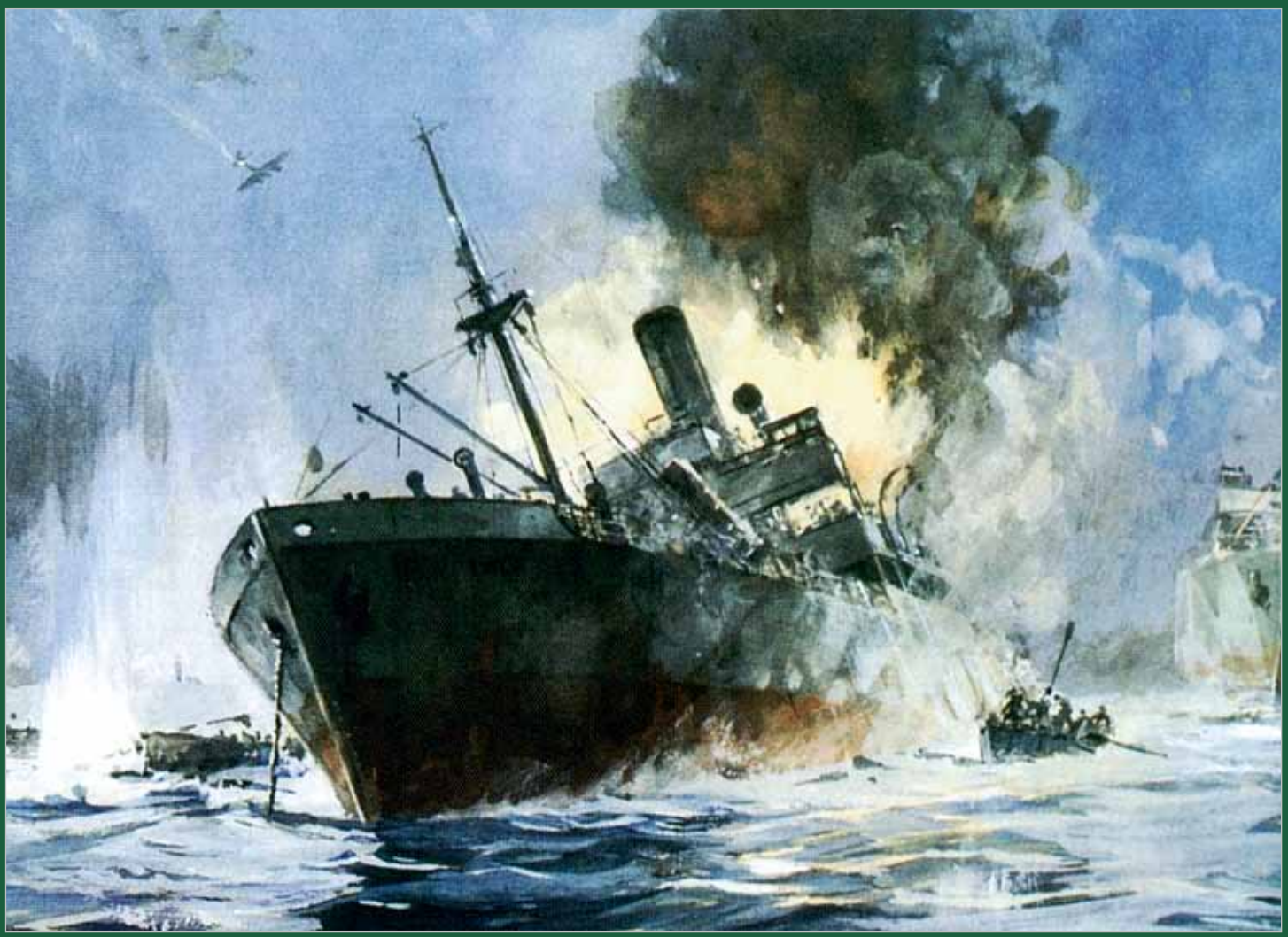
BALTFORT

Балтийский военно-исторический журнал • Baltic Military History Magazine
Специальный выпуск • Special Edition
Nr. 1 (32)
Июнь 2016

ISSN 1691-4430



Картина польского художника-мариниста Адама Верка "Гибель парохода на мине"

Ветераны флота с послом России в Эстонии А.М. Петровым у храма преподобного Сергия Радонежского в Палдиски 28 ноября 2015 года
Фото Сергея Мелконова

Содержание

1. Вступительное слово посла России в Эстонии А.М. Петрова. 2
2. Вступительное слово посла России в Латвии А.А. Вешнякова. 3
3. Э.А. Абраменко. О Таллинском переходе кораблей КБФ в 1941 году. 4
4. И.И. Меркулов. Прорыв кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт в 1941 году. 6
5. Таллинский переход. Историческая справка. 8
6. Рассказ о Валентине Виллемсоо. 20
7. В. Виллемсоо. На грани человеческих возможностей. Воспоминания. 24
8. Э. Блумфелд. Участие кораблей Латвийского торгового флота в эвакуации Таллина в 1941 году. 50
9. С.И. Макаревский. Как это было. 54
10. С.И. Макаревский. Переход длиною в жизнь. 57
11. С.И. Макаревский. Слово и дело. 59
12. С.Э.А. Труверт. Из воспоминаний о военной службе в ПВО. 60
13. У. Селиранд. «Броненосец» Хийумаа. 68

Contents

1. Foreword by A. Petrov, the Ambassador of Russia in Estonia 2
2. Foreword by A. Veshnyakov, the Ambassador of Russia in Latvia. 3
3. E. Abramenko. About the Sea Passage of Baltic Fleet Ships from Tallinn in 1941. 4
4. I. Merkulov. The Breakthrough of Ships from Tallinn to Kronstadt in 1941. 6
5. Naval Evacuation of Tallinn. 8
6. The Story about Valentin Villemsoo. 20
7. V. Villemsoo. At the Edge of Human Capabilities. Memories 24
8. E. Bloomfield. Participation of Latvian Merchant Ships in the Evacuation of Tallinn in 1941. 50
9. S. Makarevsky. How it Came About. 54
10. S. Makarevsky. Passage that Lasted a Lifetime. 57
11. S. Makarevsky. Word and Deed. 59
12. S.E. Truvert. From the Memories about the Military Service in the Air Defence Forces. 60
13. U. Selirand. «Dreadnought» Hiiumaa. 68

Реставратор мемориала на мысе Юминда Михаил Олегович Павлов

На первой странице обложки:
Памятник Таллинскому переходу на мысе Юминда
Фото Сергея Мелконова
На четвертой странице обложки:
Информационный портал www.melkon.lv

BALTFORT

Балтийский военно-исторический журнал
№1 (32). Июнь, 2016 год
Специальный выпуск
Регистрационное свидетельство СМИ
№ 000703185, ISSN 1691-4430

Учредитель и издатель: SIA «SM TEHNOLOGY» ©
Адрес редакции: ул. Пилдас 16[b], Рига, LV-1035, Латвия
Тел.: +371 29561967, +371 29890081
Интернет-страница: www.melkon.lv
Главный редактор: Юрий Мелконов – melkon@melkon.lv
Редактор: Светлана Данилина – sdan@inbox.lv
Переводчики: SIA «PKB Serviss»
Фото и иллюстрации: Сергей Мелконов – sergey@melkon.lv
Корректор: Светлана Данилина
Макет: Влад Богов

Редакция оставляет за собой право редактирования и сокращения статей. Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов.

Перепечатка только с письменного разрешения редакции.
Журнал высылается по индивидуальным заказам.
Заказать журнал можно по e-mail: melkon@melkon.lv.
В Риге журнал можно приобрести в книжных магазинах сети «Polaris» и в Военном музее Латвии.
В Москве журнал можно приобрести на книжной ярмарке в спорткомплексе «Олимпийский», место № 274, тел. +79165685507.
Разрешение на распространение в Российской Федерации РП №172 от 19.02.2009.
Издательство приглашает к сотрудничеству региональных распространителей разных стран.

BALTFORT

The Baltic Military History Magazine
№1 (32). June, 2016
Special edition
The Registration Certificate of Mass-media
№ 000703185, ISSN 1691-4430

The Founder and the Publisher: SIA «SM TEHNOLOGY»©
The address of edition: Pildas Street 16[b], Riga, LV-1035, Latvia
Phone: +371 29561967, +371 29890081
Internet-page: www.melkon.lv
The Editor-in-Chief: Yury Melkonov – melkon@melkon.lv
The Editor: Svetlana Danilina – sdan@inbox.lv
The Translator: «PKB Serviss» Ltd
Photo and illustrations: Sergey Melkonov – sergey@melkon.lv
Corrector: Svetlana Danilina
Design pre-press: Vlad Bogov

Edition reserves the right to itself editing and reductions of articles.
An opinion of Edition can not coincide with the opinion of the author.
Magazine is sent under individual orders.

It is possible to order magazine on e-mail melkon@melkon.lv.
The magazine can be got in bookshop network «Polaris» and in the Military museum of Latvia in Riga.
The publishing house invites regional distributors of the different countries to cooperation.

Biedrība DZIMTĀ PUSE

Журнал издан при поддержке общественной организации **«Dzimtā puse»** («Родная сторона»)
Отпечатано в типографии «Zelta rudens», Рига

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПОСЛА РОССИИ В ЭСТОНИИ А. М. ПЕТРОВА

FOREWORD BY A. PETROV, THE AMBASSADOR OF RUSSIA IN ESTONIA

Александр Михайлович Петров

Дорогие читатели!

Вы держите в руках номер военно-исторического журнала «BALTFORT», возвращающий нас к тяжелейшему этапу Великой Отечественной войны, напоминая, какой ценой досталась победа над врагом.

Одним из самых трагичных событий, не получивших ещё, на наш взгляд, должного освещения в военной историографии, является прорыв из Таллина в Кронштадт кораблей Балтийского флота. В историю он вошёл под названием «Таллинский переход». Ему предшествовала героическая оборона города.

Разыгравшаяся 28–29 августа 1941 года катастрофа у мыса Юминда обернулась гибелью более 15 тысяч человек. К северу от Юминды теперь находится, пожалуй, самая большая морская братская могила не только на Балтике, но и во всём мире. Среди обретших здесь вечный покой – последний перед Второй мировой войной полпред СССР в Эстонии В.Б. Бочкарёв, погибший на борту эсминца «Володарский».

До наших дней дожили немногие участники того перехода. В этом номере журнала среди прочих материалов публикуются пронзительные воспоминания ныне здравствующего 93-летнего ветерана Эстонского стрелкового корпуса Валентина Виллемсоо. Крупицы воспоминаний ветеранов, представителей героического поколения советского народа, для нас бесценны. Нравственный долг ныне живущих – преклонить головы перед павшими, воздать должное мужеству и стойкости всех тех, кто в годы войны сражался и сокрушил нацистский режим.

В этом году, как и в предыдущие годы, таллинский Клуб ветеранов флота при участии других общественных и ветеранских организаций проведёт мемориальные мероприятия в память всех погибших в ходе героического прорыва. 28 августа состоится традиционное мероприятие у памятного камня на мысе Юминда, а днём раньше – конференция историков, приуроченная к 75-летию Таллинского перехода. В свою очередь, «Мемориальный фонд памяти Бориса Чаплыгина» выдвинул идею увековечить память погибших в переходе в храме Сергия Радонежского в г. Палдиски, откуда, кстати, 28 августа 1941 года также вышли в сторону Кронштадта четыре судна. По благословению митрополита Таллинского и всея Эстонии Корнилия в палдиском храме будет установлена мемориальная доска, которая станет уже четвёртой подобного рода – наряду с ранее установленными тремя досками в память трагически погибших экипажей подлодок Российского императорского и советского флотов.

Надеюсь, что нынешний выпуск журнала «BALTFORT» станет ценным изданием для тех, кто интересуется историей Великой Отечественной войны и хотел бы подробнее ознакомиться с малоизвестными эпизодами той героической поры.

Желаю читателям интересного и полезного чтения.

Посол России в Эстонии А. М. Петров

Мемориальная доска на мысе Юминда. Фото Сергея Мелконова

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО ПОСЛА РОССИИ В ЛАТВИИ А. А. ВЕШНЯКОВА

FOREWORD BY A. VESHNYAKOV, THE AMBASSADOR OF RUSSIA IN LATVIA

Уважаемые читатели журнала «BALTFORT»!

В 2016 году исполняется 75 лет с начала Великой Отечественной войны, и мы снова вспоминаем о тех трагических событиях, которые происходили три четверти века назад.

Одним из таких эпизодов стал Таллинский переход – прорыв флота из Таллина в Кронштадт через минные заграждения и под обстрелом фашистской авиации в августе 1941 года. В первые самые трудные месяцы войны советские моряки проявили мужество и героизм, беспрецедентную преданность своему служебному долгу.

Хотел бы выразить благодарность Ю.Ю. Мелконову и коллективу журнала «BALTFORT» за энтузиазм и кропотливую работу, которая позволяет нашим современникам узнать больше об истории Балтийского флота и всего, что с ним связано.

Посол России в Латвии А. А. Вешняков

Александр Альбертович Вешняков. Фото Сергея Мелконова

Памятный камень на мысе Юминда. Фото Сергея Мелконова

О ТАЛЛИНСКОМ ПЕРЕХОДЕ КОРАБЛЕЙ КБФ В 1941 ГОДУ

ABOUT THE SEA PASSAGE OF BALTIC FLEET SHIPS FROM TALLINN IN 1941

Контр-адмирал
Энвер Александрович Абраменко
Латвия
Рига

Таллинский переход – одно из самых мрачных событий в Великой Отечественной войне и в истории советского Военно-морского флота.

Подробности этого перехода, причины гибели большого числа кораблей и судов флота, ошибочно принятые или просто непринятые решения командования Северо-Западного фронта во главе с К.Е. Ворошиловым и командующим Балтийским флотом вице-адмиралом В.Ф. Трибуцем, подробно описаны во многих исследованиях флотских специалистов и военных историков.

Внезапное и вероломное нападение фашистской Германии на Советский Союз поставило в первое время немцев в более выгодное положение и в отношении хода боевых действий, и в отношении психологии бойца. Опасность была реальной, а командиры различных степеней, в том числе и боевых кораблей, ещё не отрешились от настроений мирного времени, не вытравили в себе благодушие и беспечность.

20 августа 1941 года немецкие войска начали наступление на Таллин, где располагалась главная база Балтийского флота, в которой к тому времени сосредоточились корабли и плавсредства практически всего флота из занятых противником военно-морских баз. С самого начала было очевидно, что удержать город и главную военно-морскую базу Таллин не удастся, но директива на оставление Таллина была получена с огромным опозданием, только 26 августа. Такое промедление в принятии решения обусловлено некомпетентностью главнокомандующего Северо-Западным фронтом Ворошилова.

Приказ об эвакуации и переходе кораблей в Кронштадт был отдан лишь 27 августа, когда немцы перешли в атаку в прибрежной части Таллина и начали артиллерийский и миномётный обстрел рейда и причалов порта.

Только к утру 28 августа были завершены посадка людей и погрузка оружия и снаряжения на боевые корабли и транспорты. Балтийский флот и 10-й стрелковый корпус, оборонявший Таллин с суши, сделали всё возможное для обороны главной базы флота. Они нанесли большой урон противнику и отвлекли его главные силы от основной цели – Ленинграда. Но возможности для дальнейшей обороны Таллина были исчерпаны.

Днём 28 августа начался переход кораблей флота в Кронштадт во главе с флагманским кораблём крейсером «Киров», на котором располагались военный совет флота с командующим флотом вице-адмиралом Трибуцем, правительство Эстонии, ценности госбанка Эстонии, знамя КБФ.

Контр-адмирал Энвер Александрович Абраменко.
Фото Сергея Мелконова

На переход в Кронштадт были сформированы 4 конвоя транспортов, гружённых войсками, гражданскими организациями и техникой. Для защиты конвоев были созданы 3 отряда прикрытия. Было принято решение – осуществлять переход центральным фарватером (предпочтительнее и безопаснее было бы половине кораблей и судов идти южным – прибрежным – фарватером). Из-за промедления при эвакуации кораблей флота и войск гарнизона немцы успели блокировать позиции кораблей Балтийского флота, перегородив узкий залив между Коткой и мысом Юминданина большим количеством мин и установив береговую батарею на указанном мысе.

На прибрежных аэродромах, в том числе и оставленных в ходе боёв советскими войсками, было сосредоточено большое количество немецких самолётов, которые в течение перехода вели прицельный обстрел кораблей. Советская истребительная авиация, потерявшая свои аэродромы в Эстонии, была перебазирована в Ленинград.

Таким образом, флотские корабли остались без прикрытия с воздуха, что было равносильно самоубийству. Для проводки кораблей за тралами было катастрофически мало тральщиков. На момент перехода Финский залив представлял из себя «суп с клёцками»,

напичканный как советскими, так и немецкими минами. Тральщикам на переходе досталось больше всего, они были самыми полезными кораблями. Именно тральщики подсекали многочисленные мины, которые затем расстреливались кораблями.

Переход происходил при постоянном воздействии немецкой авиации, непрерывных бомбовых атаках, расстреле людей с тонущих кораблей. Противодействие корабельных зенитных орудий снижало эффективность атак с воздуха, но серьёзно ощущалось отсутствие советской истребительной авиации для прикрытия конвоев.

Всё-таки особую опасность на переходе представляли мины. Основные потери кораблей и судов произошли от подрыва на минах, особенно на рубеже Юминданина. При потребности в 100 тральщиках флот располагал только тремя десятками. При проводке кораблей за тралами мины, взрываясь, перебивали тралы, которые приходилось ставить заново, что задерживало движение кораблей и судов, двигавшихся в протраленной полосе. Всплывшие в результате подсечения мины в большом количестве представляли угрозу идущим кораблям, преимущественно в тёмное время суток.

Особо следует отметить героизм моряков при спасении людей с погибавших от воздействия мин или авиации кораблей и транспортов.

В атаках на конвои принимали участие и финские торпедные катера, но их атаки были безуспешны, т.к. встречали отпор артиллерийским огнём кораблей.

В Таллинском прорыве участвовало 153 боевых корабля и катера, 75 транспортов и вспомогательных судов. Погибли, по разным источникам, от 19 до 22 боевых кораблей и катеров и от 34 до 43 транспортов. Всего около 65 кораблей, катеров, транспортов и вспомогательных судов.

Корабли и суда приняли в Таллине около 30 тысяч бойцов и командиров, раненых и гражданского населения. В Кронштадт было доставлено 12 225 человек.

Потери составили 18 тысяч человек.

Большая часть боевых кораблей пришла в Кронштадт, а многие транспорты, даже повреждённые, сумели дотянуть до берега, спасая тысячи бойцов и командиров.

Так завершился редкий по трудности и опасности прорыв Краснознамённого Балтийского флота из Таллина. Личный состав флота и эвакуируемых войск проявил в этом переходе беспредельное мужество и храбрость. Героями были не одиночки, а сотни, тысячи красноармейцев, краснофлотцев и командиров.

Сейчас в спокойной обстановке можно рассуждать о возможных промахах и ошибках при подготовке этого перехода в то нелёгкое и очень сложное для принятия решений время. Очень многое в действиях командования флота не зависело от него. Тем не менее, основное ядро боевых кораблей удалось довести до Кронштадта, и они в дальнейшем приняли участие в обороне Ленинграда.

Морские мины у памятника на мысе Юминда. Фото Сергея Мелконова

ПРОРЫВ КОРАБЛЕЙ КБФ ИЗ ТАЛЛИНА В КРОНШТАДТ В 1941 ГОДУ

Контр-адмирал
Иван Иванович Меркулов
Эстония
Таллин

В конце августа 1941 года немецкие войска вышли к Ленинграду. Таллин продолжали оборонять Красная армия и Балтийский флот.

26 августа поступил приказ об эвакуации войск Красной армии и Балтийского флота из Таллина в Кронштадт.

28 августа из Таллина вышли 225 кораблей и судов, в том числе 35 мобилизованных вместе с командами судов морских пароходств Эстонии, Латвии и Литвы. На них находились 41 993 человека. В том числе 14 тысяч гражданских лиц, среди которых были мобилизованные в Красную армию эстонцы – жители Таллина, руководители партийных, советских учреждений и предприятий Эстонии с семьями.

К северу от полуострова Юминда прорывавшиеся корабли и суда с людьми встретили плотное минное заграждение протяжённостью около 50 км, выставленное немецкими и финскими кораблями, немецкие артиллерийские батареи, установленные на берегу, атаки немецкой авиации, немецких и финских торпедных катеров.

28–29 августа 1941 года здесь разыгрались трагические события Таллинского прорыва.

На минно-артиллерийском барьере в районе мыса Юминданина погибло 19 боевых кораблей, на минах и под ударами авиации – 43 судна.

Погибли 15 111 человек, из них 4400 гражданских лиц, в основном женщины и дети.

История войны на море не имеет аналогов таких потерь в одной морской операции, нет аналогов в истории и подвигу спасателей – они сняли с тонущих кораблей, подняли из воды 16 000 человек.

Как произошло, что боевые корабли оставили суда без защиты?

Ночью с 28 на 29 августа корабли и суда встали на якоря, конвои перемешались, якорные стоянки были разбросаны на 30 миль.

Утром боевое ядро флота полным ходом без потерь ушло в Кронштадт.

Суда и транспорты попали под удары авиации и понесли большие потери.

В Кронштадт прибыли 163 корабля и судна, на них было 26 881 человек.

В самые драматические дни обороны Ленинграда (6 сентября завершилось окружение и началась блокада, 9 – штурм Ленинграда) в том, что город отстояли, есть вклад и артилллерии боевых кораблей Балтийского флота и той полнокровной по численности дивизии (более 12 тысяч) Красной армии, что прорвались из Таллина. Внесли свой вклад и более 7000 матросов флота, что пришли на кораблях.

THE BREAKTHROUGH OF SHIPS FROM TALLINN TO KRONSTADT IN 1941

Контр-адмирал Иван Иванович Меркулов

Гитлер в своей директиве от 22. 07. 1941 года приказал уничтожить войска Красной армии и не допустить посадку на корабли и суда и эвакуацию в Ленинград.

Командующий Балтийским флотом получил в одно время приказ оборонять Эстонию и Таллин, в другое – эвакуировать войска и флот в Ленинград.

То и другое было выполнено при переходе в Ленинград с большими потерями.

Для сравнения. Самая мощная военно-морская крепость Англии в Сингапуре продержалась в обороне одну неделю против японской армии. В феврале Япония высадила на остров десант и направила на штурм крепости Сингапур 39-тысячную армию. Продержавшись неделю, потеряв менее 2 тысяч человек, генерал Персиваль лично отвёз белый флаг японцам, сдав в плен 80 тысяч человек.

Какие же причины больших потерь на Таллинском переходе?

Отсутствие у флота необходимого количества тральщиков, слабое зенитное вооружение кораблей и судов и, главное, отсутствие истребителей прикрытия (последний аэродром, откуда истребители могли долететь до района прорыва, был захвачен немецкими войсками 26 августа).

Вскоре мир вздрогнет, когда 10 декабря 1941 года недалеко от Сингапура новейший линкор Англии «Принц Уэльский» и тяжёлый крейсер «Рипалс» в сопровождении 4-х эсминцев, имея зенитную артил-

лерию, по количеству стволов превышавшую в два раза вооружение всех кораблей и судов адмирала Трибуца, были потоплены в течение часа японскими самолётами-торпедоносцами.

Пришло осознание, что без прикрытия истребителей даже самый современный боевой корабль будет потоплен авиацией врага.

Решение адмирала Трибуца по оставлению транспортов было военной необходимостью, в противном случае в дополнение к транспортам и судам погибли бы и боевые корабли.

За годы, прошедшие после войны, появилось много источников информации, по-разному освещающих события августа 1941 года в Финском заливе, часто с полярными оценками действий адмиралов и командиров, политического и военного руководства страны.

Но время, новые архивные документы очищают пену и мусор домыслов и оставляют в более точном и правдивом освещении трагические и героические события тех лет. Обращает на себя внимание, что большинство авторов проживает на берегах Финского залива. Это историки из Финляндии, профессор военной истории Эстонии Мати Ыун, профессор истории Андрей Платонов с его основательной работой «Трагедии Финского залива» и, конечно, историк, контр-адмирал в отставке Радий Зубков, автор последней на эту тему книги «Таллинский прорыв Краснознамённого Балтийского флота (август–сентябрь 1941 г.)», результат 12-летнего исследования. Работа поражает обоснованностью и фундаментальностью. Нет ни одной цифры, за которой не стояла бы ссылка на архивный документ, поэтому все цифры и выводы в данной статье, касающиеся прорыва, взяты мною из этой книги.

И последнее. С началом войны в армию были мобилизованы суда Латвийского, Эстонского и Ленинградского пароходств вместе с командами, а военкоматы успели призвать в Латвии и особенно в Эстонии новобранцев. В прорыве участвовали 25 судов пароходств Латвии и Эстонии. Большинство из них погибло, погибло в том числе и много новобранцев.

Местные жители наблюдали эту трагедию, происходившую у мыса Юминда. Школьная учительница позже написала стихи, где были слова «Горело море, кричали дети». На мысе Юминданина по инициативе здешних жителей был создан памятник, а потом и мемориал. По своему характеру мемориал народный и интернациональный.

Следует поставить и такой вопрос.

Подводный археолог Эстонии Велло Мясс (это он нашёл место гибели броненосца «Русалка»), посвятивший свою жизнь поиску затонувших судов, в районе мыса Юминданина обнаружил 50 объектов, утонувших в разное время и идентифицировал 18 из них как военные. В том числе эсминец, две подводные лодки, тральщики, транспорты «Вирония», «Элла» и другие.

Необходима инициатива России, чтобы определить вместе с Эстонией порядок их сохранения и дальнейшего исследования.

Надо отметить, что журнал «BALTFORT», в том числе и изданием этого номера, выполняет благородную работу по сохранению исторической памяти, по защите истории от её переписывания и искажения.

Ветераны флота в храме преподобного Сергия Радонежского в Палдиски. 28 ноября 2015 года. Фото Сергея Мелконова

ТАЛЛИНСКИЙ ПЕРЕХОД

NAVAL EVACUATION OF TALLINN

Горящий Таллин. 1941 год

В 2016 году исполняется 75 лет трагического события на Балтике – Таллинского перехода, в котором погибли тысячи людей и было потеряно огромное количество кораблей военно-морского флота и гражданских судов.

С наступлением немецко-фашистских войск и их приближением в Таллину в конце августа 1941 года встала необходимость эвакуировать основные силы Балтийского флота и силы 10-го стрелкового корпуса в Кронштадт.

Эвакуация проходила под командованием вице-адмирала В.Ф. Трибуца.

Из Таллина вышли 225 кораблей и судов (в том числе 151 военный корабль, 54 вспомогательных судна, 20 транспортов). До Кронштадта дошли 163 из них (132 военных корабля, 29 вспомогательных судов, 2 транспорта), а также неустановленное число малотоннажных гражданских судов и плавсредств, не подчинённых Военному совету флота.

Во время перехода погибли 62 корабля и судна (19 боевых кораблей и катеров, 25 вспомогательных судов, 18 транспортов).

Главная база Балтийского флота в начале Великой Отечественной войны

Главная база Балтийского флота к началу Великой Отечественной войны находилась в Таллине. Советское командование не предполагало появления здесь, в сотнях километров от границы, противника, поэтому город не был подготовлен к обороне с суши и с моря.

Однако после вторжения на советскую территорию фашистские войска стремительно продвигались в глубь страны. Под натиском противника 8-я армия Северо-Западного фронта откатывалась на восток. После того, как немцы в первые недели войны захватили Лиепаю и Ригу, корабли Балтийского флота при почти полном господстве немецкой авиации в воздухе и при постоянно усиливавшейся минной опасности стягивались к Таллину.

30 июля Гитлер отдал приказ возобновить наступление на Ленинград. Главный удар 18-я немецкая армия группы «Север» наносила между озером Ильмень и Нарвой с целью выхода к Ленинграду и установления непосредственной связи с финскими войсками, другой удар был направлен на Таллин.

Советские войска отступали, Прибалтийская стратегическая оборонительная операция развивалась катастрофически. Уже 9 июля 1941 года передовые части немецкой группы армий «Север» оказались всего в 60 км южнее Таллина, в посёлке Марьямаа.

К 10 июля 1941 года войска Северо-Западного фронта отошли на рубеж Пярну – Тарту.

Командование Балтийского флота ещё с начала июля 1941 года ставило вопрос об эвакуации флота и промышленного оборудования из Таллина. Однако главнокомандующий Северо-Западным направлением маршал К.Е. Ворошилов и народный комиссар ВМФ Н.Г. Кузнецов были категорически против эвакуации. Ставка Верховного главнокомандования требовала нанесения сильных контрударов по противнику.

Только 15 июля стали организовывать сухопутную оборону города, а 5 августа был создан штаб сухопутной обороны базы.

Шли тяжёлые оборонительные бои, к 15 июля удалось остановить немецкое наступление и даже отбросить вражеские части назад к Пярну, однако угроза Таллину устранена не была.

23 июля немецкие войска произвели перегруппировку, возобновили наступление, прорвали фронт и устремились к Финскому заливу.

5 августа они перерезали железную дорогу Таллин – Ленинград, а 7 августа вышли к Финскому заливу недалеко от Кунды западнее Нарвы, отрезав советские войска в районе Таллина от основных сил Северного фронта. Все сухопутные дороги в столицу Эстонии были перерезаны. Группировка советских войск оказалась расчленённой на две части, один стрелковый корпус отошёл к Нарве, второй был отрезан с суши и с боями отходил к Таллину.

В течение трёх недель город обороняли 10-й стрелковый корпус 8-й армии, отряды морской пехоты с

Вице-адмирал В.Ф. Трибуц выступает на митинге

танковой ротой (от 11 до 13 Т-26), полк эстонских и латышских рабочих (всего 27 тыс. человек). Их поддерживали корабельная артиллерия, береговые батареи и авиация КБФ, отряды моряков флота, сил НКВД и народного ополчения. Руководство обороной Таллина осуществляло командование Северного фронта (генерал-лейтенант М.М. Попов).

Из команд кораблей, находившихся на Таллинском рейде, спешно сформировали отряды морской пехоты, но они мало чем могли помочь армейским дивизиям. Матросские батальоны были совершенно не обучены боевым действиям на суше и с огромными потерями отступали.

Необходимо отметить, что к началу войны заранее созданной обороны базы с суши не существовало. Перед войной был разработан план, но в нём ориентировались на отражение противника не с суши, а с моря. Три линии оборонительных сооружений вокруг Таллина начали строить с 17 июля под руководством инженерного отдела флота. К их строительству привлекались войска, силы флота и население. Главная оборонительная полоса была построена на расстоянии 9-12 км от города, она включала в себя 39 км противотанковых рвов, 10 тысяч бетонных, 5 тысяч металлических и 6 тысяч деревянных надолбов, 60 км проволочных заграждений, лесные завалы, пулемётные и орудийные дзоты. Однако завершить строительство не удалось. Против советских войск, оборонявших Таллин, немецкое командование сосредоточило 4 пехотные дивизии (до 60 тысяч человек), усиленные артиллерией, танками и авиацией.

5 августа по решению командующего Балтфлотом вице-адмирала Трибуца был создан штаб обороны главной базы, который возглавил начальник ПВО флота генерал-майор береговой службы Г.С. Зашихин.

Несмотря на значительное превосходство противника в силах и средствах, защитники города к 10 августа остановили его продвижение. 14 августа руководство обороной Таллина было возложено на Военный совет Балтийского флота (командующий – вице-адмирал В.Ф. Трибуц, его зам. по сухопутной обороне – командир 10-го стрелкового корпуса генерал-майор И.Ф. Николаев).

До 19 августа советские войска сдерживали продвижение противника, постепенно отступая к основному рубежу обороны города.

20 августа немцы получили значительные подкрепления, подведя дополнительные войска из оккупированной Франции. Вслед за этим превосходившие силы немцев возобновили наступление и нанесли основной удар по всему фронту. Главный удар наносился с востока – на прибрежном участке обороны города. До этого 15 августа они обошли Лужский укрепрайон и вышли на оперативный простор перед Ленинградом.

К 25-му августа немцы вышли на окраины Таллина и обстреливали город и порт на всю глубину.

Плакат, выпущенный в дни войны

Продвижение врага замедлял только почти непрерывный огонь крупнокалиберной флотской артиллерии.

Рано утром 26 августа наконец был получен приказ Ставки: эвакуировать главную базу флота и гарнизон Таллина, перебазироваться в Кронштадт, а затем прибыть в Ленинград для усиления его обороны. Всё, что нельзя вывезти, было приказано уничтожить. Личному составу об эвакуации с базы с целью скрытности операции было объявлено только днём.

План эвакуации военно-морской базы командование Балтийским флотом разработало 22 августа.

Ещё до начала перебазирования в период оборонительных боёв за Таллин флоту удалось почти полностью вывезти арсенал, часть судоремонтного предприятия, около 15 тысяч тонн технического имущества, эвакуировать около 17 тысяч женщин и детей, почти 9 тысяч раненых. Занималась этим специальная эвакуационная комиссия под руководством начальника тыла флота генерал-майора М.И. Москаленко.

Противник продолжал наступление. Приказ Гитлера требовал: *«Не допустить погрузку советских войск в Эстонии на суда и прорыв... в направлении Ленинграда»*.

Немцы развёрнули 17 дивизионов береговой артиллерии на южном берегу Финского залива вдоль маршрута перехода Балтийского флота из Таллина в Ленинград, на северном берегу уже стояли 2 стационарные финские береговые батареи.

Силы кригсмарине и военно-морской флот Финляндии в июле-августе 1941 года спешно установили 36 минных заграждений в Финском заливе (777 немецких и 1261 финские морские мины, 796 немецких минных защитников). Из числа этих заграждений к началу перехода было обнаружено (но не установлены точные границы) только 16.

На аэродромах находилось 110 немецких и 10 финских самолётов для действий по кораблям КБФ.

В Финском заливе были финские торпедные катера (немецкие катера в операции участия не принимали).

27 августа противник прорвался в Таллин, где завязались уличные бои.

Схема перехода из Таллина в Кронштадт и места гибели судов и кораблей

Обстановка на море

В соответствии с планом «Барбаросса», взятие Ленинграда было одной из главных целей германского командования.

Кроме того, предполагалось создание флота Германии на Балтике.

Советский Союз в 1941 году не имел боеспособного маневренного линейного флота. Советское кораблестроение было нацелено на постройку линкоров и эсминцев, которые не позволяли вести военные действия в пределах Финского залива и, следовательно, никакой угрозы для противника не представляли.

Флот, находившийся в 1941 году у Таллина, состоял из 11 подводных лодок (из них 4 «малютки») (большинство подлодок только что вернулось из походов и нуждалось в ремонте, который в Таллине невозможно было делать); кораблей, которые участвовали ещё в Первой мировой войне; некоторого количества тральщиков, явно недостаточного для обеспечения действия флота в военное время; нескольких плавбаз и барж, мелких судов, собранных с территории всего Советского Союза.

Крейсер «Киров» из-за больших габаритов был совершенно не приспособлен для действий в акватории Финского залива.

На советских восточной и тыловой позициях в общей сложности было поставлено 5657 контактных мин и 1480 минных защитников. Кроме того, самолёты, надводные корабли и подлодки поставили целый ряд активных минных заграждений у выходов их финских шхер, на подходах к военным базам и портам Финляндии и Германии. Такое активное минирование означало, что советское командование явно недооценило главную опасность – авиацию противника.

Немецкие войска тоже заминировали подходы к базе Таллина. Из 321 км пути от Таллина к Кронштадту 50 км приходилось на мощное заграждение на полуострове Юминда.

Минирование немецкими силами Финского залива не осталось незамеченным советскими войсками, но подлодки, в соответствии с приказами, не вступали в бой с силами противника, им оставалось лишь фиксировать месторасположение мин.

План перехода

Прорыв флота предполагалось совершить в следующем порядке: отряд главных сил, отряд прикрытия, арьергард и четыре конвоя.

Отряду главных сил ставилась задача прикрытия первого и второго конвоев от полуострова Юминда до острова Гогланд.

Отряду прикрытия – защита второго и третьего конвоев от острова Кери до острова Вайндло.

Арьергарду – прикрытие с тыла третьего и четвёртого конвоев.

В составе четырёх конвоев находились 107 кораблей и судов, 62 корабля охранения, а ещё 51 корабль и судно, участвовавшие в переходе, но официально ни в один конвой не включенные.

Ордер каждой боевой группы и каждого конвоя должны были возглавлять тральщики.

Всего из Таллина в поход 28 августа 1941 года вышли 225 кораблей и судов.

Кроме того, из состава сил Кронштадтской базы был сформирован отряд обеспечения в составе 12 тральщиков, 4 сторожевых кораблей, 6 торпедных катеров, 8 малых охотников, 2 буксиров, 4 мотоботов, 2 катеров и спасательных судов. Отрядом командовал капитан 2-го ранга И.Г. Святов.

