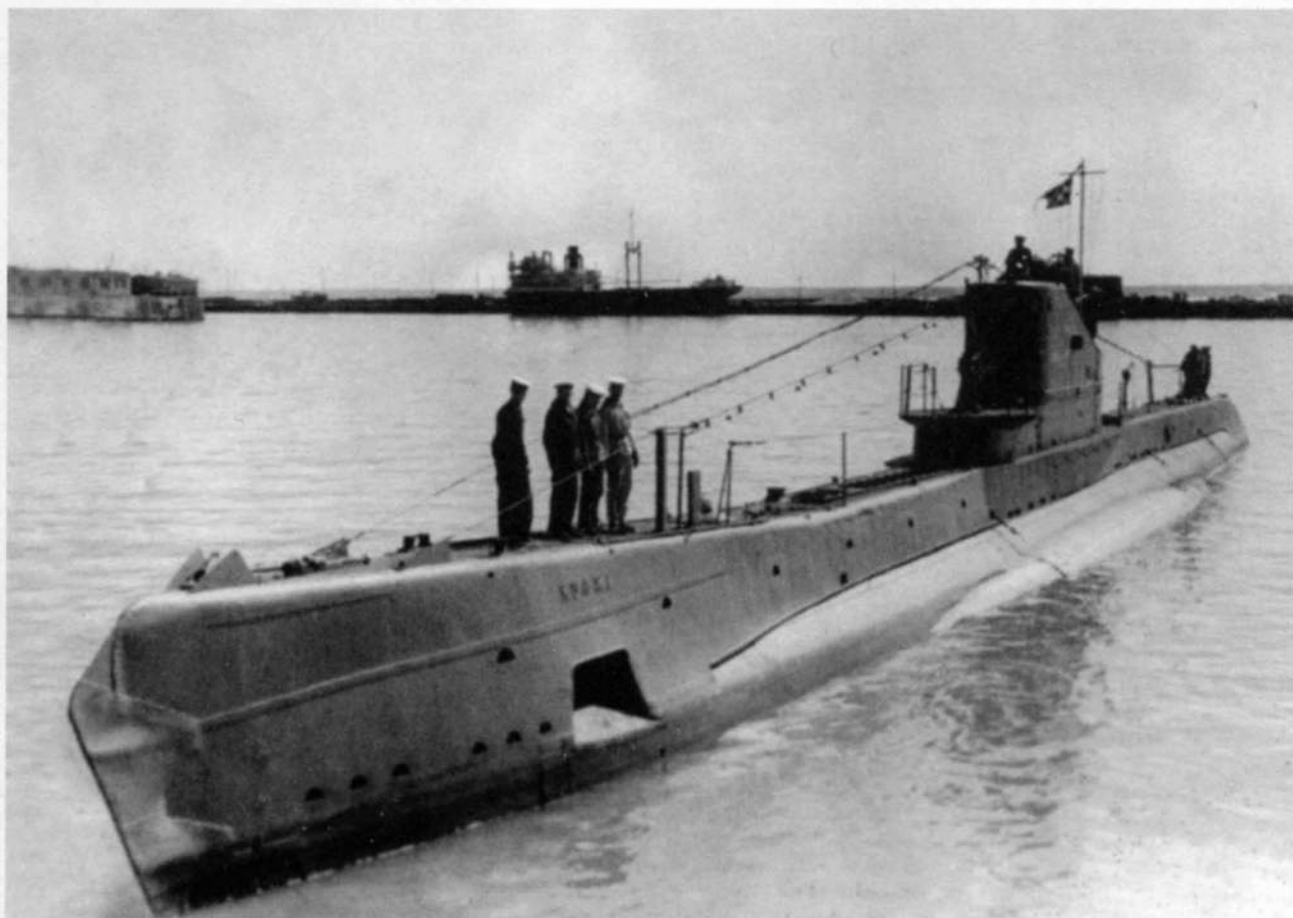
«Белуха» (командир — старший лейтенант Н.М. Овечкин) вышла из Кронштадта одновременно с Щ-309 с теми же целями, однако районом ее действий должны были стать западные подходы к острову Саарема. Единственным, что видели подводники на позиции, был пролестевший над их головами 4 декабря гидросамолет МБР. Утром 7-го лодка уже была в Таллине, откуда ее в тот же вечер направили на позицию в районе шведского маяка Ландсорт (южная опушка стокгольмских шхер). Второй поход также не принес долгожданной встречи с противником. Финским судам не было необходимости ходить в достаточно удаленном от берега районе действий «Белухи», поскольку симпатизировавшие финнам шведы предоставляли в их распоряжение собственные территориальные воды. Если прибавить к этому большое количество квантиций, которые лодкам приходилось давать на любую радиограмму из штаба, то можно предположить, что места нахождения подлодок были примерно известны финской разведке. 16 декабря Овечкин начал «проситься» с позиции из-за не-

исправности кингстона цистерны главного балласта №1 и острых болей у него в желудке. Вечером следующих суток Щ-310 вошла на либавский рейд. Врачи поставили Овечкину диагноз язвы и вскоре списали с подводного флота оператором в штаб флота. Поскольку скорой замены командиру не нашлось, лодка больше в море не выходила. Только 29 февраля командиром субмарины назначили капитан-лейтенанта П.А. Морозова.

### Щ-311

Поскольку с начала военных действий 21-й дивизион должен был базироваться на Либаву, 6 декабря «щука» (капитан-лейтенант Ф.Г. Вершинин) вышла из Кронштадта на запад. Переход осуществлялся в условиях плохой видимости, и не удивительно, что уже спустя пару часов лодка села на мель в районе Деманштейнских банок. Вызванный на помощь эсминец «Карл Маркс» снял субмарину с мели и сопроводил обратно в Кронштадт, где произвели осмотр подводной части. К счастью, он не выявил сколько-нибудь серьезных повреждений, и уже 9-го подлодка прибыла в Таллин, а 12-го — в Либаву. Поскольку «Кумжа» была единственной из состава дивизиона, кто еще не совершал боевых походов, и потому состояние ее механизмов не вызывало опасений, именно на нее пал выбор командования, когда потребовалось послать очередную субмарину для действий в Ботнический залив.

Утром 24 декабря лодка вышла из базы (поход обеспечивал комдив капитан-лейтенант А.Е. Орел, знаменитый подводник и в будущем командующий Балтийским флотом) и сразу же попала в 9-балльный шторм по шкале Бофорта. Несмотря на очевидные трудности, субмарина уже на следующий день без происшествий достигла Аландского моря, где задержалась, пропуская через Южный Кваркен С-1. В этот же вечер состоялась первая встреча с противником. Им оказалась «канонерская лодка», которая, обнаружив всплывшую «Кумжу» при свете луны, с дистанции 15 кбт дала свои опознавательные. Понимая, что сблизиться на дистанцию залпа в таких условиях не удастся, Вершинин решил уйти в надводном положении. По наблюдениям командира «канлодка» начали преследование, но скрывшаяся в тучах луна разлучила противников. Днем следующих суток Щ-311 форсировала пролив в подводном положении (при этом она ударила о грунт и ненадолго выскочила на поверхность) и 28-го заняла позицию №14 у финского порта Васа. Поскольку именно здесь — через пролив Северный Кваркен — пролегал



**Краснознаменная Щ-311  
на рейде Кронштадта,  
1940 г.**

вторая судоходная финская трасса, добыча не заставила себя долго ждать. Незадолго до полуночи тех же суток Вершинин обнаружил пересекающий курс «щуки» транспорт в 3—4 тыс. т без огней. Он шел к берегам Финляндии. Лодка увеличила ход и уже спустя 8 минут с дистанции 10—12 кбт открыла огонь из носовой пушки. После первых же выстрелов судно, которое к тому времени уже пересекло курс лодки, «показало корму» и направилось к маяку Норршер. С мостика субмарины наблюдались многочисленные попадания, какие-то белые вспышки, а затем даже якобы спуск шлюпок. Пройдя мимо маяка, судно вдруг резко повернуло на восток и вошло в зону плавающих льдов. Субмарина прошла за его кормой, продолжая обстрел уже из двух орудий (всего за время без малого часового боя лодка выпустила 67 снарядов). Несмотря на видимый крен транспорт не хотел тонуть и продолжал уходить прежним курсом. В конце концов Вершинин продолжил преследование, лавируя между льдинами, но вскоре из опасений столкновения с ними прервал погоню и отошел мористой. Гибели судна он так и не уви-

дел, но счел ее предпрешенной. Кого же атаковала Щ-311? Принято считать, что обстрелу подвергся германский транспорт «Зигфрид». Известный германский историк Ю. Ровер уточняет, что на самом деле судно называлось «Сигрид» и имело тоннаж 1224 брт. Корабль с таким названием и тоннажем действительно существовал, но не в германском, а в финском торговом флоте (это подтверждается наблюдениями Вершинина, видевшего над судном финский флаг), причем классифицировался он как моторный танкер. Насколько удалось выяснить, в 1941—1944 гг. танкер находился в немецком фракте, а после выхода Финляндии из войны в сентябре 44-го — в советском. То, что он не погиб, очевидно, но то, что, как утверждает Ю. Ровер, не получил повреждений — крайне сомнительно.

Не успели пушки «Кумжи» остыть после предыдущего боя, как на западе был обнаружен новый транспорт. Вершинин быстро описал циркуляцию и лег на параллельный курс. Огонь был открыт в 4.48 уже новых суток — 29 декабря. Несмотря на зигзаг цели, вскоре последовали попадания (в этом бою лодка выпу-

стила 140 снарядов). Примерно через 45 минут судно снизило ход и, повернув к маяку Норршер, выбросилось на прибрежные камни. Точно выпущенная торпеда переломила цель пополам. Над водой остались только мостик и полубак финского парохода «Вильпас» (775 брт), перевозившего в Васу пшеницу из шведского порта Мальмё.

Последующие дни, как и следовало ожидать, не сопровождались встречами с противником. Прорывавшиеся в финские порты пароходы без труда обходили небольшую по размерам позицию «Кумжи». В такой ситуации встреча могла состояться разве что случайно, и именно такой случай произошел 5 января. В этот день в условиях густого снегопада Вершинин обнаружил судно, двигавшееся курсом к финским берегам. Пароход находился за пределами зоны блокады и командир решил дождаться, когда судно войдет в зону, где оружие разрешалось применять без предупреждения. Поскольку с подлодки были хорошо заметны белые полосы поперек корпуса (они означали принадлежность к шведскому торговому флоту), название на корме и стоявшие на палубе бочки, можно предположить, что субмарина находилась на небольшой дистанции. По версии Вершинина пароход внезапно повернул на север и увеличил ход. На самом же деле если судно и изменило курс, то весьма незначительно — шведский пароход «Фенрис» (484 брт) совершал рейс по перевозке штучных грузов из шведского Эрншельдсвика в шведский же Хольмзунд, но, по-видимому, из-за плохой видимости слишком отдалился от находившегося неподалеку за-

падного берега залива. Увидев, что цель пошла на отрыв, Вершинин в 14.40 приказал выстрелить по курсу судна. После этого оно вроде бы застопорило ход, но стоило «Кумже» начать сближение — снова рвануло с места в карьер. Подобной мотивировки оказалось достаточно, чтобы перейти к огню на поражение. Позднее экипаж «Фенриса» утверждал, что субмарина была обнаружена лишь после предупредительного выстрела, но вместо того, чтобы остановиться, шкипер решил, что поднятого государственного флага Швеции окажется достаточно, чтобы избежать атаки. Как же он ошибался! Пока команда садилась в шлюпку, подводная лодка неизвестной национальности превратила судно в пылающий костер. Прервав огонь на время ухода шлюпки, командир Щ-311 выпустил в цель торпеду. Пройдя несколько метров по прямой, та резко повернула в сторону и прошла перед носом обреченного судна. Вскоре тяжело поврежденный каботажник сел на отмель в районе плавучего маяка Зюйдеростброттен, но прошло еще не менее часа, прежде чем «Кумжа» окончила обстрел (выпущено 127 снарядов). Если данный эпизод и не прибавил славы нашему флоту, то, по крайней мере, не сопровождался человеческими жертвами. 7 января лодка была отозвана в базу, вечером следующих суток форсировала Южный Кваркен и в 10-го прибыла в Либаву. Переход осуществлялся в условиях шторма, о силе которого говорит тот факт, что ударом волны в ходовой рубке «Кумжи» были выбиты толстые стекла. Щ-311 оказалась единственной субмариной КБФ, добившейся нескольких побед, в число



*Герой Советского Союза  
Ф.Г. Вершинин  
с моряками из экипажа  
Щ-311, 1940 г.*



которых входил и финский транспорт (все остальные «победы» были одержаны над нейтральными судами). Указом Президиума Верховного Совета 7 февраля Ф.Г. Вершинин был удостоен звания Герой Советского Союза, в тот же день «Кумжу» наградили орденом Красного Знамени.

### Щ-317

Подлодка (из-за болезни командира ПЛ ст. л-та А.Г. Андропова в походах кораблем командовал комдив 17-го ДПЛ и участник войны в Испании капитан 3 ранга В.А. Егоров) еще днем 29 ноября вышла в район южнее Утё (позиция №6). Позиция оказалась нарезана крайне неудачно — на трассе движения судов в мирное время. Впрочем, достигнуть успеха все равно вряд ли удалось бы из-за полного пренебрежения штаба КБФ и штабов бригады подлодок к вопросам радиомаскировки. На каждую полученную радиограмму они требовали передавать квитанцию, в результате чего за первые пять суток лодка выходила в эфир 38 раз, причем 14 — в течение только первой ночи. Необходимо отметить, что боевое патрулирование оказалось не только бесцельным, но и опасным для самого корабля. Из-за разыгравшегося шторма крен субмарины приобретал столь большие значения, что вечером 3 декабря из баков вылился электролит и сопротивление изоляции батареи упало до нуля. Личный состав не успел устранить последствия этой аварии, как из строя вышел левый главный электромотор. В создавшейся ситуации командование решило вернуть «щуку» в Таллин, куда она и прибыла 5 декабря.

19 декабря, сразу вслед за окончанием ремонтных работ, лодка вновь вышла в море. На этот раз ее путь лежал в Ботнический залив на подходы к порту Раума (позиция №13). Днем 21-го при форсировании Южного Кваркена субмарина в подводном положении три раза садилась на камни, но, к счастью, не пострадала и осталась незамеченной противником. Само же патрулирование успехом не сопровождалось. Ни одного судна обнаружить так и не удалось, по всей вероятности из-за того, что небольшая по размерам позиция находилась на значительном удалении от порта и не перекрывала используемые фарватеры. 3 января «щука» отправилась в обратный путь. Утром 5 января на подходах к проливу Егоров обнаружил вражеский конвой и начал выход в атаку, но выскочил на камни, был обнаружен сопровождающими шведскими миноносцами и счел за лучшее отлежаться на грунте. Вечером субмарина успешно форсировала пролив в позиционном положении и 8 января прибыла в Таллин.

### Щ-318

В начале войны лодка (капитан-лейтенант Н.Н. Куликов) оказалась в оперативном резерве. 28—29 ноября она посылалась в дозор в устье Финского залива, но из-за начала развертывания КБФ для действий против Финляндии ее отозвали в Таллин. Снова она вышла в море лишь утром 4 декабря, направляясь к проливу Южный Кваркен (позиция №11). Эта позиция фактически являлась единственной, через которую осуществлялось интенсивное движение финских судов, и где можно было добиться реальных боевых успехов. Увы, этого не произошло.

В район патрулирования «щука» прибыла в ночь на 6-е. В течение последующих суток субмарина неоднократно обнаруживала шведские дозорные миноносцы, которые, как выяснилось позднее, обеспечивали минную постановку вспомогательного крейсера «Дроттнинг Виктория» западнее острова Меркет. Столкнувшись с противолодочным дозором, который не атаковал, но несколько раз, несомненно, обнаруживал подлодку, Куликов начал просить указаний о смене позиции. Командование решило иначе и утром 7-го отозвало «щуку» в Таллин. После объявления шведского МИДа о минировании западной части пролива позиция №11 была закрыта. Вот так элементарные меры ПЛО, осуществлявшиеся намного более слабым флотом при поддержке невоюющего союзника почти полностью лишили наших подводников каких-либо шансов на успех.

Следующий боевой поход субмарины должна была произвести в Ботнический залив к порту Кристина (позиция №12). 20 декабря Щ-318 вышла в море, но буквально сразу же на ней сломался один из главных электромоторов. Командование решило перенаправить подлодку на позицию №8 южнее Аландских островов. Как мы знаем, с середины декабря финны старались избегать появления в этих водах, в результате чего крейсерство успеха не имело. 27-го лодка вернулась в Таллин, откуда до конца войны уже больше не выходила.

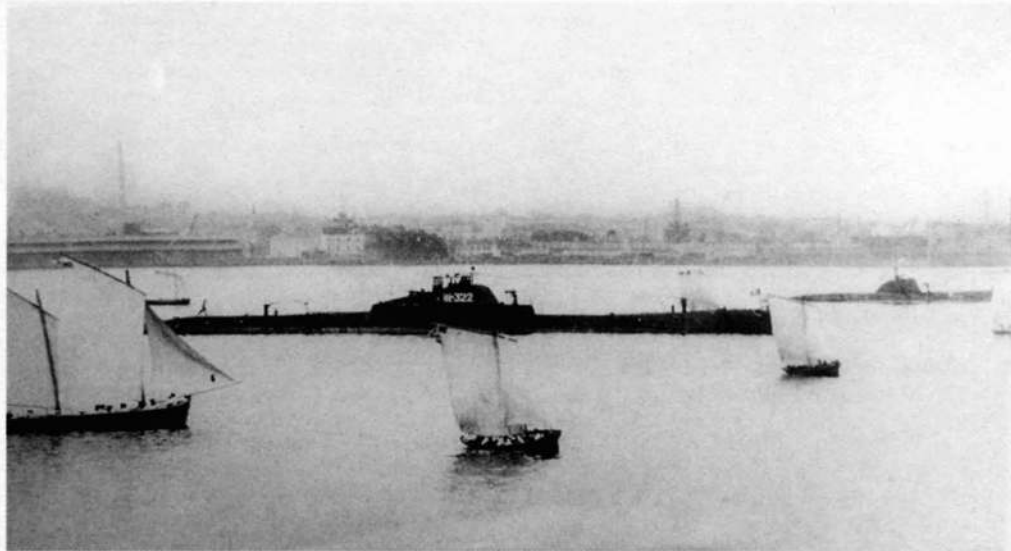
### Щ-319

Вечером 29 ноября «щука» (капитан-лейтенант Н.С. Агашин) ушла на позицию №11 в южной части Кваркена. Оказавшись на главной коммуникации, связывавшей Финляндию с остальным «цивилизованным» миром, Агашин, должно быть, испытал глубокое разочарование — наблюдая ежедневно движение 10—20 пароходов, он не мог атаковать их, поскольку все они шли под нейтральными флагами, не-

редко в сопровождении кораблей шведского флота. Действовать в этих условиях по призовому праву, как того требовал боевой приказ, командир, естественно, не решился. Неизвестно, чем бы разрешилась данная ситуация, если бы не указание Наркома ВМФ Н.Г. Кузнецова о развертывании двух подводных лодок на позициях в Ботническом заливе. Не имея под рукой свободных субмарин, командование КБФ решило послать туда Щ-319, ставшую первой подлодкой, проникшей в этот ранее «заповедный» для нас район. В ночь на 4-е «щука» форсировала Южный Кваркен в надводном положении и уже днем заняла позицию у порта Кристина (позиция №12). К сожалению, воспользоваться результатами скрытного прорыва не удалось — из-за неудачного расположения небольшой по размерам позиции лишь однажды было встречено судно, атаковать которое не удалось из-за большого курсового угла. Днем 12 декабря «щука» совершила обратное форсирование Южного Кваркена — на этот раз из-за присутствия многочисленных дозорных кораблей в подводном положении. Лодка несколько раз ударялась о подводные скалы и, в конце концов потеряв ориентировку, прошла западнее Меркета через шведское минное поле, коснувшись при этом минрепа. 14 декабря субмарина ошвартовалась в Таллине. Не принес успеха и второй поход (23 декабря — 11 января), совершенный в район южнее Утё (позиция №6). Как уже отмечалось, противник в этих водах не появлялся, зато экипаж субмарины претерпел немалые испытания в периоды штормовой погоды. Остаток зимы лодка провела в Таллине.

### Щ-320

Щ-320 (капитан-лейтенант Т.Г. Мартемьянов) покинула рейд Таллина в числе первых в ночь на 29 ноября. Ее путь лежал в район южнее шведского маяка Ландсорт, где по расчетам командования КБФ лодка должна была действовать не только против финских судов, но, в случае вступления Швеции в войну, и против кораблей королевского флота. Хотя этого, как известно, не произошло, в симпатиях нейтралов сомневаться не приходилось. В дневное время движения судов в районе позиции фактически не происходило, зато в ночное время осуществлялось довольно интенсивно, зачастую в сопровождении боевых кораблей. Действовать по призовому праву в таких условиях не представлялось возможным, поэтому до конца патрулирования (8 декабря) Мартемьянов ограничился разведкой. В конце похода лодка попала в сильный шторм, расплескавший из аккумуляторных баков большую часть электролита. Поскольку произвести осушку и щелочение ям в условиях большого волнения было крайне затруднительно, Мартемьянов получил разрешение вернуться в базу. В январе (9—23.1.1940) субмарина выходила на смену Щ-319 в район южнее Утё (позиция №6). Вместо борьбы с противником экипажу «щуки» пришлось противостоять штормам и льду, толстой коркой покрывшему надстройку, орудия и ограждение рубки. Антенны длинноволновой связи оборвались, и когда 20 января наконец-то был получен приказ возвращаться в Таллин, выяснилось, что пробиться через льды в Финский залив невозможно. Доложив обстановку, командир получил указание идти в Либаву, куда и прибыл 23 января.



Щ-322 на рейде Таллина, 1940 г.

## Щ-322

Щ-322 (капитан-лейтенант В.А. Полешук) оказалась единственной средней лодкой, действовавшей в ходе войны в Финском заливе. Вечером 29 ноября она вышла на позицию южнее Хельсинки. Патрулирование осуществлялось только в дневное время, поскольку ночью, опасаясь встречи в момент зарядки с дозорными кораблями, субмарина отходила к эстонскому побережью. Патрулирование продолжалось до утра 2 декабря, когда приказом командующего КБФ корабль отозвали в базу. Причиной отдачи данного указания стал рейс германского парохода «Донау», перевозившего из Хельсинки в Таллин персонал советского посольства. Как показали дальнейшие события, подобные предосторожности оказались далеко не лишними...

8 декабря Советский Союз объявил о блокаде побережья Финляндии, и в тот же день Щ-322 вновь вышла на подходы к Хельсинки. Как выяснилось впоследствии, доведенные до Полешука границы блокадной зоны из-за ошибки связистов не соответствовали действительности и включали район его позиции, чего на самом деле не было. На практике это означало, что в районе крейсерства продолжалось плавание нейтральных судов, в то время как командир Щ-322 был обязан руководствоваться жестокими правилами «неограниченной подводной войны». Хотя, как показали последующие события, командир не спешил воспользоваться предоставленными ему правами, это все же отразилось на результатах похода.

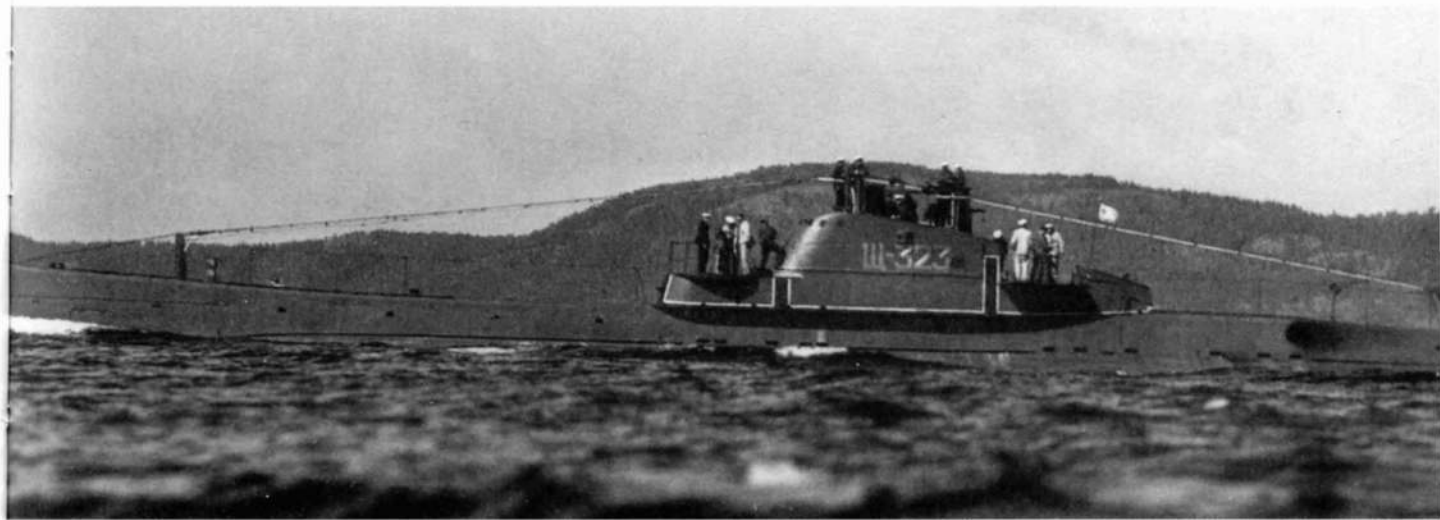
В первую же ночь Полешук попытался остановить шедший в западном направлении транспорт, но из-за невыгодного курсового угла и обмерзания пушек потерпел неудачу. Остановленный утром 9-го транспорт оказался немецким и был отпущен. Очередной контакт, пришедшийся на вечер 10 декабря, обернулся трагедией. Не добившись от судна (как выяснилось впоследствии — германского парохода «Райнбек», 2804 брт; совершал рейс из Ленинграда (!) в шведский Оскархамн) ответа, «щука» начала погоню. Кстати, здесь следует подчеркнуть, что до «Зимней войны» советский подводный флот никогда не готовился к действиям по «призовому праву» и не имел необходимых по мощности сигнальных прожекторов и фонарей, которые могли бы гарантировать обнаружение подаваемого подлодкой сигнала с дистанции даже в 2—3 мили. Подозрение, что обнаруженный пароход принадлежит противнику, усилилось, когда на глазах у подводников преследуемый не ответил на запрос, сделанный с шедшего встречным курсом германского

транспорта. Совершенно очевидно, что верхняя вахта «Райнбека» несла службу спустя рукава, что окончательно предопределило трагический финал. С большим трудом «щука» удалось обогнать шедшее 11-узловым ходом судно и занять позицию для залпа. Торпеда, выпущенная с дистанции 6—7 кабельтовых, разворотила правый борт парохода, после чего он менее чем через 2 минуты скрылся под водой. Спасшихся не было. Кто стал жертвой Щ-322, выяснилось только неделю спустя, когда эстонские рыбаки обнаружили спасательные шлюпки и тела немецких моряков. Из трех выловленных трупов один был в нижнем белье, что подтверждает тот факт, что атака «щуки» была для экипажа судна совершенно внезапной. Спустя два дня боевой счет Щ-322 чуть было не пополнился второй такой же «победой». Не добившись от транспорта (германский «Хельга Бёге») ответа, Полешук выпустил торпеду, прошедшую мимо цели. Посчитав, что одной торпеды для парохода более чем достаточно, командир решил расстрелять жертву артиллерией, но осуществить это оказалось весьма сложно. Замки орудий замерзли, и отпаривать их пришлось принесенным с камбуза кипятком. В конечном итоге «щука» открыла огонь и успела всадить в незадачливого немца 4 снаряда, прежде чем он застопорил ход. Инцидент был исчерпан, но 15-го командование КБФ предпочло отозвать субмарину с позиции.

Между 27 декабря и 14 января 1940 г. Щ-322 посылалась на позицию № 8 в районе Логшера. Пребывание здесь оказалось бесплодным. Остаток войны лодка провела в Таллине, где 2 февраля открывала огонь из «сорокапятки» по появившемуся над рейдом неизвестному самолету. Несмотря на то, что она оказалась одной из четырех субмарин КБФ, осуществивших результативные атаки в ходе данной войны, ни сам корабль, ни его командир наград не получили, что, очевидно, стало своеобразным наказанием за грехи начальства.

## Щ-323

Лодка (ст. л-т Ф.И. Иванцов) вышла в море только 5 декабря. Ее путь лежал в район, расположенный южнее острова Утё (позиция №6). В первый же вечер «щука» перехватила германский транспорт «Олива», ставший первым за время «Зимней войны» нейтральным судном, по которому было применено оружие. Не сумев остановить пароход световыми сигналами, Иванцов приказал открыть огонь из 45-мм пушки (израсходовано 4 снаряда). Хотя прямых попаданий не было, прежде чем остановиться, «Олива» получила несколько мелких осколочных



пробоин. Самое интересное заключалось в том, что транспорт направлялся в финский порт Мянтьюлуото, и, следовательно, мог быть захвачен за военную контрабанду. Иванцов же либо не разобрался в бумагах (этому наших подводников не учили!), либо побоялся вызвать политические осложнения с новоиспеченным союзником. В любом случае он позволил «Оливе» беспрепятственно двигаться в порт назначения. Несмотря на это, без «победы» он не остался.

Субмарина патрулировала у Утё до вечера 9 декабря, когда Иванцов решил отойти к острову Хиума, чтобы уточнить счисление по маякам. Около 3 часов утра был обнаружен одиночный транспорт, двигавшийся в восточном направлении. Как выяснилось позднее, судно называлось «Кассари» (396 брт), принадлежало Эстонии и возвращалось в Таллин из шведского Сундсвалля. Иванцов решил досмотреть пароход, но на запросы он не ответил, после чего, якобы, увеличил ход. Субмарина незамедлительно открыла огонь из кормового орудия (носовое покрылось льдом) и до 04.30 выпустила 160 снарядов. Изрешеченный транспорт скрылся под водой в точке, находившейся в 20 милях от южной границы блокадной зоны и в 28,5 милях севернее мыса Ристна. Во время обстрела один член команды (70-летний механик) был убит. Иванцов после погружения судна попытался захватить или по крайней мере опросить спасшихся, но те предпочли скрыться в ночной темноте. Поскольку прожектор на лодке оказался слабым, обнаружить шлюпку не удалось, и тогда командир приказал дать несколько пулеметных очередей в направлении удирающих «белофиннов». Ими оказались ранены еще два эстонца. Шлюпка пристала к берегу

Хиумы, так что название жертвы и подробности потопления вскоре стали известны в эстонских газетах, а из них и в штабе КБФ. Заместитель командующего флотом В.А. Алафузов назвал действия Иванцова «дикими» и «зверскими», что, тем не менее, не воспрепятствовало награждению командира орденом Красной Звезды. Надо думать, что Иванцов сделал определенные выводы из инцидента, поскольку, встретив вечером 19 декабря на позиции (позиция полностью находилась внутри блокадной зоны) шведское судно, он ограничился лишь уточнением его национальности. Утром 21 декабря «щука» ошвартовалась в Таллине.

Второй поход начался 4 января. Позиция №7, в пределах которой действовала лодка, была расширена, что позволило осуществлять поиск целей вдоль всего южного и юго-западного побережья Аландских островов. Иванцов обнаружил несколько судов за пределами блокадной зоны, одно из которых — немец-

**Щ-323 в Финском заливе, 1930-е гг.**

**Эстонское судно «Кассари», потопленное подводкой Щ-323 10 декабря 1939 г. Фото предоставлено музеем Eesti Meremuuseum (Таллин)**







кое — остановил несколькими выстрелами для досмотра. 7 января ему представился уникальный шанс открыть боевой счет по-настоящему. Встреченный днем в северной части Аландского моря «2000-тонный одиночный транспорт» шел курсом 320 градусов, и почти наверняка являлся мобилизованным военным кораблем финских ВМС. К сожалению, выпущенная с дистанции 8 кабельтовых торпеда прошла мимо цели, пароход даже не заметил атаки, и вскоре вышел за пределы визуальной видимости. Днем 10-го Иванцов досмотрел еще один немецкий пароход, на чем его контакты с судами завершились. В последующие дни «щука» немало пострадала от штормовых волн и обледенения. Как назло пробило еще и обмотку одного из главных электродвигателей. Когда 15 января Щ-323 прибыла в Таллин, она требовала достаточно серьезного ремонта.

### Щ-324

Накануне начала войны «щука» (капитан-лейтенант А.М. Коняев) высылалась в дозор в Финский залив к острову Тийскери, но 29 ноября ее отозвали в базу. 4 декабря подлодка вышла в район острова Логшер (позиция №8). Уже вечером 5-го Коняев представился редкостный шанс атаковать субмарину противника. Ею оказалась финская «Ветехинен», вышедшая с якорной стоянки Хусё в район Либавы для охоты на ледокол «Ермак» (4 декабря прошел через балтийские проливы, о чем финны получили информацию от шведов). Зная о том, что в районе может оказаться посланная в Ботнический залив С-1, Коняев воздержался от атаки. Надо признать, что в той обстановке это решение оказалось вполне оправданным — спустя сутки через позицию «щуки» прошла Щ-318, которая, прояви Коняев меньше осмотрительности, легко могла бы попасть «под нож».

Впрочем, незадолго до полудня 9 декабря командиру представился новый шанс добиться успеха. На этот раз возвращавшаяся в базу «Ветехинен» (она обнаружила «Ермак», но не смогла выйти в атаку, потеряв цель в тумане) была надежно опознана, но атака все равно не состоялась. Дело в том, что торпедисты, привыкшие стрелять на учениях воздухом, в боевой обстановке растерялись и заполнили кольцевой зазор торпедного аппарата не из дифференциальной цистерны, а из-за борта, что придало субмарине отрицательную плавучесть. Лодка глубоко нырнула, а когда вынырнула, цель уже прошла угол упреждения. «Щука» проследила ничего не подозревавшую «финку» до входа в шхерный фарватер, у которого безуспешно продежурила четверо последующих суток. Неудача Коняева спустя три года обернулась гибелью Щ-305. Несколько новых возможностей открыть боевой счет оказалось упущено 17 декабря, в день, когда район Аландских островов был включен советским правительством в зону блокады. Сначала лодка обнаружила один из ледоколов финской ледокольной флотилии, но при попытке сблизиться с ним, очевидно, была замечена. Ледокол повернулся к лодке кормой и увеличил ход. Спустя несколько минут показались два транспорта (по наблюдению командира — лесовоза), двигавшихся по опушке шхер в восточном направлении. На этот раз подготовка к выстрелу прошла без нарушений, но первая же выпущенная торпеда 53-27 начала описывать циркуляцию и Коняев счел за благо погрузиться на 15 метров. Всплыв через 14 минут, командир попытался атаковать второй транспорт, но на этот раз торпеда прошла у него за кормой. Атака осталась незафиксированной противником. На следующий день «щука» покинула позицию и вернулась в Таллин.

Сразу после окончания навигационного ремонта, утром 31 декабря Щ-324 вышла в Ботнический залив. Ее целью должен был стать незанятый из-за поломки электромотора на Щ-318 район возле Кристины, но в пути следования лодку перенаправили на позицию №10, нарезанную у северного побережья острова Аланд — как раз там, где проходила основная водная магистраль между Финляндией и Швецией. Днем 2 января субмарина в подводном положении успешно форсировала Южный Кваркен. В ходе патрулирования Коняев неоднократно обнаруживал вражеские корабли и суда, но, считая их мелкосидящими, каждый раз отказывался от атаки. Обидно сознавать, что дважды (2 и 8 января) Коняев наблюдал в сетке перископа финский минзаг «Лоухи», выставивший вскоре дополнительную линию мин на южном входе в пролив. Удобный случай подвернулся только пополудни 13 января. В этот день в северной части пролива командир обнаружил конвой, состоявший из пароходов «Аннеберг», «Хебе», «Боре I» в охранении вспомогательных сторожевых кораблей «Аура II» (бывшая яхта президента Финляндии) и «Турсас». Несмотря на то, что выстрел осуществлялся с 4 кабельтовых, Коняев опоздал с залпом, и торпеда прошла за кормой 2544-тонного «Аннеберга». В довершение ко всему лодка показала рубку, замеченную эскадрой. Последовавшая контратака стала бы тяжким испытанием для экипажа Щ-324, если бы глубинная бомба, заряженная в правый кормовой бомбодетонатор «Ауры II», не взорвалась при выстреле. От взрыва у корабля разворотило корму (на находившейся под ним «щуке» перегорело несколько лампочек) и он стремительно затонул вместе с командиром лейтенантом Терё и еще 25 моряками. Ни до, ни после нашим подводникам не доводилось одерживать столь курьезной победы.

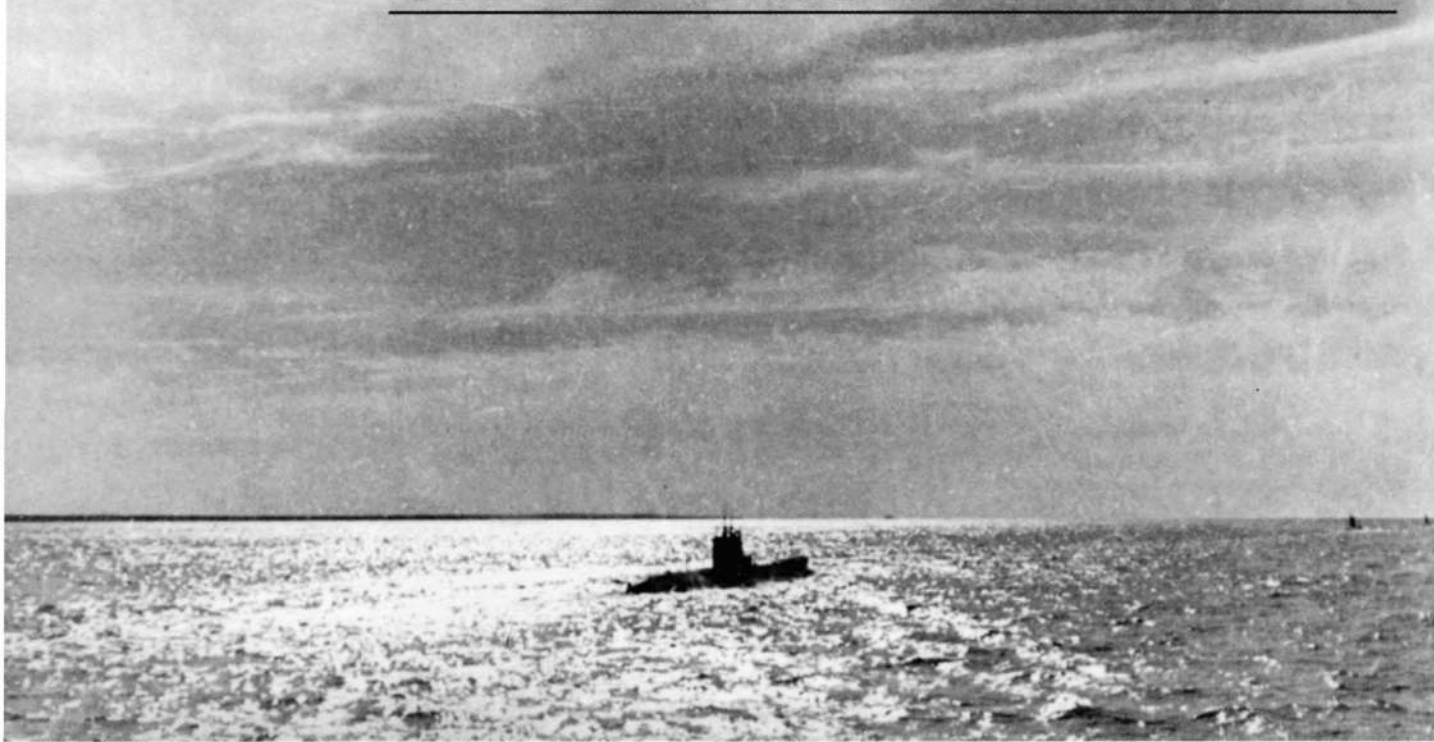
В последующие дни основными врагами «щуки» стали разбушевавшееся море и низкие температуры. Так, 15 января волнение по 12-бальной шкале Бофорта достигло 11 баллов при температуре — 18 градусов. Даже несмотря на шторм, море продолжало покрываться ледовым панцирем, который к 18-му числу распространился уже на 11—16 миль от берега. Утром 19 января лодка наконец-то получила приказ на возвращение. Надо отметить, что данное указание было отдано с очевидным опозданием, ставившим подводников в исключительно сложное положение. С рассветом впереди по курсу наблюдался сплошной лед с небольшими разводьями. Определившись около 9 часов утра, Коняев погрузился и начал движение подо льдом. Ко-



**Командир Щ-324 Герой Советского Союза  
А.М. Коняев, 1940 г.**

мандир не знал ледовую обстановку впереди по курсу, не имел лоции Южного Кваркена и даже эхолота, позволявшего уточнить счисление по характерным глубинам. Как поразительный факт можно отметить то, что «щука» не выскочила на мель и не встретилась с минами. Установив по счислению, что пролив остался позади, Коняев придал лодке небольшую положительную плавучесть и, сломав 10—12-сантиметровый лед, в 18.19 всплыл юго-западнее маяка Гислан. Субмарина вновь погрузилась уже через час, после обнаружения впереди по курсу неизвестного корабля. Ей пришлось пройти подо льдом еще 10 миль (всего лодка прошла подо льдом 31,3 мили), после чего в районе маяка Свенска-Бирн она наконец-то вышла на чистую воду. Путь в Таллин был перекрыт толстыми льдами, и вечером 21 января Щ-324 ошвартовалась в Либаве. Булевые цистерны, надстройка и барбеты орудий оказались деформированы, антенные стойки — сломанными. Тяжелый поход закончился победой наших подводников над сложными погодными условиями, в которых они оказались по вине недальновидного командования. 21 апреля того же года командир лодки был удостоен звания Герой Советского Союза, а корабль награжден орденом Красного Знамени.

# «ЩУКИ» В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ



## Краснознаменный Балтийский флот

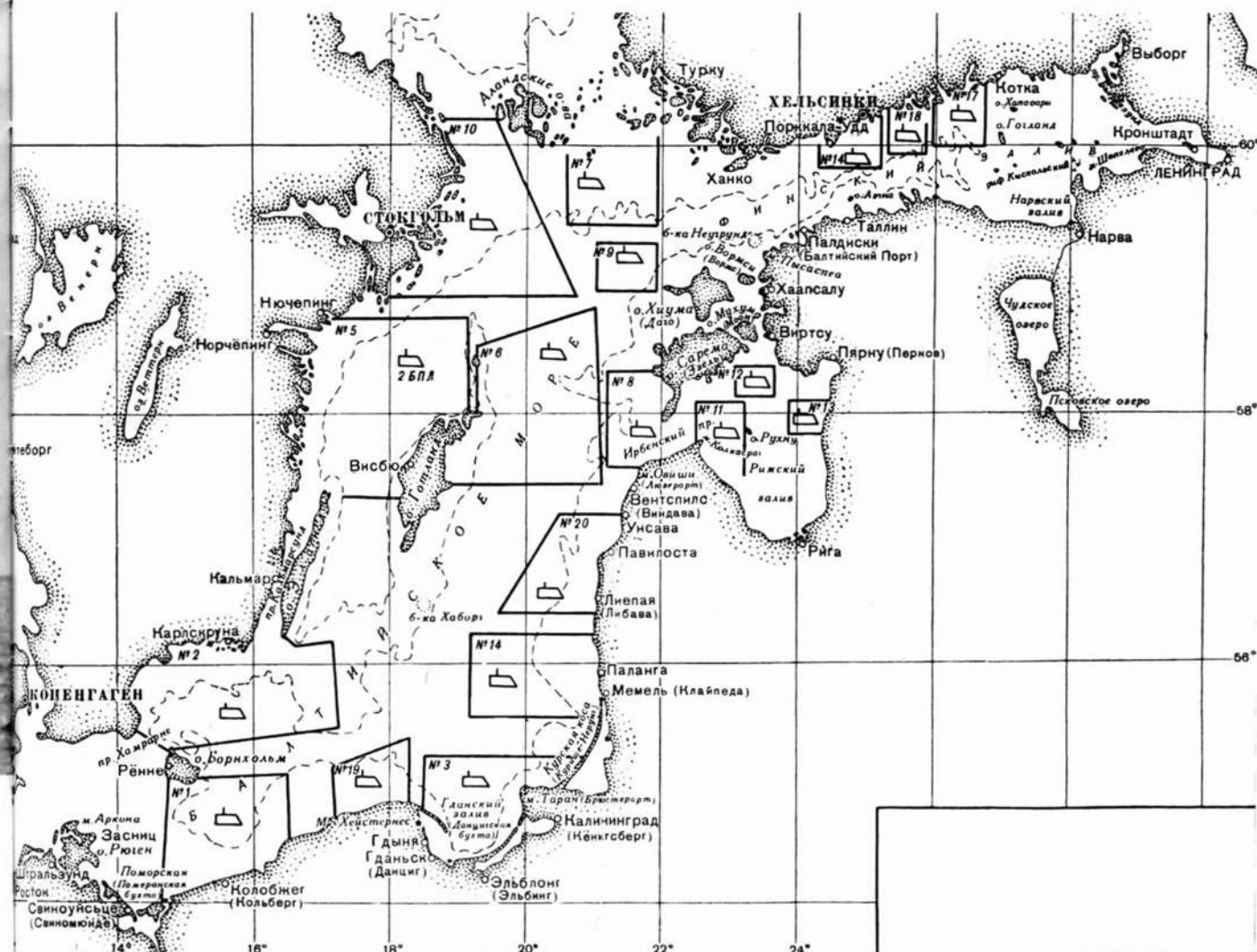
После прошедшей в начале 1941 г. реорганизации подводных сил КБФ «щуки» распределились по двум соединениям. Во 2-ю бригаду входили 6-й (быв. 21-й ДПЛ; командир капитан 2 ранга М.В. Федотов) и 7-й (быв. 17-й и 22-й ДПЛ; капитан 3 ранга В.А. Егоров) дивизионы. 4-я учебная бригада теперь называлась Отдельным учебным ДПЛ (ОУДПЛ). В него по-прежнему входили Щ-301, Щ-302 и Щ-305—Щ-308. Щ-303 и Щ-304 временно входили в состав 12-го дивизиона Учебной БПЛ (быв. Отряд вновь строящихся подводных кораблей) и после вступления в строй должны были пополнить 6-й ДПЛ. Новейшие Щ-405 и Щ-406 с конца 1940 г. находились на испытаниях и были временно приписаны к 11-му дивизиону Учебной бригады. В начале сентября 1941 г. подводные силы КБФ были реорганизованы в единую бригаду ПЛ. С ноября того же года «щуки» стали входить в ее 3-й (Щ-303, Щ-304, Щ-309—Щ-311, Щ-405, Щ-406; капитан 2 ранга В.А. Червинский, с мая 1942 г. капитан 3 ранга Г.А. Гольдберг) и 4-й (Щ-317—Щ-320, Щ-322—Щ-324,

Щ-407, Щ-408; капитан 2 ранга В.А. Егоров) дивизионы. ОУДПЛ просуществовал до января 1943 г., но после кровопролитной кампании 1942 г. «шук» осталось так мало, что с этого момента все уцелевшие корабли свели в 3-й ДПЛ бригады. Им до конца войны бесценно командовал капитан 2 ранга Г.А. Гольдберг.

### Щ-301

К 22 июня «Щука» (командир — капитан-лейтенант И.В. Грачев; участник Гражданской войны в Испании, назначен командовать данной подлодкой за 12 дней до начала войны), недавно вступившая в строй после текущего ремонта, только приступала к отработке задач боевой подготовки. Со своим бывшим командиром Г.А. Гольдбергом в кампании 1940 г. экипаж субмарины сдал все задачи Курса подготовки подлодок (КПЛ) и перешел в 1-ю линию, но в течение зимы часть личного состава была переведена на другие корабли, к тому же по своему техническому состоянию Щ-301 нуждалась в капитальном ремонте (по существовавшим в то время нормам он должен был состояться через 6 лет с момента вступления в строй). В середине

*Вверху: ПЛ Щ-301  
в Финском заливе,  
1930-е гг.*



июля, когда в связи с нехваткой субмарин потребовалось задействовать учебные корабли, она перешла в Кронштадт, где приняла боезапас и снабжение, после чего 22 июля прибыла в Таллин.\*

В свой первый и последний поход она вышла вечером 10 августа. Ей предстояло действовать на южных подходах к Стокгольмским шхерам, которые лишь на первый взгляд находились за пределами районов военных действий. Дело в том, что через территориальные воды нейтральной Швеции в первых числах августа началась переброска в Северную Финляндию целой немецкой дивизии. Действовавшие ранее в этом районе Ш-308 и Ш-323 с поставленными задачами не

справились. Командир «Шуки» всеми силами старался наверстать упущенное, но встреч с противником долгое время не имел.

Первый конвой Грачев обнаружил утром 17 августа, но при выходе в атаку из-за неправильных действий торпедистов лодка приняла 4 т воды и ударилась о грунт. Последовавшая для восстановления плавучести подача большого количества воздуха высокого давления в цистерны привела к выскакиванию на поверхность, вслед за чем последовал новый прием балласта и новый удар о дно. Пока восстанавливали нормальную плавучесть и выравнивали дифферент, судам, заметившим субмарину, удалось

**Нарезка позиций ПЛ на Балтийском море в июне—августе 1941 г.**

\* В июне 1940 г. во время ввода советских войск в Прибалтику Ш-301 патрулировала у побережья Эстонии и 14—15 июня приняла участие в вылавливании секретных документов в точке падения в море эстонского правительственного самолета «Калева» (самолет был сбит бомбардировщиком ДБ-3 1-го мтап ВВС КБФ при попытке перелететь в Финляндию).





**Иван Васильевич Грачев.**  
В годы войны  
командовал подлодками  
Щ-301 и Щ-405

скрыться. Вторая встреча с противником также началась с неудачи. После наступления темноты лодка всплыла для зарядки батарей, но тут же была обнаружена с находившегося в 3 кбт транспорта. Сам этот факт говорит о том, что гидроакустикой на лодке не пользовались либо ее не было вовсе. Грачев немедленно дал команду на погружение и вскоре услышал за кормой два взрыва глубинных бомб — конвой охранялся шведским миноносцем. Всплыв через 40 минут, командир обнаружил все тот же транспорт, якобы стоявший без хода, и удаляющийся миноносец. Из носовых торпедных аппаратов были незамедлительно выпущены 2 торпеды, которые через несколько секунд взорвались. Наши подводники слышали несколько серий слабых взрывов (их приняли за взрывы боеприпасов), шум и крики людей и потому посчитали атаку удачной. В действительности же немецкий транспорт «Зеда Фритцен» не пострадал — выпущенные лодкой торпеды типа 53-27 отличались крайне ненадежной системой контроля за глубиной хода и, скорее всего, взорвались при ударе о подводное препятствие или дно. Другой их дефект выявился спустя четверо суток — при заполнении торпедного аппарата водой перед выстрелом по одиночному шведскому судну двигатель торпеды запустился самопроизвольно. Атака оказалась сорвана.

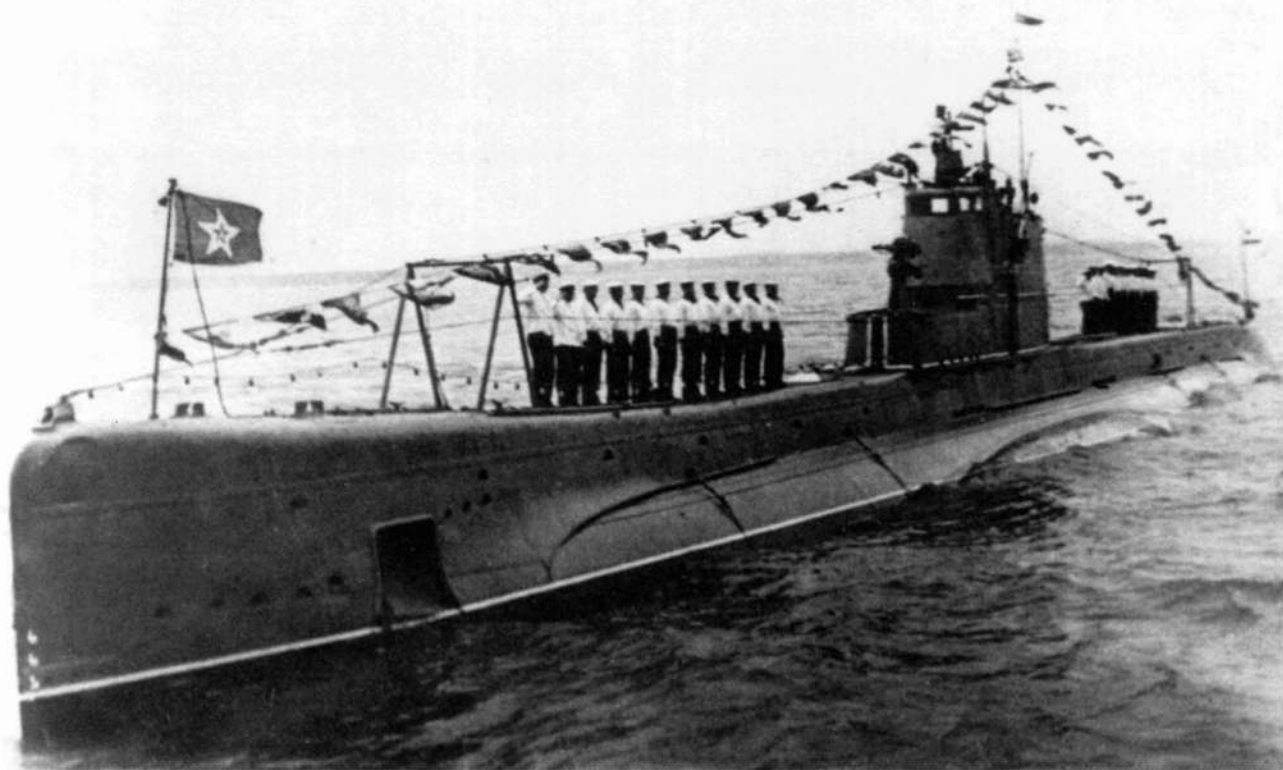
Днем 24-го Грачев с дистанции 6 кбт выстрелил торпеду по судну, шедшему в составе шведского конвоя. Хотя командир утверждал, что сам видел взрыв в носовой части транспорта, по шведским данным, эсминец охранения наблюдал лишь пенный след. Два следующих дня подводники следили за маневрами шведского флота, однако, имея строгие инструкции на сей счет, от атак воздерживались. В ночь на 27 августа поступило указание срочно возвращаться в базу — в Таллине уже начались уличные бои. Как не спешила Щ-301, в базу она прибыла лишь в 19.00 28 августа — когда последние суда многочисленных конвоев длинной вереницей устремились в Кронштадт. Лодка встала в кильватер спасательного судна «Нептун» и успела отразить атаку авиации, но в 21.15 под ее кормой прогремел взрыв мины. Подлодка удержалась на плаву, хотя 5-й и 6-й отсеки быстро заполнились водой (через рваную пробоину в 6-м отсеке на палубу выбрались два матроса). К сожалению, деформированные взрывом переборочные двери закрыты не удалось и распространение воды продолжилось. Внезапно Щ-301 начала принимать вертикальное положение, а затем быстро погружаться. Примерно в 21.30 она затонула.

Судьба ее экипажа сложилась трагически. Лишь 12 человек, многие из которых имели ранения и травмы, были спасены проходившим мимо буксиром, еще позже малый охотник поднял из воды контуженного Грачева. В конце концов оставшиеся в живых члены экипажа Щ-301 собрались на борту штабного корабля «Вирония», который через несколько часов последовательно подорвался на трех минах. Вторую катастрофу пережили только два подводника — командир лодки Грачев и старшина Пивоваров.

### Щ-302

Боевая карьера «Окуня» (капитан-лейтенант П.Н. Драченев, назначен в конце марта 1941 г.) практически не содержала достойных упоминания событий. К началу войны лодка только окончила текущий ремонт и готовилась к отработке КПЛ с новым командиром. Как и на Щ-301, на ней отсутствовала часть младших специалистов, и она нуждалась в капитальном ремонте. В июне приступили к занятиям по боевой подготовке, но вскоре выяснилось, что командир субмарины не может ею командовать по состоянию здоровья. 31 июля на эту должность назначили капитан-лейтенанта В.Д. Нечкина, который ранее командовал М-103, а до того в течение 5 лет плавал на «щуках» в должности старпома. После сдачи вступительных задач субмарина смогла бы перейти в число боеготовых, но в один из дней в акватории Адмиралтейского завода она столкнулась с эсминцем, который срезал у нее правое перо кормовых горизонтальных рулей. К началу сентября корабль отремонтировали и перевели в Кронштадт, где к тому моменту собрались все подлодки КБФ. Небоеготовая, но исправная лодка представляла собой идеальный объект для различных экспериментов, и потому именно она, первой на Балтфлоте, 13 сентября прошла безобмоточное размагничивание. Спустя девять дней в период массированных налетов немецкой авиации «Окунь» получил легкие осколочные повреждения от разорвавшейся вблизи бомбы. Для ремонта Щ-302 послали в Ленинград, но на выходе из Лесной гавани подлодка столкнулась с тральщиком. Это событие окончательно исключило ее из числа участников кампании 1941 года.

Зиму 1941/42 года лодка провела в Ленинграде у набережной Малой Невки, где силами личного состава на ней осуществлялся ремонт различных приборов и механизмов, включая ремонт гребных винтов без постановки в док силами одних водолазов. С 15 марта она вновь считалась вступившей в строй, хотя в отчетах по-прежнему указывалось, что

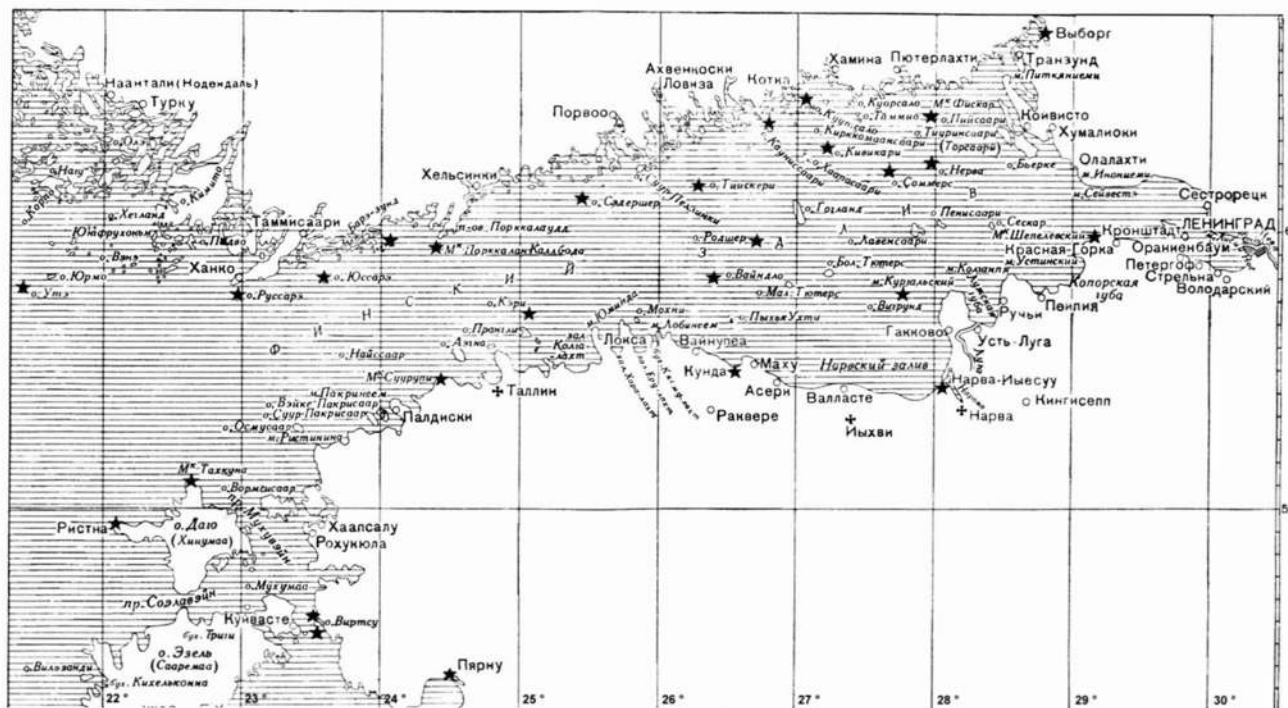


она нуждалась в капитальном ремонте и смене аккумуляторной батареи. Не менее сложной задачей являлось комплектование и подготовка экипажа. Последняя в условиях блокадного Ленинграда представляла собой отработку плавания в надводном и подводном положениях, погружения и всплытия на полигоне в акватории Невы в районе Охтинского моста, который неунывающие подводники окрестили «Охтинским морем». Только утром 27 сентября Щ-302 перешла в Кронштадт, в ночь на 11 октября — к острову Лавенсари. Из-за сильного ветра входившие в состав этого же конвоя тральщики, канонерская лодка «Москва» и подлодка Щ-311 направились в островную бухту Норре-Каппельлахт; Щ-302, вероятно, не заметив сигналов, погрузилась и пошла на позицию у западного выхода из Ирбенского пролива.

Больше «Окуня» никто не видел. Очевидно, лодка не смогла выйти в открытую часть Балтики и погибла на mine, число которых в Финском заливе к концу кампании 1942 года перевалило за 20 тысяч. Возможно, это произошло в первые же сутки похода, когда она мето-

дом «ползком по грунту» преодолевала минное заграждение «Зееигель» между банками Неугрунд и Намси. Не исключена и другая версия гибели, основанная на изучении документов противника. Утром 14 октября немецкий разведывательный самолет обнаружил в центральной части Финского залива движущийся в западном направлении масляный след длиной 250 м. Через пять часов после этого финская береговая шумопеленгаторная станция зафиксировала два подводных взрыва. Не исключено, что эти взрывы означали, что «Окунь» подорвался на антенной mine заграждения «Насхорн», развернутом противником в самой узкой части Финского залива — между островом Найссар и полуостровом Порккала-Удд и получил повреждения. По крайней мере, такой вывод напрашивается, исходя из информации, что спустя еще два часа высланный на поиск патрульный бомбардировщик типа СБ (финны использовали для поиска подлодок наши трофейные самолеты) обнаружил в 10 милях юго-восточнее Порккала-Удд вражескую субмарину в надводном положении. Пилот уверял, что после сброса двух

**Щ-302 на довоенном параде**



**Карта Финского залива  
с указанием маяков**

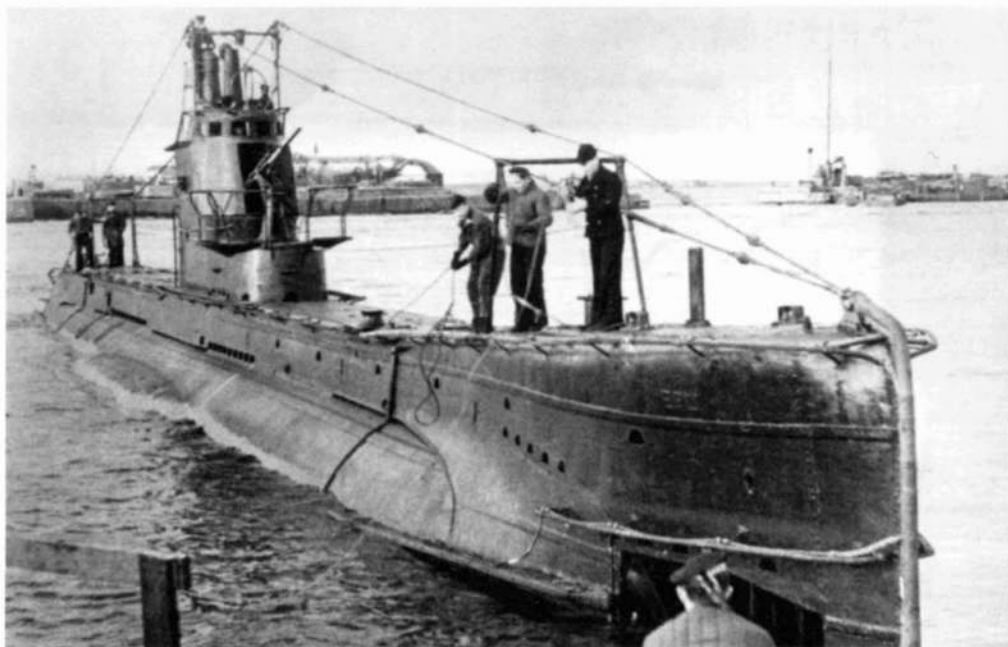
глубинных бомб он наблюдал на поверхности большое пятно соляра и воздушные пузыри. Весьма вероятно, что атакованной подлодкой являлась именно Щ-302, так как никакие другие наши подводные корабли в этом месте не находились и атакам не подвергались.

### Щ-303

К началу войны Щ-303 «Ерш» (командир — капитан-лейтенант И.В. Травкин, назначен в декабре 1939 г., когда субмарина находилась в капремонте, следовательно, до войны боевой подготовки в качестве командира не проходил) заканчивала швартовные испытания на Кронштадтском морском заводе. Необходимость подготовки экипажа и смена аккумуляторной батареи не позволили ей выйти в море в 1941 году, но в кампании 1942-го она ушла в боевой поход в числе первых. 22 июня субмарина перешла в Кронштадт, в ночь на 5 июля — к Лавенсари, а спустя трое суток направилась в устье Финского залива (обеспечивающий — командир 3-го ДПЛ капитан 2 ранга Г.А. Гольдберг). Белые ночи и активность дозоров противника в течение нескольких дней не позволяли экипажу зарядить батареи, разряженные во время форсирования заграждения «Зееигель». Положение усугублялось тем, что штурман, переведенный с Д-2 за день до выхода в поход вместо заболевшего штатного, вел прокладку небрежно, а эхолот, с помощью которого уточнялось счисление по глубинам, из-за неправильного

обращения вышел из строя в самом начале похода. В третью ночь зарядки, когда «Ерш» находился севернее Таллина, его внезапно атаковали два вражеских самолета. К счастью, серьезных повреждений удалось избежать, даже несмотря на то, что бомбы упали всего в 15 м от борта. Следующей ночью Травкин обнаружил входивший в шхеры одиночный лесовоз и с дистанции в полторы мили выпустил по нему две торпеды. Хотя при погружении командир услышал отдаленный взрыв, противник эту атаку не зафиксировал. Зарядить батареи «Ершу» удалось лишь в ночь на 13 июля. Утром, при движении на запад, на лодке слышали скрежет минрепа. В этот момент Щ-303 уже в третий раз пересекала минное заграждение «Насхорн», о чем, впрочем, стало известно только после войны. Своевременная остановка электромоторов спасла корабль — смещения противотальной трубки мины не произошло и взрыва не последовало. Лишь утром 15-го субмарина вышла из залива, поставив своеобразный рекорд по продолжительности его форсирования.