Отряд был развёрнут на острове Гогланд, он имел задачи прикрывать конвои и корабли на конечном этапе, обеспечивать проводку минными полями перед базой и оказывать помощь терпящим бедствие судам. Эти корабли в прорыве не участвовали.

Нельзя было рассчитывать и на прикрытие флота истребителями: большинство советских аэродромов

уже были заняты противником, а двадцать флотских самолётов-истребителей были переведены на восток.

Состав отрядов прорыва и конвоев

Отряд главных сил Балтийского флота

- флагманский корабль – крейсер «Киров»,
- лидер эсминцев «Ленинград»,
- 3 эсминца («Сметливый», «Гордый», «Яков Свердлов»),
- 5 подводных лодок (С-5, С-4, «Калев», «Лембит», Щ-405),
- 4 катера «малый охотник» (МО-112, МО-131, МО-133, МО-142),
- 3 сторожевых катера (СКА ПС-202, ПС-204, ПС-233),
- 7 торпедных катеров (ТКА-37, ТКА-73, ТКА-74, ТКА-84, ТКА-103, ТКА-113, ТКА-144),
- 5 базовых тральщиков (Т-207 «Шпиль», Т-204 «Фугас», Т-205 «Гафель», Т-206 «Верп», Т-217),
- 1 ледокол («Суур Тылл»).

Всего 30 вымпелов (29 боевых кораблей и 1 вспомогательное судно).

Командовал отрядом главных сил контр-адмирал В.П. Дрозд. На крейсере «Киров» находился командующий флотом вице-адмирал В.Ф. Трибуц с группой офицеров штаба флота.

Отряд прикрытия

- лидер эсминцев «Минск»,
- 2 эсминца («Скорый», «Славный»),
- 4 подводные лодки (Щ-322, М-95, М-98, М-102),
- 3 сторожевых катера и 1 катер «малый охотник» (СКА ПК-207, ПК-212, ПК-213, МО-510),
- 5 базовых тральщиков (Т-210 «Гак», Т-211 «Рым», Т-215, Т-218, Т-203 «Патрон»),
- 4 торпедных катера (ТКА-33, ТКА-53, ТКА-91, ТКА-101),
- 1 посыльное судно («Пиккер») и 1 спасательное судно («Нептун»).

Всего 22 вымпела (20 боевых кораблей и 2 вспомогательных судна).

На лидере «Минск» находился начальник штаба флота контр-адмирал Ю.А. Пантелеев.

Арьергард

- 3 эсминца («Калинин», «Володарский», «Артём»),
- 3 сторожевых корабля («Снег», «Буря», «Циклон»),
- 4 катера «малый охотник» (МО-5, МО-135, МО-197, МО-204),
- 3 сторожевых катера (СКА ПК-210, ПК-211, ПК-232),
- 2 торпедных катера (ТКА-51, ТКА-61).

Всего 15 боевых кораблей.

Арьергардом командовал командир минной обороны Таллинской военно-морской базы контр-адмирал Ю.Ф. Ралль.

Конвой № 1

- 8 транспортов («Алев», «Атис Кронвалдс», «Иван Папанин», «Казахстан», «Калпакс», «Элла», «Эргонаутис», «Арвамаа») с 3 мотоботами на буксирах,
- 1 ледокол («Кришьянис Валдемарс»),

Крейсер «Киров»

- 1 штабное судно («Вирония»),
- 1 плавбаза («Ленинградсовет»),
- 1 плавмастерская («Серп и Молот»),
- 3 подводные лодки (Щ-307, Щ-308, М-79).

Силы охранения конвоя

- 2 эсминца («Свирепый», «Суровый»),
- 7 тральщиков (все были переоборудованы из гражданских судов, № 52 «Буёк», № 56 «Барометр», № 57 «Виестурс», № 71 «Краб», № 72 «Дзержинский», № 91 «Ляпидевский», № 91 «Баян»),
- 2 сторожевых корабля («Аметист», «Касатка»),
- 6 катеров-тральщиков (КАТЩ-1201, КАТЩ-1206, КАТЩ-1208, КАТЩ-1209, КАТЩ-1210, КАТЩ-1211),
- 1 катер «морской охотник» (МО-507) и 1 сторожевой катер (ПК-208).

Всего 18 кораблей и судов, а также 20 кораблей охранения.

Командир конвоя – капитан 2-го ранга Богданов.

Конвой № 2

- 2 транспорта («Найссаар», «Шяуляй») с 2 парусно-моторными шхунами на буксирах,
- 1 ледовый буксир («Тасуя») с неисправным тральщиком № 86 на буксире,
- 1 гидрографическое судно («Лоод»),
- 3 заградителя сетевых («Вятка», «Онега», «Азимут»).

Силы охранения конвоя

- 6 тральщиков (все были переоборудованы из гражданских судов, № 43, № 44, № 47, № 84, № 88, № 121),
- 8 катеров-тральщиков (КАТЩ-1203, КАТЩ-1204, КАТЩ-1205, КАТЩ-1509, КАТЩ-1510, КАТЩ-1511, КАТЩ-1512, КАТЩ-1514),
- 1 канонерская лодка («Москва»),
- 1 катер «морской охотник» (МО-200) и 1 сторожевой катер (ПК-214).

Всего 10 кораблей и судов, а также 17 кораблей охранения.

Командир конвоя – капитан 2-го ранга Антонов.

Конвой № 3

- 9 транспортов («Аусма», «Балхаш», «Вторая Пятилетка», «Кумари», «Лейк Люцерне», «Луга», «Скрунда», «Тобол», «Эверита»),

Довоенное фото парохода «Ярвамаа»

- 1 танкер (№ 12),
- 1 спасательное судно («Колывань»).

Силы охранения конвоя

- 4 тральщика (были переоборудованы из гражданских судов, «Олонка», «Осётр», «Шуя», № 83),
- 7 катеров-тральщиков (КАТЩ-1101, КАТЩ-1103, КАТЩ-1104, КАТЩ-1106, КАТЩ-1108, КАТЩ-1109, КАТЩ-1110),
- 1 канонерская лодка («Амгунь»),
- 2 катера «морской охотник» (МО-501, МО-502).

Всего 11 кораблей и судов, а также 14 кораблей охранения.

Командир конвоя – капитан 2-го ранга Янсон.

Конвой № 4

- 1 спасательное судно («Сатурн»),
- 1 самоходная баржа (ТТ-1),
- 2 буксира (КП-6, КП-12) с неисправным торпедным катером ТКА-121 на буксире,
- подводная лодка (Щ-301).

Силы охранения конвоя

- 3 тральщика («Пикша», «Поводец», «Ястреб»),
- 4 катера-тральщика (КАТЩ-1503, КАТЩ-1504, КАТЩ-1505, КАТЩ-1506),
- 1 канонерская лодка («И-8»),
- 3 сторожевых корабля («Ост», «Разведчик», «Щорс»).

Всего 6 кораблей и судов, а также 11 кораблей охранения.

Командир конвоя – капитан 3-го ранга Глуховцев.

Корабли и суда, не зачисленные в состав конвоев, но участвовавшие в переходе

- 1 сторожевой корабль («Топаз»),
- 3 сторожевых катера (СКА ПК-220, СКА-601, СКА-602),

Эскадренный миноносец «Яков Свердлов»

- 1 судно-ловушка («Хийусаар»),
- 10 пограничных катеров (ПКА-273, ПКА-274, ПКА-279, ПКА-280, ПКА-284, ПКА-288, ПКА-290, ПКА-292, ПКА-294, ПКА-297),
- 2 катера-тральщика (КАТЩ-1313, КАТЩ-1501),
- 1 транспорт («Вормси»),
- 1 посыльное судно («Юпитер»),
- 1 спасательное судно («Метеор»),
- 1 гидрографическое судно («Восток»),
- 1 шаланда (С-12 «Петергоф»),
- 11 буксиров («Альфа», «Вента», «Вильми», «Кайя», «Палдиски», «Эзро», И-18, КП-17, КП-18, ЛП-5, ОЛС-6),
- 1 вспомогательное судно (ВРД-43),
- 2 быстроходных катера (БК-1, БК-2),
- 9 катеров различного назначения (БО-1, БО-03, ВР-5, ВР-6, МТ-8, О-4, С-1, Ш-1, Ш-2),
- 3 парусно-моторные шхуны («Атта», «Хийудена», «Хийуранд», «Хийутаат»),
- 2 баржи (НБ-21, № 252).

Задача осложнялась тем, что до начала эвакуации Балтфлот потерял уже более трети своих тральщиков (9 базовых тральщиков, 6 тральщиков из бывших буксиров).

Отход войск и посадка на суда

В 11 часов 27 августа командующий флотом адмирал Трибуц отдал приказ о начале отхода войск и посадке на суда. Через два часа войска начали перегруппировку для отхода с занимаемых рубежей обороны, которые уже во многих местах были прорваны.

В 16 часов началась посадка раненых, учреждений флота и некоторых частей 10-го стрелкового корпуса. Грузили боевую технику и наиболее ценное имущество.

На крейсере «Киров» находились командование КБФ, правительство Эстонии и золотой запас республики.

Отход и посадка войск прикрывались береговой артиллерией флота и заградительным огнём кораблей.

Противник, в свою очередь, вёл интенсивный огонь по городу и порту, производил налёты группами по 5-9 самолётов.

В 18 часов подрывные команды приступили к уничтожению объектов и материальных средств базы. Более тысячи железнодорожных вагонов было сброшено в море у маяка Пакри, вагоны с боеприпасами взрывали, около 21 часа был взорван арсенал.

Основные силы начали посадку на суда около 22 часов и продолжали её до рассвета 28 августа.

Учёта во многих случаях не велось. Приняв личный состав и технику, суда выводились с рейда в район формирования конвоев буксирами.

Многие корабли были сильно перегружены, имели место дезорганизация, неприбытие кораблей в места погрузки войск и грузов. Разработанный командованием флота план посадки людей на суда не соблюдался и фактически был сорван. Часть бойцов, которых суда не забрали с берега, добирались до рейдов на шлюпках, там их принимали на борт корабли (только по донесениям с ряда уцелевших кораблей, таких догнавших корабли спасавшихся людей было принято на борт свыше 400 человек).

На кораблях находилось 28 573 бойца (личного состава экипажей кораблей и береговых служб флота – 19 903 человека, из 10-го стрелкового корпуса – 8670 человек), а также 12 806 гражданских лиц (в их числе 1179 членов экипажей гражданских судов) и 613 вольнонаёмных служащих флота. Всего 41 992 человека.

При обороне Таллина погибло около 10 000 человек. Немцы официально сообщили, что в плен им сдались 11 432 солдата и офицера, в качестве трофеев они захватили 293 исправных орудия, 304 пулемёта, 91 бронеавтомобиль, 2 бронепоезда, 4000 якорных мин, 3500 торпед, более 1000 авиабомб.

Переход 28 августа

Первый конвой должен был начать движение 27 августа в 22 часа, а последний – покинуть рейд 28 августа в 10.30. Но северо-восточный ветер усилился, волнение на море было до 7 баллов, и план осуществить не удалось. Тральщики не могли следовать с поставленными тралами. Трибуц отдал приказ до улучшения погоды всем кораблям и судам встать на якорь у островов Найссаар и Аэгна.

Утром 28 августа боевые корабли и транспорты под огнём артиллерии и миномётов вышли на внешний рейд, но быстрого продвижения не получилось из-за штормовой погоды.

Спустя время погода улучшилась, ветер стих. В 11.35 был отдан приказ сняться с якоря и начать движение. Корабли стали перестраиваться в походные порядки.

В голове караванов должны были пойти тральщики, за ними транспорты с беженцами и ранеными, суда с бойцами таллинского гарнизона и техникой, последними – прикрывавшие отход боевые корабли и крейсер «Киров».

Но в реальности покидать город нескольким боевым и транспортным отрядам пришлось практически одновременно: гавань уже обстреливалась немцами из тяжёлых орудий.

После получения сигнала об отходе началось одновременное движение всех караванов. Для занятия своих мест согласно ордеру суда 1-го и 2-го караванов вынуждены были сойти с основного фарватера и обогнать медленно двигавшиеся транспорты.

Тральщики приступили к тралению, около 14 часов из Таллина стали выходить конвои. Отряд главных сил начал движение в 17 часов. Скорость конвоев определялась скоростью тихоходных тральщиков – чуть более 6 узлов.

Отряды главных сил и прикрытия, каждый за пятью тральщиками, шли со скоростью 10-12 узлов. Через 2-3 часа после подъёма якорей отряды вытянулись на переходе в линию более 15 миль. Второй конвой шёл параллельно основным силам, чуть севернее.

Из-за промедления при эвакуации гарнизона Таллина противник успел блокировать позиции кораблей Балфлота, перегородив минами узкий залив между Коткой и полуостровом Юминда.

По причине отсрочки выхода форсирование 50-километрового мощного минного заграждения на полуострове Юминда приходилось на ночное время, а не на дневное, как предусматривалось планом.

Картина П.И. Баранова «Морской охотник отражает налёт вражеской авиации»

Командование КБФ выбрало для следования в Финском заливе только один фарватер – центральный. Выбор был основан на том, что большой крейсер «Киров» не мог пойти по фарватеру, имеющему меньший резерв глубины. Для других кораблей не был предложен иной путь.

На прикрытие крейсера «Киров» были брошены и без того малочисленные тральщики и эсминцы. Обеспечить защитой корабли, растянувшиеся по пути следования на километры, было невозможно.

Тральщиков было катастрофически мало, поэтому перед выходом кораблей из Таллина не успели провести минную разведку и контрольное траление по маршруту перехода. На момент перехода Финский залив был переполнен как советскими, так и немецкими минами.

Практически сразу после выхода из Таллина начались подрывы морских мин в тралах. Тральщики, шедшие впереди, подсекали мины, которые или взрывались в тралах, выводя их из строя, или всплывали на поверхность. В последнем случае их полагалось расстреливать, а это делалось не всегда. Корабли не успевали расстреливать мины, подсекаемые параванами и тралами, не успевали отвернуть от внезапно появлявшихся на их пути мин и подрывались. Полоса, протраленная тральщиками, оказалась узкой. Отмечено много случаев, когда корабль, отвернув от одной мины, подрывался на другой и в считанные минуты шёл ко дну. Более быстроходные боевые корабли, обгоняя транспорты и тральщики, выходили на непротраленные места и погибали.

Так, например, дивизион старых эсминцев по приказанию командира отряда контр-адмирала Ралля с целью обгона транспортов повернул влево и пошёл по непротраленной полосе. Помощник командира тральщика № 44 лейтенант Духно по мегафону предупредил адмирала, что его корабли идут по минному полю

Атака немецкой авиации на суда конвоя

и могут подорваться, однако последние, развив скорость до 16 узлов, продолжали движение. Вскоре эсминцы «Калинин», «Володарский» и «Артём» один за другим подорвались на минах и затонули.

По кораблям и транспортам несколько раз, хотя и безрезультатно, открывала огонь береговая артиллерия противника.

Во время перехода корабли перемещались из одного конвоя в другой как по приказу, так и по личной инициативе капитанов, в связи с нестабильной ситуацией.

К караванам военных транспортов и вспомогательных судов присоединялись местные рыбаки и каботажники, почтовые шаланды и даже спортивные парусники. В результате каждый конвой превращался в слабоуправляемую группу кораблей, резко отличавшихся и по морскому опыту экипажей, и по скоростным качествам, и по маневренности, и по мореходности.

Первую половину дня 28 августа в Таллине стояла пасмурная погода, мешавшая действиям вражеской авиации. Но потом погода улучшилась, небо прояснилось, над конвоями появились самолёты – сначала разведка, потом бомбардировщики – и начался обстрел кораблей. Налёты бомбардировщиков стали фактически непрерывными. Благодаря тому, что самый дальний относительно места боя немецкий аэродром располагался всего в 100 километрах, одна боевая группа врага, отбомбившись, после атаки сразу уходила за новой порцией боезапаса, уступая место в небе над конвоем следующей эскадрилье. До наступления темноты авиация противника произвела несколько атак и потопила четыре судна, несколько было повреждено.

Боевые корабли, имевшие зенитные установки, встречали «юнкерсы» плотным заградительным огнём, который мешал прицельному бомбометанию, гражданские суда могли противопоставить налётам лишь стрельбу из лёгкого стрелкового оружия. Получая сильнейшие повреждения от бомб и мин, почти беззащитные транспорты один за другим уходили под воду.

Картина И.В. Бордачёва «Подвиг»

В 18.30 в районе острова Мохни атакованный в первом конвое ледокол «Кришьянис Валдемарс» при уклонении от бомб вышел из протраленной полосы, подорвался на мине и затонул.

Около 19.50 конвой № 2 был атакован пятью торпедными катерами, но их отогнали артиллерийским огнём, не дав возможности выйти на дистанцию торпедного выстрела (позднее в советской литературе часто говорилось о двух потопленных при этом торпедных катерах, что не соответствует действительности).

У мыса Юминда был атакован и повреждён штабной корабль флота «Вирония», около 22 часов он подорвался на мине и затонул вместе со спасательным судном «Сатурн».

Был повреждён авиацией, подорвался на мине и затонул транспорт «Алев». Из 1280 человек, в том числе 800 раненых, было спасено всего шестеро. С наступлением темноты отряд главных сил вошёл в плотное минное заграждение, выставленное немцами и финнами.

Три из пяти тральщиков отряда утратили тралы в результате затравливания минных защитников.

Около 20 часов подорвался и погиб тральщик «Краб», за ним – тральщик «Барометр».

Потом подорвалась подлодка С-5, почти весь экипаж погиб.

Подорвался на мине и погиб с большей частью экипажа эскадренный миноносец «Яков Свердлов», известный в дореволюционные годы как «Новик».

Получил тяжёлые повреждения эсминец «Гордый».

Около 21 часа четыре из пяти тральщиков отряда прикрытия оторвались и присоединились к отряду главных сил, проигнорировав распоряжения командира отряда.

Вслед за этим подорвался и погиб эсминец «Скорый» из состава отряда прикрытия.

Лидер «Минск» и эсминец «Славный» в результате подрывов были тяжело повреждены.

Следовавший без тральщиков на параванах-охранителях арьергард от подрыва на минах потерял эсминцы «Калинин», «Артём», «Володарский», погибли все команды и пассажиры. Та же участь постигла сторожевики «Циклон» и «Снег».

Подорвался грузовой транспорт «Элла», на нём было 905 человек, в том числе 693 раненых, спасли всего 49 человек.

Транспорт «Эверита» с гарнизоном острова Найссаар на борту (около 1500 человек) затонул через минуту после подрыва. Спасено было десять человек.

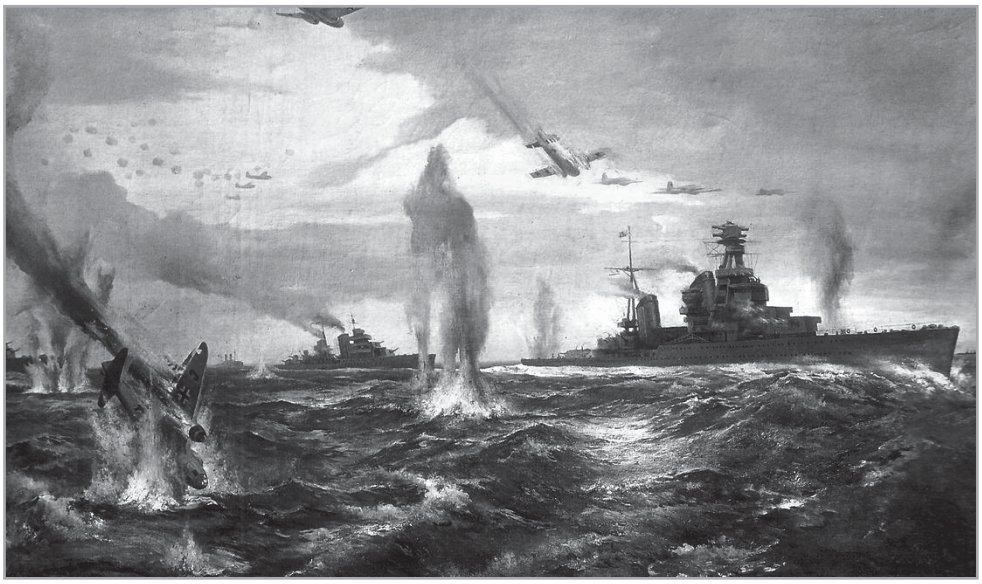
В этих условиях командующий флотом приказал встать на якорь до восхода солнца. Принято это решение было после того, как отряд главных сил уже фактически прошёл минное заграждение противника. Информации о минной обстановке командующий не имел, так как до перехода с 10 августа по его приказу разведка и траление фарватеров не велись с целью не

допустить их демаскировки.

Плававшие мины пытались отталкивать шестами. В то же время ночью некоторые суда продолжали движение и гибли на минах.

Около 4 часов утра два финских торпедных катера торпедой потопили парусно-моторную шхуну «Атта», около 6 часов утра захватили два безоружных буксира И-18 и «Палдиски», а затем доставили их в Хельсинки.

Около 6.20 утра лидеры «Минск» и «Ленинград» безрезультатно вели огонь по неизвестным, предположительно, финским, торпедным катерам.



Картина художника А. Блинкова «Переход из Таллина в Кронштадт»

К моменту постановки на якоря в ночь с 28 на 29 августа флот потерял 26 кораблей и судов потопленными (5 эсминцев, 3 транспорта, 1 ледокол, 2 буксира, 2 тральщика, 2 подводные лодки, 1 канонерская лодка, 2 сторожевых корабля, госпитальное судно, спасательное судно, штабной корабль, 3 катера, шаланда), 5 – повреждёнными (3 эсминца, лидер, транспорт), 2 – захваченными врагом, пропала без вести 1 наливная баржа.

Переход 29 августа

В 5.40 с наступлением рассвета боевые корабли отрядов главных сил, прикрытия и арьергарда снялись с якоря и полным ходом, до 27 узлов, ушли на Кронштадт.

В отряде главных сил исправными оставались крейсер «Киров» и эсминец «Сметливый», в отряде прикрытия – лидер «Ленинград».

Эсминец «Суровый» сопровождал подорвавшийся «Славный», эсминец «Свирепый» буксировал получивший тяжёлые повреждения эсминец «Гордый».

Около 6.30 утра торпедные катера окончили спасение личного состава с транспорта «Луга» и безрезультатно пытались потопить его артиллерийским огнём. По обнаруженным разрывам расположение транспорта засекла немецкая береговая батарея с полуострова Юминда, потопившая пустой транспорт.

До момента выхода кораблей и конвоев из зоны минного заграждения утром 29 августа на минах погибли сторожевой корабль «Снег», транспорт «Балхаш», спасательное судно «Колывань», два неустановленных судна (предположительно, посыльное судно «Юпитер» и буксир «Вильми»).

В 5.30 утра над конвоями появился первый немецкий самолёт, потом пролетало несколько разведчиков, примерно с 7.00 утра начались непрерывные авианалёты.

Пользуясь близостью своих аэродромов (не более 100 километров) и практически полным отсутствием советской авиации, немецкая авиация обрушилась на тихоходные конвои, к тому же имевшие крайне слабое зенитное вооружение. Немцы выбирали самые крупные цели, практически не получая серьёзного огневого противодействия.

У острова Родшер в 13.15 погиб транспорт «Аусма» с гарнизоном Палдиски, около 1200 бойцов.

В 15.10 был потоплен транспорт «Тобол», в 16.15 – транспорт «Калпакс» (на нём после более чем 40 атак авиации погибло более 1100 человек, в том числе 700 раненых), в 18.00 – транспорт «Алев», в 18.10 – транспорт «Атис Кронвалдс», в 18.20 – танкер № 12, в 20.30 – транспорт «Вторая Пятилетка», после 21.00 – транспорт «Вормси» и буксир «Вента».

Около 20.00 от подрыва на мине погиб тральщик «Краб», затем тральщик «Барометр». У трёх из пяти тральщиков, за которыми шёл отряд главных сил, в результате «затраливания» минных защитников были перебиты тралчасти. С утратой этих тральщиков потери флота резко возросли.

Получили сильные повреждения и выбросились на острова Финского залива транспорты «Иван Папанин», «Лейк Люцерне», плавмастерская «Серп и Молот» с новейшим оборудованием и большим количеством запчастей для корабельных механизмов, преимущественно для подлодок.

Были повреждены транспорты «Скрунда», «Ярвамаа», «Шяуляй», все они были добиты немецкой авиацией на следующий день.

Кроме этого, получили повреждения, но добрались или были отбуксированы до Кронштадта канонерская лодка «Аргунь», подводная лодка «Калев», ледокол-буксир «Тасуя», транспорт «Казахстан» и торпедный катер ТКА-74.

Два посыльных катера пропали без вести, а судно-ловушка «Хийусаар» было выброшено волнами на остров Гогланд.

Корабли главных сил стали прибывать в Кронштадт 29 августа с 17.20. До конца дня 29 августа туда дошли 24 корабля и судна, в тот же день в базу на остров Гогланд прибыли 16 небольших судов и катеров.

29 августа погибло наибольшее количество эвакуированных бойцов и гражданских лиц.

Температура воды в Финском заливе была около 14 градусов. Немецкие самолёты безжалостно расстре-

Сторожевые катера спасают людей с подорвавшегося на мине транспорта «Луга»

ливали находившихся в воде людей. На эсминце «Яков Свердлов» погиб первый председатель Совета народных комиссаров Эстонской ССР Йоханнес Лауристин.

Героическими действиями экипажей остальных кораблей и судов под огнём вражеской авиации было спасено в море более 9300 человек, ещё свыше 6100 человек сошли на остров Гогланд с подошедших к нему горящих или прибуксированных повреждённых кораблей. Для спасения людей в море высылались корабли из Кронштадта, с Гогланда и с острова Лавенсаари, на их счету тысячи спасённых жизней.

Одной из причин массовой гибели кораблей было и то, что приказ командования боевым кораблям, которые прикрывали транспорты во время перехода, их командиры получили через два часа после начала операции. Так, например, 2 подлодки получили радиограмму с крейсера «Киров» о выходе из состава прикрытия, что они и сделали, уйдя полным ходом в Кронштадт.

Видя некомпетентность командования, несколько судов, вопреки приказу, пошли через южный фарватер Финского залива, благополучно достигли Кронштадта и тем самым спасли людей.

По общему мнению уцелевших участников перехода, ситуация вышла из-под контроля командования КБФ буквально с первых часов после выхода с таллинского рейда. Каждый корабль фактически предоставлялся на волю капитана, команды и пассажиров, на некоторых судах возобладал принцип «спасайся, кто может». Однако большинство командиров сумело организовать противовоздушную и противоминную оборону, борьбу за живучесть кораблей, спасение людей.

Пароход «Вирония»

Имели место случаи, когда командиры кораблей отказывались принимать на борт людей с тонущих судов, объясняя это тем, что их корабли перегружены, и начинали оказывать помощь только под угрозой применения оружия или тогда, когда по ним открывали предупредительный огонь.

Авиация Балтийского флота действовала беспорядочно, малыми силами, не в зоне действия основных сил немецкой авиации, не обеспечила прикрытие транспортов, больше летала над отрядами главных сил и прикрытия и в основном во второй половине дня. Немецкие самолёты практически безнаказанно, как на учениях, бомбили советские суда, выбирая при этом самые большие из них.

Переход из Таллина в Кронштадт – это переход сквозь минное поле, без прикрытия и продуманного руководства.

Обстановка на кораблях

На одном и том же корабле можно было видеть примеры и героизма, и трусости.

Эсминец «Калинин», получивший пробоины в корпусе, несколько часов держался на плаву, медленно погружаясь в море. Первыми тонущий корабль, вопреки уставу, традициям и этике, покинули его командир капитан 3-го ранга Стасов и военком батальонный комиссар Шишов. Стасов, отойдя на шлюпке на 100-150 метров от борта и почувствовав себя в безопасности, отдал команду: «Помощник, спасай людей!» В это же время помощник командира капитан-лейтенант Руссин, воентехник Юрченко, старший лейтенант Миронов, начальник службы снабжения Чеклуев оставались на обречённом корабле до последнего, выносили раненых, помогали находить средства спасения и показывали пассажирам, как ими пользоваться. Они сошли в воду вместе с оставшимся личным составом.

После попадания авиабомбы в транспорт «Казахстан» и возникновения пожара находившийся на корабле генерал-майор Зашихин не только не принял никаких мер к организации тушения пожара и пресечению начавшейся паники, но сошёл на первый подошедший к борту катер и ушёл от транспорта. Вслед ему неслись выкрики красноармейцев и краснофлотцев: «Открыть огонь по уходящему на катере Зашихину!» Люди героически потушили пожар, черпая воду из-за борта касками. «Казахстан» своим ходом пришёл в Кронштадт.

Транспорт «Вирония», имевший на борту значительную часть управления 10-го стрелкового корпуса, а также бойцов и командиров различных частей гарнизона, был повреждён авиабомбой, разорвавшейся рядом с его машинным отделением. Корабль потерял ход, выпущенные пары окутали палубу, началась паника, многие бросались в море. Однако вскоре выяснилось, что «Вирония» может самостоятельно держаться на плаву. Паника улеглась, оставшиеся на борту люди начали спасать находившихся в воде. Поднять на борт удалось не всех. «Виронию» взяло на буксир спасательное судно «Сатурн», на котором находилось

около 800 человек, но пройдя несколько кабельтовых, «Сатурн» подорвался на мине. Люди с «Сатурна» перешли частью на «Виронию», частью – на находившийся поблизости буксир. Этот буксир, нагруженный до предела, вскоре сам был торпедирован и сразу пошёл ко дну. Из 800 человек, находившихся на борту «Сатурна», удалось спастись лишь немногим. Приблизительно в 22 часа «Вирония» подорвалась ещё раз (по другим сведениям, была торпедирована) и в течение 1-2 минут затонула.

В 21.40 в параване одного из лучших боевых кораблей «Минск» взорвалась мина. Корабль дал течь, команда начала борьбу за его живучесть. В 22.15 к нему подошёл миноносец «Скорый», чтобы взять на буксир, но через 15 минут он, подорвавшись на мине, переломился пополам и через 15 минут затонул. Спущенные с «Минска» шлюпки смогли спасти только 44 человека. В 22.45 лидер встал на якорь, так как тральщики ушли. Борьба за его живучесть продолжалась всю ночь. В 6.20 «Минск» двинулся дальше следом за тральщиком «Гак» и лидером «Ленинград». В 6.52 вахтенный начальник «Минска» зафиксировал первый за тот день налёт вражеской авиации. С той минуты и до 10.03, т.е. за 3 часа с небольшим немцы произвели в общей сложности 7 налётов на караван. В 10.35 на «Минске» увидели два советских самолёта-разведчика. В 11.20 в вахтенном журнале появилась запись: *«Нас сопровождают истребители»* (первые за два дня). В 17.16 «Минск» пришвартовался в Кронштадте

В вахтенном журнале эсминца «Суровый» за 28 августа 1941 года записано:

«18.20. Впереди по курсу подорвался большой транспорт, наполненный людьми.

18.22. Подорвавшийся транспорт вместе с людьми ушёл под воду.

18.25. Впереди по курсу подорвался транспорт с людьми.

18.30. Подорвавшийся транспорт с людьми ушёл под воду...

19.30. Впереди по курсу подорвался какой-то корабль буксирного типа.

20.25. Впереди по курсу взорвалась большая подлодка.

20.26. Рассеялся дым, и впереди на месте подлодки была ровная поверхность моря.

20.35. Впереди крейсера „Киров" появился колоссальный столб огня и дыма.

20.40. Сзади, в районе, где примерно должна находиться „Вирония", появился колоссальный столб огня и дыма.

20.50. Справа, обгоняя, шёл какой-то небольшой транспорт. Взрыв – чёрный дым.

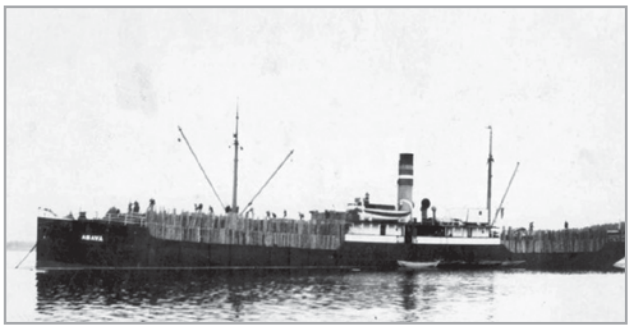
20.51. Чёрный дым рассеялся, транспорта не оказалось.

22.10. Прямо по носу подорвался транспорт.

22.58. Справа по борту подорвался транспорт на мине.

23.24. Подорвался какой-то корабль».

Названия погибших кораблей в вахтенном журнале «Сурового» отсутствуют.



Довоенное фото парохода «Атис Кронвалдс», потопленного люфтваффе 29 августа

30 августа

В этот день в Кронштадт продолжали прибывать отрядами и разрозненно уцелевшие корабли и суда – всего 107 единиц.

Немецкая авиация при хорошей видимости бомбила острова Гогланд и Лавенсаари, гавань и транспорты, добивая уцелевшие корабли (разбито и потоплено 6 единиц). Были новые жертвы.

30 августа началась перевозка спасённых бойцов, членов команд и граждан с Гогланда в Кронштадт и Ленинград. В этой операции, продолжавшейся до 7 сентября 1941 года, было задействовано 87 единиц флота. Всего эвакуировали 11 049 человек.

Прибывшие корабли включились в оборону Ленинграда: их артиллерия вела обстрел рвавшегося к городу противника. Доставленные кораблями армейские и флотские части, направленные на сухопутный фронт, присоединились к рядам защитников города.

Погибшие корабли

Балтийский флот в этом трагическом переходе понёс колоссальный потери.

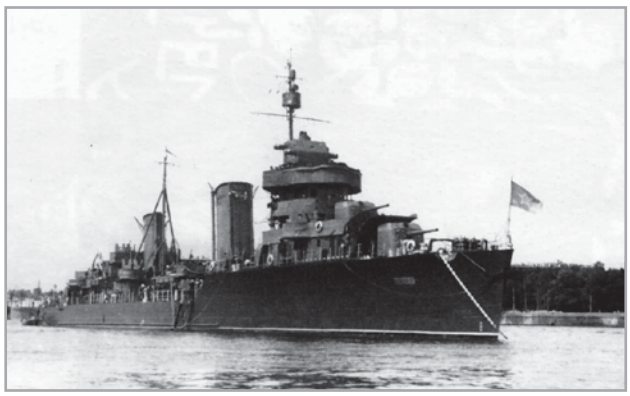
Вопрос о потерях в корабельном составе остаётся спорным, оценки историков и авторов публикаций на эту тему значительно отличаются друг от друга.

Так, в официальной истории ВМФ в Великой Отечественной войне СССР говорилось о 62 потерянных военных кораблях и судах, в статье историка флота В.И. Ачкасова – о 50 погибших кораблях и судах, в труде Г.А. Аммона – о 52 кораблях и судах, в других статьях и книгах называются цифры от 8 до 19 боевых кораблей и от 19 до 51 транспортов и вспомогательных судов.

Потери в боевых кораблях во время Таллинского перехода составили 19 единиц:

Эсминец «Гордый»

Довоенное фото парохода «Шяуляй», потопленного люфтваффе 29 августа



Лидер эскадренных миноносцев «Минск» на Неве, 1945 год

• 5 эскадренных миноносцев («Скорый», «Артём», «Володарский», «Калинин», «Яков Свердлов»),
• 2 подводные лодки («С-5», «Щ-301»),
• 3 сторожевых корабля («Снег», «Топаз», «Циклон»),
• 2 тральщика (№ 56 «Барометр», № 71 «Краб»),
• 1 канонерская лодка («И-8»),
• 2 сторожевых катера (№ 197зав, ПК-233),
• 1 торпедный катер (№ 103),
• 2 пограничных катера (К-290, К-297),
• 1 судно-ловушка («Хийусаар»).

Потери транспортов и вспомогательных судов составили 43 единицы:

• 18 транспортов («Эверита», «Луга», «Иван Папанин», «Ярвамаа», «Алев», «Калпакс», «Атис Кронвалдс», «Балхаш», «Найссаар», «Эргонаутис», «Тобол», «Аусма», «Скрунда», «Вторая Пятилетка», «Элла», «Шяуляй», «Лейк Люцерне», «Вормси»),
• 1 штабной корабль («Вирония»),
• 1 танкер (№ 12),
• 1 ледокол («Кришьянис Валдемарс»),
• 7 буксиров (ОЛС-7 «Колыма», ЛП-5 – он же С-101, «Вильми», КП-18, «Вента», И-18, «Палдиски»),
• 2 спасательных судна («Сатурн», «Колывань»),
• 1 плавмастерская «Серп и Молот»,
• 1 гидрографическое судно («Восток»),
• 1 посыльное судно («Юпитер»),
• самоходная баржа ТТ-1,
• 2 катера (ВР-6, Ш-1),
• 1 шаланда («Петергоф»),
• 2 баржи (ТТ-1, НБ-21),
• 1 парусно-моторная шхуна («Атта»),
• 3 мотобота (№ 56 «Механизатор», № 61 «Капитан», № 62 «Вейно»).

Из общего количества в 62 единицы боевых кораблей, транспортов и вспомогательных судов причины гибели следующие:

• погибли на минах – 31 (15 боевых кораблей и 16 транспортов и вспомогательных судов),
• от действий авиации врага – 19 транспортов и вспомогательных судов,
• уничтожен береговой артиллерией – 1 боевой корабль,
• потоплено торпедой вражеского катера – 1 судно,
• авария (столкновение с другим кораблём при уклонении от бомб) – 5 (1 боевой корабль и 4 судна),
• причина гибели неизвестна – 3 (2 корабля и 1 судно).

Жертвы

Относительно человеческих жертв во время Таллинского перехода противоречия среди авторов ещё более значительны, чем относительно потерь в кораблях.

В разных источниках приводятся разные данные. Эвакуация проходила в спешке, перепись бойцов и гражданских лиц проводилась частично, либо не проводилась вообще. Многие списки бойцов затонули вместе с кораблями. Общую картину потерь и ситуации в целом определить невозможно. Многие историки до сих пор спорят о потерях.

Вице-адмирал Трибуц в своих мемуарах называл цифру около 5000 погибших. Эту же цифру подтверждал его начальник штаба адмирал Пантелеев в своей книге. Нарком ВМФ Н.Г. Кузнецов доложил И.В. Сталину, что из 20 000 эвакуированных доставлено только 12 225 человек (следовательно, погибли 7775 человек). В официальном издании Главного штаба ВМФ «Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне» названы потери около 10 000 человек. В советской печати количество вывезенных в Кронштадт войск оценивалось от 16 до 18 тысяч человек. В «Хронике Великой Отечественной войны Советского Союза на Балтийском море и Ладожском озере» утверждается, что в Кронштадт прибыли 12 225 человек.

В монографии А.В. Платонова приводится общее число перевезённых людей – 28 900 человек, включая гражданских, и число погибших – около 11 000, включая 3000 гражданских лиц, но без учёта экипажей погибших кораблей и судов. В монографии профессора капитана 1-го ранга В.Д. Доценко «История военно-морского искусства», вышедшей в 2005 году, приводятся в разных главах сразу три цифры погибших – более 12 000, более 14 000 и более 18 000. На мемориальной доске в память погибших участников Таллинского перехода указано 10 903 погибших. По утверждению Р.А. Зубкова, из Таллина вышли 41 992 человека (включая экипажи, войска, гражданских лиц), доставлены в итоге в Кронштадт 26 881 человек, погибло 15 111 человек (8600 военнослужащих флота и 143 вольнонаёмных флота, 1740 бойцов сухопутных войск, 4628 гражданских лиц).

Наибольшее число людей погибло на транспорте «Балхаш» (3815 человек), штабном корабле «Вирония» (2259 человек), транспортах «Алев», «Атис Кронвалдс», «Калпакс» и «Ярвамаа» (на всех четырёх

– 2528 человек), на транспортах «Эверита» (1550 человек), «Найссаар» (1500 человек), повреждённом транспорте «Казахстан» (не менее 600 человек), транспорте «Элла» (602 человека).

Наибольшие потери КБФ понёс на траверзе полуострова Юминда, несколько десятков кораблей лежат там под водой до сих пор.

Итоги операции

Основные силы флота прибыли в Кронштадт и приняли участие в обороне Ленинграда, в поддержке сухопутных частей огнём с моря. При этом понесённые потери КБФ были очень тяжёлыми, а урон противника оказался мизерным (3 самолёта, один из которых был сбит зенитным огнём кораблей, второй – силами ВВС, третий разбился при посадке от полученных повреждений). Многих потерь можно было бы избежать, если бы не многочисленные ошибки и недостатки при проведении операции.

Промедление с началом эвакуации привело к спешке, так что погрузка людей на суда велась уже под огнём вражеской артиллерии.

Спешка с проведением операции вызвала дезорганизованность, ведь план перехода и прикрытия конвоев разрабатывался в течение нескольких часов, был доведён не до всех командиров и гражданских капитанов.

Несогласованность действий Главного командования Северо-Западного направления, Ленинградского фронта и Балтийского флота и боязнь принятия самостоятельных решений в высшем командном звене вносили хаос.

Командование Балтийского флота практически не осуществляло единого руководства операцией при переходе и первым спешно убыло в Кронштадт, командиры всех отрядов и конвоев действовали каждый по своему усмотрению.

Практически полностью отсутствовало авиационное прикрытие, а имевшиеся силы ВВС флота не были задействованы в полную силу (выполнили всего 168 боевых вылетов на прикрытие боевых кораблей, вражеская авиация получила полную свободу действий над конвоями), действовали только вблизи своих баз (не использовались подвесные баки с топливом), не была использована реальная возможность бомбовых ударов по аэродромам врага.

Транспорты с войсками и гражданскими лицами имели крайне слабое зенитное вооружение, многие не имели его совсем.

Разведка вообще и разведка минной обстановки в Финском заливе и вражеской береговой артиллерии, в частности, отсутствовала, т.к. немецкий флот сделал минные постановки до 22 июня. Итог этого – неверные решения командования (выбор маршрутов движения, расстановка сил на переходе и т.д.).

Память

Память о Таллинском переходе до сих пор не увековечена по достоинству. Хотя об этой трагедии и о проявленном участниками перехода героизме должны знать люди.

Эсминец «Сметливый»

28 августа 1978 года был установлен памятник на мысе Юминда полуострова Юминданина – гранитный валун и мемориальная доска в окружении морских мин.

Через год памятник реконструировали. Сам камень установили на гранитный постамент, ограждающие мемориал мины перекрасили в чёрный цвет и несколько отодвинули от памятника. К камню были прикреплены листы меди, символизирующие носовые части кораблей. В 90-е годы памятник разграбили. Исчезли изначально присутствовавшие в композиции якорь, памятные таблички, изготовленные из меди, а также носы кораблей.

Но в 2001 году мемориал на мысе Юминда был отреставрирован. Сегодня памятник находится в хорошем состоянии, у его подножия постоянно лежат венки.

В Санкт-Петербурге в 2011 году была установлена мемориальная доска на стене Военно-морское училища имени М.В. Фрунзе (в настоящее время Морской корпус Петра Великого), она сделана на средства участников Таллинского перехода и их родственников.

Литература

Аммон Г.А. Надводные силы советского Военно-Морского Флота в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. – М, 1982.

Ачкасов В.И. Операция по прорыву Краснознамённого Балтийского флота из Таллина в Кронштадт. Август 1941 // «Военно-исторический журнал», 1966, № 10.

Доценко В.Д. История военно-морского искусства. Судостроение, 2005.

Зубков Р.А. Таллинский прорыв: 1941 год и сегодняшний день // «Независимое военное обозрение», 24 сентября 2010.

Зубков Р.А. Таллинский прорыв Краснознамённого Балтийского флота. – М: Кучково поле, 2012.

Кузнецов Н.Г. Курсом к победе. – М: Голос, 2000.

Платонов А.В. Трагедии Финского залива. – М: Эксмо; СПб: Terra Fantastica, 2005.

Трибуц В.Ф. Балтийцы сражаются. – М: Воениздат, 1985.

Энциклопедия кораблей

BF

Фото Интернет-ресурс

РАССКАЗ О ВАЛЕНТИНЕ ВИЛЛЕМСОО

THE STORY ABOUT VALENTIN VILLEMSOO

Журнал «BALTFORT» предлагает читателям рассказ о ветеране Эстонского стрелкового корпуса майоре Валентине Виллемсоо. В 1941 году он вступил добровольцем в Красную армию, участвовал в обороне Таллина, выжил в Таллинском переходе, был в блокадном Ленинграде, сражался в составе 3-й ударной армии Калининского фронта, освобождал город Великие Луки, известие о победе встретил во Ржеве, отдал военной службе 31 год.

Валентин Йоханнесович Виллемсоо родился 2 апреля 1923 года в деревне Кодасоо волости Куусалу Харьюмааского уезда Эстонии.

Отец его, деревенский кузнец, подковывал лошадей, ремонтировал повозки. Мать работала дояркой.

В семье было трое детей – Валентин, его брат и сестра.

В 1936 году Валентин окончил шестилетнюю школу, в 1940 году – 10 классов 1-ой средней школы им. Густава Адольфа в Таллине (эта старинная школа известна тем, что её в 1631 году основал шведский король Густав Адольф).

Затем юноша поступил в Таллинский педагогический институт (тогда он назывался педагогическим семинаром), но успел окончить только один курс.

После окончания первого курса надо было пройти практику. Валентин устроился на работу в волостной исполком старшим пионервожатым, для этого вступил в комсомол. В Харьюмааском районе было 7 школ, в них старшему пионервожатому предстояло проводить занятия, организовывать пионерскую работу среди учащихся. Между школами Валентин перемещался на велосипеде. Зарплата у пионервожатого тогда была хорошей – 250 рублей. Деньги были необходимы молодому человеку для дальнейшей учёбы.

Однако работать пришлось совсем недолго. Старший пионервожатый успел провести по одному собранию по истории СССР и истории пионерской организации только в двух школах. Мероприятия проходили торжественно, на них присутствовали учителя, родители, пели «Катюшу», повязывали пионерские галстуки. А потом педагогическую карьеру пришлось прервать – началась война.

3 июля Валентин Виллемсоо вступил добровольцем в Красную армию, хотя не был военнообязанным и ещё не подлежал призыву.

Был мобилизован в 20-й истребительный Харьюмааский батальон, боровшийся в тылу против антисоветских действий. Однако в районах, где жили рабочие, народ в основном поддерживал Советскую власть. В Таллине батальон охранял волостные управления. Формы у бойцов не было. Им выдали только винтовки и боезапас.

22–24 августа батальон находился в сорока километрах от Таллина.

Курсант Подольского военно-пехотного училища Валентин Виллемсоо. 1944 год

Когда немцы начали бои в предместьях эстонской столицы, батальон вошёл в состав 1-го Эстонского егерского коммунистического полка и оборонял город.

В последний день обороны Таллина Валентин был ранен в руку и направлен в военный госпиталь, а затем 27 августа – на корабль «Калпакс» для эвакуации в Ленинград. Это был латвийский торговый пароход, переполненный эвакуировавшимися людьми, среди них были раненые, женщины и дети. Виллемсоо попал в трюм с углём. Ему выдали простыню, которая тут же стала чёрной.

28 августа с утра был шторм, и готовые к отплытию корабли не могли выйти в море. Лишь после обеда они отправились в тот страшный переход на Ленинград.

Как только корабли отошли от островов, их сразу начали бомбить финские самолёты.

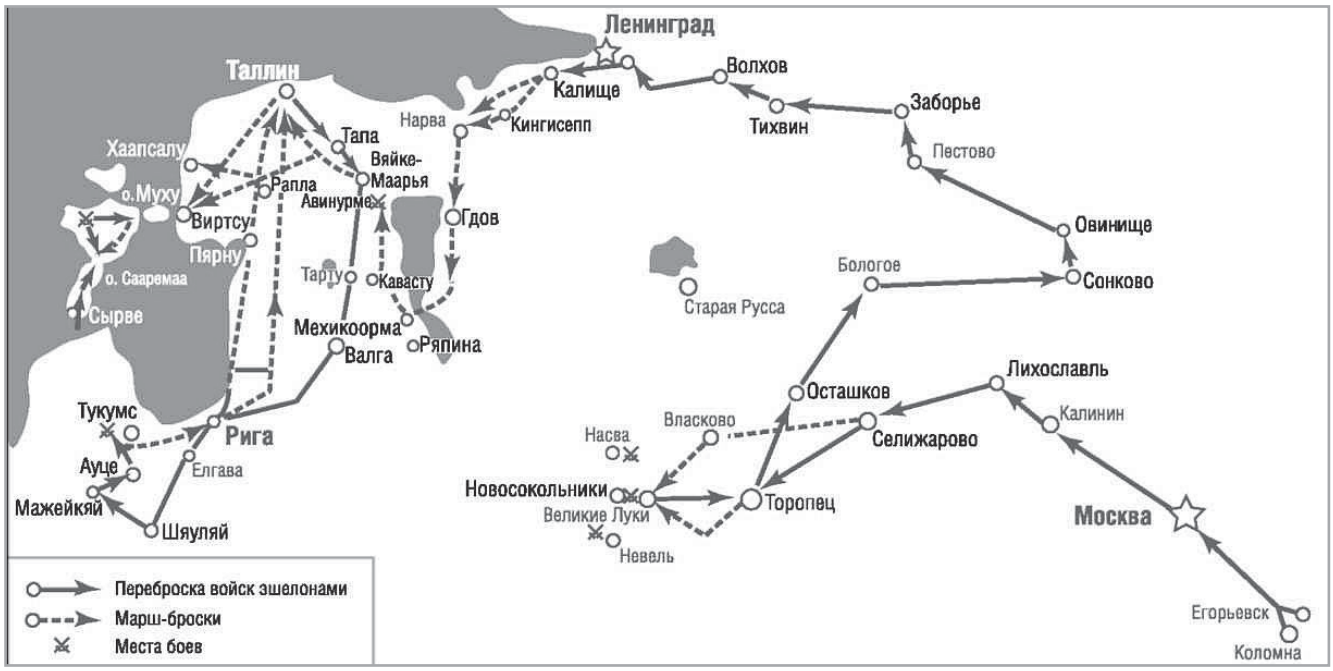
Первым погиб корабль «Эльга».

«Калпакс» маневрировал, уворачиваясь от опасности.

С наступлением ночи корабли стояли, не двигались, ведь Финский залив был напичкан минами.

Утром 29 августа продолжили ход. Бомбёжки возобновились. «Калпакс» маневрировал, уклонялся от бомб, но в 5 часов произошло первое попадание авиабомбы. Политработник смог остановить поднявшуюся было панику. Все успокоились. Но бомбёжки и обстрел продолжались. Одна бомба попала в трюм судна, другая – в операционную. «Калпакс» начал тонуть. Валентин выскочил на палубу, схватил одну из многочисленных лежавших вокруг досок, бросил её за борт, спрыгнул сам и поплыл прочь от корпуса судна.

Вскоре «Калпакс» ушёл под воду. Много людей утонуло вместе с ним: раненых, женщин, детей. Уцелевшие держались за сброшенные с корабля доски. Валентин умел хорошо плавать. Через некоторое время ему удалось прибиться к небольшой деревянной будке, смытой с палубы судна. Вместе с ним пристанище на ней нашли ещё 4 человека.



Боевой путь 8-го Эстонского стрелкового корпуса

Тогда утонуло много людей, а находившихся на поверхности воды расстреливали с вражеских самолётов. Во время налётов и обстрелов приходилось нырять в воду, а потом опять устраиваться на плоту.

Ночью начался небольшой шторм, поднявшаяся волна смыла двоих товарищей по несчастью, а будку разнесла. До утра втроём просидели на импровизированном плоту, собранном из плававших досок. Температура воды была примерно 14 градусов. Сидели, сжавшись, подогнув под себя ноги, руки к утру еле двигались, ноги – нет.

Тогда же ночью затонули три находившихся неподалёку парохода, среди них был «Атис Кронвалдс». Сначала они долго горели на воде.

Утром взошло солнце. Стал виден остров Суусаари (Гогланд).

Переживших страшную ночь людей сняли с плота моряки подошедшего сторожевого катера и доставили в Кронштадт. 18 часов потерпевшие провели в воде посреди Финского залива.

Всего с корабля спаслось 70 человек, а первоначально было на борту 1260 человек.

В Кронштадте раненых доставили в госпиталь. Виллемсоо сделали перевязку. Раненая рука у него опухла, загноилась от долгого пребывания в морской воде, её потом долго лечили. 31 августа всем выдали военную форму, и Виллемсоо стал солдатом Красной армии. Потом Валентин проходил лечение в госпитале в Ленинграде.

После выписки в январе 1942 года красноармейца Виллемсоо направили в 36-ю стрелковую бригаду, в составе которой он участвовал в работах по очистке оказавшегося в блокаде города. Валентин знал, что такое блокадный паёк, 300 граммов хлеба и разбавленная тёплой водой мука.

В блокадном Ленинграде Валентин Виллемсоо находился до марта 1942 года, когда создали Эстонскую стрелковую дивизию, маршевый батальон. В начале марта 1942 года в составе этого эстонского маршевого батальона дивизии по Дороге жизни он был вывезен через Ладожское озеро на Большую землю.

Дивизию отправили в тыл на переподготовку. Приехали в Свердловскую область, в Камышловский район. Военно-учебный лагерь Порошино располагался у реки Пымша.

Там шло формирование 7-ой эстонской стрелковой дивизии. Офицерский состав и политработников было приказано подбирать из эстонцев или военнослужащих других национальностей, владевших эстонским языком.

С октября 1942 года, согласно директиве наркомата обороны, все эстонцы и все граждане Эстонской СССР призывного возраста подлежали направлению только в эстонские воинские части. Основной костяк этих подразделений составили имевшие опыт участники боёв, а также те, кто был призван из запаса и имел военные специальности, их равномерно распределяли по подразделениям.

С Урала 7-ю эстонскую стрелковую дивизию отправили на фронт. Совершив 130-километровый марш-бросок, эстонские части в декабре 1942 года в составе 3-й ударной армии Калининского фронта участвовали в операции по освобождению города Великие Луки. Бои были тяжёлыми, кровопролитными. 10 декабря состоялся штурм города. Немцы хорошо укрепили его, сражаться приходилось за каждую улицу.

Накануне штурма в частях 7-й Эстонской стрелковой дивизии лично побывал представитель Ставки Верховного главнокомандования генерал армии Г.К. Жуков. Впоследствии он с похвалой отозвался и высоко оценил подвиг эстонских воинов в Великолукской наступательной операции.

В сражениях за Великие Луки эстонские части понесли значительные потери, особенно в офицерском составе: погибли или были ранены почти все командиры взводов, рот и батальонов. Из строя выбыло около 75 % всего личного состава 8-го Эстонского стрелко-

Эстонцы-генералы Советской армии в конце Великой Отечественной войны

вого корпуса. В 249-й дивизии из-за ранений, полученных на поле боя, вышли из строя все командиры полков. В течение 1943 года в строй эстонских частей вернулось около 70 % выздоровевших после ранений бойцов.

Рядовой Валентин Виллемсоо был связистом в составе 27-го стрелкового полка 7-й Эстонской стрелковой дивизии.

10 января 1943 года в боях за Великие Луки он получил ранение в ногу. С ранением и обморожением пальцев ног был отправлен в госпиталь. Лечился, был выписан в апреле и вернулся в свою часть, участвовал в наступательных операциях в составе Калининского и Ленинградского фронтов.

В начале марта 1944 года Валентина Виллемсоо отправили учиться в Подольское военно-пехотное училище вместе с другими отлично показавшими себя в боях 120-ю бойцами, которых набрали для пополнения офицерских кадров корпуса. Будущих курсантов лично напутствовал перед учёбой командующий 8-м Эстонским стрелковым корпусом генерал-лейтенант Лембит Пярн.

20 апреля 1945 года они окончили ускоренный курс обучения, стали пехотными командирами, получили звание младших лейтенантов и назначение об отправке на фронт в Курляндию, где были блокированы немецкие войска и где требовались офицеры. Туда брали только тех людей, у которых имелось среднее образование.

8 мая Виллемсоо вместе с другими молодыми офицерами прибыл в Москву, откуда они должны были выехать вечером на поезде. Известие о победе над Германией, о безоговорочной и полной капитуляции германских вооружённых сил застало их 9 мая уже в городе Ржеве.

221-й танковый полк «За советскую Эстонию». Май 1943 года

Во время остановки поезда на вокзале они увидели множество сбежавшихся людей, в основном это были старики. Все радовались победе и с надеждой спрашивали солдат, не видели ли те их родных на фронте. Это были тяжёлые минуты. Но это был первый день мира.

Из Ржева молодых офицеров отправили в Даугавпилс, оттуда в Курляндию. Войну Валентин Виллемсоо закончил младшим лейтенантом в должности командира взвода.

Из Курляндии эстонцы смогли отправиться домой только в

8-й Эстонский стрелковый корпус на параде в Таллине 17 июня 1945 года

июле 1945 года. Поезда не дали, и в Эстонию все пошли пешком. Из эстонского корпуса вернулось на родину 20 тысяч человек.

Валентин Виллемсоо решил продолжить службу в армии. Служил на различных должностях, 12 лет был начальником продовольственно-вещевой службы 14-й Таллинской дивизии ПВО Ленинградского военного округа.

Вышел в отставку в 1972 году в звании майора, прослужив в общей сложности 31 год.

Имеет правительственные награды, в том числе орден Отечественной войны I степени, медали «За отвагу», «За боевые заслуги», «За победу над Германией» и другие.

Служил хорошо. Но продвижения по службе не было. Сказывалось то, что родственники во время войны были в оккупации, а брат был призван в эстонский корпус немецкой армии. Брат был хорошим механиком, разбирался в электротехнике. Сформированное из эстонцев подразделение должно было прокладывать связь между оборонительными сооружениями на Атлантическом побережье. Затем его перебросили под Нарву. А в декабре 1944 года брата призвали в Советскую армию и отправили в Курляндию воевать с немцами.

Сейчас Валентин Виллемсоо живёт в Таллине.

После увольнения из армии 25 лет до 1997 года работал в издательстве «Периодика», выпускавшем газеты и журналы, в том числе «Серп и молот», «Спорт». Был начальником отдела кадров.

В. Виллемсоо у памятника на мысе Юминда

Майор Валентин Виллемсоо

Счастливо сложилась его семейная жизнь. В 1947 году Валентин Виллемсоо женился на девушке Айно. Айно в эвакуации была в Челябинске, где трудилась на крупнейшем промышленном комплексе «Танкоград», производившем танки Т-34. В мирное время Айно Арнольдовна работала начальником отдела в редакции Эстонской энциклопедии. После её кончины в 2008 году Валентин Йоханнесович полностью посвятил себя общественной работе.

Он прекрасно поёт и долгое время руководил хором ветеранов. С 1989 года возглавляет ветеранскую организацию Эстонского стрелкового корпуса. Ведёт огромную работу для фронтовиков и по сохранению памяти и истории Эстонского стрелкового корпуса. Переписывается со школьниками из Великих Лук.

Валентина отличают порядочность, ответственность, работоспособность, пунктуальность, дисциплинированность, во всех делах он известен своей принципиальностью.

У него большая семья – всего 17 человек. Сын и две дочери, 7 внучек, 3 правнука и три правнучки.

Ветеран написал воспоминания о Таллинском переходе, которые также публикуются в журнале «BALTFORT».

Валентин Виллемсоо выражает благодарность переводчице Татьяне Петровне Ерёминой за помощь при подготовке к печати его воспоминаний «На грани человеческих возможностей».

BF

Фото из архива В. Виллемсоо и Интернет-ресурс

НА ГРАНИ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ. ВОСПОМИНАНИЯ

AT THE EDGE OF HUMAN CAPABILITIES. MEMORIES

Валентин ВИЛЛЕМСОО
Ветеран Великой Отечественной войны
Ветеран Вооружённых сил СССР
Майор
Эстония
Таллин

25–26 августа 1941 года. В лесу Раудалу. В 21 начальной школе

Я оказался в числе тех воинов 1 Эстонского стрелкового полка, которые остались в живых после боёв в Кивила – Перила – Пенинги 21–24 августа 1941 года и отступили к Таллину.

25 августа в бывшем немецком посольстве на улице Тоомкунинга нас собрали для защиты Таллина в более-менее боеспособное подразделение из 30 человек, вооружённых винтовками.

Нас рассредоточили на линии обороны, тщательно выстроенной за 2 первых месяца войны, впервые увиденной мною. Линия, укреплённая моряками и пехотой, проходила вдоль лесной просеки справа от шоссе. Соседи – бойцы Латышского полка и матросы Балтийского флота. Кто-то из командиров распределил нас по окопам, показал рукой в сторону шоссе Раудалу, откуда должны были появиться немцы. Нужно было их отбить. Получив боевой приказ, остались там же отдыхать, дремали с соседом по очереди, заряженное оружие находилось рядом.

26 августа в 10 часов утра с присущей немцам (в то время) точностью они начали очередную атаку на наши укрепления. Очень плотный миномётный и пулемётный огонь противника проредил ряды защитников, и так уже очень редкие после предыдущих боёв.

Во время миномётного обстрела я был ранен в левую руку. К счастью, легко. Отполз пару сотен метров назад, латышский санитар наложил мне первую повязку. Над правой бровью также оказалась небольшая рана. Санитар приказал мне двигаться в перевязочный пункт, который находился возле первых домов на границе города. Где точно и как далеко должен был находиться этот пункт, санитар не знал, да и я не очень-то его понимал. Говорили на незнакомом для нас обоих смешанном русско-эстонско-латышском языке. Ружьё и патроны я должен был передать ему. В то время любое оружие и каждый патрон были на счету.

Переждав очередной обстрел, я начал двигаться в сторону города.

Перебегая на полусогнутых, иногда и ползком, добрался до корчмы Раудалу. Прочь от огня немецких дальнобойных орудий. Шоссе Раудалу находилось под постоянным огнём немецкой артиллерии.

Возле корчмы я пересёк шоссе, чтобы при передвижении в сторону города прикрыться в низком кустарнике, растущем по лесному склону со стороны озера Юлемисте. Один снаряд попал в крышу корчмы, полностью её разрушив.

Добравшись вдоль лесного склона до ограды первого дома по правой стороне от шоссе, я заметил нескольких раненых. Никакого перевязочного пункта там не оказалось. Принимала раненых женщина-эстонка средних лет с усталым лицом, не имевшая ни перевязочных средств, ни чего-либо для оказания первой помощи. Она сказала, что её сняли рано утром с дежурства в одной из больниц и привезли сюда принимать раненых и отправлять их на машине в город, в больницу. Раненые, способные передвигаться на своих ногах, постоянно прибывали.

Когда подъехал грузовик, мы разместились в кузове, помогая друг другу. Кто лёжа, кто сидя. Я стоял, опираясь на кабину шофёра. Раненую руку поднял вверх, чтобы уменьшить кровотечение. Повязка была уже вся пропитана кровью.

Преодолевая расстояние от передовой до перевязочного пункта, я не увидел там ни бойцов, ни одного запасного окопа или укреплённых позиций. С точки зрения обороны, это была пустая земля. Лишь в тени леса возле корчмы Лиива стоял один грузовик, в кузове которого находилась четырёхствольная пулемётная установка для противовоздушной обороны.

В город мы въезжали по Пярнускому шоссе. На месте бывшей фабрики «Калев» солдаты копали окопы, стрелковые гнёзда, устанавливали пулемёты.

На перекрёстке улиц Юурдевео – Пярнуское шоссе – Тонди случилась маленькая остановка. Что-то вроде проверки: действительно ли мы раненые, а не беглецы с фронта? Газетный киоск на углу улицы был открыт, и продавщица продавала, как мне показалось, сегодняшние утренние газеты – за 26 августа.

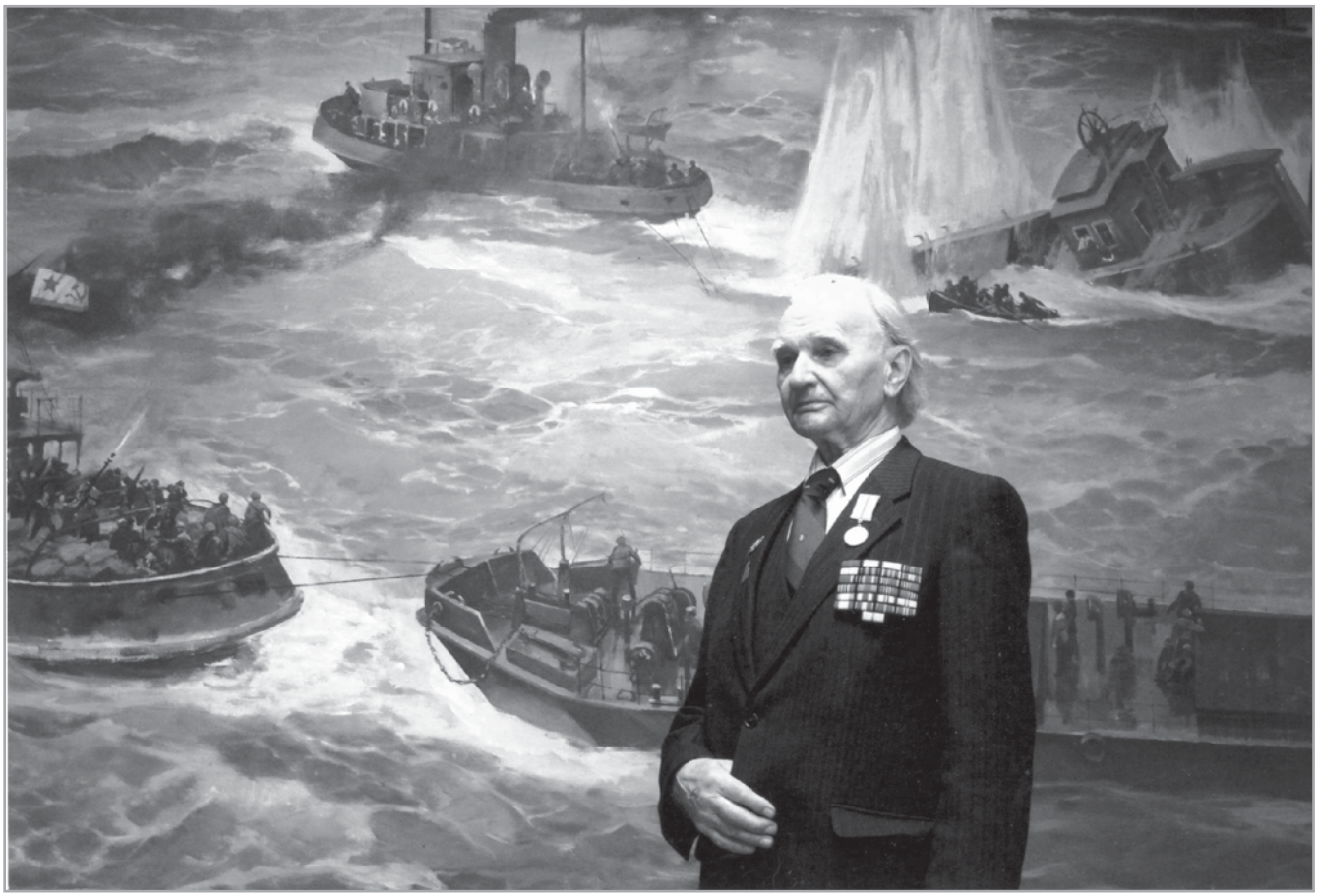
Нас привезли на улицу Рауа в 21 начальную школу, в помещениях которой располагался созданный в начале войны госпиталь. Когда мы приехали, там уже находилось очень много раненых. Чтобы попасть к санитарам и врачам в приёмную, начинавшуюся в вестибюле за дверью главного входа в школу, нужно было выстоять в очереди.

Ранеными занимались молодые медсёстры и врачи-женщины. Среди них в числе сестёр-санитарок были преимущественно эстонские девочки старшего школьного возраста в белых халатах.

Я дал о себе знать на эстонском языке, и меня взяли на перевязку вне очереди. Врач-хирург, эстонец по национальности, осмотрел мою рану и назначил лечение. Кто он был – не знаю.

Врач и сёстры удивлялись и выспрашивали, как я, эстонский парень, оказался здесь среди раненых.

После перевязки в том же помещении следовала регистрация раненых и заполнение истории болезни. Этим занималась одна из госпитальных работниц.



Валентин Виллемсоо в музее «Дорога жизни» на Ладоге

При написании моего имени на русском языке помог мой комсомольский билет.

Одна женщина, по моим предположениям, отвечающая за эвакуацию раненых, составляла время от времени группы для их отправки на одном автобусе и грузовике в порт для эвакуации в Ленинград. В первую очередь в кузове грузовика размещали тяжелораненых на носилках, передвигавшихся на своих ногах – в автобусе. Меня в этот день не вызвали, и никто не проявлял ко мне никакого интереса. Я не представлял себе, что означает эвакуация на корабле. В Россию…

К вечеру сёстры отправили часть раненых, в том числе и меня, на верхний этаж школы в класс, переоборудованный под палату, с заправленными постелями, как в настоящей больнице. Эстонский врач-мужчина поинтересовался, где я получил ранения, где линия фронта, как далеко немцы от Таллина. Ни одного русскоговорящего врача я не встретил.

На обед, который был одновременно и ужином, принесли гречневую кашу, хлеб, чай. Гречневую кашу я ел впервые в жизни, а чёрный эстонский хлеб – в последний раз на долгие годы вперёд.

Сквозь окна доносилась стрельба артиллерии со стороны Ласнамяе и Юлемисте. В районе целлюлозного завода на Юлемисте виднелось огромное зарево пожарища.

Среди раненых я не встретил других эстонцев.

Заснуть не получилось. В палате происходило постоянное движение: кто приходил на своих ногах, кто с помощью сопровождавших, кого выкрикивали на эвакуацию. Эвакуация продолжалась всю ночь.

Свои мысли – в полном беспорядке. Что будет дальше? Удрать и бежать домой. Ведь здесь никого не держат насильно. Никакого контроля за присутствием раненых на месте не было.

Но ведь известно, что немецкие оккупационные власти разыскивают таких, как я. Представитель коммунистической молодежи, доброволец Советской армии против немцев.

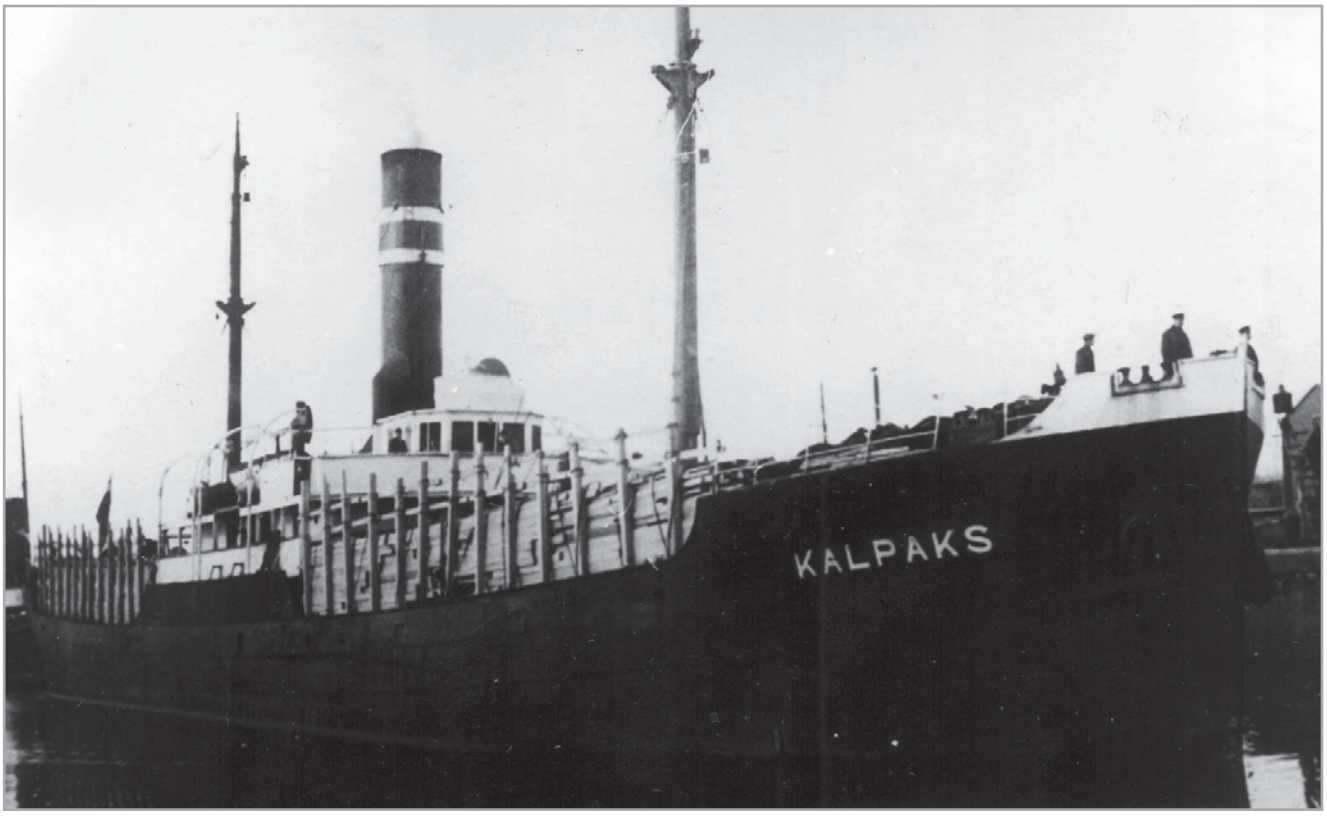
Военное время часто диктует свои неписаные законы. Приговоры суда часто противоречат законам, исполнение приговоров – в порядке самосуда. Основной способ наказания – расстрел. Инстинкт подсказывал, что и с этим необходимо считаться. И я считался. Взвесил всё в пользу эвакуации. Было ли это правильным решением – время покажет.