Действия на позиции между о. Утё и м. Ристна поначалу не складывались. Обнаружив в первую же ночь одиночное судно, Травкин решил атаковать его изпод воды (!), но, погрузившись, не смог увидеть цель в перископ, и атака сорвалась. Днем 19 июля был обнаружен конвой, но, поскольку лодку в этот момент от него отделяло мелководье, стрелять



*Щ-303 швартуется  
у причалов береговой  
базы бригады подлодок  
в Кронштадте,  
конец 1944 г.*

пришлось с дистанции примерно в три мили. Взрыва не последовало — торпеда утонула, не дойдя до цели. Раздосадованный Травкин решил во что бы то ни стало добиться успеха, благо курс, которым суда противника подходили к острову Утё, теперь стал ему известен. Вечером 20 июля на горизонте показались два крупных транспорта, шедшие в охранении двух тральщиков. На этот раз командир решил действовать наверняка и выпустил две торпеды с дистанции в 3 кбт. Вскоре послышались сильные взрывы и скрежет ломающегося железа. Однако вопреки уверенности Травкина в победе торпедированный транспорт «Альдебаран» (7891 брт) не затонул, а, сохранив ход, дошел до порта. Контратаку тральщики 18-й германской флотилии произвели незамедлительно. В результате двух десятков разорвавшихся поблизости глубинных бомб горизонтальные рули «Ерша» оказались заклиненны, и он с силой ударился о каменистое дно. Произведенный впоследствии осмотр форштевня показал серьезную деформацию, из-за которой пользоваться носовыми торпедными аппаратами оказалось невозможно. Впрочем, все это выяснилось лишь вечером 23-го, когда Травкин попытался атаковать в районе мыса Ристна отряд боевых кораблей.

Поскольку торпеды в корме были израсходованы еще 12 июля, командиру пришлось запросить разрешение вернуться. Оно было получено, в нем же указывался и район встречи с эскортом в Нарвском заливе. В ночь на 28 июля Щ-303 легла на обратный курс и ровно через пять дней прибыла в указанный

квадрат. За это время лодка дважды задевала за трубки мин заграждения «Нахорн» и один раз подверглась атаке самолета, но осталась невредима. Последний этап возвращения чуть было не обернулся для «Ерша» гибелью. Мало того, что лодка находилась вблизи минного заграждения «Зееигель» и могла в любую минуту подорваться, командование Островной ВМБ не смогло организовать ее встречу, в то время как дозоры противника еженощно обнаруживали и атаковывали субмарину. Продав в Нарвском заливе шесть (!) суток, Травкин на изрядно потрепанной лодке прошел к Лавенсари самостоятельно, и в ночь на 8 августа наконец-то достиг бухты Норре-Каппельлахт. Утром 9-го Щ-303 прибыла в Кронштадт, где сразу стала в ремонт.

*Немецкий транспорт  
«Альдебаран»,  
торпедированный  
Щ-303 20 июля 1942 г.*



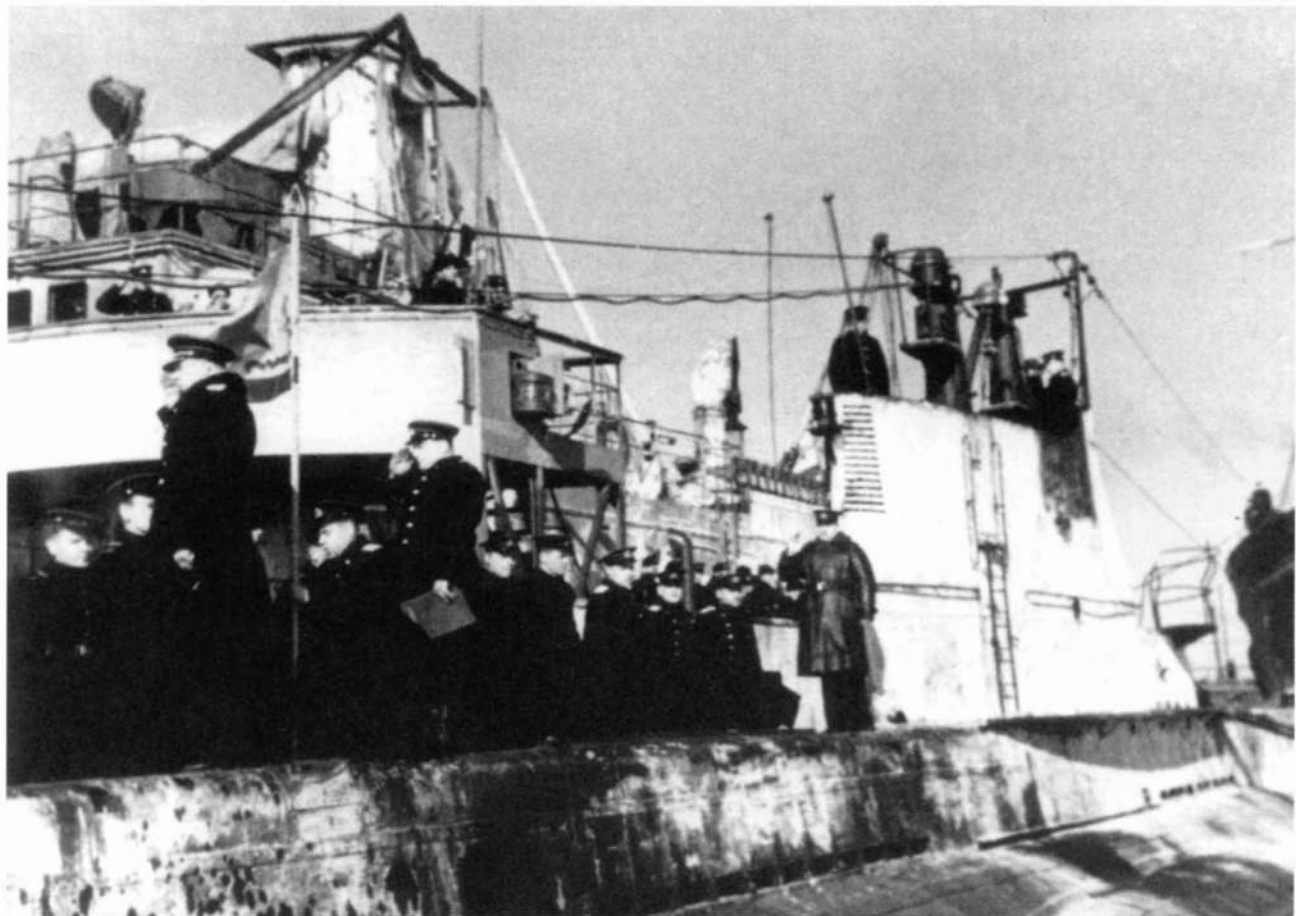




Более удачно протекал второй поход лодки в составе 3-го эшелона кампании 1942 года. Утром 2 октября «Ерш» был отпущен эскортом у Лавенсаари. Из-за сильного тумана определить по береговым объектам долго не удавалось, что привело к длительному «переползанию» отмени у северного берега острова Большой Тютерс. Если не считать касаний минрепов на заграждениях «Зееигель» и «Насхорн» (по разу на каждом), форсирование Финского залива прошло без происшествий, и в ночь на 7-е было завершено. Через полтора дня «Ерш» уже занял позицию в районе шведского маяка Ландсорт. Строгий запрет атак в нейтральных водах существенно сократил количество потенциальных целей (за поход Щ-303 обнаружила более 20 транспортов). Только в ночь на 18 октября Травкин произвел первую торпедную атаку конвоя из надводного положения. Ровно через полторы минуты с мостика лодки наблюдался мощный взрыв, сопровождавшийся столбом огня и дыма. Днем 20-го командир атаковал одиночный транспорт из подводного положения, после чего слышались взрывы. Атака еще одного судна вечером 2 ноября успеха не имела из-за сильного волнения, сбившего торпеду с курса. Последние три торпеды Травкин израсходовал в ночь на 4 ноября, выпустив их по крупному транспорту, шедшему в составе конвоя. В своем донесении командир утверждал, что все находившиеся на мостике наблюдали взрыв судна и гибель сторожевика, однако зарубежные исследователи до сих пор не дают информации ни по одной из атак, про-

изведенных Щ-303 во втором походе. По всей видимости, целями во всех случаях были корабли и суда Швеции, архивы которой до сих пор еще не раскрыты. Ясно только, что ни одно из атакованных Травкиным судов не затонуло, поскольку списки погибших известны уже достаточно давно. Обратное возвращение «Ерша» прошло на удивление легко, лишь однажды — в ночь на 12 ноября — субмарина коснулась минрепа на заграждении «Зееигель». Утром ее встретили наши катера, а 13-го она уже ошвартовалась в Кронштадте. Она стала одной из трех подлодок КБФ, кто в течение кампании дважды успешно выходил за пределы Финского залива и одной из восьми вернувшихся субмарин 3-го эшелона, который изначально включал 16 подводных кораблей... Весь экипаж Щ-303 уже во второй раз в течение года был поголовно награжден орденами или медалями, а 1 марта 1943 г. удостоили гвардейского звания и саму субмарину.

Третий поход «Ерша» стал настоящей легендой советского ВМФ. Лодка, находившаяся в Кронштадте, была готова к выходу весной 1943 г. в числе первых. Советское командование понимало, что к началу новой кампании враг хорошо подготовится, поэтому заранее предприняло ряд мер, которые должны были облегчить прорывающимся субмаринам выполнение боевой задачи. Во-первых, в связи с наступающим периодом белых ночей для всех подлодок походы планировались так, чтобы вернуться уже темными ночами. Для этого Щ-303 приняла большое количество всевозможных запасов, в частности, 6,6 т пресной и 1,6 т дистиллированной воды, запас продовольствия на 78 суток. Во-вторых, был значительно усилен состав средств регенерации воздуха — до 1400 регенерационных патронов и 14 баллонов с кислородом. В-третьих, был предпринят максимум мер для предотвращения подрыва на минах. Корпус «Ерша» покрыли специальной мастикой против мин с электрической антенной, установили брусья и специальные отводы против якорных мин. Наконец, на подлодке установили прибор ПАМ-К («Подрыв антенных мин»), который по замыслу конструктора должен был на расстоянии навивать в антеннах токи, достаточные для срабатывания замыкателей. И все-таки наше командование недооценило противника. Он не только усилил старые заграждения («Насхорн» 7300 минами, а «Зееигель» — 2500), но и перегородил залив в самом узком месте двойной противолодочной сетью от поверхности до дна, а в тех местах, где пролагали подводные желобы, были выставлены донные мины. Наше командование обо всем этом не знало — в очередной раз слабость флотской разведки приходилось компенсировать героизмом экипажей кораблей.



*Торжественное вручение  
гвардейского знамени  
экипажу Щ-303. Знамя  
держит командующий  
КБФ вице-адмирал  
В.Ф. Трибуц, март 1943 г.*

Щ-303 перешла к Лавенсари в ночь на 11 мая и вечером того же дня вышла в море. 12-го она без происшествий форсировала «Зееигель» в районе банки Намси и далее на четверо суток задержалась в районе западнее острова Вайндло. Повторилась прошлогодняя история, когда из-за белых ночей даже такая элементарная операция, как зарядка батарей, становилась трудноразрешимой задачей. 17 мая подлодка продолжила движение на запад и дошла до района маяка Кэри. Спустя двое суток путь был продолжен, но тут возникли многочисленные проблемы. Вначале лодка встретила с минрепом, затем гидроакустик зафиксировал ритмически повторяющийся скрежет металла (Травкин сделал правильный вывод о наличии противолодочной сети и изменил курс), а вечером в районе северо-западнее острова Найсар «Ерш» на разных курсах несколько раз упирался в подводные препятствия. Поскольку батарея вновь требовала зарядки, командир принял решение вернуться к Кэри. На протяжении всей этой части похода Травкин постоянно обнаруживал вражеские корабли, которые

хотя и не бомбили «щуку» (в этом районе патрулировали быстроходные десантные баржи (БДБ) 24-й десантной флотилии, на которых отсутствовала гидроакустика), но все же значительно сковывали маневр и держали в сильном напряжении экипаж. К тому времени из-за необходимости экономить электроэнергию камбуз почти не работал, с 14 мая суп готовился на морской воде, а запасы патронов регенерации подходили к концу. Поход обернулся для моряков многочасовой пыткой удушья и изнурительным ожиданием бомбежки. Кульминация событий пришлась на день 21 мая, когда, оставшись в одиночестве в центральном посту, старшина трюмных Галкин задрал переборочные двери и подал в цистерны воздух высокого давления. После того, как субмарина всплыла, старшина увидел находившиеся неподалеку немецкие сторожевые корабли и начал махать им бушлатом и наволочкой. К счастью, спавшие в радиорубке центрального поста радисты проснулись, отдраили двери и пропустили в центральный пост командира, который до этого отдыхал, пристроившись

**Подводная лодка Щ-303 в Кронштадте в годы войны**



на дизеле. Выскочивший на мостик Травкин спросил старшину: «Галкин, в чем дело? Где авария?», на что получил ответ — «а ну вас на... (выругался)! Надоело мне с вами плавать!». Не имея возможности застрелить предателя (пистолет остался в каюте), Травкин приказал срочно погружаться, тем более, что опешившие немцы оправались от удивления и открыли по субмарине пушечно-пулеметный огонь.

Подобрав оставшегося на поверхности Галкина, БДБ устроили подлодке настоящий ад, сбросив на нее в течение суток около сотни глубинных бомб. Несмотря на это, «Ерш» отделался лишь легкими повреждениями, однако состояние лодки, а также ее экипажа было критическим — предатель испортил гидрокомпас, при всплытии был израсходован почти весь запас ВВД, до минимума упала плотность аккумуляторной батареи. За вычетом кратковременного всплытия, произведенного Галкиным, субмарина пролежала в этой точке на глубине 76 м непрерывно 70 часов 45 минут. За это время моряки израсходовали 6 баллонов кислорода и 500 патронов регенерации. Вечером 22-го из последних сил Щ-303 «отползла» на 8 миль на северо-восток от острова, где находилась до 1 июня, каждую ночь накапливая энергоресурсы на обратный путь — Травкин пришел к окончательному выводу, что с оставшимися запасами средств регенерации ему сквозь сети не прорваться. Ночами 25, 26 и 29 мая лодка выходила в эфир, сумев сообщить штабу флота информацию о силах и средствах рубежа ПЛО и произошедших событиях. Из-за нарушения правил передачи (ряд сообщений принимался не полностью или с искажениями) впоследствии на Травкина пытались свалить ответственность за гибель Щ-406, которая, якобы в случае своевременного получения информации от Щ-303, в море бы не высылалась. Эти упреки нельзя считать обоснованными хотя бы потому, что и тогда, и в дальнейшем, не желая признать поражения, командование КБФ предпринимало попытки проверить Наргенско-Порккала-Уддский рубеж «на прочность».

Возвращение на Лавенсари (8 июня) произошло без особых происшествий, если не считать потерь катеров эскорта: погиб МО-102, был тяжело поврежден МО-123 — оба они наскочили на мины «Зеегенля». Наконец, на переходе в Кронштадт конвой, куда входила Щ-303, подвергся удару финской авиации, повредившей траляшки БТЩ-218 и БТЩ-215. Среди многочисленных потерь весны — лета 1943 г. (погибли все четыре другие лодки, выходившие с целью прорыва в Балтийское море, кроме «Ерша»: в мае — Щ-408 и Щ-406, в август-

те — С-9 и С-12) одиссея «счастливой «шуки» выглядела возвращением с того света. Из 713 ч похода только 55 (менее 8%) были проведены в надводном положении. За поход израсходовали 13 кислородных баллонов и 1250 патронов регенерации. Несмотря на то, что большую часть похода лодка плавала или лежала на грунте на глубинах 70—80 м, корпус «старушки» существенных повреждений не получил — давлением оказались вдавлены комингсы, которые прорезали резину под крышками входных люков. Что же касается измены Галкина, то всю ответственность за это возложили на комиссара подлодки М.И. Цейшера, который был снят с должности и привлечен к партийной ответственности. Травкин же по представлению командования был награжден американским орденом «Военно-морской крест»\*.

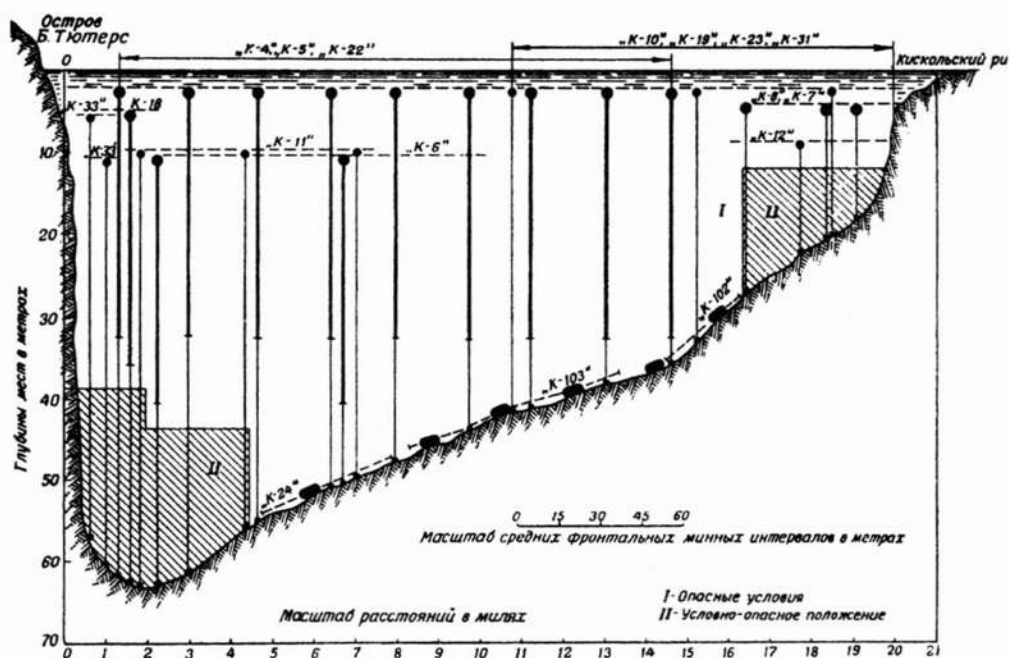
В конце 1943 — первой половине 1944 г. Щ-303 вновь прошла средний ремонт на Кронштадтском морзаводе. Произошли и кадровые изменения: с марта 1944-го место ушедшего на «катюшу» Травкина занял командир-«тихоокеанец», капитан 3 ранга П.П. Ветчинкин, 27 октября его «рокировали» с внезапно заболевшим командиром Щ-309 Филовым, последнего в середине декабря сменил бывший старпом с К-56 капитан-лейтенант Е.А. Игнатьев, остававшийся командиром «Ерша» до конца войны.

К сентябрю 1944 г., когда после почти полугодового перерыва вновь началось развертывание наших подлодок на Балтике, Щ-303 еще не успела пройти положенного курса боевой подготовки. 3 октября при проходе ворот Купеческой гавани в Кронштадте она навалилась на стенку, погнув правый баллер кормовых горизонтальных рулей и гребной вал с кронштейном. Докование и установка ГАС «Дракон» задержали срок готовности до конца ноября, и лишь в начале следующего месяца подлодка присоединилась к другим кораблям дивизиона, базировавшегося на Турку. 17 декабря «Ерш» вышел для действий в район западнее Либавы. Поход с самого начала развивался неудачно. Слабая подготовка нового командира и штурмана привели к тому, что при попытке лечь на грунт лодка несколько раз ударялась о дно. 29 декабря Щ-303 пыталась атаковать конвой, но была обнаружена и подверглась преследованию сил ПЛО. Сторожевые катера вновь атаковали Щ-303 утром 1 января 1945 г., причем при срочном погружении лодка вновь сильно ударилась о дно, повредив руль, киль и легкий корпус. Вечером 4 января

\* За боевые успехи, достигнутые в период командования подводными лодками Щ-303 и К-52, 20.4.1945 г. капитан 3 ранга И.В. Травкин был удостоен звания Героя Советского Союза.



Схема  
вертикальной минной  
завесы юго-восточной  
части заграждения  
«Зееигель» по состоянию  
на конец октября 1942 г.



субмарина вернулась в Турку для докового ремонта, который закончился лишь в конце второй декады февраля.

В последний боевой поход «Ерш» вышел 24 февраля, на этот раз действия командира обеспечивал комдив капитан 2 ранга Г.А. Гольдберг. Районом действий вновь стали подходы к Либаве, где противник к тому времени значительно усилил свою ПЛО. Для немецких сторожевиков обнаружить шумящую и скрипящую «старушку» постройки 1931 г. проблем не составляло. В промежутках между многочисленными преследованиями Игнатьеву удалось лишь два раза выйти в атаку. В первом случае (5 марта), стреляя ночью со сравнительно большой дистанции, он промахнулся. Во втором, спустя четверо суток, визуально наблюдался взрыв торпеды при попадании в транспорт. Несмотря на победный рапорт, до сих пор в зарубежной исторической литературе эта атака Щ-303 никак не комментируется. С 10 марта подлодка действовала у побережья полуострова Хель, но и здесь ПЛО оказалась настолько плотной, что ни Игнатьев, ни Гольдберг не решились сблизиться с противником для атаки. 22 марта лодку обнаружили немецкие сторожевики и преследовали ее до тех пор, пока она не отступила в район к югу от шведского острова Готланд. Опасаясь уничтожения субмарины, Гольдберг самостоятельно принял решение о возвращении в базу. 25 марта «Ерш» прибыл в Турку, где простоял в ремонте до окончания войны.

### Щ-304

Перед началом войны Щ-304 «Комсомолец» (командир — капитан 3 ранга Я.П. Афанасьев, назначен в феврале 1940 г.) заканчивала капитальный ремонт. В конце октября — начале ноября 1941 г. она находилась у Гогланда и Лавенсари на случай прорыва к Ленинграду тяжелых кораблей Кригсмарине. Как известно, этого не произошло, и 11 ноября лодка вернулась в Ленинград заканчивать ремонтные работы, счастливо избежав повреждений от многочисленных налетов и артобстрелов. Впрочем, без ЧП все-таки не обошлось — проведенная в начале марта проверка показала отсутствие 1240 человеко-сутодач продуктов НЗ. Непосредственно организовавший хищения старпом был передан суду военного трибунала, а командиров подлодки и дивизиона исключили из рядов ВКП(б). Несмотря на это, с началом кампании 1942 г. Щ-304 вышла в море в числе первых. 4 июня она перешла в Кронштадт, утром 11-го — в бухту Норре-Каппельлахт, и вечером следующего дня субмарина отправилась на коммуникацию Таллин—Хельсинки. Заграждение «Зееигель» форсировали без происшествий, а утром 14 июня «Комсомолец» был уже в районе южнее финской столицы. Возможность атаки представилась спустя сутки. Обнаружив транспорт, шедший в охранении пяти сторожевых катеров, Афанасьев выпустил по нему две торпеды. Хотя спустя 48 секунд послышались взрывы, германская плавбаза катеров-тральщиков

MRS-12 не пострадала (торпеды взорвались на мелководье). Не имевшие глубинных бомб катера-тральщики отказались от преследования лодки, что было истолковано командиром «шуки» как свидетельство работ по спасению экипажа затонувшего судна. С наступлением новых суток Афанасьев попытался атаковать из надводного положения одиночное судно, но на этот раз видимых признаков попадания не было. Не желая упускать цель, командир приказал всплыть и попытаться сблизиться с противником. К удивлению командира «судно», оказавшееся охотником Uj-1214, открыло стрельбу первыми. С этого момента охота на субмарину продолжалась фактически до конца похода. Вечером 16-го, утром 17-го и в ночь на 18-е лодку попеременно атаковали то катера, то самолеты, не позволяя ей восполнить энергоресурсы батареи. Днем 18 июня Щ-304 перешла к Палдиски, но корабли противника не отстали и здесь. Две последующих ночных зарядки были сорваны, а вечером 20-го при очередной бомбежке подлодку так сильно «приложило» о дно, что один из шпангоутов в первом отсеке деформировался, и через ослабевшие заклепки стала поступать вода — до 1 т в час. Принятые меры позволили снизить эту цифру до 400 л в сутки, но все равно подводникам приходилось периодически включать шумную трюмную помпу.

25 июня, после доклада командованию о бедственном положении своего корабля, Афанасьев получил разрешение на возвращение домой. Всего же за время похода субмарина непосредственно преследовалась противником на протяжении примерно 90 часов, выдержала 8 атак надводных кораблей (сброшено 105 бомб) и 5 воздушных (11 бомб). В ночь на 30 июня, используя без остатка весь запас электроэнергии, «Комсомолец» перешел в Нарвский залив, где был встречен нашими катерами и препровожден в бухту Лавенсари. 1 июля Щ-304 вернулась в Кронштадт. За проявленное мужество весь экипаж лодки удостоился правительственных наград, в том числе 9 человек (включая Афанасьева, которого восстановили в партии) — ордена Красного Знамени и 12 — ордена Красной Звезды.

Вновь «Комсомолец» прибыл на Лавенсари утром 23 августа. На переходе произошла поломка одного из цилиндров правого дизеля, которая была усугублена неправильными действиями личного состава — не поняв, что двигатель разобран для ремонта, один из дизелистов попытался запустить его сжатым воздухом. Это привело к разрушению всего блока цилиндров. О продолжении похода не могло быть и речи, и спустя 9 суток «Комсомолец» вернулся на Морзавод. Механика подлодки капитана 3 ранга А.М. Крамаренко хотели

*Комсостав Щ-304 на мостике своего корабля. Слева направо: военком старший политрук В.С. Быко-Янко, командир капитан 3 ранга Я.П. Афанасьев, помощник командира капитан-лейтенант В.А. Силин, лето 1942 г.*



судить, но, учитывая предыдущие заслуги, ограничились строгим дисциплинарным взысканием. В конце октября, когда закончился ремонт, новые минные постановки противника и плавающие мины сделали любую попытку прорыва за пределы Финского залива чрезвычайно рискованным предприятием. В ночь на 29-е Щ-304 вышла в море и пропала. Прорываться в район у восточного побережья острова Готланд ей предстояло через проход между банками Неугрунд и Намси — место, где незадолго до этого исчезла Щ-302. Версия некоторых историков, что лодка пробилась в Балтийское море, длительное время действовала там и даже торпедировала транспорт «Гинденбург» (реально 17 ноября подорвался на mine, выставленной подлодкой Л-3 юго-западнее острова Утё, и 19 ноября затонул), не соответствует действительности. Щ-304 не сообщала о выходе в Балтийское море и вряд ли могла быть в точке повреждения «Гинденбурга» — еще 13 ноября на все находившиеся в море лодки был передан приказ о возвращении в базу.

### Щ-305

Как одна из наиболее подготовленных подлодок ОУДПЛ Щ-305 «Линь» (командир — капитан-лейтенант А.М. Середина, назначен в феврале 1940 г.) была сразу же подчинена командиру Кронштадтской ВМБ для несения позиционной службы в восточной части Финского залива. На третий день войны она вышла к острову Оренгунд, где патрулировала до 5 июля. Поскольку, по мнению финнов, СССР господствовал в закрытом от проникновения с запада заливе, движения транспортов или боевых кораблей за пределами внутренних шхерных фарватеров не осуществлялось. Единственным противником «Линя» стали финские субмарины. Сначала одна из них — «Ику-Турсо» — атаковала Щ-305, но торпеда прошла за кормой. Вечером 30 июня уже Середина обнаружил подлодку «Ветехинен», возвращавшуюся с минной постановки у острова Готланд, но к сожалению, выпущенная торпеда 53-27 (это была первая атака, проведенная подлодкой КБФ в Великой Отечественной войне) прошла мимо цели. 6 июля, уже при возвращении в базу «Линь» зафиксировал еще одну торпедную атаку на него, но финская сторона этого не подтверждает.

В период белых ночей и из-за отсутствия целей использование «шук» на позициях в Финском заливе командование сочло нецелесообразным. Щ-305 вернулась к выполнению обязанностей учебного корабля. В июле Середина принял новейшую С-11, и его место занял старший лейтенант К.С. Кочетков. 16 сентября

«Линь» перешел из Ораниенбаума в Кронштадт, 23-го он был легко поврежден осколками авиабомбы, но спустя пять дней перешел к Лавенсари, где его включили в состав сил, готовившихся к отражению нападения германского флота. С 31 октября лодка стала в средний ремонт на Балтийском заводе, который в условиях первой блокадной зимы пришлось прервать на несколько месяцев из-за отсутствия отопления. Тогда же командиром корабля стал капитан 3 ранга Д.М. Сазонов, до того командовавший «малюткой». Лишь к осени 1942-го ценой огромных усилий коллективу завода и экипажу удалось ввести Щ-305 в строй. 14 октября «Линь» перешел в Кронштадт, 18-го — к Лавенсари, где ему пришлось задержаться на 9 суток, ожидая подготовки разведгруппы, которую требовалось высадить на побережье Нарвского залива. В конечном итоге эту задачу поручили другой лодке, и в ночь на 27-е Щ-305 начала прорыв через Финский залив. По тем скудным данным, которые удалось получить из радиосообщения и трофейных материалов, можно судить, что он прошел без происшествий. Вечером 31-го подлодка дала радио о выходе из залива и вскоре заняла позицию в Аландском море. При первой же попытке атаковать конвой днем 5 ноября субмарина была обнаружена финским сторожевиком «Уиско», сбросившим на нее глубинные бомбы. Поскольку сторожевик сразу же дал оповещение «по флоту», командир финской флотилии подводных лодок выслал в район обнаружения субмарины «Ику-Турсо» и «Ветехинен». Именно последняя, столь удачно избежавшая почти полтора года назад торпеды «Линя», и обнаружила нашу подлодку примерно в 10 часов вечера. Командир Щ-305, имевший оповещение о действиях вражеских лодок в данном районе, очевидно, счел, что ненастная погода его защитит, и на полном ходу производил зарядку. «Финка» же с целью соблюдения скрытности шла под электромоторами. Два раза «Ветехинен» теряла контакт со «шуккой», но, благодаря совершенной гидроакустической аппаратуре, каждый раз восстанавливала его. Наконец, в 23.55, заняв удобную позицию для атаки, командир «Ветехинен» капитан-лейтенант Лейно с расстояния 1,5 кбт выпустил две торпеды. Несмотря на малую дистанцию, взрывов не последовало. Раздосадованный Лейно приказал открыть огонь из 76-мм пушки. Выстрелы ослепили всех находившихся на мостике его субмарины, и потому произошедшее спустя полминуты столкновение двух кораблей оказалось одинаково неожиданным для обеих сторон. Шедший 6-узловым ходом «Ветехинен» врезался

**«Щуки» на переходе из Кронштадта к острову Лавенсаари. Головной идет Щ-306, за ней в кильватер — Щ-406, 20 октября 1942 г.**



в левый борт Щ-305 чуть позади места расположения носовых горизонтальных рулей. Поскольку в этот момент «Линь» производил срочное погружение, можно предположить, что внезапное затопление первого (а возможно, и второго) отсека создало дополнительный дифференциал на нос, что помешало закрытию переборочных дверей и организации борьбы за живучесть. Двух с половиной часовое прослушивание, предпринятое финской лодкой, не оставило сомнений в том, что «Линь» больше не всплывет.

### **Щ-306**

Щ-306 «Пикша» (командир — капитан-лейтенант Н.И. Смоляр, назначен в феврале 1941 г.) вышла в первый боевой поход на третьи сутки войны и заняла позицию на южных подходах к Хельсинки. Белые ночи и противолодочные дозоры вынудили лодку отойти для зарядки батарей в эстонскую бухту Кясмун-Лахт. При возвращении на позицию утром 27 июня субмарину обнаружила и атаковала группа финских сторожевых катеров, сбросивших на нее около двух десятков глубинных бомб. Смоляр не стал всплывать и после того, как катера перешли к профилактическому бомбометанию на большом расстоянии от лодки. Вскоре продолжавшая двигаться в южном направлении «Пикша» оказалась вблизи от поврежденного крейсера «Максим Горький», который в сопровождении трех эсминцев, 6 БТЩ, 6 ТКА, 4 СКА и спасательного судна «Нептун» направился из Таллина в Кронштадт. Услышав взрывы затреленных мин, которые расстреливал эсминец «Стережущий», Смоляр, очевидно, сочтя

свой корабль окруженным, решил погрузиться ниже рабочей глубины. На 93 м раздался треск — на мостике оказались раздавлены магнитный компас и репитер гирокомпаса. Похожим образом действовал командир «Пикши» и 3 июля, когда, услышав несколько отдаленных взрывов, приказал погрузиться на 30—40 м и продолжал маневрировать в течение 12 часов. Совершенно очевидно, что из-за недостаточной подготовки Смоляр, как и многие другие командиры наших подлодок в 1941 г., не верил в свое оружие и видел свою основную задачу скорее в спасении лодки, нежели в нанесении ущерба врагу. Именно это представляется важнейшей причиной наших неудач в первую военную кампанию.

Конец бесплодному походу положил приказ командира Кронштадской ВМБ, после чего 7 июля «Пикша» вернулась в Ораниенбаум. Летом и осенью 1941-го подлодка попеременно находилась в Ленинграде и Кронштадте. Вечером 21 сентября в ходе одного из крупнейших налетов немецкой авиации на Кронштадт на причальной стенке в 5 м от корпуса субмарины взорвалась мощная авиабомба. Град осколков, пронзивших ограждение рубки, надстройку и легкий корпус, вывел из строя ряд приборов и устройств, перебил трубы вентиляции цистерн главного балласта, 11 человек получили ранения. С 26-го числа лодка встала в аварийный ремонт на заводе №189, который постоянно обстреливался вражеской артиллерией.

13 и 31 мая 1942 г. «Пикша» получила дополнительные повреждения от близких разрывов снарядов, причем в пер-



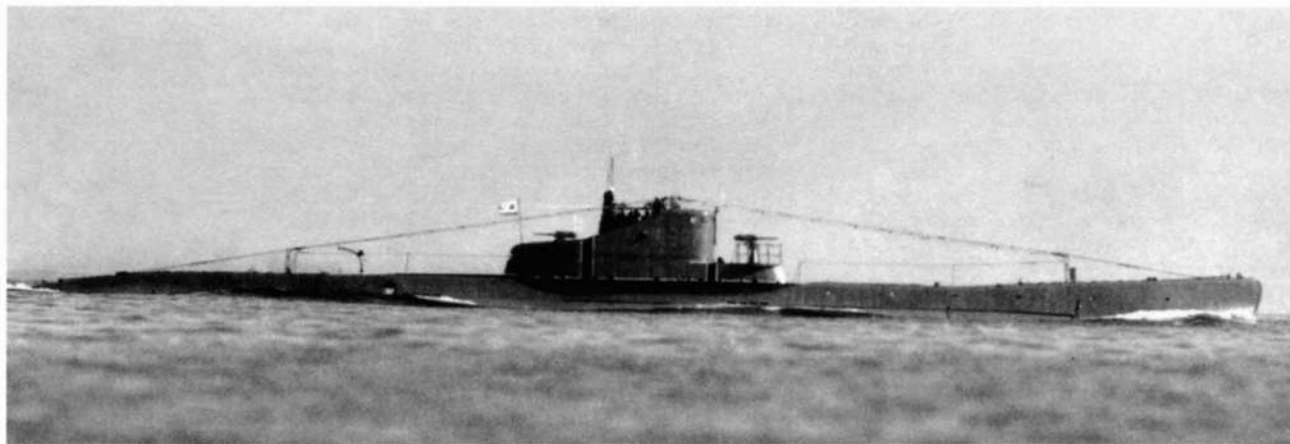
вом случае осколки даже пробili прочный корпус. Только 13 октября Щ-306 перешла в Кронштадт. Вечером 20-го конвой, куда также входили Щ-406, 5 БТШ и 2 СКА, начал движение на запад, отразив без потерь атаку финских торпедных катеров. Утром следующих суток субмарины достигли точки погружения. Обе они двигались в южную Балтику: Щ-406 — на позицию севернее Данцигской бухты, Щ-306 — в район острова Эланд. Щ-406 посчастливилось вернуться, а «Пикше» — нет. Дальнейшее изложение ее боевого похода носит гипотетический характер. Около 1.00 25 октября Смоляр доложил об окончании форсирования Финского залива. Не позже 27-го его лодка должна была прибыть в заданный район. На пути, еще 25-го числа, он, по всей вероятности, атаковал южнее Утё германский конвой, но не добился успеха. Щ-406 действовала более удачно и за шесть суток нахождения на своей позиции успела израсходовать весь торпедный боезапас. В связи с этим у командования возникло намерение перевести «Пикшу» в Данцигскую бухту, о чем вечером 31 октября на лодку было передано соответствующее приказание. Но ответа не последовало. На следующий день северо-западнее маяка Штольпемюнде в результате подводного взрыва затонуло немецкое судно «Эльбинг-IX» (467 брт). Находившийся поблизости новейший германский эсминец Z-31 провел противолодочный поиск, но ничего не обнаружил. Хотя точные координаты гибели судна в зарубежной литературе не приводятся, по косвенным данным можно предположить, что оно затонуло достаточно далеко от гипотетической позиции советской подлодки — поэтому занести его на боевой счет «Пикши» нельзя. Не дождавшись ответа от Щ-306 9 и 11 ноября, командование отдало ей приказ о возвращении. Как ни странно, уже в 21.55 11 ноября Смоляр сообщил о намерении

начать форсирование Финского залива вечером следующих суток. Больше лодка на связь не выходила, но, по-видимому, в последний раз напомнила о себе вечером 12 ноября. Находившийся в устье Финского залива финский минзаг «Руотсинсалми» в 17.45, 19.50, а также в 2.27 и 4.45 следующих суток зафиксировал четыре торпедные атаки, причем в последнем случае финские моряки наблюдали торпедный след, прошедший под мостиком корабля... В точку встречи с катерами Щ-306 не прибыла. Поскольку корабли и самолеты противника не делали донесений о результативных атаках между 13 и 16 ноября, остается предположить, что «Пикша» погибла от подрыва на mine.

### Щ-307

Щ-307 «Треска» (командир — капитан-лейтенант Н.И. Петров, назначен в январе 1941 г.) вошла в число лодок ОУДПЛ, выделенных для несения службы на позициях в открытой части Балтийского моря. 22 июля 1941 года она перешла в Таллин и уже спустя двое суток отправилась в район оккупированной немцами Либавы. За две недели патрулирования командиру так и не удалось обнаружить цели, достойной торпеды. Зато вечером 10 августа при возвращении в базу в районе северо-западного мыса Ристна «щука» обнаружила находящуюся в надводном положении подлодку противника. Не мешкая (до того в течение 3,5 лет Петров являлся преподавателем УОПП по дисциплине «боевое маневрирование ПЛ»), Петров лег на боевой курс и выпустил две торпеды, уничтожившие германскую субмарину U-144 — первый корабль противника, потопленный советскими подводниками в Великой Отечественной войне. Для Петрова эта победа обернулась личной трагедией. По прибытию в Таллин, благодаря доносу комиссара, его обвинили в уничтожении нашей подлодки С-11,

Подводная лодка Щ-307



которая на самом деле погибла восемью днями раньше атаки Щ-307 и совсем в другом районе. Истина быстро выяснилась, и Петрова даже представили к высокой правительственной награде. 28—30 августа субмарина в составе 1-го конвоя принимала участие в прорыве кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт, огнем своих 45-мм пушек защищала суда от налетов немецких самолетов. Сама субмарина также подверглась нескольким атакам, вблизи нее разорвалось не менее десятка авиабомб, но она так и не погрузилась. При этом было спасено 8 человек с потопленных судов. После всех вышеописанных событий у Петрова произошел нервный срыв, усугубленный употреблением алкоголя. Его кульминация пришлась на 17 сентября, когда после очередного возмущения командир заявил: «Пойдем в Ленинград, расстреляем весь боезапас по фашистам, взорвем лодку, а сами пойдем на баррикады». Его успокоили и уложили спать, но бдительный комиссар успел доложить «куда следует». В начале октября Петрова арестовали и затем приговорили к 10 годам исправительно-трудового лагеря. В марте 1942 г. он умер в местах заключения.

С конца 41-го «Треска» стояла у стенки Балтийского завода, где ей предстояло пройти средний ремонт. Тогда же на нее был назначен новый командир — капитан 3 ранга Н.О. Момот, опытный подводник, до того возглавлявший дивизион строящихся подлодок. Приостановка ремонта из-за отсутствия топлива на все зимнее время, замена части приборов и механизмов, а также необходимость отработки учебных задач привели к тому, что лодка перешла в Кронштадт только 16 сентября 1942 г. 23-го она вышла в поход и, форсировав заграждение «Зееигель», вечером 27-го прибыла на позицию в Норчепингскую бухту. В ночь на 2 октября Щ-307 перешла в Аландское море, где ей предстояло провести без малого четыре недели. В первый же день «Треска» безуспешно атаковала финский конвой, хотя, услышав взрывы, подводники занесли на свой счет попадание в суда с водоизмещением 15 000 и 7000 т. В последующие дни Момот не испытывал недостатка в целях, однако обнаруживались они, как правило, поздно и на невыгодном для атаки курсе. Днем 11 октября подлодка неудачно выпустила две торпеды по немецкому конвою (за попадание торпеды подводники приняли взрыв глубинной бомбы, сброшенной финским самолетом по воздушному пузырю, вышедшему на поверхность при залпе), спустя десять дней — по другому. Очередной раз подходящие условия для атаки выдалось 26 октября, когда Щ-307 с небольшой дистанции послала две торпеды в шед-

шее в составе каравана финское судно «Бетти Х» (2478 брт). Пароход затонул в течение минуты, унеся на дно 12 человек команды и груз серного колчедана. На поиск русской субмарины в море отправились финские подлодки «Ветехинен» и «Ику-Турсо» (первый раз «Ику-Турсо» выходила на поиски «Трески» еще 12 октября, но, обнаружив ее, не смогла атаковать). Почти сразу же они были замечены с Щ-307, но, поскольку подлодки находились в территориальных водах Швеции, Момот посчитал их нейтральными. Спустя несколько часов он чуть было не заплатил за свою ошибку — когда «щука» заряжала аккумуляторы, внезапно из темноты вынырнула неизвестная субмарина. Оторопевшие противники разошлись контркурсами на расстояние 20 м друг от друга, затем Щ-307 погрузилась, а «Ику-Турсо» послала ей вдогонку полсотни 20-мм снарядов. После всплытия на «Треску» поступило переданное по радио из штаба КБФ предупреждение о том, что финны начали за ней охоту. Оно сыграло свою роль — ровно в 1.00 27 октября усилившие бдительность сигнальщики заметили два торпедных следа, идущие к лодке. Резко повернув, Момот ухитрился «вписаться» между ними — одна торпеда прошла в 30 м за кормой, другая — в 20 м по носу. Не дождавшись взрывов, командир «Ику-Турсо» капитан-лейтенант Пекканен приказал открыть огонь из носовой 76-миллиметровки. В момент пятого выстрела финские торпеды взорвались на мелководье, что в купе со срочным погружением Щ-307 создали у противника иллюзию победы. Западные исследователи до настоящего времени всерьез считают, что жертвой атаки «Ику-Турсо» стала Щ-308, действовавшая намного восточнее и пятью сутками ранее получившая разрешение убить в базу. Что же касается Щ-307, то она, дождавшись ухода противника, всплыла и закончила зарядку. На лодке еще оставались две торпеды, но, поскольку запасы еды и топлива были на исходе, тем же вечером командование отозвало ее в базу. 1 ноября «Треска» ошвартовалась в бухте Норре-Каппельлахт, через неделю перешла в Кронштадт, а затем — в Ленинград, где стала на текущий ремонт. В строй она вступила только к концу мая 1943 года, фактически тогда, когда командование КБФ признало, что вырваться из Финского залива стало невозможно. В феврале 1944-го Момота назначили на строящуюся К-55, а командиром «Трески» стал бывший старпом с Щ-303 капитан-лейтенант М.С. Калинин. Подлодка готовилась к новым походам, для чего в июле даже совершила учебное плавание на Ладожское озеро.



**Командир Щ-307**  
**Николай Иванович Петров,**  
**открывший боевой счет**  
**советских подводников**  
**в Великой Отечественной**  
**войне. В марте 1942 г.**  
**умер в заключении**



**Щ-307 в гавани  
финского порта Турку,  
зима 1944/45 г.**

После перемирия с Финляндией Балтика вновь открылась для наших подводных лодок. Щ-307 оказалась в числе первых, вышедших на коммуникации врага. Между 4 и 8 октября 1944 года она проделала сложный путь шхерным фарватером от Лавенсари до острова Корпо, и уже 11-го заняла позицию у Виндавы. Днем 16 октября, после разведки внешнего рейда порта Калинин обнаружил конвой и атаковал его с дальней дистанции 4 торпедами. Последовали два взрыва. Подняв перископ, командир заметил, что с поверхности пропал 8000-тонный транспорт, 6000-тонный тонет, и еще один танкер получил повреждение. Противник даже не заметил этой атаки, а в ходе послевоенного обследования, произведенного аварийно-спасательной службой, затонувших судов в месте залпа Щ-307 не обнаружили. Такой же загадочный результат имела атака, произведенная Калининским из надводного положения в ночь на 29 октября. С мостика вроде бы наблюдалось попадание торпеды, но преследованию лодка не подвергалась, и в зарубежных источниках об этом случае ничего не говорится. Вечером 3 ноября «Треска» последовательно атаковала конвой и одиночный транспорт, стреляя из надводного положения, после чего в первом случае слышала, а во втором видела попадания торпед. Из немец-

ких документов следует, что субмарина безуспешно атаковала конвой, шедший из Либавы в Готенхафен, и была замечена одним из тральщиков эскорта. Расстреляв боезапас, «Треска» 7 ноября прибыла в Турку, где до конца декабря осуществляла докование и ремонт часто выходивших из строя горизонтальных рулей.

В следующий раз Щ-307 вышла в море 4 января 1945 года и через пять суток, затраченных на борьбу со штормом, заняла позицию в районе Либавы. В первый же вечер она выпустила две торпеды по транспорту, шедшему в составе конвоя. И опять информация противоборствующих сторон совпала «с точностью до наоборот»: Калинин с мостика лодки наблюдал попадание обеих торпед и быструю гибель судна, сигнальщики немецкого сторожевого корабля V-317 — безуспешную атаку. Сторожевик ответил энергичным преследованием, сбросив на «щуку» за два часа около 70 глубинных бомб, но также безрезультатно.

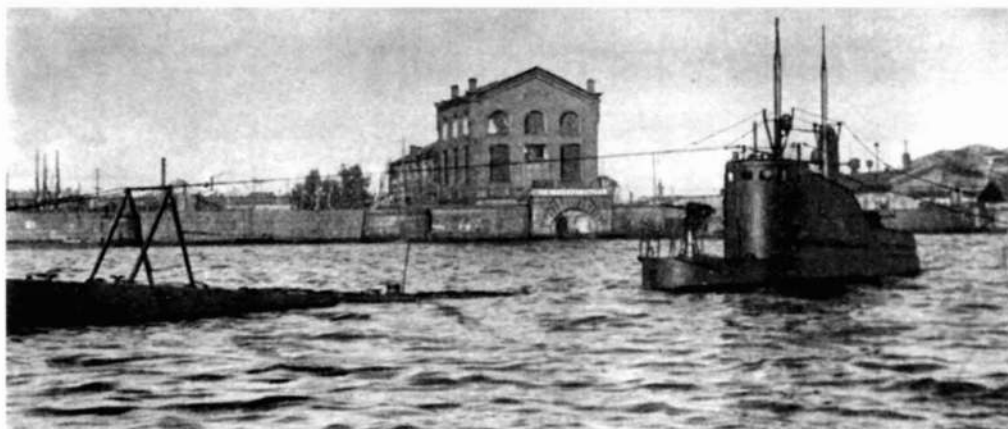
Вечером 16 января Калинин атаковал конвой на подходах к Либаве, после чего наблюдал попадание в транспорт, который якобы загорелся и начал тонуть. Уничтожение немецких документов за последние месяцы войны не дает точного ответа на вопрос, кто и с каким результатом был атакован, но считавшийся на протяжении долгого времени

жертвой данной атаки пароход «Генриетта Шульте» (1923 брт) был найден аварийно-спасательной службой КБФ в 60 м от южного мола порта Мемеля. По немецким данным он был 17 января выброшен на мелководье штормом, после чего расстрелян нашей полевой артиллерией в ходе штурма города (взят 28 января). Что же касается Щ-307, то больше ей обнаружить противника не удалось. Поход закончился тем, что 31 января при очередной доливке аккумуляторных батарей дистиллированной водой в отсеки повалил хлор. Вода оказалась загрязненной, к тому же на лодке выявился перерасход соляра. Все это заставило прервать боевое патрулирование и возвратиться в Турку, где порядком изношенная «Треска» простояла до конца войны. 6 марта 1945 г. подлодка была награждена орденом Красного Знамени, а ее ко-мандир удостоен звания Героя Советского Союза.

### Щ-308

Щ-308 «Семга» (командир — капитан-лейтенант А.Ф.Маркелов, командовал с ноября 1938 г.) стала первой лодкой ОУДПЛ, которую летом 1941 г. отправили на позицию в Балтийское море. 19 июля субмарина перешла из Ораниенбаума в Таллин и на следующий день в составе конвоя направилась в маневренную базу в бухте Триги на северном берегу острова Саарема. Утром 21-го, когда конвой достиг мыса Пакринем, входивший в его состав танкер «Железнодорожник» подорвался на mine и быстро затонул. Стоило кораблям остановиться, как караван подвергся атаке с воздуха. Столь мощное и организованное вражеское воздействие, по-видимому, настолько поразило Маркелова, что он растерялся и не придумал ничего лучшего, чем погрузиться на минном поле. Через полчаса «Семга» всплыла, но потрясение, испытанное ее командиром, похоже, отразилось на всех его последующих действиях в походе.

Вечером того же дня подлодка отправилась в Норчепингскую бухту. В ночь на 24-е командир обнаружил одиночный транспорт, от атаки которого отказался, «чтобы не прерывать зарядки». С рассветом были замечены транспорты, которые были пропущены на том основании, что «следуют в балласте». Все моторные шхуны пропускались под предлогом «малой ценности». Подобные мотивировки возникали у Маркелова на протяжении двух недель. Наконец, когда 5 августа командир получил недвусмысленный приказ атаковать любые цели на северном выходе из пролива Кальмарзунд (как говорилось ранее, шведское правительство официально объявило о разрешении на транзит германской дивизии в Финляндию через свои территориальные воды), Маркелов, увидев конвой, счел себя обнаруженным и от атаки отказался. 9 августа подлодка прибыла в Таллин и 28-го — 30-го приняла участие в печально известном «таллинском переходе». С 16 по 26 сентября субмарина стояла в Кронштадте, где чудом избежала повреждений в ходе массированных налетов самолетов Люфтваффе. Должно быть, увиденное настолько потрясло командира подлодки, что когда при очередном переходе в Ленинград Щ-308 случайно села на мель в Морском канале, Маркелов не придумал ничего лучшего, чем отдать приказ экипажу оставить корабль. Вызванный катер перевез команду на берег, а «Семгу» в конечном итоге сняли с мели и привели на Адмиралтейский завод. Спустя несколько дней командира и военного Орлова арестовали и предали суду военного трибунала, который на этот раз оказался необычайно мягок — хотя обоих исключили из партии и приговорили к расстрелу, приговор в исполнение так и не привели, а весной 42-го Маркелова вернули в кадры ВМФ. 17 октября 1941 г. командиром назначили капитан-лейтенанта И.В. Автономова, ранее командовавшего «малюткой»



Дифферентовка Щ-308  
на Неве, лето 1942 г.



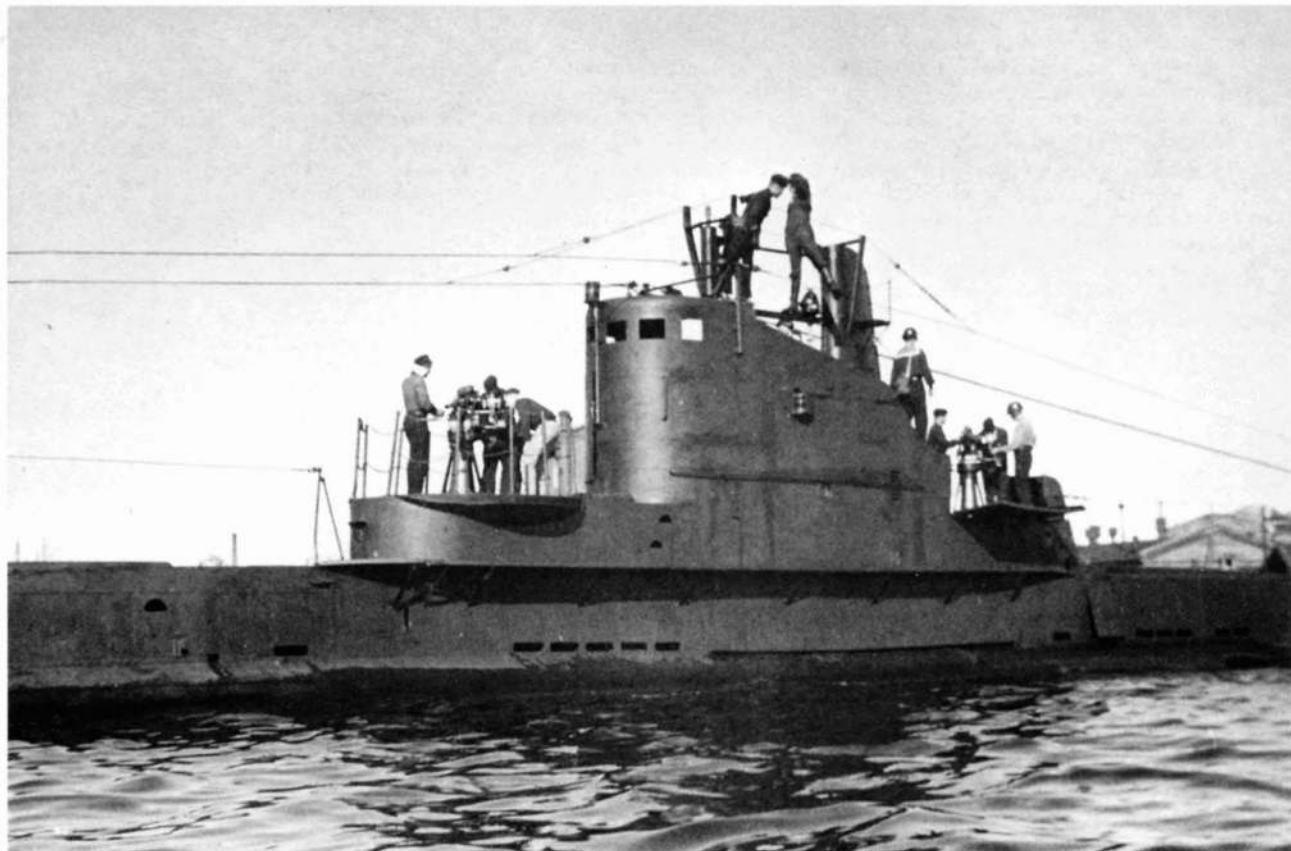
М-79. В течение зимы и весны на лодке был осуществлен ремонт, по объему соответствовавший среднему. Поскольку он осуществлялся почти исключительно силами личного состава, темпы ремонта оказались весьма низкими, и времени на боевую подготовку почти не предоставлялось.

В ночь на 19 июня 1942 г. лодка перешла в Кронштадт, а 24 июня — на Лавенсари. Тут выяснилось, что она не только не подготовлена к походу (неисправными оказались кормовые горизонтальные рули и цистерна быстрого погружения), но и нуждается в смене командования: командир БЧ-5 не сумел произвести расчет принятого груза, из-за чего лодка имела 4 т отрицательной плавучести, а Автономов, зная об этом, не проявил должной требовательности. Кроме того, он продемонстрировал полное неумение управлять подводным кораблем. Как писал в своем политдонесении военком лодки А.Н. Кольский, командиру была «свойственна крайняя медлительность, очень медленная сообразительность и абсолютное отсутствие инициативы и ориентировки в сколь угодно сложной обстановке». Дальнейшее разбирательство выявило, что экипаж не сдал даже вступительных задач, хотя командир ОУДПЛ капитан 2 ранга

Н.Э. Эйхбаум доложил об этом еще в апреле. 1 июля субмарина вернулась в Кронштадт. И снова — ремонт и подготовка к походу, но уже под руководством капитана 3 ранга Л.Н. Костылева (ранее командовал М-77).

Во второй раз на Лавенсари «Семга» пришла 16 сентября 1942 г. В ночь на 18-е она начала форсирование Финского залива, которое удачно завершилось через четверо суток. Ее позиция располагалась между островом Утё и мысом Ристна. Как ни странно, в данном районе, где пролегалась оживленная коммуникация противника, Костылеву долго не удавалось обнаружить достойных целей. В ночь на 30-е он вышел на связь, попросив направить Щ-308 на другую позицию. Командование предложило ему остаться на месте и не ошиблось. Днем 2 октября лодка атаковала финский конвой западнее Ханко. Спустя пять дней атаке из-под воды подверглось немецкое госпитальное судно «Рюген», а 19 октября — корабль-ловушка «Шифф 47». Ни одного попадания достигнуто не было, хотя сам Костылев придерживался иного мнения (он оценивал свои успехи в три потопленных транспорта общим тоннажем 16 000 брт), о чем и сообщил командованию в ночь на 20 октября. Одновременно командир передал, что лод-

**Подготовка расчетов  
45-мм орудий на Щ-308**



ка имеет повреждения прочного корпуса, и попросил разрешения вернуться в базу. Больше Щ-308 никто не видел и не слышал. По поводу причин ее гибели можно лишь заметить, что, поскольку Костылев не начал возвращения самостоятельно, а запросил разрешения, повреждения прочного корпуса, по всей видимости, сводились к сильной течи через заклепки, по-видимому, вылетевшие во время бомбежки «щуки» кораблем-ловушкой. Вряд ли лодка могла затонуть по этой причине; более близким к истине будет предположение, что «Семга» погибла в результате подрыва на mine при форсировании противолодочных рубежей «Насхорн» и «Зеесигель».

### Щ-309

Накануне войны «Дельфин» (командир корабля — капитан-лейтенант И.С. Кабо, назначен в феврале 1940 г.) вместе с другими подлодками 6-го дивизиона участвовал в учениях в Рижском заливе. Дивизион прибыл на внешний рейд Таллина на рассвете 22 июня 1941 г. и вечером следующего дня кружным путем через Моонзунд и Созлавийн ушел в Балтийское море. Вечером 25-го «Дельфин» занял позицию у шхер восточнее Стокгольма. Подобно командиру Щ-308 Маркелову, Кабо поначалу переоценивал силы противника, но вскоре справился со своими опасениями. Днем 2 июля, обнаружив конвой, командир решил выйти в торпедную атаку, однако плохо обученные торпедисты заполнили торпедный аппарат забортовой водой, и лодка, приобретя дифферент и отрицательную плавучесть, ушла на дно, пропустив цель. Другого шанса выйти в атаку не представилось, а 10 июля Щ-309 отозвали в базу. На следующий день она прибыла в бухту Кихелькона, откуда к 15 июля перешла в Кронштадт. Вновь корабль был готов к дальнему походу в начале августа, однако отсутствие свободных тральщиков и тяжелая обстановка под Таллином заставила командование КБФ временно прекратить ведение подводной войны. Лишь 27 сентября «Дельфин» снова вышел в поход в район острова Малый Тютерс, где патрулировал до 17-го числа следующего месяца. Встреч с кораблями противника не состоялось.

В конце октября подлодка прошла навигационный ремонт в Ленинграде и 8 ноября вновь вышла в море, на этот раз за пределы Финского залива: с 11 по 15 ноября она находилась в прикрытии эвакуации Ханко в районе острова Богшер, затем направились для действий на коммуникациях между Виндавой и Либавой. Пробыв в районе до 23 ноября, Кабо не обнаружил достойных целей, и

26-го лодка прибыла к Гогланду, где из-за отсутствия сил обеспечения задержалась на 10 дней. Заключительный этап возвращения пришлось совершать за ледоколом «Молотов». В Кронштадте «Дельфин» оказался только 12 декабря, а затем в сопровождении ледокола перешел на Адмиралтейский завод для среднего ремонта. К концу весны работы в основном завершились, но 28 мая 1942 г. корабль серьезно пострадал в результате аварии — при подъеме на гинях спасательного судна «Коммуна» из-за неверного расчета нагрузки одна из строп лопнула, а другие прорезали ЦГБ №2 и сделали вмятину ЦГБ №5. Это задержало готовность субмарины на два месяца.

В боевой поход Щ-309 отправилась 13 августа. В ночь на 18-е подлодка перешла к Лавенсари; вечером следующего дня Кабо начал прорыв через Финский залив, который успешно завершился утром 23 августа. Вскоре субмарина заняла позицию в Аландском море, где уже 25-го произвела безуспешную атаку, послав две торпеды в финский минзаг «Лоухи». Позиция «щуки» стала известна противнику, и он организовал ее поиск, в том числе гидросамолетами, базировавшимися на Аландские острова. В ночь на 26-е на погружающуюся лодку была сброшена бомба, которая, к счастью, повреждений не нанесла. 30 августа и 4 сентября Кабо опять атаковал финские конвои, но и на этот раз без попаданий (хотя, ориентируясь по взрывам, командир придерживался обратного мнения). Оба раза эскадрон контратаковывал субмарину, но безрезультатно — и это несмотря на то, что на Щ-309 плохо работала система БТС, из-за чего каждый ее залп своевременно обнаруживался врагом. Но 12 сентября фортуна улыбнулась советским подводникам. Сопровождавший конвой финский гидросамолет из-за неисправности бомбового замка не сумел сбросить бомбу в возникший при залпе воздушный пузырь. Причем летчик не оповестил свои суда, в результате чего лесовоз «Бонден» (695 брт) получил торпедное попадание и вскоре затонул. После этой атаки в распоряжении Кабо оставались еще три торпеды, но тут выяснилось, что управление кормовыми горизонтальными рулями полностью нарушено. «Дельфин» перешел в южную часть позиции, где его экипаж в течение недели безуспешно пытался устранить поломку. Узнав об этом, командование решило оставить Щ-309 на позиции до завершения развертывания всех субмарин второго эшелона. Лишь 29 сентября Кабо начал возвращение в базу. Подлодке вновь повезло — ни обнаруживший ее у Таллина немецкий сторожевой катер, ни трехкратное попадание на мины в Нарвском

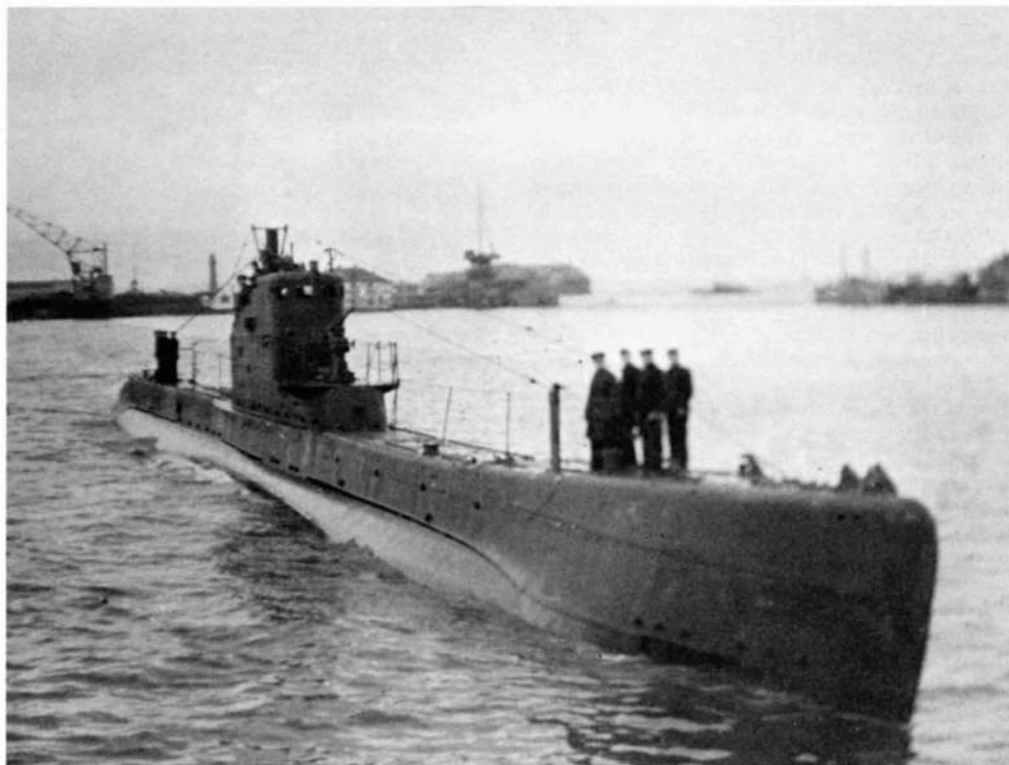


заливе не имели последствий. Поход «Дельфина» был вторым по продолжительности походом советской подводной лодки в Великой Отечественной войне — с момента выхода из Лавенсари до возвращения прошло 46 дней. По результатам весь экипаж корабля был награжден орденами и медалями, причем 13 человек представили к ордену Ленина, 15 — ордену Красного Знамени, 11 — Красной Звезды, а Кабо — к званию Героя Советского Союза (вместо этого награжден орденом Ленина). С 1 марта 1943 г. корабль получил звание гвардейского.

В строй «Дельфин» вернулся в начале июня 1943 г. Тремя месяцами раньше его командиром стал бывший старпом с Щ-307 капитан 3 ранга Н.А. Филлов. Летом 1944-го подлодка отрабатывала курс боевой подготовки в Кронштадте и на Ладожском озере и по первому сигналу вышла по финскому шхерному фарватеру в Балтийское море.

Накануне этого, 2 октября, произошло неприятное, но вполне характерное для того времени событие. Механик лодки Д.М. Базлов обвинил Филова в трусости и неспособности командовать кораблем. В результате разбирательства клеветник был арестован и осужден на 10 лет, но развившаяся у Филова на нервной почве «куриная слепота» заставила субмарину покинуть позицию у Виндавы. 27 октября, на следующий день после возвра-

щения в Турку, командование принял срочно переведенный с Щ-303 капитан 3 ранга П.П. Ветчинкин. Уже через 4 суток подлодка с командиром, совершавшим свой первый боевой поход (в прошлом Ветчинкин служил на ТОФе), вновь вышла в море. Первоначально ее направили к Мемелю, затем к Виндаве. Здесь Ветчинкину крупно повезло — утром 10 ноября из надводного положения он потопил транспорт «Карл Кордс» (903 брт). В последующие дни командир пытался атаковать конвой, но безуспешно. 16 ноября командование перевело подлодку к полуострову Сырве (о. Саарема), на котором немцы при поддержке крупных надводных кораблей пытались сдержать натиск многократно превосходящих советских войск. Вот здесь и выяснилась неготовность командира и экипажа к осуществлению сколько-нибудь сложных задач. Первые пять суток Ветчинкин искал врага в 27—35 милях от берега, хотя вести огонь по сухопутным целям с такой дистанции немецкие корабли не могли. Получив 21 ноября приказ атаковать противника в 6 миль от берега, командир выпустил две торпеды по эсминцу, которые противник даже не заметил. Впоследствии Ветчинкин утверждал, что слышал взрывы торпед, а затем и глубинок, но, по всей видимости, он принял за них взрывы бомб, сбрасывавшихся советской авиацией. Вернувшись в прежний район для пере-



**Слева:**  
торжественная встреча  
Щ-309 в Кронштадте,  
10 октября 1942 г.

**Внизу:** комендоры Щ-309  
готовятся открыть огонь  
по воздушной цели,  
зима 1942/43 г.

зарядки торпедных аппаратов, командир Щ-309 вновь подошел к району маневрирования вражеской эскадры через два дня. Обнаружив корабли врага, он так и не осмелился атаковать их, мотивируя свое решение малыми глубинами и плохой подготовкой личного состава. В ночь на 24-е немцы эвакуировали свои войска с Сырве, а Щ-309 вернулась на позицию к Виндаве. Утром 7 декабря из надводного положения ей удалось уничтожить транспорт «Норденхам» (4592 брт). Израсходовав все торпеды, 11 декабря «Дельфин» вернулся в Турку. В своих «Выводах» о походе комбриг капитан 1 ранга С.Б. Верховский записал: «Принимая во внимание, что командир ПЛ был в боевом походе в первый раз, причем не на своей ПЛ и с совершенно незнакомым ему личным составом, считать его действия на позиции вполне удовлетворительными».