27 августа 1941 года. На таллинском рейде. На корабле «Калпакс»

На следующий день рано утром, как раз на восходе солнца, определили и меня в состав очередной группы для эвакуации, которая не прекращалась всю ночь. В этот раз брали тех, кто мог передвигаться сам и у кого в истории болезни значилось «подлежит эвакуации». У легкораненых, в том числе и у меня, такой записи не было. Эту запись нам сделали теперь в срочном порядке перед посадкой в автобус.

Я успел оставить медсестре-эстонке домашний адрес с просьбой сообщить домой, что я эвакуируюсь в Ленинград.

Нас поместили в автобус столько, сколько влезло. В сопровождении работницы госпиталя нас отвез-



Довоенное фото парохода «Калпакс». Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

ли в торговый порт на причал со стороны Кадриорга. Большой корабль с мачтами, похожий на яхту, только-только отдал концы и отчалил от пристани на пару метров. Палуба корабля, механизмы, прочие свободные места, куда только можно примоститься, были заполнены ранеными и вооружёнными солдатами, один подле другого, плечом к плечу. На этот корабль не поместился бы больше ни один человек. Я удивился, как можно выйти в море с такой большой перегрузкой людей на палубе? Первая же большая волна смыла бы их всех с палубы. Можно было предположить, что этот корабль-яхта перевозил эвакуировавшихся на другой, больший корабль, стоявший на рейде. Других кораблей здесь не было: ни у причала, ни в порту вообще. Наша сопровождающая ушла выяснять у военных моряков, находившихся на причале, откуда и на каком судне дальше эвакуировать раненых. Через окна автобуса мы видели, что разговор шёл на повышенных тонах, со спорами и размахиванием руками. Стало ясно, что в этом порту эвакуация закончена. Делайте, что хотите. Наша сопровождающая осталась беспомощно стоять на причале, будто совещалась сама с собой. Что сказать раненым в автобусе? Вернулась обратно и с потерянным лицом, едва слышным голосом сообщила, что здесь в порту эвакуация больше не проводится. В автобусе воцарилась мёртвая тишина.

Эрнест Эдуард Вейнберг, капитан парохода «Калпакс»

Со стороны Кадриорга был виден большой пожар. Горели топливные цистерны, пуская большие чёрные клубы дыма. С той же стороны доносилась стрельба артиллерии, снаряды рвались в районе пожара, совсем рядом с портом. Каждую секунду порт мог оказаться под огнём артиллерии.

Вернулись в госпиталь. Мы отсутствовали около двух часов. За это время ситуация в госпитале в корне изменилась. Порядка больше не было. Всё так же прибывали раненые или их приносили. Но ими больше никто не занимался. На двух носилках лежали умершие от ран моряк и офицер пехоты.

Эстонская часть персонала – сёстры, санитары, врачи – покинула госпиталь. Русский персонал вместе с ранеными – в панике, в отчаянии от неизвестности. Раненые, которые могли передвигаться, ушли. Куда?

Через какое-то время, примерно часов в 10-11, та же женщина, которая была с нами до этого в порту, приказала уже всем без разбора занимать места в автобусе. В этот раз большинство отказалось. В автобус село около 15 раненых, в том числе и я. Возможно, отказавшихся ехать ужаснула ситуация, увиденная нами в порту во время первой поездки.

В этот раз двигались через площадь Виру по бульвару Мере в рыбный порт. На площади Виру стояло несколько длинноствольных пушек, направленных в сторону Нарвского шоссе. Начало Нарвского шоссе пытались перегородить поперёк баррикадой из поленьев.

Автобус остановился чуть дальше рыбного порта со стороны Батарейной тюрьмы, недалеко от линии берега, покрытой камнями и мусором. На воде стоял очень маленький прогулочный кораблик с названием

«Эстония». Причал заменял временный мостик из досок, лежавших прямо на камнях, по нему мы по очереди перебрались на корабль. Места, предназначенные для пассажиров, напоминали трамвайный вагон без крыши. Неужели поплывём на этом крошечном кораблике в Ленинград? Капитаном корабля был прилично одетый солидный эстонец. В лёгком плаще, с галстуком и в шляпе. Внешне война этого человека не беспокоила. Как будто перевозил обычных пассажиров в мирное время.

Я встретил среди раненых одного парня-эстонца. Познакомились, его звали Альфред Киммель, родом из Ярвамаа. Мы были собратьями по несчастью, с одинаковой судьбой, с возможностью поговорить друг с другом на родном эстонском.

Корабль вышел на рейд и приблизился к защитному барьеру, натянутому вокруг внешней границы порта. Моторная лодка, дежурившая возле преграды, открыла в ней проход, как в пастушьем загоне, и мы вышли на внешний рейд. Барьер вновь закрыли, и моторная лодка осталась там на посту. На рейде, от острова Аэгна и до Найссаара стояло очень много грузовых и военных кораблей. Все одинакового серого цвета, с большими номерами на бортах. Был также один огромный военный корабль с большим количеством пушек и маленьким двухплоскостным самолётом на катапульте, двигатель которого был закрыт брезентом.

Начавшийся день был безоблачным. Рейд хорошо просматривался с обрыва Ласнамяе. Из района, где располагались мачты радиостанции, немецкая батарея обстреливала одиночными выстрелами корабли, стоявшие на рейде. Между кораблями и береговой линией Пирита вздымались вверх водяные столбы. Часть снарядов легла на песок пляжа. Были видны огненные вспышки от выстрелов пушек. Стреляли и со стороны Пирита или Виймси. Я не видел, чтобы в какой-нибудь корабль было попадание.

Один из военных кораблей дал из пушек один залп в направлении обрыва Ласнамяе. Воздух как будто разорвало громоподобным выстрелом и звуком летевших снарядов. Уши заложило. На этот раз обстрел со стороны Ласнамяе прекратился. Катера начали устраивать на рейде дымовую завесу.

После часового перехода мы добрались до большого грузового корабля, стоявшего вблизи острова Найссаар, и подплыли к кормовому трапу, достававшему до самой воды. Возле трапа нас ждала представительница корабля. Как мы поняли, речь между нами и этой представительницей шла о том, куда же нас поместить. «Корабль полон раненых. Места больше нет. Обратно вас тоже некуда отправлять. Уж как-нибудь разместим вас», – сообщила она. Мы поднялись со своей сопровождающей по трапу на палубу.

Нас провели по правому борту через маленькое ремонтное помещение, похожее на мастерскую, дальше – в небольшой дверной проём, закрывавшийся железной дверцей, в большое полутёмное помещение. Только войдя внутрь, мы осознали серьёзность проблемы нашего размещения, о котором шла речь на трапе.

Помещение было полностью заполнено ранеными. Около сотни человек лежало очень плотно один к другому на полу в четыре ряда. Помещение с металлическими ржавыми стенами и большими открывающимися железными люками на потолке было наполовину заполнено каменным углём. Полом служили строительные доски, уложенные прямо на уголь, на них – белые простыни, подушки и одеяла. От пола до потолка – едва ли высота человеческого роста. Следовательно, все прочие помещения корабля уже были заполнены ранеными и эвакуирующимися. Последним местом для размещения раненых оставались кое-как приспособленные угольные бункеры. Мы были, по-видимому, последними, кого ещё поместили на этот корабль.

Ряды раненых уплотнили, не знаю – в который уже раз, нашлось и для нас с Альфредом одно лежачее место, с одной простынёй, подушкой и одеялом на двоих. Приходилось мириться с условием лежать обоим на одном боку либо сидеть.

После распределения мест мы начали потихоньку обживать палату угольного бункера.

Моим другим соседом был старший лейтенант, латыш, говоривший по-русски, со сквозным ранением лёгкого.

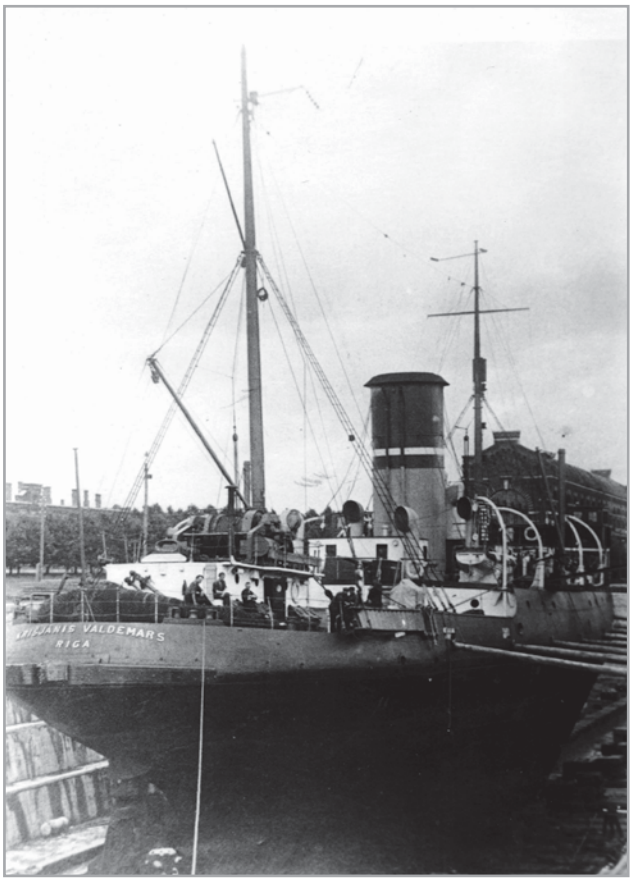
Альфред Киммель держал последнюю оборону на аэродроме Юлемисте. В бедре – сквозное пулевое ранение, кость, к счастью, не задета. Нога у него занемела от раны. О своей раненой руке с засохшей кровавой повязкой я как будто забыл на время, боли не чувствовал.

Прямо над нами в потолке бункера находилась воздушная или вентиляционная труба около метра в диаметре, выходившая на палубу. Оттуда до нас доносилась преимущественно женская речь на русском языке. Из-за слабого знания русского и из-за плохой слышимости я не понимал, о чём идёт речь. Сквозь трубу также слабо пробивался и дневной свет.

К обеду подали в тарелках суп с макаронами. Также принесли книжки для чтения на русском и латышском языках. На обложке книги я нашёл отпечаток штампа корабля с названием «Калпакс». Сосед-латыш пояснил, что мы на латышском грузовом судне (порт приписки – Рига), приспособленном под плавучий госпиталь для оказания первой помощи раненым и эвакуации из Таллина в Ленинград.

К вечеру мне пришлось, лавируя между ранеными, выйти на палубу по нужде. Для этого на корме корабля на краю борта было сооружено четырёхугольное деревянное строение. Роль отхожего места выполнял Финский залив. Я обратил внимание на большое количество пиломатериалов и строительных досок различной длины на палубе. Зачем они на корабле? Позже выяснилось. На палубе нам находиться не разрешалось. Я успел заметить, что все корабли, стоявшие на рейде, отдалились от Таллина и находились в непосредственной близости от островов Аэгна и Найссаар. Погода была тихая, облачная, накрапывал дождик. Таллин виднелся на горизонте чёрными очертаниями на фоне красных пожарищ, с едва различимыми сквозь моросящий дождь церковью Олевисте и башней Длинный Герман. Силуэт города напомнил мне рекламную этикетку на банке с кильками.

Я впервые смотрел на родной город со стороны



Ледокол «Кришьянис Валдемарс».
Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

моря, да и то на фоне пожаров, зажжённых войной. Было жаль. Вдруг вспомнилось, что у меня ведь остались отец, мама, сестра, брат. Дошло ли до них моё сообщение об эвакуации?

Я пошёл обратно в бункер.

Настроение среди раненых было очень удручающим. Кровоточили повязки, сделанные ещё в полевых условиях, у некоторых кровотечения не останавливались, была слабость от потери крови. У многих не хватало сил добраться до туалета. Нужду справляли тут же. Помощников не было. Раны не перевязывались. О нас как будто забыли врачи и сёстры.

Стоны раненых, лихорадочный бред, смрад от смеси запахов лекарств, запёкшейся крови, ржавчины стен и угольной пыли, вонь мочи, затхлый воздух в бункере не давали заснуть. Никто не делился с нами никакой информацией. Полная неизвестность в отношении настоящего и будущего.

Поспать не удалось. Изредка только чуть дремал.

28 августа 1941 года. На судне «Калпакс». Покидая таллинский рейд

Ночь прошла спокойно. Ни в прошедший день, ни ночью немецкие самолёты нас не беспокоили. Утром я вышел на палубу. Корабли всё так же стояли вблизи островов Аэгна и Найссаар. Дул сильный ветер, скорее, была даже лёгкая буря, на море вздымались волны. Я отправился обратно в угольный бункер.

Кровоточащие ноющие раны, требовавшие перевязки, по-прежнему ждали врачебной помощи. До сих пор у нас не появились ни врач, ни медсестра, ни санитар. Тяжело признавать, но в части медицинской помощи нас бросили на произвол судьбы.

В полдень или чуть позже я смекнул по гулу двигателей корабля, доносившемуся до бункера, что начали двигаться. Куда? В какую сторону? Никто нам не говорил. Предполагали, что в сторону Ленинграда. Гул двигателей породил в стенах бункера едва заметную, еле уловимую вибрацию. По-видимому, двигатели располагались рядом либо внизу, по соседству с нами.

Среди раненых возникло оживление, появилась надежда всё-таки добраться до ленинградских больниц, получить нормальное лечение. Предстоявшие опасности как будто подзабылись.

До наступления вечера случилось то, чего никто не мог предвидеть или ожидать. Вдруг через воздуховод стали доноситься крики на русском языке «Помогите!», «Спасите!». Что произошло? На какой-то корабль напали? Утопили? Пошёл на дно? Или только попадание? Торпеда? Гула самолётов слышно не было. С палубы нашего корабля доносились какие-то приказания, беготня взад-вперёд.

Крики о помощи медленно отдалялись, сопровождаемые опять только ровным гулом двигателей. Никто нам ничего не разъяснил.

Что теперь будет дальше? Только что затихшие на море взывания о помощи вселили страх перед дальнейшим плаванием. Попытки уснуть оказались безуспешными. Каждый остался один на один в предстоявшей ночи со своими мыслями, с чувством страха перед возможной опасностью.

Очередная бессонная ночь, для меня – уже третья.

29 августа 1941 года. Покидая тонущий корабль. В море посреди Финского залива

Утром – обычный выход на палубу. Начинался третий день на корабле и на море. Хорошая погода, тепло, небо ясное, вода переливается солнечными бликами. Море тихое, почти зеркальное. Подальше к северу – ещё два корабля и два небольших катера сопровождения. Все надеются вскоре добраться до Ленинграда. Берегов на горизонте видно не было.

Обратно в бункер. Я уже привык к тому, что единственным намёком на продолжающуюся поездку был шум двигателей, доносившийся до нас. Если шума нет – значит, стоим, если есть – движемся.

К сожалению, на этот раз красивая погода, спокойное море и ясное небо не продолжались долго. Не использовать такую хорошую лётную погоду – такого враг допустить не мог.

Тогда и началось всё то, что должно было случиться.

В разгар утра мы услышали сквозь воздуховод русскую речь: «Два самолёта, три самолёта, четыре самолёта». Чьи? Через мгновение с палубы корабля началась стрельба, судя по звуку – из винтовок и пулемётов. Ясно, чьи самолёты. Были слышны гул самолётов, стрельба с них, свист летевших вниз бомб.

Ясно чувствовалось, как корабль поворачивал то влево, то вправо, то торопился вперёд, то останавливался. Двигатели работали то в полную силу, то замедлялись. Иногда доносились приглушённые водой взрывы, будто чем-то тяжёлым били по борту ко-

рабля, затем следовал шум падавших столбов воды. Взрывы в воде то приближались к кораблю, то удалялись от него. Корабль сотрясало и раскачивало ударами водяных масс о корпус.

Судно маневрировало, стараясь увернуться от бомб, предназначенных ему.

А вдруг следующая бомба упадёт мне на голову? Что скрывать, смертельный страх сковал меня. Утешало то, что я был не один. Нас было тут в бункере около сотни.

Так повторялись воздушные атаки на корабль ещё и ещё раз, примерно через каждые два часа. Лётчики будто выполняли сдельную работу. Почти безнаказанно. Выстрелы с палубы из винтовок и пулемётов не очень-то досаждали самолётам. И все-таки один раз в бункер донеслось с палубы громкое «Ура!» Думаю, что попали в какой-то из самолётов. Кораблю же каждые два часа опять приходилось маневрировать, уворачиваясь от бомб.

Казавшиеся бесконечными атаки на корабль в действительности продолжались по 3-5 минут. Но что значили эти минуты, сопровождаемые стоявшей перед глазами смертью, повторявшиеся каждые 2 часа, для команды корабля, для раненых, для эвакуировавшихся. И всё-таки после каждого воздушного налёта и корабельной «пляски смерти» жизнь на палубах продолжалась, будто ничего и не случилось. Человек ко всему привыкает. По шуму двигателей я понимал, что корабль был цел и продолжал идти дальше полным ходом.

Около трёх часов дня принесли обед. В бункере появился также мужчина в форме наземных войск, в чине капитана, лет 40-45, рослый, седой, в очках. Его внешность не оставляла впечатления кадрового военного. Скорее, он был мобилизованным в начале войны резервистом.

Он сообщил нам, что половина пути до Ленинграда уже пройдена, и теперь наши самолёты придут нам на помощь и будут защищать нас с воздуха. Он был первым представителем командования корабля, кто нас наконец-то посетил, и, что главное, донёс до нас вести, вселявшие надежду. Настроение раненых поднялось. Казалось, что раны и боль забылись. Пошли разговоры, что кого в Ленинграде ждёт. Ленинград был для нас в тот момент спасительным ангелом.

Едва покончили с обедом, как через воздуховод донеслось уже в который раз за вчерашний и сегодняшний день: «Два самолёта, три самолёта…» Наконец-то, наши самолёты. На всех лицах было написано: теперь не беда, конец бомбёжкам.

Но… почти одновременно с палубы открылась стрельба из всего имевшегося оружия. В чём дело? Не наши самолёты. А где же наши, обещанные? Снова атака. Уже слышался вой пикирующего самолёта. Опять уже знакомое, ускоренное маневрирование корабля, уворачивание от бомб. Мы застыли в ожидании уже привычных взрывов и ударов водяных лавин о корабль.

Этих ударов больше не произошло…

Неожиданно раздался сильный взрыв где-то в корпусе корабля. Корабль на миг задрожал, затрепетал, как кувшинка на воде. Стенки завибрировали. С потолка и со стен вниз посыпалась ржавчина. Где-то разрывало металл, как портной рвёт ткань. Корабль накренился на нос. Что теперь случилось? Вскочили все, у кого ноги были целы. Сильный гул работавших на полную мощность двигателей на мгновение успокоил. Ведь самое страшное ещё не случилось. Ведь двигаемся вперёд на полной мощности. Но тут сразу же донёсся вой пикирующего самолёта и раздалась пулемётная очередь. Град пуль пролетел и над потолком нашего бункера. Пара пуль с красными огненными хвостами, пробив металлическое перекрытие, врезалась в кучу угля, никого не зацепив. В тот же миг в корпусе корабля произошёл новый взрыв, как будто две бомбы разрывали металл. Корабль мотнуло в обе стороны и сильно наклонило вперёд. Судя по звуку, двигатели заглохли. Две секунды могильной тишины. И вдруг вопли «Вода!», «Быстрее!»

Это был приказ к действию, к спасению своей жизни.

Все, кто мог передвигаться, бросились к выходу, толкая друг друга, путаясь в одеялах, простынях и одежде, через раненых, лежавших на полу, по доскам и углю. Побеждала только сила. Знакомая металлическая дверца и маленький дверной проём, через который можно было вырваться только по одному. Дверь открывалась наружу. Тот, кто вырывался, в толкотне опять захлопывал её обратно. Паническая толкотня. Кто сильнее, тот и впереди. Я защемил дверью пальцы левой руки и ноги. Про боль думать было некогда. Мне удалось как-то прорваться сквозь дверной проём в слесарную мастерскую. Я успел бросить взгляд влево сквозь открытую дверь большого глубокого помещения с техникой и трубами. Посреди него вздымались вверх два водяных столба. Благодаря своей силе и молодости, мне посчастливилось вырваться из нечеловеческой толкотни и выбраться на палубу. Корма корабля поднялась очень высоко, судно клонилось вперёд. Я с трудом удерживался на ногах. На палубе корабля было уже очень много людей, стоявших плотно друг к другу. По примеру других я схватил обрезок какой-то доски, бросил его через борт и прыгнул за ним. Успел смекнуть, для чего весь этот пиломатериал был погружен на корабль перед отплытием из Таллина.

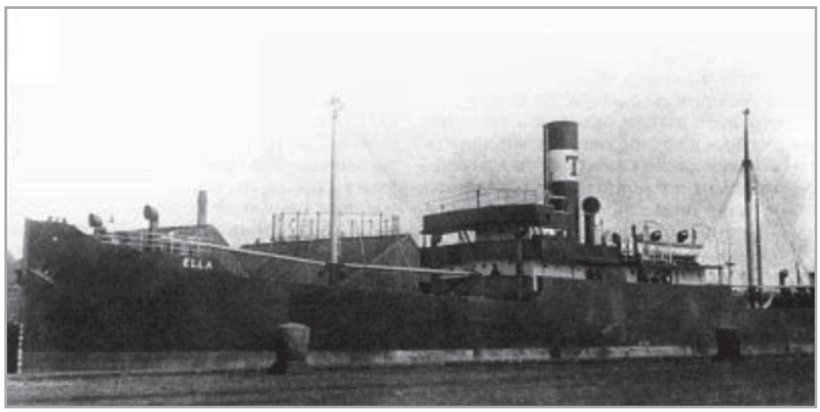
Сколько я пробыл в воздухе до момента погружения? Не помню. Не помню также, прыгнул ли я вперёд головой или ногами и как глубоко. Выныривание на поверхность воды заняло какое-то время. Тут же вцепился в какой-то обрезок доски.

Чутьё подсказало: прочь от тонущего корабля. Затянет водоворотом и людей. Я боялся и того, что какой-нибудь раненый или тонущий схватится за меня и унесёт на дно.

С корабля всё ещё прыгали в воду последние, кто мог и успел. Был и я в их числе. Сдавалось мне, что про раненых из угольного бункера просто напрочь забыли.

От корабля отделилась спасательная шлюпка, полная людей. Оба винта судна торчали над водой, один из них ещё медленно вращался, как бы прощаясь.

Вдруг корабль резко поднялся в вертикальное положение и за считанные секунды ушёл на дно вперёд носом.



Довоенное фото парохода «Элла»

Водоворот унёс с собой всех, кто был поблизости. Внизу произошло ещё два сильных взрыва, которые с напором ударили под водой по телу. Видимо, взорвались корабельные котлы.

Группа самолётов продолжала бомбить два корабля, шедших параллельным курсом к северу от нас. Оба они остались на воде после бомбёжки. Было видно, как с ближайшего к нам судна люди прыгали в воду. Из-за большого расстояния крики о помощи до нас не долетали. На дальнем корабле возник пожар. В направлении северо-востока просматривался один остров, вернее, его синий силуэт с более высокой центральной частью.

Противовоздушный огонь с катеров сопровождения не помешал самолётам. Катера продолжили свой путь в восточном направлении, не оказав никакой помощи для спасения утопающих.

Вместе с катерами исчезла и последняя надежда на спасение. Все упования – только на свои силы и на случай.

Прекратились и крики «Спасите!», «Помогите!»

29 августа 1941 года. Схватка на воде. Что дальше?

Не утонули те, кто был в силах удерживать себя на поверхности воды. Кто умел плавать. Кто держался за предметы и доски, смытые с корабля и плававшие на поверхности воды. А как надолго? Некоторые были со спасательными кругами. Утонули женщины, дети, те, кто не умел плавать. Те, кто не мог бороться из-за ран, у кого закончились силы. Те, кто не сумел найти временное спасательное средство.

Это была ситуация, когда уже ничего больше нельзя было предпринять. Что будет дальше? Катера-спасатели, наша надежда, ушли. День сменился вечером.

Понемногу жизненная деятельность стала принимать очертания и в таком ужасном положении – в море, с глазу на глаз со смертью. Люди сбились в группы, разные по количеству участников. Эти группы пытались соорудить что-то наподобие спасательных плотов из предметов, оставшихся на воде после гибели корабля. На этих самодельных, скомбинированных плотах и плотиках можно было сидеть, находясь по пояс в воде. Их устойчивость перед волнами была, конечно, очень спорной. Но последняя надежда дожить до утра всё-таки оставалась.

Пристроился и я в одну такую группу из пяти человек. Судя по одежде и действиям, это были члены корабельной команды более старшего возраста. Благодаря им нашим плотом стало четырёхугольное большое вспомогательное строение с палубы корабля, сколоченное из досок наподобие ящика, размером 3х3х2 м, без пола и потолка. Мы взобрались впятером на одну сторону плота, где устроились кто на корточках, кто сидя. Волны переворачивали наш ящик с одной стороны на другую. Мы соскальзывали с него в воду, а когда волна спадала, карабкались изо всех сил обратно. После одного из таких переворотов двое из мужчин не всплыли на поверхность воды. Утонули. Может, были ранены, а может, просто кончились силы. Мы остались втроём. В воде нашли ещё пару досок подлиннее. Перебросили их через ящик крест-накрест, для тяжести уселись сверху на доски, и волны, пусть хоть ненадолго, но не смогли больше перекатывать ящик с боку на бок. Время от времени мы вылавливали из воды ещё какие-то предметы, плававшие на поверхности.

На одном из плотиков я разглядел среди других моего соседа по угольному бункеру Альфреда Киммеля. Во время хаоса при спасении из бункера мы потеряли друг друга из вида. Теперь волны во второй раз скрыли его от моих глаз вместе с плотиком.

С севера ещё раз прилетели два самолёта и начали бомбить пару кораблей, которые до этого времени ещё оставались на воде. Ближайший из них сразу пошёл ко дну. Другой, несмотря на вторичную бомбёжку, оставался гореть на воде. Движение людей вокруг корабля невозможно было разглядеть из-за дальности. Кто опоздал или не догадался прибиться к группе, тот так и остался болтаться в воде в одиночку. Доска либо другой предмет – в охапке. В лучшем случае – спасательный жилет. Лезть на плот к какой-нибудь группе – такая возможность даже не допускалась уже сидевшими на плоту соперниками. Ведь тогда бы плот развалился, и люди снова оказались бы в воде. При этом многим бы уже не хватило сил снова сбить плот в кучу и забраться на него.

Огромный красный диск вечернего солнца опустился за горизонт. Ещё мгновение, и наступила ночная темень последних дней августа. В темноте на поверхности воды замерла и человеческая жизнь. Кто на плоту, кто в воде, кто...

Впереди ждала ночь со своими опасностями. Первый этап схватки человека не на жизнь, а на смерть на этот раз был окончен теменью. Для кого-то – в борьбе со смертью на водной поверхности, с надеждой выжить до утра.

Для кого-то – в вечном покое в глубинах Финского залива. К сожалению, для большинства.

29–30 августа 1941 года. Ночь на воде. Время на раздумье. Борьба с собой

Тёмная августовская ночь, убаюкивающий плеск волн дали время на размышления. Чтобы скоротать ночное время, борясь со сном, я старался снова переосмыслить пережитое.

Что же всё-таки произошло?

Выбравшись из угольного бункера на палубу корабля, прежде чем прыгнуть в воду, я на миг увидел искажённые смертельным страхом лица медработников, эвакуировавшихся, в основном женщин, многие из них были с детьми. Они метались по палубе вперёд-назад, не зная, что делать. Матери пытались защитить детей, пряча их в складки платьев. Полнейшая паника. Раненные огнём воздушного налёта и пулемётов взывали о помощи. Валялись убитые. Кругом была человеческая кровь.

Уже будучи в воде, я видел, как женщины, схватив друг друга за руки, вместе перепрыгивали через борт, ногами вперед, с задранными ветром юбками. Матери прыгали вниз вместе с детьми. Большинство из них исчезли в морской глубине. Падали на брошенные сначала вниз доски, предметы, на головы друг друга. Спасательная лодка с людьми сорвалась при спуске на тросах прямо на утопающих, килем вверх, и ушла в глубину вместе с людьми. Последние из прыгнувших вниз попали в водоворот от тонувшего корабля, который утащил их за собой на дно.

Корабль ушёл под воду носом вниз, практически вертикально. Всё и все, кто ещё оставались на палубе, оружие, якоря, прочее незакреплённое оборудование корабля, техника, люди, здоровые, раненые свалились и покатились разом единой кучей к носу корабля, падая друг на друга, всё сопровождалось последними ужасающими воплями гибнущих людей. Видеть и слышать это было невыносимо.

Из нашего угольного бункера спаслись немногие, и только благодаря здоровым ногам. Большинство осталось в бункере. Из-за ран, горячки, потери крови и времени, которого не хватило, они просто не смогли выбраться. Помощи ждать было неоткуда. Думаю, что, когда корабль встал в вертикальное положение, скатившийся каменный уголь вместе с досками и постельным бельём похоронил всех под собой...

Я не знал, ни сколько раненых было в трюмах, ни количество трюмов, ни их расположение. Корабль ушёл на дно так быстро, что все оставшиеся в трюмах погибли вместе с ним.

Мой сосед-латыш прыгнул в воду прямо в шинели, которая сразу набралась воды и утащила его своей тяжестью на дно. Рядом с ним – голый молодой человек без бедра, они ушли вместе под воду. Помочь не мог никто и ничем. Каждый сам боролся за свою жизнь.

Я видел, как самолёт, летевший почти по поверхности воды, расстреливал тонущих. Очередь пробила одному голову, и от неё ничего не осталось. Морская вода была местами красной от человеческой крови, она заливала горло утопающим.

Самолёт пролетал так низко и близко, что мне казалось: я вижу через окно кабины, будто кто-то сидит за пулемётом и стреляет в нас. Я нырял в воду с головой, надеясь спрятаться от пуль. Я знал, что пуля может срикошетить от воды, но вдруг пройдёт мимо?

Мои сапоги, пилотка и шинель остались в бункере, носки слетели с ног в море и потерялись. Остались только майка, трусы, штаны и рубаха. В кармане – одна единственная вещь из дома – кошелек из чёрной хромовой кожи, подаренный мне на окончание средней школы, с несколькими рублями и крохотными дамскими игральными картами. Комсомольский билет № 17037088 – единственный удостоверяющий личность документ. Кому он теперь нужен? Паспорт до войны я получить не успел.

Я размышлял о том, что если вдруг больше не смогу и начну тонуть, то успею ли погрузиться на дно морское живым или зацеплюсь и останусь болтаться на мачте какого-нибудь затонувшего раньше корабля. Или попаду на мину, тогда уж точно мгновенная смерть для всех.

Мысленно простился с матерью и отцом, братом и сестрой. Уж вы-то точно без этого сына и брата останетесь. Уж вы-то никогда не узнаете, где я почиваю и на каких глубинах Финского залива. Брат и сестра, оставшиеся дома, может, умнее меня и не пойдут искать счастья по свету. Таллинский семинар учителей остался незаконченным. Отучился только год из четырёх. Прощайте, однокурсники и однокурсницы.

ПРОЧЬ ЭТИ МЫСЛИ. ЗА НОЧЬЮ БУДЕТ УТРО. ДЕРЖАТЬСЯ.

Я здесь, посреди тёмного и пустынного Финского залива. Я и ещё два чужих мужика. Они не понимают эстонского языка, я – очень мало по-русски. Мы не общаемся между собой. Про раненую руку я позабыл. Повязка потеряна. Рана почернела от морской грязи, к счастью, кровотечения не было, сочилась только какая-то кровеподобная жидкость.

Вспомнился закат солнца на море, на земле такого не увидишь. На фоне заката всё ещё качаются человеческие тела, головы, наполненные жаждой жизни. Надолго ли? Неужели я действительно видел солнце в последний раз в своей жизни? Ранняя осень подняла облака тумана. Мелкий дождик закапал по заскорузлой от морской соли рубахе. Где-то в стороне движется августовская грозовая туча с сухой молнией. Вдалеке догорает корабль, оставшийся на воде после бомбёжки.

Уже которая ночь без сна, усталость, пустой желудок, ночной холод, сон. Со стороны эстонского берега движется по воде луч прожектора, выискивая что-то. Луч до нас не достаёт.

Чтобы отогнать сон и чуть согреться, шевелю руками, вращаю головой вокруг шеи. Пересказываю вслух прочитанные когда-то книжки, пою. Плачу – тихонько.

В полночь ветер усилился. Наша четырёхугольная постройка развалилась. Из-за качки на волнах её боковины разошлись, гвозди выпали, и каждая часть поплыла себе восвояси.

Ой-ой-ой! Половину ночи как-то пережили, а теперь давай – тони!? Пришлось собраться с последними силами. Втроём по горло в воде как-то собрали боковины в кучу, сложили одна на другую, и сами забрались наверх. Теперь наш плот был очень ненадёжным. Волны сдвигали боковины одну с другой, нам приходилось изо всех сил удерживать эту развалюху вместе. Откуда-то врезались в зад торчавшие гвозди. На каждого из нас приходилось по одному квадратному метру, сидели, поджав ноги к подбородкам. Любая крупная волна могла бы смыть

Сторожевой корабль КБФ отражает налёт немецкой авиации

нас всех оттуда в море. Приходилось крепко держаться руками за край доски. К счастью, к утру ветер уменьшился.

Вдруг один из «соседей» стал у меня допытываться, кто я такой, сколько мне лет, где был ранен, кто дома остался, куда направляюсь? Отвечал, как мог. Остались вроде моим ответом довольны.

Зато я занервничал. Испугался, что они как старшие столкнут меня с этого паршивого плота, скинут в воду ради собственного спасения. На всякий случай присмотрел себе деревяшку, кусок доски, чтобы успеть схватить, если что. Какое-то время оставался настороже по отношению к ним. Дружба дружбой. Но в случае смертельной опасности человеческие отношения между людьми могут потерять своё значение, когда «собственная шкура» нуждается в спасении. Смекнул это ещё тогда, когда тонувшие люди искали помощи вокруг уходившего под воду корабля. Нуждавшийся в помощи человек всё-таки не помогал другому, такому же нуждавшемуся. Это означало бы подвергнуть опасности и собственную жизнь.

Плот был в относительном порядке, успокоился и я. Темно, как в мешке. Тучи рассеялись. Моросить перестало. Вдали всё ещё горел слабым пламенем корабль.

Мне казалось, что время уже должно было перевалить за полночь. Скоро новый день. Утро. С надеждой на спасение.

А до того – борьба со сном. Только бы не задремать и не упасть в воду. Это был бы конец.

30 августа 1941 года. Спасение с плота. Кронштадт

Наконец-то на востоке небо посветлело. Дневной свет озарил море. Медленно поднялся над горизонтом диск утреннего солнца и сразу зашёл за тучу. Глаза жадно пытались отыскать корабли-спасатели. Как долго я ещё продержусь? Тело онемело. Двигались только руки и голова вокруг шеи. Если упаду в воду – обратно выбраться на плот сил уже не хватит.

На горевшем ночью корабле огонь погас, и он стоял в утреннем солнечном свете, как корабль-призрак.

Число плотов и плотиков, что были видны вечером, к утру уменьшилось в несколько раз. Их нужно было искать глазами, ночное волнение раскидало их от горизонта до горизонта.

Вдруг с востока появился со страшным грохотом двухмоторный гидросамолёт. Приводнился на море к северу от нас. Из-за большого расстояния я не мог разглядеть, зачем он приводнился, что он там делал, спасал ли кого-то. Через мгновение он уже летел обратно на восток. По направлению полёта можно было предположить, что самолёт был наш. Хотелось верить, что с самолёта нас заметили. Проснулась надежда на появление спасателей.

Ближе к полудню к югу от острова показался дым трёх кораблей. Почти одновременно севернее от острова – ещё три столба дыма. Я протёр глаза – не верилось. Вдруг это мираж? Мне показалось, что в тело влили целый литр свежей крови. В скором времени можно было уже различить силуэты кораблей, а точнее, катеров. Может, это те самые катера, которые сопровождали нас накануне и бросили?

Каждый катер взял свой курс. На воду спустили шлюпки, и матросы начали грести в сторону плотов. Одна из них добралась и до нас. Матросы взяли меня – один – рукой под колени, другой – под руки – и втащили в шлюпку. Мои напарники сумели перебраться в шлюпку самостоятельно. Таким же образом – из шлюпки на катер. Поначалу я не мог никак встать на ноги. Мышцы таза закостенели от долгого сидения и от холода, а при движении как будто трещали.

Мокрую одежду и бельё, пропитанные солёной морской водой, заменили на старые матросские брюки и куртку. Мой кошелёк вместе с комсомольским билетом положили сушиться на выхлопную трубу мотора. Имя, записанное в билет чернилами, было бесследно смыто морской водой, остался только чистый бланк самого комсомольского билета. Вот так уж, совсем без единого документа, удостоверяющего личность.

Один из матросов намазал чем-то горячим мою спину и крестец, по запаху – спиртом. Затем меня отправили спать в двухместную каюту на носу катера. Но сон не приходил. Разум до сих пор не мог освободиться от сопровождавшего меня долгое время смертельного страха. Моим соседом по каюте оказалась молодая спасённая женщина, полностью закутанная в простыни. Она была в глубоком шоке. Не разговаривала. До самого Кронштадта только плакала. Что с ней произошло? Кого она потеряла? Ребенка? Откуда у неё было столько слёз? Она была единственной женщиной, которую я видел среди спасённых.

Разок разрешили выйти на палубу. Я заметил, как с кормы пускали глубинные бомбы, которые при взрыве образовывали большие водяные фонтаны. Обратно в каюту. В какой-то момент орудие на носу катера сделало пару выстрелов. Что, снова воздушная атака? С каждым выстрелом тело начинало трясти, от страха на лбу выступал пот. Неужели снова прыгать через борт в воду? К счастью, не пришлось.

К вечеру добрались до Кронштадского порта. Оттуда на машине – в военный госпиталь. Там я потерял из виду своих товарищей по плоту, и больше я их уже не встретил.

Первое в моей жизни морское путешествие длиной в трое с половиной суток закончилось. Двое с половиной суток на корабле под воздушными налётами и бомбёжками. 18 часов – терпя бедствие, всю ночь на самодельном плоту в последние дни августа. Не в самое тёплое время года.

На корабль я ступил 27 августа около 10-11 часов. Корабль был разгромлен и потоплен 29 августа около 16-17 часов. Спасли меня 30 августа около 10-11 часов.

В Кронштадт я прибыл 30 августа к вечеру, на закате. Часов у меня не было. Поэтому время указано примерно, по солнцу и внутреннему чутью, с отклонением в 1 час туда-обратно.

Благодаря Господу Богу! В этот раз на меня хватило солдатского счастья.

Я БЫЛ ЖИВ!

В Кронштадте первым делом отправили под горячий душ, затем – перевязка раны, чистое бельё, пшённая каша на ужин. Полученные на катере матросские штаны и куртку забрали. Таким образом, я прибыл в Кронштадт и вообще на Российскую землю нагишом, гол как сокол. И без документов.

Дальше последовали запись имён или регистрация спасшихся, оформление новых историй болезни. Вместе с кораблём на дно ушли и составленные в Таллине списки, и истории болезней. Всё пришлось восстанавливать заново. Кто есть кто?

У меня, как и у многих других, документов не было. От комсомольского билета, превратившегося в пустые корочки, толку больше не было. А что-то от моего эстонского имени все-таки на славянском записали. Вместо Виллемсоо – Вильцов. С именем Валентин справились сразу. Из отчества Йоханнесович, о котором я в то время и знать не знал, для чего оно, появилось Юганович. Да, бог с ним, с этим именем. Быстрее бы спать. Нужно было доспать четыре недоспанных ночи. В тот момент это было важнее, чем корпеть над именем.

Долго спать не дали. Разбудил пожилой мужчина в белом халате, с бумагой, карандашом и списком в руках. В первую очередь уточнил, что я Виллемсоо-Вильцов. Моё славянское имя облегчило установление моей личности. Посмотрел мою голову, ноги, спросил что-то – на сонную голову я не понял ничего, что он хочет. Стукнул рукой и ушёл. Я снова заснул. Вот беда, через несколько минут он разбудил меня снова, в руках была сантиметровая лента. Обмерил мне голову, длину ступни, туловища, обхват груди. Я наконец-то сообразил. Данные нужны были для подходящей мне военной формы. Утром возле койки уже стояла сумка с солдатским снаряжением. Я оделся. Это была форма красноармейца. Поначалу не зная и не понимая этого, я стал рядовым Красной армии с 31 августа 1941 года в г. Кронштадте.

После обеда, не дожидаясь вечера, – опять машиной в порт. На корабль и снова в море. Не хотелось даже видеть этого моря. Корабль был маленьким, и нас разместили в трюме так тесно, что мы находились как селедки в бочке. Если бы повторилось снова то, что уже было пройдено, то уж точно никто не спасся бы оттуда. Соседями оказались поляки. Целые здоровые парни. Откуда они взялись и куда их везли – не знаю. Пели свои народные песни.

Посреди ночи добрались до Ленинграда, разместились в помещениях портовской столовой. Оттуда нас отправили на затемнённом трамвае в здание школы, временно приспособленной под госпиталь, спать на носилках. На одних носилках я нашёл своего товарища Альфреда Киммеля. Радость от встречи была огромной. Главное, мы опять могли разговаривать на эстонском языке.

Рана на руке загноилась от морской воды. Я две недели провёл на лечении в помещениях бывшего царского Михайловского артиллерийского училища, приспособленного под госпиталь. Затем последовало двухмесячное восстановительное лечение в батальоне для выздоравливающих в помещениях Ленинградской художественной академии. После выздоровления я попал в воинскую часть, расположенную в Гренадерских казармах. Жизнь в Ленинграде в то время была постоянно подчинена блокадному нормированному пайку, едва способному удержать душу в теле.

В конце января 1942 года я прибыл в Свердловскую область, в формировавшуюся там в военном лагере Порошино Эстонскую дивизию.

Прибыл голодным, но более-менее здоровым парнем.

Снова к заголовку. На грани человеческих возможностей

Спустя время, вспоминая пережитое на море, невольно задаю себе вопрос: как случилось или как стало возможным, что я стал одним из немногих оставшихся в живых после трагедии, произошедшей в последние августовские дни 1941 года в Финском заливе?

29 августа вечером, очутившись на поверхности воды после гибели корабля, я оказался с двумя собратьями по несчастью практически в безнадёжном, непредсказуемом положении на плотике, болтавшемся на волнах в Финском заливе. Как я смог пережить психическое напряжение, когда рядом со мной на моих глазах другие тонули, взывая о помощи? Когда наступит мой черёд? Помощи не было. И мне никто не помогал.

Откуда я нашёл силы и веру в свои возможности выстоять на грани человеческих возможностей? В желании жить. Не хотелось умирать таким молодым и так бессмысленно. Мне было тогда всего лишь 18, впереди – ожидание жизни.

Позже, по прошествии многих лет, размышлял о том, какие обстоятельства помогли мне спастись.

Хотелось ещё пожить. Был спортивным парнем, с хорошим здоровьем. Умел хорошо плавать. Катание на лыжах и бег закалили меня, подняли сопротивляемость организма к физическим нагрузкам и испытаниям.

Я не был сильно ранен. Руки-ноги целы. Разум тоже работал соответственно моему возрасту. Рана на левой руке не препятствовала моим действиям. Я успел вовремя, на последних минутах, выскочить из угольного бункера и прыгнуть за борт. Я не упал никому на голову, на доски или другие предметы. Успел отплыть подальше от воронки, затягивавшей всё вместе с тонувшим кораблем. Мне удалось избежать объятий других тонущих (братская любовь здесь не в счёт). Меня не настигли пулемётные очереди, пущенные с самолётов, сброшенные бомбы или их осколки при взрывах. К счастью, ночь на море прошла без шторма, хотя некоторые волны и накрывали с головой. У меня были ещё силы судорожно цепляться за край плотика, чтобы волны не смыли в море. Я смог победить наползавший сон. Какая-нибудь штормовая волна побольше смыла бы меня с плота в воду или перевернула бы плот, или сам я мог оказаться под ним, или

Паул Брашкис, капитан парохода «Даугава»

получить в голову смертельный удар. Смерть всё время была перед глазами.

Около 18-ти часов посреди Финского залива, всю ночь в темноте, каждый миг на самодельном плоту, по крестец в холодной воде, с согнутыми ногами, с поджатыми под подбородок коленями, в мокрых, холодных, прилипающих к телу одеждах, с замерзшим телом, с онемевшими конечностями, под волнами, порой перекатывающимися через голову, температура воды 14-16 С°, до этого четверо суток почти не спавши, не евши, не пивши...

Я выдержал. Я выжил!

Заболел ли я после спасения? Нет, НЕ ЗАБОЛЕЛ.

Ни насморка, ни кашля, ни воспаления лёгких, ни ревматических или других простудных заболеваний. И по сей день практически нет (2004 год). На следующий день живот чуть расстроился. Врач объяснил, что это от проглоченной морской воды, загрязнённой потопленными кораблями. Действительно, когда вода била через голову, иногда приходилось один-другой глоток морской воды проглатывать.

Для нас троих спасительной случайностью стало и то, что в нужное время и в нужном месте мы нашли болтавшееся в воде четырёхугольное деревянное строение, похожее на большой ящик, на которое мы взгромоздились, а когда в полночь оно развалилось, собрали опять в кучу и до утра выстояли.

Навсегда врезалось в память имя корабля – «Калпакс». Тогда я думал, что больше никогда не встречусь с этим именем.

30-40 лет спустя

Я закончил свои воспоминания «НА ГРАНИ ЧЕЛОВЕЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ» следующей фразой: *«В память врезалось имя корабля – „КАЛПАКС", вряд ли я его когда-то ещё встречу».*

И всё-таки пришлось встретиться. И даже не раз.

Обо всём об этом подробнее дальше.

В вышедшем в 1971 году сборнике «Эстонский народ в Великой Отечественной войне» я нашёл на страницах 186–187 в числе прочих кораблей, эвакуировавших защитников Таллина и его жителей, корабль под названием «Калпакс» и имя его капитана Э. Вейнбергса. Тот корабль, на котором эвакуировался и я и который лежит уже 30 лет на дне Финского залива.

Упоминание имени этого корабля окрылило меня и сподвигло на поиски, не остался ли кто-то ещё в живых, кроме меня, с этого корабля. В дальнейших поисках мне помогла простая случайность.

Эта случайность произошла через 37 лет.

В 1978 году в мои руки попали списки ансамблей ветеранов Великой Отечественной войны, которые принимали участие в мероприятии под названием «VI Дни фронтовых друзей», проходившем в 1976 году в Тюри. В списке ансамбля «Лембиту» из Сууре-Яани я нашёл имя Альфред Киммель. Неужели, правда, он? С корабля «Калпакс»? 37 лет спустя! Невозможно!

Сразу же было отправлено письмо, и скоро пришёл ответ. Это был он – Альфред Киммель.

По крайней мере, мы вдвоём остались с этого корабля из числа семидесяти спасённых. В тот же год 23 июля состоялась наша встреча в парке усадьбы Лелле в Рапласком районе, где проходили очередные «VIII Дни фронтовых друзей». Нам было о чём вспомнить.

Случайные успешные шаги сподвигли на продолжение поисков. Так как корабль принадлежал Латвийскому государственному морскому пароходству и его команда состояла из латышей, я отправил в 1979 году в Ригу на имя руководства Латвийского государственного морского пароходства соответствующий запрос. Вдруг у них сохранились данные о команде корабля и о спасшихся?

По правде говоря, я не очень надеялся на ответ.

Только лишь через полтора года, в июне 1980 года, из Риги пришло письмо. Написал его Пауль Брашкис, бывший капитан моторного судна «Даугава», участвовавшего в эвакуации из Таллина. Он сообщил, что моё письмо-запрос было опубликовано в газете Латвийского государственного морского пароходства «Латвийский Моряк» № 38 от 12 мая 1979 года, на которое П. Брашкис мне и ответил.

Дальше его письмо.

«Уважаемый тов. Виллемсоо.

Случайно в мои руки попала газета „Латвийский Моряк" от 12 мая 1979 года, в которой была напечатана Ваша заметка „Отзовитесь, товарищи". Из содержания заметки я заключил, что Вы были на п/х „Калпакс" в качестве пассажира и Вас интересует судьба Ваших товарищей по ополчению.

Единственный человек, который мог бы дать Вам кое-какие сведения, это бывший старший помощник капитана п/х „Калпакс" тов. Лео Шверст, проживающий в Ленинграде. К сожалению, его адрес у меня не сохранился. Последние годы до выхода на пенсию он работал капитаном на одном из рыболовных траулеров, базировавшихся в порту Кандалакша.

Большинство членов экипажа п/х „Калпакс" погибли при его потоплении. Капитан Э. Вейнбергс последним оставил судно и его, раненного в ногу, подобрали моряки военного катера. Впоследствии после выздоровления в Ленинграде он поступил добровольцем в 43-ю Латышскую дивизию и в 1942 году на фронте погиб смертью героя – был артиллеристом.

Это письмо пишет Вам бывший капитан п/х „Даугава" Паул Кристьянович Брашкис, однокашник и друг покойного Эрнеста Вейнберга.

С уважением П. Брашкис

19 июня 1980 года»

Так я получил сведения о капитане корабля и его старшем помощнике. Теперь нужно было найти в Ленинграде Лео Шверста. Сразу же отправил в Ленинградское адресное бюро запрос на получение сведе-

Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Латвийский МОРЯК

Газета выходит с 28 сентября 1947 г.

ОРГАН ПАРТИЙНОГО КОМИТЕТА И АДМИНИСТРАЦИИ ЛАТВИЙСКОГО МОРСКОГО ПАРОХОДСТВА, ЛАТВИЙСКОГО РЕСПУБЛИКАНСКОГО КОМИТЕТА ПРОФСОЮЗА РАБОЧИХ МОРСКОГО И РЕЧНОГО ФЛОТА

№ 38 (1625) СУББОТА, 12 МАЯ 1979 ГОДА Цена 2 коп.

ний о местожительстве, данные – только неславянская фамилия.

Благодаря помощи работника Ленинградского адресного бюро Дементьевой, сведения о месте жительства Лео Шверста были у меня на руках 1 августа 1980 года.

Сразу же отправил ему письмо, и в октябре получил ответ. В письме рассказ о героических рейсах команды корабля в первые дни войны и о подробностях гибели судна глазами членов команды.

Ниже его письмо.

«Уважаемый Валентин Йоганнесович!

Прошу простить меня за долгое молчание. Давно собирался ответить, да подводит здоровье. В ближайшие дни вынужден ложиться в больницу на операцию.

В Ленинграде живёт ещё один участник перехода – радист Минстер, но пока мне не удалось его встретить. В прошлом году мы с ним часто втречались. Каждый понедельник в Клубе моряков собираются ветераны Балтийского пароходства, там мы и встречались.

Наше судно называлось ,,KALPAKS'' – был такой легендарный полковник, командующий армией в Латвии, к сожалению, настроенный против Сов. власти.

С самого начала войны ,,Калпакс'' перевозил войска, боеприпасы, продовольствие и др. на Ханко, постоянно подвергаясь нападению самолётов, подводных лодок, торпедных катеров. Нам удалось отвернуться от 6 торпед. Потопил нас 29 августа 49 налёт.

Атаки на вышедший из Таллина караван судов начались сразу же после выхода в море. Пользуясь отсутствием наших самолётов, враг безнаказанно топил наши суда. Впереди каравана шли минные тральщики, а за ними в кильватерной колонне – весь флот. По бортам шли катера боевого охранения. Зенитные установки на военных кораблях не смогли сдержать беспрерывные атаки самолётов, а на торговых судах было только по несколько винтовок и 1-2 ручных пулемёта. У некоторых раненых бойцов были винтовки и патроны, и я ходил к ним, информировал об обстановке и просил сдать оружие и боеприпасы для охраны судна. Надо было экономить каждый патрон. К 16 часам 29 авг. почти весь флот был потоплен. На плаву оставались и продолжали путь только 3 судна – латвийские ,,Калпакс'', ,,Атис Кронвалдс'' и эстонский ,,Алеф''. Мы уже были на траверзе острова Лавенсаари. Военные корабли были либо потоплены, либо ушли полным ходом в Кронштадт.

Все самолёты начали атаку на ,,Калпакс'' как на самого крупного из оставшихся. Истребители на бреющем полёте обстреливали мостик и палубу. Были ранены капитан Эрнест Вейнбергс, военный комендант, убиты военные моряки – пулемётчик и сигнальщик, и рулевой матрос из команды. Я был легко ранен в голову и ногу. Узнав, что на мостике ранены капитан и другие, главврач госпиталя поднялся на мостик для оказания помощи, но тут же был сражён очередью истребителя, также был убит вызванный мною второй рулевой матрос.

На мостике я остался один, сам стоял у руля и бегал к машинному телеграфу, подавал команды в машинное отделение. Бомбы беспрерывно рвались в непосредственной близости, и я еле успевал перекладывать руль с борта на борт, чтобы отворачиваться от очередного налёта. Первая бомба попала в трюм № 2, это был самый большой трюм, там было много тяжелораненых, там же была и операционная. Нос судна начал погружаться, судно потеряло скорость и манёвренность. Следующая бомба попала в первый трюм. Исход борьбы был решён. Я дал команду в машинное отделение погасить топки и стравить пар с котлов, чтобы предотвратить взрыв, и всем покинуть машинное отделение. Надо было спустить шлюпки и спасательные плоты. На один из плотов я погрузил раненого капитана с частью команды, и они отошли от борта. Перед выходом из Таллина на судно был назначен II штурман, эстонец, звали его Серго, фамилию не помню, мы с ним спускали шлюпки. Одну шлюпку удалось спустить нормально, я туда направил своих матросов и приказал им подбирать из воды раненых, женщин и детей, высадить их на Лавансаари и вернуться обратно. При спуске второй шлюпки пулемётная очередь из самолёта прошила грудь II штурмана, он выпустил из рук фал, и шлюпка перевернулась вверх килем. Было приказано всем покинуть судно. В кормовых трюмах тоже было много раненых, а трюмы были закрыты плотно брезентами.

Отзовитесь, товарищи

На экранах городов нашей страны с огромным успехом демонстрируется многосерийный фильм «Великая Отечественная». В одной из серий «Война на море» есть волнующие кадры о героическом переходе наших мирных торговых судов из Таллина в Ленинград. Я был участником этого перехода. В августе 1941 года из Таллина вышли суда Балтийского, Эстонского и Латвийского пароходств, в том числе судно «Колпакс». Если мне не изменяет память, капитаном на нем был тов. Вейнберг. Мы последними покидали порт Таллин (28 августа 1941 года). На пароходах и теплоходах были мирные жители, раненые бойцы, стрелки народного ополчения. До Ленинграда мы не дошли.

Днем 29 августа фашистские стервятники напали на наше судно, сбросили на него около 20 бомб. Где-то вблизи Нарвы наш «Колпакс» стал тонуть. Не без боли вспоминаю эту трагическую картину, которая на всю жизнь врезалась в память.

Подоспевшие военные катера стали подбирать тонущих людей. Спасенных оказалось очень мало. Всех нас, оставшихся в живых, моряки доставили в Кронштадт. Мы были сердечно признательны морякам Краснознаменного Балтийского флота за помощь.

После войны я долго искал своих товарищей по переходу, тех, кто был на «Колпаксе». Но тщетно. Случайно в мае 1978 года я встретил одного товарища, который, как и я, был в эстонском ополчении. Это был Альфред Киммель (его адрес: ЭССР, г. Сууре-Яани, ул. Таллина, 10—4).

Дорогая редакция! Хочу через вашу газету обратиться к читателям «Латвийского моряка» с просьбой помочь найти тех товарищей, которые были на «Колпаксе». Может быть, в архивах сохранились какие-нибудь документы, фотографии? Рад был бы встретиться с участниками перехода из Таллина в Ленинград в суровом сорок первом.

Мой адрес: 200016, ЭССР, г. Таллин-16, ул. Вяэна, 36—1.

Валентин ВИЛЛЕМСОО, майор запаса, участник обороны Таллина.

Заметка В. Виллемсоо в газете «Латвийский моряк». 1979 год

Чтобы дать возможность раненым выплыть после потопления судна, надо было снять брезенты. Но на это уже времени не было. На палубе уже людей не было – все покинули тонущее судно. Я острым финским ножом обрезал края брезентов и успел открыть оба трюма, но сам не успел покинуть вовремя судно. Корма резко поднялась вверх, и судно вертикально носом вперёд пошло на дно. Глубина в том месте около 90-100 метров. Я в сильном водовороте вместе с судном дошёл до дна, там было темно, как ночью. К счастью, я попал в воздушную пробку, идущую из судна, и меня выбросило на поверхность. Я был почти без сознания и наглотался очень много воды. Когда пришёл в себя, видел, как самолёты бомбили и потопили „Атиса Кронвалда" и „Алефа". Истребители на бреющем полёте из пулемётов поливали нас свинцом. Люди плавали плотной массой, и прилетевшие бомбардировщики сбрасывали свой груз в массу людей. Это Вы, наверное, сами пережили. Всю ночь я плыл в сторону Лавансаари, но к утру силы покинули меня, и я из последних сил держался за небольшое бревно. Около 10 ч. утра меня подобрал катер и доставил в Кронштадт.

К сожалению, я уже не помню фамилий членов экипажа и их дальнейшую судьбу не знаю. Погиб стармех Войцеховский. Было несколько матросов из Одессы. Заместитель главврача была женщина в армейской форме с двумя ромбами в петлицах. Это, пожалуй, всё, что я пока могу вспомнить. Может быть, потом ещё что-нибудь всплывёт в памяти, и я напишу дополнительно.

С уважением
Шверст
Лев Альфредович
13.X.80
Ленинград

P.S. Ваш адрес дал ещё некоторым участникам Таллинского перехода, но с других судов. Может быть, и их воспоминания пригодятся».

В благодарность за полученное письмо я отправил ему газеты, журналы, книги, описывающие эвакуацию. Через год после его первого письма пришло ещё одно небольшое сообщение.

«10.X.81 г.
Л-д
Уважаемый Валентин Йоганнесович!

Получил бандероли – газету, книгу и Ваше письмо. Очень Вам благодарен. Очень сожалею, что больше никого из экипажа п/х „Калпакс" обнаружить не удалось.

Все архивы погибли на барже при переходе через Ладогу.

Насколько помню, II штурмана звали Серго Коппель, он был из Таллина. Может быть, там есть его родные.

В Таллине живёт механик Артур Лисман. Он тоже участник перехода и всю блокаду был в Л-де. Я давно его не видел. У него тоже интересные воспоминания и могут Вам пригодиться.

Я чувствую себя неважно – сильные головные боли, трудно читать и писать.

Если ещё что-либо вспомню или кого встречу – обязательно Вам напишу.

С уважением
Л. Шверст»

Так, 40 лет спустя, написал мне о гибели судна старший помощник капитана Лео Шверст.

Один вопрос остался для меня загадкой. Кто была та женщина на корабле «Калпакс», заместитель главврача корабельного госпиталя? 2 ромба в петлицах формы – по теперешним понятиям, в звании генерала медицинской службы. В то время женщин-врачей в таком звании было очень мало. Спаслась ли она? Или погибла?

Не удалось мне связаться и с вышеупомянутым М.Н. Минстером, ответа на письмо не было. Также не нашёл я по указанному адресу и Артура Лисмана. Время на подробный и основательный сбор воспоминаний уже было упущено.

Май 1982 года

Мати Ыун
«Сражения на Балтийском море. Лето 1941». Вместо обзора

Мати Ыун

С выходом в свет в 1996 году книги Мати Ыуна «Сражения на Балтийском море. Лето 1941» я нашёл в ней ещё раз среди названий других кораблей имя корабля «Калпакс».

Книга пытается дать правдивый обзор боёв, произошедших во время войны между Германией и Россией на Балтийском море, в Финском заливе, – настолько, насколько это позволили 450 обработанных автором первичных документов.

Вместе с кораблями и людьми на дно ушли корабельные документы, списки команд, эвакуирующихся, раненых, военных, медицинских работников плавучих госпиталей, истории болезней раненых. Погибла и часть руководителей, ответственных за организацию эвакуационных и спасательных работ. Восстановить эти источники невозможно уже никогда. Да и неизвестно, насколько точны были эти списки.

В послевоенных работах, рассматривающих эвакуацию на фоне победы в Великой Отечественной войне, доставшейся дорогой ценой, обо всех неудачах, неорганизованности при эвакуации говорилось в свете оправдания действий руководства. Потери и жертвы уходили на второй план. О них умалчивалось годами, или правда не озвучивалась. Иногда и нельзя было сказать правду.

Исходя из этого, автору нелегко было вынести самую настоящую и объективную правду о Таллинской эвакуации, о гибели кораблей, о человеческих жертвах. Поэтому автор оставил себе небольшую возможность отступления, что можно прочесть в подзаголовке книги «Легенды, предположения и немного правды о битвах на Балтийском море, его берегах и островах».

В книге очень много жестокой и ужасающей правды. Но настоящую правду мы уже никогда не узнаем.

Я, участник эвакуации, в возрасте 18-ти лет, будучи раненым, один из немногих спасшихся и спасён-

ных. Надеюсь, автор разрешит мне добавить тот небольшой эпизод, который я своими глазами видел и пережил. Который стал частью меня. А также те убеждения и выводы, которые сложились у меня позднее на основе материалов, вышедших в книгах, газетах и воспоминаниях очевидцев.

Я являюсь непосредственным участником и свидетелем гибели трёх кораблей на траверзе Лавансааре. Кроме этого, позвольте мне сделать некоторые уточнения по местоположению кораблей «Калпакс», «Атис Кронвалдс» и «Алев» на основании письма Лео Шверста, старшего помощника капитана судна «Калпакс» (датированного 13 октября 1980 года).

Согасно страницам 102, 106, 107 книги, а также схеме № 11, корабли находились:

«Алев» – 28 августа, согласно схеме, приблизительно на траверзе мыса Юминда;

«Калпакс» – 29 августа к востоку от острова Суурсаар (северо-западнее острова Лавансааре);

«Атис Кронвалдс» – в тот же день – юго-западнее острова Лавансааре.

29 августа около 16-17 часов, во время гибели судна «Калпакс», находившегося к юго-западу (к югу) от острова Лавансааре, я наблюдал ещё 2 судна к северу от «Калпакса». Все три шли параллельным курсом, на мой взгляд, на расстоянии 500-700 метров друг от друга. В направлении северо-востока просматривался синеватый остров с более высокой центральной частью. В то время я не знал, что это остров Лавансааре, а также названий кораблей, находившхся к северу от «Калпакса». Я знал только корабль с названием «Калпакс», на котором я находился.

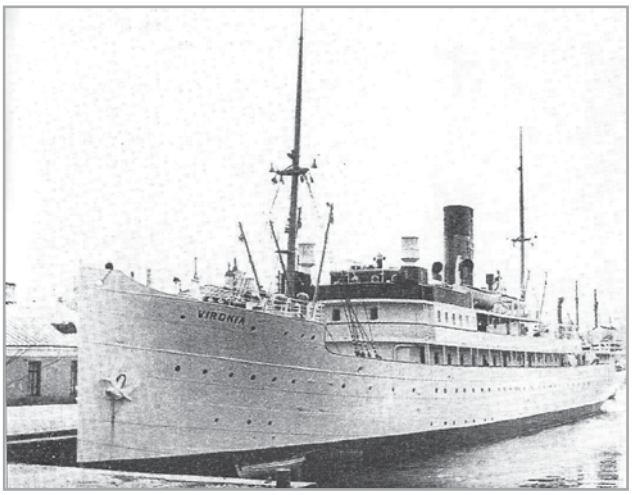
Лео Шверст в своём письме упоминает тоже 3 корабля на траверзе Лавансааре, поимённо с юга на север: «Калпакс», «Атис Кронвалдс», «Алеф», по-эстонски «Алев». Следовательно, «Калпакс» находился во время гибели восточнее острова Суурсаар (к западу от острова Лавансааре), только южнее судна «Атис Кронвалдс», на одном и том же траверзе.

Судно «Алев» встречается дважды и при различных обстоятельствах и времени гибели: 28 августа, по данным Мати Ыуна, на траверзе мыса Юминда от подрыва на мине.

29 августа, по виденному мною, юго-западнее острова Лавансааре, к северу от «Атиса Кронвалдса», как безымянный корабль, от бомбёжки. А на основании письма Лео Шверста, корабль под названием «Алев». Бомбили 2 раза, оставался горящим на плаву до утра 30 августа.

Можно спросить: какой корабль был действительно «Алев», какой – ложный «Алев»? Или ошибся названием корабля Лео Шверст? Тогда можно предположить, что виденный мною и Лео Шверстом корабль может до сих пор оставаться неопознанным.

Думаю, что упомянутый Лео Шверстом корабль «Алев» на самом деле не был «Алевом». С настоящего «Алева» был спасён 1131 человек. С неизвестного «Алева», виденного мною, так много не спаслось. Уже потому, что до следующего утра не было спасателей. Из-за дальности и вечерних сумерек я не видел, что творилось там вокруг корабля. Что же за корабль это был?



Пароход «Вирония»

Неразбериха в отношении местоположения судов могла возникнуть и оттого, что при выходе в открытое море 28 августа первые воздушные атаки и наскоки на мины основательно перемешали составы конвоев и эвакуировавшихся, предварительно утверждённые со стороны штабов. Конвои рассыпались, капитаны кораблей действовали по своему собственному видению. Определяющей стала здесь на море опасность воздушных налётов и наскоков на мины.

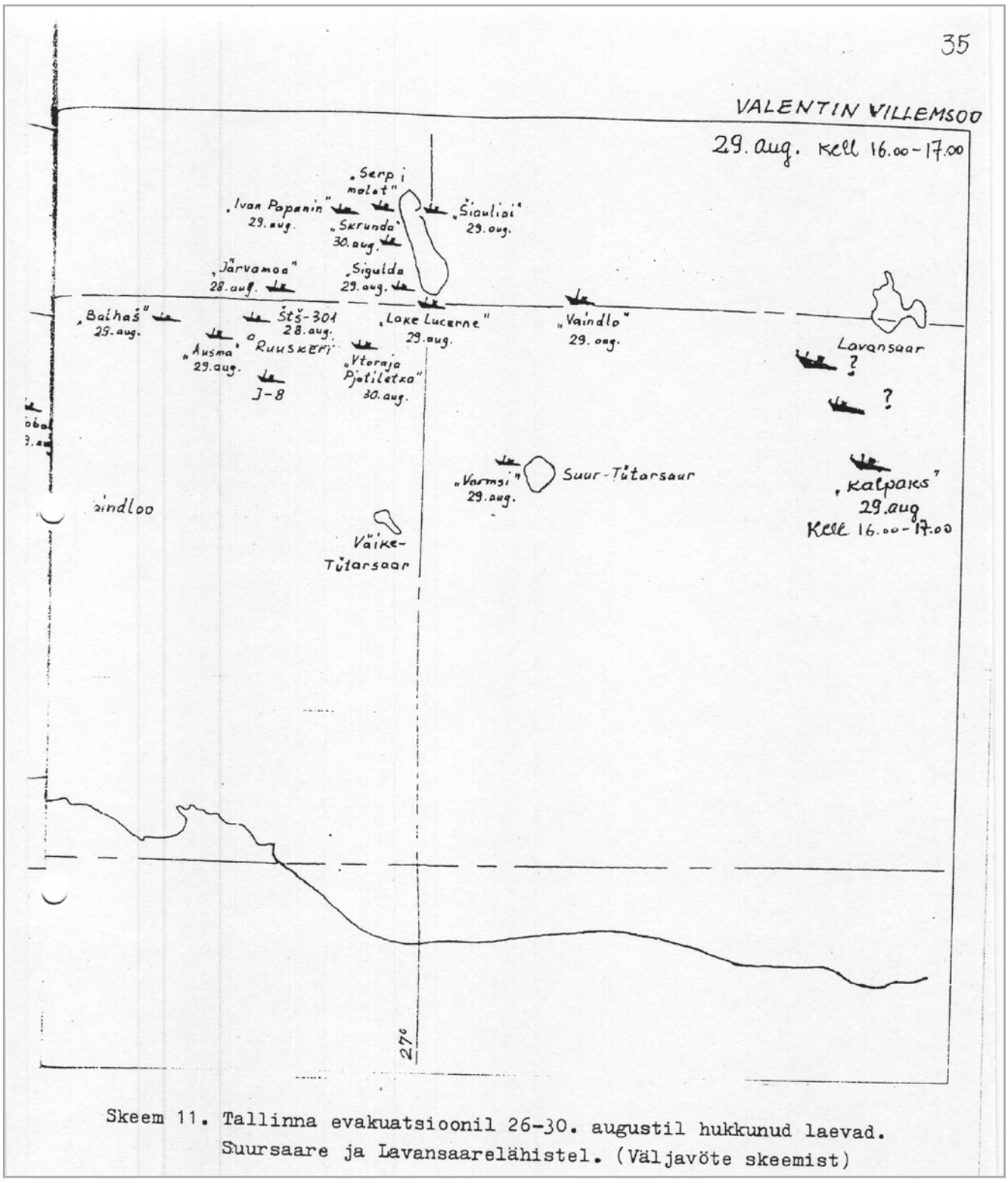
Некоторые мои предположения относительно числа спасённых с кораблей «Калпакс», «Атис Кронвалдс» и предполагаемого «Алев».

Во время бомбёжки и потопления трёх кораблей нигде на горизонте не было других судов. Все, кто остался на поверхности воды и продержался до утра, были с этих трёх кораблей. Вечером 29 августа я не видел никаких спасательных работ. Катера сопровождения никого не спасли. Ушли на полном ходу в восточном направлении. В противном случае они сами оказались бы объектом нападения самолётов.

Утром 30 августа спасать нас пришли 6 катеров. Каких? Внешне они все были одинаковы. Рассматривая список судов, приведённый в Приложении 2 книги, я предполагаю, что эти катера были «морские охотники», МО-230. Экипаж – 21 человек, тоннаж – 57 тонн. (Могли быть также МО-4, МО-124).

Предполагаю, что самое большое число людей, которое каждый катер мог взять дополнительно к 21-му члену экипажа, выполнявшего боевую задачу, было 30 спасённых. Получается, общее число спасённых 6-ю катерами самое большее – 180-200 человек. Ещё и потому, что больше спасать было некого. Число плотов и плотиков, которые были видны вечером 29 августа, уменьшилось к утру 30 августа в несколько раз. Их приходилось отыскивать взглядом от горизонта до горизонта.

Во время гибели «Калпакса» я видел, как от корабля отделилась спасательная шлюпка с людьми, по распоряжению Лео Шверста, на Лавансааре и обратно спасать оставшихся. Сколько человек было в шлюпке, добрались ли они до Лавансааре, или самолёты отправили шлюпку на дно – неизвестно до сих пор. Если они спаслись, то входят ли они в число 70-ти спасённых? Я не видел, чтобы вечером 29 августа спасательная шлюпка вернулась обратно спасать людей.



Skeem 11. Tallinna evakuatsioonil 26–30. augustil hukkunud laevad. Suursaare ja Lavansaarelähistel. (Väljavõte skeemist)

Схема 11. Корабли, погибшие во время Таллинской эвакуации 26–30 августа. (На схеме отсутствуют 14 кораблей: «Астроном», 1-12, 1-17, «Ижорец-17», «Юпитер», «Колыма», «Петергоф», С-101, ТКА-103, «Топаз», ТТ-1, «Вента», «Вилма» и «Восток», т.к. сведения о местах их гибели отсутствуют.) (Копия из книги: Мати Ыун. «Сражения на Балтийском море. Лето 1941».)

Приходится смириться с общим числом погибших с корабля «Калпакс» – 1760, и с числом спасённых – 70. Более точных сведений мы ниоткуда и никогда уже не найдём.

Ещё одно небольшое уточнение. В книге на страницах 106 и 107 говорится: в 14.00 произошло первое попадание бомбы в пароход «Калпакс». В 17.15 «Калпакс» исчез с морской поверхности. Следовательно, корабль продержался от первого попадания до погружения в воду ещё 3 часа и 15 минут. Лео Шверст в своём письме указывает, что в 16.00 все три корабля были целы и продолжали движение. Это подтверждаю и я. По моим воспоминаниям, первая бомба попала в судно примерно в 17.00. Корабль чуть накренился на нос и продолжил движение. Через мгновение палубу корабля прошила пулемётная очередь с самолёта. Примерно через минуту в судно попала вторая бомба. Возможно, что и две бомбы разом. Корабль сильно накренился на нос. Сразу после второго взрыва я выбрался из бункера и прыгнул в море. Еле успел уда-

литься от тонущего корабля, как он вертикально носом вниз ушёл под воду. (См. также с.11–13.)

Этим также объясняется большое число погибших. Люди просто не успели покинуть корабль, даже те, кто ещё мог это сделать. Уже не было спасателей для тяжелораненых. Да и куда их спасать? В первом и во втором трюмах люди погибли от взрыва бомб. Из третьего и четвертого не успели уже больше выйти или вынести. Да и некому было выносить.

Эпилог

Обобщая все данные о гибели корабля «Калпакс» – мои собственные как ещё живого участника событий, воспоминания Лео Шверста, а также приведённые в книге Мати Ыуна «Сражения на Балтийском море. Лето 1941», – заканчиваю свои воспоминания заголовком

Последняя страница «Калпакса»

Известные и неизвестные, спасшиеся с корабля:

1. Валентин Виллемсоо – раненый с корабля.