Очевидно, написав эту резолюцию, комбриг решил лично показать экипажу, как следует воевать, поскольку в следующем походе он взялся лично обеспечивать действия Ветчинкина. 18 февраля 1945 г. субмарина вышла в море и вечером 22-го заняла позицию у Либавы. Утром «Дельфин» успешно атаковал конвой, потопив из его состава транспорт «Гёттинген» (6267 брт). На борту судна находилось 1300 солдат маршевого пополнения для курляндской группировки, из которых около сотни погибло. В







**Командир Щ-309 Павел Петрович Ветчинкин — один из наиболее результативных балтийских подводников завершающего этапа войны**

течение 5 часов немецкие тральщики преследовали лодку, сбросив 36 глубинных бомб. В результате бомбардировки временно вышел из строя командирский перископ, появились вмятины в прочном корпусе. Атаки в вечернее время 24 и 26 февраля (в последнем случае субмарина выпускала торпеды дважды) не принесли успеха из-за несовершенства ночного прицела, невозможности сблизиться с целью в условиях полнолуния и штормовой погоды. 4 марта Щ-309 вернулась в базу. Планово-предупредительный ремонт быстро закончился, и 30 марта «Дельфин» вышел в район Борнхольма, но в пути следования был перенаправлен в восточную часть Данцигской бухты. Необходимость проводить ночь вдаль от побережья Земландского полуострова (ночью в районе действовали наши торпедные катера) привела к тому, что лодка очень долго не имела встреч с транспортом противника. Утром 19 апреля Ветчинкин атаковал тральщик, а 24-го сторожевой корабль — и оба раза промахнулся. После этого подлодка была переведена в западную часть бухты к побережью полуострова Хель. Здесь также не удалось обнаружить ни одной крупной цели, в то время как вражеские корабли ПЛО неоднократно садились «Дельфину» «на хвост». В ночь на 6 мая на лодке вышел из строя один из дизелей, и Ветчинкин начал возвращение в базу. Известие об окончании войны экипаж Щ-309 получил, находясь в море. Любопытно отметить, что несмотря на то, что «Дельфин»

стал самым результативным подводным кораблем КБФ завершающего периода войны, никаких новых наград он не получил — близкие к истине доклады Ветчинкина оказались по всем статьям превзойденными его менее объективными коллегами.

### Щ-310

Щ-310 «Белуха» (командир — капитан-лейтенант Д.К. Ярошевич) вышла в первый боевой поход в ночь на 25 июня 1941 г. вместе с другими лодками дивизиона. До 9 июля она патрулировала в пустынном районе между шведскими островами Готска-Санден и Форэ, и первая встреча с противником состоялась только в ночь на 11-е, при возвращении к нашим берегам. Подводники готовились войти в бухту Кихельконна, когда был обнаружен силуэт неизвестного корабля. Спустя мгновение в нем опознали подводную лодку противника (ею оказалась германская U-144). Хотя Щ-310 шла выгодным для атаки курсом, находившийся на борту командир 6-го ДПЛ капитан 2 ранга М.В. Федотов приказал погрузиться и лечь на несколько часов на грунт. При разборе похода такие действия были признаны граничащими с трусостью, и Федотова понизили в должности до командира лодки.

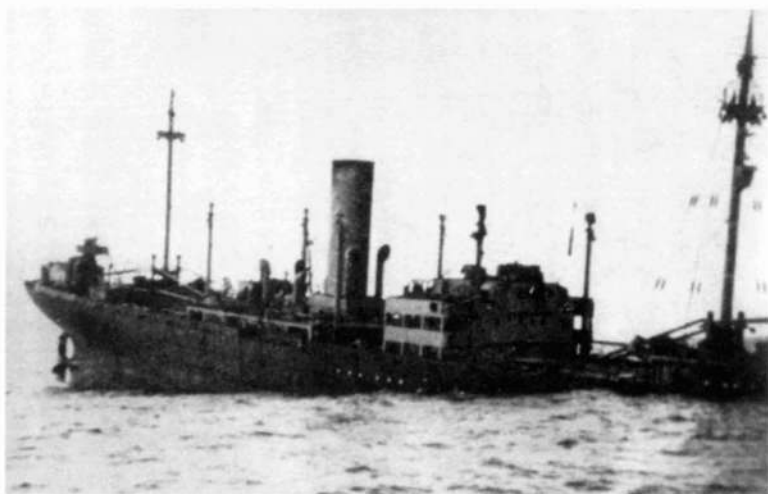
Тем временем «Белуха» перешла из Таллина в Кронштадт и в начале августа была готова к следующему походу. Однако тяжелая обстановка на ТВД вынудила командование КБФ изменить планы. Щ-310 должна была уйти в море



**Щ-309 на Ладожском озере, лето 1944 г.**

в конце сентября вслед за Щ-319 и Щ-320, но гибель одной и длительное молчание второй помешали осуществить этот план. «Белуха» вошла в состав базировавшегося на Лавенсари и Гогланде Передового отряда КБФ. 16 октября во время шторма в бухте Суркюля она несколько раз ударилась о стоявшую рядом Л-3 и была вынуждена вернуться на завод №194. Здесь лодке предстояло пройти усиленный средний ремонт со сменой дизелей. К концу лета 1942 г. работы были в основном закончены. 16 сентября субмарина перешла в Кронштадт, и в ночь на 20-е ее отконвоировали в точку погружения юго-западнее Лавенсари.

«Зееигель» удалось форсировать через северный гогландский проход, но при зарядке батарей в ночь на 22-е «Белуху» атаковали финские сторожевые катера. Сначала показалось, что сброшенные ими глубинные бомбы не нанесли повреждений, но позже выяснилось, что это не так. Спустя трое суток лодка вышла в Балтийское море и направилась в северную часть Данцигской бухты. В успехе прорыва немалую роль сыграл профессионализм штурмана — лейтенанта Г.М. Егорова (впоследствии известного подводника, адмирала флота, Героя Советского Союза). Рано утром 28 сентября лодка прибыла в район банки Штольпе и через сутки произвела первую торпедную атаку. Ее целью оказался одиночный транспорт, по которому Ярошевич стрелял из надводного положения. После промаха первого двухторпедного залпа была выпущена третья торпеда, которая начала описывать циркуляцию. Очевидно, ее гироскоп получил повреждения во время бомбежки, и лишь зоркость сигнальщика спасла субмарину от гибели. Четвертая торпеда наконец-то попала в цель, утопив германский транспорт «Франц Рудольф» (1419 брт). Следующей ночью командир выпустил все содержимое носовых аппаратов по пароходу «Аннелиз Кристоферсен», но безрезультатно. Последняя торпеда (одна была утеряна при форсировании Финского залива) ушла «в молоко» при попытке вечером 3 октября атаковать немецкую подлодку, отрабатывавшую учебные задачи. На этот раз не сработала система БТС, и противник, наверняка заметивший вынырнувшую рубку, без труда избежал попадания. Обидно сознавать, что огромный риск, которому подвергался экипаж лодки при прорыве в море, не увенчался достойной победой только из-за того, что Ярошевич пренебрег рекомендациями применять метод стрельбы «с временным интервалом». В ночь на 7-е лодка приступила к обратному форсированию залива. 9 октября в 12.25, когда команда готови-



лась к обеду, прогремел мощный взрыв. К счастью, субмарина задела не саму мину ЕМС (ВВ — 270 кг тротил-гексоген-алюминия), а лишь нижнюю часть ее противотальной трубки. Смещение последней вызвало взрыв мины примерно в 19,5 м выше носовой части корабля. И все же полученные повреждения носили критический характер. В пяти первых отсеках появились течи, вышли из строя перископы, эхолот и акустические приборы, разбилось несколько аккумуляторных баков, отказали многие приборы и механизмы. Правда, гироскоп и дизеля остались целы. Всплыв через несколько часов с грунта, «Белуха» уже не могла погрузиться. Если бы место подрыва находилось не северо-восточнее Гогланда, а хотя бы на пару десятков миль западнее, трагический финал был бы неминуем. Ярошевичу и его экипажу повезло: больше лодке не попалось ни одной мины, и тем же вечером она встретила в точке рандеву с нашими

**Гибель германского транспорта «Гёттинген», потопленного лодкой Щ-309 23 февраля 1945 г.**



**Одна из «шук» V-бис  
серии в Кронштадте,  
довоенное фото**

катерами. 13 октября Щ-310 прибыла в Кронштадт. До августа 1943 г. лодка простояла в Ленинграде в аварийном ремонте.

В марте 1944-го в командование субмариной вступил капитан 3 ранга С.Н. Богорад, ранее исполнявший должность старпома на Д-2. Следующие полгода были посвящены интенсивной боевой подготовке. Когда в сентябре Балтика вновь оказалась открытой для наших субмарин, «Белуха» ушла в море в числе первых. Уже утром 6 октября она прибыла в район Виндавы, где вскоре добилась видимого успеха. Выпустив две

торпеды с дистанции 4 кбт из надводного положения, командир и вся верхняя вахта наблюдали попадание торпеды и гибель транспорта, ушедшего в воду с вращающимися винтами. Несмотря на наличие этих подробностей, в немецких документах упоминаний о данной атаке нет. В ночь на 8-е на юго-западных подходах к Виндаве Богорад атаковал сначала «сторожевик» (по-видимому, шедший в голове конвоя тральщик М-17), а затем крупный транспорт. Выпустив три торпеды, командир вскоре услышал взрывы, свидетельствовавшие о гибели транспорта RO-24 (4499 брт), затонувшего примерно с 260 немецкими военнослужащими. Днем 10 октября «Белуха» неудачно атаковала из-под воды еще один конвой и в ночь на 14-е выпустила две оставшиеся торпеды в крупный транспорт, который, по данным визуального наблюдения, через 3 минуты затонул. Несмотря на то, что после атаки командир слышал взрывы, классифицированные им как взрывы глубинных бомб, немцы эту атаку не зафиксировали. 16 октября лодка прибыла на Ханко, откуда ей пришлось возвращаться для ремонта в Кронштадт — договоренность с финнами о ремонте наших субмарин еще не была достигнута.

4 декабря Богорад вновь занял позицию у Виндавы. За прошедшее время обстановка здесь значительно изменилась. Интенсивность движения судов сократилась, а силы ПЛО противника заметно усилились. Такая же картина наблюдалась у Либавы, куда «Белуху» перевели 14 декабря. Лишь в ночь на 21-е западнее Мемеля Щ-310 удалось атаковать конвой из надводного положения, после чего весь состав верхней вахты наблюдал взрывы и гибель судна. Увы, и на этот раз документы противника не дают оснований считать, что была одержана победа. Примерно такая же ситуация сложилась со следующей атакой лодки. 30 декабря с дистанции в одну милю Богорад наблюдал попадание своей торпеды, взрыв на транспорте (от сильного сотрясения в первом отсеке «Белухи» пропал свет), его опрокидывание и гибель. Тем не менее, в германских документах нет упоминаний о событиях, которые как-то можно было бы связать с этим описанием. Наконец, в ночь на 2 января Щ-310 после длительной погони неудачно атаковала конвой, была обнаружена и подверглась преследованию. 7 января лодка выпустила с дистанции 3 кбт три торпеды, через 32 секунды наблюдала два попадания, погрузилась, была контратакована охранением, но и в этом случае объект атаки остается неизвестен. К этому времени срок автономности лодки подошел к концу, и 15 января она прибыла в Турку. Здесь ее ожидал

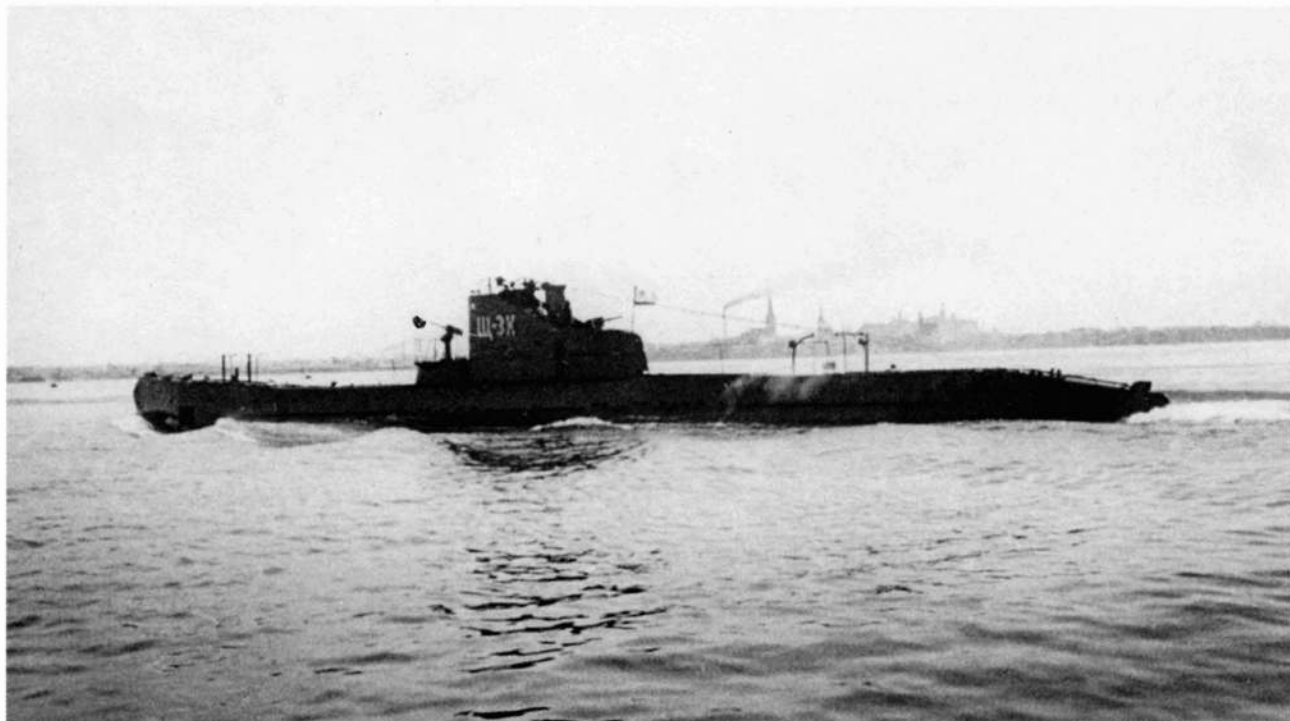
неспешный, но качественный финский ремонт. 6 марта командир и экипаж с радостью узнали о награждении Щ-310 орденом Красного Знамени, а 23-го субмарина вновь вышла в море для действий у Либавы. Как и в предыдущем походе, встречи с кораблями противника (кроме кораблей ПЛО) были редкими, хотя теперь появилась возможность использовать для перехвата конвоев данные воздушной разведки. Именно благодаря им состоялись успешные атаки в ночь на 27 марта и 14 апреля (12 апреля при стрельбе по конвою Щ-310 промахнулась). Несмотря на наблюдавшиеся взрывы и последующее преследование, зарубежных данных, подтверждающих это, нет. Две финальные атаки — 22 и 24 апреля — оказались неудачными, видимо, из-за неисправности торпед 45-36. Расстреляв боезапас, 26 апреля «Белуха» прибыла в Турку, где и встретила известие об окончании войны. Вскоре лодка, требовавшая серьезного ремонта, ушла в Кронштадт. Указом от 8 июля 1945 года С.Н. Богорад был удостоен звания Героя Советского Союза.

### Щ-311

Подлодка Щ-311 «Кумжа» (командир — капитан-лейтенант П.А. Сидоренко) в ночь на 25 июня 1941 г. ушла в район восточного побережья острова Готланд. На выходе из Созлавына ее внезапно атаковала германская U-145, но выпущенная торпеда прошла мимо. На позиции Сидоренко, подобно большин-

ству других командиров-подводников в начале войны, действовал крайне пассивно. Лодка патрулировала достаточно далеко от берега, и все ее потенциальные цели обнаруживались либо слишком поздно, либо в местах, где командир опасался выскочить на мелководье. Единственная попытка атаки сорвалась днем 2 июля, когда после команды «пли» выяснилось, что торпедные аппараты к стрельбе не готовы — отдать команду «товсь» командир от волнения забыл. Вечером 11 июля субмарина прибыла в бухту Кихельконна, а 15-го — в Кронштадт. Второй поход лодка совершила между 27 сентября и 18 октября в район западнее Гогланда, но противника не встретила. В начале следующего месяца «Кумжу» решили использовать за пределами Финского залива. 9 ноября лодка покинула Кронштадт, затем вместе с направлявшимся на Ханко конвоем дошла до острова Кэри и утром 11-го вышла из залива. Районом ее действий должно было стать восточное побережье шведского острова Эланд, к которому Щ-311 подошла вечером 12 ноября. На третью ночь у маяка Каппельудден был обнаружен транспорт, который Сидоренко атаковал одиночными торпедами. Но первые две (типа 53-27) прошли под целью и взорвались на берегу, третья (45-36) утонула сразу после выстрела, четвертая (45-36) повернула влево и прошла мимо судна, пятая (53-27), выпущенная из кормы, по-видимому, тоже утонула. Раздосадованный Си-

*Щ-311 на рейде Таллина, 17 мая 1941 г.*







Командоры  
45-мм орудия  
подводной лодки Щ-311

доренко приказал открыть огонь из 45-мм орудия, но на четвертой минуте в бой вступила шведская береговая батарея, заставив «Кумжу» погрузиться. По наблюдению командира, атакованный им пароход выбросился на берег, однако шведская сторона до сих пор не приводит подробностей инцидента. 17 ноября штормовое повреждение кормовых горизонтальных рулей вынудило подлодку вернуться в Кронштадт. Спустя неделю корабль ошвартовался у стенки завода №194, где ему предстояло пройти средний ремонт со сменой дизелей.

В январе 1942 г. Щ-311 получила нового командира — им стал капитан-лейтенант А.С. Пудяков, служивший до того старпомом на Щ-320. В строй она вошла лишь в сентябре, а в ночь на 11 октября в составе конвоя отправилась на Лавенсари. Сильный ветер и волнение заставили корабли укрыться в бухте Норре-Каппельлахт. Только в полночь 12 октября «Кумжа» погрузилась на Восточном готландском плесе. Ее путь лежал в хорошо знакомый район между островами Готланд и Эланд, но до него субмарина не дошла. За рубежом считают, что тем же вечером юго-западнее маяка Тийскери лодку потопили финские сторожевые катера VMV-13 и VMV-15, однако представляется сомнительным, чтобы лодка менее чем за сутки смогла преодолеть столь значительное расстояние, к тому же зачем-то отклонилась от своего маршрута. Скорее всего, причиной гибели «Кумжи» стала одна из многочисленных мин заграждения «Зеесигель» в районе острова Большой Тютерс, тем более, что днем 12 октября в этом районе противник зафиксировал взрыв мины, после которого на поверхности появилось масляное пятно, куда финский самолет сбросил две глубинных бомбы.

### Щ-317

К началу войны Щ-317 (командир — капитан 3 ранга А.Г.Андронов, назначен в феврале 1938 г.) вместе с остальными субмаринами бывшего 17-го дивизиона находилась на таллинском судоремонтном заводе, где заканчивала средний ремонт. Для его завершения пришлось перейти в Кронштадт, поэтому готовность лодки к боевым действиям отодвинулась на осень. В сентябре—октябре (28.9—16.10.1941) корабль осуществлял патрулирование в восточной части Финского залива, но как только выяснилось, что германский флот не планирует прорыв через этот весьма миноопасный район, командование КБФ приняло решение развернуть подводные силы в открытой части Балтики.

Вечером 2 ноября Щ-317 вышла на позицию в районе о. Эланд. По плану она должна была форсировать Финский за-

лив за тралами направлявшегося на Ханко конвоя. Местом randeу определили остров Гогланд, куда подлодка прибыла на несколько часов раньше судов. Андронов принял решение дожидаться конвоя лежа на грунте, что и предопределило дальнейшее развитие событий. Услышав шум винтов, «щука» всплыла и тут же была обстреляна малыми охотниками эскорта. До того, как командиры разобрались в ситуации, один из 45-мм снарядов пробил прочный корпус подлодки в районе 28—29 шпангоутов. В довершение всего, при входе в бухту Суркюля из-за возникшего замыкания в цепи освещения выключились батарейные автоматы. Перепутав в темноте задний ход с передним, дизелисты загнали субмарину на камни... После всего этого «щуке» пришлось вернуться в Ленинград для ремонта, который в условиях блокадной зимы затянулся до начала 1942 г. За это время на лодке сменилось командование. Андронов перешел на крейсерскую К-51, а его место занял капитан-лейтенант Н.К. Мохов, командовавший ранее дивизионом «малюток». К весне лодка была полностью готова к выходу на коммуникации противника и включена в состав 1-го эшелона. Единственной проблемой оставалась подготовка нового командира, ранее никогда не служившего на «щуках». Обеспечивать его действия предстояло опытному подводнику, комдиву и участнику войны в Испании В.А. Егорову. В ночь на 6 июня субмарина перешла в Кронштадт, а вечером 11-го покинула бухту Норре-Каппельлахт, начав поход в район шведского порта Карлскрона. В ночь на 16 июня Мохов первым из состава своего эшелона сообщил о выходе в открытое море. Любопытно отметить, что вражеская радиоразведка запеленговала это радиосообщение, но в штабе пришли к выводу, что передача велась с немецкого тральщика — слишком уж невероятным казался прорыв советской подлодки на просторы Балтики. Сразу после этого поступило донесение о первой победе — потоплении в районе о. Богшер финского транспорта «Арго» (2513 брт). 14 членов его экипажа, уцелевшие после атаки, пересели в спасательные плотники, которые вскоре обнаружил и взял на буксир шведский пароход «Улла». Только после этого немцы признали, что в открытом море действует как минимум одна русская субмарина. Продолжая движение на позицию, вечером 18 июня Мохов торпедировал одиночное датское судно «Орион» (2405 брт). Хотя сразу после взрыва экипаж в панике покинул транспорт, «Орион» не затонул, а спустя 4 дня был отбуксирован шведами в Висбу. Пока противник и нейтралы разрабатывали комплекс необходимых мер, в



**Николай Константинович Мохов. В 1941 г. командовал дивизионом «малюток», в 1942 г. возглавил экипаж подлодки Щ-317, на которой совершил один из наиболее результативных походов советских подлодок в годы войны**

Подлодка Щ-317  
и транспорт  
«Отто Кордс»,  
потопленный ею  
8 июля 1942 г.



полдень 22 июня Щ-317 потопила у восточного побережья Эланды шведский пароход «Ада Гортон» (2399 брт). Возможно, на судне отсутствовали марки нейтралитета, поскольку оно шло в Германию с грузом военной контрабанды — железной руды. Нападение произошло в шведских территориальных водах, на глазах у артиллеристов береговой батареи, видевших торпедный след и показавшуюся из воды рубку подлодки. После этого случая командование шведского флота отдало приказ, разрешавший атаки любых обнаруженных подводных лодок, как в территориальных водах страны, так и за ее пределами, если они угрожают шведским судам. Одновременно с 24 июня было отдано распоряжение о конвоировании шведскими военными кораблями своих и немецких судов. Вскоре после выхода этих распоряжений, 1 июля «щука» неудачно напала у Эланды на шведский транспорт «Галеон», после чего была контратакована эсминцем «Эреншельд». Прорежури в

южного входа в пролив Кальмарзунд еще несколько дней и не добившись новых побед, Мохов перешел к Карлскроне, где утром 8 июля потопил германский пароход «Отто Кордс» (966 брт). По всей вероятности, данный успех был достигнут последней имевшейся на борту торпедой. Словно догадываясь об этом, командование бригады отправило радиogramму с требованием немедленно доложить обстановку. Последнее сообщение Мохова гласило: «Утопил 5 транспортов противника водоизмещением 46 тыс. тонн. Торпед не имею. Прошу сообщить позицию С-4». Ответная передача с разрешением начать возвращение «домой» ушла в ночь на 11-е, после чего связь с лодкой прервалась.

Что могло стать причиной ее гибели? Изучение немецких документов показывает, что между 12 и 15 июля имело место несколько случаев, которые можно было истолковать как гибель подводной лодки. Один раз неопознанный подводный объект бомбили немецкие тральщики в центре залива, дважды наблюдались детонации мин на минных полях, после чего в точках взрывов якобы наблюдались пузыри воздуха и масляные пятна. Но наиболее заслуживающее внимания донесение сделали финны. Вечером 13 июля к югу от отмели Каллбодагрудн их самолет обнаружил масляный след, медленно перемещавшийся в восточном направлении. На следующий день два самолета СБ точно перед началом следа сбросили три глубинные бомбы, рассчитанные на глубину 25 и 60 м. Несмотря на это маслянистая полоса продолжала движение на восток. Вечером прибыли минный заградитель «Руотсинсалми» и сторожевой катер VMV-6, которые незамедлительно приступили к бомбардировке изголовья следа. После 11-й бомбы масло потекло сильнее, появились

пузыри воздуха. Результатом сброса пяти дополнительных бомб, установленных на 60—80-метровую глубину, было появление дизельного топлива, большие пузыри воздуха и всплывшая бескозырка. Масло продолжало появляться на поверхности еще в течение нескольких дней. Из немецких документов следует, что точка, где завершилась эта атака, имеет координаты 59°52,7' с.ш., 26°00' в.д. Там ли находится остов «щуки» может подтвердить только водолазное обследование. Впрочем, нет никакой уверенности в том, что лодка Мохова погибла в Финском заливе — о начале его форсирования она так и не донесла. Периодически возникающие слухи о том, что Щ-317 найдена, не сопровождаются официальными подтверждениями, а это значит, что место гибели лодки, совершившей один из наиболее ярких и результативных подводных рейдов на Балтике, остается неизвестным. Весь экипаж «щуки» был посмертно награжден орденами и медалями, но про обеспечивавшего поход командира Егорова первоначально забыли, и присвоили ему орден Ленина только в 1991 году.

### Щ-318

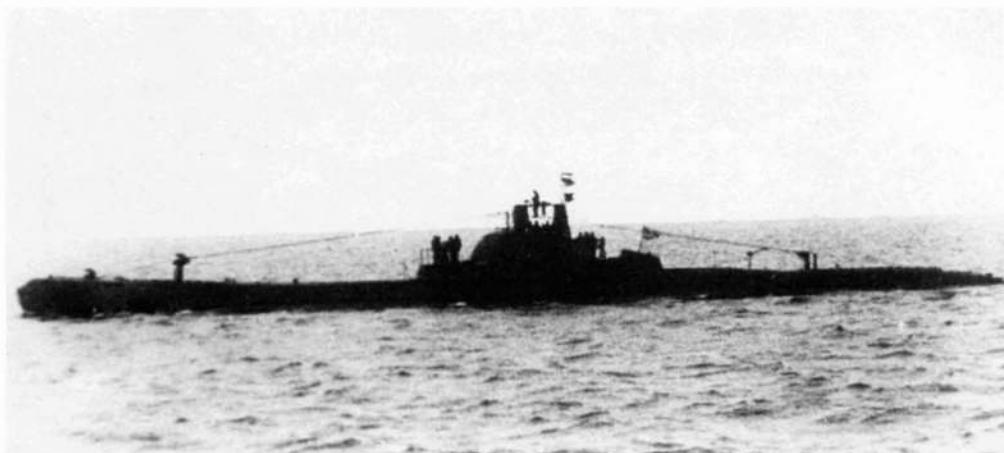
После окончания ремонта Щ-318 (капитан 3 ранга В.К. Афанасьев, назначен в декабре 1940 г.) находилась в Кронштадте, в готовности к боевому походу. Таллиннская трагедия, наступление немцев на Ленинград, налеты и обстрелы Кронштадта (26 сентября в результате близкого разрыва снаряда субмарина получила осколочные повреждения, погибли штурман, механик, легкое ранение получил командир) не дали возможности выйти в море раньше конца октября. Позицией «щуки» должно было стать Аландское море, но достигнуть его ей так и не удалось. Утром 27 октября, спустя 11,5 часа после выхода из базы субмарина внезапно вылетела на камни у южной оконечности острова Гогланд.

Так закончилась попытка форсировать восточную часть Финского залива на полной скорости в ночное время при полном отсутствии навигационных ориентиров. Для снятия корабля потребовалась помощь трех тральщиков, сопроводивших тяжело поврежденную подлодку в Кронштадт. С этого момента Щ-318 начала преследовать серия неудач, хотя в конечном итоге субмарина оказалась единственной балтийской «щукой» X серии, пережившей войну. В кампании 1942 года она не приняла участия из-за того, что 13 октября во время учебного выхода на Неве ударились о бык Володарского моста. Еще раньше, в августе, когда выяснилось, что ремонт затягивается, весь экипаж был переведен на Щ-407. Новым командиром стал капитан 3 ранга Н.Н. Бутышкин, которого, в свою очередь, в июле 1943 года сменил капитан 3 ранга Л.А. Лошкарев. 8 октября того же года взорвавшийся на Кронштадтском рейде снаряд повредил осколками легкий корпус «щуки». Лишь в следующем году подлодке довелось принять участие в боевых действиях.

Первый поход Щ-318 в район Либавы (5.10—19.11.1944) трудно назвать удачным. Фактически командир и экипаж лодки, не имевшие боевого опыта (Лошкарев, правда, участвовал в походе С-12 в 1942 г. в качестве вахтенного офицера), повторили те же ошибки, которые экипажи других субмарин совершали в 1941-м. Здесь и неумение управлять лодкой в торпедной атаке, и несоблюдение правил эксплуатации и обслуживания механизмов. Так, из-за перекрытого клапана замещения соляра в топливной цистерне в находящемся внутри прочного корпуса расходном баке появилась трещина. Из 20 встреч с одиночными и групповыми целями Лошкареву удалось лишь трижды выйти в торпедные атаки (15, 29 октября и 4 ноября). В половине случаев их срыв объяснялся отказом тех или иных приборов и механизмов, что, в



**Командир 4-го дивизиона бригады ПЛ КБФ капитан 2 ранга В.А. Егоров**



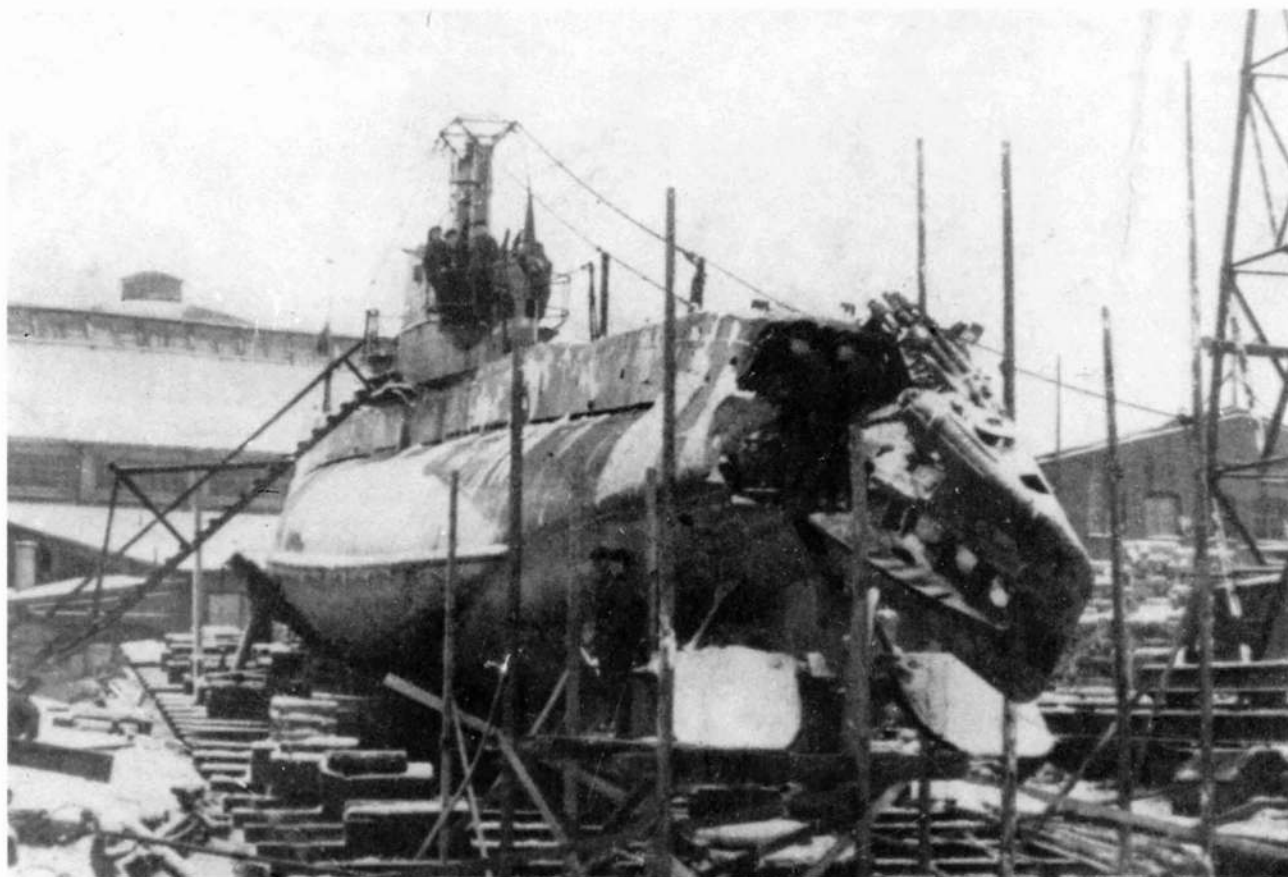
**Подводная лодка Щ-318. На палубе в носовой части видны резаки устройства для преодоления сетевых заграждений**



свою очередь, было следствием плохой подготовки личного состава. Вопреки докладу о потоплении одного транспорта, реально счет лодки так и остался не открытым — наблюдавший командиром взрыв торпед произошел из-за преждевременного срабатывания неконтактного взрывателя НВС. За длительным походом последовал ремонт. Вновь выйти в море удалось вечером 12 января 1945 г. Район действий находился на южных подступах к Либаве. За время, которое Щ-318 простояла в ремонте, противник значительно усилил свою базовую ПЛО. Все это создавало дополнительные трудности, поскольку искавшая конвои ночью в надводном положении «щука» легко могла превратиться из охотника в жертву. Несколько первых встреч с караванами оказались безрезультатны, но поздним вечером 4 февраля Лошкарев трехторпедным залпом отправил на дно танкер «Хиддензее» (643 брт). Других побед, к сожалению, добиться не удалось. Ранним утром 10 февраля командир обнаружил внезапно вынырнувший из темноты катер, который, заметив лодку, сразу же устремился на таран. Уклониться от столкновения не удалось, и в момент погружения субмарины потряс сильней-

ший удар. Всплыв спустя час в надводное положение, подводники смогли полностью оценить картину разрушений: перебиты приводы управления кормовыми горизонтальными рулями, повреждены сами рули, вертикальный руль и торпедный аппарат №6, кормовая оконечность легкого корпуса длиной 4 м свисала вниз, удерживаемая исключительно нижними продольными связями. Что за корабль нанес ей такие повреждения, остается невыясненным по сей день. Согласно предположениям многих историков, это был вспомогательный прорыватель минных заграждений «Аммерланд» (2452 брт), значащийся затонувшим в результате столкновения с эс-кортным кораблем в тот самый день и примерно в том же месте, где Щ-318 подверглась тарану. Но при этом остается много вопросов: во-первых, мог ли этот сравнительно крупный корабль совершать переход в одиночку, поскольку акустики лодки никаких дополнительных шумов не слышали; во-вторых, представляется сомнительным, чтобы судно подобного размера смогло затонуть из-за повреждений, полученных при нанесении таранного удара по легкому корпусу субмарины. Что же касается Щ-318, то она, управляясь винтами,

**Внизу и на странице  
справа: повреждения,  
полученные лодкой Щ-318  
в результате таранного  
удара немецкого  
сторожевого корабля.  
Турку, март 1945 г.**



носовыми рулями и изменением балласта, 14 февраля вернулась в Турку. Ремонт корабля затянулся до 11 мая.

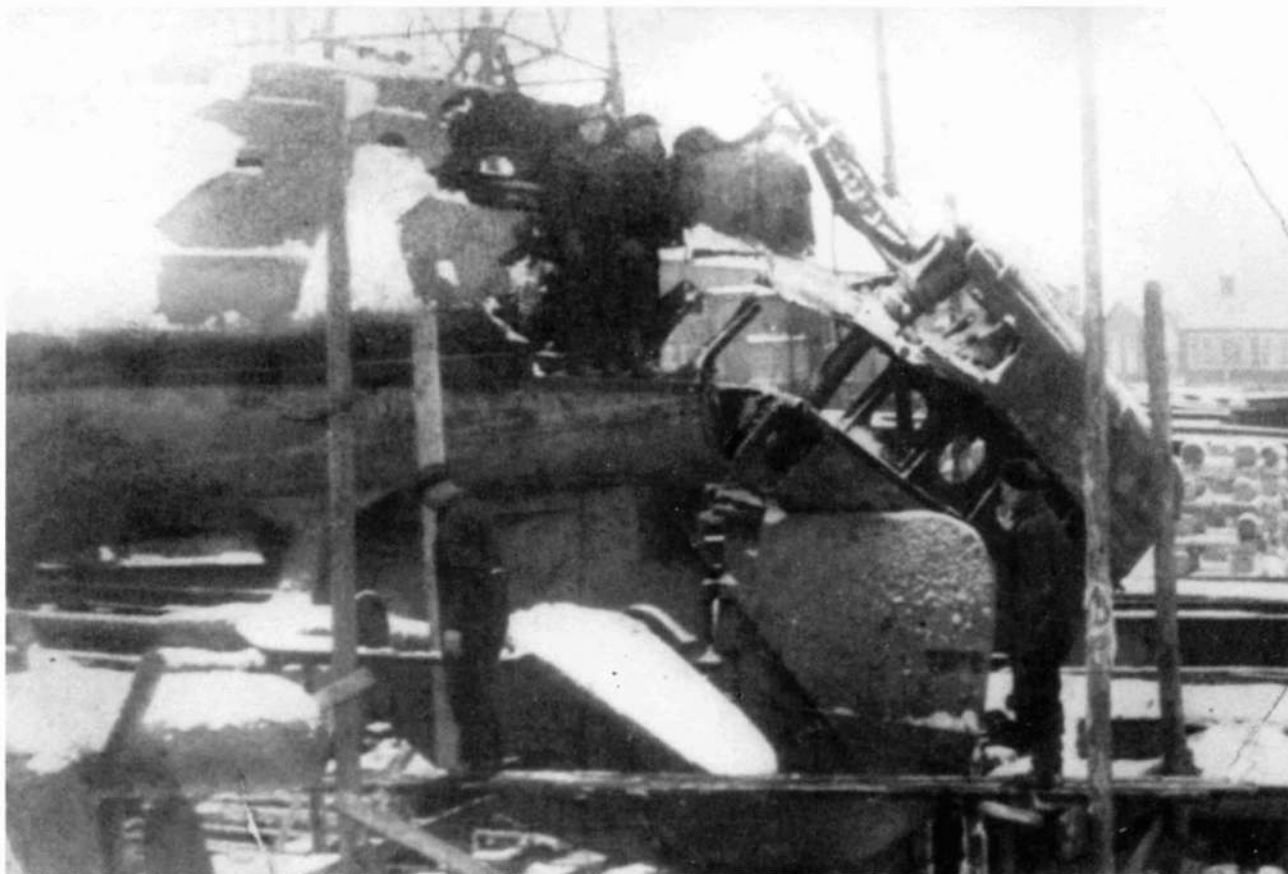
### Щ-319

Подобно своим сестершипам, Щ-319 (капитан-лейтенант Н.С. Агашин, назначен в феврале 1939 г.) оказалась готовой к боевым действиям лишь в сентябре 1941 года. Ее командир и экипаж прошли школу финской войны и потому считались одними из самых опытных в подводных силах флота. Вечером 20 сентября подлодка ушла в район Либавы и больше ни разу не заявила о себе. С субмарины не поступило сигнала об окончании форсирования Финского залива, но это не может служить доказательством гибели корабля вскоре после выхода из базы. Напротив, есть косвенные факты, которые говорят об обратном. Так, утром 28 сентября сигнальщики возвращавшегося в Мемель вражеского соединения, куда входили крейсера «Лейпциг» и «Эмден», внезапно обнаружили приближающиеся следы торпед. Вскоре с миноносцев охранения последовал доклад об обнаружении подводного объекта. Крейсера сумели уклониться, а миноносцы произвели безрезультатное бомбометание. На следующий день, еще

одной подводной атаке в том же районе подверглась пара немецких тральщиков. Можно предположить, что все эти эпизоды были результатом действий лодки Агашина. Щ-319 могла погибнуть как в районе своей позиции — например, на минах, выставленных вдоль латвийского побережья летом 1941-го, так и при возвращении в базу, при форсировании начиненного минами Финского залива.

### Щ-320

Щ-320 (капитан-лейтенант И.М. Вишневский) оказалась одной из наименее подготовленных к войне субмарин. Дело в том, что в сентябре 1940 года командование КБФ было вынуждено не только сменить командира подлодки капитан-лейтенанта Т.Г. Мартемьянова, но и 100% ее личного состава. Старый экипаж был полностью разложен бывшим командиром, который пьянствовал, не признавал и не требовал дисциплины, а также принуждал некоторых матросов к сожительству. Новая команда за оставшийся до конца летней кампании месяц, конечно же, не смогла отработать ни одной задачи боевой подготовки, а после ее окончания корабль стал в средний ремонт. И, тем не менее, Щ-320 оказалась одной из первых подводных



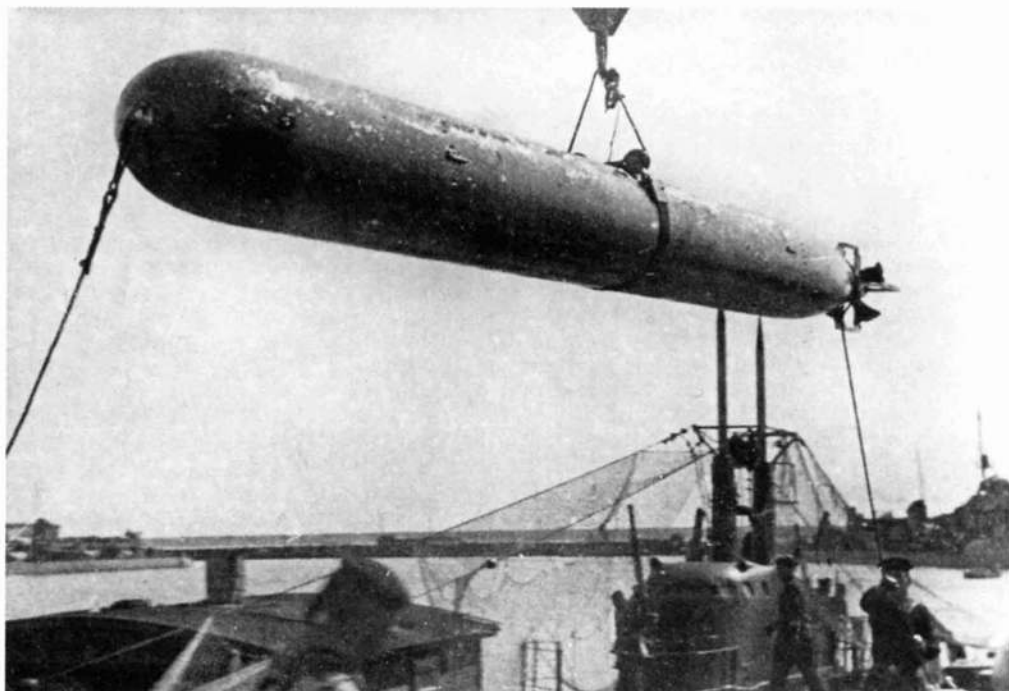
лодок КБФ, которой предстояло на практике проверить возможность прорыва в Балтийское море после оставления Таллина. Вечером 20 сентября 1941 г. она покинула Кронштадт и спустя 2,5 суток закончила форсирование Финского залива. Далее ее маршрут пролегал к северной части Данцигской бухты, где перекрещивалось сразу несколько важных вражеских коммуникаций. Цели не заставили себя ждать, и днем 26-го Вишневский выпустил с расстояния 12 кбт одиночную торпеду по неохраемому транспорту. Спустя две минуты последовал глухой взрыв. Через 17 минут, чтобы окончательно убедиться в победе, Вишневский поднял перископ и обнаружил другой транспорт, окруженный множеством шлюпок. Хотя зарубежные историки так и не нашли в своих архивах сведений, соответствующих этой атаке, сам способ, которым она производилась, имел весьма небольшой шанс на успех. Это соотносится и с результатами атак 1 и 13 октября по другим одиночным транспортам, хотя, возможно, в последних двух случаях торпеды, имевшие трехметровую установку глубины, прошли под целями (весьма вероятно — рыболовными траулерами). С этим походом связан и случай беспрецедентного нарушения правил ведения радиосвязи. Согласно официальной версии, командир БЧ-1-4 лейтенант Трубицын не передал своим радистам новые радиоданные, в результате чего в течение всего похода лодка выходила в эфир не на той частоте, на какой следовало. Не дождавшись донесения об окончании форсирования залива, ко-

мандование включило «шуку» в список погибших и задержало развертывание других лодок. Как выяснилось после прибытия 25 октября в Кронштадт, из восьми радиogramм Вишневского случайно оказалась принята лишь одна. То же первоначально происходило и на подлодке, но там быстро вычислили волну передающей станции. В истинности всей этой версии есть определенные сомнения, поскольку ни одного сообщения не было принято и с вышедшей одновременно Ш-319. Таким образом, есть основания считать, что истинными виновниками отсутствия связи с лодками были флагманские связисты БПЛ...

В оставшиеся недели навигации 1941 г. «шука» простояла в навигационном ремонте, но к началу кампании 1942-го она оказалась одной из самых технически готовых подлодок бригады. 11 июня Ш-320 перешла из Ленинграда в Кронштадт, в ночь на 14-е — к Лавенсари и тем же вечером убыла в район Мемель—Либава. Днем 16 июня, уже на финальном этапе форсирования, Вишневский обнаружил транспорт, по которому выпустил две торпеды. Одна из них взорвалась, не дойдя до цели, так что плавбаза катеров-тральщиков MRS-12 не пострадала. Интересно отметить, что в течение предыдущих суток плавбаза подверглась безуспешной атаке Ш-304, и теперь противник организовал настоящую охоту на русские субмарины в устье залива. В течение двух суток лодку Вишневского sporadически атаковали вражеские самолеты и катера, но ей удалось закончить форсирование без существенных повреждений. Ш-320 сначала пат-



Маскировка Ш-320.  
Кронштадт, июнь 1942 г.



Погрузка торпед  
на Щ-320, июнь 1942 г.

рулировала довольно далеко от берега, но, осознав свой промах, Вишневский сразу же добился победы, потопив днем 5 июля германское судно «Анна Катрин Фрицен» (677 брт). После этого немецкое командование дало указание всем судам ходить с огибанием береговой черты по минимальной возможной изобате глубин. Поэтому несколько атак «щуки» сорвалось из-за мелководья, а пара торпед, направленных в борт транспорта «Гудрун», была выпущена с такой дистанции, что судно без труда смогло уклониться (на лодке слышали взрыв торпеды на берегу). Вскоре Вишневскому пришлось возвращаться в базу — заканчивались запасы топлива и продовольствия. Днем 27 июля Щ-320 самостоятельно вошла в бухту Норре-Каппельлахт на о. Лавенсари. За поход, в ходе которого по донесению командира «щука» утопила три транспорта, весь экипаж был награжден орденами и медалями (Вишневский — орденом Ленина), а корабль (23.10.1942) — орденом Красного Знамени. Однако узнать об этом радостном событии подводникам не довелось. «Щука», включенная в состав «третьего эшелона», в ночь на 2 октября была отпущена эскортом в точку погружения на Восточном голландском плесе. Далее лодке предстояло форсировать залив и занять позицию западнее Борнхольма. Выполнить эту задачу ей не удалось — субмарина так ни разу и не вышла на связь, а это почти наверняка доказывает, что она погибла на одном из минных заграждений.



### Щ-322

Подлодка (капитан 3 ранга В.А. Ермилов, 1915 г.р., назначен командиром в октябре 1940 г.) закончила средний ремонт за неделю до начала войны, и из-за длительного перерыва в боевой подго-



товке находилась в так называемом «организационном периоде». И все же нехватка субмарин для действий на многочисленных позициях заставила командование 13 июля отправить ее в район северо-восточнее Готланда, через который, по мнению штабистов, в Финский залив должно было проследовать гипотетическое соединение крупных кораблей противника. Незадолго до окончания безрезультатного крейсерства командование направило лодку к Либаве, где она лишь в одном случае обнаружила вражеские транспорты, но не смогла атаковать их из-за мелководья. Вечером 3 августа «шука» ошвартовалась в бухте Триги. Эта якорная стоянка на северном побережье острова Саарема являлась маневренной базой подводных сил КБФ, с которой осуществлялось их развертывание в открытой части Балтики. Противник быстро раскрыл ее значение и начал ежедневные воздушные налеты и минирование мелководных фарватеров. Из-за необходимости траления неконтактных мин Щ-322 простояла в Триги 9 суток, счастливо избежав многочисленных опасностей. Судьба оказалась благоклонна к экипажу лодки при возвращении в Таллин и при знаменитом переходе в Кронштадт. Во время сентябрьских бомбежек и обстрелов корабль получил некоторые повреждения, но не настолько существенные, чтобы они помешали новому походу. После развертывания в сентябре 41-го в открытой части Балтики Щ-319 и Щ-320 командование БПЛ пришло к выводу о том, что основным препятствием при форсировании Финского залива является минное поле у мыса Юминданина, переход через которое мог быть обеспечен в ночное время несколькими быстроходными тральщиками. Прорывавшаяся группа состояла из Щ-323, Щ-322 и С-8. Лодки самостоятельно перешли из Кронштадта к острову Гогланд, а в ночь на 11 октября, уже в едином ордере с пятью БТЩ и шестью малыми охотниками взяли курс к находившемуся северо-восточнее Таллина о. Кэри. На этот раз уда-

ча отвернулась от экипажа «шуки». В самом начале похода она врезалась в борт МО-310 (19.10.1941 затонул от поступления воды в бухте Суркюлля), но не получила при этом заметных повреждений. Вскоре выяснилось, что 12-узловой ход велик для 322-й, но даже после того, как караван снизил скорость до 11 узлов, отставание продолжало увеличиваться. В 2.30 отряд достиг меридиана Кэри, и Щ-323 с С-8 пошли на запад своим ходом, а тральщики легли на обратный курс. Вскоре они встретили Щ-322, двигавшуюся во встречном направлении чуть севернее протраленного фарватера. Спустя некоторое время за кормой тральщиков прогремел взрыв. Имел ли он отношение к судьбе «шуки», которая пропала без вести, так ни разу и не выйдя на связь, может показать только подводное обследование западной части Финского залива.

### Щ-323

Щ-323 (командир — капитан-лейтенант Ф.И. Иванцов, был назначен в ноябре 1938 г.) вышла в свой первый боевой поход 13 июля 1941 г. из Таллина на позицию у стокгольмских шхер. Вечером 4 августа лодка вернулась в базу, так ни разу и не обнаружив врага. Далее субмарина перешла в Кронштадт, где с середины сентября находилась в готовности к новому походу. Но на позицию корабль вышел только в ночь на 11 октября. В момент окончания форсирования Финского залива Иванцов получил приказ атаковать корабли противника, производившие высадку десанта на остров Хиума. Через несколько часов хода лодке стали попадаться отдельные группы миноносцев и тральщиков, но вскоре на горизонте показались и мачты крупного корабля. Им оказался крейсер «Кёльн», в течение двух дней производивший обстрел советских береговых объектов на м. Ристна. Анализ единственной достоверно состоявшейся за годы войны атаки вражеского крейсера говорит явно не в пользу командира Щ-323. При заполнении кольцевого зазора торпедного



Подводная лодка Щ-323

аппарата торпедистами в 1-м отсеке была допущена ошибка, в результате чего лодка незаметно для личного состава приняла некоторое количество воды в носовую дифференциальную цистерну. Все попытки устранить дифферент и восстановить плавучесть ни к чему не привели — субмарина легла на грунт на глубине 65 м. Иванцов приказал продуть среднюю группу, но при всплытии оказалось, что дифферент на нос сохраняется. Отказавшись от продолжения атаки, командир приказал снова лечь на грунт для выяснения причин дифферента. Когда спустя полчаса субмарина наконец всплыла под перископ, крейсер исчез из видимости. Не пытаясь его преследовать, Щ-323 вечером продолжила переход на позицию, находившуюся в Норчепингской бухте.

Жаловаться на отсутствие целей Иванцову не приходилось — серьезно осложняли действия «шуки» лишь погодные условия. Штормовое волнение не только препятствовало удержанию лодки на перископной глубине (несмотря на то, что Щ-323 была оснащена опытным стабилизатором глубины «Спрут»), но и неоднократно сбивало с курса выпущенные торпеды. За время патрулирования с 14 октября по 7 ноября Иванцов произвел восемь выстрелов одиночными торпедами (15, 16, 17, 30 октября и 3, 5 ноября; 15 и 17 октября по две атаки), из которых в двух случаях торпеды сошли с курса из-за волнения, в одном — снаряд прошел под целью, а в другом — утонул сразу после выстрела. 16 октября попаданием торпеды был отправлен на дно германский транспорт «Балтенланд» (3784 брт) — единственное вражеское торговое судно, потопленное балтийскими подводниками в кампании 1941 г. До сих пор не ясен результат атак, совершенных 30 октября, 3 и 5 ноября, когда экипаж слышал взрывы, а в последнем случае даже наблюдал в перископ погружение цели. Отсутствие точных данных о повреждении шведских судов на Балтике позволяет считать, что попадания все же могли быть достигнуты. Утром 10 ноября «щука» прибыла в Кронштадт. За реальные и мнимые успехи, достигнутые в боевом походе, 17 января корабль был награжден орденом Красного Знамени.

Но с этого момента фортуна отвернулась от 323-й. Еще 28 ноября во время стоянки на Неве рядом с подлодкой упали три тяжелые авиабомбы. Взрывы вызвали многочисленные повреждения приборов и механизмов, а также стали причиной разрушения восьми баков аккумуляторной батареи. Ремонт в условиях блокадного города занял много месяцев и надолго отодвинул готовность лодки к боевым походам. В июле 1942 г.



**Командир Щ-323 Федор Иванович Иванцов, 1941 г.**

Иванцов получил новое назначение, а на его место заступил капитан 2 ранга А.Г. Андронов, долгое время командовавший Щ-317. В ночь на 26 августа субмарина перешла к Лавенсари и утром 1 сентября начала прорыв через Финский залив. Продолжался он всего 10 часов. Еще не достигнув южной оконечности Гогланда, подлодка подорвалась на антенной мине ЕМС. К счастью, взрыв произошел на расстоянии 25—27 м выше корабля, в противном случае результат оказался бы трагическим. Тем не менее, в пяти первых отсеках появилась течь, были повреждены цистерна главного балласта №4, носовые горизонтальные рули, аккумуляторные батареи, отказали многие приборы и механизмы, в том числе гирокомпас и перископы. Лодка не потеряла возможности погружаться и смогла проделать обратный путь до Лавенсари, куда прибыла в ночь на 3 сен-

тября. Кораблю требовался серьезный ремонт, что не позволило ему принять участия в боевых действиях в 1942 г. Свести счеты с врагом предстояло в 1943-м, когда субмарина вошла в состав первой разворачиваемой на коммуникациях противника группы. Поздно вечером 30 апреля группа начала переход по Ленинградскому морскому каналу. Внезапно на Щ-406, которая шла первой, отказал гирокомпас, и «щуке» Андропова приказали идти головной. Это указание выглядит явно непродуманным — на лодке не было штурманской прокладки маршрута перехода и координат протраченного фарватера. Буксир, который по плану должен был находиться в точке поворота, отсутствовал. Пройдя по прежнему курсу еще 4,5 кбт, Щ-323 внезапно подорвалась на донной мине и сразу же затонула на глубине 7 м. Из-за наступления рассвета и угрозы обстрела береговыми батареями противника сторожевые катера успели спасти лишь дивизионного штурмана, сигнальщика и штурманского электрика, которого выбросило на поверхность через рубочный люк с пузырем воздуха. К этому времени на лодке в живых оставалось еще не менее 15 человек. Считая, что наверху идут спасательные работы, личный со-



Остов Щ-323 после подъема, 1944 г.

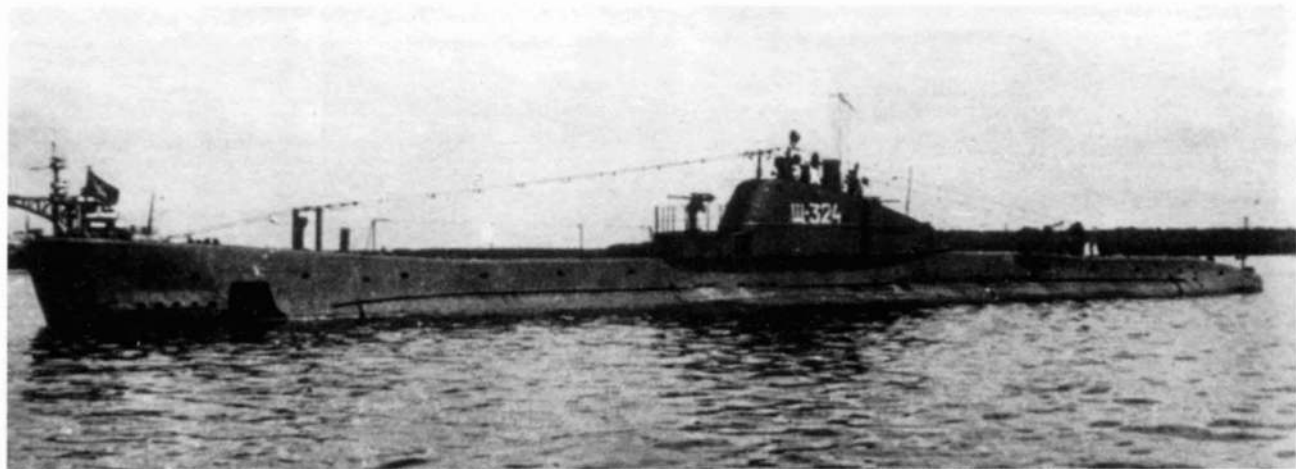
став выстрелил одну из кормовых торпед и начал выход из лодки в приборах ИСА-М. Этим способом «щуку» покинуло 11 подводников, но, как выяснилось, их никто не ждал — опасаясь вражеского обстрела, катера ушли в Кронштадт. С наступлением темноты охотникам удалось подобрать лишь двух краснофлотцев — остальные в течение дня погибли от осколков или переохлаждения. Случай с Щ-323 вызвал крайне негативную реакцию личного состава бригады и породил массу антикомандирских высказываний в адрес штаба соединения и нового комбрига С.Б. Верховского. Летом 1944 г. корпус лодки подняли и после обследования и захоронения погибших отправили на разделку.

### Щ-324

Не закончив послеремонтного организационного периода, подлодка (капитан-лейтенант Г.И. Тархнишвили, назначен в июле 1940 г.) утром 24 июля 1941 года вышла в боевой поход в Поморскую бухту. Командир держался на позиции скованно, на сравнительно большом удалении от берега и во всех трех случаях встречи с транспортом противника не сумел занять позицию для атаки. 12 августа субмарина вернулась в Таллин, а спустя три дня перешла в Кронштадт. В сентябре на ней выявились технические неполадки, из-за чего кораблю пришлось встать к стенке одного из ленинградских заводов. 1 ноября «щука» вновь оказалась в Кронштадте и на следующий день вышла в Балтийское море. На первом этапе похода ей предстояло патрулировать перед устьем Финского залива, прикрывая эвакуацию Ханко, а затем перейти на позицию в районе Мемель—Виндава. В ночь на 5 ноября 1941 г. Тархнишвили доложил о прибытии на позицию, но это сообщение оказалось последним, поступившим с субмарины. Учитывая, что ее позиция находилась в северной части вражеского минного заграждения «Апольда», финал корабля несложно представить.

### Щ-405

Новейшая «щука» (капитан-лейтенант И.А. Сидоренко, назначение получил в июле 1940 г., перед этим окончил Военно-морскую академию), вступила в строй 28 июня 1941 года, но, несмотря на это, уже вечером 21 июля отправилась в поход. Перед этим экипаж успел сдать только вступительные задачи. Из Таллина она перешла в бухту Триги, а затем направилась в район банки Штольпе. Двухнедельное патрулирование (с 1 августа лодка действовала в районе м. Брюстерорт) оказалось безрезультатным — командир держался пассивно, а единственная попытка выйти в атаку



**Щ-324 в Кронштадте,  
лето 1940 г.**

сорвалась из-за традиционной ошибки при заполнении кольцевого зазора торпедного аппарата. В последний раз некомпетентность командира проявилась утром 11 августа, когда корабль уже возвращался в Таллин. Сидоренко, очевидно, опасаясь быть обнаруженным, принял решение перейти из крейсерского в позиционное положение, несмотря на то, что в этот момент корабль шел полным ходом под дизелями. Опасность данного маневра заключалась в том, что при тогдашнем волнении моря в 6—7 баллов шахты вентиляции и газоотводы дизелей легко могли оказаться накрытыми волной. Командир БЧ-5 старший лейтенант Савенко передал приказание находившемуся в центральном посту старшине трюмных Костуру. Не пере-

крыв шахты вентиляции и не подав соответствующего ревуна, Костур начал принимать главный балласт. Словно в наказание за нарушение многочисленных инструкций, дистанционное управление клапанами вентиляции кормовой цистерны №6 не сработало, и нос подлодки стал погружаться быстрее кормы. При мгновенно возникшем дифференте находившиеся в нейтральном положении носовые горизонтальные рули фактически оказались в положении на погружение. Этого оказалось достаточно, чтобы лодка начала стремительно погружаться, даже несмотря на незаполненную среднюю группу. На мостике всю опасность ситуации поняли только тогда, когда вода подошла к носовому орудию. Сидоренко скомандовал: «Всем



**Командир Щ-324  
капитан-лейтенант  
Г.И. Тархнишвили (справа)  
и боцман мичман  
Г.Я. Назаров  
в центральном посту  
своего корабля**



вниз!», но его приказ успели выполнить только военком и вахтенный офицер. Последнему с трудом удалось закрыть верхний рубочный люк в тот момент, когда через него хлынула вода. Кроме того, большее ее количество успело влиться через шахты вентиляции и газотводы. Через переборочные двери вода перелилась в носовую часть, создав дополнительный дифферент и нарушив изоляцию аккумуляторной батареи. Личный состав с оцепенением ожидал дальнейших событий. На глубине 60 м лопнула обшивка цистерн средней группы, и субмарина рухнула на каменистое дно на глубине 125 м. По приказу военкома Горбунова в командование вступил командир БЧ-1-4 лейтенант Пенькин (помощник командира Петровский оказался не в состоянии принять командование). Спустя 25 минут «шука» всплыла без хода, надеясь спасти оставленных на поверхности командира, старпома Щ-406 Настина (находился на борту Щ-405 для приобретения боевого опыта) и двух краснофлотцев, но найти никого не удалось. Продолжив движение к месту встречи с эскортом, Пенькин не смог дать всех необходимых указаний по восстановлению боеспособности корабля. В частности, из носовых отсеков откачали не всю воду и не пополнили запасы ВВД. Работы находились в разгаре, когда в 8.45 внезапно появился одиночный гидросамолет Аг-95, который проштурмовал субмарину пулеметным огнем и сбросил на безопасном удалении две бомбы. Погрузиться удалось не сразу, и до этого момента командир БЧ-2-3 лейтенант Шебеко и один краснофлотец успели получить пулевые ранения. При погружении снова образовался дифферент на нос (его значение достигло 45—50°), и лодка легла на грунт на глубине 115 м. Несмотря на то, что при втором всплытии был израсходован весь оставшийся воздух высокого давления, мер по его пополнению снова не предприняли. Следующий самолет обнаружили в полдень. Щ-405 вновь легла на грунт, на этот раз на глубине 68 м. Вскоре акустики зафиксировали шумы винтов и взрывы. На лодке их отнесли к действиям противника, хотя на самом деле это были наши тральщики, прибывшие для встречи «шуки». Для очередного всплытия командиру БЧ-5 Савенко пришлось перепустить в колонку воздух высокого давления из трех запасных торпед. Это удалось, и незадолго до рассвета 12 августа лодка подошла к мысу Ристна. Здесь она пролежала на грунте до темноты. После всплытия был получен запрос от командира 2-й БПЛ. Ответить ему Пенькин не смог, поскольку передатчик вышел из строя. Прошли еще сутки, прежде чем новый командир

решился приблизиться к мысу Тахкуна, где отправил вплавь людей с информацией о состоянии корабля. При подходе к берегу около 4.00 14 августа субмарина села на камни, сняться с которых самостоятельно не смогла. К счастью, пловцы выполнили задачу, и уже к вечеру лодку сняли с камней тральщики.

После прибытия в Таллин Щ-405 приняла участие в прорыве в Кронштадт, откуда она перешла для аварийного ремонта на ленинградский завод №194. За это время корабль успел сменить двух временных командиров (один из них — капитан 3 ранга К.М. Волошин погиб 24.8.1941 на борту БТЩ-214, так и не успев вступить в командование лодкой). В октябре эту должность занял чудом уцелевший в «таллинском переходе» бывший командир Щ-301 капитан 3 ранга И.В. Грачев. Субмарина вступила в строй до начала зимы, и к весне 1942 года считалась одной из наиболее боеготовых подлодок флота.

Вечером 11 июня Щ-405 взяла курс на Лавенсари. Дойдя до Шепелевского маяка на рассвете следующего дня, «шука» погрузилась, чтобы с наступлением темноты вновь продолжить путь в надводном положении. Должно быть, в заданное время она всплыла и пошла на запад, поскольку между 0.16 и 0.48 13-го наблюдалась постом СНИС на острове Сескар. До Лавенсари оставалась всего пара часов хода, пережить которые подлодке оказалось не суждено. Спустя двое суток в четырех милях западнее Сескара малые охотники обнаружили тела помощника командира и рулевого. Днем 16 июня к берегу Сескара прибило тело Грачева. Все погибшие оказались одетыми в капковые жилеты. Это обстоятельство ясно указывало на то, что гибель лодки произошла, когда она находилась в надводном положении. Поиск, произведенный силами разведывательной авиации, показал наличие большого масляного пятна северо-западнее банки Нагаева — там, где, как выяснилось позднее, БДБ 27-й немецкой десантной флотилии выставили активное минное заграждение «Тигр»...

### Щ-406

Щ-406 (капитан-лейтенант В.В. Максимов, назначен в мае 1941 г.) стала первой «шукой» X-бис серии КБФ, принявшей участие в боевых действиях на Балтике. В свой первый поход она вышла уже 13 июля 1941 г. — ровно через 15 суток после вступления в строй. До конца месяца субмарина безуспешно патрулировала на позиции в районе шведского порта Карлскрона, а затем вернулась в Триги. Осознавая, по-видимому, свою недостаточную подготовленность, Максимов держался вдали от берега и редко

всплывал под перископ. 5 августа лодка вернулась в Кронштадт, но ее подготовка к очередному походу затянулась. 24 сентября командир был арестован. Ему вменялось в вину, что «во время бомбежки фашистской авиацией Кронштадта испугался, бросил ПЛ, самовольно уехал в Ленинград, где пропал около 2 суток, т.е. по существу дезертировал». Свое преступление объяснил так: «Хотел последний раз повидаться со своей сестрой». Слова Максимова оказались пророческими — трибунал приговорил его к расстрелу... «Шуку» принял бывший старпом капитан-лейтенант Е.Я. Осипов. Хотя он возглавил экипаж 406-й после длительного перерыва в плавании на подлодках (с 1938 г. он учился в Военно-морской академии, но в конце 1940 г. был уволен из рядов ВМФ и восстановлен только в мае 41-го), ему удалось превратить команду в слаженно работающий механизм.

9 ноября Осипов получил приказ перевести корабль из Кронштадта в Ленинград. Поскольку лед уже сковал Ленинградский морской канал, впереди лодки шел ледокол. Операция осложнялась тем, что ее следовало провести в ночное время — немецкая артиллерия с южного берега залива из района Петергофа и Стрельны держала всю акваторию канала под прицельным огнем. Ночью отряд, куда кроме Щ-406 входила Щ-405, тронулся в путь. Переход осуществлялся в полной темноте, без сигнальных огней, так что можно было легко столкнуться с впереди идущим мателотом. Лодка Осипова шла последней в колонне и вскоре отстала. Узкий фарватер, очищенный ледоколом, сразу же затягивался льдом, который «шука» преодолевала самостоятельно. Плавание во льдах вскоре привело к аварийной ситуации — ледовая крошка забила в машинный кингстон системы охлаждения дизелей и смерзлась там в плотную пробку. Во избежание перегрева и аварии дизелей Щ-406 пришлось остановиться в центре канала. Очистить систему охлаждения ото льда удалось только к 7 часам утра, когда начало светать. Но тут обнаружилась новая напасть — пока субмарина стояла на месте, лед плотным кольцом окружил ее, затянув плотный фарватер так, словно его и не было. Выручила смекалка командира — он приказал частично заполнить водяной балласт, а затем вернуть продукт его — перемещения в вертикальной плоскости должны были оторвать «шуку» от ледовых стенок. Это помогло, но лишь частично — даже после отрыва ото льда подлодка не могла самостоятельно пробить себе дорогу. Здесь уже помог инженер-механик К.М. Максимов, который встал к управлению дизелями и выжал

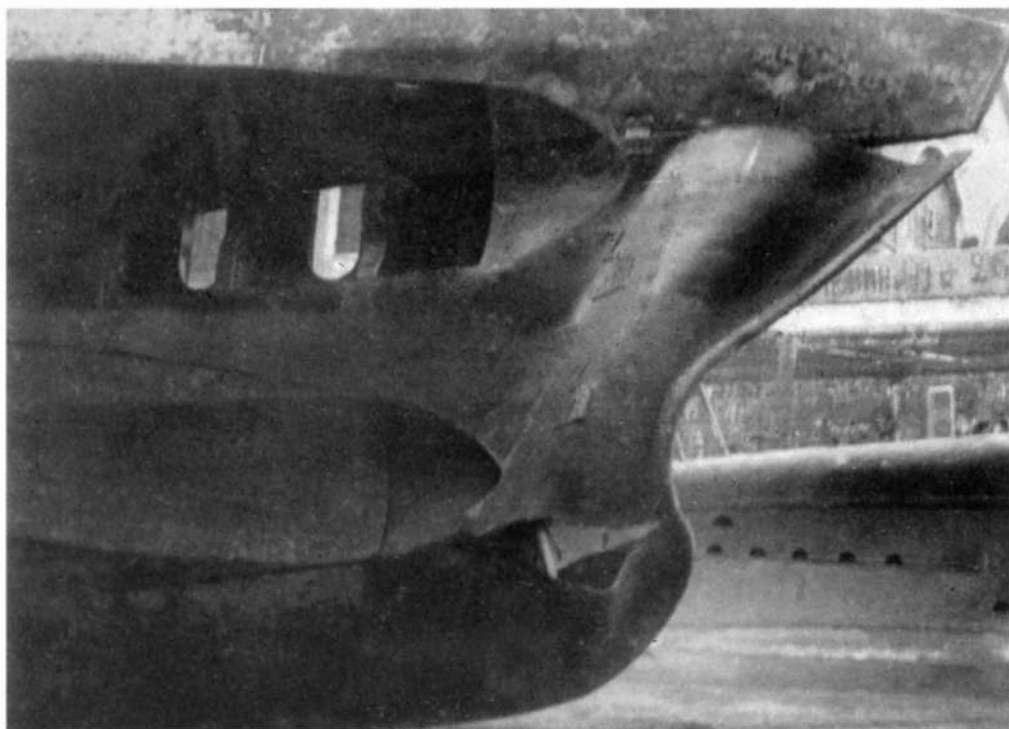
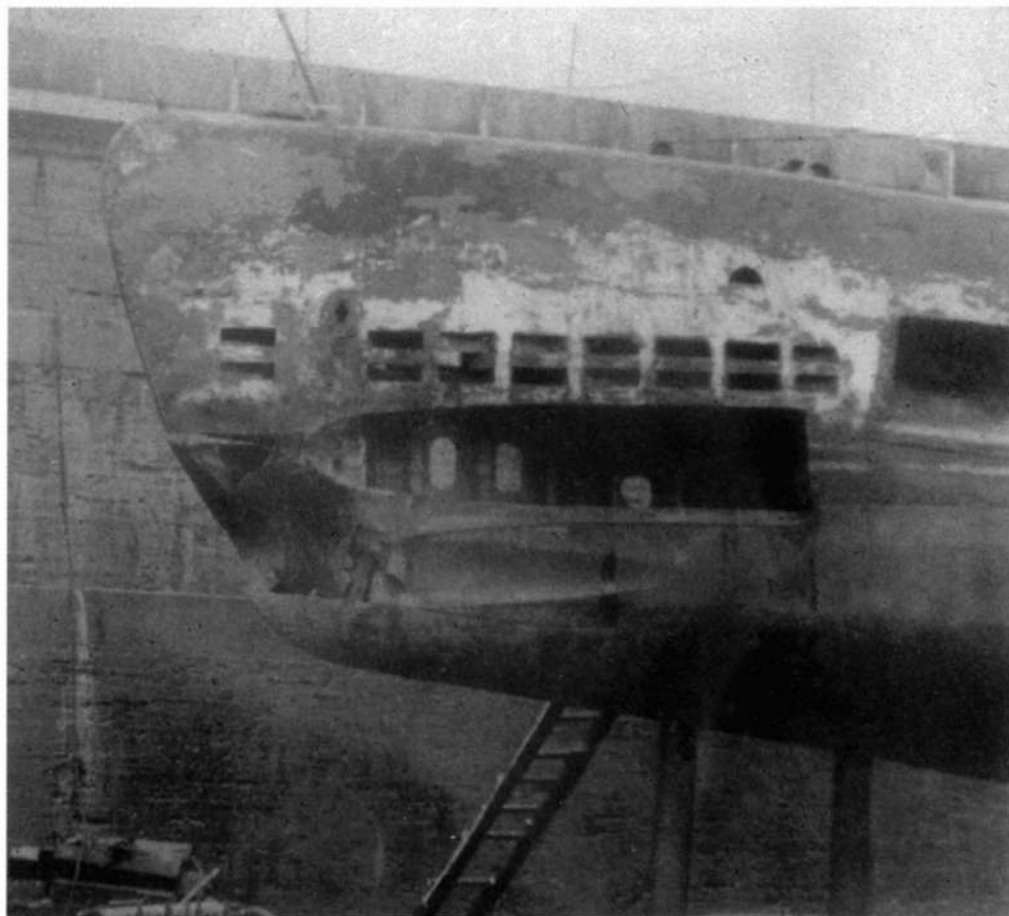
из них сверх нормы все, что было возможно. Несколько ударов по льдине, натужный вой дизелей, и... подлодка пошла вперед. К этому моменту почти полностью рассвело, но немецкие батареи почему-то молчали. Вскоре «шука» ошвартовалась у борта плавбазы «Полярная Звезда», которая стояла у набережной в двух шагах от Эрмитажа. С борта на нее смотрели экипажи других лодок, которые уже не рассчитывали увидеть моряков Щ-406 в живых.

Растущее мастерство экипажа подтвердилось и в первом походе в кампанию 1942 г. В ночь на 24 июня субмарина покинула Лавенсари и начала полное опасное движение к стокгольмским шхерам. При прорыве она не раз попала под удары сторожевых катеров и авиации, но смогла без серьезных повреждений выйти в открытую часть Балтики. С 4 по 8 июля лодка действовала в Норчепингской бухте. Прежде в этом районе «поработала» Щ-317, так что Осипов попал в настоящий «растревоженный улей». Шведы ввели конвоирование своих судов, и лишь самые отважные шкиперы осмеливались ходить без эскорта. Первая атака состоялась утром 6 июля, когда командир дал неудачный залп по германскому транспорту, шедшему под охраной шведских боевых кораблей. Торпеды взорвались у берега о. Геддан, после чего сторожевик «Капарен» также безуспешно контратаковал лодку. На следующий день Осипов снова промахнулся по конвою, но вечером 8-го, наконец-то, сумел открыть боевой счет. Одиночная торпеда поразила германскую парусно-моторную шхуну «Фидес» (545 брт), которая, несмотря на тяжелые повреждения в носовой части, сумела остаться на плаву благодаря перевозившимся бревнам. В последующие сутки по приказу командования субмарина перешла в район между стокгольмскими шхерами и Аландскими островами. Условия для атак здесь оказались намного хуже из-за наличия обширных прибрежных мелководных районов. Выпустить торпеды Осипову удалось лишь 22 и 25 июля, однако в зарубежных документах до сих пор не удалось найти доказательства того, что эти атаки вообще были зафиксированы. Израсходовав запасы топлива и провизии, 28 июля командир начал возвращение в базу. Глубинная бомба, сброшенная финским катером 1 августа, чуть было не уничтожила Щ-406, выведя из строя носовую дифференциальную цистерну и цистерну быстрого погружения. В ночь на 3 августа подлодка прибыла в Нарвский залив, но из-за неудовлетворительной организации встречи со стороны командования Островного района ожидание эскорта затянулось на трое су-



**Герой Советского Союза  
Евгений Яковлевич  
Осипов. В 1941—1943 гг.  
командовал подводной  
лодкой Щ-406**

Повреждения  
носовой части Щ-406,  
полученные при ударах  
о грунт в ходе уклонения  
от преследования  
катеров противника  
25 июня 1942 г.

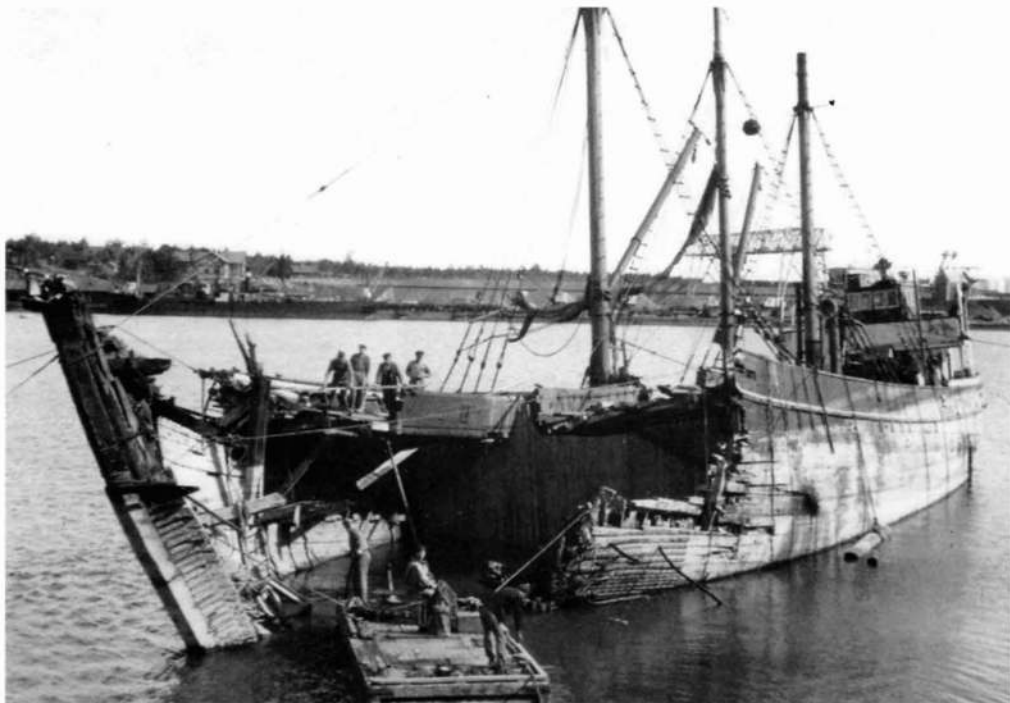


ток. В конце концов, субмарину обнаружили немецкие тральщики, доставившие экипажу еще несколько неприятных часов. В ночь на 8-е, так и не дождавшись встречающих, Осипов сам пришел на рейд Лавенсари. Затем последовал переход в Кронштадт, где до середины октября «шука» проходила интенсивный ремонт. За этот поход Осипову присвоили звание Героя Советского Союза, а подлодке — орден Красного Знамени (оба награждения были объявлены 23 октября 1942 г.). Все до единого матросы и офицеры были награждены орденами или медалями.

В тот момент, когда радио объявило об этих радостных событиях, Щ-406 во второй раз прорывалась через Финский залив. Еще в ночь на 21-е она перешла к Лавенсари и без промедления направилась в Данцигскую бухту. На этот раз миновать залив удалось без происшествий, и к утру 26-го Осипов достиг м. Брюстерорт. Вечером тех же суток командир атаковал пароход из надводного положения (два залпа по две торпеды; после первого наблюдалось попадание и сильный крен цели), но ни объект атаки, ни ее результат неизвестен до сих пор. Днем 28-го одна торпеда прошла мимо шведского транспорта. Обнаружив вечером очередную цель, Осипов сделал два безуспешных залпа, но на третий раз торпеда все же попала. Подойдя к месту потопления, лодка подошла на борт семь членов экипажа парохода, оказавшегося шведским «Бенгт Стуре» (872 брт; перевозил уголь в Швецию). Свою послед-

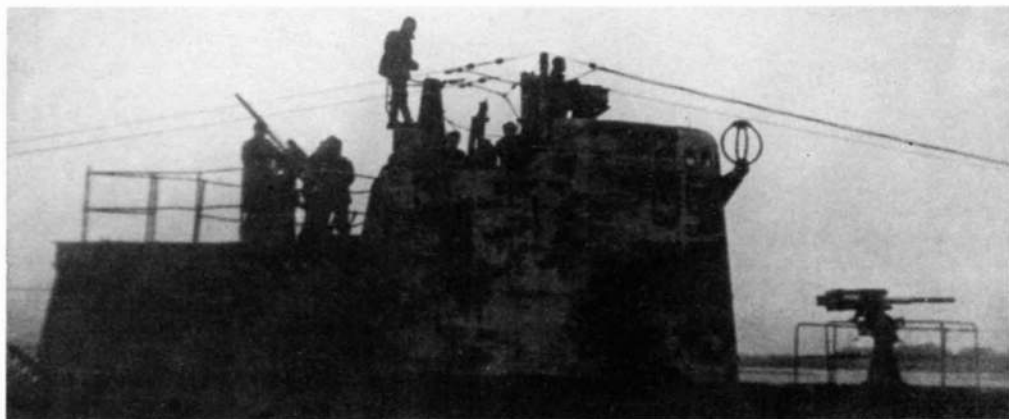
нюю торпеду Осипов выпустил вечером 1 ноября, потопив ею финский транспорт «Агнес» (2983 брт). Возвращение прошло без происшествий, если не считать двукратного задевания минрепов заграждения «Зееигель». 7 ноября лодка оказалась в бухте Лавенсари, а 9-го — в Кронштадте. Щ-406 стала одной из шести субмарин КБФ, дважды выходивших в боевые походы на коммуникации противника в течение 1942 г. и одной из трех, кто из этих походов вернулся. Снова весь экипаж был щедро награжден, а Осипов удостоился ордена Отечественной войны 1 степени.

В течение зимы субмарина прошла средний ремонт на Адмиралтейском заводе и 23—25 мая 1943 г. подлодка перешла к Лавенсари. В ночь на 29-е она вышла в свой последний поход. В период стоянки в бухте Норре-Каппельлахт Осипов разработал план прорыва в Балтику. При этом учитывался печальный опыт Щ-408 — субмарине, принявшей дополнительный запас средств регенерации и продовольствие на 85 суток, разрешили не всплывать для предоставления донесений о форсировании промежуточных рубежей, а доложить только о выходе в Балтийское море. Воспользовавшись этим, командир решил дойти до меридиана Таллина без всплываний. Конечно же, он не мог знать, что реализация задуманного неизбежно приводила лодку в безвыходное положение — прибытие в район охраняемой противолодочной сети с полностью разряженной батареей.



Немецкая парусно-моторная шхуна «Фидес» после попадания торпеды с ПЛ Щ-406 8 июля 1942 г.





**Рубка Щ-406**

Что же произошло с Щ-406? В течение первой половины 29 мая немецкие дозорные корабли, охранявшие минное заграждение «Зееигель» в районе острова Большой Тютерс, зафиксировали взрывы трех мин, после которых на поверхности, якобы, наблюдались следы масла. С другой стороны, причинами взрывов мин могло быть и сильное волнение в этот день. Утром 1 июня в районе, с северо-востока прилегавшем к сетевому заграждению, немецкий самолет обнаружил масляный след. Прибывшие в указанное место тральщики М-3104, М-3109, сбросили в изголовье следа две серии глубинных бомб. На поверхности показалось большое масляное пятно и куски дерева, которые могли принадлежать деревянному палубному настилу «щуки». После второй атаки в точке, откуда выделялось масло (59°49' с.ш., 24°24,0' в.д.), немцы установили буй и начали измерять глуби-

ну моря лотом. Измерения показали, что в месте постановки буя глубина на 6 метров меньше, чем указано на карте. Затем непосредственно в обнаруженное место была сброшена еще одна бомба. Эффект от нее оказался несколько неожиданным — поблизости сдетонировала мина, которыми, к тому времени Финский залив был напичкан сверх всякой меры. Сила взрыва оказалась такой, что в точке, где стоял буй, всплыл большой пузырь воздуха, что вполне могло означать гибель подлодки. В дальнейшем пара тральщиков наблюдала за районом еще несколько дней, пока немецкое командование не признало подлодку уничтоженной. Так ли погибла Щ-406, мы не знаем. Ответить на это вопрос могло бы только водолазное обследование, но его за шесть прошедших с момента окончания войны десятилетий никто даже не попытался провести.



**Щ-406 на Неве,  
апрель 1943 г.**

### Щ-407

Значительный объем незавершенных монтажных работ не дал командованию послать Щ-407 (командир — капитан-лейтенант П.А. Морозов, назначен в декабре 1940 г.) в море в течение лета и осени 1941 года. В январе 42-го за систематическое пьянство и уход с корабля во время воздушной тревоги командир был переведен с понижением на другую должность. С учетом того, что лодка не прошла сдаточных испытаний, ее участие в кампании 1942 г. вообще могло не состояться, но случилось иначе. По ходатайству командира Щ-318 В.К. Афанасьева, лодка которого не могла выйти в море из-за серьезных повреждений, полученных в конце 1941 г., весь экипаж этой «шуки» в июле 1942 года был переведен на Щ-407. С учетом того, что команда Щ-318 имела неплохую подготовку, полученную еще в довоенное время, такой перевод был вполне оправдан. В ночь на 13 августа субмарина перешла к Лавенсари, где задержалась на пять суток из-за отсутствия сил обеспечения. В конце концов, в точку погружения она вышла в сопровождении пяти катеров-тральщиков, штурманские приборы которых были весьма примитивными. Это вкупе с отсутствием таблицы соответствия числа оборотов винтов реальной скорости (корабль не проходил ходовых испытаний на мерной миле) привело к тому, что расхождение между запланированной и реальной точками погружения составило 2 мили. Об этом стало известно лишь по прошествии нескольких часов хода в подводном положении, когда корабль сел на камни у банки Викола. При этом пострадала обшивка топливно-балластных цистерн. На поверхности сразу же появилось характерное пятно (кстати, Афанасьев до конца похода не подозревал о наличии следа за лодкой), ориентируясь по которому, пролетавший финский самолет сбросил две глубинных бомбы. Видимых повреждений это не вызвало, но многие приборы вышли из строя. В дальнейшем Афанасьеву удалось избежать подобных встреч и днем 21-го завершить форсирование залива. Спустя двое суток субмарина подошла к Готланду, чтобы уточнить счисление. Каково же было удивление командира, когда он впервые решил посмотреть в перископы и обнаружил, что оба они неисправны из-за нарушения герметичности оптической системы — бомбардировка все же не прошла даром. И все же, несмотря на это, Афанасьев решил не возвращаться в базу, а действовать на позиции между Либавой и Мемелем по ночам в надводном положении. Увы, использование тактики германских подводников в условиях бал-

тийского театра не принесло никакого успеха. В первой же атаке в ночь на 27 августа Афанасьев попытался торпедировать германское судно-ловушку №47, которое контратаковало лодку и сумело добиться нескольких попаданий из автоматической пушки в ограждение рубки и тумбу перископов. После этого случая командир стал действовать гораздо осторожнее и при ночном обнаружении неопознанных кораблей старался уклониться от них. В этих условиях дальнейшее нахождение на позиции теряло всякий смысл, и 22 сентября командование отозвало лодку в базу. Утром 25 сентября в северной части юминданинского минного поля субмарина подорвалась на противотральной трубке КА мины ЕМС. В результате взрыва, произошедшего в 27—30 м выше корпуса, вышли из строя носовые горизонтальные рули, а через разошедшиеся сварные швы лодка начала принимать около 5 т воды в час. Экипаж мужественно боролся за живучесть, и субмарина сохранила возможность хода в подводном положении. Утром 27-го «шуку» встретили сторожевые катера, а вечером того же дня в обеспечении тральщиков она пошла в Кронштадт. Только тут подводники совершенно случайно заметили, что из торпедного аппарата №1, высунувшись до половины, торчит торпеда. По всей видимости, в таком положении она находилась еще с момента подрыва на mine, и лишь благодаря случайности вертушка предохранителя ударника осталась на месте.

Подлодка была полностью отремонтирована только к концу апреля 1943 г. В связи с этим она не приняла участия в бесплодных попытках прорваться через Нарген-Порккала-Уддский противолодочный рубеж, но ее экипаж принимал живое участие в обсуждении судьбы не вернувшихся товарищей. За «плохие знания, отсутствие работы над собой и воспитательной работы, а также критику в адрес комбрига С.Б. Верховского» в июле В.К. Афанасьев был снят с должности и назначен помощником командира мобилизованного тральщика. С этого времени лодку возглавил капитан 3 ранга П.И. Бочаров, ранее командовавший Щ-123 Тихоокеанского флота. Несмотря на отсутствие боевой практики, новый командир был опытным и инициативным подводником, что и проявилось в первом же походе в октябре 1944 г. Тогда Щ-407 вошла в состав первой разворачиваемой на вражеских коммуникациях группы подлодок. 28 сентября она вышла из Кронштадта и уже утром 5 октября была в районе Либавы. К сожалению, первая атака, произведенная подлодкой КБФ со времени кампании 1942-го, оказалась крайне неудач-



**Командир Щ-407  
П.И. Бочаров**

ной. Одна из двух торпед с неконтактными взрывателями взорвалась, пройдя всего 250 м, из-за чего от второй транспорт увернулся. Обнаружив находившуюся в надводном положении субмарину, немцы открыли огонь из зенитного автомата. Внезапность развертывания наших лодок на Балтике оказалась сразу же утрачена. Несмотря на это, на следующий день Бочаров метким залпом потопил двигавшийся в составе конвоя транспорт «Нордштерн» (1127 брт) с более чем 500 беженцами, присоединившимися к немцам при отступлении из Прибалтики. Отойдя после атаки к побережью Готланда, Бочаров выпустил торпеду в одиночный транспорт (очевидно, шведское рыболовное судно или сторожевой корабль). 9 ноября «щука» вернулась к Мемелю. Спустя пять суток командир обнаружил немецкое соединение, обстреливавшее наши наступающие войска, однако не успел занять позицию для залпа, прежде чем вражеские корабли скрылись из вида. Через несколько часов он выпустил две торпеды по кораблям немецкого конвоя, но они прошли мимо цели. Последовала контратака — и тут выяснилось, что при погружении на глубину более 40 м через стыки съемного листа во 2-й отсек в большом количестве поступает вода. После доклада командование решило отозвать лодку, тем более что на ней оставалось всего две торпеды. К моменту возвращения договоренности о ремонте наших субмарин на финских верфях еще не было, и 407-й пришлось уйти в Кронштадт. Из-за всех этих задержек в следующий поход подлодка ушла только 28 ноября. Бочарову предписывалось патрулировать в северной части Данцигской бухты, но храбрый командир решил не дожидаться добычи, а провести самостоятельный поиск вглубь бухты. Опасность его замысла заключалась не

только в наличии у противника сильной базовой ПЛО, но и в минировании этих вод британской авиацией. Несмотря на это, 3 декабря Бочаров проник в Пуцкий залив, обойдя вокруг полуострова Хель, и на следующий день потопил германский теплоход «Зеебург» (12 181 брт), использовавшийся в качестве корабля-цели при подготовке немецких подводников. Необходимо отметить, что «Зеебург» оказался третьим по размеру (после «Густлофа» и «Штойбена») вражеским кораблем, уничтоженным нашими субмаринами в годы Великой Отечественной войны. Атака была совершена скрытно и обошлась без преследования. Спустя несколько часов при выходе из бухты на левый гребной вал лодки намотался кусок сети, его пришлось остановить. Продолжать поход с такой неисправностью командир не мог. 11 декабря Щ-407 вернулась в Турку, но 5-го при возвращении произвела безрезультатную атаку одиночного корабля. 12 января 1945 г. после докования и ремонта «щука» вновь вышла в море. На этот раз ей предстояло действовать на коммуникациях между Либавой и портами Данцигской бухты. К этому времени противник значительно усилил здесь свою ПЛО, кроме того, субмарине явно не повезло с погодой. Вечером 16-го, уже в первые сутки пребывания на позиции Бочаров атаковал конвой, но в условиях 6-балльного шторма торпеды сошли с курса. Одна из них так и не покинула аппарат и выпала только спустя три часа при дифферентовке. Следующий раз подлодке удалось выйти в атаку только 12 февраля. Ее результат полностью повторил предыдущий — залп прошел мимо, а одна торпеда осталась в аппарате. Израсходовав топливо, продовольствие и все торпеды в носовых аппаратах, корабль 21-го прибыл в Турку, где в течение полутора месяцев простоял в навигационном ремонте.

Последний поход лодки пришелся на завершающие дни войны. 19 апреля субмарина вышла на позицию севернее Борнхольма, где наше командование почему-то ожидало активного движения судов противника. Вместо этого Бочаров столкнулся со шведскими дозорами, которые несколько раз пытались преследовать лодку. 6 мая Щ-407 направили к Либаве, но и это не привело к встречам с судами противника. Сразу после подписания акта о капитуляции Германии командование отозвало «щуку» в базу. Несмотря на вполне приличный для наших подводников боевой счет, ни сам корабль, ни его командир не удостоились особых наград, а боевые дела Щ-407 оказались заслонены дутыми показателями некоторых «умельцев» красиво доложить.



**Германские суда,  
потопленные  
подлодкой Щ-407:  
транспорт «Нордштерн»  
(вверху) и корабль-цель  
(быв. транспорт)  
«Зеебург».**

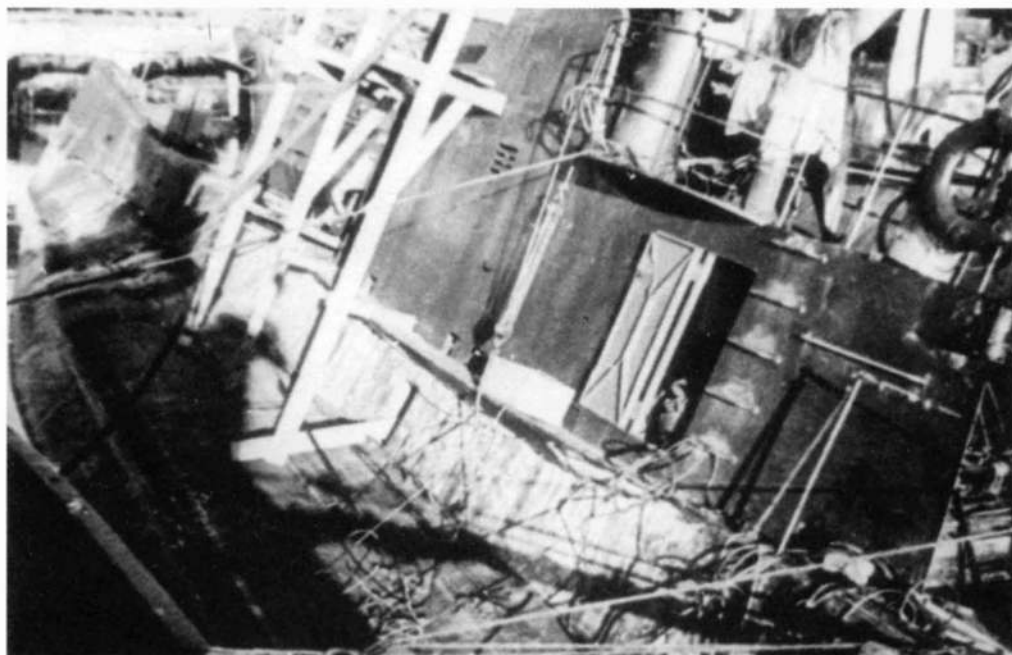
### Щ-408

Щ-408 вступила в строй без испытаний 22 сентября 1941 г. Интересно отметить, что на момент начала войны на подлодке отсутствовал командир, и только в августе на эту должность назначили бывшего командира погибшей М-94 ст. лейтенант Н.В. Дьякова. Уже спустя четыре дня после вступления в строй кораблю вновь пришлось отправиться на завод — при переходе в Ленинград «щука» столкнулась с сетевым заградителем «Онега». Непосредственным виновником аварии признали военкома И.Т. Базарова, который вмешался в управление кораблем. Повреждения — пробоина в прочном корпусе, деформация тумбы зенитного перископа — оказались весьма существенными. В наказание Дьякова перевели помощником командира на С-9, а занимавшего эту должность капитан-лейтенанта П.С. Кузьмина назначили командиром Щ-408. Отремонтированная подлодка находилась в ковше Адмиралтейского завода, когда 22 июня 1942 г. в нее попали два снаряда, выпущенных осадной батареей. Один из них попал в надстройку, где хранилась краска, и вызвал пожар, второй пробил борт ниже ватерлинии в 5-м отсеке. Несмотря на принятые меры, пластырь завести не удалось, и командир БЧ-5 капитан-лейтенант Моисеев был вынужден отдать приказ об оставлении отсека. Вскоре лодка уперлась в грунт кормой, имея крен на правый борт в 21°. На следующий день эпроновцы смогли откачать воду и завести пластырь, после чего субмарина ста-

ла в док. К октябрю она была вновь подготовлена к походу и перешла в Кронштадт. Когда экипаж уже завершил окончательные приготовления, при очередном артобстреле на пирсе в полутора метрах от корабля взорвался тяжелый снаряд. Шквал осколков осыпал надстройку, ограждение рубки и були, а два из них даже пробili прочный корпус. Пять членов экипажа получили ранения. Естественно, ни о каком походе уже не могло быть и речи — подлодку поставили на ремонт на Кронштадтском морзаводе, который она закончила уже в январе. Затем уже в апреле на ней смонтировали миноотводы, прибор ПАМ-К и покрыли корпус изоляционной мастикой.



*Перископ подлодки Щ-408 после столкновения с сетевым заградителем «Онега» 26 сентября 1941 г.*



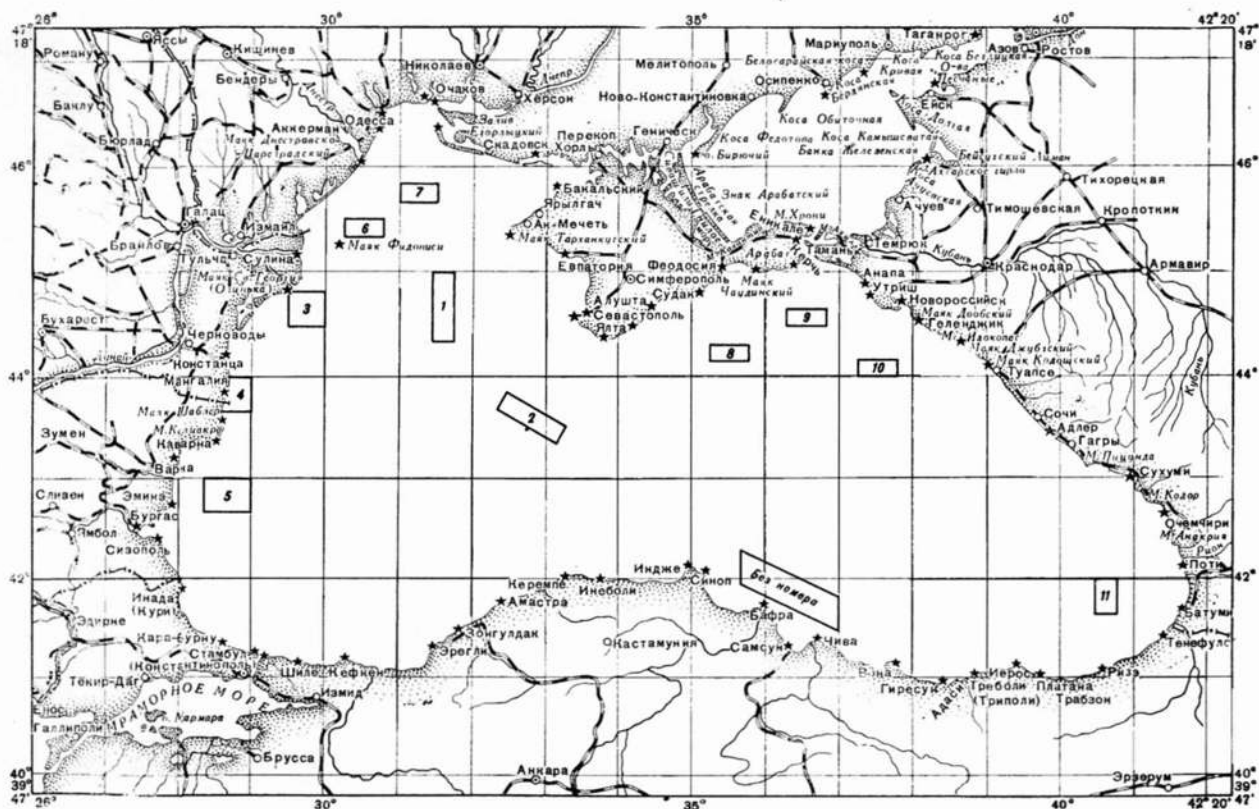
*Повреждения Щ-408, полученные в результате артиллерийского обстрела 22 июня 1942 г.*



11 мая 1943 г. Щ-408 перешла к Лавенсари. В ночь на 12-е в поход ушла травянистая Щ-303, от которой в течение почти двух недель не поступало никаких донесений. Считая лодку пропавшей, командование в ночь на 19-е отправило в поход «щуку» Кузьмина. По плановой таблице похода получалось, что в те же сутки субмарина форсировала южный фланг заграждения «Зеесигель» и оказалась в районе острова Вайндло, где ей следовало зарядить аккумуляторную батарею. Днем 21 мая по пятну солжара 408-я была обнаружена с воздуха. Баржи вызванной в район 1-й группы 24-й десантной флотилии сбросили на пятно 5 глубинных бомб (все остальные запасы были сброшены за несколько часов до того на погрузившуюся после измены Галкина Щ-303) и легли в дрейф. Ждать пришлось до 2.50 ночи — внезапно всплывшая русская субмарина вступила в артиллерийский бой с баржами. Увы, оторваться от противника Щ-408 не удалось. Согласно немецкому донесению БДБ добились нескольких попаданий в подлодку из 75-мм и 20-мм орудий, серьезно повредив ей носовую часть. В ответ «щука» поразила баржи несколькими 45-мм снарядами, но не смогла вывести их из строя. Дважды в течение 10-минутного боя Кузьмин успел передать донесение: «Атакован силами ПЛО, имею

повреждения. Противник не дает заряжаться. Прошу выслать авиацию. Мое место Вайндло». Выполнить последнюю просьбу Кузьмина наше командование оказалось не в состоянии — вылетевшие с Лавенсари восемь «ишачков» и «чаек» были перехвачены «фокке-вульфами» и потеряли две машины из своего состава. К тому времени к точке погружения субмарины прибыли финский минзаг «Руотсинсалми» и сторожевой катер VMV-6. Они сбросили в центр масляного пятна две больших серии бомб, после чего в 4.50 на поверхности появились пузыри воздуха, большое количество солжара и масла, куски дерева. Продолжавшееся до 25 мая наблюдение за районом подтвердило, что Балтийский флот лишился еще одной подводной лодки. Гибель корабля, произошедшая сравнительно недалеко от Лавенсари, на виду у наших сил, которые даже несмотря на оповещение не смогли ничем помочь, произвела тяжелое впечатление на подводников. Командование стремилось не вспоминать об экипаже погибшей «щуки» и воздержалось от посмертных наградений. Тем курьезней выглядит представление Кузьмина к иностранной награде — ордену Британской империи 5-й степени, которым его наградили через год после гибели. Получается, что за рубежом оценили его подвиг, а на Родине — нет.

**Схема  
нарезки позиций  
подводных лодок ЧФ  
на период 22 июня —  
3 августа 1941 г.**





## Черноморский флот

К началу войны черноморские «щуки» ранних серий находились в составе ОУДПЛ (Щ-201—Щ-203; капитан 1 ранга Л.Г. Петров) и 3-го (Щ-204—Щ-210; капитан 2 ранга Г.Ю. Кузьмин) и 4-го (Щ-211—Щ-215; сюда же после испытаний вошла Щ-216; капитан 2 ранга Б.А. Успенский) ДПЛ 1-й бригады. В августе 1942 г. при расформировании бригад все лодки данного типа были сведены во 2-й ДПЛ (Г.Ю. Кузьмин, с января 1943 г. — капитан 2 ранга Р.Р. Гуз). К концу войны «на ходу» остались две самых ранних подлодки Щ-201 и Щ-202, а также более поздние Щ-209 и Щ-215; кроме того Щ-205 и Щ-207 стояли на капитальном ремонте, продолжавшемся до завершения боевых действий.

### Щ-201

Заканчивая накануне войны текущий ремонт, Щ-201 «Сазан» (командир — капитан 3 ранга А.И. Стрижак, назначен в марте 1939 г.) оказалась единственной из «щук» ОУДПЛ, готовой к выполнению боевых задач — многочисленным походам на дозорные позиции юго-западнее Новороссийска (2—7.7 и 5—21.8.1941) и южнее входа в Керченский пролив (8—22.7 и 15.9—5.10.1941). Первая и последняя встреча ее с противником состоялась 16 сентября. Находясь в подводном положении, гидроакустики лодки услышали негромкий шум винтов,

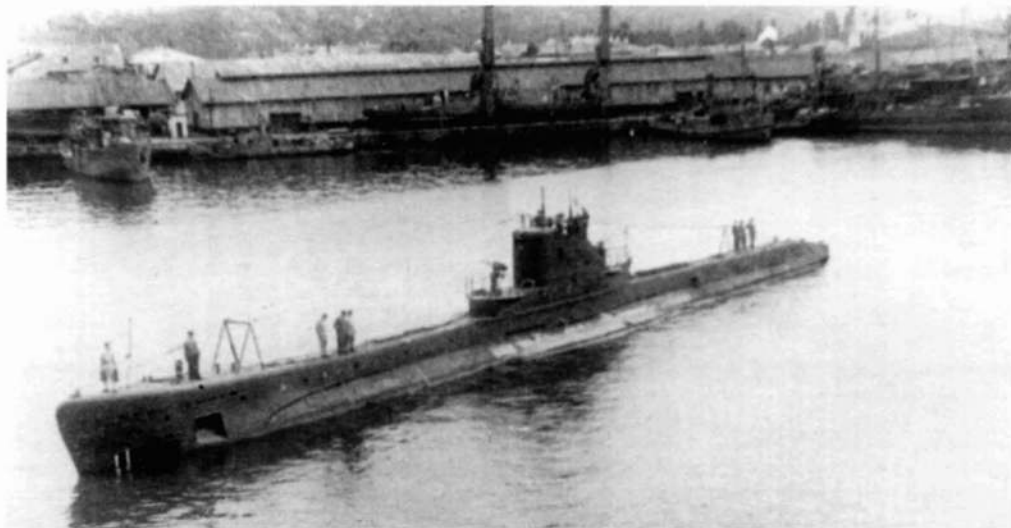
который Стрижак расценил как шум вражеской торпеды. Послевоенное сопоставление документов показало, что реально это могла быть единственная румынская субмарина «Дельфинул», совершавшая разведывательный поход к кавказским берегам. В течение двух последующих месяцев Щ-201 прошла в Новороссийске текущий ремонт, в ходе которого 5 ноября была легко повреждена германской авиацией. Затем подлодка продолжила разведывательно-дозорную службу, на этот раз у берегов оккупированного Крыма (4—7 и 14—17 декабря). Эти походы позволили собрать информацию о противодесантной обороне противника, что пригодилось при разработке плана Керченско-Феодосийской десантной операции. В ней «Сазану» отводилась весьма ответственная роль — стоя южнее мыса Чауда, вместе с подлодкой М-51, имеющей такую же задачу, лучом прожектора создавать навигационный створ, указывающий кораблям с десантом курс на Феодосию. Выполнив эту миссию, субмарина в канун нового 1942 года вернулась в Новороссийск. В дальнейшем функции плавающего маяка ею исполнялись неоднократно: 15 и 24 января при высадках в районе Судака (17—20 января лодка выходила для связи с разгромленным десантом, но безуспешно), с 18 по 24 февраля в районе мыса Киик-Атлама (лодка обеспечивала обстрелы побережья кораблями ЧФ). Список задач, не свойственных подлодкам, дополняет поход с целью поиска экипажа пропавшего над

*Щ-201 в Севастополе, довоенное фото*

морем самолета «Дуглас» (29.1—1.2). После еще одного похода в Феодосийский залив (14—30.3) командование было вынуждено отправить «Сазан» в усиленный средний ремонт, хотя по всем срокам он давно требовал капитального. Попытка осуществить его силами личного состава в Новороссийске ничего не дала. Корабль пострадал в результате почти ежедневных налетов Люфтваффе и теперь уже требовал устранения боевых повреждений. В дополнение ко всему с лодки сняли аккумуляторную батарею, срочно потребовавшуюся для ремонта Щ-203. 29 мая субмарину отбуксировали в Туапсе, 12 августа — в Поти, 19 сентября — в Батуми, где она и простояла до конца января 1943 г. Вынужденное бездействие не лучшим образом сказалось на состоянии экипажа и командира. В августе 1942-го А.И. Стрижак за управление кораблем в пьяном виде, которое едва не привело к посадке на мель, был арестован и осужден к 10 годам заключения и исправительно-трудовом лагере. Командованию бригады пришлось приложить немало стараний, чтобы добиться отсрочки приговора. Впоследствии Стрижаку доверили командование «малюткой», а в июне 1944-го — даже гвардейской Щ-215.

В свой первый боевой поход на коммуникации противника Щ-201, которой после ремонта командовал капитан 3 ранга П.И. Парамошкин (ранее служил старпомом на Д-4), вышла 22 июня 1943 г. Район патрулирования располагался между мысом Тарханкут и Евпаторией. Сначала лодке встретился рыболовный катер, с которого подводники сняли 6 рыбаков-украинцев и немца-охранника, после чего проломили днище катера ломами. Полноценный противник был обнаружен в ночь на 6 июля, однако атаке помешала плохая работа

рулей. На следующую ночь, воспользовавшись данными воздушной разведки, Парамошкин перехватил румынский конвой и безрезультатно выпустил шесть торпед по транспорту «Ардял» и эсминцу «Марашешти». Подлодка была замечена, вслед за чем последовало полторачасовое преследование, в ходе которого на нее была сброшена 31 глубинная бомба. От взрывов на «Сазане» оказался поврежден правый гребной электродвигатель, вышли из строя многие приборы и механизмы. 11 июля субмарина вернулась в Батуми. После ремонта она вышла в море только 28 сентября. Месячное патрулирование в районе западнее Севастополя привело лишь к двум встречам с противником, одна из которых — вечером 19 октября — завершилась торпедной атакой. Через минуту после выстрела Парамошкин наблюдал вспышку, чуть позже услышал взрыв, однако, по немецким документам, ни одна из находившихся той ночью в море групп судов атаки не зафиксировала. Третий поход (19.11—19.12.1943) совершался в район между Тарханкутом и Ак-Мечетью. Утром 4 декабря Щ-201 атаковала из надводного положения конвой быстроходных десантных барж (БДБ), после чего наблюдался взрыв одной торпеды. По всей вероятности, он произошел до встречи с целью, так как и эта атака в документах противника не упоминается. Встреченное активностью русских субмарин германское командование развернуло в море группу охотников за ПЛ, и, когда утром следующих суток Парамошкин попытался сблизиться с ней, заблаговременно обнаруженную «шуку» яростно контратаковали. Через лопнувшие швы топливных цистерн лодки начал вытекать соляр, вышли из строя несколько глубиномеров и шумопеленгатор, но, в



Щ-201 в одном из портов Кавказа (предположительно в Новороссийске), 1942 г.

конце концов, ей удалось оторваться от преследователей. Впрочем, вскоре «Сазан» подвергся очередной ожесточенной бомбежке. При попытке утром 11 декабря атаковать конвой на линии Сулина—Тарханкут Щ-201 была обнаружена гидросамолетами, после чего большой охотник УJ-103 сбросил на нее еще 66 глубинных бомб. К счастью, новых повреждений удалось избежать, тем более что их и так набиралось на еще один аварийный ремонт.

Последний боевой поход субмарина совершила в ходе Крымской операции (19.4—17.5.1944). К тому времени корабль, несмотря на многочисленные «косметические» ремонты, был весьма изношен, что лишний раз подтвердилось поломкой зенитного перископа сразу после выхода из базы. До первых чисел мая лодке ни разу не удалось выйти в атаку, хотя контактов с противником хватало. Первый раз Щ-201 стреляла утром 6 мая, но выпущенные торпеды взорвались, не дойдя до германского транспорта КТ-26. Так же закончилась атака конвоя «Астра» 11 мая. В обоих случаях субмарина контратаковывалась противником, причем во втором случае на ней была нарушена центровка линии валов, образовались трещины в топливных цистернах №4 и 5, получили повреждения глубиномер, лебедка зенитного перископа и некоторые приборы. Упорный командир остался на позиции, и утром 12 мая, воспользовавшись данными, полученными от М-62, перехватил еще один вражеский караван. В качестве цели командир выбрал тяжело поврежденный советскими ВВС венгерский транспорт «Тисса», буксировавшийся германским тральщиком R-196. И в этой атаке подвели торпеды с неконтактными взрывателями. По всей вероятности, они сработали недалеко от подлодки, так как от сотрясения при их взрывах произошло замыкание электростанции главного электродвигателя и разбилось несколько плафонов освещения. Две последние торпеды были выпущены тем же вечером по одиночной БДБ. Через минуту подводники услышали взрыв, однако оценить результаты визуально не удалось из-за плохой видимости. Возможно, торпеда действительно попала в цель, повредив БДБ F-568, точные данные о месте и обстоятельствах атаки которой неизвестны. Если это так, то повреждение десантной баржи стало единственным результатом боевой деятельности лодки, совершившей за время войны 17 боевых походов. Но, поскольку в рапортах командиров значилось, что «Сазан» потопил 6 и повредил 2 судна противника, 5 ноября 1944 г. лодку наградили орденом Красного Знамени.

## Щ-202

Несмотря на то, что Щ-202 «Сельдь» (капитан-лейтенант В.Х. Козюберда) только в мае 1941-го закончила текущий ремонт, ее техническое состояние на начало войны характеризовалось как «крайне изношенное». Войну лодка встретила в Феодосии, где заканчивала послеремонтные испытания. С перебазированием в Новороссийск для субмарины наступили «серые будни» дозорной службы — она совершила по два похода в район юго-западнее Новороссийска (28.6—



Мостик подводной лодки Щ-202, довоенное фото



**Щ-202 в Севастополе,  
1939—1940 гг. На заднем  
плане виден крейсер  
«Красный Кавказ»**



7.7 и 5—12.10) и в район южнее Керченского пролива (21.7—9.8, 25.8—15.9). Единственным сколь-нибудь значимым эпизодом за этот период было обнаружение вечером 13 сентября румынской субмарины «Дельфинул». К сожалению, вражеская лодка погрузилась до того, как Щ-202 сблизилась на дистанцию атаки. 14 декабря «Сельдь» перешла в Туапсе для капитального ремонта приборов и механизмов. В конце июля лодка прошла докование в Потти, а с начала октября продолжила ремонт в Батуми. Одним из главных препятствий к его завершению было отсутствие аккумуляторной батареи, которая в конечном итоге была взята с лодки типа «АГ». Естественно, ее емкость была значительно меньше. Лишь 19 ноября 1942 г. Щ-202 вступила в строй. Еще раньше ее командиром был назначен бывший командир А-4 капитан-лейтенант А.П. Касаткин. То ли он не обладал должными качествами, то ли ему просто не везло, однако Щ-202 в период его командования ничем не отличилась. В первом походе на коммуникации (1—20.2.1943 в район мыс Сарыч—Судак) встреч с противником не было, во втором (16.3—5.4.1943 к Босфору) не удалось атаковать немецкий транспорт из-за того, что Касаткин... неправильно определил место входа в пролив. Не обнаружили врага и в ходе поиска, предпринятого в район Констанца—Сулина (28.4—18.5.1943). В августе (8.8—2.9.1943) «Сельдь» патрулировала у Тарханкута, причем ей наконец-то удалось открыть счет атакам. 20 августа Касаткин выпустил с дистанции 16 кбт три торпеды по болгарскому транспорту «Варна», шедшему в составе германского конвоя. Попадание с такой дистанции могло быть разве что случайным. Впрочем, спустя несколько часов «Варну» потопила находившаяся на соседней позиции Д-4. В пятом походе (26.9—26.10.1943) Щ-202 действовала в центральной части коммуникации Сева-

стополь—Констанца. Значительное удаление от берега не уберегло лодку от внезапной атаки противолодочного самолета. Осколками бомб и пулеметным огнем на субмарине были пробиты шахта вытяжной вентиляции, тумба вертикального руля, деформирован козырек рубки и подорвана шахта вдувной вентиляции. Несмотря на это, Касаткин остался на позиции и 19 октября дал трехторпедный залп по «транспорту, шедшему в охранении сторожевого катера» (а скорее всего — по группе охотников во главе с судном-ловушкой «Шифф-19»), но «промазал». После возвращения из похода лодка начала средний ремонт, а в январе прошла докование. Вновь вступила в строй она только 11 апреля 1944 г. На следующий день в должность командира Щ-202 вступил «тихоокеанец» капитан-лейтенант М.В. Леонов. После шестидневной подготовки лодка с новым командиром (его действия обеспечивал комдив капитан 2 ранга Р.Р. Гуз) снова вышла на коммуникации противника.

Последний боевой поход «Сельди» осуществлялся в рамках Крымской операции, где ей был отведен район близ румынских берегов южнее мыса Олинька. Утром 28 апреля Леонов предпринял атаку германского конвоя (торпеды прошли недалеко от транспорта «Лола»), после чего «щука» подверглась ответному нападению и получила легкие повреждения. Две атаки сорвались 6 мая, а на следующий день командир промахнулся по БДБ. Вечером 8 мая Леонов обнаружил медленно идущий караван, куда входило три буксира с «дунайскими» баржами, три БДБ и два парома типа «Зибель». Заняв удобную позицию для атаки, командир выпустил по барже с дистанции 8 кбт две торпеды, после чего услышал два отдаленных взрыва. Отсутствие преследования со стороны противника позволило обогнать суда в подводном положении и произвести еще



один выстрел, но последняя торпеда в цель не попала. Долгое время считалось, что первым залпом Леонов отправил на дно немецкий лихтер «Эльбе-5», но, как недавно выяснилось, он был уничтожен еще утром того же дня в районе мыса Херсонес советскими торпедными катерами. По немецким документам получается, что скорее всего целью атаки Щ-202 был поврежденный советской авиацией теплоход «Будапешт», шедший за буксиром «Лобау». Тем же вечером подлодка начала возвращение в базу и 11 мая прибыла в Батуми. Из-за многочисленных отказов и поломок в течение всего похода субмарине пришлось вернуться к стенке ремонтного завода, где в сентябре 1944 г. ее и застало известие об окончании военных действий на Черном море.

### Щ-203

Щ-203 «Камбала» (командир — капитан 3 ранга В.И. Немчинов, назначен в октябре 1939 г.) встретила начало войны в Севастополе, где накануне закончила текущий ремонт. Перебазировавшись в Новороссийск, она совместно с другими лодками дивизиона длительное время несла дозорную службу в районе юго-западнее Новороссийска (походы 16.7—

5.8 и 21.8—10.9.1941), а также южнее Керченского пролива (5—12.10.1941). В ноябре (20—23.11) субмарина вела разведку в районе Феодосии, затем патрулировала на коммуникациях противника в районе Сулины (28.11—19.12.1941), но встреч при этом не имела. Ее дальнейшая служба длительное время была связана с событиями, развернувшимися на Керченском полуострове. В ночь на 29 декабря «Камбала» осуществляла навигационное обеспечение высадки десанта в районе горы Опук. За несколько часов до этого с борта лодки в районе камней Эльчан-Кая была высажена группа из двух офицеров-гидрографов (лейтенанты В.Е. Моспан и Д.Г. Выжул). Со своей задачей — установкой береговых огней — группа справилась, но в назначенное время к месту посадки не вернулась. Как позже выяснилось, гидрографы были захвачены в плен и расстреляны немецким патрулем. К счастью, противник не заметил выставленных огней, что, в конечном итоге, позволило выполнить поставленную задачу. В ночь на 26 января субмарина служила плавучим маяком для кораблей, высадивших десант в районе Судака. В январе—марте (28.1—7.2, 12—19.2 и 23.2—6.3.1942) она совершила еще три похода в Феодосий-

*Подводная лодка Щ-203, 1940 г.*



**На ходовом мостике  
Щ-203. Слева штурман  
определяет высоту солнца  
секстаном, в центре —  
командир лодки  
В.И. Немчинов**

ский залив, где вела разведку и обеспечивала навигацию кораблей ЧФ, при этом неоднократно обстреливалась береговой артиллерией и подвергалась атакам самолетов противника, но без серьезных последствий. Такие же ситуации возникали в ходе апрельского (7—28.4.1942) и июньского (7—14.6.1942) походов. В промежутке между ними лодка прошла текущий ремонт со сменой аккумуляторной батареи. С середины июня «Камбала» была выделена для доставки грузов в осажденный Севастополь. Первый поход (15—17.6, возвращение 18—19.6) прошел без происшествий, но во втором (21—24.6, возвращение 26—27.6) у экипажа субмарины возникли серьезные проблемы. Дело в том, что на этот раз в номенклатуру перевозимого груза входило 30 т бензина, принятого в специально переоборудованные балластные цистерны. Уже в первые сутки похода запах бензина распространился по всей лодке, вызвав у части краснофлотцев головокружение и обмороки. В ночь на 25 июня при разгрузке в Стрелецкой бухте Щ-203 столкнулась с буксиром и получила по-

вреждение в носовой части корпуса. Из-за царившей в Севастополе неразберихи окончательно избавиться от опасного груза удалось лишь во вторую ночь. Сразу же после этого Немчинов вышел в море. При прохождении Инкерманского створа лодку обстреляла полевая артиллерия, но обошлось без повреждений. За день «Камбала» в подводном положении дошла примерно до меридиана Ялты, но стоило ей вечером всплыть, как ее сразу же атаковали сторожевые катера. Повреждений и в этом случае не было, но из-за столкновения и многочисленных близких взрывов управление горизонтальными рулями работало крайне ненадежно.

В свой третий рейс в Севастополь, кроме 26 т боеприпасов и 4 т продовольствия, Щ-203 снова приняла бензин — 17 т. Выход в море — вечером 29 июня — совпал по времени с последними сутками организованного сопротивления севастопольского гарнизона. Когда утром 1 июля Щ-203 прибыла к мысу Херсонес, разгружать доставленный груз было некому. Не зная об этом, Немчинов попытался в подводном положении пройти





*Щ-203 в Ялте, 1940 г.*

по фарватеру через наше минное поле, но все попытки срывались из-за непрекращающегося обстрела и бомбежки, которые командир лодки принимал за преследование. С наступлением темноты задача не упростилась. Берег был затянут густым дымом от взрывов и пожаров, все навигационное оборудование фарватера оказалось уничтоженным. В ночь на 3 июля Немчинов получил приказание от командира дивизиона капитана 1 ранга Л.Г. Петрова возвращаться в базу после выполнения задачи. Одновременно он узнал, что находившиеся в районе Севастополя лодки других дивизионов получили указания выбросить груз в море, и последовал их примеру. Днем 4 июля Немчинов привел лодку в Геленджик. Наказывать его не стали, очевидно, приняв во внимание аварийное состояние субмарины и отравление бензиновыми парами части экипажа. 1 августа «Камбала» перешла в Туапсе, где стала на текущий ремонт. Из-за угрозы захвата города противником две недели спустя он был прерван. 15-го подлодка перешла в Батуми, но 23-го снова оказалась в Геленджике. Не хочет-

ся верить в то, что командование решило использовать лодку в качестве обычного буксира, но обратный путь в Батуми Щ-203 совершала с баржей на прицепе. Бессмысленность этой затеи стала очевидна уже на следующий день. 25 августа в районе Сочи лодка была внезапно атакована одиночным самолетом противника. Из-за необходимости отдать буксир она не успела глубоко погрузиться, и, когда прогремел взрыв бомбы, на Щ-203 от сильного сотрясения деформировались крышки входных люков в первом и шестом отсеках, вышла из строя система воздуха высокого давления, ряд механизмов и приборов. После этого кораблю потребовался уже серьезный ремонт, который продолжался до 20 марта 1943 г.

С весны «Камбала» начала действовать на коммуникациях противника. В период с 16 мая по 4 июня она патрулировала у выхода из Босфора. Единственная встреча с неприятелем (28 мая) выявила низкое качество ремонта — из-за плохой управляемости сблизиться на дистанцию залпа по конвою так и не удалось. Следующий поход «шуки» (29.6—

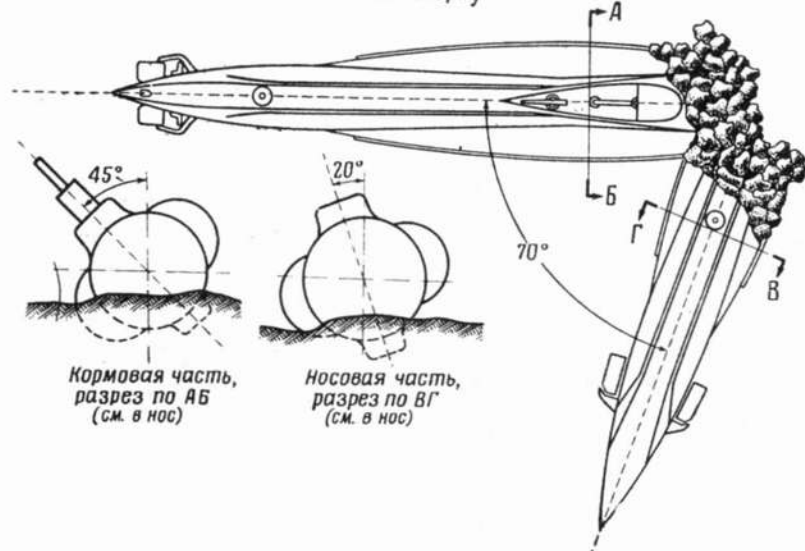




Схема положения  
Щ-203 на грунте

22.7.1943), совершенный в район Севастополь—Ялта, также не увенчался успехом. Противника Немчинов видел только один раз, но атака сорвалась из-за большого курсового угла. В свой последний поход «Камбала» вышла вечером 20 августа. Единственным известием от нее стала квитанция на радио-сообщение, переданная вечером 24-го. О том, что стало с лодкой, не было известно до 1949 г., когда при случайных об-

Вид сверху



стоятельствах она была найдена на дне на глубине 72 м в районе мыса Урет. Ее корпус в районе второго — третьего отсеков был перебит почти надвое сильнейшим взрывом. Носовая часть оказалась загнута по отношению к диаметральной плоскости вправо на угол 70°. Прошло еще немало времени, прежде чем удалось установить причину гибели Щ-203. Ею оказалась торпеда, выпущенная итальянской сверхмалой подводной лодкой СВ.4. «Итальянка» и еще четыре однотипных ей сестершипа в тот период базировались на Севастополе и использовались специально для ночной охоты на наши подлодки. Роковая встреча произошла вскоре после полуночи 26 августа. Вероятно, гидроакустики «Камбалы» запеленговали негромкий шум винтов лодки противника, но классифицировали его как шумы от конвоя, проходящего на большом расстоянии. Немчинов начал двигаться малым ходом в направлении противника, ожидая увидеть на горизонте крупные корабли, и, видимо, не заметил крохотный силуэт рубки СВ.4. Командир итальянской лодки капитан-лейтенант Армандо Сибилле, обнаружив советскую субмарину, сразу же застопорил ход и хладнокровно дождался, когда «щука» пройдет за его кормой. После этого он отработал назад и моментально занял выгодную для атаки позицию. Первая торпеда сошла с курса из-за технических неполадок, но вторая просто не могла не попасть в цель...



## Щ-204

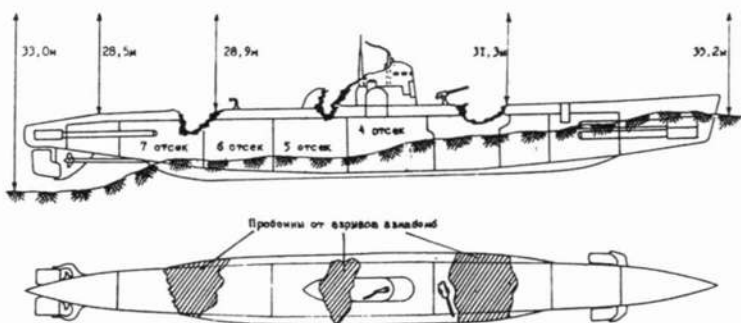
К началу войны прошедшая докование и находившаяся в 1-й линии Щ-204 «Минога» (командир — капитан-лейтенант И.М. Гриценко, с марта 1939 г.) была одной из наиболее боеготовых подлодок Черноморского флота. На исходе четвертых суток войны ее командир получил боевое задание, казавшееся в то время необычайно важным — произвести разведку восточно-анатолийского побережья Турции. Дело в том, что, вопреки реально сложившейся стратегической обстановке (а отчасти и здравому смыслу), командование ЧФ допускало возможность вступления Турции в войну и ожидало прохода через черноморские проливы главных сил итальянского флота. Естественно, что, вернувшись 7 июля в Феодосию (с конца июня 3-й ДПЛ базировался на этот порт), Гриценко доложил об отсутствии противника. 22 июля «Минога» была послана в район мыса Шаблер. В начале августа нарезка позиций изменилась, и лодку отправили к Босфору, а затем — в район мыса Зейтин-бурну близ болгаро-турецкой границы. Несмотря на столь обширный район патрулирования, встреч с объектами, достойными торпеды, не было — опасаясь советского превосходства на море, противник свел свои перевозки к минимуму. 7 августа выявились неисправности кормовых горизонтальных рулей и зенитного перископа, и через двое суток Щ-204 ошвартовалась в Севастополе. Здесь до конца октября она проходила текущий ремонт, который, в

связи с вторжением вражеских войск на территорию Крыма, пришлось заканчивать в Поти (перешла 6—9.11.1941).

В третий раз экипаж «Миноги» вышел в боевой поход вечером 22 ноября. Район патрулирования субмарины находился у болгарского мыса Эмине и именно недалеко от него летом 1983 г. был обнаружен остов нашей лодки. Несмотря на этот факт, а также на сохранность некоторых документов (по-видимому, навигационного журнала, последняя запись в котором датирована 6 декабря 1941 г.), споры об истинной причине гибели лодки не утихают и по сей день. Дело в том, что корпус «Миноги» имеет настолько обширные повреждения (три больших пробоины в районах третьего, пятого и седьмого отсеков, многочисленные отверстия, возможно нанесенные осколками или пулями), что их с лихвой хватило бы на уничтожение нескольких субмарин. В то же время никаких побед-

*Одна из «шук»  
V-бис серии  
в Южной бухте  
Севастополя*

*Схема положения  
Щ-204 на грунте*



ных рапортов ни от немцев, ни от румын в то время не последовало. Недавно появилась версия, будто Щ-204 уничтожили болгарские пограничные катера «Беломорец» и «Черноморец» (деревянные охотники американской постройки, спущенные на воду еще в 1917 г.), которые на самом деле к моменту рассматриваемых событий находились в ремонте и были не в состоянии выйти в море. Теоретически подлодка могла погибнуть на минном поле, выставленном румынами в районе мыса Эмине в октябре 1941 г., но откуда еще две большие пробоины? Скорее всего, корпус Щ-204 носит на себе следы воздействия нескольких видов оружия. По-видимому, она подорвалась на mine и уже после гибели была еще раз атакована глубинными или авиационными бомбами, сброшенными в центр масляного пятна (такое широко практиковалось немцами и финнами на Балтике в 1942—1943 гг.). В любом случае, ответы на вопросы следует искать в болгарских архивах, которые, к сожалению, до сих пор остаются для нас закрытыми.