2. Альфред Киммель – раненый с корабля.

3. Неизвестный моряк – из команды корабля.

4. Неизвестный моряк – из команды корабля.

Оба – сотоварищи В. Виллемсоо по спасательному плоту.

5. Эрнест Вейнбергс – капитан корабля, покинул корабль, будучи раненым, с помощью Лео Шверста.

6. Лео Шверст – старший помощник капитана.

7. Неизвестная женщина, соседка В. Виллемсоо по каюте на катере.

8. 12 моряков из корабельной команды.

9. 50 неизвестных спасённых, предположительно.

Всего 70 спасённых.

Известные и неизвестные, павшие на корабле во время спасательных работ и погибшие вместе с кораблём:

1. Серго Коппель – второй штурман.

2. Войцеховский – старший механик.

3. Корабельный врач – имя неизвестно.

4. Военный комендант – имя неизвестно.

5. Сигнальщик – имя неизвестно.

6. Первый рулевой матрос – имя неизвестно.

7. Второй рулевой матрос – имя неизвестно.

8. 1152 неизвестных – членов команды, раненых, медицинских работников, военных, эвакуирующихся семьями, жещин, детей.

Всего 1160.

Грустный и непоправимый итог

Грузовое судно «Калпакс»

Построено во Франции в 1914 году, 249 т.

С 1926 года судно Латвийского торгового пароходства, порт приписки – Рига.

Капитаны: М. Вейде (судя по имени, мог быть эстонцем по национальности), Э. Вейнбергс.

14 ноября 1940 года национализировано.

Во время Великой Отечественной войны – военный транспорт № 524.

Погиб 29 августа 1941 года в результате воздушного налёта к юго-западу от острова Лавансааре.

Снова к «Калпаксу»

Ещё одно небольшое уточнение с моей стороны касательно данных, приведённых в книге Мати Ыуна, о размещённых на корабле эвакуируемых.

По его утверждению, среди размещённых на корабле 1830-ти человек находились также 600 здоровых солдат, по-моему, с оружием. (Мати Ыун. «Сражения на Балтийском море. Лето 1941», с. 106)

В плане размещения войск на кораблях, приложенному к приказу командира 10-го стрелкового корпуса, защищавшего Таллин, за № 0017 от 27 августа 1941 года об организации эвакуации, в списке кораблей нет упоминания о судне «Калпакс».

Меня переправили на «Калпакс» утром 27 августа, когда судно находилоь на рейде вблизи острова Найссаар. В течение следующих суток, до обеда 28 августа, «Калпакс» не заходил ни в один порт, и, начиная с утра 27 августа, никого, кроме раненых, на судно не доставляли. Группа раненых, в которой был и я, прибыла последней. Судно уже до этого было так забито ранеными, что нас, последних, поместили в угольный бункер. Ни одного здорового солдата на корабле видно не было.

Вероятность нахождения среди раненых ещё 600 солдат с оружием считаю невозможной. Единственное остававшееся место – на палубе корабля, под огнём самолётов.

Вообще, утром 27 августа, когда меня перевозили в торговый, а затем в рыбный порт я не видел на улицах воинских подразделений, направлявшихся в порты. Размещение войск на корабли началось 27 августа после обеда.

29 августа во время гибели корабля и позднее в числе тонущих я не видел ни одного здорового солдата в форме. Ни в шинелях, ни в гимнастёрках и штанах. Ни пилоток, ни других предметов форменной одежды на воде не осталось. Все только типа меня: легко раненные, члены экипажа, простые люди – мужчины, женщины, дети.

Некоторые воспоминания, уточнения

После войны, в июне 1945 года, впервые встретившись с матерью, я узнал, что весточка о моей эвакуации в Ленинград, которую я просил передать родителям до отправления на корабль, до них не дошла. Родные ничего не знали о моей дальнейшей судьбе. Я был для них без вести пропавшим сыном.

21-я начальная школа на улице Рауа в 1941 году – теперь 21-я средняя школа.

Автобус, который отвёз нас с улицы Рауа в рыбный порт, принадлежал Таллинским городским автобусным линиям. В то время только выкупленный за границей, с приплюснутым передом, с мотором в передней части салона. Это были первые автобусы такого типа в Таллине. Они ездили на линии между улицами Теестузе и Якобсони. С улицы Теестузе на Балтийский вокзал, по улицам Нунне, Пикк и Кинга, через Ратушную площадь, по улице Виру на улицу Якобсони. Обратно снова через Ратушную площадь, но дальше уже Мюнди, Пикк, Хобузе, Лаи, Суур-Клоостри, через Балтийский вокзал на улицу Теестузе.

Кораблик «Эстония», который перевёз нас из рыбного порта на рейд, был маленьким прогулочным судёнышком, вмещавшим не больше людей, чем трамвайный вагон. У него был корабль-близнец под названием «Калев». Оба одинаковые с виду и по размерам. Летом в хорошую погоду перевозили отдыхающих из рыбного порта в Пирита. Один из моих одноклассников работал там продавцом билетов, зарабатывая на зиму – на школу.

В начале своих воспоминаний я отметил, что, когда я пробирался раненый с передовой линии по лесу со стороны склона озера Юлемисте на перевязочный пункт, не было там ни одной промежуточной выстроенной позиции обороны.

Но всё-таки что-то там было.

Весной 1951 года, когда я служил в Эстонском корпусе, во время проводимых в том самом районе маневровых учений необходимо было соорудить углубления для машин. Почва там песчаная, лопатой копать легко. Неожиданно мы наткнулись на мины, зарытые в землю и соединённые между собой проводами. К счастью, ни одна из них не взорвалась, да и были ли они ещё опасны? Работы были прерваны, людей отвели в сторону. Дальнейшее разминирование показало, что это было наскоро сооружённое в 1941 году и забытое минное поле.

В 1941 году мне повезло, на мину я не напоролся. Не напоролся и в 1951 году. Это был один из многих удачных отголосков прошедшей войны.

BÜSING NAG. Автобус

В своих воспоминаниях я указал, что из школы на улице Рауа до рыбного порта раненых перевозил в то время только что приобретённый за границей линейный автобус обновлённого вида, с приплюснутым передом. Мотор находился в передней части салона.

5 апреля 2007 года из газеты «Постимеес» я узнал, что производителем этого автобуса была фирма под названием BÜSING NAG. (Роберт Нерман. «Трудные времена автобусного движения». «Постимеес». 15.04.2007.)

Зачем я это вспоминаю? Потому что я встретил автобус этой фирмы ещё раз в феврале 1944 года на Ленинградском фронте. И снова возил автобус этого типа раненых из-под Нарвы в больницы Ленинграда. В тот раз он был окрашен в целях маскировки зелёно-серо-белыми пятнами. Оригинальный цвет у этих автобусов был синий.

Предположительно, это был один из таллинских автобусов, реквизированный в 1941 году в военных целях.

О самолётах и лётчиках, которые топили корабли и людей, расстреливали тонущих на воде

В то время (август 1941 года) я не различал марки иностранных военных самолётов и их опознавательные знаки. Знал только, что на немецких военных самолётах был опознавательный знак в виде креста (рыцарский крест) и свастики. На русских военных самолётах – пятиконечные звёзды. На самолётах, которые расстреливали на бреющем полёте тонущих людей, на борту был большой синий круг или кольцо на белом фоне. На опознавательные знаки на крыльях или под ними я в смертельном страхе не обратил внимания. Самолёты были двухмоторные, впереди – кабина со стеклянными окнами.

Позже я выяснил для себя, что это были немецкие пикирующие бомбардировщики «Юнкерс 88» (JU 88). Судя по опознавательным знакам, самолёты воздушных сил Финляндии. Предположительно, с финскими лётчиками.

По приглашению Таллинского мужского хора ветеранов Таллин посетил Объединённый хор военных ветеранов города Хельсинки и инвалидов войны Хельсинкского района. 24 октября 1991 года состоялось общее выступление в Белом зале Дома Братства Черноголовых. Затем последовало более близкое знакомство с участниками хора в ресторане «Рае». В их числе был и лётчик, который участвовал в 1941 году в бомбёжках конвоев, покидавших Таллин. Я хотел побеседовать с ним на эту тему поближе. Взял в помощь бумагу и карандаш, чтобы нарисовать схематически место в Финском заливе, где был потоплен корабль. Он очень вежливо извинился и отказался говорить на эту тему. На эту тему и нечего сказать. Отказался и я от этого. Было много другого, о чём поговорить. Ведь и он выполнял полученные приказы в борьбе против врага во имя своей Родины.

Во время Второй мировой войны практически отсутствовала возможность определять, имеет ли уничтожаемый вражеский объект военное значение или нет. В этой войне уничтожение вражеских объектов носило тотальный характер с обеих противоборствующих сторон.

Дополнительное оправдание для финнов – месть за Русско-финскую войну (Зимняя война. 30.11.1939 – 13.03.1940).

Корабельные команды

В большинстве случаев при прямом попадании бомбы или торпеды или при столкновении корабля с миной судьба корабля и людей, их спасение зависели от мужественных, хладнокровных и самоотверженных действий команды.

Члены экипажа, в обязанности которых входило выполнение задач на палубе корабля, под косящим пулемётным огнём самолётов, под бомбовыми атаками, под страхом быть ранеными или убитыми, ни на миг не покидали своих постов. На место погибшего или раненого тут же вставал другой, часто и его сменял третий, четвёртый. Так действовали до последнего момента, пока не становилось понятно, что спасти корабль уже невозможно.

От прямого попадания бомбы корабль могла спасти слаженная работа капитана и команды, их умение маневрировать назло смерти, уклонять судно от падающей бомбы, от направленной на него торпеды.

И всё-таки эти манёвры удавались не всегда.

Непредсказуемыми же были столкновения корабля с минами. Их не всегда удавалось предугадать. Даже предварительное противоминное траление не обеспечивало кораблям полную безопасность.

В случае опасности потопления корабля команде

приходилось незамедлительно приступать к спасению людей: организовывать и помогать выходу людей, выносу раненых из помещений корабля, размещению на спасательных средствах, удалению подальше от тонущего судна. И эти задачи приходилось выполнять под пулемётным огнём самолётов, ценой раненых и убитых из числа спасаемых и спасателей. Так быстро, как только возможно, борясь с опасностью затопления корабля. Самый главный вопрос: сколько ещё продержится корабль на воде? На размышления здесь времени много не было. Надо было действовать, и быстро.

Члены команды во главе с капитаном никогда не покидали корабль прежде, чем были выполнены последние возможные, а иногда и кажущиеся невозможными спасательные работы. Спасая других, многие члены команды погибали сами. Самопожертвование среди моряков было неизбежным.

Так действовали команды всех кораблей, независимо от их принадлежности к какому бы то ни было государству, воюющему в то время на Балтийском море.

При гибели корабля спасатели и спасаемые не имеют рядом твёрдой земли, куда можно было бы ступить подальше от опасности. Палуба корабля, которая для всех была твёрдой землёй, могла вмиг исчезнуть из-под ног. Оставалось только бороться за свою жизнь на поверхности воды, надеясь, что кто-то придёт и спасёт. На воде и эта возможность минимальна. Даже здесь моряки старались, будучи в положении тонущих, помогать другим тонущим. И я остаюсь в долгу перед теми членами команды «Калпакса», которые подобрали меня в свою компанию на плотик и вместе со мной до утра боролись с теми же лишениями, что и я. Таковы были жизни и судьбы моряков во время войны.

Глубокий поклон им от меня, от одного спасённого с их помощью.

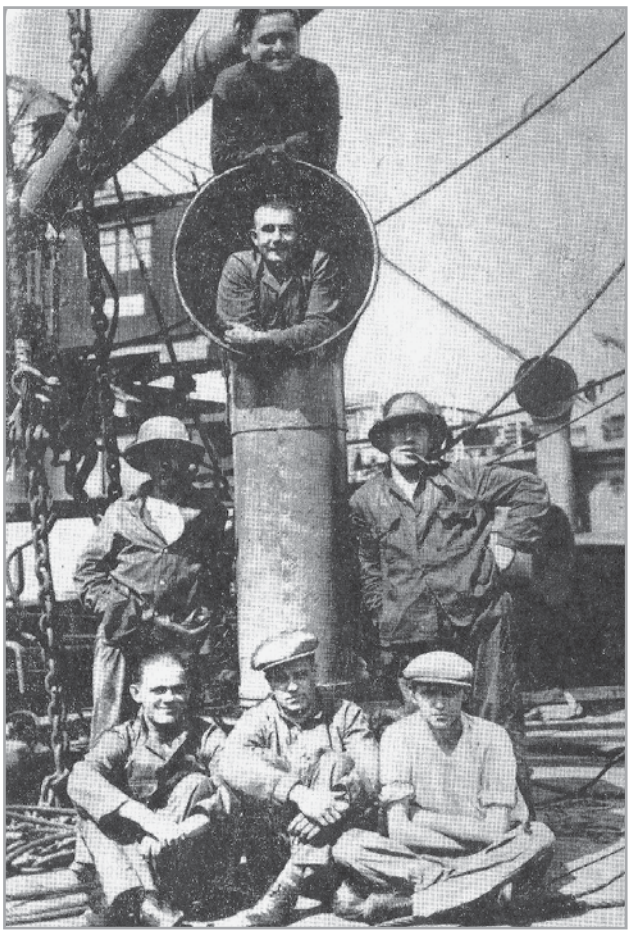
Куда делась спасательная шлюпка?

Я был в числе последних, кто прыгал в воду с высоко поднявшейся кормы корабля. Всплыв на поверхность воды, я видел, как от тонущего корабля отделилась на вёслах спасательная шлюпка, полная людей, никого больше не подобрав с водной поверхности.

О спасательной шлюпке пишет и старший помощник капитана корабля Лео Шверст в своём письме от 13.10.1980 года. Судя по его письму, удалось нормально спустить на воду только одну спасательную шлюпку. Он разместил на ней нескольких матросов с приказом подобрать в шлюпку раненых, женщин и детей, переправить на остров Лавансааре и вернуться спасать оставшихся на воде.

Я не видел, чтобы спасательная шлюпка вернулась обратно в тот вечер. О возвращении шлюпки не упоминает в своём письме и Лео Шверст.

21 апреля 2006 года я повстречался с Владимиром Коппельманном, работающим в Эстонском Морском музее заведующим музейным складом морских мин времён войны. Он по заданию Эстонского академического общества военной истории, да и по собственной инициативе довольно основательно исследовал эвакуацию из Таллина в августе 1941 года и причины её неудачи, а также историю с упомянутой спасательной шлюпкой.



Команда парохода «Каупо». 1929 год.
Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

А именно: в 1970 году В. Коппельманн встречался в Ленинграде с Лео Шверстом. По его сведениям, спасательная шлюпка добралась к вечеру в сумерках до юго-западного берега острова Лавансааре, в район позиций расположенной там батареи береговой охраны с 45-мм пушками.

Командир батареи, старший лейтенант, разместил спасённых в одном пустом помещении, похожем на сарай. На просьбы людей отправить лодку обратно в море на место гибели корабля спасать оставшихся ответ командира был очень категоричен: «С вами и с теми, кто остался терпеть бедствие на море, и что делать дальше, будем решать утром».

Так и не была в тот вечер отправлена спасательная шлюпка в море для спасения терпящих бедствие. Все они остались в ночной темноте в ожидании своей предсказуемой судьбы.

***

Предполагаю, что ко времени прибытия шлюпки на остров надвигалась ночная августовская темень. Неизвестно было, как поведёт себя ночное море: спокойно, ветрено или бурно. Тем более, при передвижении шлюпки только на вёслах выход в море в ночной темноте был весьма опасен как для лодки, так и для гребцов. Да и можно ли было сориентироваться в темноте так, чтобы найти место гибели «Калпакса» и тонущих. С наступлением темноты, потеряв всякую надежду на спасение, люди в море отдали себя на волю судьбы. К утру большинство из них ушли на дно. Спаслись очень немногие. В их числе и я.

Пароход «Ээстиранд»

«Ээстиранд»

Воспоминания моего крёстного отца Карла Кертса о пережитом в качестве мобилизованного на корабле «Ээстиранд», август 1941 года.

«Сбор мобилизованных осуществлялся в здании Ласнамяеской школы. Ночью нас перевезли на корабль. Судно было выкрашено в серый цвет. На незакрашенной части спасательного круга виднелось название корабля – „Ээстиранд".

Из разговоров членов команды выяснилось, что судно вернулось только-только перед началом войны с Кубы с грузом сахара, который выгрузили в Таллине, и теперь предстоял переход в Ленинград. На корабле было много эвакуируемого товара, в основном металл. Мобилизованных было около 4000. Все эстонцы, из Таллина и Харьюского района.

Из Таллина вышли 24 августа 1941 года. Мы были в трюмах, выходить на палубу нам не разрешалось. Чтобы туда выйти и зайти, были построены деревянные лестницы.

Между 14.00 и 15.00 часами немецкий самолёт бомбил корабль, и бомба попала в первый трюм, а оттуда насквозь через дно – в море. Там в трюме было много людей, и многие погибли. На корабле возникла паника, в ходе которой мне посчастливилось выбраться на палубу. Многие уже попрыгали в море. Одно находившееся рядом судно стало поднимать людей из воды. Корма корабля поднималась наверх, а нос опускался в воду. Я спросил у членов команды, тонет ли корабль. Ответили, что помещения корабля отделены друг от друга водонепроницаемой перегородкой и что корабль не утонет. Отвечал матрос корабля по имени Реппау.

Вторая бомба упала между поручнями и люком. Эта бомба взорвалась где-то внутри корабля. Перед тем, как прыгнуть в воду, многие бросали перед собой деревянные планки, к несчастью, на головы тех, кто уже раньше спрыгнул вниз. Паника на корабле усиливалась. На палубе валялись предметы одежды, личные вещи, документы.

Я знал, что корабль не потонет, и в воду не прыгал. Винт корабля торчал наполовину из воды и вращался, взбивая её. Тех, кто прыгал вниз и оказывался слишком близко от винта, затягивало под воду и разрывало на куски. Самолёты стреляли из пулемётов по палубе судна, убивая людей. Пули рикошетили от металлической палубы. Люди не понимали, как и куда спрятаться от пуль. Я держался за опору корабельного мостика и прятался там от пуль.

Один мужик пытался убедить другого помахать самолёту белым платком, может, он тогда не будет стрелять и бомбить. Другой отвечал: „Смотри, как бы он тебе сам не помахал из пулемёта".

Капитан корабля через рупор призвал людей к спокойствию, потребовал прекратить панику. Он объявил, что в такой ситуации корабль дальше не пойдёт. Выпустили пар из котлов. К вечеру или ночью корабль сел на мель возле острова Прангли.

Оттуда мы перебрались на остров лодками, плотами. Погода была дождливая. Сделали себе из ольховых сучьев хижины. Корабль стоял на мели. Мы хотели принести с корабля что-нибудь из снабжения, из еды. Но с острова Вяйке-Прангли нас стали обстреливать из пушек. Мы не смогли добраться до корабля. На Вяйке-Прангли были уже немцы. (Вяйке-Прангли (он же Акси) находится к юго-востоку от острова Прангли. – Прим. автора.). *На корабле были мешки с асбестом, из-за которых люди были грязны как черти, мешки прорвались во время бомбёжки.*

Что стало с русскими из команды сопровождения, я не знаю. Может, ушли с корабля на остров Кери и там были подобраны своими судами. Сначала был приказ: по распоряжению Сталина даже повреждённый корабль любой ценой доставить в Ленинград. Этот приказ выполнен не был. Корабль остался на мели у острова Прангли.

С острова нас переправили лодками на берег Нееме. Оттуда быстро домой – большая неожиданность для супруги. Неужели война так быстро закончилась?

По сведениям Мати Ыуна, на „Ээстиранд" было 3560 мобилизованных эстонцев. Погибли 598, из прыгнувших в воду спасли 230 человек и увезли в Ленинград. Назад домой вернулись 2672 человека.

Во время моего пребывания в батальоне для выздоравливающих в Ленинграде я повстречался с несколькими спасёнными с корабля „Ээстиранд". По прибытии в Ленинград они были направлены в трудовые батальоны для строительства позиций обороны вблизи фронта. Некоторые из них погибли или были ранены огнём немецкой дальнобойной артиллерии. После госпиталя их направили долечиваться в батальон для выздоравливающих. К сожалению, имён я не помню. Знаю, что двое из них были по профессии шофёрами. Одного из них я встретил во время боёв под Великими Луками, где он водил машину артиллерийского полка».

Во время записи этой истории Карлу Кертсу было 82 года, и со времени событий на корабле «Ээстиранд» прошло уже 42 года, могут и в его воспоминаниях быть неточности.

Он упоминал, что, когда корабль выходил с рейда в море, со склона Маарьямяе вёлся обстрел судов, стоявших на рейде. Значит, 24 августа. По моим сведениям, в этот день немцев на Маарьямяе ещё не было. Можно предположить, что, наоборот, корабли с рейда обстреливали немецкие цели, находившиеся на суше.

7 августа 1983 года.

«Сибирь»

В июле 2004 года на встрече ветеранов Эстонского Стрелкового корпуса я встретил Хейно Ниидаса. Темой разговора и моего интереса стала его поездка в качестве мобилизованного из Таллина в Ленинград 18 августа 1941 года, а также бомбёжка корабля и его спасение с тонущего судна «Сибирь» возле острова Суурсаар.

Выяснилось, что Хейно Ниидас начал записывать воспоминания уже в 1990 году и по моей просьбе передал их часть, касающуюся морского перехода, мне на ознакомление.

Приведу написанное им без изменений.

Хейно Ниидас родился 17 ноября 1922 года.

Мобилизован в 1941 году как призывник.

Ветеран Эстонского Стрелкового корпуса.

Запись начата в 1990 году.

Хейно Ниидас

Воспоминания о «путешествии» в далёкую Сибирь

«1941 год, август. Улица Уус 2, где находился Таллинский отдел военного комиссариата.

Размещённая в нём пёстрая компания ждала уже который день распоряжения о погрузке на корабль. В компании были отставшие от предыдущей мобилизации или уклоняющиеся военнообязанные, мобилизованные более старших призывов и множество офицеров запаса.

В предыдущий вечер офицерам запаса разрешили пойти домой к жёнам, многие из которых уже ждали во дворе у ворот, охраняемых двумя часовыми с винтовками. К утру отпущенные должны были прибыть обратно на сборный пункт, на Уус 2.

Большая часть эстонской территории уже была захвачена немцами, и железная дорога Таллин – Ленинград была отрезана войсками, что исключало использование её для отступления.

Согласно приказу, у каждого были с собой мешки с продовольствием и, конечно, заполнены лучшим, поэтому недостатка в продуктах не было. Кроме этого, ежедневно подвозили в качестве питания лимонад, булки и колбасу.

В один из вечеров в город больше никого не отпустили. Можно было предположить, что теперь-то уж точно состоится погрузка на корабль и, возможно, прощание с родиной навек, что и стало истиной для многих.

До полуночи скомандовали строиться в шеренгу, имея при себе продуктовые мешки, и мы двинулись в дорогу в сторону порта. Так как было известно, что отъезд неминуем, то последнее предложение в письмах, подготовленных для родных, заканчивалось словами: „Отправляемся на корабли и в опасный морской путь".

Не знаю, откуда люди узнали, что множество эстонских мужчин снова отправляются в путь. Но поблизости от порта на краю улиц было много людей, которые спрашивали, нет ли предметов или писем для дальнейшей передачи родственникам. Отдал и я своё письмо какой-то „тёте", и это письмо добралось домой к своим и стало последней весточкой матери-отцу, всем близким на последующие четыре года. Они не знали обо мне, и я о них ничего не знал на протяжении ряда лет.

В порту ожидал нас большой корабль, который выделялся двойным рядом окошек кают на борту. Вместе с нами на корабль погрузили много раненых и женщин с детьми. Большинство пассажиров были тяжело ранены, их можно было найти повсюду.

Полная картина о загрузке корабля и масштабах всего конвоя вырисовалась уже далеко от Таллина в Финском заливе, когда августовское солнце разлило по морю свои тепло и свет. Тогда открылся широкий вид на корабль и на окружавшее его море, а также на происходившие там события.

Корабль оказался плавучим госпиталем, перевозившим в основном раненых, женщин и детей. Для предотвращения бомбёжек на палубе корабля был нарисован большой красный крест и установлены флаги красного креста. Наверху был также установлен сдвоенный пулемёт. Из утренних сумерек перед глазами всплыла ясная, достаточно ветреная солнечная погода с отдельными облаками.

Конвой состоял из двух больших кораблей „Сибирь" и „Урал", которые сопровождались скоростными катерами, сновавшими туда-сюда. Перед конвоем шли минные тральщики. Противоминное траление происходило таким образом, что перед конвоем, прямо по его курсу, шли параллельно два тральщика на определённом расстоянии. Между ними располагался на достаточной глубине стальной тросс, который срывал с морского дна на пути корабля установленные там мины. Оторванные со дна мины всплывали на поверхность воды, где их подрывали, стреляя с расстояния из винтовки или пулемёта.

Ночью я пристроился внизу в трюме на кожухе шахты корабельного винта. Эта „шахта" представляла собой полукруглое, обшитое досками покрытие корабельного винта 1,5 м высотой и 1 м шириной сверху.

Проснувшись утром, нужно было в первую очередь подкрепиться за счёт ещё имевшегося в рюкзаке кулька с продуктами. Это делали и остальные попутчики. На корабле никакой еды не предлагалось.

В кормовом трюме этого корабля не было видно ни раненых, ни женщин, ни детей. Зато трюм был загружен вперемешку всяческими товарами. В памяти осталось несколько больших стопок белой бумаги. Было даже жаль белую качественную бумагу для письма и рисования, которую мужики подкладывали ночью себе под бок.

Выбраться из трюма на палубу можно было с помощью двух практически вертикально расположенных лестниц. Я вылез по одной из лестниц на палубу, чтобы осмотреться кругом. Рюкзак со всем содержимым (маслом, сахаром, хлебом, колбасой, тёплыми носками, варежками и другим) я оставил на своём лежаке на всякий случай, чтобы было видно, что место уже занято. Там этот рюкзак и остался навечно. А его содержимое часто всплывало в памяти уже позднее, далеко за Уралом. Последовавшие события отбили всякую охоту ещё раз спускаться в трюм.

Между тем, тралы вытаскивали на поверхность некоторые мины. Одна мина прошла так близко от корабля, что матросы с помощью шеста отталкива-

ли её от борта корабля на безопасное расстояние, где её расстреляли точными выстрелами.

Спокойного вида окружающего моря хватило ненадолго.

Мы уже подошли близко к острову Суурсаар. После полудня, примерно около 14.00, со стороны материка (по-моему) появились 2 самолёта, пролетели вдоль над кораблем, и один из них сбросил в направлении судна довольно большую бомбу (по мнению других, около 100 кг), которая, к счастью, корабль не зацепила и упала в воду позади него. Взрыв бомбы, однако, повредил в какой-то степени винт корабля, потому что скорость судна заметно убавилась.

Вот тут началась на палубе суматоха. Раздавались спасательные жилеты, которые, однако, в скором времени у мужчин забрали обратно, чтобы обеспечить ими всех женщин и детей.

Через пару часов в небе появилась снова пара самолётов. В этот раз со стороны Финляндии и с финскими опознавательными знаками. Пролетели мимо, развернулись обратно и полетели спокойно, не пикируя, поперёк корабля. Всего сбросили на корабль три примерно 50-килограммовые бомбы. Первая упала в воду перед кораблём. Вторая попала в середину судна (машинное отделение и командный мостик), третья перелетела через корабль и упала в воду, не взорвавшись. При попадании бомбы судно чуть встряхнуло, и из середины корабля повалил белый дым или пар. Никакого большого пожара видно не было.

На судне возникла определённая паника. Многие стали прыгать в воду. Туда же скидывали сверху с палубы доски и ящики, чтобы помочь людям в воде. Некоторые получили при этом тяжёлым предметом по голове и ушли навсегда под воду.

Начали спускать спасательные шлюпки, но в спешке это удалось не со всеми лодками. Я тоже сел в одну шлюпку, которую матросы скачками спускали вниз на воду, но так неудачно, что лодка ушла сквозь поверхность воды одной стороной вперёд и набрала столько воды, что стала непригодной. Лодка, полная воды, осталась болтаться на тросах сбоку от корабля. Когда я находился под бортом судна в залитой водой лодке, мне на ум пришла вычитанная из книг мудрость, что тонущий корабль может затянуть людей в воронку или могут взорваться корабельные котлы. Я сбросил в лодке пиджак и ботинки и поплыл подальше от корабля. Один мужчина плыл рядом со мной, продев через голову надутую велосипедную камеру, в которую и я вцепился на какой-то момент. Но сразу сообразил, что она еле держит на поверхности одного человека, и отпустил камеру. Плывя дальше, я подцепил под себя небольшой обрезок доски, который был гораздо надёжнее, чем велосипедная камера на двоих.

Затем волна принесла мне толстую, почти 3 м длиной доску или планку, которая свободно держала человека на поверхности воды. Чуть позже на другой конец планки облокотился ещё один человек, и доска несла нас двоих по поверхности воды, с провала волны на её гребень.

Теперь была надёжная опора под грудью и можно было оглядеться кругом и увидеть, что происходит на воде. С корабля ещё сбрасывали вниз доски. В море вблизи и подальше от корабля плавало на досках много людей. Были видны на обрезках досок и женщины с детьми. Один самолёт развернулся ещё раз и угостил находившихся в воде людей пулемётным огнём.

Корабль потихоньку горел, большого пламени видно не было. На борту судна висела на тросах спасательная шлюпка, разбитый нос которой доставал до кромки воды. Когда одна волна швырнула держащегося на воде мужчину прямо на разбитый нос лодки, на ней остались кровавые ручьи. Что стало с мужчиной, я больше не видел.

Запомнился и один смешной случай. А точнее, два или три мужика пробовали забраться на металлическую бочку, болтавшуюся в воде. Только одному удалось взобраться, как бочка перевернулась, и мужик свалился обратно в воду. Другие мужики тоже пробовали, но и их усилия не увенчались успехом.

Ветер и волны уносили болтавшихся в воде людей всё дальше и дальше от корабля в открытое море. Прошло около полутора часов с того времени, как я покинул корабль. Уже холод начал досаждать сквозь мокрую одежду. Мы пытались вместе с другим терпящим бедствие держать планку против ветра, чтобы, взмывая на гребень волны, не погружаться с головой в воду. Но, несмотря на это, приходилось глоток-другой морской воды проглатывать.

Давала о себе знать потеря сил, и было тяжело держаться за доску. Людей спасали или подбирали из воды по меньшей мере 4 скоростных катера. Волна пронесла нас вместе с доской мимо третьего катера. С последнего, четвёртого катера нам протянули шест, но он до нас не достал. Тогда нам бросили с катера верёвку. Я схватился за верёвку, но руки не слушались. Тогда я вцепился в неё зубами, и матросы вытащили меня на палубу катера. Как-то вытащили наверх и моего напарника по несчастью.

Я дополз на четвереньках до люка каюты и начал спускаться вниз. Только спустил ноги в люк, как уже был на полу каюты, пару метров вниз, т.к. ноги-руки не слушались больше. В каюте на одной койке лежала молоденькая девочка, чья ладонь была полностью забинтована. Залез и я в одну из коек. Теперь из желудка вышло все, как остатки завтрака, так и заглоченная на гребне волны морская вода.

Я, кажется, заснул. Проснулся, когда катер добрался до острова Суурсаар, где нас высадили на берег. На острове дали надеть старую солдатскую гимнастёрку и пилотку. Что было на ногах, уже не помню. Штаны остались свои. В заднем кармане штанов я нашёл кошелёк для мелочи, в котором было несколько десятирублёвок. Все документы ушли вместе с пиджаком на дно моря.

С корабля было перевезено большое количество рюкзаков. Моего рюкзака среди них не оказалось. Можно было бы взять чужой рюкзак, но воспитание того эстонского времени не позволило присвоить чужое имущество. Зато уж порылся в чужих рюкзаках один деятель Латышского истребительного батальона.

На острове я слышал от других спасённых, что „Сибирь" так и не затонула и к её борту подошёл транспортный корабль „Урал", находившийся в конвое, или минный тральщик, и что большое число раненых переправили на эти корабли.

Позже, через несколько десятков лет, я слышал, что часть людей осталась на горевшем корабле и была затем доставлена на берег без больших проблем. Както я попал в больнице в одну палату с Георгом Отсом, где в разговорах выяснилось, что мы покинули Таллин на одном и том же корабле „Сибирь". По словам Георга Отса, он остался на горящем корабле и вместе с другими (около 30-ти человек) был снят с судна только на следующий день утром. Огонь они пытались потушить морской водой, которую поднимали на борт с помощью сапог.

Разговоры о том, что при бомбардировке самолёты пикировали и что корабль вспыхнул, несостоятельны.

Переезд с острова Суурсаар в Ленинград прошёл в трюме одного из грузовых судов, дальше спасённых при гибели корабля людей увёз за Урал железнодорожный состав.

2005 год».

Некоторые уточнения к вопросу о гибели корабля «Сибирь»

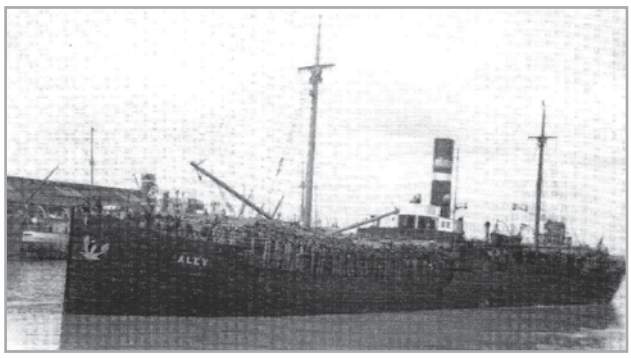
По книге военного историка Мати Ыуна «Сражения на Балтийском море. Лето 1941», в списке погибших кораблей значится и вышедшее из Таллина 18 августа 1941 года транспортное судно «Сибирь» (Мати Ыун. «Сражения на Балтийском море. Лето 1941», с. 80, 81, 116, 124). Надеюсь, что как и в случае с гибелью корабля «Калпакс» и других судов, автор и на этот раз разрешит мне сделать дополнения и поправки к обстоятельствам гибели «Сибири» на основании воспоминаний Хейно Ниидаса, непосредственного участника, что и подтверждает их правдивость.

По утверждению Мати Ыуна, бомбёжку корабля произвели два-три пикирующих бомбардировщика вблизи Руускери около 16.00-16.30. Первые бомбы пролетели мимо, а следующие накрыли машинное отделение и командный мостик. Корабль вспыхнул. И будто бы корма корабля пылала, как костёр на Иванову ночь.

Исходя из того, что видел своими глазами Хейно Ниидас, корабль бомбили вблизи острова Суурсаар дважды. Первый раз около 16.00 двумя самолётами. Один из них сбросил бомбу, которая упала за кормой. По мнению Хейно Ниидаса, бомба повредила винт корабля, так как скорость его после этого снизилась.

Через два часа корабль снова бомбили два самолёта, теперь уже с финскими опознавательными знаками. Из трёх сброшенных бомб только одна попала в судно (в машинное отделение и командный мостик). Корабль чуть вздрогнул, и из его средней части повалил белый дым или пар. По утверждению Х. Ниидаса, самолёты не пикировали, корабль не вспыхивал, тем более не пылал, как костёр. Позже, когда Хейно Ниидас оказался в воде, корабль горел, на его взгляд, не сильно, языков пламени видно не было.

Утверждение Хейно Ниидаса о том, что певца Георга Отса сняли с корабля только на утро следующего дня, неверно. Можно предположить, что Г. Отс не прыгнул в море во время бомбёжки и спасатели забрали его с корабля позже, в числе последних. До этого он помогал ещё тушить возгорание. Неоспоримым является факт, что «Сибирь» была потоплена вечером



Торговое судно «Алев»

того же дня. Хейно Ниидас ничего не знал в то время о дальнейшей судьбе корабля после того, как покинул его.

Во время моего пребывания в батальоне для выздоравливающих в Ленинграде (сентябрь 1941 – январь 1942) я встречался с некоторыми ранеными, спасёнными с корабля «Сибирь». Да и с многих других судов. К сожалению, имён вспомнить не могу. В большинстве своём это были немолодые мужчины, мобилизованные в августе. Время уже сделало свою работу, вряд ли можно уже кого-то из них встретить.

Немного статистики.

По данным Мати Ыуна, при выходе из Таллина на судне «Сибирь» находилось около 800 раненых, 400 мобилизованных из эстонцев-офицеров резерва, столько же членов команды и медицинского персонала, пара сотен гражданских лиц. Всего 1800 человек. Погибло 900. Можно считать эти данные достоверными.

Тогда в Финском заливе случилась первая из крупных военно-морских катастроф того года.

Небольшое замечание.