### Щ-205

Щ-205 «Нерпа» (командир — капитан-лейтенант П.С. Дронин, с марта 1939 г.) накануне войны приняла участие в крупных маневрах флота, и потому ее считавшийся опытным экипаж был вечером 22 июня послан в море в числе первых. Видимо, при разборе материалов похода командование постигло жестокое разочарование. Обнаружив за время патрулирования (24.6—8.7.1941) в районе мыса Олинька лишь один неприятельский самолет и вспышку света на берегу, Дронин сделал вывод о наличии в районе мощного воздушного и катерного дозора. Выяснилось также, что в нарушение инструкции предрассветные и предвечерние погружения «Нерпы» занимали по 4 часа вместо одного, интервалы между всплытиями «под перископ» составляли 30 минут, а в течение 24—28 июня командир и вовсе маневрировал за пределами заданной позиции. В довершение ко всему, при возвращении в базу он пытался склонить штурмана к подделке штурманской прокладки похода. За трусость Дронин был предан суду военного трибунала и расстрелян. Командование Щ-205 принял капитан-лейтенант П.Д. Сухомлинов. До конца сентября лодка находилась в текущем ремонте. Очередной выход на позицию (в район Варны; обеспечивающий — командир капитан 3 ранга Г.Ю. Кузьмин) состоялся лишь 28 ноября. Продолжался он недолго. На четвертые сутки патрулирования в первом отсеке был услышан скрежет металла о корпус. Спустя полчаса при всплытии рядом с лодкой взо-

рвалась мина. Осмотр отсеков показал, что, кроме выхода из строя части ламп освещения и других мелких поломок, корабль повреждений не получил, поэтому Сухомлинов решил продолжить всплытие без хода. Почти сразу же снова был услышан скрежет, а через пять минут произошел второй взрыв — на этот раз в районе носовой части. Из-за перегорания предохранителей вышло из строя управление горизонтальными рулями, вертикальный руль заклинило. Из трещины в шве прочного корпуса внутрь седьмого отсека стала поступать вода, затопило и торпедный аппарат №2. Вопреки мнению командира, которое впоследствии закрепилось и в популярной литературе, крупнейший отечественный специалист по боевым повреждениям субмарин Ю.А. Максимов считал, что «полученные лодкой повреждения носили чисто местный характер, которые могли произойти только от разрыва небольшого количества взрывчатого вещества непосредственно у корпуса подводной лодки». Реальной причиной взрывов были минные защитники (вес ВВ — 0,8 кг) болгарского оборонительного заграждения у Варны. О наличии мин на данной позиции было известно почти за полтора месяца до этого события (еще 25 октября здесь подорвалась Щ-212, не вернулась с позиции Щ-211), однако командование продолжало посылать сюда лодки, не ставя в известность командиров о минной опасности. Аварийный ремонт Щ-205 продолжался до начала апреля 1942 г. 8 мая лодка вышла в третий боевой поход, ставший наиболее яркой страницей в ее биографии. «Нерпе» отводилась главная роль в операции по срыву контрабандных перевозок турецкой хромовой руды в болгарские порты. Дело в том, что согласно англо-турецкому торговому соглашению, вся хромовая руда, добытая в Турции, закупалась Великобританией. Англичане не столько сами нуждались в руде, сколь пытались оставить без нее Германию. Но экономических мер тут оказалось явно недостаточно — немного надавив на турецкое правительство, Берлин договорился о поставках стратегического сырья в обход британских наблюдателей — на мелких каботажных судах.

В штабе ЧФ приняли решение атаковать прорывателей блокады в территориальных водах Турции. Первая атака состоялась вечером 18 мая. Обнаружив идущий под берегом транспорт без флага и марок нейтралитета, Сухомлинов решил потопить его артиллерийским огнем. Капитан турецкого судна «Дуатепе» (128 брт), заметив субмарину, повернул к берегу и стал на якорь в небольшой бухточке близ болгаро-турецкой грани-



Щ-205 в Батуми,  
весна 1942 г.

цы по соседству с небольшой шхуной. В течение 13 минут артиллеристы Щ-205 выпустили по обеим целям 136 бронебойно-зажигательных снарядов и, убедившись, что суда охвачены огнем, прекратили стрельбу. Еще до начала боя вся турецкая команда — 8 человек — покинула судно на шлюпке и сошла на берег близ турецкого пограничного поста, который попытался обстрелять субмарину из пулемета. 20 мая, осматривая бухту в перископ, Сухомлинов убедился, что шхуна (возможно, турецкая «Кайнарджа») сгорела, а каботажник затонул на мелководье. Второй удар по контрабандистам был нанесен утром 23 мая в болгарских территориальных водах южнее мыса Зейтин-бурну. От первого двухторпедного залпа турецкий транспорт «Шафак» (330 брт) увернулся, но его капитан, решив не испытывать судьбу, повернул к берегу и стал на якорь. Участь судна была решена: выпустив еще две торпеды по неподвижной цели, Сухомлинов оба раза добился попаданий. 28 мая Щ-205 вернулась в Батуми, где прошла послепоходовый ремонт. 22 июня она перешла в Новороссийск и уже на следующий день, приняв на борт боеприпасы, продовольствие и бензин, ушла в осажденный Севастополь. Прорыв удался, и в течение двух ночей с лодки был снят весь груз. Утром 26 июня с 50 эвакуируемыми на борту субмарина начала обратный переход. Вскоре выяснилось, что через потерявший герметичность фланец клапана замещения топлива внутрь лодки поступает вода. Пришлось уменьшить глубину погружения, и тут же «шуку» обнаружили вражеские торпедные катера и авиация. До наступления темноты они сбросили на

«Нерпу» около 40 глубинных и авиационных бомб. В результате многочисленных близких разрывов были повреждены клапаны газоотвода дизелей, заклинены кормовые горизонтальные рули. Ночью в надводном положении часть повреждений удалось устранить, но на рассвете корабль атаковала пара «юнкерсов». К счастью, бомбы легли неточно. Вечером 27-го лодка была в Новороссийске. Ремонт провели на скорую руку («Нерпу» ожидал плановый капремонт). 22 июля Щ-205 ушла на позицию между Констанцей и Портицким гирлом Дуная. Единственная встреча с врагом состоялась в ночь на 5 августа. Обнаружив транспорт в охранении двух сторожевых катеров, Сухомлинов выпустил по нему из надводного положения три торпеды и утверждал, что слышал два взрыва. Трудно сказать, что было их причиной, поскольку конвой, включавший танкер «Ле Прогресс», даже не зафиксировал атаки. Вероятной причиной промаха было то, что в одном залпе Сухомлинов использовал торпеды двух типов — 45-36 (две) и 53-38, что из-за разницы в ТТХ требовало двух отдельных расчетов торпедного треугольника по различным таблицам стрельбы. В последнем боевом походе (6—25.9.1942) Щ-205 патрулировала в районе мыса Олинька. Из-за шторма и многочисленных встреч с плавающими минами Сухомлинову пришлось держаться на значительном (30—40 миль) удалении от берега, что предопределило отсутствие целей. В октябре «Нерпа» начала капитальный ремонт, затянувшийся до ноября 1944 г. Еще до его завершения, 1 марта 1943 г., Щ-205 первой среди подлодок ЧФ была удостоена гвардейского звания.





**Командир Щ-206**  
**Сидор Алексеевич**  
**Каракай**

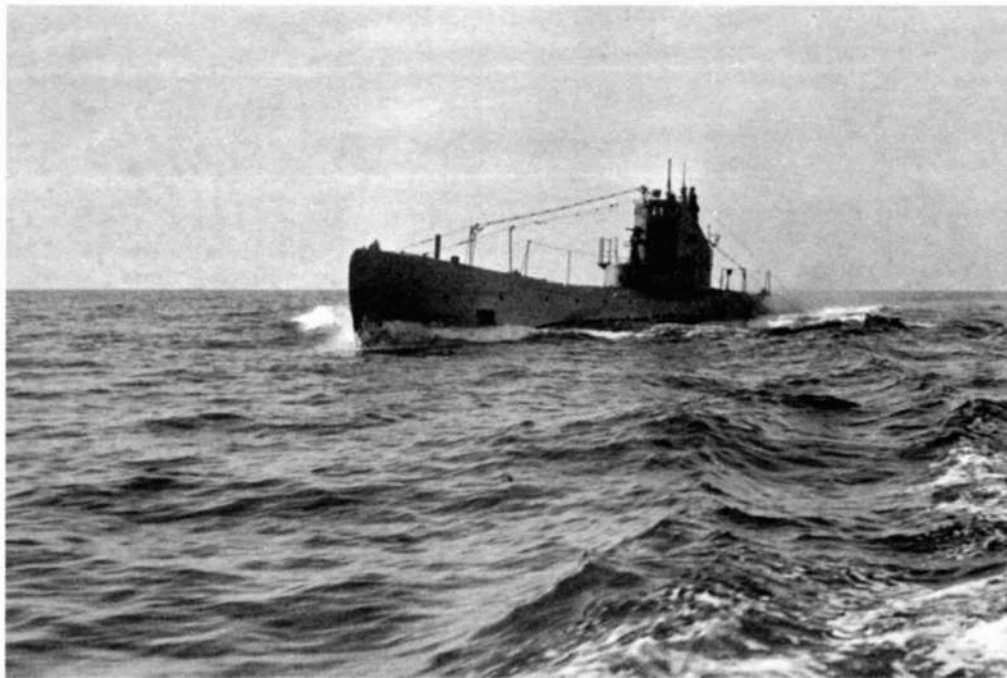
### Щ-206

Щ-206 «Нельма» (командир — капитан-лейтенант С.А. Каракай, с октября 1939 г.) открыла горестный список потерь подлодок Черноморского флота и стала единственной лодкой на этом ТВД, погибшей в первом же боевом походе. В море она вышла вечером первого дня войны и пропала без вести. В соответствии с архивными данными, введенными в оборот историком К.Б. Стрельбицким, последняя передача, полученная с борта Щ-206, приходится на ранние часы 28 июня, причем в ней командир субмарины указал, что он возвращается на свою позицию в районе мыса Шаблер, с которой уходил на период набеговой операции, проводившейся надводными кораблями ЧФ на Констанцу. С учетом этого наиболее вероятной причиной гибели кажется потопление Щ-206 румынскими кораблями 9 июля в районе Мангалии. В этот день румыны решили протралить фарватер на юг от Констанцы, то есть как раз в том направлении, где патрулировала «Нельма». Первым перископ подлодки заметила канлодка «Стихи». Начавший преследование миноносец «Налука» внезапно обнаружил перископ всего в 60 м от правого борта, после чего обстрелял его из всех орудий и сбросил глубинные бомбы. Тем временем из Констанцы к месту боя подошли три румынских торпедных катера. Они начали поиск и спустя 40 минут вновь обнаружили перископ. После сбрасывания глубинных бомб наблюдался мощный подводный взрыв, а по поверхности

расплылось большое масляное пятно. В настоящее время известно, что в 8,5 милях северо-восточнее Мангалии обнаружен подводный объект, который по своим размерам может соответствовать затонувшей подлодке. После этого все как будто бы становится на свои места, но лишь на первый взгляд. Дело в том, что командование бригады одновременно отдало приказ на возвращение всех трех подлодок, действовавших у берегов противника — Щ-206, Щ-205 и Щ-209, из которых две последние начали возвращение вечером 8 июля (приказ об этом был передан в 22.05), а «Нельма», получается, почему-то осталась. Теоретически такое могло произойти, но окончательно свет на гибель субмарины может пролить только ее водолазное обследование на дне. До того времени нельзя уверенно исключить гибель на плавающей мине или в результате аварийного происшествия.

### Щ-207

Щ-207 «Касатка» (командир — старший лейтенант Н.А. Панов, с октября 1939 г.) встретила войну на «Севморзаводе», где заканчивала средний ремонт. В начале августа лодка вступила в строй и 10-го уже вышла в свой первый поход в район мыса Зейтин-бурун. Встреч с врагом не было, и 30 августа она вернулась в Феодосию. Второй поход (22.10—9.11.1941) состоялся только через полтора месяца. На этот раз «Касатка» патрулировала в Бургасском заливе, на входе в который болгары еще за месяц до этого выставили минное заграждение. Преодолевая



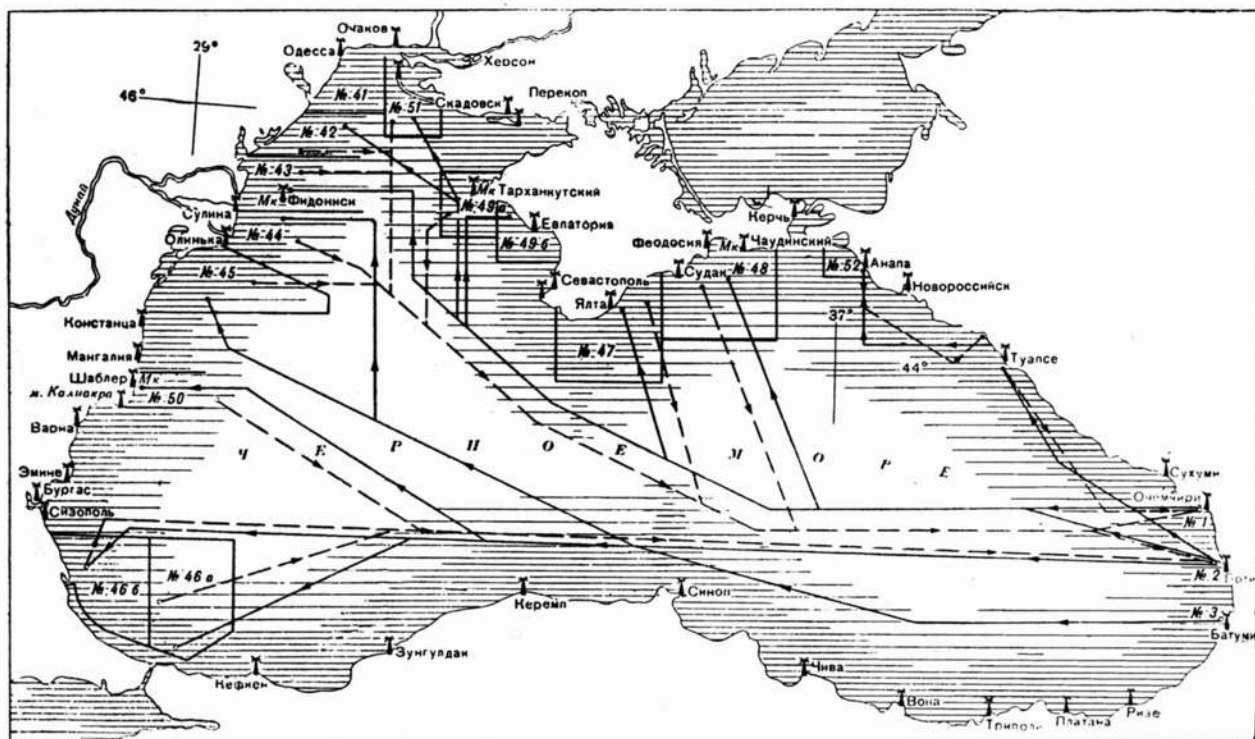
**Одна из**  
**черноморских «щук»**  
**(предположительно**  
**Щ-206) на довоенных**  
**маневрах**



его в подводном положении, лодка подвергалась большому риску — 29 и 30 октября за ее кормой дважды фиксировались самовзрывы вражеских мин. Встреча с противником и на этот раз не состоялась. С таким же результатом закончился и следующий поход (3—11.12.1941) в тот же район. Он проходил в условиях жесточайшего шторма; на вторые сутки патрулирования был смит за борт помощник командира старший лейтенант А. Стрельников. Еще через два дня ударами волн были повреждены горизонтальные рули, и «Касатке» пришлось вернуться в Туапсе. После срочного ремонта Щ-207 ушла в район мыса Эмине (24.12.1941—12.1.1942). Шторм и многочисленные плавающие мины заставляли командира держаться вдали от берега, и встретить врага не удалось. Аналогично прошел и следующий поход в район мыса Шаблер (14.2—2.3.1942). В мае Панов патрулировал у мыса Эмине (3—22.5.1942), но на этот раз он держался на удалении 20—30 миль от берега безо всяких уважительных причин. Довольно интенсивное использование лодки, зачастую проходившее в сложных метеоусловиях, потребовало провести средний ремонт и ее докование. После этого «Касатка» ходила к Босфору (16.7—4.8.1942), но ничего, кроме многочисленных турецких пароходов и шхун, там не обнаружила.

В своем восьмом боевом походе (29.8—19.9.1942) лодка провела первую за войну торпедную атаку. Вечером 7 сентября у входа в Босфор Панов из надводного положения выпустил две торпеды по румынскому эсминцу «Ред-

жина Мария», находившемуся в охране конвоя танкеров. Убедившись, что из-за опоздания с производством залпа торпеды прошли мимо, Панов развернулся и выпустил еще четыре снаряда из носовых аппаратов. Спустя две минуты послышались два взрыва, которые командир расценил как признак поражения цели. Эсминец, которому еще предстояло послужить в советском флоте под названием «Летучий», не пострадал (видимо, торпеды взорвались при ударе о грунт, либо за их взрывы были приняты взрывы глубинных бомб). 13 сентября Панов вновь наблюдал у Босфора вражеские эсминцы, но атаковать их не стал, объяснив свое решение неисправностью кормовых горизонтальных рулей. Тем не менее, потопление эсминца командиру засчитали (его подтвердила флотская разведка, что много говорит о ее качестве), за что наградили орденом Ленина. После этого Панов, по мнению политорганов, и вовсе успокоился и стал «почивать на лаврах». Успех не сопровождал Щ-207 и в следующем походе (21.10—5.11.1942). В ночь на 26 октября командир безуспешно пытался торпедировать судно конвоя, дистанцию до которого он сам определил в 18 кбт! Сблизиться с противником командиру мешала излишняя осторожность. Вечером 29-го «шука» обнаружила отряд румынских минзагов (они возвращались с постановки минного заграждения S-44, на котором спустя два месяца погибла Щ-212). При внезапном повороте кораблей в сторону субмарины Панов счел лодку обнаруженной и увел ее на глубину. В период с 31.12.1942 по 20.1.1943



**Схема позиций  
и маршрутов подводных  
лодок ЧФ на период  
1 сентября 1942 г. —  
31 января 1943 г.**

«Касатка» патрулировала в районе мыса Олинька. Сильные шторма заставили Щ-207 держаться вдали от берега, и, когда наконец-то удалось определиться, выяснилось, что ее снесло в район Констанцы! Свой последний боевой поход «двести седьмая» совершила в апреле (31.3—20.4.1943) к южным берегам Крыма. В этот период противник резко увеличил объем перевозок в Феодосию, откуда далее на борту БДБ грузы доставлялись на Кубанский плацдарм. Таким образом, жаловаться на отсутствие целей не приходилось, но и на этот раз нашим подводникам не удалось воспользоваться рядом выгодных моментов. Днем 10 апреля «щука» дважды не смогла выйти в атаку на отряды БДБ из-за неправильного маневрирования. В тот же день Панов обнаружил германскую подлодку U-24 в надводном положении, но замешкался, позволив ей уйти под воду. 12-го последовал очередной срыв атаки на БДБ, и лишь 16-го «Касатка» выпустила торпеды по паре БДБ — увы, они прошли мимо. Последствием столь безуспешной боевой деятельности стало обвинение командира лодки в трусости, выдвинутое штурманом старшим лейтенантом В.Г. Роженом. В результате разбирательства Панов был оправдан, а осужденный штурман списан в морскую пехоту. Однако и в дальнейшем Панову не удалось проявить себя. 21 мая 1943 г.

Щ-207 встала на капитальный ремонт, из которого вышла лишь спустя два года. В апреле 1944-го в командование «Касаткой» вступил бывший тихоокеанец капитан-лейтенант В.В. Стеценко. Впрочем, принять участие в боевых действиях он уже не успел.

### Щ-208

Щ-208 (командир — капитан-лейтенант Н.М. Беланов, с февраля 1941 г.) встретила начало войны на дозорной позиции юго-западнее м. Сарыч. Вечером 23 июня она вернулась в Севастополь, а в начале июля перебазировалась в Феодосию, куда из соображений рассредоточения перевели часть лодок 3-го и 4-го дивизионов. В июльском походе в район м. Олинька (17.7—5.8.1941) встреч с противником не было. Более насыщенными событиями оказалось сентябрьское крейсерство (8—26.9.1941). Уже на второй день, находясь в центре Черного моря, лодка внезапно подверглась артиллерийскому обстрелу. Вскоре после срочного погружения в перископ удалось обнаружить и сфотографировать нападавшего. Им оказался... наш подводный минный заградитель Л-4, принявший «щуку» за вражескую шхуну! В последующие дни Щ-208 патрулировала в районе от м. Калиакра до Босфора, а затем в Бургасском заливе. 19 сентября Беланов оказался случайным сви-

детелем постановки болгарскими минными полями в нейтральных водах, но от атаки отказался, считая осадку целей слишком малой. Сведения о примерных координатах заграждения стали большим подспорьем для последующих действий наших подлодок, но все же не избавило от потери С-34 — двумя месяцами позже она, видимо, попала на болгарское заграждение в результате ошибки в счислении. Щ-208 в этот период (4—20.11.1941) действовала в Бургасском заливе, но счастливо избежала всех опасностей, хотя и не добилась успехов. В январе (24.1—12.2.1942) лодка выходила к м. Шаблер. Частые шторма и плохая видимость заставили Беланова держаться на 15—20-мильном удалении от берега, где встреча с врагом считалась менее вероятной. В данном случае подобная уверенность оказалась напрасной. Утром 30 января подлодка внезапно столкнулась с румынскими эсминцами «Редже-ле Фердинанд» и «Реджина Мария». Спасло от тарана только срочное погружение, но сброшенные вслед Щ-208 глубинные бомбы чуть было не стали причиной ее гибели. Лишь малый вес ВВ в румынских бомбах позволил ограничиться повреждениями легкого корпуса. Их удалось устранить в ходе текущего ремонта (февраль—июнь 1942 г.), из-за которого лодка не смогла принять участия в снабжении Севастополя. В июле (8—27.7.1942) «щука» совершила безрезультатный поход на коммуникацию Бургас—Босфор. Морально-психологическая обстановка после оставления Севастополя была настолько тяжелой, что минер подлодки лейтенант П.И. Дроненко заявил, что не вернется из похода без победы. 21 июля, когда он стоял вахтенным офицером, были обнаружены вражеские катера. Вместо того, чтобы прыгнуть в люк при срочном погружении Дроненко остался на мостике и попытался открыть огонь из пулемета ДШК, но был затянут под воду и погиб. Это дикое происшествие и отсутствие боевых успехов стало причиной объявления Беланову неполного служебного соответствия. На него уже готовили документы на снятие с должности, когда подлодка ушла в поход, ставший последним. В ночь на 23 августа она вышла в район Портицкого гирла Дуная, где ей предписывалось действовать против конвоев, ходивших между Констанцей и Сулиной. Для защиты этой трассы румыны еще весной 1942 г. выставили параллельно берегу четыре противолодочных минных заграждения. Поскольку атак сил ПЛО в это время в этом районе не производилось, остается предположить, что причиной исчезновения Щ-208 оказались мины.



### Щ-209

Щ-209 (капитан 3 ранга И.Н. Киселев, с марта 1938 г.) вошла в число трех подлодок ЧФ, первыми высланных для действий на вражеских коммуникациях. Ее крейсерство (22.6—10.7.1941) происходило на позиции у м. Эмине, однако, несмотря на интенсивный поиск, ничего достойного обнаружить не удалось, как, впрочем, и в следующем походе (22.7—8.8.1941) в этот район. Единственный замеченный транспорт (6 августа — первый случай обнаружения судна противника на Черном море) прошел на слишком большом расстоянии от подлодки. Не увенчался успехом и третий поход (23.9—13.10.1941) на коммуникацию Босфор—Бургас. В ноябре (18.11—7.12.1941) субмарину направили для патрулирования Бургасского залива. Киселев несколько раз смело форсировал минное заграждение на входе в залив (при этом 30 ноября прибором «Краб» была подсечена мина) и дважды выходил в атаки на суда. Торпеда была выпущена только во втором случае, 2 декабря, но она прошла под днищем атакованной шхуны. Через три дня, уже при возвращении в базу «щука» обнаружила наш конвой, направлявшийся в Севастополь, правда, приняв первоначально его за противника, погрузилась. Поняв свою ошибку, Киселев приказал всплыть и дал опознавательные, но тут же подвергся обстрелу с «бдительных» тральщиков охранения. Субмарина получила легкие повреждения от близких разрывов снарядов. 23 декабря к ним добавились новые, вызванные падением трех авиабомб во время стоянки в Туапсе. Несмотря на это, уже 4 января лодка вышла на позицию у м. Калиакра. Крейсерство, продолжавшееся до 23 января, было отмечено единственным эпизодом — в приборе «Краб» застрел минреп противолодочной мины, от которой «щуке» удалось освободиться лишь спустя полтора часа.

*Щ-208 возвращается в Севастополь из боевого похода, 1941 г.*





Весной 1942 г. действия авиации противника против наших баз и коммуникаций значительно активизировались. Первой пострадавшей подлодкой стала Щ-209. В ночь на 7 марта она вышла в очередной поход к м. Шаблер, но на следующий день в районе Синопа подверглась атаке одиночного бомбардировщика. Из-за плохой видимости самолет обнаружили с опозданием, и малая скорость погружения «шук» чуть было не привела лодку к гибели. Шесть авиабомб взорвались, когда субмарина находилась на глубине 4,5—5 м, и вызвали многочисленные повреждения приборов и механизмов. 12 марта подлодка вернулась в Туапсе, где подверглась новым атакам авиации противника. Ежедневные налеты на порт продолжались с 23 по 25 марта. Во время бомбежки 24 марта осколком был смертельно ранен И.Н. Киселев; новым командиром «шуки» стал капитан 3 ранга В.И. Иванов, ранее командовавший Щ-208, но имевший годичный перерыв, пока он служил в Отделе подводного плавания штаба ЧФ. Под его командованием субмарина совершила два не принесших результатов (12.4—2.5.1942 к м. Эмине и 25.5—13.6.1942 к анатолийскому побережью Турции) похода. Затем лодку привлекли к снабжению Севастополя. Это были беспрецедентные по сложности рейсы (18—22.6 и 27.6—4.7.1942). В осажденный город «шука» доставила 60 т боеприпасов и эвакуировала 106 человек, в том числе и командующего Приморской армией генерал-лейтенанта И.Е. Петрова. По возвращении Щ-209 начала средний ремонт, продолжавшийся до середины марта 1943-го. В апреле (10—30.4.1943) и в июне (5—25.6.1943)

субмарина совершила два похода в район мыса Тарханкут, в ходе которых произвела четыре безрезультатных торпедных атаки. Основной причиной неудач была стрельба с дальних дистанций в дневное время, из-за чего вражеские конвои без труда уклонялись от выстрелов, а в ответ контратаковали лодку глубинными бомбами. Целью крейсера у Босфора (3—29.8.1943) стал перехват кораблей противника, занятых перевозкой хромовой руды. Утром 21-го Иванов представился очередной шанс открыть боевой счет, но три выпущенные с дистанции 12 кбт торпеды опять не достигли цели. Очевидно, желая взять хоть какой-то реванш, командир решил проявить инициативу и провести разведку вражеской системы ПЛО. Для этого он намеревался захватить языков с ходивших под берегом шун, часть которых, по ошибочным данным нашей разведки, использовалась неприятелем в качестве судов-ловушек. «Пикантность» ситуации заключалась в том, что Иванову был известен строжайший запрет атаковать турецкие суда, встреча с которыми при осуществлении подобного замысла становилась неизбежной. Поздно вечером 22 августа Щ-209 всплыла возле одиночной шхуны, но, вопреки ожиданиям, после предупредительной очереди из ДШК турецкий экипаж не стал дожидаться досмотра, а незамедлительно ушел на шлюпку к находившемуся рядом берегу. Учтя предыдущий опыт, в ночь на 25-е Иванов попытался остановить другую шхуну (по-видимому, «Дервиш», 100 брт), шедшую мористее. Турки остались верны себе, а попытка догнать их шлюпку ничего не дала — ночью на мелководье Иванов побоялся рисковать кораблем.

Вместо этого командир досмотрел шхуну (перевозила древесину, яблоки и орехи) и, ничего не взяв, ушел в море. Этот эпизод тут же получил широкую огласку, а турки обвинили экипаж нашей лодки в пиратском нападении на мирное судно.

Три следующих похода лодка совершила к западным берегам Крыма. И если в первом (25.9—25.10.1943) Щ-209 не обнаружила ни одной цели, то во втором (15.11—15.12.1943) ей наконец-то удалось открыть боевой счет. Днем 2 декабря Иванов четырехторпедным залпом с дистанции 2 кбт отправил на дно БДБ F-566. Произшедший вблизи корпуса лодки мощный взрыв привел к появлению течи. Несмотря на это, командир решил остаться на позиции. В ночь на 4-е он встретил крупный конвой, но при попытке сблизиться с ним был обнаружен и контратакован. Немцы выслали в район поисково-ударную группу, которая, может, и не обнаружила бы «щуку», если бы Иванов не напал первым. Корабли противника без труда уклонились от выпущенных с дальней дистанции торпед, а затем в течение двух часов беспрестанно бомбили субмарину. На поверхности появилось большое масляное пятно, а после того, как немцы выловили из воды огнетушитель с надписями на русском языке, они посчитали потопление советской подлодки бесспорным. На самом же деле Щ-209 отделалась повреждением клапана замещения топлива и еще неделю патрулировала на позиции.

Следующий поход (24.1—24.2.1944) закончился безуспешно. Единственным достойным упоминания событием в нем оказался обстрел «щуки» с турецкой погранзаставы, когда она при возвращении в базу случайно вошла в чужие воды. Любопытно, что о самом факте обстрела подводники узнали только в Батуми — в момент событий верхняя вахта его не заметила.

В начале июля 1944 года Щ-209 вышла из ремонта, но, несмотря на это, оценивалась как сильно изношенная — возможностей для полноценного техобслуживания ни в Потии, ни в Батуми не было. В июле (10—30.7.1944) «щука» патрулировала в районе между Босфором и Бургасом. К сожалению, стремление ее нового командира — капитан-лейтенанта Н.В. Суходольского, ранее командовавшего тихоокеанской Щ-125 — проявить себя стало поводом для нового осложнения отношений между СССР и Турцией. 19 июля севернее Босфора Суходольский безуспешно атаковал пароход «Канарья», но турецкие власти поспешили заявить, что это произошло в территориальных водах нейтрального государства. В дальнейшем лодка перешла ближе к болгаро-турецкой границе,

где днем 20-го потопила торпедой шхуну без флага — ею оказалась турецкая «Шемси-Бахри» (26 брт), по-видимому, самое маленькое судно, торпедированное советской подлодкой в годы войны, а утром 26-го расстреляла вторую. Хотя на борт Щ-209 был принят весь турецкий экипаж — 7 человек — название уничтоженного судна не удалось выяснить до сих пор. В последний — 18-й раз — подлодка выходила в море в сентябре (1—19.9.1944). Поход к берегам Болгарии пришлось на последние дни войны на Черном море, когда вражеский флот практически уже перестал существовать. 6 марта 1945 г. совершившая наибольшее число походов за время войны Щ-209 была награждена орденом Красного Знамени.

### Щ-210

Субмарина (командир — капитан-лейтенант Г.А. Михайлов, с марта 1940 г.) к началу войны находилась в полной боевой готовности в Севастополе. Первые два похода — на дозорную позицию (8—16.7.1941) и к м. Шаблер (4—24.8.1941) окончились безрезультатно. На берегу командир много выпивал, а на замечания руководства отвечал грубостью. Этого оказалось достаточно, чтобы снять его с должности и отдать под суд за «халатное исполнение служебных обязанностей» (позднее он погиб на сухопутном фронте, сражаясь рядовым). С конца сентября командиром стал выпускник УОПП 1941 г., инженер-механик по первоначальному образованию инженер-капитан 3 ранга И.Л. Зельбст. В октябре (8—26.10.1941) «щука» патрулировала у побережья Болгарии близ Бургаса. Несколько раз Зельбст обнаруживал противника (один раз даже румынский вспомогательный крейсер «Дачия»), но лишь единожды, 18 октября, перед входом в Бургасский залив с дистанции 5 кбт Щ-210 атаковала герман-



**Командир Щ-211  
Александр Данилович  
Девятко — самый  
результативный  
советский подводник в  
1941 г.**

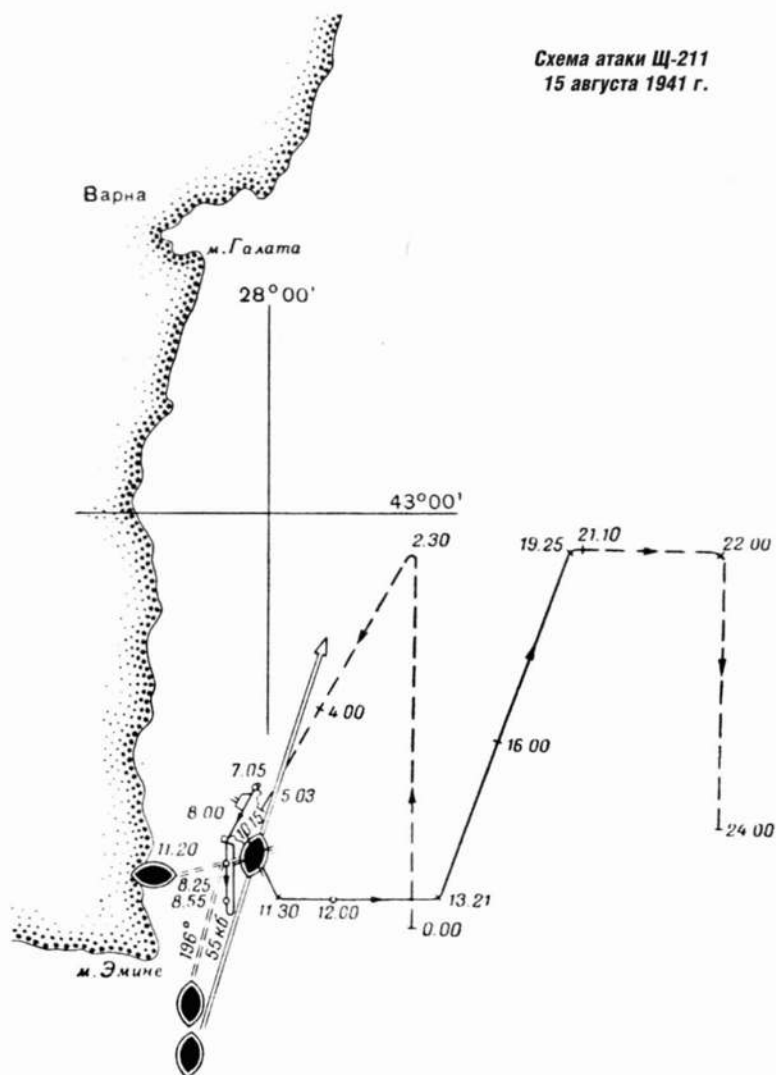


**Подводная лодка Щ-210,  
1941 г.**

Румынский транспорт «Пелеш»,  
потопленный Щ-211 15 августа 1941 г.



Схема атаки Щ-211  
15 августа 1941 г.



ский танкер «Ле Прогресс». К сожалению, торпеда взорвалась, не дойдя до цели. Новый поход в этот же район последовал в феврале (29.1—17.2.1942), однако из-за временного прекращения вражеских перевозок он оказался безуспешным. Вечером 12 марта «щука» ушла в пятый, последний поход — из крейсера у м. Шаблер она не вернулась. В 1983 г. в этом районе был обнаружен остов подлодки, идентифицированной после обследования подводными аппаратами как «щука» Х серии. Поскольку других лодок этого проекта здесь не погибало, ее определили как Щ-210. Корпус корабля имел небольшую по размерам пробоину — по всей видимости, результат взрыва германской противолодочной мины UMA из заграждения S-15, выставленного румынским минным заградителем «Мурджеку» в декабре 1941 г.

### Щ-211

Несмотря на то, что к началу войны подлодка (капитан-лейтенант А.Д. Девятко) заканчивала текущий ремонт, ее первый выход на коммуникации состоялся уже в июле (6—25.7.1941). Дело в том, что возглавляемый Девятко экипаж считался одним из лучших в бригаде — как показали дальнейшие события, вполне заслуженно. Во второй раз «щука» выходила к болгарскому мысу Эмине в августе (5—24.8.1941). В начале крейсера, в ночь на 12-е, лодка высадила у устья реки Камчий 16 болгарских коммунистов, а днем 15-го атаковала вражеский конвой, сопровождавшийся болгарскими торпедными катерами. Одна из двух торпед, выпущенных с дистанции 3 кбт, поразила румынский транспорт «Пелеш» (5708 брт), открыв, таким образом, боевой счет черноморских подводников в Великой Отечественной войне. На следующий день Девятко встретил другой караван, но на этот раз одиночная торпеда, выпущенная с гораздо большего расстояния, прошла мимо. После навигационного ремонта Щ-211 вышла в море 21 сентября, опять в район м. Эмине. В тот же день из Констанцы вышли итальянские танкеры «Суперга» (6154 брт) и «Тампико». В первые сутки перехода их безуспешно атаковали подлодки М-34 и Д-5. Командование противника, опасаясь новых атак, на несколько дней задержало конвой в Варне, стянув для его эскортирования добрую половину болгарского флота — два миноносца и два торпедных катера. На самом же деле эта отсрочка сыграла на руку экипажу Девятко. Обнаружив утром 29 сентября вражеский караван, командир с дистанции около 1,5 кбт выпустил одну торпеду. Сильный взрыв явственно ощущался

*Щ-212 уходит в боевой поход. На заднем плане виден линкор «Парижская коммуна». Потти, 1942 г.*



### Щ-212

во всех отсеках лодки, а уже спустя 30 минут Девятко сфотографировал ползатонувший корпус «Суперги». Резонно предположив, что противник может попытаться восстановить судно, «щука» на следующий день выпустила по его корпусу еще две торпеды. Не встретив новых целей, 9 октября Щ-211 вернулась в Туапсе.

Днем 14 ноября 1941 г. субмарина вышла на позицию в районе Варны. К тому времени, желая обезопасить свои коммуникации от наших подлодок, противник выставил у болгарского побережья несколько заграждений из противолодочных мин. Командованию ЧФ об этом было известно из донесения Щ-208, наблюдавшей постановку заграждения у Бургаса, и факта подрыва Щ-212, но никаких дополнительных указаний командирам о порядке действий в миноопасных районах не последовало. Лодки стали исчезать одна за другой. Эта же участь постигла и Щ-211 — самую результативную советскую подводную лодку первого года войны. В сентябре 2000 года в районе м. Святого Атанаса (в годы войны назывался м. Акбурну), южнее Варны, был случайно обнаружен остов «щуки» X серии с оторванным первым отсеком. Других подлодок этого типа, кроме Щ-211, в данном районе не исчезало. В то же время не ясно, что могло привести к столь обширным разрушениям корпуса, поскольку находившееся поблизости румынское заграждение S-18 состояло из мин УМА с весом ВВ в 30 кг, воздействие которых не могло дать такого эффекта. То же можно сказать и о глубинных бомбах, применявшихся врагом в 1941 г., причем отсутствует даже информация о подобной атаке в это время и в этом месте. Так что загадка гибели Щ-211 пока полностью не раскрыта.

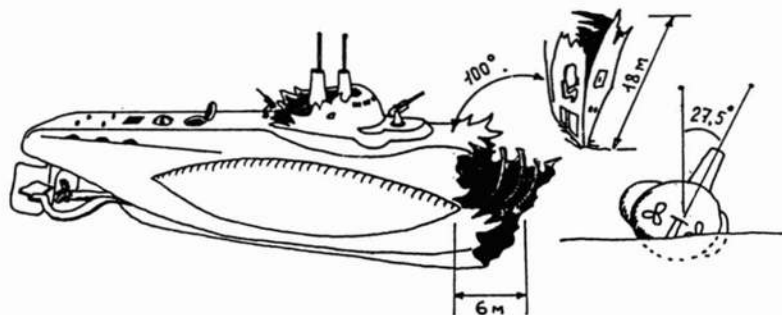
Как и большинство остальных подлодок 4-го дивизиона, Щ-212 (капитан-лейтенант И.К. Бурнашев, с октября 1939 г.) к началу войны находилась в текущем ремонте. Наскоро закончив его, субмарина дважды привлекалась к несению дозорной службы на подступах к главной базе ЧФ (4—9.8.1941 и 24.8—13.9.1941). Первый выход «щуки» на коммуникации противника в районе Варны (17—27.10.1941) чуть было не стал последним. Вечером 25 октября при покладке на грунт у мыса Калиакра над лодкой взорвалась противолодочная мина типа УМА. Повреждения получили носовые горизонтальные рули, обшивка цистерн главного балласта правого борта и носовые торпедные аппараты. В прочном корпусе возникли деформации, нарушилась герметичность 15 баков аккумуляторной батареи. Фактически корабль спасло лишь то, что взрыв произошел не в результате касания корпуса, а от прикосновения мины к кронштейну прибора «Краб», который в момент подрыва оказался выключен. После устранения повреждений лодка вернулась в Севастополь вечером 27 октября в сопровождении эсминца «Бойкий». Аварийный ремонт, осуществлявшийся в Туапсе и Батуми, затянулся до середины мая 1942-го. Через месяц субмарина перешла в Новороссийск, откуда совершила два рейса (16—21.6.1942 и 23—27.6.1942) в осажденный Севастополь. Подводникам удалось доставить в город 54 т боеприпасов, 6 т продовольствия и 27 т бензина, а также вывезти 117 человек, главным образом, раненых. Противостояние противника с каждым переходом все возрастало. При возвращении из второго рейса лодка подверглась двухчасовому преследованию вражеских катеров, а после всплытия была атакована большой группой бомбардировщиков.



Вечером 30 июня «щука» вышла в третий поход, но прорвать блокаду на этот раз не удалось. Подлодка находилась у входа на фарватер главной базы почти трое суток (с ночи на 2 июля до вечера 4-го), но постоянный обстрел, бомбардировки и отсутствие навигационных ориентиров не позволили преодолеть несколько оставшихся миль. В конечном итоге, груз пришлось сбросить в море, после чего утром 7 июля Щ-212 прибыла в Туапсе.

В последующие месяцы командование дважды высылало субмарину на подходы к Босфору, причем ни в первом (23.7—11.8.1942), ни во втором (14.9—4.10.1942) крейсерстве перехватов кораблей противника не состоялось, хотя возможности этого были. Бурнашев держался на позиции пассивно, на большом удалении от берега, а штурман лодки допустил серьезные ошибки в счислении. В результате командование решило «доверить» Бурнашеву командование плавбазой «Эльбрус», а на его место назначить хорошо зарекомендовавшего себя в должности командира подлодки А-5 (тяжело повреждена в результате подрыва на mine 25.7.1942) капитан-лейтенанта Г.А. Кукуя. В очередной поход «щука» ушла 2 декабря. На этот раз ее путь пролегал в район между м. Олинька и Портицким гирлом Дуная — туда, где ранее пропали без вести Щ-208 и Щ-213. Первые сутки похода прошли без происшествий и 11 декабря Кукуй передал радиоквитанцию на приказ о временном переходе на позицию у Тендровской косы. Больше Щ-212 на связь не выходила и в базу не вернулась. Из данных радиоперехвата наше командование сделало заключение, что субмарина 19 декабря стала жертвой атаки вражеских самолетов в районе Синопа при возвращении с позиции. По всей вероятности, расшифровка немецкого сообщения содержала ошибку, поскольку в архивных материалах противника подобной атаки никогда не значилось. Тайна гибели «щуки» раскрылась в 1976 году, хотя из-за укоренившейся версии военных лет до сих пор некоторые истории сомневаются, что найденная лодка — именно Щ-212.

Схема положения Щ-212 на грунте

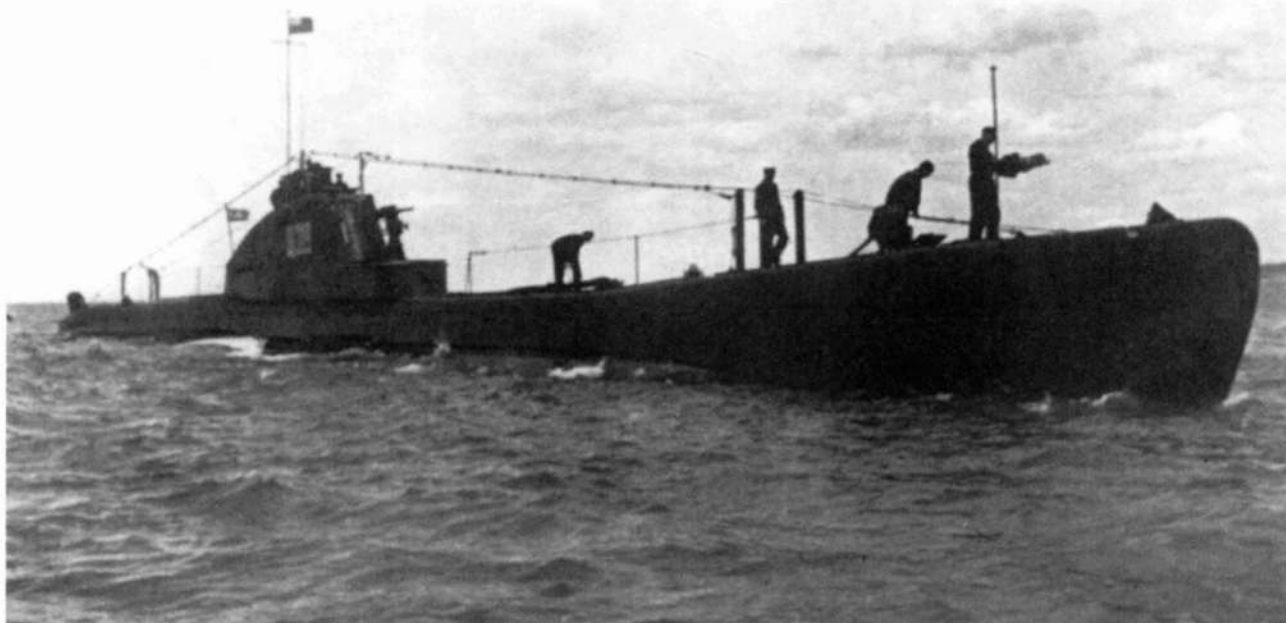


Остов «щуки» Х серии с оторванной носовой частью был обнаружен юго-западнее о. Фидониси (Змеиный). По всей вероятности, лодка оказалась в данной точке, когда определялась по островному маяку при переходе на новую позицию либо при возвращении назад. С 29 октября 1942 г. в этом районе стояло румынское минное заграждение из тяжелых якорных мин ЕМС (вес ВВ 275 кг), и уже один этот факт опровергает утверждения, что найденная лодка может оказаться Щ-208 или Щ-213 — обе они погибли гораздо раньше и в другом месте. Щ-212 унесла с собой жизни 44 членов экипажа, в том числе и командира 2-го дивизиона ПЛ капитана 2 ранга Г.Ю. Кузьмина — опытного командира, участника гражданской войны в Испании.

### Щ-213

Война застала подлодку (старший лейтенант Д.М. Денежко, с июля 1939 г.) в разоруженном состоянии в Севастополе, откуда она должна была перейти для текущего ремонта в Николаев. Начавшиеся боевые действия не изменили этих планов, но заканчивать ремонтные работы пришлось фактически уже под вражеским огнем, за пять дней до падения города. После ввода в строй последовали походы к м. Эмине (7—24.9.1941) и в район Варны (31.10—20.11.1941). Корабли противника обнаруживали лишь три раза — во всех случаях в неподходящей для атаки позиции. Третий поход (19.12.1941—7.1.1942) — к румынскому м. Олинька — проходил в весьма тяжелых условиях. Плохая видимость и штормовое море заставили держаться вдали от берега, что не гарантировало точность кораблевождения. Кроме того, за первые десять дней патрулирования находившаяся в подводном положении «щука» 36 раз (!) касалась сетей, буйрепов и минрепов плавающих мин. Днем 31 декабря за кормой лодки взорвались два таких «гостинца» — к счастью, не причинившие повреждений.

Четвертое крейсерство Щ-213 проходило в районе севернее Босфора (20.2—11.3.1942). Уже вечером 23 февраля, в первые сутки нахождения на позиции, Денежко обнаружил одиночную шхуну, которую спустя полчаса потопил артиллерийским огнем. Шхуна, оказавшаяся турецкой «Чанкая» (164 брт), шла без символов национальной принадлежности, поскольку находилась в немецком фракте и перевозила контрабандный груз хромовой руды. Победа окрылила молодого командира, и он решил продолжить активный поиск непосредственно у выхода из пролива. В 10.45 следующих суток он выпустил с 7 кбт одиночную торпеду по «крупному



транспорту под болгарским флагом», после чего наблюдал взрыв и погружение цели. Несмотря на нестыковку целого ряда деталей, можно предположить, что в результате этого выстрела на дно отправился болгарский речной пароход «Струма» (257 брт), зафрахтованный для перевозки евреев-эмигрантов из Румынии в Палестину. Оно прибыло в Стамбул еще в декабре 41-го, но поскольку его переход не был согласован ни с британскими, ни с турецкими властями, после нескольких недель стоянки в порту буксир оттащил пароход за кромку территориальных вод, так что его встреча со «щукой» рано или поздно должна была состояться. На борту судна погибло 767 беженцев и 10 членов экипажа. На «Струме», если ее действительно потопила Щ-213, погибло больше людей, чем на всех остальных судах, уничтоженных подлодками ЧФ, вместе взятых. К сожалению, эти люди оказались именно теми невинными жертвами, без которых не обходится ни одна война.

Дальнейшее крейсерство восточнее Босфора прошло безрезультатно, а по возвращении «щуки» в Туапсе на ней начался навигационный ремонт. В это время база подверглась серии авианалетов; в ходе одного из них 24 марта погиб спешивший на лодку Денежко — взрывная волна с силой швырнула его на були подлодки... Новым командиром в конце мая был назначен капитан-лейтенант Н.В. Исаев, ранее командовавший Щ-120 на Тихоокеанском флоте.



**Подводная лодка Щ-213 накануне войны и турецкий каботажный пароход «Чанкая», потопленный ею 23 февраля 1942 г.**

Сразу вслед за этим подлодка ушла на патрулирование коммуникации Босфор—Бургас (7—24.6.1942). Встреч с кораблями противника не состоялось, чего нельзя сказать о вражеских бомбардировщиках и плавающих минах. Сразу после возвращения субмарину отправили с грузом для защитников Севастополя (29.6—7.7.1942). К сожалению, пробиться в базу Исаеву не удалось. «Щука» держалась вдали от берега до вечера 3 июля, пока не поступил приказ сбросить груз в море и вернуться в базу. В середине июля корабль встал в док в Поти, где до конца августа проходил текущий ремонт.

В шестой и последний поход на вражеские коммуникации подлодка отправилась в ночь на 28 сентября. Исаев должен был выйти на связь лишь перед оставлением позиции у Портицкого гирла Дуная вечером 14 октября. Но этого не произошло. Скорее всего, «щука» стала жертвой тех же румынских минных заграждений, на которых ранее погибла



**Артиллеристы подлодки  
Щ-214 готовят 45-мм  
орудие к бою**

Щ-208. Впрочем, нельзя исключить и другую версию. В последний день патрулирования Щ-213 в 5,5 мили восточнее Портицкого рейда сигнальщики германского большого охотника «Ксантен» обнаружили торпедный след, тянувшийся к корме корабля. Охотник уклонился от торпеды, обнаружил гидроакустикой подводный объект, произвел бомбометание и, якобы, даже наблюдал свидетельства потопления цели. Окончательно раскрыть причину гибели субмарины поможет только водолазное обследование — после того, как ее остов будет обнаружен.

## Щ-214

До начала августа 1941-го Щ-214 (капитан-лейтенант Г.П. Апостолов, с 20.7.1941 капитан-лейтенант В.Я. Власов, командовал этой подлодкой с перерывами с декабря 1939 г.) проходила текущий ремонт в Николаеве. В сентябре (12—30.9.1941) для тренировки субмарина выходила в дозор к мысу Сарыч. Далее последовали перебазирование в Туапсе и первый поход на вражеские коммуникации между Босфором и Бургасом (30.10—18.11.1941). Власов и обеспечивавший его действия комдив Б.А. Успенский предприняли весьма энергичные усилия по поиску кораблей у берега, что быстро принесло результаты. 3 ноября, в первую же ночь нахождения на позиции, была досмотрена и отпущена турецкая шхуна, однако при попытке досмотреть вторую наши подводники применили силу. Увидев подводную лодку, капитан турецкой шхуны «Кайнакдере» (85 брт) включил отличительные огни, но ход не застопорил. Судно сочли вражеским и потопили восемью выстрелами из носовой пушки. Таким образом, «Кайнакдере» стало первым из 14 турецких судов, уничтоженных черноморскими подлодками в Великой Отечественной войне. Утром 4-го «щука» безрезультатно выпустила торпеду по одиночному судну, но вечером следующего дня добила выдающегося успеха. Обнаружив крупный транспорт, шедший без отличительных огней, Власов решительно вышел в атаку в надводном положении, и в 21.38 поразил цель торпедой. Ею оказался итальянский танкер «Торчелло» (3336 брт), который лишь немного не дошел до точки randevu с румынскими эсминцами. Потеряв второй танкер (первый — «Суперга» — был потоплен Щ-211 еще 29 сентября), итальянское командование до весны 1942 г. отказалось от посылки наливных судов в Черном море. Это был успех стратегического уровня!

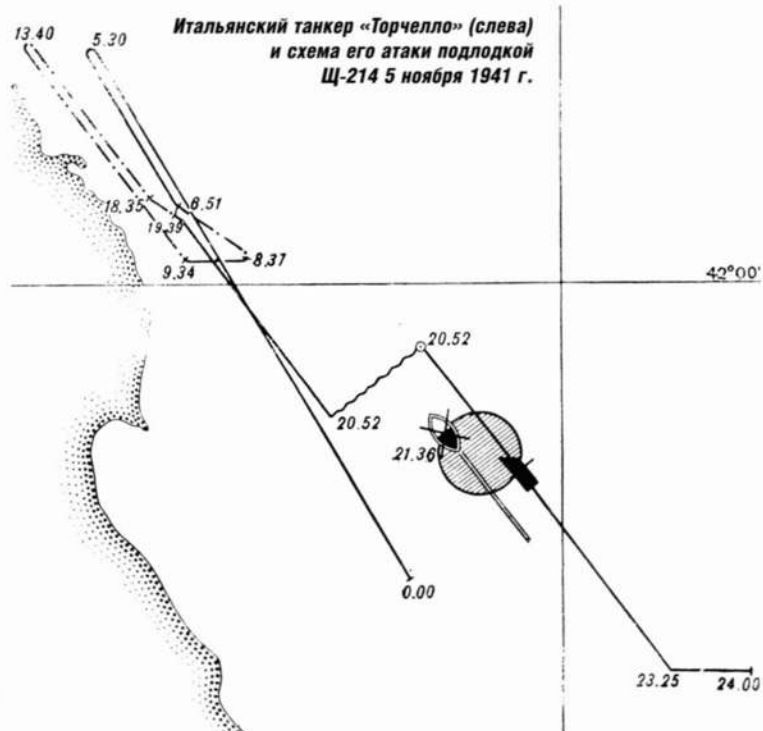
Следующий поход в этот же район субмарина совершила в декабре—январе (18.12.1941—6.1.1942). Единственное встреченное на позиции судно — 100-тонная турецкая шхуна — было потоплено артиллерией в новогоднюю ночь после того, как, увидев подводную лодку, погасило отличительные огни и попыталось уйти. Само плавание проходило в штормовых условиях, приведших, в конечном итоге, к поломке валопровода вертикального руля. По прибытию в базу обнаружили и другие повреждения. Ремонтировали субмарину до конца мая. Затем лодку вновь направили к Босфору (23.5—12.6.1942), так как имелись агентурные данные о том, что в Черное море следуют итальян-

Щ-214 у борта плавбазы, 1941 г.



яские танкеры «Альбаро» и «Селено». Днем 26 мая Власов обнаружил цели, но из-за невыгодной позиции выйти в атаку не смог. На границе турецких тервод суда встречались румынскими эсминцами, которые легко отогнали назойливую «шуку», попытавшуюся было выйти в атаку в надводном положении. 29-го субмарина перешла на трассу Босфор—Бургас. На протяжении пяти дней Власов досмотрел и уничтожил подрывными зарядами три болгарские шкуны (29.5, 31.5 и 2.6), причем с двух из них захватил капитанов и судовые документы (вопреки донесению Власова, все три потопленные им шкуны зарубежные историки считают турецкими).

Уже через пять дней после возвращения из похода Щ-214 вышла с 30 т боеприпасов и продовольствия для защит-





ников Севастополя. В ночь на 19 июня лодка прибыла к месту назначения, оперативно разгрузилась и сразу же легла на обратный курс. Вскоре после всплытия в районе м. Ай-Тодор субмарину обнаружил вражеский береговой наблюдательный пост, после чего из Ялты на ее перехват вышли два итальянских торпедных катера. Они быстро обнаружили «шуку» и, оставаясь незамеченными, произвели торпедные атаки. Торпеда, выпущенная с MAS-571, поразила подлодку в носовую часть. В течение минуты Щ-214 скрылась под водой, унеся на дно 38 членов экипажа. Итальянцам удалось подобрать из воды двух краснофлотцев: механика Н.В. Полтавцева и электрика Д.Ф. Плешакова. Из плена вернулся лишь последний, опубликовавший в сборнике «Витязи черноморских глубин» воспоминания под красноречивым названием «Погибал, но не погиб!»

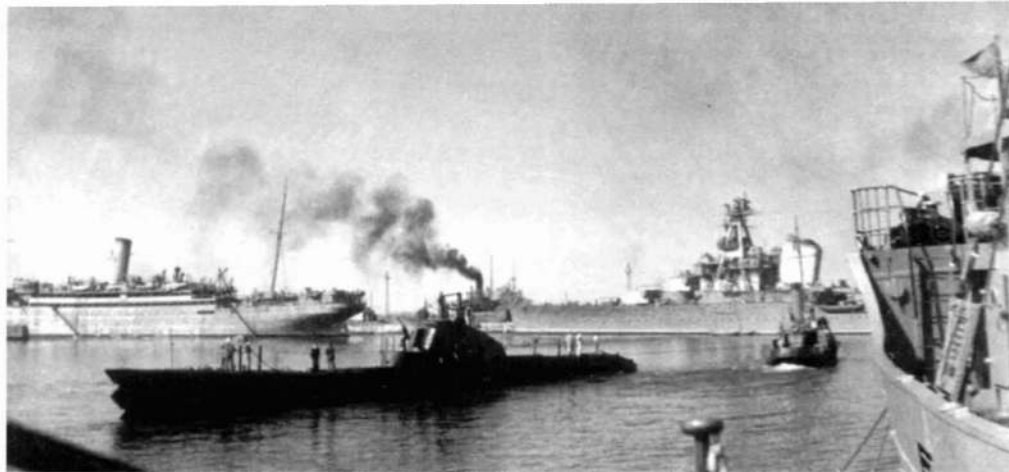
### Щ-215

К началу войны самая прославленная в будущем «шука» Черноморского флота (командиры субмарины — капитан-лейтенант В.Я. Власов, с 20.7.1941 — капитан-лейтенант Г.П. Апостолов, ранее командовал дивизионом подлодок, а до того на протяжении двух лет Щ-202) заканчивала текущий ремонт в Николаеве. После него последовал выход на дозорную позицию (4—25.8.1941), затем — крейсерство у м. Эмине (5—22.10.1941). Последнее по времени совпало с минно-заградительной операцией румынских ВМС у берегов Болгарии. К сожалению, во всех пяти встречах с румынскими кораблями командир и экипаж «шуки» продемонстрировали слабую боевую выучку и не успевали занять выгодную позицию для атаки. Лишь днем 9 октября

удалось довести дело до залпа, но единственная выпущенная торпеда прошла мимо румынской канлодки, осуществлявшей траление впереди заградителей. Затем субмарина ходила к м. Зейтин-Бурну на коммуникацию Босфор—Бургас (13.11—2.12.1941). Единственная торпедная атака 18 ноября прошла без срывов, но одиночный транспорт «без марок нейтралитета и с плохо различимым флагом» на поверку оказался турецким «Енидже» (428 брт). Судно, следовавшее в балласте, быстро затонуло, унеся на дно 12 членов экипажа. В январе (9—27.1.1942) подлодка патрулировала у м. Олинька, но, кроме многочисленных плавающих мин, ничего не обнаружила. В начале следующего месяца, после назначения Апостола на подводный минзаг Л-24, командиром Щ-215 стал служивший ранее на ней помощником капитан-лейтенант В.А. Коршунов. Под его началом субмарина совершила походы к мысам Эмине (23.3—11.4.1942) и Олинька (6—23.6.1942). Насыщенным событиями оказалось лишь второе патрулирование, поскольку именно через этот район пролегла интенсивно использовавшаяся врагом коммуникация Констанца—Одесса. Коршунов осторожно держался вдали от берега, но и там несколько раз обнаруживал «быстроходные боевые корабли противника», идентифицированные им как румынские эсминцы. Вечером 20 июня «шука» все-таки смогла выйти в атаку, но ее залп оказался замечен, и противник увернулся от торпед. Согласно зарубежным данным, объектом нападения на самом деле оказался один из германских речных тральщиков (FR-1 или FR-11), уступавших эсминцам по своему водоизмещению примерно в 100 раз!



Щ-215 у плавбазы «Нева». (В ряде публикаций данная лодка идентифицируется как Щ-208, но это представляется маловероятным)



*Подлодка Щ-215  
в Батуми, 1942 г.*

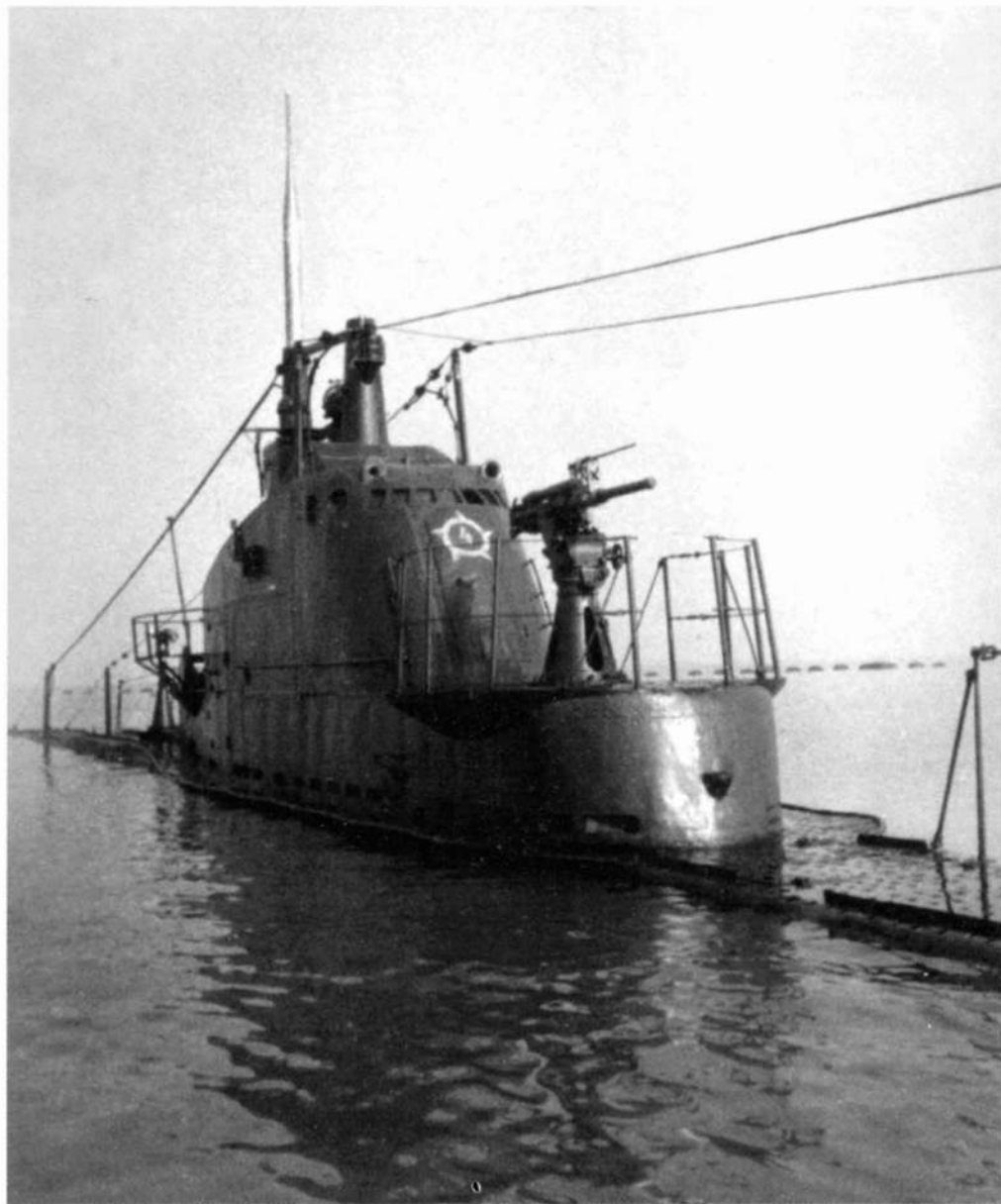


*«Щуки» 2-го дивизиона  
Щ-209 и Щ-215 (справа).  
Привлекает внимание  
нестандартное  
артиллерийское  
вооружение последней:  
25-мм автомат 84-КМ  
и 12,7-мм пулемет ДШК.  
Батуми, конец 1943 г.*

По возвращении Щ-215 отправили с грузом в осажденный Севастополь (28.6—3.7.1942). Субмарина прибыла в подходную точку фарватера вечером 30 июня, но из-за обстрела и бомбежки (меньше, чем за сутки вблизи корабля было зафиксировано около 1000 взрывов) Коршунов растерялся и в 16.15 следующего дня без приказа ушел в Новороссийск. Последний поход под его командованием состоялся в начале августа (31.7—19.8.1942) в район Босфора. На протяжении всего крейсерства субмарина держалась на расстоянии от 10 до 40 миль от берега и всего лишь один раз наблюдала вражеский конвой, атаковать который не удалось из-за большой дистанции. По прибытии последовал текущий ремонт со сменой батареи, а 24 ноября на лодку был назначен новый командир — капитан-лейтенант М.В. Грешилов, прекрасно зарекомендовавший себя на М-35.

Уже в первом походе (10—30.1.1943 в район м. Тарханкут) новый командир продемонстрировал свой знаменитый почерк — активный поиск противника и упорство в достижении поставленной цели. Оно ярко проявилось в ночном бою 24 января, когда лодка дважды безуспешно выпустила торпеды по двум БДБ, шедшим в составе небольшого конвоя. Не желая смириться с неудачей, Грешилов вступил в артиллерийский бой, в ходе которого, по-видимому, добился двух снарядных попаданий в десантную баржу F-125. Огневое превосходство БДБ над «щукой» выявилось на второй минуте схватки, после того, как в заднюю часть ограждения рубки попал 88-мм снаряд. Узнав, что трое краснофлотцев ранены осколками, а противник взял подлодку в «вилку», командир счел за лучшее погрузиться. В течение весны «щука» совершила еще два похода в Каламитский залив (25.2—17.3.1943 и

Подлодка Щ-215,  
конец 1943 г.



14.5—1.6.1943). Пять раз (8, 13.3 и 16, 24, 29.5) Грешилов выходил в торпедные атаки, но все они закончились неудачами — очевидно, из-за неисправностей новых неконтактных взрывателей торпед. Единственным результатом стали легкие повреждения тральщика R-164 от взрыва, произошедшего в 40 м от его борта. В очередной поход (23.8—17.9.1943) подлодка вышла к Босфору для перехвата перевозившего хромовую руду транспорта «Тисбе» (1782 брт). Грешилов отлично справился с задачей, потопив судно на виду у двух румынских эсминцев днем 30 августа. Обозленные неудачей немцы выставили в начале сентября у пролива противолодочное

минное поле, но «щука» счастливо избежала встречи с «рогатой смертью». В октябре—ноябре (22.10—19.11.1943) она совершила продолжительный поход в район м. Тарханкут. Усиление активности нашей авиации, действовавшей теперь с аэродромов Северной Таврии, предопределило то, что большинство встреч с конвоями противника происходило ночью. Разумеется, добиться попаданий в таких условиях было трудно. Грешилов экономил боезапас, стреляя двухторпедными залпами. Лишь четвертая атака в ночь на 15 ноября принесла результат: торпеда отправила на дно БДБ F-592. Любопытно отметить, что все это Грешилов произвел в свой день

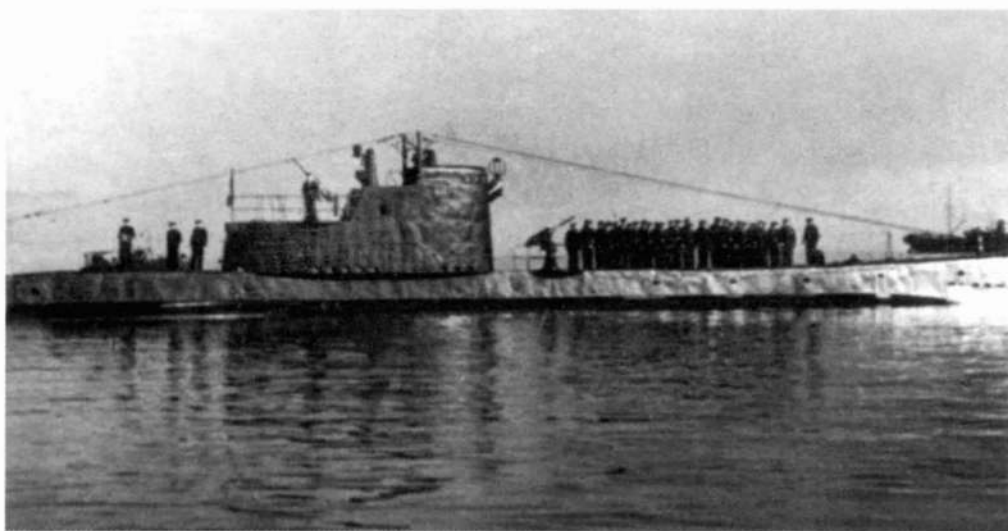
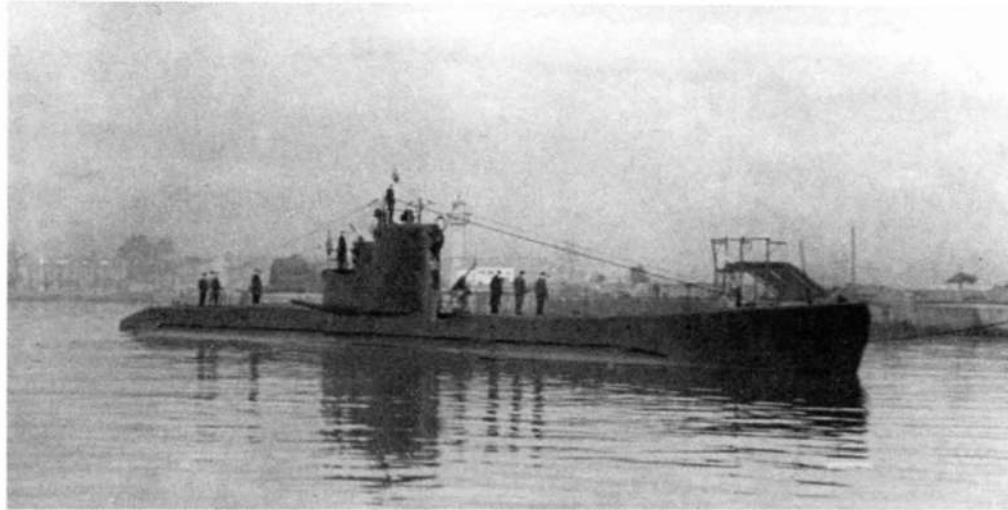
**В центральном посту Щ-215. Слева — капитан 3 ранга Михаил Васильевич Грешилов, март 1944 г.**



рождения, поскольку даже не мечтал о лучшем подарке. После возвращения «щука» прошла текущий ремонт, затянувшийся до начала марта. Впрочем, из-за отсутствия необходимых запчастей корабль можно было считать отремонтированным лишь с большой долей условности. В марте—апреле (20.3—23.4.1944) Грешилов совершил продолжительный поход на коммуникацию м. Тарханкут — м. Олинька. Лодка не имела перископной антенны ВАН-ПЗ, потому вся информация авиаразведки поступала на нее лишь ночью, как правило, с большим опозданием. Встречи с конвоями противника в открытом море без предварительного наведения могли происходить только по воле случая, и потому командиру представилось всего две возможности для атаки — 27 марта и 16 апреля. К сожалению, обе они закончились неудачно. В первом случае торпеды взорвались, не дойдя до транспорта «Тотила», во втором — судно «Лола» смогло уклониться от залпа, произведенного с полукругомильной дистанции. Немецкие контратаки не причинили лодке ущерба, но ее техническое состояние было таковым, что, даже несмотря на начало операции по освобождению Крыма, командованию пришлось отослать Щ-215 в док. 18 мая М.В. Грешилов, удостоенный за два дня до того звания Героя Советского Союза, получил назначение в штаб ЧФ, а вскоре на его место пришел капитан 3 ранга А.И. Стрижак. Этот командир за годы войны был командиром трех подлодок (в том числе и Щ-201), пока не оказался на гвардейской Щ-215 (звание присвоено

но 22 июля 1944 г.). В последнем походе (30.7—31.8.1944) первоначальной позицией субмарины являлись подходы к Босфору, затем ее перенаправили к Варне. Следуя в ночь на 5 августа вдоль побережья на широте болгаро-турецкой границы, Стрижак обнаружил небольшое судно, на котором, по его наблюдениям, находилось около 200 вооруженных людей. Не пытаясь выяснить его принадлежности, командир приказал открыть огонь. В результате сорокаминутного обстрела шхуна (а ею оказалась турецкая «Мефкуре», 53 брт) затонула. По зарубежным данным, на ее борту находилось 306 евреев-переселенцев, бежавших из Европы в Палестину. Лишь пятерым из них удалось продержаться на воде до рассвета, когда их подобрало проходившее мимо судно. Хотя некоторые историки пытаются истолковать уничтожение двух судов с беженцами (первое — «Струма» — было потоплено Щ-213 еще в феврале 1942 г.) как советский «холокост», нет никаких документальных подтверждений, свидетельствующих, что подобные действия осуществлялись преднамеренно. Истинной причиной этих и других нарушений законов войны на море стали неудовлетворительная работа нашей разведки и отсутствие какой-либо подготовки командиров в международно-правовых вопросах. 24 августа Стрижаку удалось торпедировать болгарскую парусно-моторную шхуну «Вита» (240 брт). Это судно стало последней победой черноморских подводников в Великой Отечественной войне и пятой по счету у самой результативной из «щук» ЧФ.





**Щ-216 — единственная  
черноморская «щука»  
X-бис серии**

### Щ-216

Щ-216 (капитан-лейтенант Г.Е. Карбовский, с февраля 1941 г.), находившаяся к началу войны на заводских испытаниях в Николаеве, вступила в строй только 17 августа 1941 года. Далее последовал традиционный поход в дозор (24.8—13.9.1941), а вслед за ним — крейсерство на вражеских коммуникациях в районе м. Зейтин-бурну (16.10—3.11.1941). Единственная выпущенная торпеда (20.10 по буксиру) ушла в «молоко» из-за того, что командир произвел выстрел в момент циркуляции. Во втором и третьем походах в этом же районе лодка неоднократно встречала шхуны, но, считая их турецкими, Карбовский каждый раз отказывался от атаки. В марте 1942 г. командование ЧФ использовало субмарину для доставки в Севастополь важных штабных документов, а затем снова отправило на коммуникацию Босфор—Бургас (28.3—16.4.1942). Начавшийся после возвращения гарантийный ремонт затянулся почти на все лето. Дальше последовал еще один поход к м. Кару-бур-

ну (17.8—5.9.1942) и крейсерство у м. Олинька (27.9—18.10.1942). В последнем Карбовскому удалось продемонстрировать свое мастерство. Хотя первая атака, проведенная по землечерпалке днем 7 октября, закончилась неудачей (торпеды взорвались при ударе о мол), поздним вечером 10-го «щука» потопила из надводного положения румынский транспорт «Карпати» (4336 брт) с грузом немецкого военного имущества. После этого случая противник предпринял меры по усилению ПЛО, и в следующем походе в этот же район (18.11—7.12.1942) субмарина сама была атакована сторожевым катером. В результате меткого бомбометания на ней были повреждены некоторые приборы и механизмы.

С начала 1943 года основным районом патрулирования наших подлодок стало западное побережье Крыма. Особое внимание привлекал м. Тарханкут — здесь находился важный узел вражеских коммуникаций, связывавших Севастополь, Одессу и порты Румынии. Щ-216 совершила туда три похода

(1—21.2.1943, 24.3—13.4.1943 и 27.5—16.6.1943), однако они не увенчались успехом. В начале июля наша агентурная разведка получила данные об активизации вражеских перевозок между Босфором, болгарскими и румынскими портами. У выхода из пролива были нарезаны две позиции, на одну из которых между 16 июля и 10 августа выходила и Щ-216. Первые дни прошли в ожидании, но после полудня 6 августа Карбовскому удалось обнаружить выходящий из Босфора конвой. Одна из трех торпед, скрытно выпущенных с дистанции 14 кбт, поразила немецкий танкер «Фируз» (7327 брт), шедший в Констанцу с грузом газойля. Судно получило серьезные повреждения, но не затонуло. «Щука» же была контратакована румынским эсминцем «Реджеле Фердинанд», который смог нанести ей ряд повреждений. Вообще, усилившаяся со второй половины 1943 года эффективность вражеских противолодочных сил не могла не сказаться на результатах действий черноморских подводников. Так, в очередном походе к м. Тарханкут (27.11—27.12.1943) все три попытки Карбовского сблизиться с конвоями сорвались из-за помех, создаваемых эскортом, а однажды он сам подвергся артиллерийскому обстрелу с охотника.

В последний раз субмарина вышла в боевой поход вечером 6 февраля 1944 г. Спустя двое суток Карбовский доложил о прибытии на позицию, а утром 10 февраля — об успешной атаке вражеского конвоя. К сожалению, на самом деле оснащенные неконтактными взрывателями торпеды взорвались, не дойдя 100 м до большого охотника Uj-106. В даль-

нейшем лодка на связь не выходила и в базу не вернулась, хотя по плану должна была сделать это 4 марта. Что могло стать причиной ее гибели? Наиболее вероятными кажутся две: немецкое противолодочное минное поле S-77, скрытно выставленное врагом 9 февраля в 4,5—5,5 мили юго-западнее м. Тарханкут, либо атака немецких кораблей. По данным противника, утром 17 февраля большие охотники Uj-103 и Uj-106 искали отставшую от конвоя БДБ, когда внезапно увидели торпедный след. Корабли уклонились и после гидроакустического поиска сбросили несколько десятков глубинных бомб. «Щука» (если это была она) сразу же получила смертельные повреждения, поскольку на поверхности моря образовалось большое масляное пятно, всплыли деревянные обломки, пустые сигаретные пачки, обрывки одежды и книги. По-видимому, именно так закончился боевой путь экипажа, завоевавшего четвертое по результативности место в подводных силах Черноморского флота.



**Командир Щ-216 Григорий Евстафьевич Карбовский**



**Германский танкер «Фируз», торпедированный Щ-216 6 августа 1943 г.**



**Щ-216 на рейде Батуми, 1943 г.**

**Расчет 45-мм пушки  
одной из североморских  
«щук» готов открыть  
огонь по самолетам  
противника, 1941 г.**



## Северный флот

Северный флот стал последним, получившим в свой состав подлодки типа «Щ». В июне 1937 г. в Полярный по Беломорско-Балтийскому каналу перешли Щ-313—Щ-316, вскоре переименованные в Щ-401—Щ-404 соответственно. Составившая 2-й дивизион ПЛ СФ четверка приняла в феврале 1938 г. участие в спасении экспедиции «папанинцев» (Щ-402, Щ-404), а в апреле 1939 г. — в обеспечении перелета самолета «Москва» из Москвы в Ванкувер. Летом 1939 г. флот получил крупное пополнение — новые Щ-313—Щ-315 и Щ-321, переименованные после перехода в Щ-421—Щ-424. Эти лодки составили 3-й дивизион, который вместе с другими дивизионами «щук», «декабристов» и «малюток» образовал бригаду ПЛ Северного флота.

20 октября 1939 г. в Кольском заливе у о. Торос выходящая в дозор Щ-424 была протаранена рыболовным траулером РТ-43 и, спустя несколько мгновений, навсегда скрылась под водой, унеся жизни 32 членов экипажа. По широко известной благодаря мемуарам И.А. Колышкина версии, единственным виновником столкновения был капитан траулера, который, якобы, после удачного улова находился в невменяемом состоянии от обильного возлияния (это не подтверждалось военным лоцманом траулера). Однако нельзя пройти и мимо другого факта — вместо не имевшего допуск к самостоятельному управлению командира лодки старшим на борту находился командир Щ-401 капитан 3 ранга К.М. Шуйский. Суд усмотрел в факте столкновения и его вину, конкретно вы-

двинув следующие обвинения: без особой необходимости пересек курс каравана траулеров, не следил за изменениями пеленгов на траулер, при опасности столкновения не отвернул влево, а также не принял никаких мер к удержанию подлодки на плаву и спасению личного состава. Так или иначе, и капитан траулера, и Шуйский были приговорены к высшей мере наказания, замененной впоследствии 10 годами лишения свободы.

В последовавшей вскоре Советско-финляндской войне североморские «щук» (кроме находившихся в ремонте Щ-401, Щ-403 и Щ-423) патрулировали у норвежского побережья между Варде и м. Нордкин. Многочисленные походы не привели к контактам с противником, но сопровождалась целым рядом мелких происшествий. Из них стоит вспомнить чуть было не состоявшуюся атаку Щ-402 (ст. лейтенант Н.Г. Столбов) на норвежский броненосец береговой обороны «Норге» (принят за финский «Вяйнемаянен») 5 февраля 1940 г. и аварию Щ-421 (капитан-лейтенант П.И. Егоров). Эта лодка при возвращении в базу 19 февраля из-за ошибки в счислении выскочила на камни у полуострова Рыбачий. Спасательная операция завершилась 6 марта, но субмарине предстоял длительный авиаремонт. Последним крупным довоенным событием в жизни северных «щук» стал переход Щ-423 (командир — капитан-лейтенант А.М. Быстров, обеспечивающий — капитан 3 ранга И.М. Зайдулин) Северным морским путем на Дальний Восток. Целью операции были усиление Тихоокеанского флота (решение о переводе подлодки было принято

еще год назад, в период боев на Халхин-Голе) и проверка возможности межтеатрового маневра по столь необычному маршруту. 5 августа 1940 г. субмарина вышла из Кольского залива и 17 октября, пройдя 7227 миль (из них 682 во льдах), Щ-423 ошвартовалась в бухте Золотой Рог. В составе Северного флота осталось шесть «шук», которые в начале 1941 г. были сведены в один — 3-й — дивизион под командованием капитана 3 ранга И.А. Колышкина.

### Щ-401

Щ-401 (командир — старший лейтенант А.Е. Моисеев, назначен в ноябре 1940 г.) вышла в боевой поход уже вечером первого дня войны. Молодого командира обеспечивал комдив Колышкин. Не встретив в море кораблей противника, лодка 27 июня приблизилась к рейду порта Варде. Обнаружив, что в гавани укрылись два небольших норвежских судна, «шука» выстрелила по одному из них торпеду, ставшую первой, выпущенной советской подводной лодкой в Великой Отечественной войне. Отсутствие взрыва можно объяснить тем, что торпеда была выпущена с дистанции, превышающей дальность ее хода.

Во втором походе (7—24.7.1941) Моисеев сначала пытался атаковать два вооруженных транспорта (реально — пару охотников за подлодками), но был легко обнаружен ими — командир пользовался перископом на полном подводном ходу при слабом волнении моря — и обстрелян ныряющими снарядами. Днем 14-го командир промахнулся по конвою, а на следующее утро выпустил торпеду в один из вооруженных траулеров, оказавшийся охотником из состава все той же пары. Через минуту после выстрела на лодке услышали глухой взрыв (по-видимому, одна из торпед самопроизвольно взорвалась), после чего вражеские корабли сбросили на Щ-401 36 глубинных бомб, к счастью, не нанеших ей повреждений. По результатам походов за Моисеевым закрепилась репутация мужественного и решительного командира, его представили к ордену Красного Знамени, но вышестоящее командование награждения не утвердило.

В августе субмарина прошла навигационный ремонт на Мурманском судоремонтном заводе, где неоднократно подвергалась ударам с воздуха. В результате авианалета 13 августа экипаж потерял одного человека убитым и пять ранеными,

*Щ-401 швартуется  
в Полярном,  
зима 1941/42 г.*







Аркадий Ефимович  
Моисеев — командир  
Щ-401 в 1941—1942 гг.

но сам корабль получил лишь незначительные повреждения. Последовавшие затем два похода (10.9—6.10.1941 и 25.10—12.11.1941) не привели к встречам с врагом, но вскрыли многочисленные технические проблемы, усугублявшиеся неправильной эксплуатацией механизмов. В самом начале второго похода был подплавлен подшипник правого электродвигателя, из-за чего носовая часть вала просела на 2 мм. 9 ноября внезапно оборвались все болты, крепившие фланец гидромукты к коленвалу левого дизеля — надежность крепления данного узла никем за время похода не проверялась. Лодке пришлось возвращаться в Полярное на одном дизеле. После ремонта Щ-401 отправили на позицию в район Конгс-фьорда (22.12.1941—13.1.1942). Полярная ночь и штормовая погода сильно осложняли плавание субмарины, но позволяли круглосуточно находиться вблизи берега, не опасаясь обнаружения береговыми наблюдательными постами. Вечером 29 декабря Моисеев из надводного положения промахнулся по отряду немецких вспомогательных тральщиков, а в ночь на 7 января атаковал конвой. Хотя впоследствии командир утверждал, что через минуту слышал взрыв, противник его нападение не заметил. Не принес успеха и шестой поход (5—26.2.1942), совершенный в район Варде. Штормовые волны несколько раз через открытый рубочный люк заливали центральный пост, выводя из строя его электрооборудование. Крен достигал значений, при которых из аккумуляторных баков выливался электролит, а ударами волн несколько раз заклинивало горизонтальные рули. Из вражеских кораблей встречались только сторожевики, которые сами неоднократно сбрасывали на «щуку» глубинные бомбы или угрожали тараном.

В последний раз Щ-401 вышла в море в ночь на 11 апреля. В течение первой недели похода она находилась на позиции прикрытия союзного конвоя PQ-10, но с 18-го числа перешла к норвежскому побережью в районе м. Нордкин. Через 5 дней Моисеев сообщил, что торпеды в носовых аппаратах им израсходованы, ожидая, что за этим должен последовать приказ на возвращение в базу. В штабе флота предпочли не понять намека, и это привело к фатальным последствиям. Очевидно, патрулируя вдоль норвежского побережья, Моисеев внезапно наскоки на выставленное месяц назад у Нордкина немецкое противолодочное минное заграждение «Карин». Немцы еще в январе объявили о минировании обширного района вдоль норвежского побережья, но в штабе флота этому не поверили, и, следовательно, не предупредили командира о соблюдении каких-либо мер предосторожности.

Уже после войны из немецких материалов выяснилось, что «щука» все-таки успела нанести врагу реальный урон. Утром 23 апреля в районе м. Слетнес от подводного взрыва затонуло мобилизованное противником норвежское судно «Штензаас» (1359 брт), перевозившее в Киркенес военное имущество. В течение двухчасового преследования два немецких охотника сбросили на субмарину 29 глубинных бомб, но никаких признаков ее уничтожения не заметили. Сами немцы объясняли это правильной тактикой уклонения, избранной русским командиром: двигаться одновременно с охотниками и останавливаться в момент гидроакустического поиска. Но на вызов, сделанный 26 апреля, Щ-401 уже не ответила...

### Щ-402

Щ-402 (ст. лейтенант Н.Г. Столбов, назначен в октябре 1939 г.) встретила начало войны на слипе мурманского завода наркомата рыбной промышленности, где она заканчивала текущий ремонт. 10 июля лодка направилась к мысу Нордкин, и уже спустя четверо суток ее командир сообщил, что боевой счет бригады подводных лодок СФ открыт — «402-я» потопила на рейде Хоннингсвога крупный транспорт. Хотя в последующие дни Столбов упустил нескольких потенциальных объектов для атаки, по возвращении в Полярное 24 июля его встречали как триумфатора. Лишь после войны из документов противника выяснилось, что взорвалась только одна из двух выпущенных лодкой торпед, да и то при ударе о скалу, в то время как цель — германский пароход «Ханау» — осталась невредима. По всей вероятности, причиной промаха стало нарушение режима хода торпед, выпущенных с дистанции 14—15 кбт. Тем не менее, Щ-402 сразу оказалась у командования на хорошем счету, что впоследствии не раз помогало Столбову в сложных ситуациях.

Так, например, во втором своем походе (7—16.8.1941) в Варангер-фьорд командиру дважды не удавалось выйти в атаку на германские эсминцы, причем в первом случае (утром 10 августа, спустя несколько часов после потопления в устье Кольского залива нашего сторожевого корабля «Туман») немцы сами едва не расстреляли находившуюся в надводном положении «щуку». 15-го Столбов обнаружил, что через захлопку газотвода дизеля внутрь лодки попадает вода и без разрешения решил вернуться в базу. В довершение ко всему при возвращении штурман допустил ошибку в счислении в 29 миль, в результате чего лодка чуть было не попала под обстрел собственных дозоров и береговых батарей. Данный случай даже попал в директиву началь-



ника Политуправления ВМФ И.В. Рогова, но все обошлось без последствий. В период с 24.8 по 10.9.1941 субмарина действовала у Нордкапа, где совершила три безрезультатных торпедных атаки. 7—8 сентября «щука» попала в сильный шторм. Из-за выплескивания электролита аккумуляторную батарею замкнуло на корпус. И в этот раз Столбов вернулся в базу досрочно, хотя на других лодках в таких ситуациях ограничивались тщательной промывкой и щелочением ям. Командиру снова попеняли, но оргвыводов не сделали. 3—28.10.1941 Щ-402 оперировала в «Лоппском море» — так в обиходе наши подводники именовали обширный залив между островами Сера, Лоппа и Фуглё на западном участке немецкой прибрежной коммуникации. После нескольких попыток Столбову удалось выйти в торпедную атаку, и, стреляя в упор новым «английским» (то есть залповым, с временным интервалом) методом, разнести в щепки норвежский каботажный пароход «Вестераален» (682 брт). К сожалению, военного груза на судне не было, а все 60 погибших (экипаж и пассажиры) являлись людьми сугубо гражданскими. Четвертый поход — в район Конгс-фьорда (13.11—6.12.1941) — оказался безрезультатным. Конвой противника удалось обнаружить лишь однажды,

да и то на очень большой дистанции. После ремонта Щ-402 вновь вышла в море (21.2—14.3.1942). 27 февраля лодка дважды скрытно атаковала конвои, причем во втором случае ей удалось уничтожить немецкий сторожевой корабль «Вандале» (погибли 24 члена экипажа). Вечером 3 марта «щука» напала на два тральщика, которые на деле оказались охотниками за подлодками. В результате часового преследования на Щ-402 обрушились 42 глубинные бомбы, жестоко потрепавшие легкий корпус. Из топливных цистерн начал сочиться соляр, оставивший на поверхности хорошо заметный след. Узнав об этом, Столбов распорядился продуть топливо из поврежденных цистерн №3 и 4 в море. При этом он считал, что во внутренних топливных цистернах имеется не менее 13—14 т соляра, поскольку до того топливо расходовалось только из внешних. Приказание механику замерить количество топлива последовало только утром 10 марта. Результаты замера оказались обескураживающими — всего 3,5 тонны, чего не хватило бы даже на переход экономическим ходом на базу. Командир сразу дал команду ложиться на курс возвращения, но через 11 часов движения дизеля остановились — топлива больше не было. Столбов передал в базу координаты, а командова-

**Члены экипажа Щ-402.**

**Слева направо:**  
ст. матросы И.Е. Гондюхин,  
К.В. Немчицкий, мичман  
А.П. Шевцов, старшины  
1-й статьи С.Ф. Смирнов,  
В.Г. Инюткин, 1944 г.



ние в свою очередь направило для оказания помощи несколько подводных лодок. Пока те шли, умельцы из экипажа «щуки» предложили попробовать в качестве топлива машинное масло, разбавленное керосином из торпед. Эксперимент оказался удачным, и на этой смеси Щ-402 двигалась еще полтора дня, пока не иссякли и эти запасы. К счастью, через шесть часов после этого она была обнаружена К-21, которая передала все необходимое и сопровождала подлодку Столбова в базу. Только там выяснилось, что прикиной несанкционированной выработкой внутренних цистерн стал неправильно собранный во время ремонта запорный клапан замещения соляра во внешней цистерне. Конечно же, это происшествие не стало препятствием для награждения субмарины 3 апреля орденом Красного Знамени.

После ремонта и смены аккумуляторной батареи Щ-402 ушла на позицию севернее о. Кильдин для охоты на вражеские субмарины (4—7.5.1942). Уже на второй день похода при всплытии для осмотра горизонта лодка столкнулась с крупной дрейфующей льдиной, отчего пострадали зенитный перископ и антенны. Не выполнив задачи, корабль вернулся в базу. Последовавшие затем два выхода на коммуникации (29.5—15.6.1942 в район Варде и 21—26.7.1942 в Варангер-фьорд) также оказались безуспешными. Столбов трижды (2.6, 22.7 и 25.7) выходил в атаки, но из-за большой дистанции ни разу не попал в цель (впрочем, в годы войны все они считались удачными).

11 августа подлодка вышла в десятый боевой поход и через двое суток прибыла на позицию. В ночь на 14-е, когда она осуществляла зарядку батарей, вахтенный центрального поста старшина 2-й статьи Алексеев принял из 5-го отсека сообщение, что там ощущается сильный запах кислоты. Зная, что водорода в ямах 2 и 3-го отсека скопилось немного, Алексеев, с разрешения вахтенного командира лейтенанта Захарова, в нарушение всех инструкций, переключил вдувной вентилятор с аккумуляторных ям на вентиляцию 5-го отсека. Алексеев не учел,

что в момент окончания зарядки водорода выделяется особенно интенсивно, и когда спустя 28 минут он попробовал вновь переключиться на вентиляцию ям, произошел объемный взрыв. Мощная взрывная волна выгнула переборки, повредила магистраль различных систем и сдвинула с мест многие приборы и механизмы. Дверь между центральным постом и 3-м отсеком заклинило. В район аварии попытались попасть через 1-й отсек. Его верхний люк удалось отдраить, но от притока свежего воздуха возобновился пожар. Стало ясно, что все 19 членов экипажа, находившиеся в двух отсеках, погибли. В их числе оказались Столбов, военком Н.А. Долгополов, помощник К.Н. Сорокин и штурман А.Я. Семенов. Командование лодкой принял на себя механик капитан-лейтенант А.Д. Большаков, который сумел запустить дизели и, ориентируясь по магнитному компасу, привести лодку в базу. Комиссия, расследовавшая причины аварии, пришла к выводу, что происшествие на Щ-402 стало результатом грубого нарушения правил эксплуатации, технической безграмотности и халатного выполнения экипажем своих служебных обязанностей. В дополнение ко всему выяснилось, что эпицентром взрыва стала командирская каюта. Предположительно причиной возникновения искры стала либо вилка настольного светильника (командир читал перед сном), либо зажигалка. Столбов являлся заядлым курильщиком и не признавал запрета на курение в подводном положении. За это незадолго до катастрофы он получил взыскание от командира бригады, на что ответил: «Курил и буду курить»... И все-таки главными виновниками происшествия признали Большакова и Алексеева, которые были преданы суду военного трибунала.

Новым командиром «щуки» стал капитан-лейтенант А.М. Каутский, недолго прослуживший старпомом на Щ-421, а до того являвшийся флагманским минером «щучьего» дивизиона. Боевое крещение обновленного экипажа состоялось в январе (17.1—3.2.1943). Лодке дважды удавалось выйти в атаку в надводном

положении, но в условиях шторма и полярной ночи торпеды прошли мимо. Обе атаки немцы зафиксировали, но их попытки нанести ответный удар также не увенчались успехом. Весной (10—26.3.1943 и 7—23.5.1943) субмарина совершила два похода в районе Варде. Противник несколько раз атаковал «щуку», трижды лодка касалась минрепов. В атаку Каутскому удалось выйти лишь раз — 20 марта. Через 1,5 минуты после выпуска трех торпед с дистанции 8—10 кбт гидроакустик услышал два взрыва, которыми, как стало известно из данных агентурной разведки, были потоплены два транспорта с мукой и стройматериалами. Что стало поводом для такого оптимистического доклада, неизвестно. Из немецких документов следует, что сторожевик V-5907, следовавший в охранении конвоя, куда входили транспорты «Германн Фрицен», «Вейсзее» и «Эдна», заметил след, похожий на след торпеды, но тревоги поднимать не стал. Ни взрывов торпед, ни тем более попаданий с кораблей конвоя не наблюдали. Тем не менее, 25 июля Щ-402 была удостоена звания гвардейской, став, таким образом, единственной «щукой» — обладательницей двух высших боевых наград. Следующий (2.9—5.10.1943) поход субмарины в Карское море в район восточнее м. Желания не привел к встрече с противником. После прибытия в Полярное лодка стала в средний ремонт, поскольку по оценкам специалистов, «ее материальная часть пришла в исключительную ветхость». Усилиями рабочих и личного состава к лету следующего года

Щ-402 удалось ввести в строй. К тому времени командование БПЛ и СФ перешло к использованию подводных лодок по методу «нависающей завесы», суть которого заключалась в развертывании субмарин мористее линии минных заграждений и наведении их на конвои по данным воздушной разведки. Очевидно, что Щ-402 — единственная боееспособная «щука» — для этого мало подходила: ее 11,5-узловой «парадный» ход на практике был еще меньше из-за изношенности дизелей и снятия волнорезных щитков торпедных аппаратов. Участие лодки в операции РВ-5 (поход 10—26.7.1944) свелось к семи безуспешным попыткам выйти на перехват конвоев, скорость которых каждый раз оказывалась выше. Несмотря на это, вечером 17 сентября 402-я вышла в свой последний — 16-й — боевой поход. Утром 21 сентября торпедоносец «Бостон» 36-го минно-торпедного полка ВВС СФ вылетел на «свободную охоту» в район западнее острова Магерё. Не дойдя до района поиска, под берегом у поселка Гамвик стрелок-радиострел обнаружил рубку подводной лодки. Командир экипажа капитан Протас, не раздумывая, описал широкий боевой разворот и сбросил торпеду, которая мгновенно поразила цель. При проявке заряженной в фотокинопулемет пленки специалисты штаба ВВС и БПЛ в один голос заявили, что на снимках, сделанных за секунды до попадания, запечатлена «щука». Произведенный сразу вслед за этим событием вызов на связь подлодок показал, что Щ-402 действительно не отвечает. В последовавшем разбирательстве выясни-



Щ-402 готовится к выходу в море





**Экипаж гвардейской  
краснознаменной Щ-402  
в минуты отдыха**

лось, что в штабе авиаполка был грубо нарушен порядок постановки боевой задачи, в результате чего летчик не был уведомлен о запрещении атак любых подводных лодок в районе между Варде и м. Нордкин.

Казалось бы, после всего вышеизложенного в истории можно ставить точку, но нам так не кажется. Стоит только взглянуть на ситуацию непредвзято, и сразу становится ясно, что утвердившаяся версия гибели Щ-402 выглядит далеко не так убедительно, как это казалось работникам штаба СФ.

Судя по описаниям сделанных Протасом фотоснимков (не сохранились), получается, что подлодка находилась в промежуточном между погруженным и позиционным положении. Если предположить, что субмарина выскочила на поверхность при движении на перископной глубине, то не понятно, почему вахта ничего не предприняла для того, чтобы загнать субмарину на глубину за тот довольно значительный промежуток времени, что самолет ее наблюдал? Ведь лодка находилась в зоне видимости с немецких береговых батарей при достаточно хороших погодных условиях. Во-вторых, почему корабль не имел хода? На Щ-402 имелся стабилизатор глубины без хода (система «Спрут»), но в случае его выхода из строя субмарина вряд ли самостоятельно выскочила бы на поверхность — ее плавучесть была бы близка к нулю, и не приобрела бы положительного значения. Высаживание на поверхность, наоборот, более вероятно при наблюдении в пери-

скоп на ходу, если ошибся рулевой-горизонтальщик. Но объект, запечатленный на снимках, находился в дрейфе и перископов не поднимал. С учетом того, что береговые батареи по нему не стреляли, а сам объект не пытался выйти из зоны наблюдения, остается предположить, что это был норвежский рыболовный бот. В конце концов, наши летчики не впервые докладывали об атаках вражеских подводных лодок, которых на самом деле в этом районе в это время и быть не могло. Главное же заключается в том, что Щ-402 посылалась командованием отнюдь не в район Гамвика, а в район Конгс-фьорда, где ранее пропало без вести несколько наших подлодок. Расстояние между названными географическими пунктами — 60 км или около 35 миль — слишком велико, чтобы списать его на штурманскую ошибку при прибытии на позицию, ведь у экипажа было почти двое суток с хорошей видимостью, в течение которых они легко могли уточнить свое положение по береговым ориентирам. Субмаринам разрешалось заходить на чужие позиции в случае преследования вражеского конвоя, но последние данные о конвоях направлялись на лодки вечером 19-го, и с того времени их командиры были обязаны производить поиск самостоятельно в пределах своих позиций. Видимо, в этот момент Щ-402 и подорвалась на противолодочном минном заграждении NW-30, скрытно выставленном противником летом 1943 г.

### **Щ-403**

К началу войны Щ-403 (капитан-лейтенант С.И. Коваленко, назначен в октябре 1939 г.) заканчивала текущий ремонт в Полярном, а затем вместе с Щ-404 была переведена в Иокангскую ВМБ и провела три патрулирования в Горле Белого моря (12—29.7, 22—28.8 и 13—18.9.1941), в ходе которых лишь однажды встретила противника — 17 сентября германскую U-132, но не смогла выйти на нее в атаку. Закончив месячный ремонт в Архангельске, 12 ноября Щ-403 перешла в Полярное, где вновь вошла в состав своего дивизиона. Первый выход на коммуникации противника (25—30.11.1941) оказался безрезультатным. Встреча с противником состоялась лишь в следующем походе (16.12.1941—4.1.1942) в район м. Нордкап. 18 декабря командир попытался, прицеливаясь «на глаз» из надводного положения, поразить с дистанции 15 кбт корабли германского конвоя, но все содержимое носовых и кормовых аппаратов ушло «в молоко». Спустя четыре дня в условиях плохой видимости Коваленко в упор выпустил две торпеды по другому конвою, но единственное, чего он добился, оказалось повреждение здания наблюдательного поста на мысе Сверхольт-

Клуббен. 12 февраля «щука» снова вышла в море. На этот раз помимо обычных действий на коммуникациях ей предстояло высадить разведгруппу. Из-за сильного волнения попытка осуществить эту операцию в ночь на 15-е закончилась неудачей, впрочем, как и несколько последующих. Сумевшие выбраться на берег из перевернутых шлюпок трое разведчиков погибли, а двое матросов — членов экипажа Щ-403 — попали в плен. Последующие события неоднократно, но недостаточно точно описывались в нашей литературе. Речь идет о произошедшем 19 февраля бое между Щ-403 и отрядом германских кораблей во главе с минзагом «Бруммер». В ту ночь в условиях плохой видимости и небольшого волнения подлодка производила зарядку аккумуляторов, находясь в северной части Порсангер-фьорда. Внезапно в 300—400 м от ПЛ были обнаружены идущие параллельным курсом два вражеских «сторожевика», оказавшихся на деле «Бруммером» и мобилизованным тральщиком М-1503 (входивший в состав отряда сторожевика «Нордлихт» из-за плохой видимости не обнаружил «щуку» и в бою не участвовал). Противоборствующие стороны заметили друг друга одновременно, после чего стоявший вахтенным минер «щуки» лейтенант Шилинский повернул влево, в то время как оба немецких корабля устремились на таран. Командир минзага конветтен-капитан Эрих Тобиас неправильно оценил курс Щ-403 и проскочил у нее за кормой. Поднявшийся к тому моменту на мостик Коваленко приказал дать залп из кормовых аппаратов, но подготовить его не успели. Также попытавшийся таранить «щуку» тральщик чуть было не врезался в «Бруммер», но, пройдя у него за кормой, лег на параллельный с подлодкой курс и открыл огонь из 37-мм полуавтоматической

пушки. Один из первых выпущенных снарядов пробил прочный корпус в 3-м отсеке на уровне ватерлинии, остальные попали в надстройку. Гораздо больший ущерб нанесли «эрликоны» минзага. Тяжелое ранение в ногу получил Коваленко, легкие — штурман Беляев и боцман Кузькин. Управление лодкой взял на себя штурман и приказал срочно погружаться. Коваленко в тот момент находился без сознания и не мог ни передвигаться, ни говорить. В возникшей на мостике суматохе этого не заметили и рубочный люк был задраен без него. Тем не менее, «щука» оставалась в надводном положении еще несколько минут. Дело в том, что в нарушение всех инструкций кингстоны цистерн главного балласта оказались закрытыми, и, когда поступила команда их открыть (напомним — на «щуках» все они открывались вручную из соответствующих отсеков), в 3-м отсеке ее не выполнили, поскольку личный состав отсека был занят заделкой пробоины и из-за шума распоряжения не услышал. Тем временем лодка продолжала медленно описывать циркуляцию, представляя идеальную мишень для тарана. На этот раз свой шанс попытался использовать М-1503, но пока он выполнял соответствующий маневр, «щука», наконец-то, начала погружаться. Когда Щ-403 достигла восьмиметровой глубины, ее потряс страшный удар, нанесенный в верхнюю часть ограждения рубки и тумбу перископов. Почти невероятно, но ни от удара, ни от взорвавшейся спустя несколько секунд под лодкой глубинной бомбы прочный корпус не пострадал. 21 февраля вступивший в командование помощник командира ст. лейтенант П.В. Шипин привел лодку в базу. Повреждения легкого корпуса и мостика (обширная пробоина цистерны №2, смятое ограждение рубки, тумба и сами перископы) по-

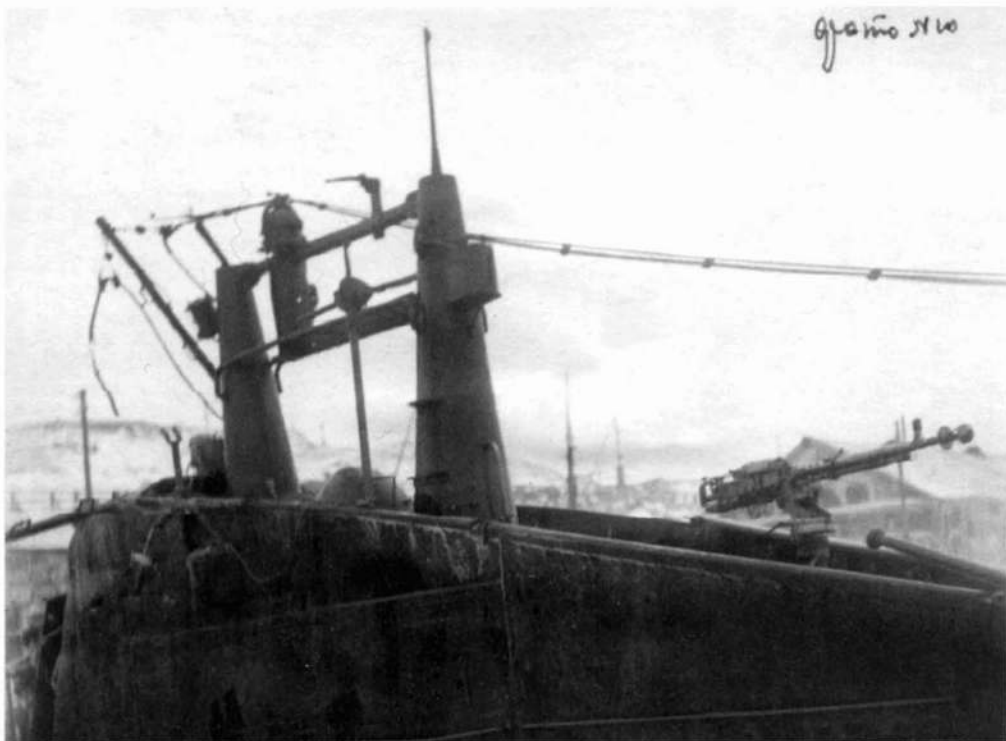


**Командир Щ-403  
Семен Иванович  
Коваленко**



**Поврежденная Щ-403  
у причала в Полярном,  
февраль 1942 г.**

фото № 10



**Повреждения, полученные  
Щ-403 в результате  
таранного удара  
немецкого тральщика**



требовали длительного ремонта. Что же касается раненого Коваленко, то он был выловлен немцами, прооперирован и вскоре дал исчерпывающие показания по всем известным ему вопросам организации и боевой деятельности подводных сил СФ. Единственное, что он скрыл, это два боевых похода к берегам Северной Норвегии. Коваленко доказывал, что он вышел к берегам противника впервые, очевидно потому, что боялся мести немцев за свои мнимые успехи, достигнутые в декабрьском походе. После серии до-

просов его отправили в лагерь для военнопленных в Германии, где его дальнейшие следы потерялись.

Новым командиром Щ-403 стал уже упоминавшийся нами К.М. Шуйский. В ноябре 1941 года, благодаря ходатайству командования БПЛ и СФ, он был освобожден из-под стражи и в следующем месяце назначен помощником на К-3. Первый поход на «403-й» в роли командира (3—11.6.1942) сразу принес Шуйскому славу, хотя, если верить данным противника, реальных успехов в нем достигнуто не было. Из двух «победных» атак (3 и 11.6), проведенных с дистанций 8—12 кбт, вторую немцы даже не заметили. Затем (28.6—8.7.1942) «щука» вышла на прикрытие каравана RQ-17, причем 7 июля Шуйскому удалось уклониться от торпедного залпа вражеского «убота». Далее последовал новый поход в Варангер-фьорд (29.7—12.8.1942), в ходе которого субмарина дважды избежала гибели: первый раз — на новом противолодочном минном поле, второй — когда после безуспешной торпедной атаки 11 августа «щука» подверглась трехчасовому преследованию охотников, сбросивших на нее 118 глубинных бомб. В сентябре (11—23.9.1942) лодка прикрывала переход RQ-18 и вновь едва не попала под торпеды немецкой субмарины, на этот раз U-251. После небольшого ремонта Щ-403 действовала в Варангер-фьорде (22.10—7.11.1942), где совершила безуспешную атаку (28.10), а спустя пять дней

снова подверглась длительному преследованию противолодочных сил. Две точно сброшенные охотником Uj-1112 бомбы подорвали клапаны вентиляции лодки и кингстоны нескольких цистерн, вывели из строя освещение. Но в целом «щука» везло: она благополучно пришла в базу, а при многократном пересечении минного поля ни разу не коснулась минрепа.

В следующем походе (2—19.12.1942) командир атаковал вражеский конвой, но единственным результатом стал самопроизвольный взрыв собственной торпеды на небольшом удалении от субмарины — и в этот раз обошлось без повреждений. Затем последовал затянувшийся до середины апреля ремонт, в ходе которого на лодке сменили аккумуляторную батарею и установили стабилизатор глубины «Спрут». В мае—июне «403-я» дважды выходила на позицию в район м. Нордкин (3—12.5 и 25.5—10.6.1943), но встреч с кораблями противника не имела. Казалось, неплохие результаты были достигнуты в июльском походе (12—23.7.1943) в район Конгс-фьорда. Лодка дважды выходила в торпедные атаки (17 и 20.7) и претендовала на потопление тральщика и транспорта. На самом же деле в первом случае торпеды были выпущены с дистанции 12 кбт по охотнику из внешней линии охранения крупного конвоя, причем сам конвой Шуйский так и не обнаружил. Основанием для победного рапорта стали взрывы глубинных бомб, сброшенных германским гидросамолетом на замеченные торпеды. Во второй раз, стреляя с дистанции 9 кбт, командир промахнулся, но услышанный спустя 10 минут (!) взрыв все равно стал основанием для победного доклада. Уже на следующий день после возвращения из похода экипаж «щуки» праздновал награждение корабля орденом Красного Знамени.

К этому времени уже сильно проявился износ корпуса субмарины. В частности, обшивка топливных цистерн внутри прочного корпуса постоянно протекала. После усиленного навигационного ремонта вечером 2 октября Щ-403 вышла к Конгс-фьорду и пропала без вести. Скорее всего, она погибла на минных полях «Коффер Гепакт» или «Конрад Бегрюсс» (заграждение NW-30), выставленных минным заградителем «Роланд». Дело в том, что, в отличие от остальных немецких полей, эти находились на расстоянии менее 5 миль от берега, то есть там, где, по мнению составителей боевой инструкции, мины отсутствовали и лодки должны были осуществлять поиск конвоев на перископной глубине. Особенно обидно, что еще 18 августа патрулировавшая в этом районе подлодка Л-15 обнаружила с помощью «Дракона» несколько минных банок, но в штабе БПЛ этому не придали особого значения.

## Щ-404

В начале войны лодка (капитан-лейтенант В.А. Иванов, назначен в декабре 1938 г.) вместе с Щ-403 на четыре месяца передавалась в распоряжение командира Иокангской ВМБ. С перерывом на ремонт в Архангельске субмарина совершила четыре выхода в дозор (23—24.6, 26.6—12.7, 2—20.8 и 1—9.10.1941), так ни разу и не встретив врага. С конца октября «щука» базировалась в Полярном и после небольшого ремонта вышла на коммуникации противника. Первые два похода (15.12.1941—7.1.1942 и 6.2—3.3.1942) проходили в обстановке полярной ночи, снегопада, сильных штормов и не принесли результатов, если не считать высадки разведгруппы в районе Тромсе. Боевой счет был открыт в третьем крейсерстве на позиции близ Танафьорда (30.3—5.4.1942). Хотя первая атака 31 марта получилась неудачной из-за плохой видимости, на следующий день Щ-404 метким залпом потопила транспорт «Михаэль» (2793 брт). Эскорт конвоя не остался в долгу: в результате 2,5-часового преследования на находившуюся на грунте «щуку» было сброшено более 60 бомб. От их взрывов вышли из строя приборы, разбились три бака аккумуляторной батареи. После ремонта субмарина выходила в Лоппское море (28.4—8.5.1942), где несколько раз безуспешно искала противника на шхерных коммуникациях. После возвращения Щ-404 начала текущий ремонт. К сожалению, по времени он совпал с ожесточенными бомбардировками Мурманска, где как раз и ремонтировалась субмарина. Утром 30 июня в 14 м от находившейся на слипе лодки взорвалась 250-кг бомба, буквально изрешетившая осколками легкий и прочный корпус. Выход из строя многих приборов и механизмов задержал срок готовности корабля до конца августа.

Между 16 сентября и 1 октября субмарина патрулировала в Варангер-фьорде. Один раз — 22-го — ей довелось выйти в безуспешную торпедную атаку, на которую противник ответил вялым бомбометанием. При попытке напасть на конвой в следующем походе (15—29.10.1942 в район м. Нордкап) «щука» была обнаружена сторожевиками, но смогла без повреждений уклониться от 55 глубинных бомб. Две торпедные атаки с очень больших расстояний (20 и 17 кбт) были проведены днем 4 декабря во время следующего похода (30.11—15.12.1942). Увеличение дистанций уберегло лодку от контратак, но и лишило успехов. В этих походах субмарина лишь чудом избежала встреч с минами, линии которых она многократно форсировала в самых опасных условиях.



**Щ-404 на морском параде  
в честь победы в Великой  
Отечественной войне,  
май 1945 г.**



Осторожность, присущая Иванову, проявилась и в последующих патрулированиях. С 15 по 27 января 1943 г. он действовал на позиции у Нордкапа, дважды атаковал с больших дистанций конвои и, опасаясь противолодочных кораблей, не сумел воспрепятствовать постановке нового минного заграждения в северной части его позиции. После еще одного безрезультатного крейсерства в данном районе (22.2—11.3.1943) Иванов, воевавший в должности командира Щ-404 с первого дня войны, возглавил дивизион (И.А. Колышкин 28.2.1943 стал командиром БПЛ). На должность командира лодки был выдвинут капитан-лейтенант Г.Ф. Макаренков, ранее исполнявший обязанности помощника на Щ-402. И действия «щуки» сразу же стали более активными. В первом же походе (18.4—4.5.1943) в Варангер-фьорд, несмотря на большую продолжительность полярного дня и многочисленные дозоры противника, Макаренков смело пошел на сближение с конвоем. К сожалению, его подлодка была обнаружена и подверглась 8,5-часовому преследованию, в ходе которого на нее обрушились 174 глубинные бомбы. Несмотря на столь серьезное испытание, новый командир смог уберечь корабль от значительных повреждений и спустя несколько дней, 25 апреля, дал четырехторпедный залп по сторожевику, буксировавшему «раумбот» — правда, он прошел мимо цели. После возвращения субмарина была награждена орденом Красного Знамени (24 июля), затем прошла текущий ремонт, в ходе которого получила ГАС «Дракон». В руках Макаренкова эта станция оказалась не бесполезным предме-

том, а средством, позволявшим экспериментировать над выработкой новых тактических приемов. В сентябре (с 11 по 21.9.1943) Щ-404 действовала в Варангер-фьорде. Придя к правильным выводам относительно причин срывов торпедных атак, Макаренков попытался стрелять без использования перископа с глубины 15 м, исключительно по данным акустических пеленгов. Первая такая атака была предпринята против немецкого конвоя 14 сентября. Во втором случае, спустя 6 дней, командир попробовал увеличить глубину погружения до 22 м, но просчитался — хвостовая часть одной из трех торпед оказалась зажата в торпедном аппарате. Вполне возможно, торпедные залпы и привели бы к успеху, если бы ГАС использовалась в гораздо более эффективном активном режиме, а сами залпы совершались с меньших дистанций. В любом случае, лодка так и не была обнаружена противником и на нее не упала ни одна бомба. Продолжить эксперименты в следующем походе (31.10—18.11.1943 в район Порсангер-фьорда) Макаренкову не удалось. «Щука» неоднократно пыталась выходить на перехват вражеских конвоев, о которых сообщала воздушная разведка, но не находила целей. 13 декабря лодка начала средний ремонт, что фактически означало постановку на прикол — для того, чтобы произвести необходимый объем работ, не было ни сил, ни средств. До окончания боевых действий выйти из ремонта «щуке» уже было не суждено, в связи с чем в июне 1944 года ее командира перевели на новейшую С-19. Последним командиром Щ-404 военной поры стал капитан 3 ранга С.А. Голев.

### Щ-421

В свой первый боевой поход Щ-421 (капитан-лейтенант Н.А. Лунин, назначен в апреле 1940 г., перед этим год находился в заключении) вышла уже вечером 22 июня. Двукратные попытки атаковать конвой в Варангер-фьорде успехом не увенчались. 8 июля «щука» вернулась с позиции, но 19-го на стоянке в губе Оленья подверглась нападению эскадрильи «юнкерсов». На расстоянии 20—70 м от лодки взорвалось три (по-видимому, 250-кг) авиабомбы. От сильного гидравлического удара вышли из строя система подъема командирского перископа, гидрокомпас, машинный телеграф и многие приборы. Наскоро устранив повреждения, 20 июля Лунин вновь вышел в Варангер-фьорд. Уже первые погружения показали, что осмотр повреждений корпуса производился, по меньшей мере, поверхностно — одна заклепка оказалась начисто выбита, а 15 других пропускали воду. В результате Щ-421 не могла погружаться на глубину более 30 м, и ее уже 22-го отозвали в Полярное. Впервые заявить о себе Лунину удалось во время следующего (26.10—17.11.1941) похода в Лоппское море. Смело проникая в различные фьорды и шхерные проливы, командир неоднократно сталкивался с небольшими конвоями противника. Днем 2 ноября с дистанции около 12 кбт он безуспешно выпустил торпеду в германский транспорт «Жоао Пессоа», 9-го попытался торпедировать шедший в конвое норвежский теплоход «Бретань» (обе торпеды взорвались, не дойдя до цели — скорее всего, ударились о подводное препятствие), а на следующий день выпустил в упор две торпеды в транспорт «Магдалена Виннен». Из-за тумана и снега условия наблюдения были настолько плохими, что, атакуя, Лунин считал, что имеет дело с одиночным судном, хотя на самом деле транспорт шел в составе конвоя и, по зарубежным данным, не пострадал. В связи с этим следует предположить, что увиденный командиром «столб воды и дыма выше мачт», в действительности, представлял собой очередной снежный заряд. Несколько раз лодка подвергалась преследованиям и непродолжительным бомбардировкам, которые вкупе с мелкими неисправностями (вышел из строя зенитный перископ, оплавился подшипник одного из компрессоров) заставили субмарину досрочно вернуться в базу. Несмотря на это, в Полярном Лунина встречали как героя. В следующем походе (6—28.12.1941) командир Щ-421, обнаружив в районе Варде одиночное (очевидно, норвежское) судно, с небольшой дистанции выпустил по нему четыре торпеды, после чего услышал два взрыва. (Зарубежные ис-



**Щ-421 в Полярном, 1942 г.  
и немецкий транспорт  
«Консул Шульте»,  
потопленный лодкой  
5 февраля 1942 г.**

торики не дают информации по этому случаю). В пятом боевом походе (22.1—8.2.1942) «щука» патрулировала в районе Нордкапа. Две первые атаки, направленные против немецких конвоев (26.1 и 1.2), результатов не принесли — сказались трудности в определении параметров движения целей в условиях полярной ночи. В первом случае немцы ожесточенно контратаковали лодку, но не смогли нанести ей повреждений. Наконец, 5 февраля Лунин перехватил очередной караван и, стреляя в упор, сумел отправить на дно транспорт «Консул Шульте» (2975 брт), перевозивший в Киркенес разборные деревянные казармы для солдат Вермахта. Обозленные потери судна немцы бомбили гораздо точнее и причинили субмарине серьезные повреждения. Особенно неприятными были утечка соляра из топливной цистерны №4 и трещина в магистрали трюмной помпы. Вырвавшаяся из нее вода бы-

Справа: командир 3-го  
дивизиона бригады ПЛ  
Северного флота  
Герой Советского Союза  
Иван Александрович  
Колышкин, 1942 г.



Внизу: Герой  
Советского Союза  
Николай Александрович  
Лунин. Командовал  
Щ-421 в 1940—1942 гг.  
Снимок сделан  
в центральном посту  
К-21 в сентябре 1942 г.



стро заполнила артпогреб и угрожала вызвать замыкание приборов центрального поста. К счастью, в течение часа «щуке» удалось оторваться от преследователей. Сразу после окончания похода Лунин получил назначение на подводный крейсер К-21 и был представлен к званию

Героя Советского Союза. Новым командиром лодки стал его бывший помощник капитан-лейтенант Ф.А. Видяев.

9 марта, сразу после устранения повреждений, Щ-421 вышла к м. Нордкап (обеспечивающий — капитан 2 ранга И.А. Колышкин) на смену К-3, получившей повреждения от «глубинной бомбы, сброшенной с самолета». Даже поверхностный анализ ситуации (в момент взрыва К-3 шла на глубине 63 м) заставлял усомниться в выводах командира «катюши» К.И. Малофеева о причинах повреждения. Когда же К-3 пришла в базу, все встало на свои места: в тумбе командирского перископа был найден фрагмент фланца противолодочной мины УМВ. Вполне возможно, что своевременно переданная информация о появлении мин (а немецкий минный заградитель «Ульм» скрытно выставил в северной части Порсангер-фьорда заграждение «Урсула» еще в начале февраля) смогла бы спасти Щ-421, но, к сожалению, и на этот раз командование не проявило должной расторопности. Почти ежедневно лодка дважды пересекала минное поле и 28 марта вышла в торпедную атаку на германский конвой, хотя и безуспешно. 4 апреля на субмарине приняли поздравления по случаю награждения корабля орденом Красного Знамени, но поднять флаг с заслуженной наградой подлодка не успела. В 20.58 8 апреля, пересекая в очередной раз заграждение «Урсула» на глубине 15 м, Щ-421 подорвалась на mine. Хотя центр взрыва находился примерно в 3 м выше кормовой оконечности, а вес ВВ в mine типа УМВ составлял всего 40 кг, этого оказалось достаточно, чтобы перебить правую линию вала и заклинить левую. Благодаря хорошей организации службы, личный состав не растерялся и принял все меры для спасения лодки. Произведенный в надводном положении внешний осмотр выявил длиннейший список повреждений, следствием которых стала полная потеря хода. Радиопередатчик не пострадал, поэтому удалось доложить обстановку командованию. Далее последовала 14-часовая эпопея, когда, используя импровизированный парус, сшитый из чехлов дизелей, экипажу удалось предотвратить дрейф к вражескому побережью и дождаться прибытия К-22. Из-за свежей погоды попытка буксировки лодки не удалась, и в 13.43, после снятия людей, «катюша» добила «щуку» торпедой. Это оказалось весьма своевременным, поскольку примерно с 12 часов обе лодки наблюдались немецким береговым постом, который объявил тревогу и вызвал авиацию. Все члены экипажа Щ-421 остались живы. Гибель же лодки лежит на совести командования СФ.

*Экипаж ПЛ Щ-421  
в перерыве между  
занятиями.  
Довоенное фото*



### Щ-422

Щ-422 (капитан-лейтенант А.К. Малышев, назначен в ноябре 1940 г.) из-за сворачивания боевой подготовки после гибели Д-1 не успела до начала войны отработать КПЛ. Видимо, это и стало причиной неудачи в первом походе (5—12.7.1941), когда из-за неисправности кормовых горизонтальных рулей субмарине пришлось вернуться в базу. Не удалось встретить противника и во втором походе (25.7—9.8.1941), хотя подлодка всего на несколько часов разошлась с немецкими эсминцами, потопившими перед входом в Кольский залив сторожевой корабль «Туман». Результаты принес третий боевой поход на коммуникации противника (30.8—23.9.1941). Атаки вражеских транспортов 3 и 5 сентября оказались безуспешными, зато утром 12 сентября торпеда, выпущенная с дистанции 5 кбт, отправила на дно норвежский пароход «Оттар Ярл» (1459 брт), перевозивший штучные грузы из Киркенеса в Германию. Днем субмарина неудачно атаковала пытавшийся оказать помощь экипажу потопленного судна норвежский транспорт, а вечером, после длительного преследования, выпустила в бухте Берлевог торпеду по каботажному пароходу «Танахорн». Как выяснилось через много лет, торпеда поразила цель, но не взорвалась и была обследована немецкими специалистами. К их удивлению, на деталях снаряда оказались не британские, а советские клейма!

5 октября Щ-422 вышла к Нордкапу, но уже через пять дней была вынуждена вернуться в базу — ударом незакрепленной

переборочной двери во время шторма командир лодки сломало три пальца. Возможно, что уже тогда Малышев попал под подозрение политотдела бригады как человек, пытающийся уклониться от патрулирования на позиции. В противном случае, трудно объяснить то, что в следующем походе (9—31.1.1942) его, будто молодого неопытного командира, обеспечивал комдив капитан 2 ранга И.А. Колышкин. 18 января субмарина в условиях плохой видимости безуспешно атаковала у Гамвика небольшой пароход или сторожевик, а 23-го промахнулась по крупному транспорту из состава конвоя. 26 ян-



*Щ-422 в Полярном,  
30 июня 1943 г.*



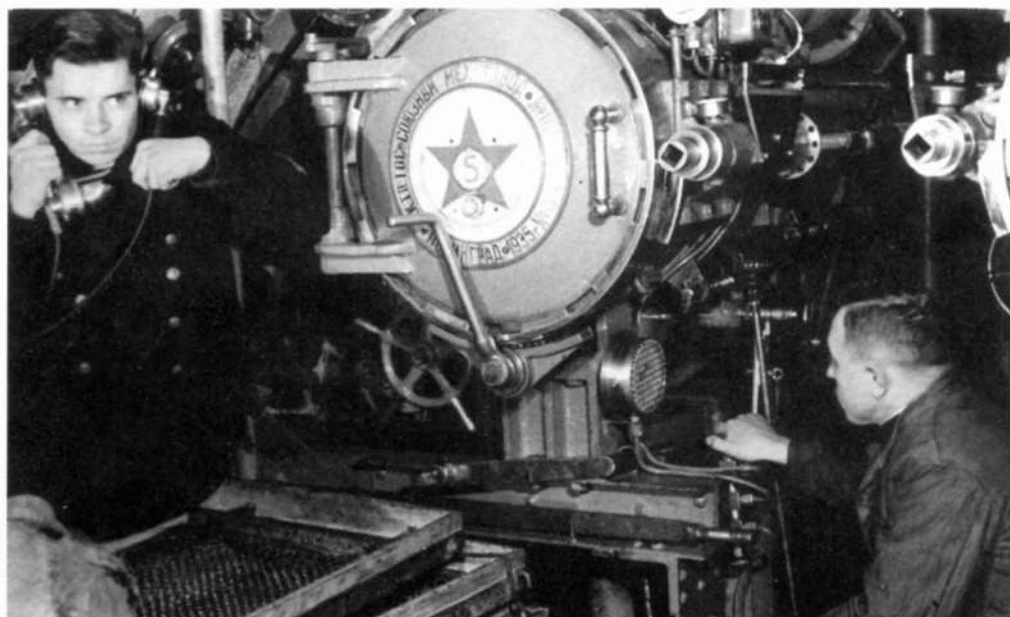


**Щ-422 возвращается из боевого похода, 1942 г.**

варя была одержана легкая победа над норвежским мотоботом «Бьорг» (расстрелян из 45-мм пушки после пленения экипажа), но утром следующего дня попытка поразить торпедой небольшое судно опять не удалась. В ночь на 28 января находившаяся в районе зарядки подлодка была внезапно атакована эсминцем Z-24, который в составе флотилии однотипных ему кораблей совершал переход из Киркенеса в Тромсе. Малышев сумел уклониться от таранного удара, но сброшенные глубинные бомбы вывели из строя гирокомпас и балластную цистерну №4 — в ней образовалась большая пробоина. Пришлось прервать поход и взять курс на восток. По возвращении в базу командир получил орден Ленина, а комдив — звезду Героя Советского Союза.

Два последующих похода (9—29.3.1942 и 23.4—1.5.1942) стали прелюдией к трагической развязке. Случилось так, что в обоих случаях лодка возвращалась с позиций досрочно, хотя вины командира в этом не было: в первом случае Малышева отозвало само командование, опасаясь, что в районе его позиции смогут оказаться транспорты из распавшегося каравана PQ-13, в другой раз — вышло из строя электрическое управление горизонтальными рулями. Ни одной атаки лодка не совершила, хотя попытки предпринимались — в одном из боевых столкновений немецкий тральщик M-251 таранным ударом даже погнул на «щуке» антенную стойку. В это время политотдел как раз вел борьбу за повышение результативности походов (даже по докладам число удачных торпедных атак в первые три месяца 1942 года, по сравнению с концом 1941-го, резко сократилось), и Малышев,

по всей вероятности, показался политотделу подходящей фигурой для показательной экзекуции. Первым делом за «грубость и потерю тесной связи с массами» был снят с должности друг Малышева, военком лодки старший политрук Е.А. Дубик. Новый военком — инструктор политотдела БПЛ А.Е. Табенкин — не скрывал того, что прислан для пристального наблюдения за командиром. Именно в этом межличностном конфликте (вряд ли Малышев с предубеждением относился ко всем политработникам поголовно — до поступления в ВВМУ им. Фрунзе он сам был комиссаром эсминца «Сталин»), по мнению авторов, крылись корни событий, развернувшихся на борту Щ-422 в ее восьмом походе (21.5—8.6.1942). После того, как лодка была передвинута командованием с позиции по прикрытию союзного конвоя к мысу Нордкин, Малышев отказался от выходов в атаки на немецкую подлодку (31.5, по-видимому, на самом деле это была наша C-102) и конвой (2.6). После каждого срочного погружения командир, не скрывая издевки над «лопухом-политотдельцем», водил комиссара в 6-й отсек, где показывал ему протекающую заклепку и предлагал вернуться в базу. Днем 4 июня находившаяся в районе зарядки «щука» получила информацию о выходе из Киркенеса вражеского конвоя, но при движении в точку перехвата на ней внезапно вышел из строя гирокомпас. Через два часа прибор начал давать правильные показания, но вскоре отказала его следящая система — оказался оборван провод питания, якобы именно рядом с тем местом, где перед этим долго сидел Малышев. В представленном на-



чальнику Политуправления СФ донесении военком БПЛ И.П. Козлов докладывал, что после этого Табенкин приказал дать радиограмму: «Командир занимается преступной деятельностью, пребывание на позиции считаю бесполезным». На самом деле ничего подобного не было — «щука» вернулась в базу, получив на то приказ командования. Лишь после этого комиссар донес обо всем произошедшем, и Малышева арестовали. На первых допросах он, должно быть, не мог поверить в серьезность предъявленных обвинений, и отвечал на них грубостью и неуместными шутками. Потом оправдываться уже было поздно — 21 августа вышел приказ Наркома ВМФ №0658, в котором Малышев назывался трусом и преступником, приговоренным к высшей мере наказания...

Вместо него командиром подлодки стал «любимец бригады» капитан-лейтенант Ф.А. Видяев. Первый его поход (6—26.7.1942) не принес побед, даже несмотря на присутствие на борту знаменитого Колышкина. В следующем (21—25.8.1942) Видяев 24 августа промахнулся по конвою, после чего подвергся двухчасовому преследованию немецких охотников, сбросивших на лодку 179 глубинных бомб. Повреждения правой линии вала и электрического управления рулями заставили лодку вернуться в Полярное. Ее быстро отремонтировали, и уже 7 сентября Щ-422 вышла на позицию прикрытия каравана PQ-18. 15 сентября у норвежского побережья «щука» безуспешно атаковала охотник Uj-1103, но, не встретив целей в последующие дни, 25-го вернулась в базу. До 16 января 1943 г. субмарина простояла в текущем ремонте, затем еще почти

месяц потратила на отработку учебных задач. Февральский (15.2—1.3.1943) и апрельский (4—21.4.1943) походы опять оказались безрезультатными: лодка произвела три торпедные атаки (20, 27.2 и 19.4), но каждый раз промахивалась из-за исключительно плохих условий видимости. Во время 14-го похода (24.5—1.6.1943) утром 31 мая Видяев атаковал с небольшой дистанции вражеский конвой в районе Сюльте-фьорда, но все торпеды взорвались о прибрежные скалы. Вооруженные гидроакустикой охотник Uj-1206 и тральщик М-343 прочно сели субмарине «на хвост» и в течение трех часов сбросили на нее 356 глубинных бомб, что, по-видимому, стало наиболее ожесточенной противолодочной атакой, какой когда-либо подвергалась советская подводная лодка. В конце концов, Щ-422, несмотря на многочисленные мелкие повреждения, удалось оторваться от преследователей и уйти под защиту батарей Рыбачьего.

После срочного ремонта 30 июня «щука» вышла в новый поход, вернуться из которого ей было не суждено. Возможно, она погибла в бою с группой охотников 12-й флотилии утром 5 июля в районе мыса Блудшютудде, но более внимательное изучение немецких документов показывает, что скорее всего в этом случае была потоплена действовавшая на той же позиции М-106. Если не считать мин, причиной гибели субмарины могли оказаться бомбы, сброшенные с немецкого самолета — днем 8 июля немецкая летающая лодка BV-138 сбросила на обнаруженную рубку советской подлодки две глубинные бомбы и наблюдала после этого широко разлившееся по поверхности масляное пятно...