В то время в голодающем Ленинграде мне приходилось больше бороться за своё существование и выживание, а не стремиться запомнить, кто и с какого корабля спасся или его спасли раненого. Вслед за трагической эвакуацией из Таллина последовала ещё более трагическая блокада Ленинграда. Там счёт погибших ограничивался не тысячами, а миллионами.

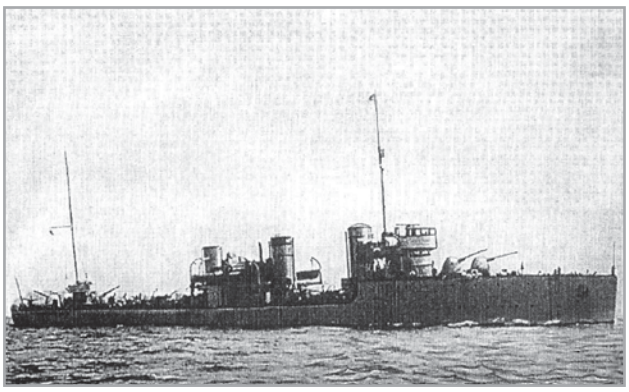
ТАКОВ ЛИК ВОЙНЫ.

«Андрей Жданов»

15–26 января 1966 года в Таллине состоялась конференция, организованная командованием Балтийского флота времён Великой Отечественной войны и посвящённая 25-ой годовщине обороны города. (Здесь подразумеваются оборонительные бои, которые вели на подступах к Таллину Балтийский флот и 10-й стрелковый корпус против войск Германии в последние дни августа 1941 года.)

Тогдашний командующий Балтийским флотом адмирал В. Трибуц, выступая на конференции с докладом, высказал следующее:

«...Одновременно с сооружением наземных линий обороны Таллина и главной базы флота в июле-августе в задачу флота также входила и эвакуация раненых, прибывающих с линии фронта. После взятия немцами города Тапа единственным возможным способом для эвакуации раненых остался морской путь».



Эсминец «Калинин»

В своём докладе он утверждал, что на корабли «Молотов», «Аурания», «Сибирь», «Андрей Жданов»... и др. было эвакуировано 5000 раненых. На корабле «Андрей Жданов» погибло при эвакуации 200 человек.

Но есть и другие сведения о погибших на моторном судне «Андрей Жданов».

По данным Велло Варе, раненного 21 августа в бою на подступах к Таллину (возле усадьбы Кивилоо в Харьюском районе), раненые, находившиеся во фронтовом госпитале, оборудованном в начале войны в школе на улице Кеваде (гимназия Якоба Вестхольма), в т.ч. и Велло Варе, подлежали эвакуации в Ленинград. В ночь на 24 августа их погрузили на корабль «Андрей Жданов».

В тот же день около 16.00 «Андрей Жданов» вместе с другими судами (по данным Мати Ыуна, конвой из 17-ти кораблей, время выхода из Таллинского залива – 10.00), начал движение в направлении Ленинграда в сопровождении крейсера «Киров». На полпути «Киров» развернулся обратно в сторону Таллина. Когда и в каком месте – Велло Варе не обратил внимания.

На протяжении трёх дней, 24–27 августа, «Андрей Жданов» неоднократно подвергался бомбёжкам со стороны немецких самолётов. Однако ему удалось избежать прямых попаданий в судно. Однажды удалось даже увернуться в сторону от торпеды, пущенной с самолёта. Некоторые бомбы разрывались так близко от судна, что осколки пробили насквозь стенки корабля и проникли внутрь, уничтожив нескольких раненых и ранив некоторых из них повторно.

«Андрей Жданов» добрался до Ленинграда более-менее целым, по данным Велло Варе, с 1500-2000 раненых на борту (по данным Мати Ыуна, с 702 ранеными).

Утверждение В. Трибуца – 200 погибших, и количество раненых на корабле, приведённое Мати Ыуном, – 702 человека – не совпадают с утверждениями Велло Варе. По-видимому, необходимо согласиться с цифрами, приведёнными Велло Варе, свидетелем, непосредственно находившимся на корабле.

Велло Варе.
Генерал-майор Вооружённых сил СССР в отставке.
Доктор исторических наук.
Октябрь 2005 год.

«Володарский», «Артём», «Калинин»

В августе 2006 года с подачи и при поддержке Союза ветеранских организаций Эстонской Республики в Таллине вышла в свет книга на русском языке под названием «Опалённые войной». Воспоминания ветеранов Великой Отечественной войны». (Таллин, 2006).

На с. 18–37 этой книги приведены воспоминания эвакуированного на корабле «Володарский» и спасённого Фёдора Ерёменко, курсанта Ленинградского высшего военно-морского училища им. М.В. Фрунзе, об эвакуации из Таллина и гибели корабля по пути в Ленинград. Коротко приведены также сведения о гибели кораблей «Артём» и «Калинин».

Воспоминания называются в книге «Героизм и трагедия. Прорыв кораблей из Таллина в августе 1941 года».

Так я в очередной раз нашёл ещё одного эвакуированного из Таллина в Ленинград в последние дни августа 1941 года.

Далее коротко воспоминания участника и свидетеля событий Фёдора Ерёменко о гибели корабля «Володарский» и о спасённых.

Воспоминания Фёдора Ерёменко

На пятый день начавшейся 22 июня 1941 года войны между СССР и Германией курсанты трёх рот названного выше военного училища были переброшены в Таллин. Задача – оборона штаба и портов Балтийского флота.

Фёдор Ерёменко был в то время курсантом 2-ой роты 1-го курса. Со времени приближения линии фронта непосредственно к границам города 2-ая рота вела оборону вблизи тогдашнего аэродрома в Ласнамяе.

26 августа днём рота была переброшена в Минную гавань с заданием защищать порт и штаб флота, обосновавшийся там же, организовать и контролировать размещение эвакуируемых воинских частей на кораблях.

27 августа после обеда рота курсантов, в т.ч. и курсант Фёдор Ерёменко, была размещена на корабле «Володарский», в центральном помещении. 28 августа поздно вечером «Володарский» вместе с кораблями «Артём» и «Калинин» вышли с Таллинского рейда в открытое море в конце колонны приблизительно из 200 кораблей, выполняя функции арьергарда. Курсанты не знали и не подозревали, какие опасности могут поджидать их на пути в Ленинград. Скорее, думали, что, ступив на корабль, они спаслись живыми из окружённого Таллина и впереди ждёт их родной Ленинград.

Но в выживании на войне всегда играет свою роль и случайность или, как говорится на солдатском языке, «солдатское счастье». Этого счастья хватило и на курсанта Фёдора Ерёменко.

Ночью с 28 на 29 августа после окончания несения караула на палубе корабля сержант Фёдор Ерёменко и несколько его сослуживцев не пошли отдыхать в отведённые для этого помещения в центральной части судна. Они пошли передохнуть в помещения, расположенные на корме судна и отведённые для отдыха свободной от дежурства смены медицинских работниц, связисток и других представительниц женского пола, находившихся на корабле. Поближе к веселой компании. Забыв об опасностях войны, тем более на море.

Долго отдыхать свободной от дежурства смене не дали. Ночью, приблизительно в 23.00, их разбудил какой-то непонятный сильный взрыв где-то внутри корабля. Никто не понимал, что случилось. В темноте раздавались крики о помощи. Началась паника. Еле успели курсанты выбраться из кормовых помещений на палубу, как стало ясно, что с судном произошло что-то серьёзное. Корма корабля накренилась на бок так, что Фёдор Ерёменко вместе с сослуживцами соскользнул в воду по неизвестно откуда взявшемуся мазуту, видимо, разлившемуся по палубе во время взрыва. Море также было покрыто мазутом. Фёдор Ерёменко был спасён незадолго до рассвета катером М-210.

Позже выяснилось, что корабль «Володарский» развалился пополам после взрыва мины в средней части судна. Передняя часть затонула сразу после взрыва вместе со всеми, кто там находился. Также утонули или погибли те, кто был в центральных помещениях. По корабельному распорядку там должен был отдыхать и Фёдор Ерёменко. Однако он оказался в кормовых помещениях и после гибели корабля остался жив. Кормовая часть судна продержалась на воде 7-10 минут, и большинство находившихся там людей успели прыгнуть за борт или соскользнули по покрытой мазутом палубе в воду.

До того, как Фёдор Ерёменко соскользнул вниз, он успел увидеть в стороне ещё один взрыв и большой огненный столб. По его предположению, это был также корабль арьергарда «Артём». Та же судьба постигла чуть позже и судно «Калинин», двигавшееся перед колонной арьергарда. Оно продержалось на воде около часа до того, как затонуло. Большинство команды вместе с контр-адмиралом Й. Раллем удалось спасти на катерах.

Утром 29 августа катер МО-210 продолжил выполнение своей задачи – сопровождение кораблей, уцелевших после ночной катастрофы, в Кронштадт. В течение дня Фёдор Ерёменко наблюдал, как немецкие пикирующие бомбардировщики безнаказанно нападали на беззащитные торговые суда. В один из них, «Иван Папанин», попала бомба, он вспыхнул огромным языком пламени и повернул назад в сторону острова Суурсаар. Также по пути попалось несколько повреждённых бомбёжкой или минами кораблей, ещё державшихся на воде. Обогнали два миноносца, из которых один тащил на буксире другой, такой же по классу, но повреждённый.

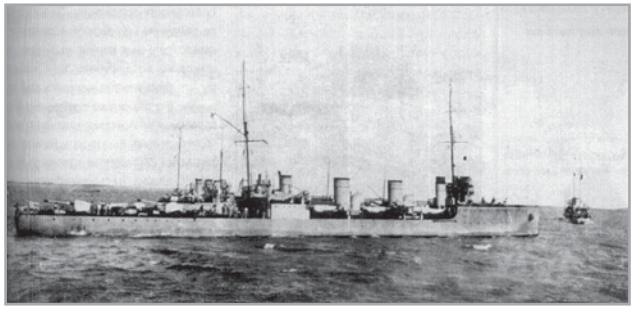
29 августа незадолго до вечера катер МО-210 прибыл вместе со спасёнными в Кронштадт.

Фёдор Ерёменко в своих воспоминаниях высказывает серьёзные упреки к работам некоторых авторов об эвакуации, изданных ранее, относительно приведённых в них данных о потерях человеческих жизней и кораблей, в т.ч. и относительно судна «Володарский».

Он приводит некоторые выдержки из работ этих авторов.

Адмирал В. Трибуц («Балтийцы сражаются». М.: Воениздат, 1998): *«...когда на эсминце* (т.е. на «Володарском». – Прим. авт.) *произошёл взрыв огромной мощности, почти никто не спасся».*

И. Бунич («Катастрофа». М.: Яуза, 2003): *«...корабль моментально исчез с поверхности после ослепляющего взрыва ужасной мощности, оставив на воде лишь озеро горящего мазута».*



Эсминец «Володарский»

Мати Ыун («Сражения на Балтийском море. Лето 1941». Таллин, 1996): *«Горящий разорванный „Володарский" быстро исчез с поверхности воды. Спасся лишь один человек. Это был курсант Высшего военно-морского училища им. Фрунзе Виноградов»* (с. 103).

Фёдор Ерёменко пишет в своих воспоминаниях, что, будучи на борту, прежде чем соскользнуть, он не видел на корабле никакого пожара, как и на воде – горящего мазута. Поверхость воды действительно была покрыта на большой площади нефтью – мазутом. Как уже было сказано выше, носовая часть корабля затонула сразу после взрыва, а кормовая продержалась на воде ещё какое-то время, по мнению Фёдора Ерёменко, 7-10 минут, прежде чем ушла на дно.

По свидетельству Фёдора Ерёменко, кроме команды (по данным Мати Ыуна, команда могла состоять примерно из 167-168 человек. «Сражения на Балтийском море. Лето 1941», с. 11, 126), на корабле было около 75 курсантов, много эвакуируемых пехотинцев, некоторое количество гражданских лиц.

Фёдор Ерёменко без преувеличения полагает, что количество погибших составило сотни людей. Но он также отмечает, что было и некоторое количество спасённых, среди них и 6 курсантов из 75-ти, поднявшихся на корабль.

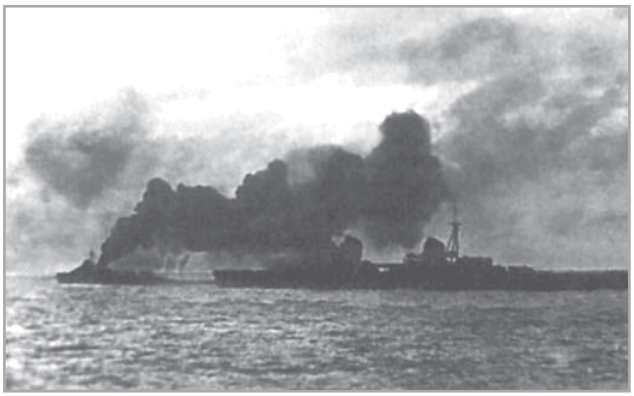
Как отметил Мати Ыун и подтвердил Фёдор Ерёменко, курсант Виноградов действительно оказался среди спасённых. После двухчасового пребывания в воде его подобрал катер МО-204. Подплывая к катеру, Виноградов заметил мину, которую несло в сторону судна. Он оттолкнул мину на безопасное расстояние от катера, после чего его подняли на палубу. (Таких случаев при эвакуации было больше, чем указано выше).

12 курсантов второй роты были спасены с танкера Т-12 (ТН-12). Хоть танкер и был потоплен, курсантов спасли другие суда. Часть курсантов была доставлена в Кронштадт учебным судном «Ленинградсовет».

Из всех отправленных в Таллин курсантов в течение недели в помещениях училища в Ленинграде собралось всего лишь около 20 человек.

Имена 64-х погибших курсантов второй роты первого курса Ленинградского высшего военно-морского училища им. М.В. Фрунзе, а также имя командира роты старшего лейтенанта Г.М. Просандеева увековечены в Эстонии на памятнике, установленном на мысе Юминда. Всего 65 имен.

Ночь с 28 на 29 августа 1941 года у мыса Юминда в Финском заливе стала самой тяжёлой по количеству



Прикрытие крейсера «Киров» дымовой завесой. Август 1941 года

потерь в кораблях и человеческих жизнях за всю историю Советского Балтийского флота времён Великой Отечественной войны.

Альфред Киммель (12.10.1923 – 21.10.1991)

Подробнее о дальнейшей судьбе Альфреда Киммеля, моего товарища по судьбе. Его, пережившего вместе со мной гибель корабля и спасение, ожидали впереди ещё очень трудные времена.

В Ленинграде мы с ним вместе проходили лечение в госпитале. Его выписали раньше меня, и наши пути разошлись. Снова встретиться нам пришлось только 23 июля 1978 года в Рапласком районе, в парке Лелле, где проходили VIII Дни фронтовых друзей. Он жил в Сууре-Яани и пел в ансамбле фронтовых товарищей «Лембиту».

В 1943 году Альфред был переправлен из Эстонского корпуса в город Иваново, в партизанскую школу. В августе того же года Альфред вместе с товарищами был переброшен самолётом, стартовавшим с аэродрома недалеко от Великих Лук, на территорию Эстонии. Долго скрываться ему не удалось. Осенью немцы арестовали его как советского партизана. Он был отправлен в Австрию в немецкий концлагерь. В последние дни войны Альфред был освобождён советскими войсками и призван в армию рядовым. После войны демобилизовался и вернулся домой.

Через много лет, работая над своими воспоминаниями, мне захотелось подробнее узнать и описать жизненный путь моего товарища по судьбе. К сожалению, его смерть в 1991 году оборвала отведённое для этого время.

В 70-ые годы в мои руки попал список разыскиваемых, арестованных и казнённых в Харьюском районе советских активистов во времена немецкой оккупации. Этот документ был направлен Центральным государственным архивом Октябьской революции и социалистического строительства в Харьюский районный комитет КПЭ. Возле каждого имени пояснение – разыскиваемый, арестованный, казнённый.

Среди 95 имен я нашёл и имя Киммель вместе с пояснением.

«Киммель, Элизабет, род. 21 мая 1902 г. в уезде Кехтна – арестована во время немецкой оккупации 18 ноября 1943 г. и помещена в Таллинский Рабоче-Воспитательный лагерь».

Её обвиняли в укрывательстве советского парашютиста А. Киммеля. 22 июля 1944 года находилась в таллинской Центральной тюрьме.

При встрече с Альфредом нам не удалось поговорить о матери или близких, или о том, кто его укрывал. В списке значилось имя Киммель Элизабет, и я решил для себя, что это его мать.

При записи воспоминаний это имя снова всплыло в моей памяти. Хотелось поточнее узнать об обстоятельствах ареста Альфреда и его матери, а также о её судьбе. Через жителя Сууре-Яани Леонарда Прууса, являющегося руководителем ансамбля фронтовых товарищей «Лембиту», мне удалось выяснить адрес спутницы жизни Альфреда. На отправленное мною в 2004 году письмо ответила сестра Альфреда Валве. Она написала, что Элизабет Киммель не была их матерью. Альфред скрывался у тёти Элизабет, вместе с которой и был арестован. Тётя Элизабет назвалась при аресте матерью Альфреда в надежде получить за укрывательство советского партизана более мягкое наказание. После 22 июля 1944 года тётю отправили в Германию, откуда она вернулась домой через пару лет после окончания войны. Точнее сестра Вальве вспомнить больше не смогла. Ведь всё это случилось уже 63 года назад. Валве закончила своё письмо словами: *«Время делает свою работу».*

В 90-е годы на Эстонском радио была очень популярна серия передач под руководством радиорепортёра Лембита Лаури. Она называлась «Ненаписанные мемуары». Знаю, что однажды гостем передачи был и Альфред Киммель со своей интересной и богатой на испытания судьбой. В настоящее время та запись хранится в фонотеке Эстонского радио.

На Балтийском море. Сентябрь 1944 года

Трагедия августовской эвакуации из Таллина в 1941 году не стала последней в этой войне. В меньшем объёме и с меньшими жертвами она повторилась в последние дни сентября 1944 года на Балтийском море при эвакуации из Таллина в Германию.

Судьба «Калпакса» постигла также и корабль-госпиталь «Моэро», вышедший 22 сентября из Таллинского порта в порт Готенхафен с ранеными и эвакуируемыми на борту.

Воспоминания Юло Марка Сааре и Эдмунда Ранника

В журнале «POHJALA TÄHISTEL» № 17, изданном в Торонто в 1991 году Клубом финских парней (Soomepoiste Klubi), были напечатаны воспоминания Юло Марка Сааре, одного из спасшихся, о гибели «Моэро».

Постараюсь составить по ним небольшой обзор своими словами.

К вечеру 21 сентября все помещения судна «Моэро», стоявшего в Таллинском порту, были заполнены ранеными. Юло Марк Саар, будучи раненым, был доставлен на корабль незадолго до выхода из порта. Последних раненых вместе с Ю.М. Сааром разместили на палубе корабля рядом с поручнем, бок о бок, они были как кильки в банке. Остальная часть корабля была уже до этого забита ранеными и персоналом из

больниц Хийу, Таллина, Раквере, Хаапсалу и Кадрина. На корабле были также эвакуируемые и беженцы с семьями, с детьми. Всего около 4500 человек.

Утром 22 сентября советские самолёты начали обстрел корабля из бортового оружия. Пули поражали на палубе всё. В корму корабля попало 2 бомбы (по данным спасшегося Эдмунда Ранника, корму поразила пущенная с самолёта воздушная торпеда). Что могло стать с ранеными внутри корабля? У них не было больше возможности выбраться по узким лестницам на палубу. Помощников не было. При спуске спасательных понтонов на воду они выскользнули из рук опускающих и упали на людей. В воде вокруг корабля было много утопающих. Часть спасательных понтонов была прострелена самолётами и затонула.

«Моэро» затонул кормой вниз в течение 10 минут. Терпящие бедствие, которые ещё старались удержаться до последнего момента на поднимавшемся вверх корабле, попадали в воду вместе с люками верхних складских помещений, упавшими прямо на головы людей. После двухчасового пребывания в сентябрьской воде державшийся за обрезок бревна Ю.М. Саар был спасён немецкой торпедной лодкой. Спаслось около 600, погибло 3900 человек.

В газете «Maaleht» № 23 от 8 июня 2000 года приведены воспоминания Эдмунда Ранника, ещё одного спасённого с судна «Моэро».

Эдмунд Ранник был доставлен на корабль из больницы Хийу после операции. На корабле было множество беженцев, женщин, детей, а также большое количество раненых. Для Ранника нашли место на носу корабля, где раненые лежали на двухъярусных нарах. На следующее утро один из советских самолётов спикировал, одновременно раздался ужасный взрыв. Огромный корабль встряхнуло. В корму попала воздушная торпеда (по данным Ю.М. Саара, на корму упало 2 бомбы).

Началась паника. «Моэро» погрузился в воду кормой вниз, нос задрался высоко вверх. Все незакреплённые предметы покатились-заскользили вниз, сбивая людей. Раннику посчастливилось соскользнуть по веревке с корабля на воду. Не успел он отплыть от корабля на 30 метров, как судно поднялось перед погружением вертикально, опрокидывая свой груз вместе с людьми в воду. В мгновение море опустело, стало жутко тихо. Эдмунду Раннику удалось забраться на один из плотов, откуда его снял небольшой немецкий военный корабль. Ранник упомянул и о том, что некоторые люди, всё ещё барахтавшиеся в воде и старавшиеся зацепиться за перегруженную спасательную шлюпку, получили удар веслом.

Что сказать? Здесь братская любовь не действовала. Своя жизнь была дороже. Такое же отношение к беспомощным утопающим я видел и при гибели «Калпакса».

Бывают моменты, когда человеческие ценности теряют своё значение.

Ещё одно известие о гибели «Моэро» из книги Августа Ниэляндера «С дирижёрской палочкой и оружием» (Воспоминания. Зарубежная Эстония & EMP, Стокгольм, 1962).

В комментариях, приведённых в конце книги, под № 20 приведено следующее замечание:

«„Моэро" – немецкий корабль-госпиталь водоизмещением 5277 т вышел из Таллинского порта 21 сентября 1944 года с эвакуирующимися немецкими и эстонскими больными и ранеными на борту, а также большим количеством гражданских лиц из эстонцев, всего около 3000 человек. 22 сентября „Моэро" был подбит торпедой с советского самолёта на уровне Виндавы (Вентспилс) и за короткое время затонул. Число погибших установить не удалось. Спаслось около 300 эвакуирующихся».

Август Ниэляндер (1887–1986)
Выпускник Петербургской консерватории.
Специальность: музыка и духовые инструменты.
Капельмейстер Российской императорской армии.
Основатель первой музыкальной школы Эстонии
в Тарту 14 января 1929 года.

Литература и источники

1. Mati Õun. Võitlused Läänemerel. Suvi 1941. Tallinn, 1996.
2. Институт истории партии ЦК КПЭ. Эстонский народ в Великой Отечественной войне. Таллин, 1971. Том 1, с. 186–187.
3. Эстонский государственный архив. Филиал Тынисмяе. Фонд 32, перечень 5, ед. хр. 1, с. 1–2, перечень 12, ед. хр. 24, с. 117–118.
4. Письмо капитана латышского парохода «Даугава» Пауля Брашкиса от 19 июня 1980 года.
5. Извещение Ленинградского адресного бюро от 1 августа 1980 года о месте жительства старшего помощника капитана латышского парохода «Калпакс» Лео Шверста.
6. Письма Лео Шверста от 13 октября 1980 года и 10 октября 1981 года.
7. Карл Кертс. Воспоминания мобилизованного в 1941 году. Эстонский пароход «Ээстиранд».
8. Хейно Ниидас. Воспоминания мобилизованного в 1941 году. Русский пароход «Сибирь».
9. Vello Vare. Jälgi tallatud radadelt. Vene mootorlaev «ANDREI ZDANOV», Tallinn, 2003, с. 73–76.
10. Robert Nerman. Bussiliikluse keerulised ajad Tallinnas. Газета «Postimees», 5 апреля 2007 года.
11. Союз ветеранских организаций Эстонии. «Опалённые войной». Воспоминания Фёдора Ерёменко. Российские миноносцы «Володарский», «Артём», «Калинин», с. 18–37.
12. Эстонский государственный архив, фонд 32, список 12, единица хранения 24. Доклад В. Трибуца, с. 58–71.
13. Велло Варе. «По следам истоптанных дорог». Таллин, 2003, с. 73–76.

1975 – 2005

Перевод с эстонского языка Татьяны Ерёминой

Фото из архива В. Виллемсоо
и Интернет-ресурс

УЧАСТИЕ КОРАБЛЕЙ ЛАТВИЙСКОГО ТОРГОВОГО ФЛОТА В ЭВАКУАЦИИ ТАЛЛИНА В 1941 ГОДУ

PARTICIPATION OF LATVIAN MERCHANT SHIPS IN THE EVACUATION OF TALLINN IN 1941

Эдгар Блумфелд
(1928–1998)
Латвия
Рига

После эвакуации из портов Лиепаи и Вентспилса латвийские корабли перевозили военную технику, снаряжение и боеприпасы в районе Моонзундских островов и в Финском заливе. Это приходилось делать в сложных условиях, поскольку почти весь Финский залив был заминирован и на транспортные корабли постоянно совершались атаки с воздуха. Для их конвоирования выделялось очень мало военных кораблей, не было также защиты от воздушных налётов и артиллерии.

В августе 1941-го года немецкая армия вышла на побережье Финского залива в район Кунды и развернула наступление в Таллинском направлении. Советские транспортные корабли, преодолевая минные заграждения и отбивая воздушные нападения противника, непрерывно поддерживали связь с окружённым городом.

Советское военное командование не доверяло латышским морякам, поэтому на кораблях заменили не только капитанов, но и часть экипажей. Например, пароходом «Эверанна» стал командовать капитан Ф. Воробьёв, пароходом «Сауле» – А. Щетинина, «Сигулдой», «Бартой» и «Скрундой» – М. Беклемишев, М. Фармаковский и С. Остапенко, соответственно.

Команду парохода «Гайда» в полном составе отправили на Аральское море. Заменили также команду гидрографического корабля «Гидрограф».

Латвийские корабли продолжали совершать рейсы между Таллином и Ленинградом до полной эвакуации Таллина.

Ещё 25-го августа с очередным караваном из Таллина в Кронштадт вышел пароход «Даугава» под командованием капитана П. Брашкиса с 506-ю ранеными военнослужащими на борту. В течение двух часов корабль обстреливали с мыса Юминда, а также многократно атаковали с воздуха. В результате погиб 21 человек, корабль получил серьёзные повреждения, но он всё же пришёл в Ленинград своим ходом.

Немного ранее, 10-го августа 1941 года, в порту Трииги под бомбёжку попал пароход «Бартава», на котором был груз цемента. Погибли капитан корабля К. Эглитис, 1-й штурман В. Галкин, 1-й механик П. Кагус и ещё несколько моряков. При этом корабль остался на плаву.

Пароход «Даугава».
Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

Немцы впоследствии отвели его в Рохукюла, а в 1943-м году – в Ригу на Болдерайскую судоверфь для ремонта.

Несколько рейсов между Ленинградом и Таллином также выполнили литовские пароходы «Кретинга» и «Утена». 13-го августа 1941-го года они в составе каравана из семи кораблей в сопровождении минного тральщика и торпедного катера отправились в Таллин. На следующий день караван остановился, поскольку попал в минное поле. «Утена» и «Водник» (бывший эстонский корабль «Пеару») подорвались на минах. Экипажу корабля «Кретинга» удалось спасти несколько матросов с «Утены». А вскоре немецкие самолёты обстреляли пароход «Кретинга» и сбросили несколько бомб, одна из которых попала в цель. «Кретинга» через два часа затонула.

В 1941-ом году погиб и третий литовский пароход «Шяуляй», переданный Латвийскому государственному морскому пароходству. Во время эвакуации из Таллина в Ленинград 29-го августа 1941-го года в корабль попала авиационная бомба.

25-го августа после прекращения обороны Таллина на восточном участке противник в течение двух последующих дней достиг предместий Таллина, откуда артиллерия могла вести обстрел всего города и порта. Оборона столицы Эстонии стала практически невозможной.

Командование Балтийского флота приняло решение об эвакуации Таллинского гарнизона и переводе кораблей в Кронштадт. Погрузка техники, вооружения и военнослужащих на корабли началась 27-го апреля в 16.00 и продолжалась 12 часов, в целом корабли приняли на борт 23 000 военнослужащих и 15 000 тонн различных грузов.

Ледокол «Кришьянис Валдемарс» зимой в Рижском заливе. Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

67 транспортных кораблей и вспомогательные суда разделили на четыре группы, каждую из которых сопровождал свой конвой.

В состав Балтийского военно-морского флота входили 61 военный корабль и катера. Включая военные корабли, всего было эвакуировано 195 транспортных средств.

На пути из Таллина в Ленинград военный флот потерял 16 кораблей, потери транспортных и вспомогательных кораблей и катеров были более значительными – 36 единиц техники.

В Ленинград было доставлено 18 000 военнослужащих, которые принимали участие в боях за Таллин, 5000 человек места назначения не достигли.

В эвакуации из состава бывшего морского флота Латвийской Республики участвовало восемь кораблей. Они находились в составе различных групп. Семь из них погибли – «Аусма» (V), «Скрунда», «Калпакс», «Сигулда», «Атис Кронвалдс», «Эверита» и ледокол «Кришьянис Валдемарс».

Только пароход «Сауле» достиг пункта назначения. Несколько других латвийских кораблей в то время уже находились в Ленинграде.

Информация о ходе эвакуации из Таллина на кораблях Эстонского и Латвийского пароходств имеется также в сообщении народного комиссара морского флота СССР С. Дукельского.

В нём говорится, что во время перехода все транспортные средства, участвовавшие в эвакуации, подверглись нападениям, в результате чего 19 из 23 больших кораблей затонули, три были выброшены на остров Гогланд и только один пароход «Казахстан» с повреждениями от авиабомб и пожара достиг Ленинграда.

Позже в Ленинград с Гогланда прибыл пароход «Сауле», который команда посадила на мель из-за полученных повреждений. После небольшого ремонта корабль продолжил путь в Ленинград.

В сообщении говорится о неудовлетворительной организации охраны транспортных кораблей на пути из Таллина.

Когда транспортные корабли вышли из порта, военный флот ещё находился на рейде и впоследствии вместо того, чтобы взять под охрану караван, военные корабли ушли под прикрытием транспортных кораблей. Пароходы были оставлены на произвол судьбы. Для их охраны осталось несколько минных тральщиков и два сторожевых корабля.

Кроме того, шедшие впереди военные корабли своими тралами освобождали мины, при этом их не обезвреживая, на эти мины наскакивали транспортные корабли.

Не была обеспечена также защита от авиационных налётов. Фактически восемь или девять бомбардировщиков противника уничтожили все большие транспортные корабли. Погибло не менее 10 000 человек.

Таким образом, из сообщения С. Дукельского можно сделать вывод, что командование военным флотом игнорировало защиту гражданских транспортных кораблей и обеспечивало только собственную защиту.

Кроме того, очевидно, в работах военных историков, в которых освещены эти события, сознательно не упоминается гибель многих гражданских лиц и моряков торгового флота.

Это подтверждают и некоторые другие документы, например, сообщение капитана корабля «Луначарский» Балтийского пароходства А. Передерия. В нём, в частности, написано: *«Самым ужасным, что только можно себе представить, была гибель парохода „Балхаш", на борту которого, по словам капитана, находилось 5200 человек, взятых в Палдиски. Пароход продержался на воде полторы минуты, и потом на воде*

Книга «Торговый флот Латвийской Республики и его трагическая судьба 1940–1945». Рига, 1994.

Пароход «Скрунда». Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

с этого корабля, по-моему, плавало максимум 200 человек».

Разумеется, это субъективное мнение не может быть абсолютно точным, но отражает тогдашнюю ситуацию.

Сохранилось также несколько сообщений капитанов латвийских пароходов о гибели их кораблей.

Например, капитан вентспилсского парохода «Аусма» В. Эракс писал: *«28-го августа в 14.00 вместе с другими минными тральщиками 3-го каравана получили приказ. Ночью остановились в море, не дойдя до маяка Мохни. 29-го августа рано утром пошли дальше под обстрелом береговых батарей.*

Транспорт № 46 следовал за пароходом „Вторая Пятилетка". Около 11.00 на мину наскочил пароход „Балхаш". Проходя мимо места гибели корабля, приняли на борт 25 человек.

Около 11.00 начался воздушный налёт, бомбардировали транспорт № 46 и пароход „Вторая пятилетка". В 11.30 три бомбы упали рядом с кораблём, корабль залило водой, но он не получил повреждений.

Моряки, спасённые с парохода „Балхаш", вместе с группой людей из моей команды подняли панику, самовольно спустили лодки и, не слушая мою команду не покидать корабль, отправились в море. Через какое-то время лодки вернулись, люди были приняты на борт, и лодки прикрепили к фаллинам, поскольку лодочные крепления были перерезаны.

В 13.45 начался второй воздушный налёт. Из сброшенных бомб две попали в машинное отделение и в левую бункерную яму, третья – в 3-й грузовой трюм. Корабль начал быстро тонуть. Люди бросились в море и разместились в лодках, на плотах и импровизированных плотах, брёвнах и досках.

Подошли моторные катера, один эскадренный торпедный корабль принял на борт людей и доставил их на остров Гогланд. Одна группа людей самостоятельно на лодке добралась до острова. Корабль затонул примерно в 10 милях западнее острова Гогланд.

В данный момент 29 из 30 членов команды находятся в Ленинграде, за исключением матроса Яниса Славинскиса, о котором нет известий.

Капитан парохода „Аусма" Эракс.

9-е сентября 1941-го года».

Для парохода «Скрунда» начало перехода было успешным.

Корабль «Луга» из того же каравана перевозил 1226 раненых военнослужащих. 29-го августа в 00.15 корабль наскочил на мину, но не затонул. Через 30-40 минут после аварии к повреждённому кораблю пристал транспортный корабль «Скрунда» и за полтора часа принял всех раненых.

В тот же день немецкая авиация бомбила караван, в котором шла «Скрунда», но в корабль не попали, кроме того, ему удалось пройти мимо пяти одиноких мин и двух минных связок. Их, очевидно, обезвредили минные тральщики военно-морского флота.

29 и 30-го августа авиация противника совершила 36 налётов на корабли и сбросила 144 бомбы. Пароход «Скрунда» был потоплен 30-го августа около 8.00-9.00 примерно в четырёх милях от острова Родшер.

Пароход «Сигулда». Фото из фондов Музея истории города Риги и мореходства

Около 600 раненых на различных военных кораблях доставили в Кронштадт, остальных – на остров Гогланд. Из 1226 человек 20 погибли.

В последние дни августа были потоплены также пароходы «Эверита», «Кришьянис Валдемарс», «Атис Кронвалдс», «Калпакс» и «Сигулда».

«Эверита» наскочила на мину и затонула 28-го августа около мыса Юминда.

В тот же день на морское дно ушёл ледокол «Кришьянис Вал-

демарс». Он тоже подорвался на мине. На судне находились 90 человек, спаслось только 14.

Транспортный корабль «Атис Кронвалдс», который шёл в одном конвое с ледоколом, немцы потопили днём позже. Капитан корабля А. Эмсиньш был ранен в обе руки и взрывной волной переброшен через борт, но вместе с частью экипажа спасся.

29-е августа был последним днём также для пароходов «Калпакс» и «Сигулда».

«Калпакс» на время эвакуации был переоборудован под госпиталь, и на нём находилось 700 раненых. В районе острова Гогланд немецкая авиация несколько раз бомбила пароход, и около 16.00 он в течение 4-5 минут затонул. Самолёты из пулемётов обстреливали людей, плававших между обломками корабля. Спаслось только 70 человек (из 29 членов экипажа – 16). Капитан корабля Э. Вейнбергс был тяжело ранен.

Команда ледокола «Кришьянис Валдемарс». Фото из фондов Музея истории Риги и мореходства

Около острова Гогланд вражеская бомба попала и в пароход «Сигулда», убив одного человека. Из-за полученных повреждений корабль пришлось посадить на мель, а через сутки он затонул.

Латвийские корабли, оставшиеся в эксплуатации, продолжали перевозить военные грузы между Ораниенбаумом и Ленинградом. Ораниебаумский рейд немецкая авиация постоянно обстреливала, и рейсы были очень опасными. Совершая их, пароходы получили сильные повреждения, а некоторые погибли.

Приходилось выполнять и другие сложные рейсы.

2-го сентября 1941-го года три корабля, в том числе пароход «Барта», на Карельском перешейке в районе Койвисто спасали попавшую в окружение часть 23-й армии. Переход был очень опасным: он происходил в полной темноте, противник находился на расстоянии 3-4 километров. Пароход в 5.25 сел на мель, но через час его удалось снять, и он продолжил путь. В 7.10 «Барта» уже пришвартовалась к причалу Койвисто и в течение 30 минут приняла на борт 3500 военнослужащих. Вечером того же дня пароход успешно прибыл в Ленинград.