## Тихоокеанский флот

Подводные лодки V серии (25 кораблей) до начала Великой Отечественной войны составляли ядро Тихоокеанского флота (до января 1935 года назывался «Морские силы Дальнего Востока»). Они эксплуатировались очень интенсивно и стали настоящей кузницей кадров советского ВМФ. Уже в 1935 г. Щ-117 и Щ-118 отправились в дальние учебные походы в Японское море, а в следующем году Щ-117, Щ-122 и Щ-123 совершили по одному выходу на полную автономность (40, 52 и 66 суток соответственно). Рекорд продолжительности плавания в 1936 г. поставила Щ-113 (командир — М.С. Клевенский). Ее поход продолжался с 14 сентября по 25 декабря — 102 дня! В дальних походах командиры и экипажи подлодок получали богатый опыт, что, в частности, подтвердилось в ходе «командировки» бывшего командира Щ-117 Н.П. Египко в Испанию. Приняв командование одной из республиканских лодок, он активно действовал против кораблей мятежников в Бискайском заливе, а потом совершил на аварийной субмарине беспрецедентный по сложности переход из Франции через Гибралтарский пролив в порт Картахена. 22 февраля 1939 г. Н.П. Египко вторым в советском ВМФ был удостоен звания Героя Советского Союза. В разное время командирами тихоокеанских «щук» были известные в будущем адмиралы Г.Н. Холостяков (Щ-101), С.Е. Чурсин (Щ-102), А.Т. Чабаненко (Щ-105), В.А. Касатонов (Щ-112) и другие. Несколько позже — в 1936 г. — вступили в строй девять тихоокеанских

«щук» X серии. Десятой подлодкой этого типа стала перешедшая Северным морским путем в конце 1940 г. Щ-423 (в апреле 1942-го, после вступления в строй четырех субмарин X-бис серии, она получила тактический номер Щ-139). В июле 1941 г., после нападения Германии на СССР, «щуки» обеспечивали постановку оборонительных минных заграждений у нашего побережья, в апреле—октябре 1942 г. вели дальнюю разведку Японского моря, совершив 12 походов. Остальное время было посвящено интенсивной боевой подготовке, которая позволила подводным силам ТОФ встретить начало советско-японской войны в лучшем состоянии, чем в свое время подводные силы западных флотов вступили в Великую Отечественную войну.

К сожалению, интенсивное освоение нового театра и техники не обошлось без потерь. 4 ноября 1935 г. Щ-103 «Карп» (командир — Е.Е. Полтавский) при возвращении из учебного похода в условиях 9—10-балльного шторма и сильного снегопада была выброшена на мель между бухтой Безымянная и мысом Бойля в Уссурийском заливе. При ударе каждой новой волны подлодку с силой било о камни, она полностью вышла из строя и была оставлена экипажем. Следующей весной ее подняли и отбуксировали во Владивосток, но от восстановления отказались. 18 июля 1942 г. произошел трагический инцидент: на стоявшей в Николаевске-на-Амуре Щ-138 прогремел мощный взрыв. В результате детонации зарядных отделений собственных торпед пострадала не только новейшая «щука» X-бис серии, но и стоявшая ря-

**Вверху: «Щука» V-бис  
серии (Щ-114 или Щ-115)  
на морском параде  
в Петропавловске-  
Камчатском,  
1 мая 1943 г.**

дом «старушка» Ш-118. На лодках погибло 35 и 8 человек соответственно. Подозрение, что на Ш-138 произошла диверсия, усилилось после того, как выяснили, что помощник командира лодки лейтенант П.С. Егоров покончил жизнь самоубийством. 29 сентября «щуку» Х-бис серии подняли с помощью спасательного судна «Тельман», но, принимая во внимание объем разрушений, решили ее не восстанавливать. Что же касается Ш-118, то ее повреждения также оказались весьма обширными. Через пятиметровую пробоину в районе 23—30 шп. субмарина начала заполняться водой и вскоре, погрузившись кормовой частью до рубки, уперлась в грунт. Спустя 5 часов корпус субмарины подняли плавкраном, и жизни оказавшихся внутри 20 подводников были спасены. В декабре 1942 г. после восстановительного ремонта Ш-118 вновь вошла в строй. Вообще же в течение 1941—1944 гг. капитальный ремонт прошло большинство ранних «щук» ТОФа, но при этом стоит отметить, что установка новых технических устройств и систем вооружения (кроме оснащения БМУ) на них не осуществлялась — все съедали нужды действующих флотов.

Очередная катастрофа грянула на следующий год. 31 августа 1943 г. во время ночных торпедных стрельб в заливе Америка из-за грубого нарушения командиром Ш-128 правил навигации его лодка нанесла таранный удар в борт Ш-130, которая затонула на глубине 36 м. Спустя трое суток ее подняло спасательное судно «Находка». Личный состав, за исключением двух погибших при столкновении, остался цел. Корабль отремонтировали и менее чем за полгода ввели в строй. Наконец, 26 апреля 1945 г. на Ш-139, стоявшей у пирса в бухте Ракушка в заливе Владимира, взорвались подрывные патроны. Подлодка получила пробоину над торпедными аппаратами в VII отсеке и уперлась кормой в грунт, при этом погибло 4 человека. Как выяснило следствие, взрыв устроил стоявший дежурным по кораблю минер подлодки лейтенант А.А. Ефимов, который пытался таким образом покончить с собой, но в последний момент струсил и ушел в носовую часть. Суд приговорил его к высшей мере наказания. Спустя две недели лодку подняли и поставили в капитальный ремонт. Не редкими были случаи столкновений и посадок на мель — правда, обходившиеся без серьезных последствий. Причины столь высокой аварийности объяснимы: корабли много плавали, готовились к предстоящим боям, а служивший на них личный состав был недостаточно обучен, поскольку наиболее подготовленных моряков постоянно переводили на действующие флоты.



**Командир ПЛ Ш-114 А.И. Матвеев и комиссар М.А. Куценко на мостике подлодки. 1935 г.**

К началу советско-японской войны тихоокеанские «щуки» распределялись по четырем дивизионам трех различных бригад, кроме того, два дивизиона — Владимиро-Ольгинской и Петропавловской ВМБ — являлись отдельными. Развертывание подводных сил ТОФ началось лишь вечером 8 августа 1945 г., в связи с чем занятие позиций произошло только к исходу следующих суток. На позиции № 3 (южнее Владивостока) патрулировали Ш-122 (капитан-лейтенант И.Д. Кузнецов) и Ш-123 (капитан 3 ранга Б.М. Михайлов). Единственный контакт с противником, да и то, по всей



**Группа командиров 5-й морской бригады ТОФ в бухте Находка. На переднем плане — начальник политотдела бригады Щевцов, справа — командир Ш-122 А.В. Бук, сентябрь 1936 г.**





вероятности, ложный, состоялся днем 19 августа, когда акустики находившейся в подводном положении Щ-123 зафиксировали шум винтов приближающихся торпед. Остальным лодкам — патрулировавшим на соседней позиции №4 Щ-102 (капитан-лейтенант В.Н. Иванов), Щ-104 (капитан-лейтенант Т.Д. Косенко), а также прикрывавшей минные постановки у Петропавловска Щ-105 (капитан-лейтенант Е.Н. Зоткин) — так и не довелось встретиться с неприятелем.

Щ-134 и Щ-135 (командиры — капитан-лейтенант А.К. Вдовин и капитан-лейтенант Н.Е. Чирков соответственно) занимали позиции в зоне ответственности Владимиро-Ольгинской ВМБ. Противник, загнанный ударами союзной авиации, минными постановками и нехваткой нефти в собственные базы, у берегов Приморья, разумеется, не появлялся. Более продуктивным оказалось патрулирование Щ-126 (капитан-лейтенант В.А. Морозов) и Щ-127 (капитан 3 ранга М.Д. Мельников), действовавших совместно на позиции юго-восточнее Находки. 14 августа Мельников донес, что им обнаружена группа кораблей противника, идущая курсом на запад. Спустя 50 минут командир передал, что соединение идет со скоростью 18 узлов и состоит из линкора и четырех эсминцев! Радиограмма вызвала переполох в штабе ТОФ, поскольку в тот момент к Сейсину двигалось наше десантное соединение. К выходу были подготовлены 12 подводных лодок, но после того, как посланные на разведку самолеты никаких следов загадочного соединения не обнаружили, от их развертывания отказались. Зато Щ-126 встретила не иллюзорного, а реального противника. Вечером 21 августа Морозов обнаружил японский мотобот, который был потоплен артиллерией. Безымянный катерок стал единственным судном, уничтоженным «щуками» в ходе советско-японской войны и последним в боевой карьере подводных лодок этого типа.

Более активную роль в военных действиях сыграли «щуки» 3-й БПЛ Северо-Тихоокеанской флотилии, принимавшие участие в обеспечении высадки десантов на побережье Южного Сахалина. Занимавшая позицию в районе порта Маока

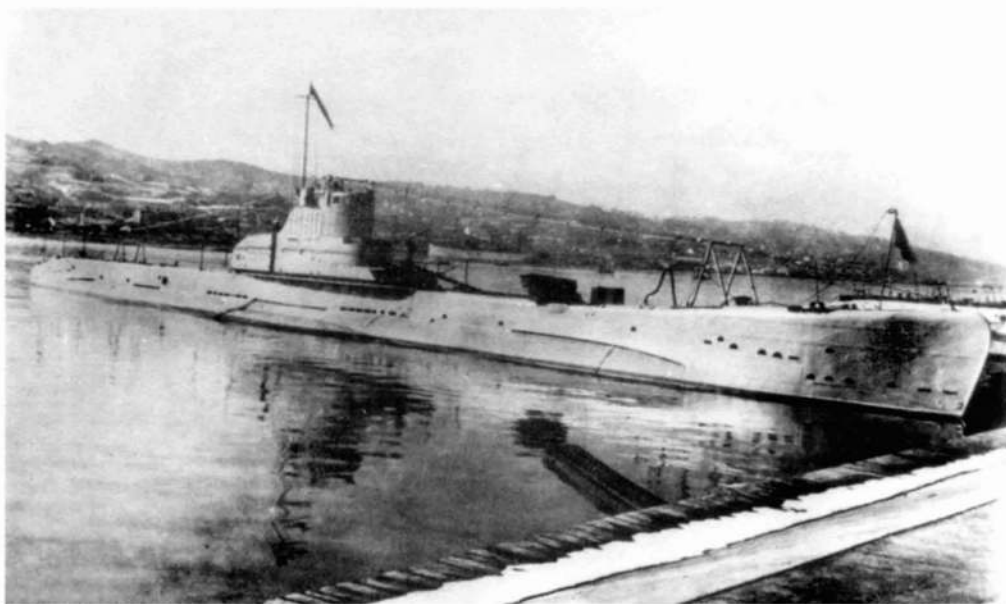
**Вверху: Щ-102 и Щ-106 после капитального ремонта вскоре после окончания войны.**

**В центре: комсостав Щ-121. Слева направо: командир В.М. Щербатов, командир 32-го дивизиона Н.С. Ивановский, военком подлодки В.Я. Власов (в 1941—1942 гг. командовал черноморской Щ-214), 1936—1937 гг.**

**Внизу: Щ-132 зимой 1938 г.**



*Щ-101 после  
модернизации  
и установки минного  
устройства, 1943 г.*



*Щ-110 вскоре после  
вступления в строй*

Щ-119 (капитан-лейтенант А.К. Калашников) утром 13 августа обнаружила небольшой одиночный транспорт, однако командир при выходе в атаку растерялся и дал трехторпедный залп с дистанции 9 кбт, что в условиях штиля привело к обнаружению торпед и уклонению цели. Спустя полтора часа Калашников с тем же результатом выпустил одиночную торпеду в мобилизованный тральщик, который контратаковал лодку, сбросив на нее 12 глубинных бомб. Других встреч с противником не было, и 20 августа Щ-119, а также находившаяся по соседству Щ-117 (капитан-лейтенант П.В. Синецкий) были отозваны в базу. Еще до этого, вечером 17 августа Щ-118

(старший лейтенант В.А. Востриков) доставила разведывательную группу из пяти человек в район порта Маока, где утром 20-го должен был высадиться основной десант. Востриков умело произвел разведку побережья и высадку разведчиков, но его старания не привели к успеху — при десантировании группы в радиостанцию и батареи питания попала вода, и аппаратура вышла из строя. 25-го другой десант занял последний порт Южного Сахалина — Отомари. С этим радостным событием был связан последний боевой поход тихоокеанской «шуки» — 1 сентября Щ-119 доставила сюда груз дизельного топлива для наших кораблей.



**Вверху: «щука» V серии  
на Амуре, 1930-е гг.**

**Справа: Щ-109  
возвратилась во  
Владивосток после  
зимовки в заливе  
Владимир, 1938 г.**



В послевоенные годы тихоокеанские «щуки» достаточно быстро сошли со сцены. Даже после модернизации и установки новых технических средств и вооружения их боевая ценность представлялась сомнительной — какая польза могла быть от лодки 30-х годов, когда отечественная промышленность взялась за строительство кораблей 611 и 613 проектов, основанных на немецком проекте XXI серии?!

Тем не менее, на протяжении первого послевоенного десятилетия «щуки» вместе с субмаринами других типов, построенных по довоенным проектам, все еще продолжали составлять костяк

отечественного подводного флота. К несчастью, одна из них — С-117 (так с 10.6.1949 стала именоваться Щ-117) — 15 декабря 1952 г. во время учений 7-го ВМФ со всем экипажем пропала без вести в районе южно-сахалинского порта Холмск (бывший Маока). Ночью на лодке вышел из строя один из дизелей, и в 3.15 ее командир — капитан 2 ранга В.А. Красников — сообщил об устранении поломки. В 16—17 часов этих же суток, после атаки учебной цели субмарина должна была выйти на связь, но этого не произошло. Об истинных причинах катастрофы можно только догадываться.

# ИТОГИ

## Результаты боевой деятельности подводных лодок типа «Щ» и общая оценка проекта

На счету «шук» в годы Второй мировой войны значится 27 потопленных транспортов и танкеров противника (79 855 брт; сюда же включены финский пароход «Вильпас» и немецкий «Райнбек», уничтоженные в ходе Советско-финляндской войны), три мотобота, а также подводная лодка, сторожевик и две БДБ. Еще четыре вражеских судна (18 204 брт) получили повреждения. Возможно, список судов, поврежденных нашими подлодками, на балтийском театре неполон, поскольку нет исчерпывающих данных по потерям противника, понесенным в последние четыре месяца войны. Особняком стоят 20 транспортов и шхун нейтральных государств (11 турецких, 5 болгарских, 3 шведских, 1 эстонский; общий тоннаж около 6500 брт), уничтоженных в ходе «неограниченной подводной войны» вблизи территориальных вод указанных государств. В масштабах общих достижений наших подводников «щукари» претендуют примерно на 40% по количеству и на 35% по тоннажу — больше, чем экипажи подводных лодок любых других типов. На Балтике в 1941—1945 гг. «щуки» потопили 16 из 30 вражеских транспортных и вспомогательных судов; на Черном море — 5 из 17, на Севере — 5 из 23. Такая неравномерность объясняется не только распределением подлодок по флотам, но и тем, что к началу войны практически все «щуки» находились в строю или на сдаточных испытаниях и, следовательно, вынесли на себе основную тяжесть борьбы на коммуникациях противника в 1941—1942 гг. Не случайно первых побед на каждом из западных театров добились именно подводные лодки типа «Щ». К тому моменту, как наши подводники и командование накопили необходимый опыт, уцелело лишь небольшое количество подлодок этого типа, да и

из них примерно половина оказалась на приколе из-за слабости судоремонтной базы на Севере и Черном море.

Потери «шук» весьма впечатляющи — 31 из 44 (70%), принявших участие в Великой Отечественной войне. На всех театрах главной причиной их гибели стали мины: на них подорвалось 13 балтийских, 6 черноморских и 4 североморских. 5 лодок потопили надводные корабли, 2 — вражеские субмарины и еще одну, по-видимому, авиация. Фактически уничтожение каждого вражеского корабля или судна оплачивалось гибелью одной «щуки». 17 из погибших подлодок не смогли открыть боевой счет, а как минимум восемь (Щ-203, Щ-208, Щ-212, Щ-302, Щ-322, Щ-324, Щ-405, Щ-408) погибли, так ни разу и не выйдя в торпедную атаку. Пять субмарин (Щ-206, Щ-301, Щ-302, Щ-319, Щ-408) не вернулись из первого же боевого похода.

Но, несмотря на беспримерные по сложности условия боевой обстановки, несовершенство своих кораблей и систем оружия, наши подводники смело шли в бой и уничтожали врага. Из командиров «шук» наиболее весомых успехов добились: П.И. Бочаров (Щ-407; потопил 2 транспорта, 13308 брт), П.П. Ветчинкин (Щ-309; 3 транспорта, 11762 брт), М.В. Грешилов (Щ-215; 1 транспорт, 1782 брт и 1 БДБ), А.Д. Девятко (Щ-211; 2 транспорта, 11862 брт), Г.Е. Карбовский (Щ-216; 1 транспорт, 4336 брт; повредил 1 танкер, 7327 брт), Н.К. Мохов (Щ-317; 3 транспорта, в том числе 1 шведский, 5878 брт; повредил 1 транспорт, 2405 брт), Е.Я. Осипов (Щ-406; 2 транспорта, в том числе 1 шведский, 3855 брт; повредил одну шхуну, 545 брт) и Н.Г. Столбов (Щ-402; один транспорт, 682 брт и один СКР). Звания Героев Советского Союза из этого списка получили только М.В. Грешилов и Е.Я. Осипов.



Экипаж Щ-422,  
в центре — командир  
Федор Алексеевич  
Видяев, 1943 г.



Моряки краснознаменной  
Щ-402. Крайний слева —  
командир подлодки  
Н.Г. Столбов,  
лето 1942 г.



пов. Кроме того, золотой звезды Героя были удостоены С.Н. Богорад (Щ-310), М.С. Калинин (Щ-307), Н.А. Лукин (Щ-421), Ф.Г. Вершинин (Щ-311) и А.М. Коняев (Щ-324), а также командир «щучьего» дивизиона БПЛ СФ И.А. Колышкин.

Что же касается «шук» как проекта, то вопреки довольно невысокой оценке, дававшейся ей, начиная с середины 30-х годов, мы склонны оценивать их как один из лучших типов советских подлодок, принимавших участие в войне. Эти субмарины отличались довольно мощным торпедным вооружением, большой автономностью и лучшими из всех отечественных подводных кораблей мореходными качествами при сохранении относительно небольшого водоизмещения. Что же касается претензий к надводной скорости хода и артиллерийскому вооружению, то они из анализа задач и условий обстановки, с которыми наши подлодки столкнулись в годы войны, представляются неоправданными. Фактически «шуки» получились такими сбалансированными во многом именно потому, что при их создании моряки и конструкторы отказались от попытки придать проекту какие-то выдающиеся характеристики, что в условиях слабой подготовки наших военных и технических кадров зачастую приводило к обратному эффекту.

Почти бесполезно сравнивать «шуки» с зарубежными подлодками, в частности, с немецкими «семерками», даже несмотря на то, что и те и другие относились к среднему подклассу. Наши лодки создавались как позиционные, т.е. несущие службу в основном под водой в пределах

ограниченной по размерам позиции, к тому же на сравнительно мелководном балтийском театре, немецкие же строились для боевых действий в Северной Атлантике преимущественно в надводном положении. Близкие по ОТЗ и времени постройки британские субмарины типа «S» (1-й группы) обладали теми же шестью торпедными аппаратами (правда, все они были сосредоточены в носу), скоростными данными в надводном положении и дальностью плавания. За лишние 1,5 узла подводного хода и две запасные торпеды британцы расплатились водоизмещением, которое превышало «шуки» на 80 т в надводном и 200 т в подводном положении. Опыт боевых действий показал, что эти субмарины оказались излишне крупными для позиционной службы в Северном море, в связи с чем в начале войны британцам пришлось спешно развернуть строительство подлодок типа «U», которые изначально проектировались как учебные. Реальное же различие между отечественными и зарубежными кораблями заключалось в боевых возможностях комплекса вооружения, а он у нас фактически остался на уровне конца Первой мировой войны — обычные парогазовые торпеды, стрельба которыми велась командиром подлодки по данным формализованной таблицы, куда он подставлял глазомерно определенные элементы движения цели. Лишь в годы войны мы получили первые СРП и ГАС, да и то не от отечественной промышленности, а по ленд-лизу. Это отчасти и предопределило недостаточно эффективную деятельность наших подлодок в годы Отечественной войны.

# ПОСЛЕВОЕННАЯ СУДЬБА ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

(по материалам С.С. Бережного)

**Щ-101**, с 10.6.1949 — С-94. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. С 5.11.1945 использовалась в учебных целях. 2.6.1952 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.10.1952 расформирована и в 1955 г. разделана на металл на базе «Главвторчермета» в б. Малый Улисс (г. Владивосток).

**Щ-102**, с 10.6.1949 — С-92. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1953 расформирована.

**Щ-104**, с 10.6.1949 — С-93. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1953 расформирована. В мае 1954 г. при стоянке у стенки ССЗ № 199 в Комсомольске-на-Амуре во время демонтажа вооружения, приборов и механизмов затонула из-за неисправности донно-заборной арматуры, но 10.6.1954 была поднята АСС ТОФ и сдана «Главвторчермету» для разделки на металл.

**Щ-105**, с 10.6.1949 — С-105. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1953 расформирована.

**Щ-106**, с 10.6.1949 — С-106, с 27.12.1956 — УТС-42. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 27.12.1956 выведена из боевого состава, разоружена и перестроена в УТС и в б. Тарья (Крашенинникова, г. Виллючинск) поставлена на прикол, сохранилась до настоящего времени.

**Щ-107**, с 10.6.1949 — С-107. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 26.6.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1954 расформирована.

**Щ-108**, с 10.6.1949 — С-108. С 24.10.1945 входила в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 10.9.1952 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1952 расформирована.

**Щ-109**, с 10.6.1949 — С-108, с 15.9.1953 — СТЖ-18, с 12.1.1957 — УТС-63. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в СТЖ и поставлена на прикол, 12.1.1957 отнесена к подклассу УТС, а в 1960-х гг. исключена из списков судов ВМФ и сдана в ОФИ для демонтажа и реализации.

**Щ-110**, с 10.6.1949 — С-110. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 11.9.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.12.1954 расформирована.

**Щ-111**, с 10.6.1949 — С-111, с 17.8.1953 — КБП-31, с 12.3.1955 — ПЗС-8. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, 12.3.1955 переклассифицирована в ПЗС, а 26.7.1966 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1966 расформирована.

**Щ-112**, с 10.6.1949 — С-112. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1953 расформирована.

**Щ-113**, с 10.6.1949 — С-113. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 11.9.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1954 расформирована.

**Щ-114**, с 10.6.1949 — С-114. С 24.10.1945 входила в состав КамВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 29.12.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 18.1.1956 расформирована.

**Щ-115**, с 10.6.1949 — С-115. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 11.9.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1954 расформирована.

**Щ-116**, с 10.6.1949 — С-116. С 11.4.1945 входила в состав СТОВФ ТОФ, с 24.10.1945 — в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 11.9.1954 исключена из состава

ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1954 расформирована.

**Щ-117**, с 10.6.1949 — С-117. С 4.10.1939 входила в состав СТОВФ ТОФ, с 24.10.1945 — в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 — в состав 7-го ВМФ. 15—16.12.1952 погибла в Японском море в результате аварии при отработке задач боевой подготовки и 25.4.1953 исключена из состава ВМФ.

**Щ-118**, с 10.6.1949 — С-118. С 4.10.1939 входила в состав СТОВФ ТОФ, с 24.10.1945 — в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.2.1956 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 26.3.1956 расформирована.

**Щ-119**, с 10.6.1949 — С-119. С 4.10.1939 входила в состав СТОВФ ТОФ, с 24.10.1945 — в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.2.1956 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 26.3.1956 расформирована.

**Щ-120**, с 10.6.1949 — С-120. С 4.10.1939 входила в состав СТОВФ ТОФ, с 24.10.1945 — в состав СахВФ ТОФ, а с 12.2.1947 по 23.4.1953 — в состав 7-го ВМФ. 17.2.1956 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 26.3.1956 расформирована.

**Щ-121**, с 10.6.1949 — С-121. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 26.6.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1954 расформирована.

**Щ-122**, с 10.6.1949 — С-122. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 26.6.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1954 расформирована.

**Щ-123**, с 10.6.1949 — С-123. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 26.6.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1954 расформирована.

**Щ-124**, с 10.6.1949 — С-124. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 26.6.1954 исключена из состава ВМФ в

связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 1.10.1954 расформирована.

**Щ-125**, с 10.6.1949 — С-125, с 15.9.1953 — КБП-32, с 12.1.1957 — УТС-62. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 17.8.1953 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, 12.1.1957 отнесена к подклассу УТС, а 17.9.1971 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1971 расформирована.

**Щ-126**, с 10.6.1949 — С-126. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 17.2.1956 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 26.3.1956 расформирована.

**Щ-127**, с 10.6.1949 — С-127. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 29.3.1957 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1957 расформирована.

**Щ-128**, с 10.6.1949 — С-128. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 29.3.1957 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1957 расформирована.

**Щ-129**, с 10.6.1949 — С-129, с 17.4.1957 — УТС-70. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 29.3.1957 разоружена и перестроена в УТС и в 6. Поставляемая (г. Советская Гавань) поставлена на прикол. 12.3.1974 была исключена из списков судов ВМФ, но 14.3.1975 введена в строй вновь, а 3.3.1993 вторично исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОРВИ для демонтажа и реализации и 31.12.1993 расформирована.

**Щ-130**, с 10.6.1949 — С-130, с 17.4.1957 — УТС-71. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила



**Щ-125**  
в учебном походе.  
Послевоенное фото



в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 29.3.1957 разоружена и перестроена в УТС и в районе Находки поставлена на прикол. 5.10.1958 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОРВИ для демонтажа и реализации и 31.12.1958 расформирована.

**Щ-131**, с 10.6.1949 — С-131, с 17.4.1957 — УТС-72. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 29.3.1957 разоружена и перестроена в УТС и поставлена на прикол. 11.8.1957 затонула в Уссурийском заливе при буксировке, но вскоре была поднята АСС ТОФ и отбуксирована в б. Малый Улисс, а 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 5.10.1958 исключена из списков судов ВМФ.

**Щ-132**, с 10.6.1949 — С-132, с 17.4.1957 — УТС-73. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, 29.3.1957 разоружена и перестроена в УТС и поставлена на прикол. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 23.7.1958 исключена из списков судов ВМФ.

**Щ-133**, с 10.6.1949 — С-133. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава,

законсервирована и поставлена на отстой, а 29.3.1957 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1957 расформирована.

**Щ-134**, с 10.6.1949 — С-134. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 3.4.1958 исключена из состава ВМФ.

**Щ-135**, с 10.6.1949 — С-135. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 3.4.1958 исключена из состава ВМФ.

**Щ-136**, с 10.6.1949 — С-136. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 3.4.1958 исключена из состава ВМФ.

**Щ-137**, с 10.6.1949 — С-137. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 28.1.1958 расформирована в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 3.4.1958 исключена из состава ВМФ.

**Щ-139** (до 17.4.1942 Щ-423), с 10.6.1949 — С-139. С 12.2.1947 по 23.4.1953 входила в состав 5-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 9.11.1956 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой, а 29.3.1957 ис-



ключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации и 1.10.1957 расформирована.

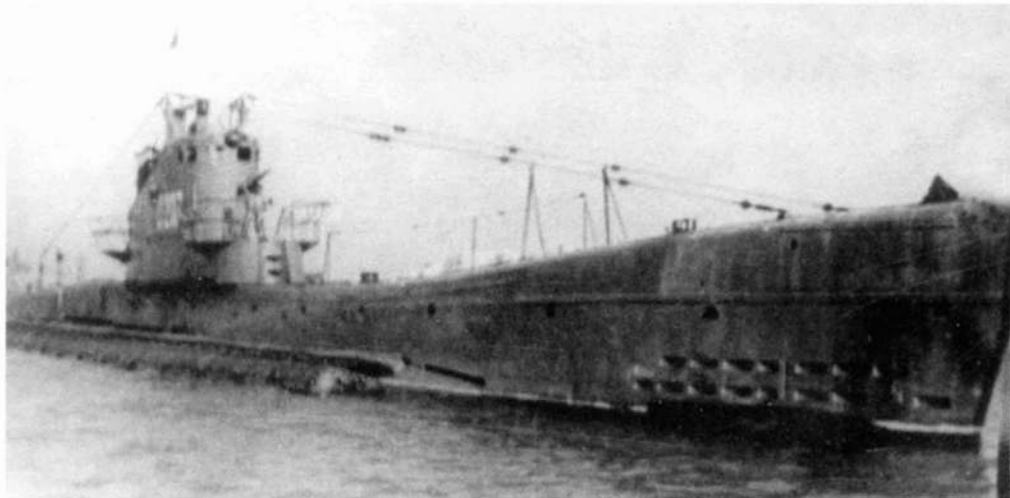
**Щ-201**, с 16.6.1949 — С-201. 19.7.1945 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой в Балаклаве. В период с 4.2.1946 по 1949 г. на «Севморзаводе» № 497 в Севастополе прошла капитальный ремонт. 29.12.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 18.1.1956 расформирована и впоследствии разделана на металл в Инкермане.

**Щ-202**, с 16.6.1949 — С-202, с 9.11.1956 — УТС-11. 19.7.1945 выведена из боевого состава, законсервирована и поставлена на отстой в Балаклаве. В период с 31.8.1945 по 1948 г. на «Севморзаводе» № 497 в Севастополе прошла капитальный ремонт. 17.2.1956 вторично выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в УТС и поставлена на при-

кол, а 16.7.1957 исключена из списков судов ВМФ, превращена в мишень для боевых упражнений, передана спецполигону ВВС ВМФ и в августе 1957 г. отбуксирована по внутренним водным системам на Каспийское море.

**Щ-205**, с 16.6.1949 — С-205. 11.9.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 31.12.1954 расформирована и впоследствии разделана на металл в Инкермане.

**Щ-207**, с 16.6.1949 — С-207, с 6.10.1954 — КБП-43, с 12.1.1957 — УТС-36. 11.9.1954 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в КБП и поставлена на прикол, 12.1.1957 отнесена к подклассу УТС, а 16.7.1957 исключена из списков судов ВМФ в связи с передачей спецполигону ВВС ВМФ на Каспийском море для использования в качестве мишени при выполнении боевых упражнений.

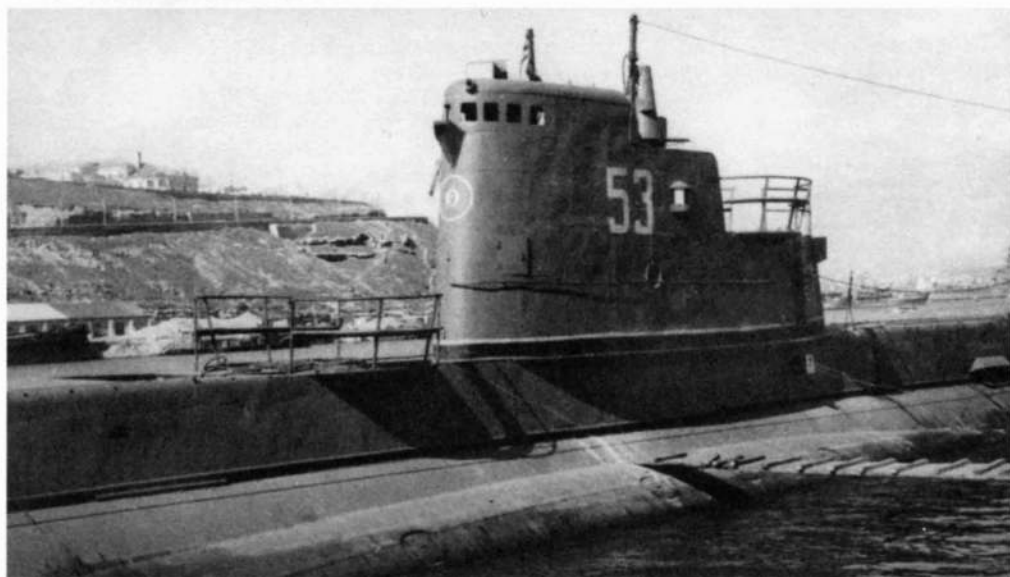
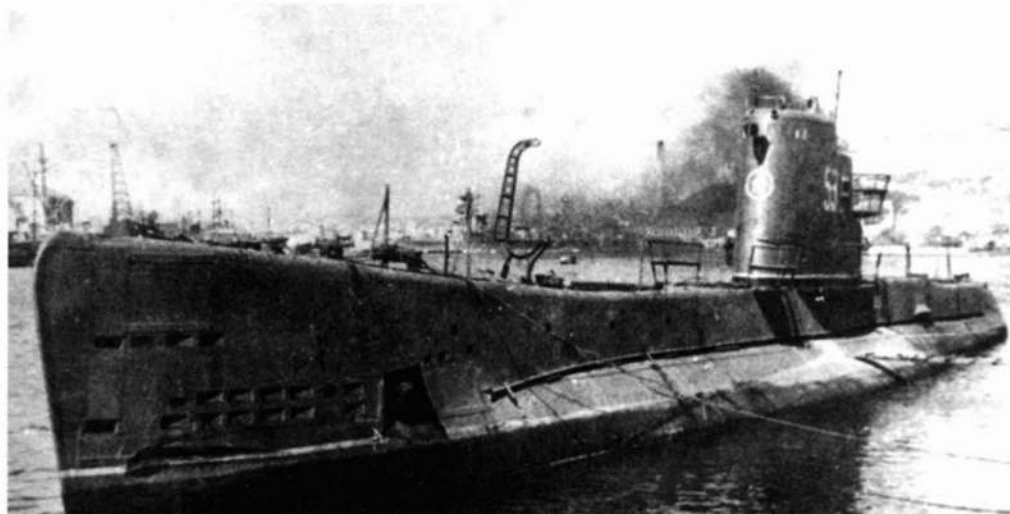


*ПЛ С-207 (бывшая Щ-207)  
Черноморского флота  
после модернизации,  
начало 1950-х гг.*



*Остов Щ-209 в Одессе  
перед буксировкой на  
слом в Очаков, 1998 г.*

*Подводная лодка С-407  
(бывшая Щ-407) перед  
разделкой на металл*



**Щ-209**, с 16.6.1949 — С-209, с 9.11.1956 — УТС-10. 19.7.1945 выведена из боевого состава, законсервирована и в Балаклаве поставлена на отстой. В период с 31.8.1945 по 1948 на «Севморзаводе» №497 им. С.Орджоникидзе в Севастополе прошла капитальный ремонт. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 7.2.1956 вторично выведена из боевого состава, разоружена, 8.10.1956 переформирована и перестроена в УТС и в Практической гавани Одесского порта поставлена на прикол, а 17.12.1992 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 31.12.1992 расформирована. В 1996 году при стоянке в Одесском порту на причале из-за неисправности донно-заборной арматуры затонула у причала. В 1998 г. поднята и отбуксирована в Очаков, где, по-видимому, разобрана на металл.

**Щ-215**, с 16.6.1949 — С-215. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 13.3.1953 выведена из боевого состава и переформирована в опытовую ПЛ, а 29.12.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 18.1.1956 расформирована и впоследствии разделана на металл на Севастопольской базе «Главвторчермета» (Инкерман).

**Щ-303**, с 9.6.1949 — С-303. 12.9.1945 выведена из боевого состава и переведена в состав отряда учебных кораблей КБФ. С 25.2.1946 входила в состав КВМК. 11.9.1954 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 31.12.1954 расформирована и в 1961 г. разделана на металл на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах.



**Щ-307**, с 16.5.1949 — ПЗС-5. 23.4.1948 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и в Лиепае поставлена на прикол, а 8.4.1957 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 7.5.1957 расформирована и разделана на металл в Лиепае. Рубка ПЛ до 1994 г. стояла в качестве памятного знака на территории бригады ПЛ в Лиепае, а накануне 50-летия Победы установлена как экспонат Музея Великой Отечественной войны на Поклонной горе в Москве.

**Щ-309**. 3.3.1949 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.10.1949 расформирована и впоследствии разделана на металл в Лиепае.

**Щ-310**, с 9.6.1949 — С-310. 17.8.1953 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 1.10.1953 расформирована и впоследствии разделана на металл в Лиепае.

**Щ-318**, с 9.6.1949 — С-318. С 25.2.1946 входила в состав 4-го ВМФ и 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 31.7.1951 выведена из боевого состава, передана сначала ВВМИУ им. Ф.Э.Дзержинского и 22.9.1954 — 1-му ВВМУ подводного плавания для использования в учебных целях. 9.8.1955 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 23.8.1955 расформирована и впоследствии разделана на металл на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах.

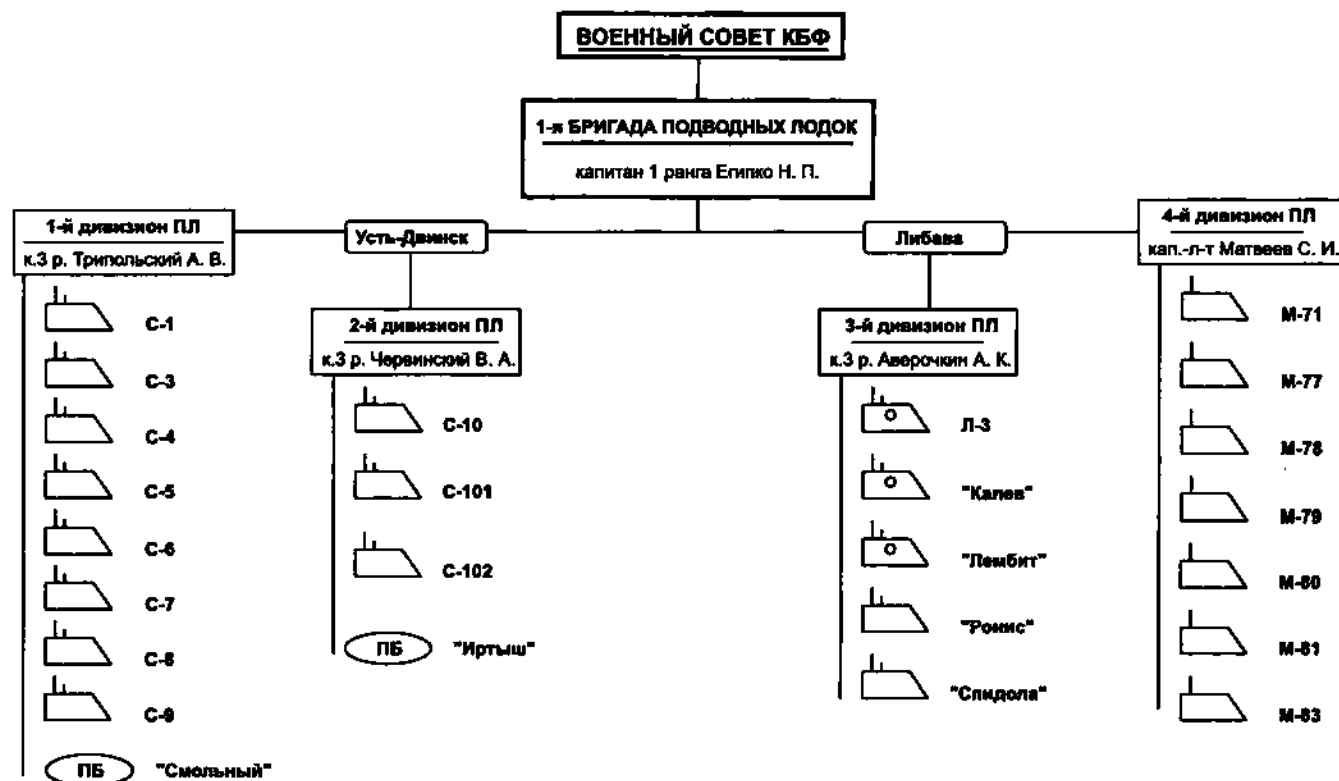
**Щ-404**, с 9.6.1949 — С-404, с 15.9.1953 — КБП-35. 26.6.1948 переведена в состав отряда судов КУОПП им. С.М.Кирова для использования в учебных целях и летом 1948 года возвращена по ББК из Белого в Балтийское море. 12.1.1949 отнесена к подклассу учебных ПЛ. 17.8.1953

выведена из боевого состава, разоружена и перестроена в УТС и в Кронштадте поставлена на прикол. 20.6.1956 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 17.8.1956 расформирована и впоследствии разделана на металл на Ленинградской базе «Главвторчермета» на Турухтанных о-вах.

**Щ-407**, с 9.6.1949 — С-407. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 19.1.1959 исключена из состава ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для разоружения, демонтажа и реализации, 19.2.1959 расформирована и впоследствии разделана на металл на базе «Главвторчермета» в Лиепае.

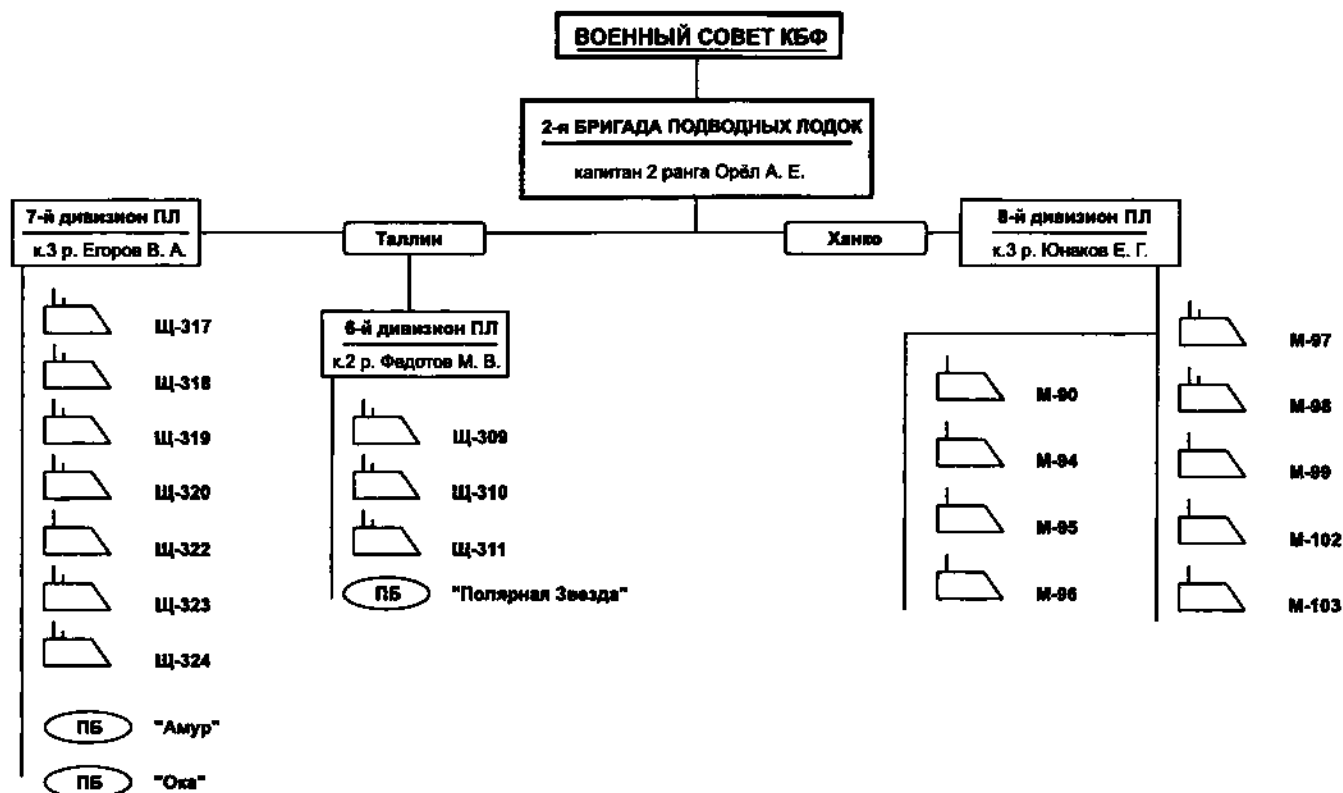
**Щ-411**, с 9.6.1949 — С-411, с 17.4.1957 — ЗАС-11. Вступила в строй 21.7.1945 и 20.9.1945 вошла в состав КБФ. С 25.2.1946 по 4.1.1956 входила в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. 29.3.1957 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол. 3.7.1960 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации и 10.9.1960 расформирована.

**Щ-412**, с 9.6.1949 — С-412, с 17.4.1957 — ЗАС-12. 21.12.1945 условно принята в состав ВМФ, вступила в строй 15.8.1946 и вошла в состав 4-го ВМФ. 12.1.1949 отнесена к подклассу средних ПЛ. С 4.1.1956 входила в состав КБФ. 29.3.1957 выведена из боевого состава, разоружена, переформирована в ПЗС и поставлена на прикол, а 12.2.1960 исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации, 14.3.1960 расформирована и в 1960—1961 годах разделана на металл на базе «Главвторчермета» в Лиепае.

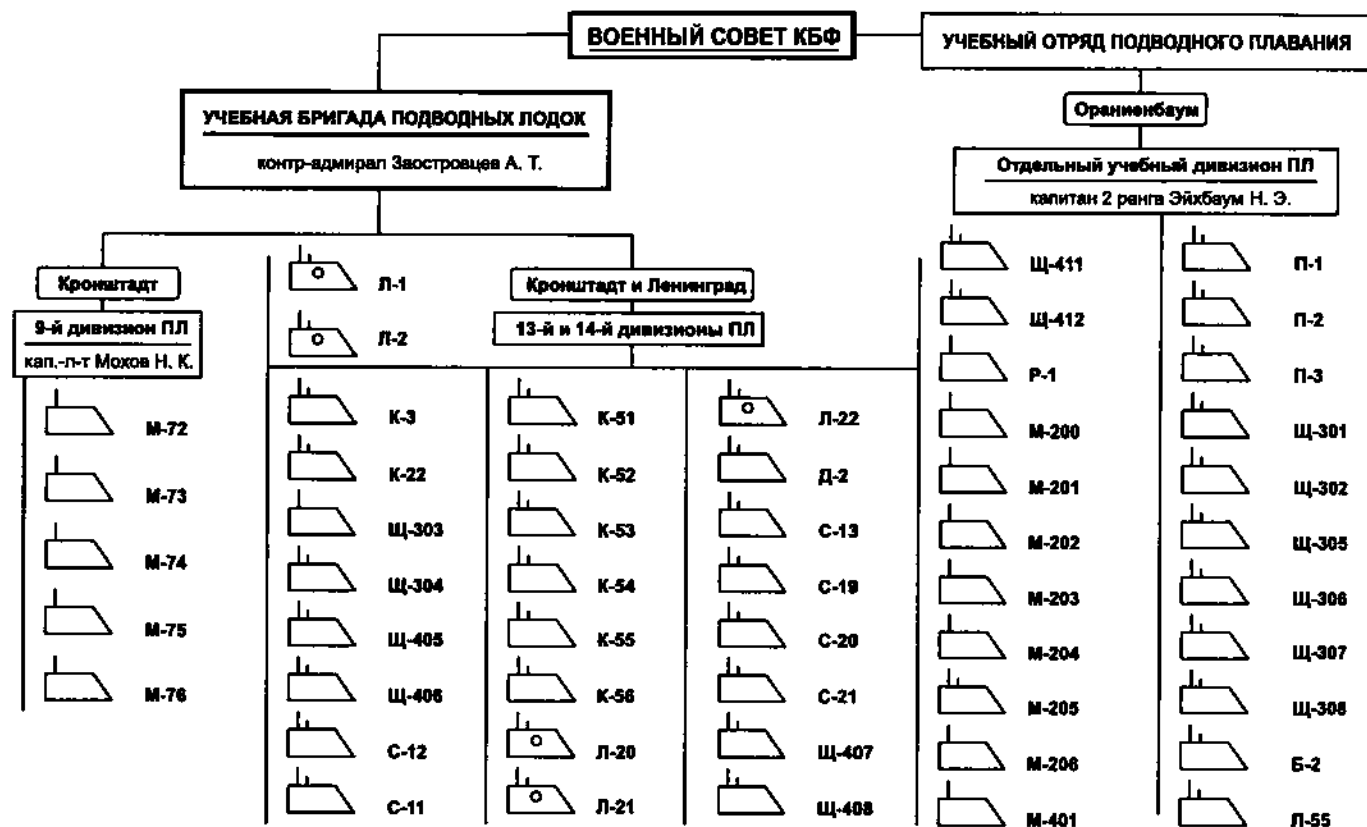


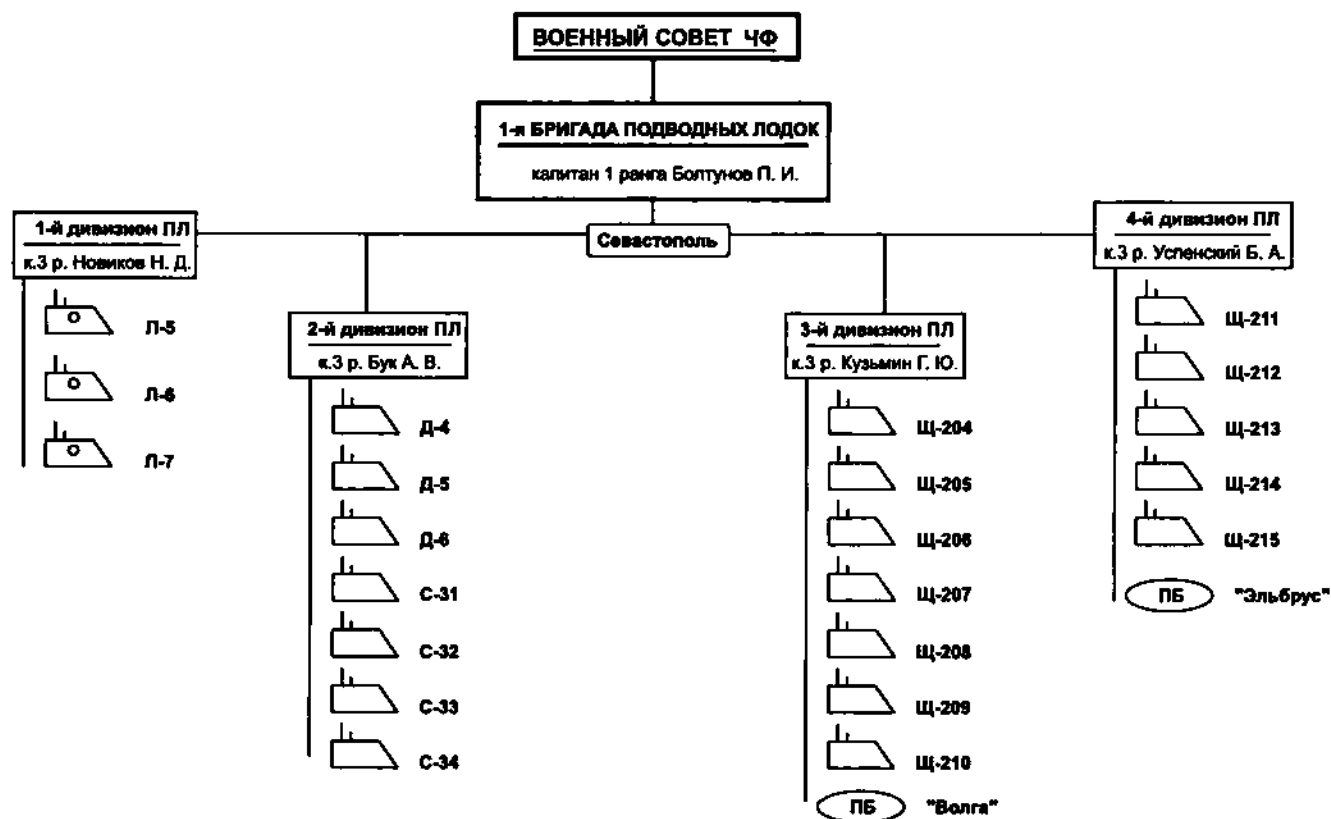
Вверху: схема боевой организации 1-й БПЛ КБФ на 22 июня 1941 г.

Внизу: схема боевой организации 2-й БПЛ КБФ на 22 июня 1941 г.



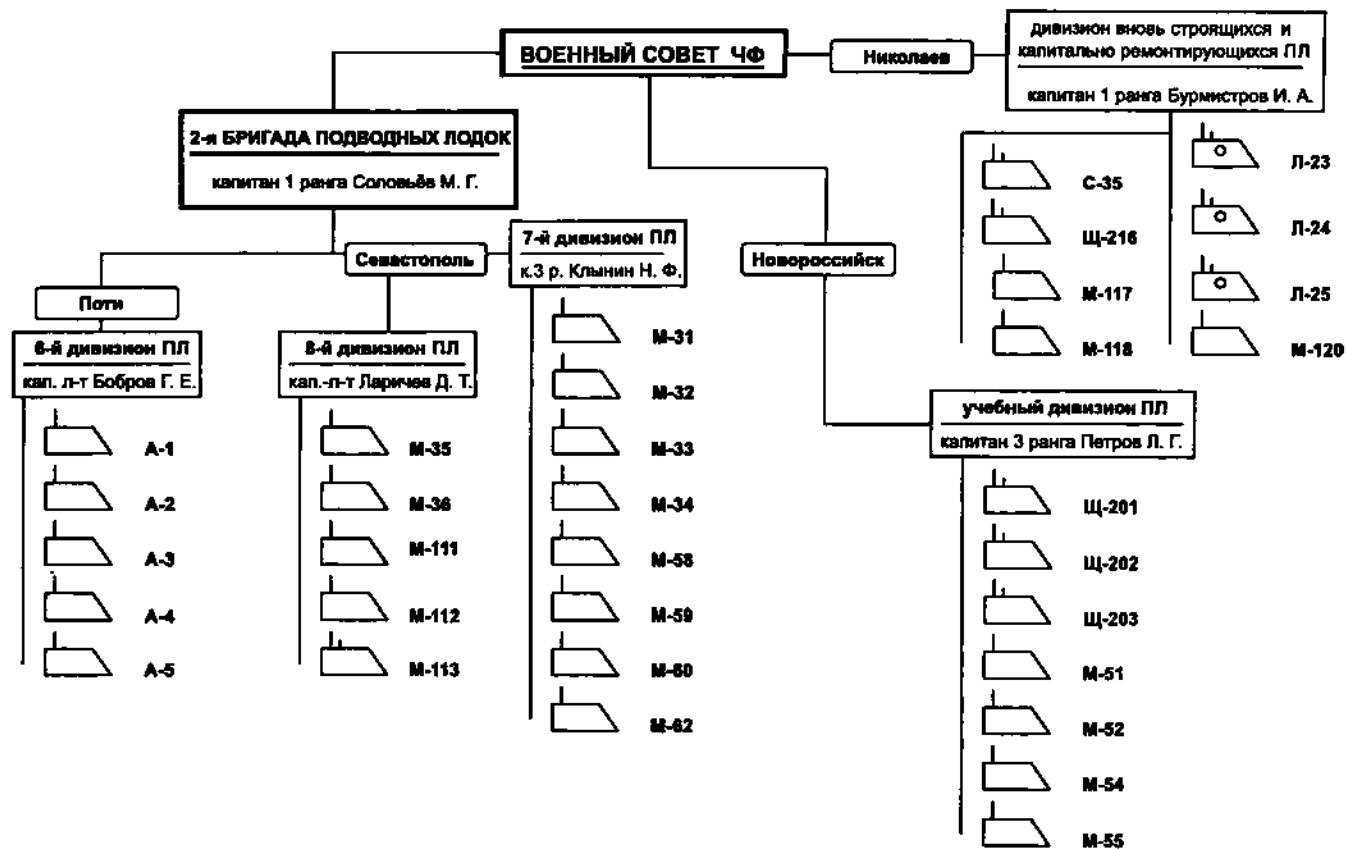


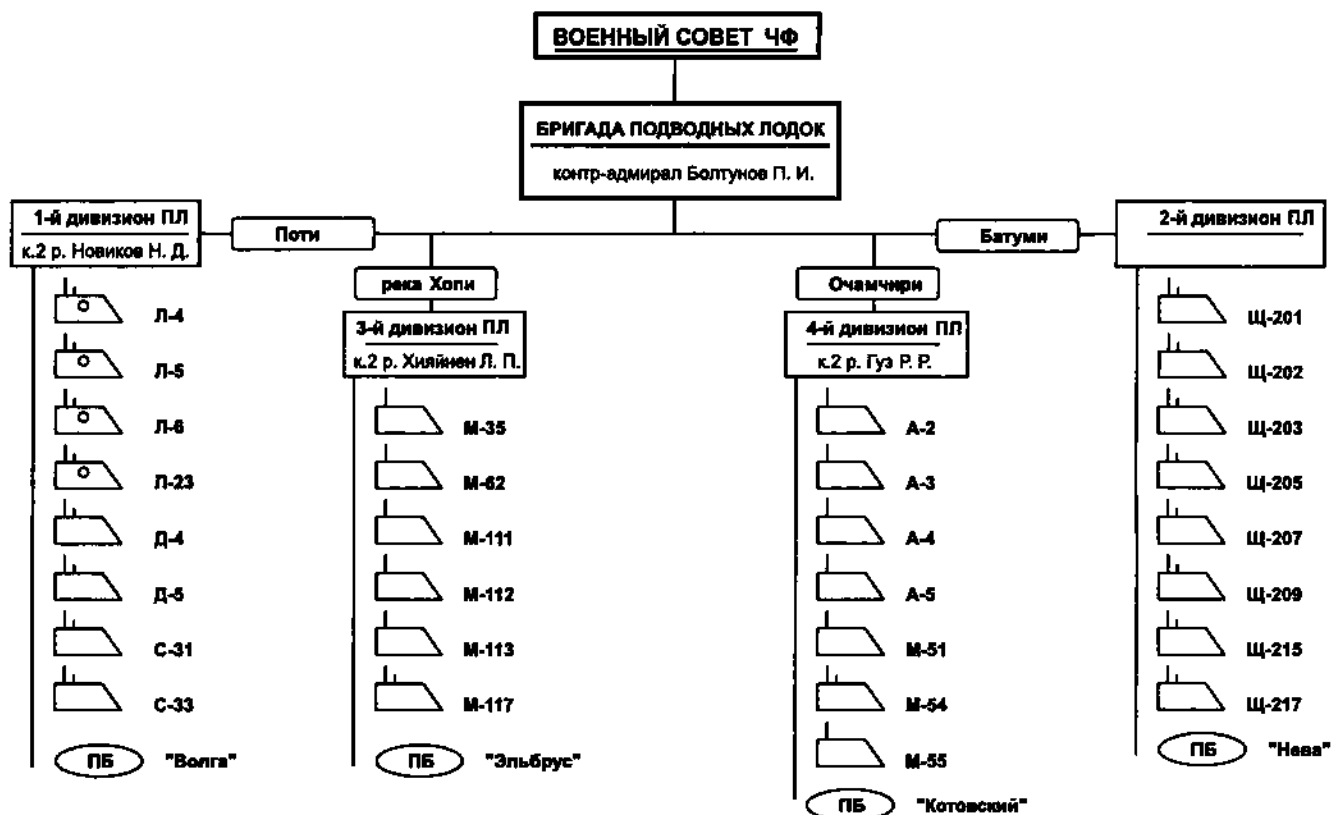




Вверху: схема боевой организации 1-й БПЛ ЧФ на 22 июня 1941 г.

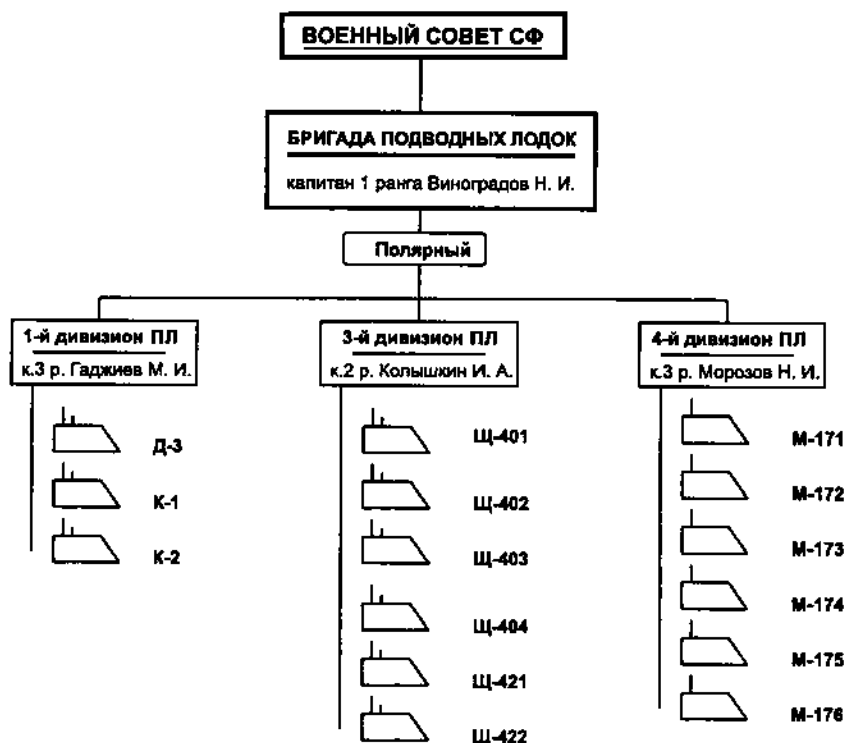
Внизу: схема боевой организации 2-й БПЛ и отдельных ДПЛ ЧФ на 22 июня 1941 г.

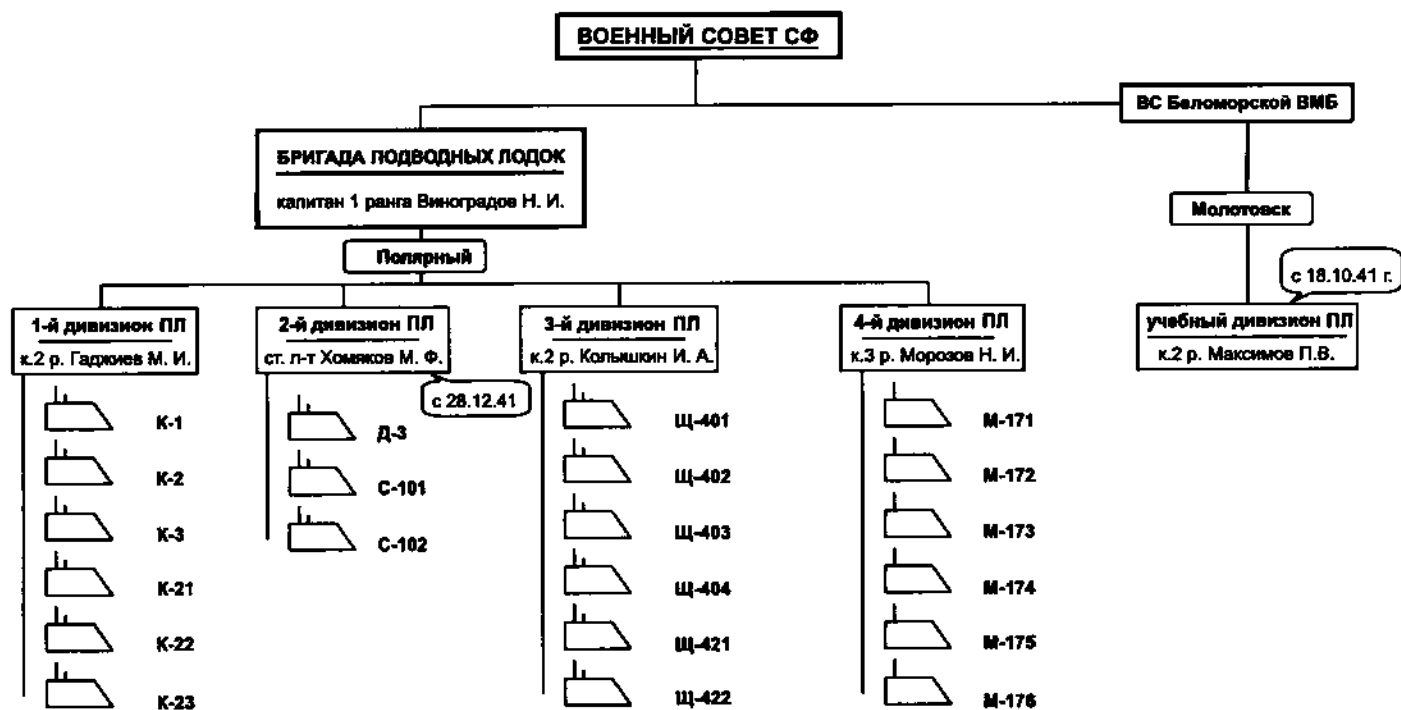




Вверху: схема боевой организации подводных сил ЧФ на 1 января 1943 г.

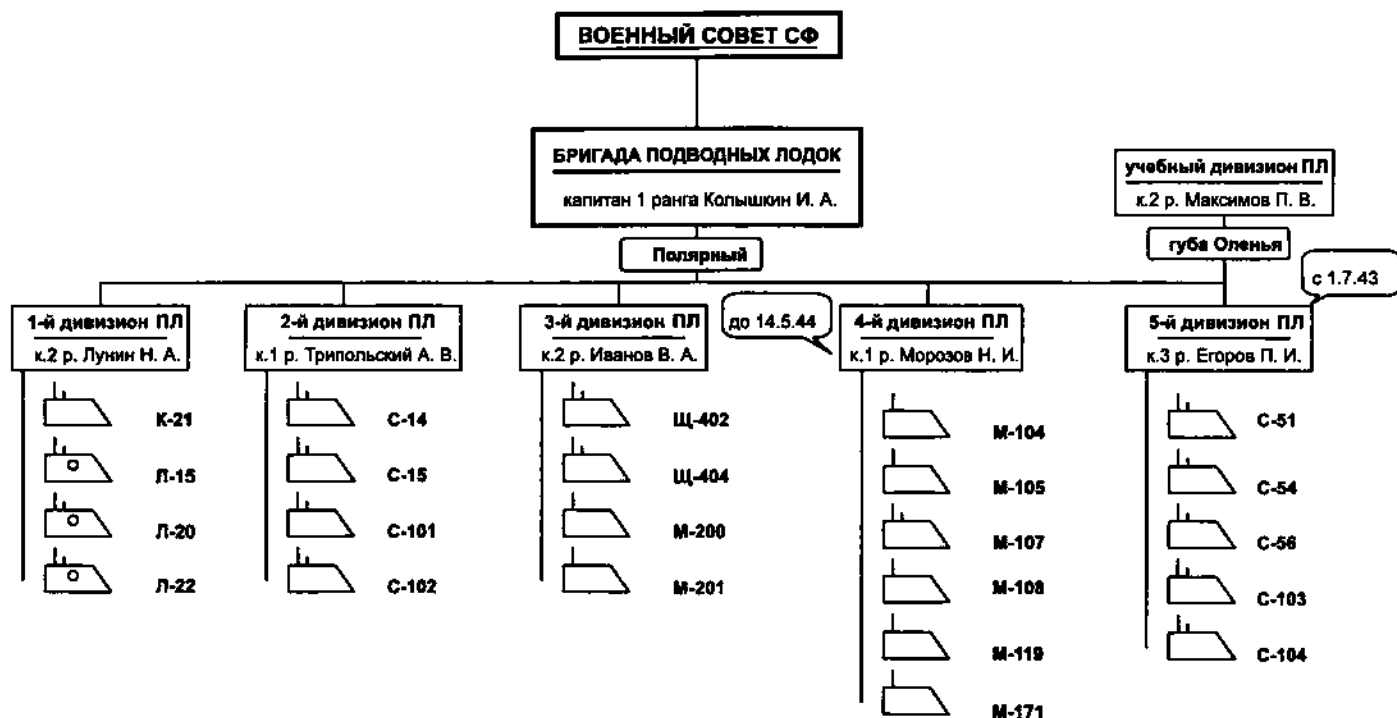
Внизу: схема боевой организации подводных сил СФ на 22 июня 1941 г.



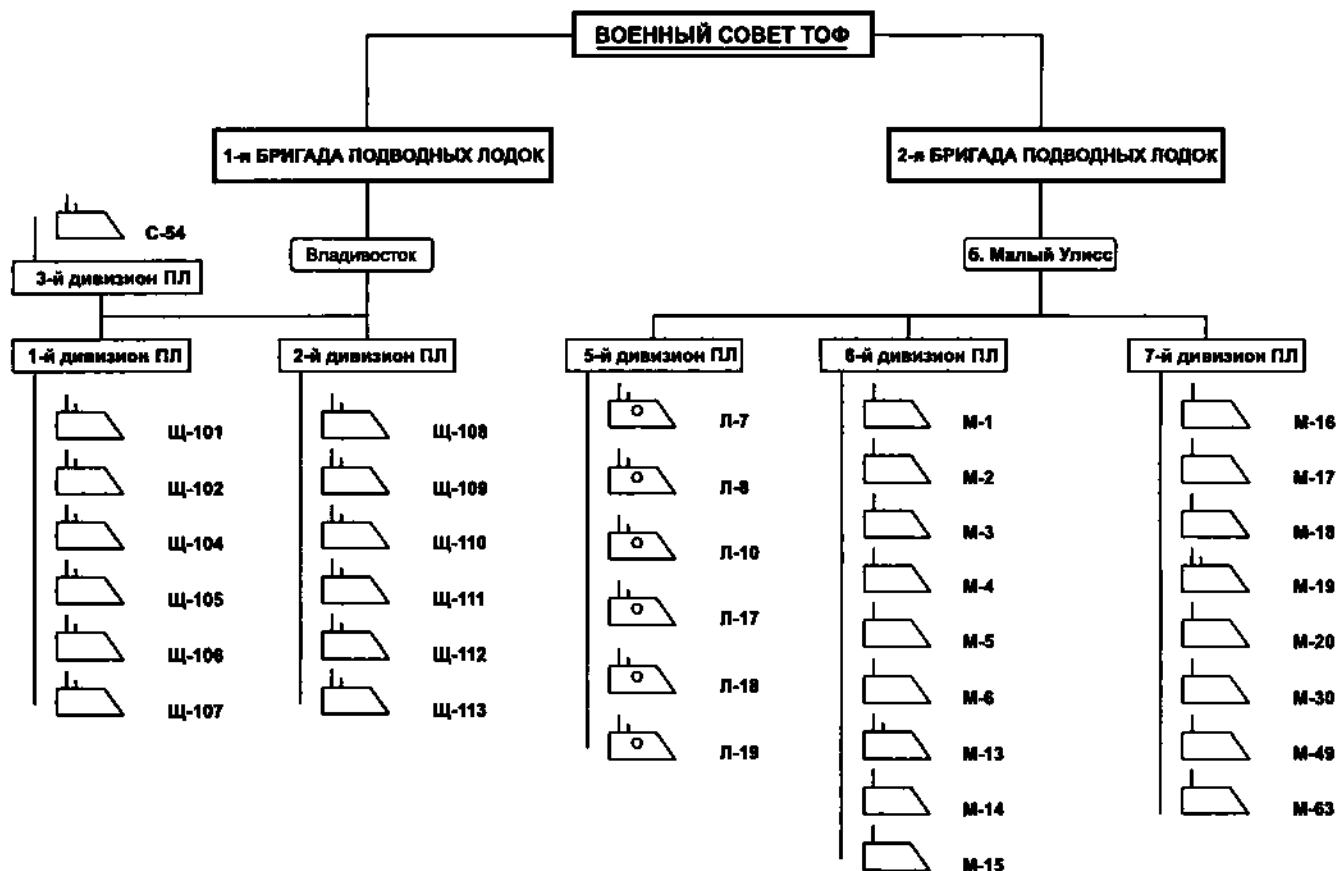


Вверху: схема боевой организации подводных сил СФ на 1 января 1942 г.

Внизу: схема боевой организации подводных сил СФ на 1 января 1944 г.

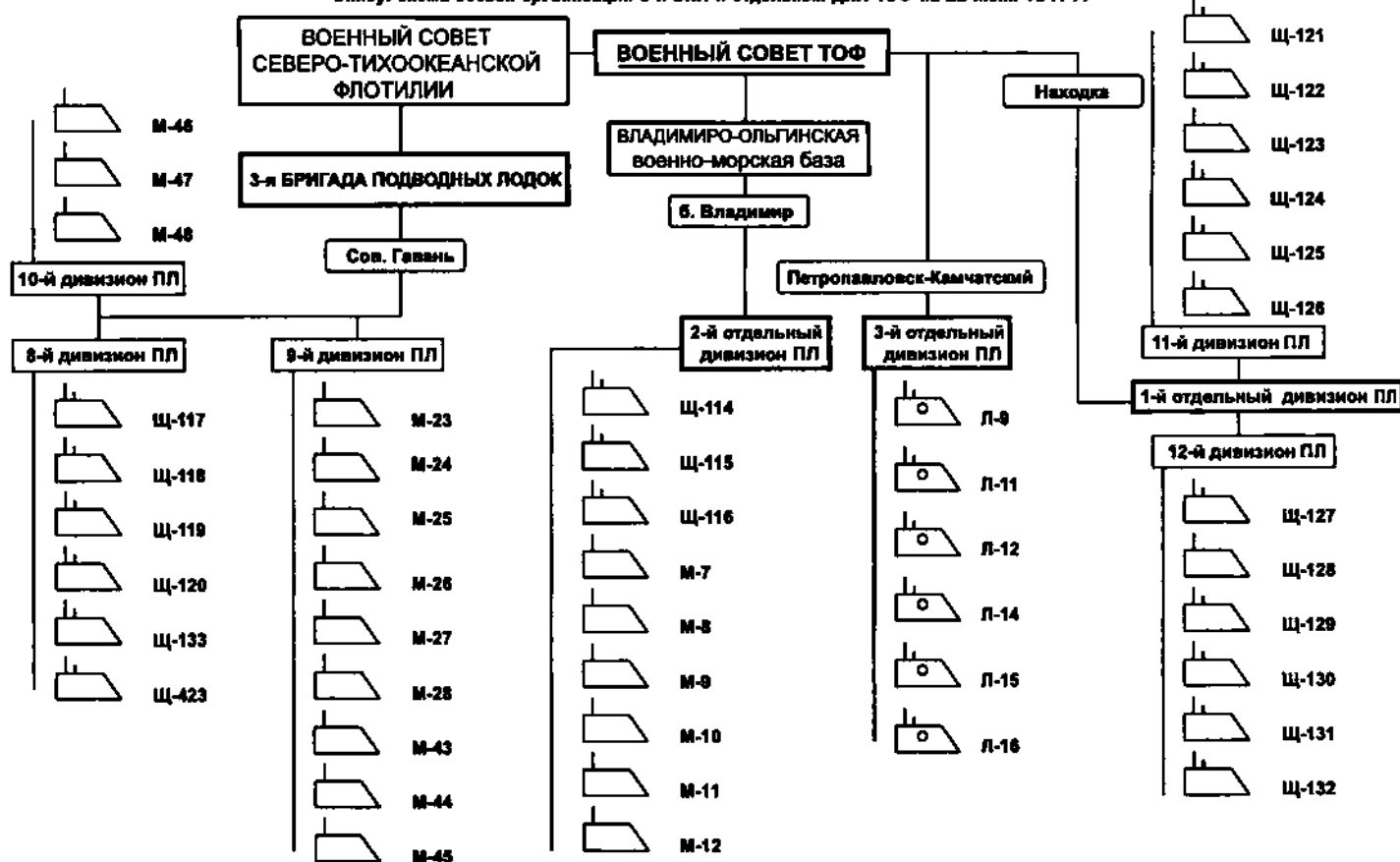






Вверху: схема боевой организации 1-й и 2-й БПЛ ТОФ на 22 июня 1941 г.

Внизу: схема боевой организации 3-й БПЛ и отдельных ДПЛ ТОФ на 22 июня 1941 г.



# **ВОЕННЫЙ СОВЕТ ТОФ**

ВЛАДИВОСТОКСКИЙ  
ОБОРОНИТЕЛЬНЫЙ РАЙОН

## **1-я БРИГАДА ПОДВОДНЫХ ЛОДОВ**

контр-адмирал Чабаненко А. Т.

б. Малый Улисс

### **1-й дивизион ПЛ**

к.2 р. Мазин В. А.

С-52  
С-53  
Щ-101  
Щ-113  
Щ-114  
Щ-125  
Щ-128  
Щ-131

### **2-й дивизион ПЛ**

к.2 р. Савин-Демьяков В. И.

Л-13  
Л-14  
Л-17  
Л-18  
Л-19

### **5-й дивизион ПЛ**

к.3 р. Гаркуша И. И.

Л-7  
Л-8  
Л-9  
Л-10  
Л-11  
Л-12

### **6-й дивизион ПЛ**

к.3 р. Лопатников И. Г.

М-2  
М-3  
М-4  
М-6  
М-13  
М-14  
М-15

Владивосток

учебный дивизион ПЛ

### **7-й дивизион ПЛ**

кап.-л-т Гришин Ф. Н.

М-16  
М-17  
М-18  
М-19  
М-20  
М-21  
М-22

Вверху: схема боевой организации 1-й и 2-й БПЛ ТОФ на 9 августа 1945 г.

Внизу: схема боевой организации 3-й и 4-й БПЛ и отдельных ДПЛ ТОФ на 9 августа 1945 г.

## **ВОЕННЫЙ СОВЕТ СЕВЕРО-ТИХООКЕАНСКОЙ ФЛОТИЛИИ**

### **3-я БРИГАДА ПОДВОДНЫХ ЛОДОВ**

капитан 2 ранга Иванов В. Н.

Сов. Гавань

### **10-й дивизион ПЛ**

к.3 р. Касанов Е. А.

М-1  
М-5  
М-8  
М-11  
М-43  
М-44  
М-45  
М-46  
М-47  
М-48

### **8-й дивизион ПЛ**

к.3 р. Поликарпов И. А.

Щ-116  
Щ-117  
Щ-118  
Щ-119  
Щ-120

## **ВОЕННЫЙ СОВЕТ ТОФ**

ВЛАДИМИРО-ОЛЬГИНСКАЯ  
военно-морская база

б. Владимир

### **2-й отдельный дивизион ПЛ**

к.1 р. Трипольский А. В.

Щ-133  
Щ-134  
Щ-135  
Щ-136  
Щ-137  
Щ-139  
М-7  
М-9  
М-10  
М-12

### **4-я БРИГАДА ПОДВОДНЫХ ЛОДОВ**

капитан 3 ранга Емельянов Л. А.

Находка

### **11-й дивизион ПЛ**

к.3 р. Дубоцев Н. Н.

Щ-102  
Щ-104  
Щ-107  
Щ-108  
Щ-110  
Щ-112  
Щ-115  
Щ-121

### **12-й дивизион ПЛ**

к.3 р. Обозов Н. М.

Щ-122  
Щ-123  
Щ-124  
Щ-126  
Щ-127  
Щ-129  
Щ-130  
Щ-132

ПЕТРОПАВЛОВСКАЯ-НА-КАМЧАТКЕ  
военно-морская база

### **3-й отдельный дивизион ПЛ**

к.3 р. Курносов И. И.

Щ-105  
Щ-106  
Щ-109  
Щ-111

# ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ

Фонды архивов РГА ВМФ, РГАЭ, РГВА, РГАСПИ, ЦВМА, ГА РФ, NARA (США), Bundesarchiv (ФРГ).

Базилевский С.А. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. СПб., 1996.

Бережной С.С. Подводные лодки. Рукопись.

Боевая деятельность подводных лодок Военно-Морского Флота СССР в Великую Отечественную войну 1941—1945 гг. Т. 1—3. М., 1969—1970.

Голосовский П.З. Очерки по истории ЛПМБ «Рубин». Т. II. Проектирование и строительство подводных лодок. Подводные лодки периода 1926—1945 годов. Л., 1979.

Киреев И.А. Влияние минно-заградительных действий противника на условия боевой деятельности Военно-Морских Сил СССР

в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг. Ч. 1—3. М., 1948—1949.

Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (III, V, V-бис и V-бис-2 серии). — «Морская коллекция» №2, 2002.

Кулагин К.Л., Морозов М.Э. Подводные лодки типа «Щ» (X и X-бис серии). — «Морская коллекция» №4, 2002.

Максимов Ю.А., Хаханов С.Н. Борьба за живучесть подводных лодок ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Ч. 1—3. М., 1956—1965.

Материалы о боевых повреждениях кораблей ВМФ за 1941 и 1942 гг. и поведение их при различных условиях службы в военное время. Раздел IX. Подводные лодки.

Выпуск 1. Подводные лодки типа «Щ». Л., 1944.

Платонов А.В. Энциклопедия советских подводных лодок 1941—1945 гг. СПб., 2004.

Советско-финляндская война на море 1939—1940 гг. Ч. 1, 2. М., 1945.

Справочник по корабельному составу Краснознаменного Балтийского флота. М., Л. 1944.

Справочник по корабельному составу Северного флота. М., Л. 1944.

Справочник по корабельному составу Черноморского флота. М., Л. 1944.

Стрельбицкий К.Б. Навечно остались в глубинах Черного моря... Мартиролог черноморских подводников Отечества (1909—1945). М., 2003.

Устройство подводных лодок типа «Щ» III, V, V-бис, V-бис-2 и X серий. М., Л., 1945.

Хроника Великой Отечественной войны Советского Союза на морских театрах. В 30 выпусках. М., 1945—1951.

Dinklage L., Witthoft H.J. Die deutsche Handelsflotte 1939—1945. Bd. 1—2. Göttingen, 1970—1971.

Gomm B. Der Krieg zur See 1939—1945. Die Operationen in der Arktis. Teil I: Der Kampf gegen die sowjetische Nordmeerflotte. Band 1, 2. Wiesbaden, 2000, 2003.

Groener E. Die deutschen Kriegsschiffe 1815—1945. Bd. 1—8. München, 1982—1992.

Huan C. La marine soviétique en guerre. Partie I. Arctique. Paris, 1991.

Koslinski N., Stanescu R. Marina romana in al doilea razboi mondial (1939—1945). Vol. 1—2. Bucuresti, 1996—1997.

Meister J. Der Seekrieg in den osteuropatischen Gewässern 1941—1945. München, 1958.

Rohwer J., Hummelhen G. Chronology of the War at Sea 1939—1945. The Naval History of World War Two. Lnd., 1992.

Rohwer J. Allied Submarine Attacks of World War Two. European Theatre of Operations 1939—1945. Lnd., 1997.

## ФОТОИЛЛЮСТРАЦИИ

В книге использованы фотографии из фондов Центрального Военно-морского музея (ЦВММ), Центрального военно-морского архива (ЦВМА), частных коллекций М.Морозова, К.Кулагина, С.Балакина, П.Липатова, В.Костриченко, А.Кузенкова, Б.Лемачко, А.Одайника. Снимки судов — объектов атак наших подводников — взяты из общедоступных Интернет-сайтов.

## СПИСОК СОКРАЩЕНИЙ

АСС — аварийно-спасательная служба;

БДБ — быстроходная десантная баржа;

БЗО — боевое зарядное отделение;

БМУ — бортовое минно-сбрасывающее устройство;

БПЛ — бригада подводных лодок;

брт — брутто-регистрационная тонна;

БТС — беспузырная торпедная стрельба;

БТЩ — быстроходный тральщик;

ВВ — взрывчатое вещество;

ВВД — воздух высокого давления;

ВМБ — военно-морская база;

ВМС — военно-морские силы — название ВМФ СССР в 1924—1937 гг. и 1950—1953 гг.;

ГАС — гидроакустическая станция;

ГКО — Государственный Комитет Обороны;

ДП — диаметральной плоскости;

ДПЛ — дивизион подводных лодок;

ЗПС — звукоподводная связь;

КамВФ — камчатская военная флотилия;

КБП — корабль базовой подготовки;

кбт — кабельтов;

КБФ — Краснознаменный Балтийский флот;

КПЛ — курс подготовки подлодок;

МО — малый охотник (за подводными лодками);

НКВМФ — Народный комиссариат Военно-морского флота;

НКСП — Народный комиссариат судостроительной промышленности;

НТК — научно-технический комитет;

ОУДПЛ — отдельный учебный дивизион подводных лодок;

ОФИ — отдел фондового имущества;

ПЗС — плавучая зарядная станция;

ПЛ — подводная лодка;

ПЛО — противолодочная оборона;

РВС — Реввоенсовет;

РДП — работа дизелей под водой;

РККА — Рабоче-Крестьянская Красная Армия;

РККФ — Рабоче-Крестьянский красный флот;

СахВФ — Сахалинская военная флотилия;

СКА — сторожевой катер;

СНис — служба наблюдения и связи;

СТЖ — станция по борьбе за живучесть;

СТО — Совет Труда и Оборона;

СЛОВФ — Северная Тихоокеанская военная флотилия;

СФ — Северный флот;

ТВД — театр военных действий;

ТКА — торпедный катер;

ТОФ — Тихоокеанский флот;

ТТЗ — тактико-техническое задание;

ТТЭ — тактико-технические элементы;

УКВ — ультракороткие волны;

УОПП — учебный отряд подводного плавания;

УТС — учебно-тренировочная станция;

ЧФ — Черноморский флот;

шп. — шпангоут;

ШПС — шумопеленгаторная станция;

ЭПРОН — Экспедиция подводных работ особого назначения.

**Мирослав Эдуардович Морозов  
Константин Леонидович Кулагин**

## **«Щуки». Легенды Советского подводного флота**

*Подготовка оригинал-макета — ООО «Коллекция»  
Вёрстка и обработки фотографий — А. В. Мелихов*



ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, д. 15

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5  
Тел.: (095) 745-58-23

ООО «Издательство «Эксмо»  
127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18, к. 5. Тел.: 411-68-86, 956-39-21.  
Интернет/Home page - [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru)  
Электронная почта (E-mail) - [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

*По вопросам размещения рекламы в книгах издательства «Эксмо»  
обращаться в рекламный отдел. Тел: 411-68-74*

*Оптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-кэнс»:*  
ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное,  
Белокаменное ш., д. 1. Тел./факс: (095) 378-84-74, 378-82-61, 745-89-16,  
многоканальный тел. 411-50-74  
E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

*Мелкооптовая торговля книгами «Эксмо» и товарами «Эксмо-кэнс»:*  
117192, Москва, Мичуринский пр-т, д. 12-1, Тел./факс: (095) 411-50-76.  
127254, Москва, ул. Добролюбова, д. 2, Тел.: (095) 745-89-15, 780-58-34.  
[www.eksmo-kanc.ru](http://www.eksmo-kanc.ru) e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru)

*Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо» в Москве  
в сети магазинов «Новый книжный»:*

Центральный магазин - Москва, Сухареvская пл., 12  
(м. «Сухареvская», ТЦ «Садовая галерея»). Тел. 937-85-81.  
Москва, ул. Ярцевская, 25 (м. «Молодежная», ТЦ «Трамплин»). Тел. 710-72-32.  
Москва, ул. Декабристов, 12 (м. «Отрадное», ТЦ «Золотой Вавилон»). Тел. 745-85-94.  
Москва, ул. Профсоюзная, 61 (м. «Калужская», ТЦ «Калужский»). Тел. 727-43-16  
Информация о других магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

*В Санкт-Петербурге в сети магазинов «Буквоед»:*

«Книжный супермаркет» на Загородном, д. 35. Тел. (812) 312-67-34  
и «Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

*Полный ассортимент книг издательства «Эксмо»:*

В Санкт-Петербурге: ООО СЗКО, пр-т Обуховской обороны, д. 84Е.  
Тел. отдела реализации (812) 265-44-80/81/82/83.  
В Нижнем Новгороде: ООО ТД «ЭксмоНН», ул. Маршала Воронова, д. 3.  
Тел. (8312) 72-36-70.  
В Казани: ООО «НКП Казань», ул. Фрезерная, д. 5. Тел. (8432) 78-48-66.  
В Киеве: ООО ДЦ «Эксмо-Украина», ул. Луговая, д. 9.  
Тел. (044) 531-42-54, факс 419-97-49; e-mail: [sale@eksmo.com.ua](mailto:sale@eksmo.com.ua)

Подписано в печать с готовых диапозитивов 01.11.2007.  
Формат 84x108 1/16. Гарнитура «Ньютон». Печать офсетная.

Бум, тип. Усл. печ. л. 18,48. Тираж 4000 экз.  
Зак. № 3511.

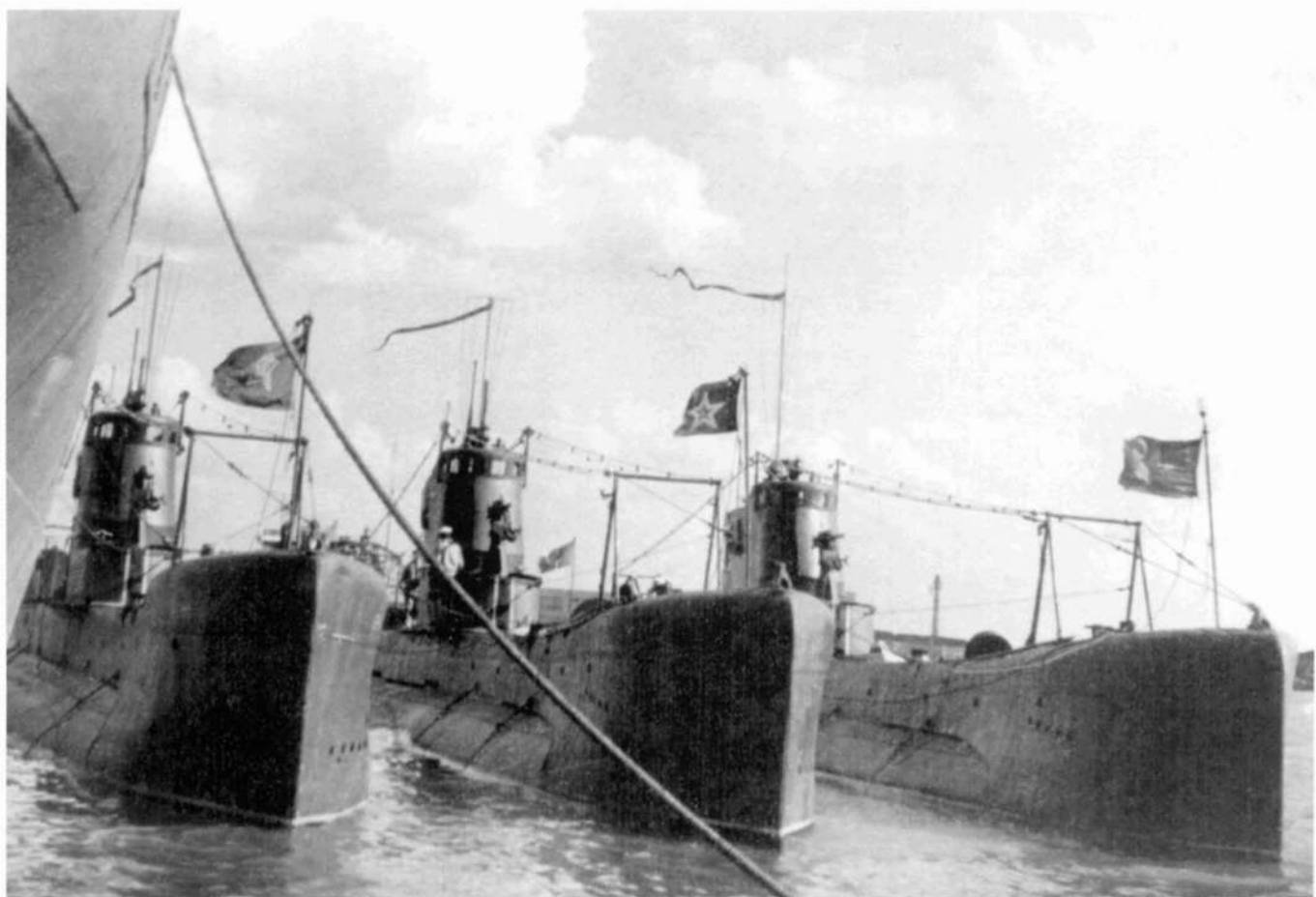
Отпечатано в ОАО «ИПК «Звезда».  
614990, г. Пермь, ГСП-131, ул. Дружбы, 34.





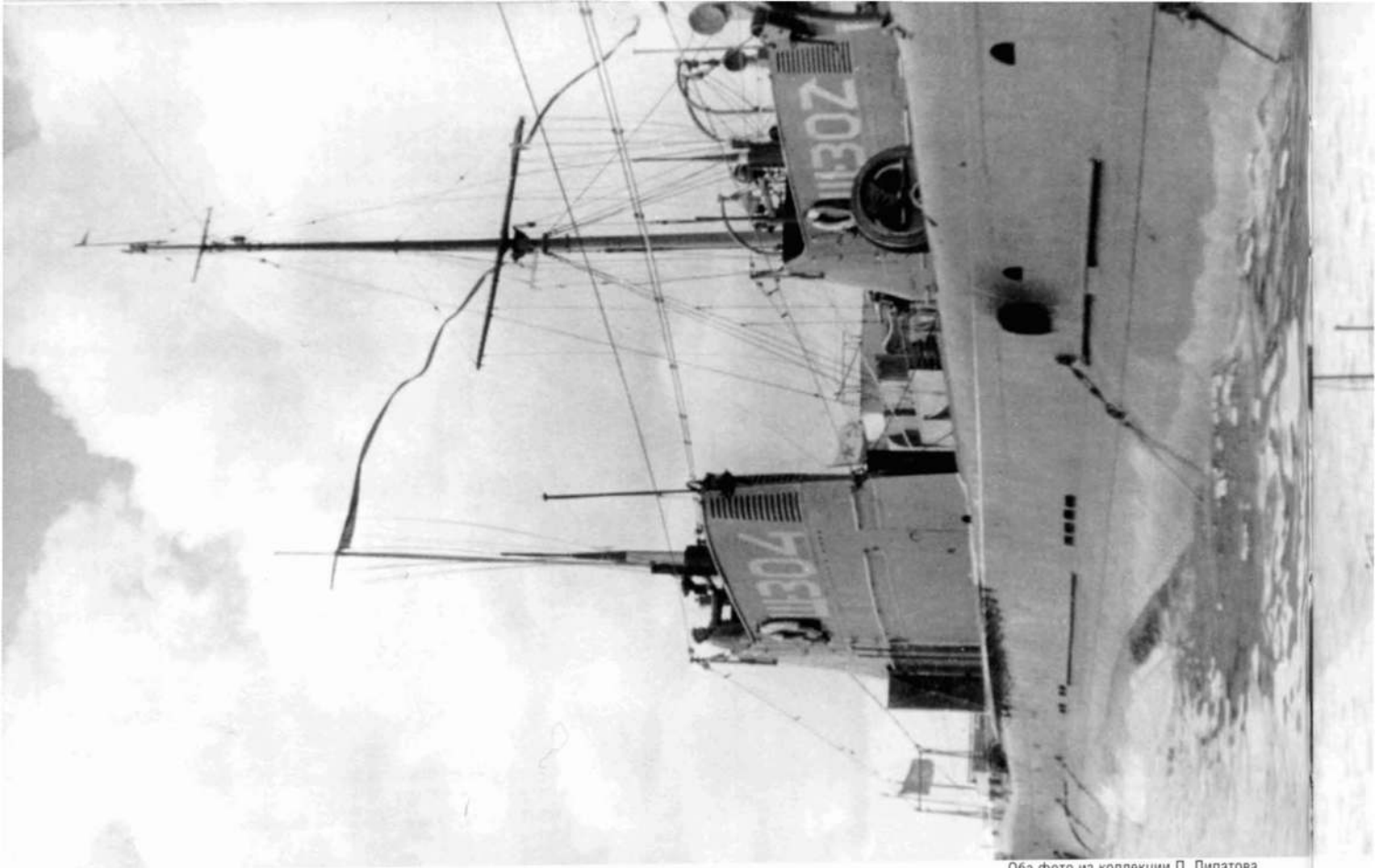
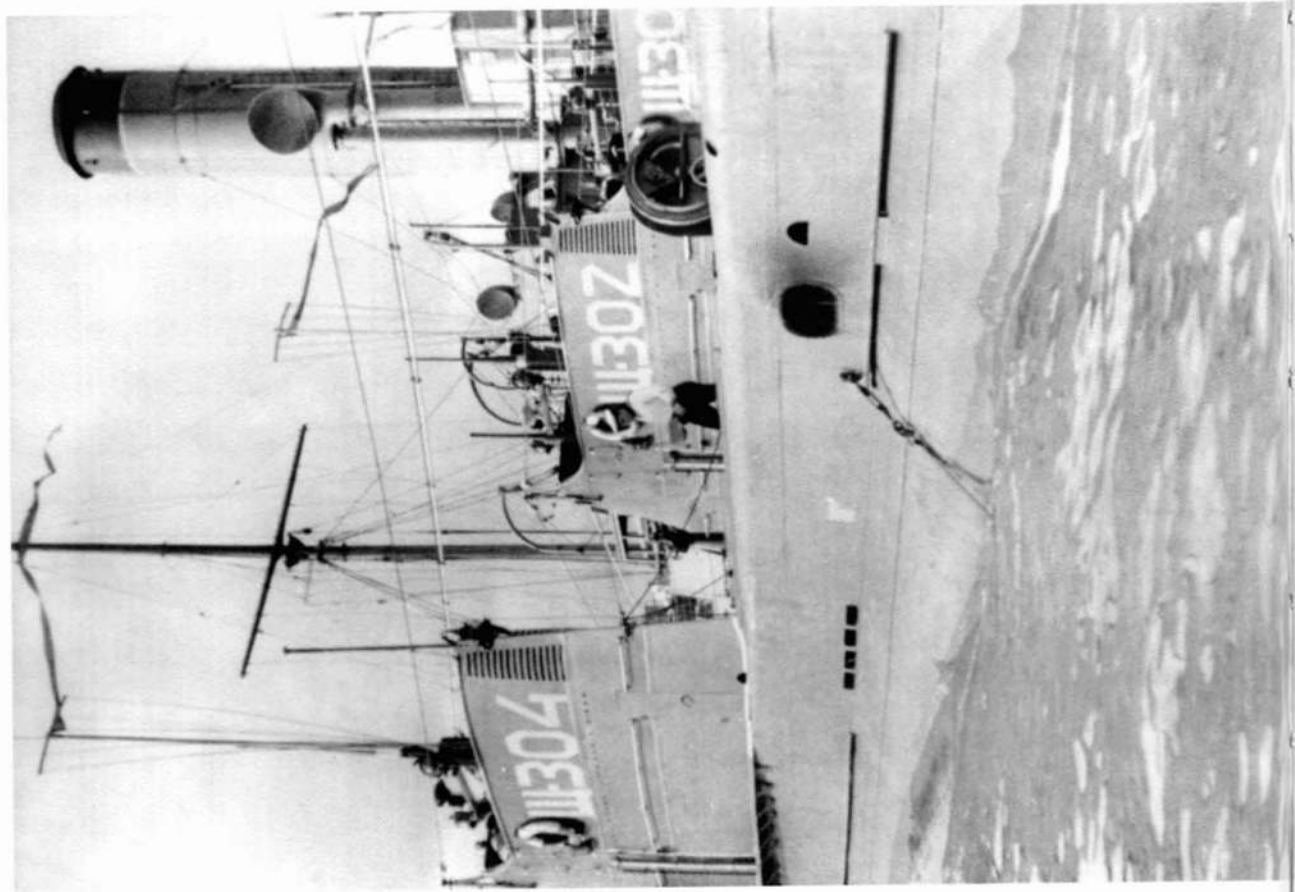
*Головная «Щука» — подводная лодка III серии Щ-301*

*«Щуки» III серии у борта плавбазы в Кронштадте*



*Оба фото из коллекции С. Балякина*

Балтийские «щуки» III серии в Кронштадте, довоенные снимки



Оба фото из коллекции П. Липатова

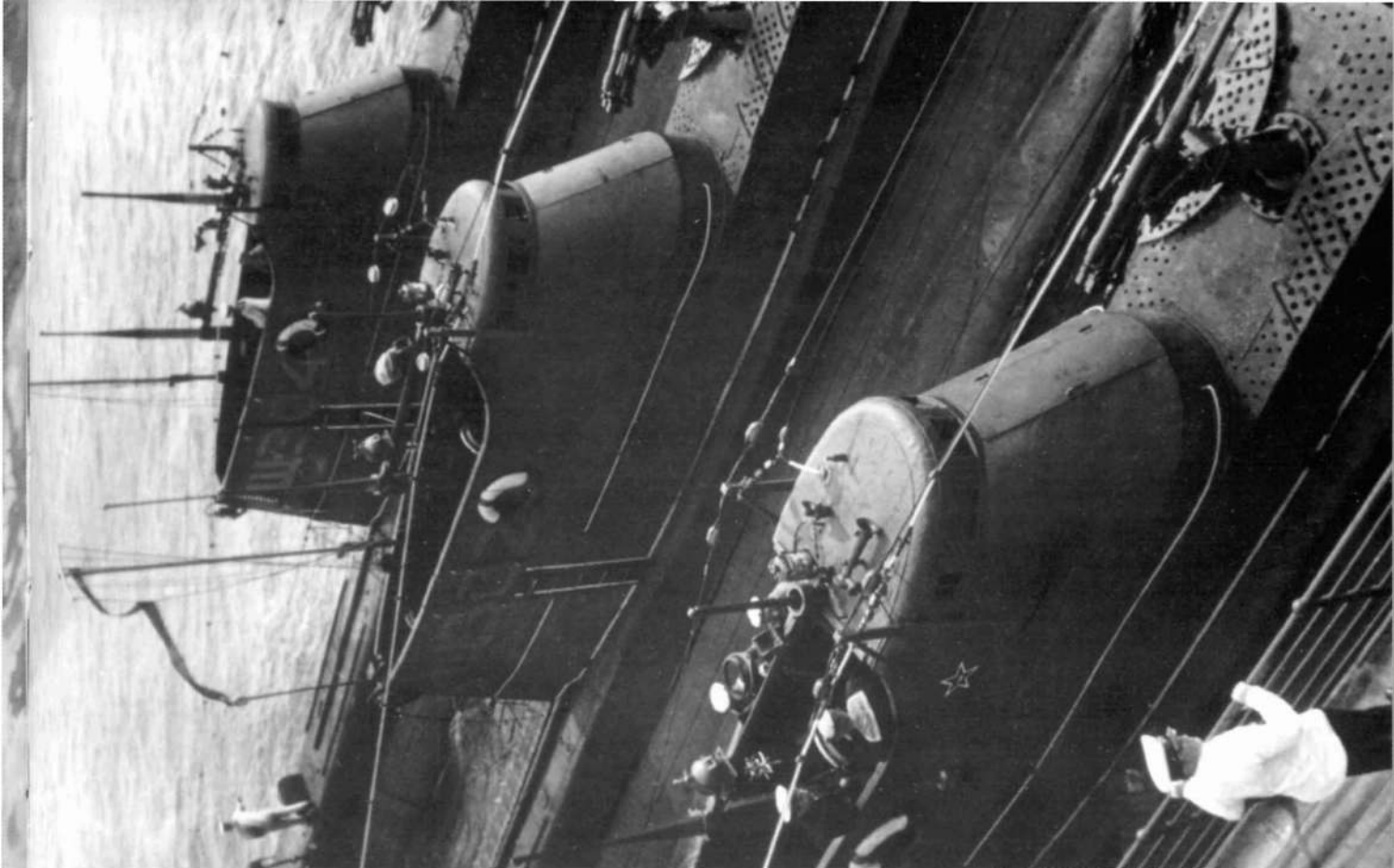
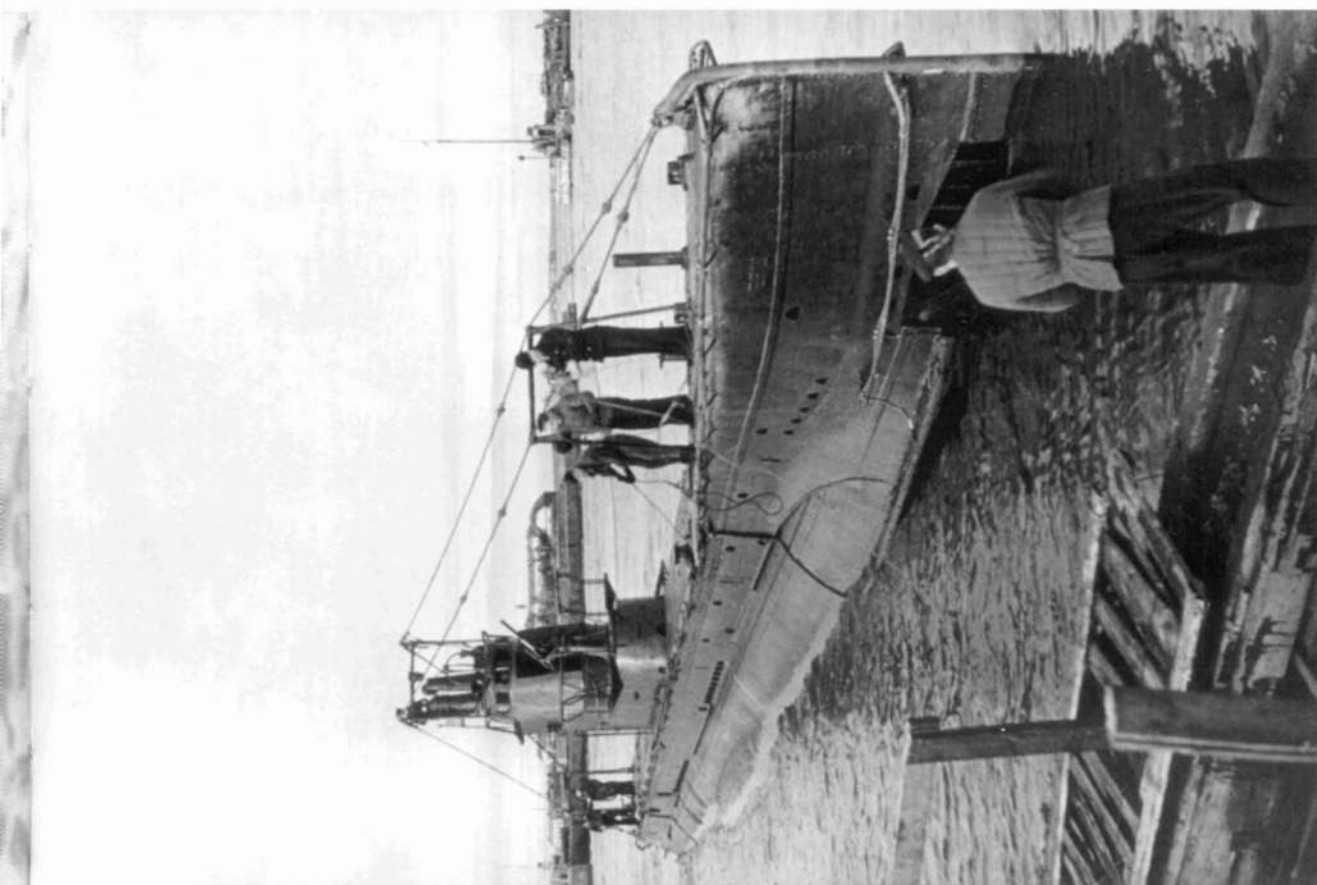


Фото из коллекции М. Морозова



Вверху: Щ-303 «Ёрш» перед швартовкой в Кронштадте, 1942—1943 гг.

Справа: подводные лодки типа «Щ» III серии

Фото из коллекции С. Балакина



*Командир подлодки Щ-323 капитан-лейтенант Ф.И. Иванцов на борту своего корабля, 1942 г.*

*Щ-307 в гавани финского порта Турку, конец 1944 г.*







Фото из коллекции П. Липатова

*Одна из черноморских «щук» V-бис серии возвращается из учебного похода*

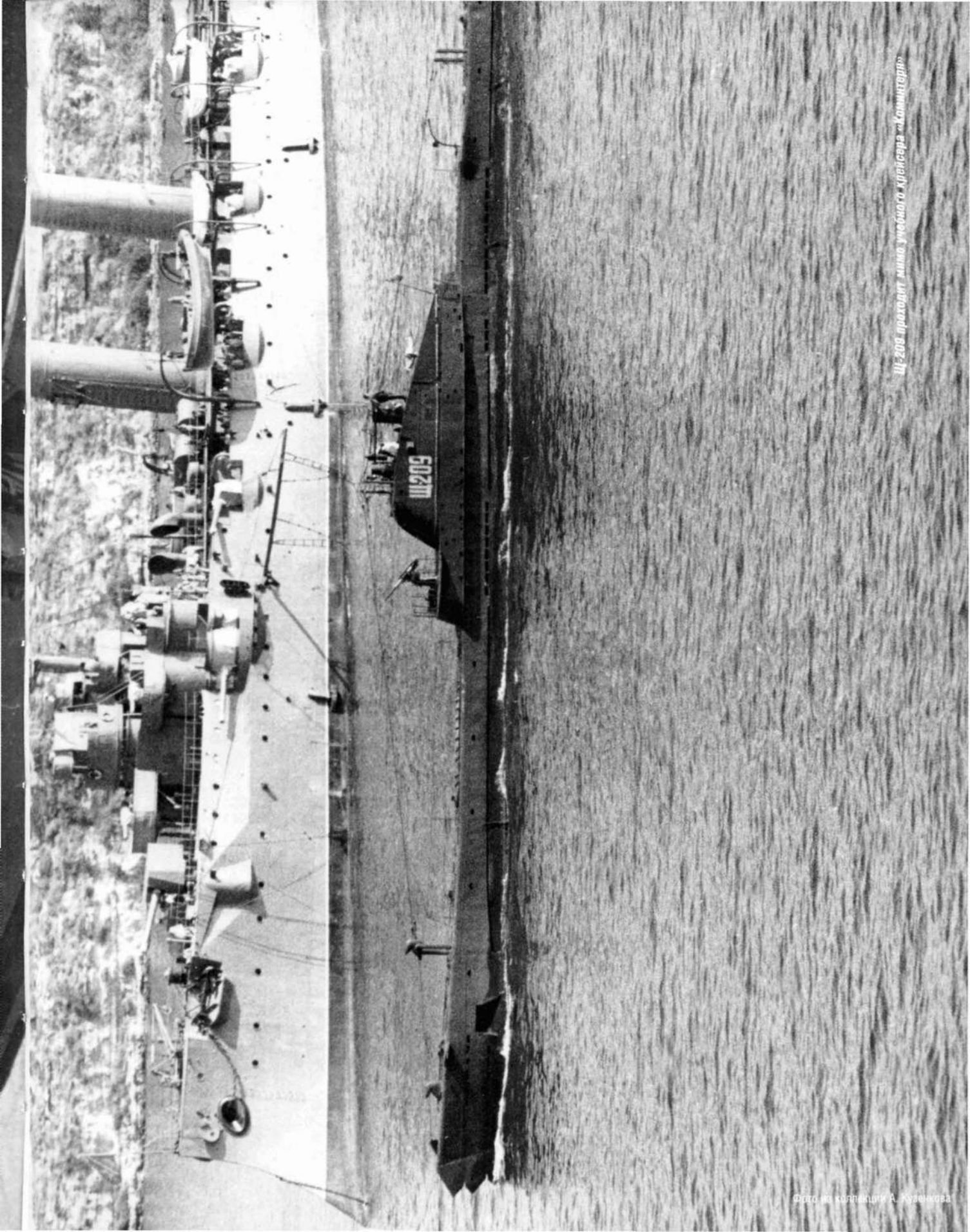
*Подводная лодка Щ-201 входит в базу*

Фото из коллекции С. Балакина



Рубка подлодки Щ-203. В центре —  
командир подки В.И. Немчинов





Щ-208 проходит мимо учебного крейсера «Коминтерн»





Фото из коллекции П. Липатова



Фото из коллекции С. Балакина

**Вверху:**  
подводная лодка V-бис серии  
в Южной бухте Севастополя

**Слева:**  
черноморские «щуки» Щ-201,  
Щ-202 (V-бис серии) и Щ-209  
(X серии, в центре) на параде  
в честь Дня ВМФ, июль 1943 г.





**Слева:**  
подводная лодка Щ-215,  
конец 1943 г.

**Внизу:**  
командир подводной лодки  
Щ-401 старший лейтенант  
А.Е. Моисеев (слева)  
на причале в Полярном  
у борта своего корабля, 1941 г.

Оба фото из коллекции М. Морозова





ЦВММ  
ЦВММ



Щ-403, поврежденная в результате таранного удара  
немецкого тральщика. Полярный, февраль 1942 г.



Щ-403 после возвращения из боевого похода, 1943 г.



Фото из коллекции М. Морозова

Вверху:  
Щ-422 (справа)  
перед швартовкой.  
Полярный, 1942 г.

Подводная лодка Щ-422:  
последние инструкции  
перед походом.  
Справа — капитан 1 ранга  
Герой Советского Союза  
И.А. Колышкин,  
контр-адмирал  
Н.И. Виноградов,  
член Военного совета  
флота А.А. Николаев,  
капитан 3 ранга  
Ф.А. Видяев,  
капитан 3 ранга  
А.М. Каутский.  
30 июня 1943 г.  
Фото С. Шиманского



ЦВММ



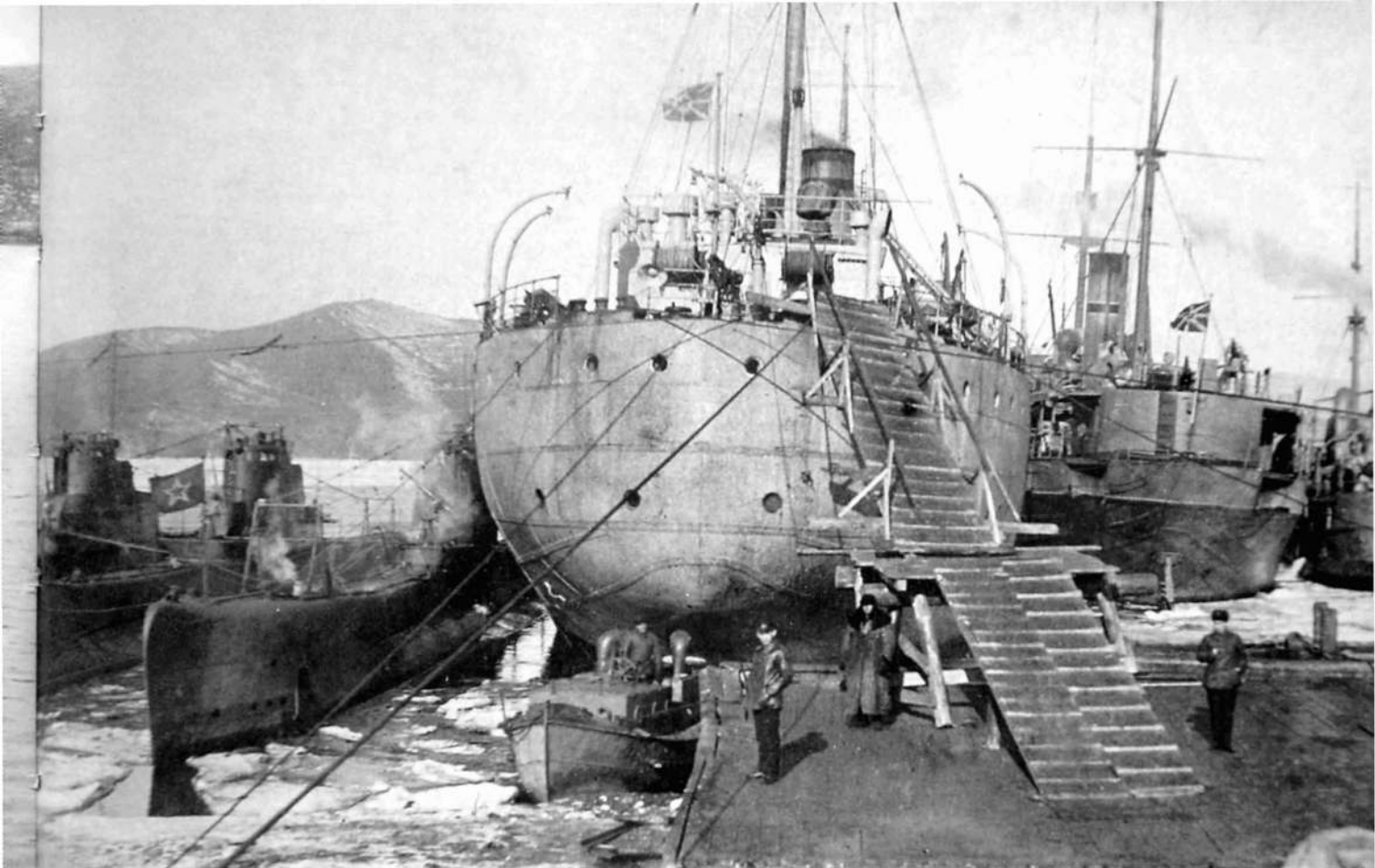


Фото из коллекции М. Морозова



Фото из коллекции С. Балакина

**Вверху:**  
«Щуки» Отдельного  
дивизиона ПЛ у борта  
плавбазы в бухте Находка,  
1934—1935 гг.

**Слева:**  
Подводная лодка Щ-118  
V-бис серии, 1943 г.



**Справа:**  
тихоокеанские подлодки  
X серии Щ-126 и Щ-131

**Внизу:**  
одна из «щук» V серии  
в бухте Золотой Рог.  
На заднем плане —  
эсминец «Рекордный».  
Владивосток, март 1945 г.





ЦВММ

**Вверху:**  
Погрузка торпед на «щуки»  
Тихоокеанского флота.  
На заднем плане видны  
подлодки X серии, у пирса —  
субмарина V серии  
с пулеметом ДШК вместо  
второго 45-мм орудия.  
Август 1945 г.

**Слева:**  
тихоокеанская подлодка  
V-бис-2 серии  
во Владивостоке  
после войны

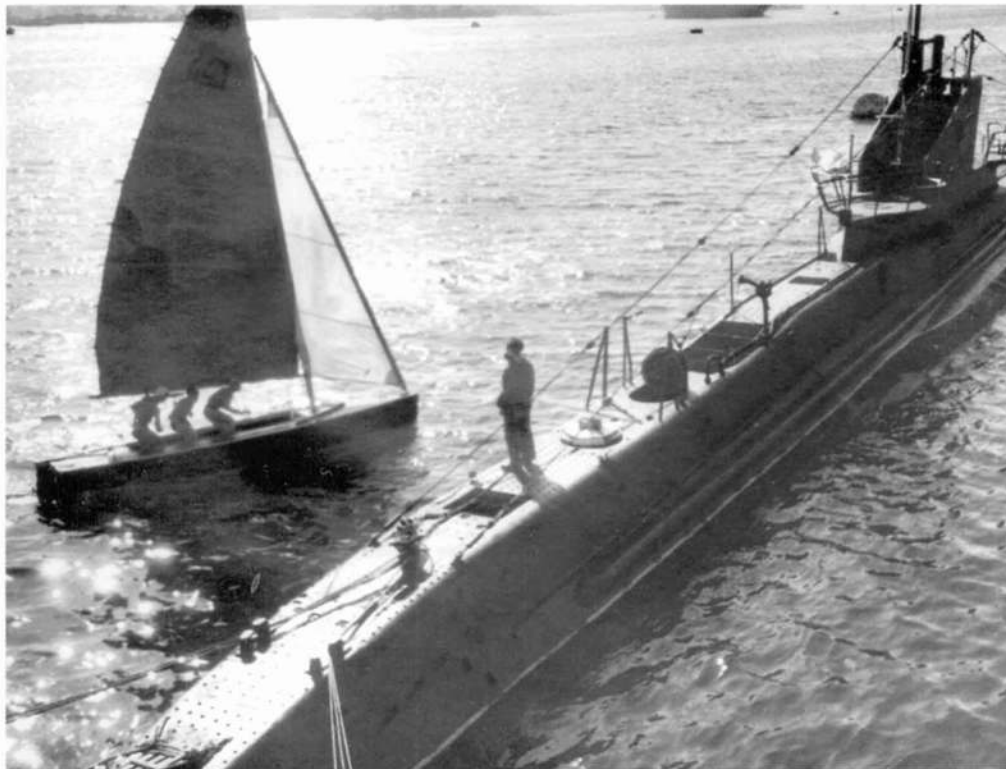


Фото из коллекции М. Морозова

Тихоокеанская подлодка V-бис серии на параде в Петропавловске-Камчатском, 1 мая 1943 г.





и но-  
пад-  
всей  
нной  
ров-  
овую  
азад.  
сто-  
ение  
с ВВ  
ерга-  
одка  
13 —  
дру-  
изни  
ман-  
ран-  
нди-  
ы в

ейте-  
в ра-  
поле,  
я те-  
шие-  
этих  
е ра-  
вра-  
ения  
дова-  
) и в  
Ко-  
тишь  
кодя-  
тоход  
кому  
яже-  
ть и  
аться  
овало  
того,  
вания  
ении  
уйре-  
Днем  
ались  
о, не

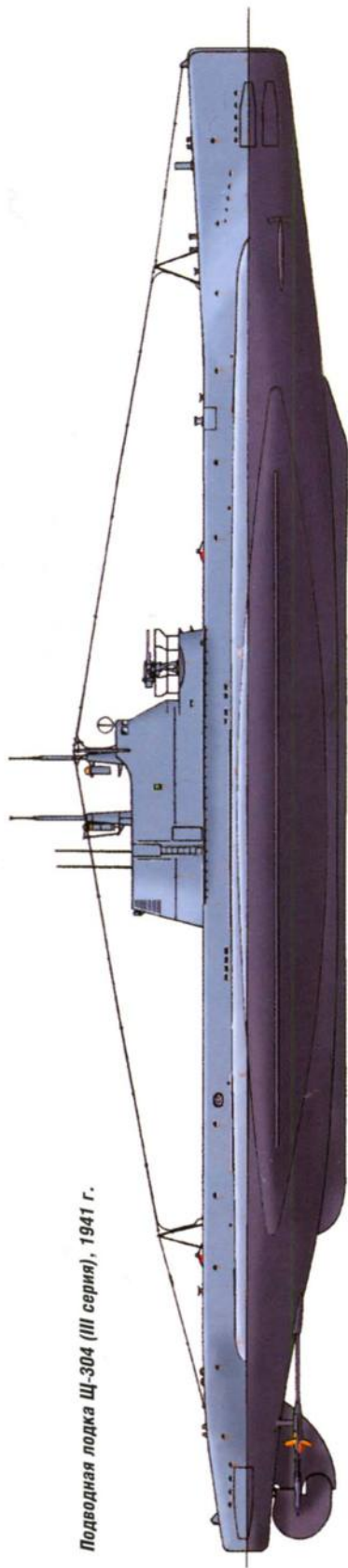
рохо-  
20.2—  
ля, в  
ции,  
хуну,  
ртил-  
вша-  
, шла  
инад-  
в не-  
нтра-  
обеда  
он ре-  
непо-  
ва. В  
тил с  
пному

«Щуки» V-бис-2 серии в море

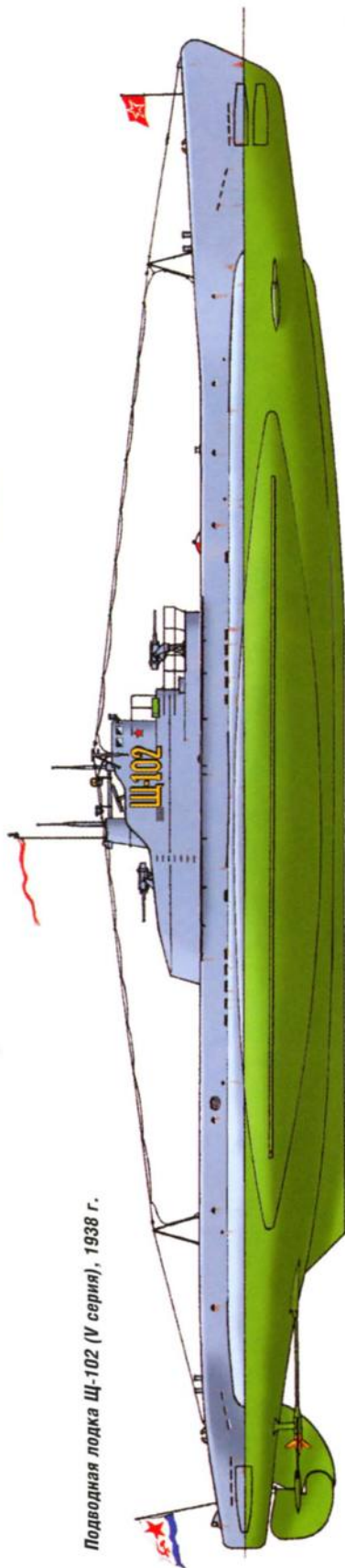


Художник А. Зайкин

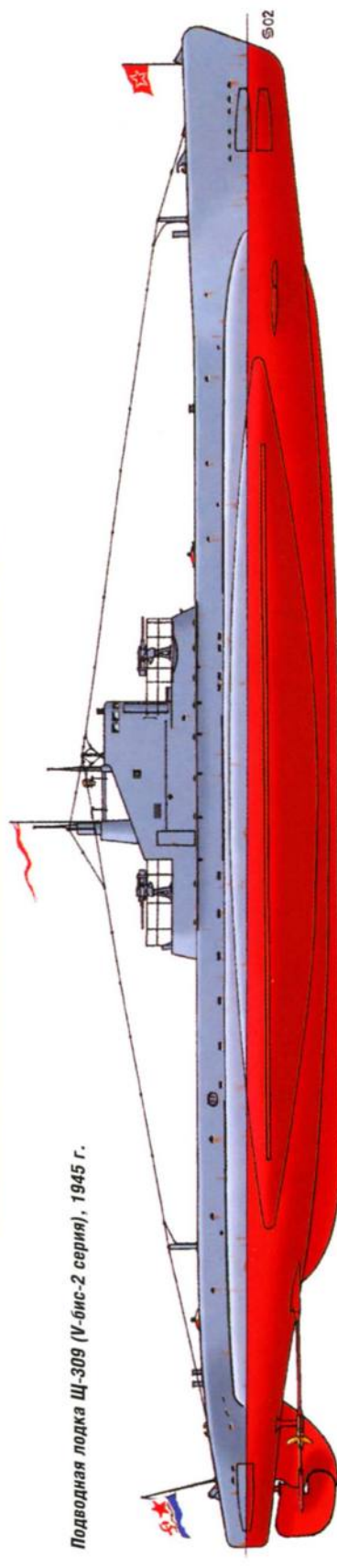




Подводная лодка Щ-304 (III серия), 1941 г.

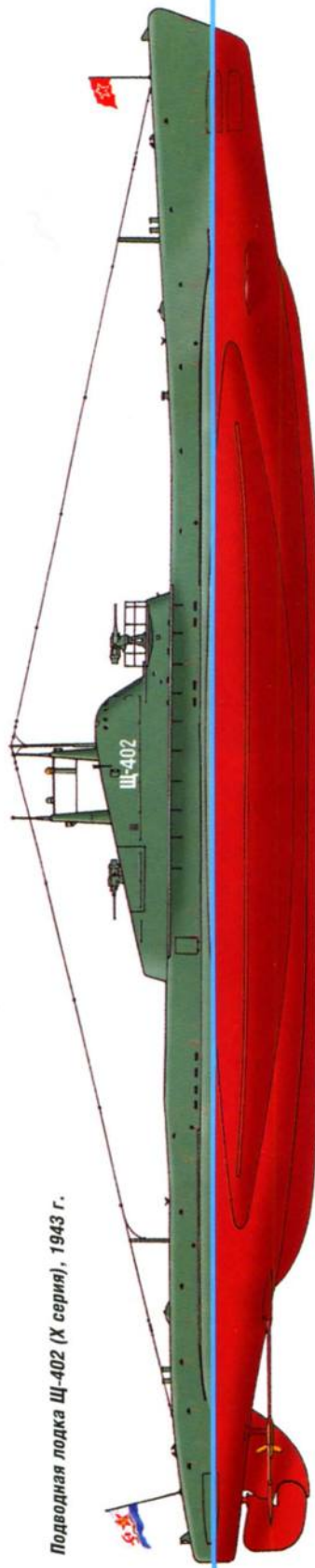


Подводная лодка Щ-102 (V серия), 1938 г.

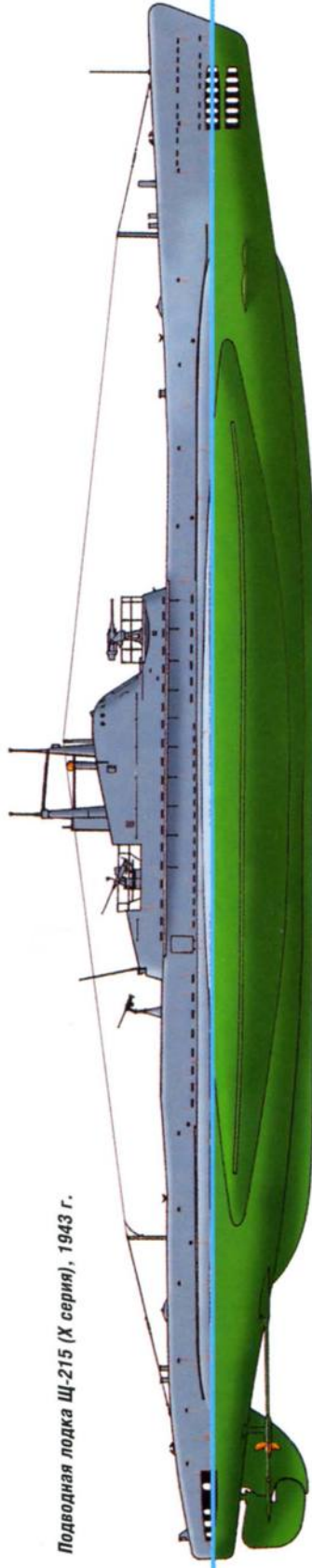


Подводная лодка Щ-309 (V-бис-2 серия), 1945 г.

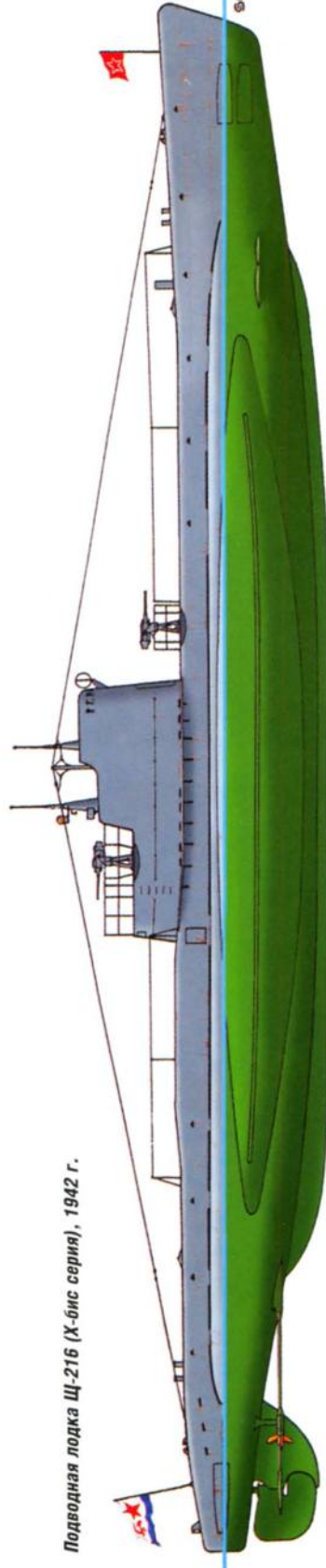
Подводная лодка Щ-402 (Х серия), 1943 г.



Подводная лодка Щ-215 (Х серия), 1943 г.



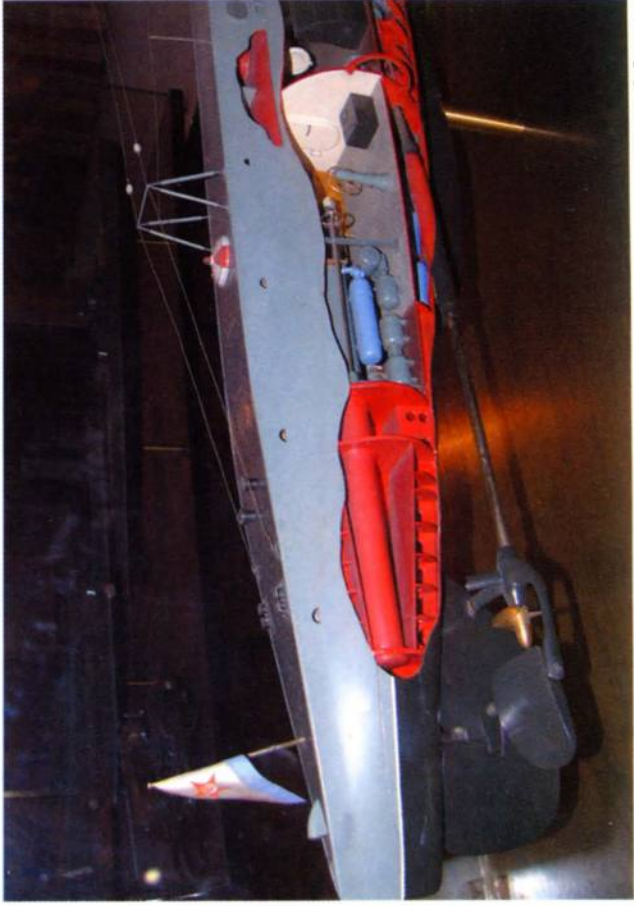
Подводная лодка Щ-216 (Х-бис серия), 1942 г.







Модель подводной лодки Щ-307 в экспозиции Центрального Военно-морского музея в Санкт-Петербурге.







Подводные лодки типа «Щ», или «щуки», как называли их моряки, были самыми многочисленными представителями класса средних субмарин РККФ в 1930-е годы. Именно они вынесли на себе основную тяжесть борьбы на морских коммуникациях в первые годы Великой Отечественной войны. И именно они, несмотря на свою весьма далекую до совершенства конструкцию, стали самыми результативными подлодками нашего флота. На их боевом счету более 50 достоверно потопленных кораблей и судов – для крайне неблагоприятной боевой обстановки, в которой приходилось действовать советским подводникам, эта цифра выглядит впечатляюще. Но и наши собственные потери оказались чрезвычайно велики: из 44 «щук», участвовавших в войне, погибла 31.

Об этих кораблях и их беспримерных по сложности боевых походах рассказывает настоящая книга, подготовленная на основе архивных документов.

ISBN 978-5-699-25285-5



9 785699 252855 >



ИЗДАТЕЛЬСТВО