21-го сентября 1941-го года во время авиационного налёта на рейд Кронштадта «Барта» получила серьёзные повреждения, но капитану удалось посадить корабль на мель. Рулевая рубка осталась над водой, и военные моряки в течение 19 месяцев её использовали как пункт наблюдения.

Пароход «Астра» 1-го октября 1941-го года в порту Ораниенбаум принял на борт раненых, были погружены также автомашины. Ораниенбаум начали обстреливать, и корабль не смог выйти в море, он был потоплен.

В 1941-ом году погиб ещё один латвийский корабль: 30-го ноября западнее Кронштадта после попадания авиационной бомбы затонул пароход «Скаут».

Оставшиеся латвийские пароходы, находившиеся в эксплуатации и пришвартованные в Ленинграде, во время блокады оставались в порту. Во время обстрелов города некоторые получили повреждения, например, «Эверанна» и «Даугава».

В первую блокадную зиму использовался только пароход «Бирута». Он обеспечивал паром находившийся рядом турбоэлектрокорабль «В. Молотов», который был переоборудован под госпиталь для моряков, ослабленных голодом, холодом и цингой.

Из латвийских кораблей, эвакуированных в июне 1941-го года в Ленинград, последним во время Второй мировой войны погиб пароход «Банга». 28-го ноября 1944-го года при следовании из Виртсу в Ригу он наскочил на камни, получил пробоину и на следующий день затонул.

После войны в Латвию вернулось только несколько кораблей, и те в плохом техническом состоянии.

15-го октября 1945-го года в республике было 8 пароходов – «Аретхуза» («Arethusa»), «Барта», «Бирута», «Даугава», «Эверанна», «Эвероланда», «Илга» и «Турайда».

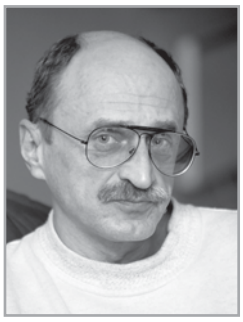
Корабль «Сауле» до конца войны находился в Ленинграде, там же 15-го июля 1945-го года был списан.

В капитальном ремонте нуждалась и «Барта». Корабельная комиссия дала следующее заключение по этому кораблю: *«Капитальный восстановительный ремонт не закончен и не продолжается. Корабль подготовлен для буксировки. Следует обустроить помещения для команды и ряд служебных помещений – радиорубку, рулевую, трюмы и др. Необходим ремонт котельной и перегородок, необходимо восстановить паровую систему отопления. Объём ремонтных работ очень большой, на корабле нет никакого оборудования. В эксплуатацию в этом году не может быть сдан».* Остальные семь кораблей, которые начали работу в 1945-ом году, тоже находились в плохом техническом состоянии.

За пять лет, с 1940-го по 1945-й год, была уничтожена маленькая независимая страна, разрушена жизнь многих её граждан, а также уничтожен торговый флот этой морской страны.

Редакция журнала «BALTFORT» выражает благодарность руководителю отдела истории мореходства Латвии Музея истории Риги и мореходства Андрису Цекулсу за предоставленные фотографии из фондов музея

КАК ЭТО БЫЛО HOW IT CAME ABOUT



Сергей Иванович Макаревский
Эстония
Таллин

Время всё больше и больше отдаляет нас от ушедшего XX века, и пока память удерживает то, что узнал и услышал, хочу ещё раз вспомнить и написать о том, КАК ЭТО БЫЛО.

Мой отец Иван Гаврилович Макаревский родился в 1910 году в городе с удивительным названием Нежин на Украине.

Родителей отца, как и родителей мамы, я не застал. Практически ничего о них не знаю, кроме того, что судьбы у них во многом трагичны. Так вот, там в Нежине отец получил медицинское образование и работал в медпункте одной из шахт. Потом его призвали в Красную армию и стал он артиллерийским разведчиком. У меня хранится его фото 1930 годов, где он в будёновке с лошадьми возле какой-то реки. Все здоровые и весёлые, а вокруг всё тихо. Тихо было недолго.

В 1939 году его уже в качестве медработника снова призывают, и оказывается он в Ладожской флотилии, ведущей боевые действия с Финляндией. В народе эту войну назвали Финской.

Только непростой была эта война. Помню из его рассказов о снайперах-кукушках, острых финских ножах и жутких морозах. Дома у нас был круглый металлический будильник, исправно работавший до 1970 годов. Этот будильник отсчитывал время у валаамских монахов. Медики шли вместе с наступавшими и застали монастырские помещения за несколько часов до ухода их хозяев. Недогоревшие свечи, тёплая каша оставались на столах. Там же стоял этот будильник, равнодушно отмеряя время. Впоследствии отец тщательно за ним ухаживал, чистил, смазывал и что-то вспоминал.

И. Г. Макаревский. Начало 1940-х годов

Война закончилась, отца оставили в кадрах. Спустя некоторое время он перевёз в Карелию мою будущую маму – Грибовскую Леониду Павловну, и началась относительно спокойная гарнизонная жизнь.

Иван Гаврилович Макаревский. Фото 1930-х годов

Началась и внезапно закончилась. В середине 1940 года мой отец в составе передовой группы КБФ был передислоцирован в Эстонию на далёкий остров Осмуссаар, где в спешном порядке велось крупномасштабное строительство береговых батарей. Новая война была уже на пороге. Осмуссаар – маленький насквозь продуваемый островок в Финском заливе, где около тысячи человек не прекращали работать день и ночь. Условия тяжелейшие, сроки ограниченные, приказы жёсткие, и всё же к началу войны закончить строительство не удалось.

В начале августа 1941 года появились первые немецкие самолёты, начались бомбёжки, к ним присоединились немецкие батареи на материке, и начался методический расстрел острова. Даже позднее, уже в мир ное время, Осмуссаар напоминал ковровое покрытие из рваных с зазубринами осколков с расчищенными основными дорогами.

Немцы придавали острову особое значение при движении к Ленинграду и старались смять его защитников любыми средствами. Выручали на совесть сделанные бетонные казематы, где был размещён и госпиталь, при котором состоял мой отец. Окровавленные бинты, операционная с тусклой лампочкой, стоны раненых и работа сутками без сна. Немцы были уже под Ленинградом. В листовках, сыпавшихся на остров, утверждалось, что город уже взят и очередь за Москвой.

Изоляция острова не позволяла полностью знать о происходившем, но люди делали своё ратное дело с чувством долга и честью. Такими их и забрали с

острова, выстоявших и несломленных. Забрали их, как и гарнизон Ханко с Финской стороны, для защиты Ленинграда, где важен был каждый человек, а значит, и защитник. Самый большой транспорт, принявший эвакуируемых, назывался «Иосиф Сталин». Тёмной декабрьской ночью в составе конвоя из других судов и кораблей через Финский залив, полный мин, началось движение к берегам Невы. На борту не прекращали работу медики, среди которых был отец. Сильнейший взрыв на носу корабля, начинается паника, несут вновь раненых, следующий взрыв, корабль разваливается на две части. Корма с людьми и пушками на глазах остальных уходит под воду. Надо сказать, что только людей на «Иосифе Сталине» было более трёх тысяч человек. Мой отец до конца исполнял свой долг, оказывая медицинскую помощь, и в числе последних с верхней палубы прыгнул за борт в чёрную бездну. Не всем это удалось. Временный лазарет, находившийся ближе к трюмному отделению, был уже затоплен, и вместе с ранеными, не покидая операционного стола, погиб хирург с острова Осмуссаар – Валериан Иванович Ошкадеров. Недавно мне посчастливилось ознакомиться с воспоминаниями его дочери о тех событиях. В них всё, КАК ЭТО БЫЛО.

Но вернёмся к моему отцу. Волны Финского залива. Жизни при такой температуре воды отводится человеку максимум на 7-10 минут. В этот короткий промежуток ему посчастливилось попасть на плот, наспех сколоченный на палубе гибнувшего судна. Он был последний, кого вытащили из воды. Для большинства эти 7-10 минут стали роковыми. Впоследствии я узнал от одного ветерана, что, когда отца втянули на плот, в правой руке у него был медицинский саквояж, и после слов «спасибо, братцы» он спросил: «Кому нужна помощь?», после чего упал без сознания. Вот так!

К рассвету началось обледенение, плот неуклонно тянуло к финскому берегу. Единственная винтовка, которой работали, как веслом, служила и средством подачи сигналов бедствия. При выстреле последнего пятого патрона внезапно выскочил из полутьмы наш МО (морской охотник). «Братва, держи конец!» – крикнули оттуда, а руки у «братвы» не шевелились, пальцы были синими – не согнуть, так что конец ухватили зубами. Разместили в тесном жарком машинном отделении, дали то, что могли из одежды, конечно, крепкий флотский чай. Дальше – провал в сознании вплоть до Гогланда, где встретились уцелевшие осмуссааровцы.

Времени на отдых не дали, снова к раненым. С Гогланда – в Кронштадт, уходили последними, сделав всё возможное в наспех развёрнутом госпитале. И вот там, в Кронштадте, уже узнали, что Ленинград в блокаде, начался голод. Недалеко от пирса подошли дети, робко спросили: «Дядь, дай хлеба…».

Тут надо вернуться к рассказу о моей маме. Там, в Карелии, с началом войны её мобилизовали и определили к госпиталю Ладожской военной флотилии. Было много раненых, и началась эвакуация. Эвакуация была разрозненной, сопровождалась неразберихой и хаосом.

Однажды ночью на санитарной машине, плутая по просёлкам, они выскочили на дорогу, где двигалась

И.Г. Макаревский. Ленинградский фронт

автоколонна. Встали в середину и по огням впереди идущих продолжили движение. Спустя некоторое время по отдельно услышанным репликам они поняли, что попали в немецкую автоколонну. Поскольку было темно и на машине был красный крест, немцы их не распознали. Приближался рассвет, а с ним и разоблачение, плен… На их счастье, возникло замешательство и, выключив фары, машина на большой скорости ушла с шоссе на еле приметную дорогу. Через какое-то время попали к своим.

Удивительно, но в 1960 годы по телевизору шёл фильм, где была воссоздана такая же ситуация. Мама сказала: «Это про нас», затем она сказала с грустью: «Наверное, Яша рассказал». Этот Яша принял самое действенное участие в судьбе моей мамы, оберегал её и, как мог, помогал во всём. Своего рода ангел-хранитель. Был он и в той машине. Разыскать его после войны не удалось, но моя мама всегда помнила о нём и часто рассказывала нам с сестрой об этом замечательном человеке, искренне надеясь, что он остался жив и, дай Бог, найдётся. И фильм тот, как весточка от него, а значит, жив и, как видно, тоже помнит.

К концу 1941 года мою маму демобилизовали. Должна была родиться моя сестра. Сослуживцы собрали ей в дорогу кто что мог. Больше всего пригодилась махорка как средство обмена на всё необходимое для жизни. Потом были эшелоны, бомбёжки, кипяток с куском хлеба и, наконец, Куйбышев. Там и родилась моя сестра Лилия Иванова.

Мама работала в медучреждении. Выделили скромное жильё. Где было тяжелее, в тылу или на фронте, никто не мог сказать. Боролись за жизнь,

И.Г. Макаревский. Таллин. 1950-е годы

как могли. А кормилицей моей сестры была коза, молоком которой её удалось выкормить в младенчестве. Вот так было…

А что ж отец? Во время переформирования в Кронштадте он предпринял попытку отыскать какие-либо сведения о моей маме. С начала 1941 года почта на остров доставлялась нерегулярно, а вскоре и вовсе прекратилась. У обоих полное неведение, кто где, жив ли… Но писать продолжали, всё же какая-то надежда. Так делали многие. Просто писали в никуда и верили, что письма придут, найдут и помогут выжить. Письма писались чернилами или химическим карандашом на листе бумаги. После этого листок складывался, образуя некий треугольник. Такие треугольники тех времён хранились в нашем доме, отдельно упакованными и оберегаемыми от света. Не уберегли. К началу 1960 годов они просто рассыпались. Говорят, от свойств бумаги. Нет! От пролитых на них слез. Я их держал в руках – пожелтевшая тонкая бумага и лиловый штамп «Проверено цензурой». Приходили они на Котлин в накопитель, а оттуда по указанным воинским частям, если они к тому времени ещё существовали.

Добрался мой отец туда, зашёл. «Здравия желаю, жену ищу, писем нет, прошу помочь», а ему и говорят: «Искать некому, хотите – ищите сами». Отвели в полуподвальное помещение, там стеллажи от пола до потолка забиты письмами и конца им не видно. Пыльная лампа да карманный фонарик, словом, иголка в стоге сена, это мягко сказано. И надо ж такое – вдруг слабый лучик света сквозь просевший от бомбёжек потолок упирается в самый тёмный угол. Отец берёт

Иван Гаврилович Макаревский – ветеран Великой Отечественной войны

пачку писем, и в руках у него все письма моей мамы, не дошедшие на остров! Вот так, оказывается, бывает! Стало ясно, что она жива, в эвакуации, что родилась дочь, и известно, куда теперь писать.

Война продолжалась. Каждый человек знает, что такое блокада Ленинграда. Отец служил в частях береговой артиллерии в местечке с игривым названием Лисий Нос. Когда я стал чуть постарше, разыскал карту и с большим неудовольствием не обнаружил там что-либо похожее на хитроумную лису, а тем более, на её нос. И такое бывает… в детстве.

В 1944 году главной базой КБФ вновь стал город Таллин. Туда переводят моего отца. Служба в госпитале. Люди продолжают воевать, работать, служить и приближать Победу. И вот, наконец, в 1945 году моя мама уже в Таллине с отцом. В 1953 году родился я. Жили в большом, ещё буржуазного времени доме. Каждая комната – офицерская семья, а вместе – небольшой гарнизон. Вокруг дома – высокий забор. А вдруг снова приступ? Тогда в Эстонии ещё долго постреливали…

Прекрасно понимаю, что во всём том, что называется «КАК ЭТО БЫЛО» есть тонкая ниточка и «ЭТО» могло прекратиться в любой момент, а стало быть, рассказать бы мне не довелось.

Поэтому и хожу 9 мая к Бронзовому солдату, поэтому и оказываю помощь при поисках воинских захоронений, поэтому и болит сердце от современного невежества, хамства и цинизма. Потому что ценю и дорожу всем тем, что составляет смысл того, КАК ЭТО БЫЛО.

Группа офицеров на базе Лисий Нос

Фотографии предоставлены автором

ПЕРЕХОД ДЛИНОЮ В ЖИЗНЬ

В этом году исполняется 75 лет крупнейшему событию Великой Отечественной войны, получившему название Таллинский переход.

Существуют разные мнения и оценка происшедшего, но всё сводится к двум основным – переход этот трагический и, несомненно, героический.

А время уносит с собой уже немногих живых свидетелей того времени, той эпохи. Трагедия была масштабная, а героизм массовый, сложенный из отдельного подвига каждого.

Мне представилась возможность встретиться с человеком, прошедшим все тяготы и испытания того перехода, и составить небольшой рассказ, записанный со слов очевидца.

На сегодняшний день в Эстонии проживают только 3 человека, являющихся ветеранами Таллинского перехода. Одна из них – Пугина Ольга Агаповна, живущая неподалёку от Таллина в городе Маарду.

Путь занял около часа, и была возможность составления, на мой взгляд, самых важных и нужных вопросов, позволяющих полнее раскрыть картину происшедшего.

Встретили меня тепло и трогательно. На стенах – фотографии родственников, 20–30-е годы прошлого века, спокойные и чистые лица, каких уже нет. Старая прялка, комод, видевший незатейливое имущество хозяев, и ещё ряд деталей, передающих дух времени.

Ольге Агаповне в этом году исполнилось уже 95. Глаза мудрые и знающие, как правильно и достойно следует жить. По её взгляду понял, что я ПРИНЯТ, и вопросы, составленные в дороге, моментально ушли на второй план. Я понял, что надо только слушать, ловить каждое слово и пытаться осмысливать всё, что мне будет сказано.

Внучка Ольги Агаповны Инна разливает особый БАБУШКИН чай в чашки советской эпохи. Его тепло способствует нашей беседе.

И вот тогда Прошлое заговорило.

30-е годы, юго-восток Эстонии, Пугина молодой девчонкой батрачит в хозяйстве старой немки. Всё уныло и серо: тяжёлый труд, скудное питание, монотонность будней. Разнообразие вносили только эстонские пограничники, гонявшиеся за мелкими спекулянтами, которые просачивались через эстонско-советскую границу для купли-продажи насущного. Это давняя особенность приграничных районов и старинная народная забава. Газеты были только в господском доме, поэтому слухи были скупы и коротки. Наступил 1940 год, в господском доме царили переполох и напряжение в отношениях слуг и хозяев, в Эстонию вошли части РККА.

Неожиданно приходит письмо от брата. Оказывается, он в Палдиски, работает строителем и настоятельно рекомендует бросить всё и ехать к нему.

А бросать-то было и нечего. Пугина поехала в Палдиски. Большой, по её понятиям, город, он строится, много военных, всё кипит и живёт неведомой ей жизнью.

PASSAGE THAT LASTED A LIFETIME

Ольга Агаповна Пугина

Пугина работает в офицерской столовой официанткой. Приятно сновать между столиками в белом переднике с массивным подносом и слышать приветливое «Оля, Оленька, давай уж чайку, что ли!»

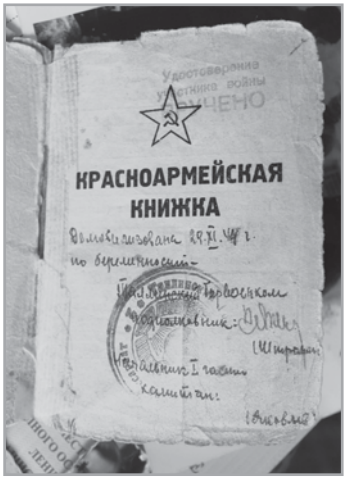
А вечерами танцы в клубе под граммофон или оркестр, 19 лет, ожидание счастья…

Заметили Олю, оценили, она уже в Военторге и, соответственно, Ольга Агаповна, с уважением.

Военторг продавал всё: продукты, промтовары, галантерею, скобяные изделия, словом, всё, что щедро поставлялось из СССР для создания веры у населения, что это изобилие ждёт его и далее, после присоединения к СССР. Пряником, что называется. Доступ в магазин Военторга был открыт для всех. Местные скупали добротное сукно, ситец, бытовые товары, посуду, инструменты, скобянку. Удивляло наличие свободных денег.

Объяснялось это тем, что население привлекалось к строительным работам, поставке материалов, транспортным перевозкам. И всё это достойно оплачивалось. Главными были геополитические интересы, и казна не скупилась. В который уже раз…

А потом задули с моря ветры, тревожные и неопределённые. Местные скупали и грузили на телеги всё, что можно, а у военных почувствовалась неуверенность и скрытая тревога.



Красноармейская книжка О.А. Пугиной

Вот так, глядя из Военторга, и пришли к 22 июня 1941 года.

В середине дня старший интендант объявил построение и сообщил о начале войны. Работать надлежало в прежнем режиме, но с учётом военного времени. А это как? Разъяснения не заставили себя ждать. В скором времени поступил при-

каз об эвакуации. Сделали инвентаризацию, собрали, взвесили, посчитали и погрузили. В назначенный день тронулись.

Общая эвакуация Палдиски производилась морем, для чего были поданы 4 транспорта. Один ушёл на Ханко, остальные – на Таллинский рейд. В Кронштадт добрался невредимым только один – «Кумари». Была бы на его борту Ольга Павловна, как знать…

Но Военторг отправился по суше в смешанной колонне – машины, телеги и... стадо коров, сохраняемый провиант. Те, кто был при животных, рассказывали, что оставшихся в Палдиски строевых лошадей, около тысячи, просто стреляли и сбрасывали в море. Прямо по рельсам в море скидывались и вагоны с имуществом, машины и прочее-прочее. Всё, что горело, жгли, остальное взрывали. В уходившей колонне долго видели зарево от горевших цистерн с бензином, ветер с моря гнал над людьми чёрный смрад.

Шли к СВОИМ, без чёткого понимания, как и куда. С правой руки – немцы, как в дорожном движении, – опасно, а потом уже и с левой, и с правой, и впереди, и сзади. Прошли по материку аж до Вяйке-Маарья, потеряв всё: и грузовики, и стадо. Впереди были немцы.

Жидкая цепочка людей разворачивается и движется к Таллину. Ориентируются по дымам и пожарам. В Таллин входят со стороны Кадриорга и в Купеческой гавани следуют на погрузку. Втискиваются на серый корабль с номером на борту, которого Пугина не запомнила.

Так начался для Ольги Агаповны следующий переход – Таллинский, так начались для хрупкой девушки все его ужасы и трагедии.

Она дважды тонет!

Она дважды прощается с жизнью и дважды, благодаря судьбе, выживает!

В Ленинграде, учитывая состояние, её поместили ненадолго в больницу Мечникова на Васильевском острове, с койки которой, уже мобилизованная, она попадает на ускоренные курсы санмединструкторов с последующим назначением в формируемый эвакогоспиталь.

Железнодорожная теплушка, следующая к нему, беспорядочно движется в разных направлениях, отцепляется-прицепляется, стоит в тупике.

На тот момент уже сдружившиеся три девушки выходят осмотреться, что-либо выяснить и привлекают внимание военного патруля. Одна из девушек – эстонка Аста, и разговоры между собой велись на смешанном языке. На этом языке и давали показания в комендатуре работникам НКВД. Обошлось. Факт шпионажа не выявили, зато им помогли отыскать госпиталь, расположенный на мысе Лисий Нос.

Документы и фотографии О.А. Пугиной

О.А. Пугина с внучкой Инной

Примечательно, что мой отец, эвакуированный с Ханко, тоже проходил службу на Лисьем Носу (как он его называл), в медчасти БФ. Встречал ли он там медсестру Олю? Кто знает… Да, именно Олю. Такой она стала для больных и раненых, сестричка Оля, а девушка Аста впоследствии встретила Георга Отса, бывшего также в эвакуации, и в 1944 году стала его женой.

Все в ближнем круге.

Ольга Агаповна показывает мне плохо сохранившуюся фотографию сослуживцев по госпиталю. Исхудавшие усталые люди. Это они возвращали к жизни и вновь ставили в строй защитников Ленинграда, каждый день совершая свой подвиг.

Среди них и Ольга Агаповна, сестричка Оля, чьи руки цеплялись в море за шаткий плот, а теперь бережно подхватывали носилки с ранеными. И так до конца блокады, до конца войны.

Пришли мирные годы. Страна восстанавливается усилиями миллионов её граждан. Конечно, Ольга Пугина среди них.

Тепло и доброта, которые она щедро дарила людям, вернулись к ней в дом с детьми, внуками, правнуками.

Живите, Ольга Агаповна, живите как можно дольше и будьте всегда окружены заботой и вниманием.

Ваш переход длиною в жизнь продолжается!

С.И. Макаревский

Фото автора

СЛОВО И ДЕЛО

WORD AND DEED

Михаил Олегович Павлов на мысе Юминда

28 августа на мысе Юминда соберутся люди, чтобы почтить память всех погибших в Таллинском переходе.

Мероприятие всегда торжественное и скорбное.

Будет много цветов, будут речи на разных языках и почётный караул. Среди прочего, предполагаю, не будет названо имя человека, сделавшего возможным отметить этот день у совершенно преображённого монумента.

Имя человека, взявшего на себя огромный труд по реконструкции места памяти жертв Таллинского перехода.

Имя человека, сделавшего проект в замечательном архитектурно-ландшафтном исполнении с оптимально-конструктивным решением задачи по срокам и стоимости.

Имя этого скромного и замечательного человека – Михаил Олегович Павлов!

Зарождению и возникновению места памяти положил начало Иван Иванович Меркулов, в далёкие прошлые годы начавший с нуля основание монумента и продолжающий и сейчас, по мере (и без меры) сил руководить, согласовывать, искать средства и болеть сердцем за ставший родным ему памятник.

Честь и хвала Вам, товарищ контр-адмирал!

Опытный человек увидел в Михаиле Павлове своего преемника и понял, что можно передать ему дело всей жизни.

Когда знаменосца покидают силы, флаг переходит в руки самому достойному.

Михаил Павлов – скромный и чуткий человек. Отец-моряк с детства привил Михаилу любовь к морю и бережное отношение к памяти, а мама – врач с заслуженным именем.

За плечами у Михаила школа, армия, всё, как обычно… да не совсем.

Михаил – выпускник Таллинской художественной академии, по критериям отбора в которую берут не за скромность, а за талант!

А дальше – жизнь, работа на совесть (в ряде случаев весь гонорар), морская романтика, яхта. Какой поход без Миши? Всегда, где трудно, где нужна помощь, там и Миша, безотказный и чуткий. Таким его знают все, и таким он встретился с контр-адмиралом Меркуловым.

Иван Иванович сказал ему слово, и Миша взялся за дело.

Приезжал на место и делал! И в дождь, и в холод он резал поросль, удалял корни, перетаскивал с берега камни, делал опалубку, бетонировал, красил, ставил флагштоки, и всё это он делал на совесть и, творчески думая.

На долгие годы и на светлую память!

Низкий поклон всем тем, кто нашёл возможность приезжать, содействовать и помогать Михаилу в этом нелёгком деле.

Спасибо всем, но повторяю, что основную ношу на алтарь памяти принёс Михаил Олегович Павлов.

Мемориал обрёл совершенно новый облик и по достоинству находится в ряду лучших!

Не по словам о человеке, а по его делам!

И последнее….

Есть в Сталинграде Дом Павлова, а в Эстонии – мемориал, реконструированный Павловым.

Оба они – дальние родственники!

И больше слов не надо.

С.И. Макаревский

Фото автора

Памятный камень на мысе Юминда. Фото Сергея Мелконова

ИЗ ВОСПОМИНАНИЙ О ВОЕННОЙ СЛУЖБЕ В ПВО

Сулев Эдуард Александрович Труверт
Эстония
Остров Сааремаа
Курессааре

Некоторые бывшие сослуживцы попросили меня вспомнить службу в 210-й бригаде 14-й дивизии ПВО, но мой путь до неё был довольно долог – целых 10 лет военной службы.

Я, Сулев Эдуард Александрович Труверт, эстонец, родился в 1934 году на маленьком острове Вильсанди западнее острова Сааремаа.

Отец был рыбаком и до 1941 года работал в обслуге местного маяка. Имел небольшой хутор с посевной площадью всего 1,7 гектара. Мать была домохозяйкой.

Окончил в 1954 году в г. Кингисеппе (Курессааре) одиннадцатилетку, и на меня как на владеющего русским языком положил глаз военком, так как существовавшей тогда эстонской дивизии требовались офицеры нужных в дивизии специальностей. Большой «приманкой» являлось существовавшее положение о направлении офицеров в свои республики.

По совету командира расположенной недалеко от дома береговой батареи Героя Советского Союза капитана Посконкина я выбрал из предложенных училищ артиллерийское – 1-е Ленинградское артиллерийское училище, чтобы уже офицером оказывать материальную помощь своим пожилым родителям.

Но получилось так, что я родился слишком поздно – после событий в Грузии 1956 года все национальные части были расформированы, и я получил обычнее назначение. Так я попал в артполк в знаменитые Тоцкие лагеря спустя 3 года после проведённых там атомных учений. Тогда ещё не успели убрать всю искорёженную взрывом технику.

В 1959 году я оказался по замене на Сахалине в артполку Анивской дивизии, и через год в течение полугода мне довелось участвовать в уборке урожая на юге Красноярского края.

С. Труверт у краеведческого музея Южно-Сахалинска. 1961 год

После расформирования полка сформировали отдельный четырёхбатарейный дивизион армейского подчинения на окраине Южно-Сахалинска.

Осенью 1961 года в числе других оказался признан годным для дальнейшей службы во вновь созданных РВСН (ракетных войсках стратегического назначения) и получил назначение в г. Гвардейск (б. Тапиау) в Калининградской области – в среду совершенно секретную, в отличие от прежней.

Что-то там с новой службой не получилось, нашу офицерскую группу расформировали, и я стал командиром взвода батареи курсантов учебного центра. Это место позже стали называть Байконуром, тогда же весь мой адрес состоял из номера войсковой части и больше ничего. Нашей задачей было за год подготовить офицеров для РВСН по общим дисциплинам, технические занятия проводили инженеры центра.

Поскольку тамошний климат мне никак не подходил, я подал на имя комбата рапорт о переводе в более умеренный климат. Уже после этого умер отец, мать осталась одна. Совершенно неожиданно в декабре 1963 года приходит приказ за подписью главкома маршала Крылова о моём переводе в распоряжение командующего 6-й отдельной армией ПВО, Ленинград. Это было для меня полнейшей неожиданностью, ведь

FROM THE MEMORIES ABOUT THE MILITARY SERVICE IN THE AIR DEFENCE FORCES

Сулев Эдуард Александрович Труверт

о ПВО я не имел ни малейшего представления. Для того, чтобы этот штаб найти, мне пришлось обратиться в комендатуру города.

Началась служба в новом для меня виде вооружённых сил – ПВО. В штабе спрашивали, где я задерживался. В городе был салют в честь снятия блокады – 24 января 1964 года. Нигде я не задерживался – мне пришлось сдавать должность, добираться поездами. Моим любимым девизом в службе было латинское выражение «Omnia mea mecum porto» («Всё своё ношу с собой»). Принимал меня полковник-кадровик и поразил, сказав, что Таллин меня ждёт.

Указанная воинская часть 03115 оказалась штабом 14-й дивизии ПВО, где меня опять удивили слова кадровика «Сааремаа тебя ждёт!» Тут уж прямо думалось, что всё это напоминает сказку – попасть служить после стольких странствий на просторах Союза туда, где родился. Я знал только то, что на острове дислоцировались пограничники и моряки.

Итак, утром 1 февраля 1964 года я подошёл к КПП воинской части 74907. Чуть позже узнал, что за этим номером скрывается 1176-й Краснознамённый зенитно-ракетный полк, переведённый сюда из-под Ленинграда в 1960 году. Немного удивило, что солдат на КПП лишь козырнул и никаких документов не потребовал! Я ведь в РВСН привык к суперсекретности на каждом шагу, а эта часть тоже была режимной.

Штаб размещался тогда в двухэтажных деревянных домах послевоенной постройки. Прошёл ритуал представления командованию.

Командиром был ветеран войны полковник Константин Бабенко, начальником политотдела – подполковник Лапиков, начальником штаба – Корабельский, начальником тыла – Липчанский, заместителем командира – подполковник Тихонов, тоже ветеран войны.

Получил назначение командиром огневого взвода стартовой батареи комплекса С-75. Дивизион дислоцировался в местечке Орикюла в 13 км от города. До 1919 года это было поместье.

Там опять представился по уставу командиру дивизиона майору Яловому, начштаба Борисову, замполиту Кулакову. Моим прямым начальником, командиром стартовой батареи был капитан Изя Симхович Набедрик, комвзводами – старший лейтенант Корсаков и лейтенант Анатолий Сторожук. Командиром радиотехнической батареи был капитан Трегубов, техниками – старшие лейтенанты Ефкириенков, Киселёв, Кончаков, Даньшин, сверхсрочник сержант Антонов.

Для меня это всё напоминало прыжок в воду в незнакомом месте – ведь о зенитных ракетах я ровным счётом не знал ничего и даже здешнее «изделие» выглядело малюткой по сравнению с МРБ (межконтинентальной баллистической ракетой). И впервые появилось понятие о высокой боеготовности, оно повторялось, как некая мантра, чуть ли не ежедневно и не было страшнее события, если какой-нибудь дивизион при проверке признали небоеготовым.

Мне же приходилось изучать всё с азов до направления на курсы. Запомнил ещё объявленную в тёмную зимнюю ночь «готовность № 1», когда надо было стремглав бежать на позицию. Но я ухитрился влететь в какую-то сетку – это оказались неснятые футбольные ворота, незамеченные в светлое время.

Позиции зенитно-ракетного дивизиона в Деево на о. Сааремаа

Самый большой конфуз случился со мной при проведении летучки представителем дивизии подполковником Кудряшовым. Конечно, некоторые положения я уже успел запомнить и на вопросы сумел ответить, но меня поставил в тупик вопрос о тактических данных Су-9. Я не знал, что это такое, никогда не слышал. Задал проверяющему вопрос, что это такое. Он как-то странно на меня посмотрел, но всё же пояснил, что это самолёт-перехватчик ПВО. Будь это Ту, Як или МиГ – о них все знали. А вот Су был вне ПВО неизвестен.

Первое при мне ЧП в части случилось 15 мая, когда пьяный сверхсрочник Рыбовлев после танцев в тогдашнем Доме офицеров застрелил дежурного по части старшего лейтенанта Фролова, который доставил его в комендатуру, не отобрав у него пистолет.

Именно в этот день сверхсрочникам выдали пистолеты, но тот его в дивизионе не сдал, пошёл с ним на танцы – была суббота, в те времена рабочий день продолжался до обеда. Застрелился он и сам на том же месте.

Наказан был выдавший оружие, но не поставивший об этом в известность командиров дивизионов. После этого оружие у сверхсрочников отобрали.

Помнится, как ещё в марте месяце при довольно сильном морозе нашему дивизиону во время учений пришлось перемещаться на бывший танкодром в Деево, там занять ОП (опорный пункт) и к утру вернуться. Свернули матчасть к вечеру, тронулись в путь с наступлением темноты – двигаться можно было только в тёмное время суток. ПУ (пусковую установку) прицепили к гусеничным тягачам, но получился полный конфуз – не смогли из-за сильного гололёда преодолеть довольно крутой подъём. После долгих попыток это удалось лишь с помощью посланных в обход КРАЗов, но уже светало, и еле удалось перед рассветом вернуться на место постоянной дислокации. Задача выполнена не была.

Наконец, меня направили на курсы в Войсковицы под Гатчиной изучать комплекс «Волхов», сменивший «Десну». Из полка, кроме меня, там были Автономов и Точигин, а также майор Грицына.

В нашей учебной группе было 25 человек: 5 капи-

Зенитно-ракетный комплекс С-75

танов, 14 старших лейтенантов и 6 лейтенантов. Преподавателями были офицеры этого учебного центра.

Учёба на курсах продолжалась с 25 июля по 11 ноября. Там же мы узнали о снятии Хрущёва со всех постов. Занятия завершились сдачей экзаменов, и закончилась довольно беззаботная жизнь без подчинённых и боеготовности.

Отгуляв отпуск, получил назначение старшим офицером стартовой батареи в дивизион в Каллемяэ. Это был построенный по типовому проекту (такой был ещё на острове Муху) шестнадцатиквартирный ДОС (дом офицерского состава) с паровым отоплением и канализацией. Горячая вода из титана, одноэтажная казарма, отапливаемые гаражи, котельная с баней.

Два других дивизиона размещались отчасти в довоенных строениях без всяких удобств.

Забрав из Орикюла свои вещи, 21 декабря я туда перебрался. На прежнем месте службы познакомился со многими замечательными офицерами, кого уже назвал.

Киселёв женился на местной девушке, после окончания Военно-медицинской академии служил на Северном флоте, сейчас он полковник в отставке в Балтийске.

Генеральский сын Даньшин через 12 лет после окончания академии стал замкомбрига у нас в звании подполковника.

После окончания академии где-то на своих местах службы полковниками стали Кончаков, Симоненко (с ним и с его красавицей женой Любой довелось служить и на новом месте).

Наш дивизион дислоцировался в 30-ти километрах от города около деревни Каллемяэ. Там были школа, почта, магазин, отличное автобусное сообщение с городом.

Командиром дивизиона был сменивший его первого командира подполковника Солопова майор Григорий Отрошко, начштаба – переведённый из Орикюла майор Борисов, замполита Захарова сменил майор Рынцев. Комбатом СБ (стартовой батареи) был капитан Бахин, командирами взводов, кроме меня, были лейтенанты Грибниченко и Седышев. Командиром РТБ (ремонтно-технической батареи) был капитан Анатолий Ладнюк, отделениями её командовали капитаны Энн Вяхи (окончил 1-е ЛАУ тремя годами раньше меня) и капитан Гайчук (скончался в 1969 году от желтухи). Техники – Крикун, Деркач, Мелкотин, Палийчук, Симоненко, Козин. Взводом управления командовал Хаустов. При дивизионе находились некоторые офицеры неразвёрнутого комплекса С-125 Ольховик, Сирык и др. Было несколько женщин-военнослужащих, в те годы их призывали из-за нехватки солдат – причиной была война.

Каждому дивизиону приходилось нести боевое дежурство через каждые 3 месяца, что означало частые готовности, когда вдоль границ летали самолёты НАТО.

Одна из них мне запомнилась. Дело было 30 декабря, когда мне исполнилось 30 лет. Погода была промозглой, на построении после окончания солдаты стали притоптывать ногами. Командир скомандовал: «Направо! Три круга бегом вокруг позиции! Марш!» Так мой день рождения отмечали – никто ещё с моими датами ознакомиться на новом месте не успел.

Потекли рутинные дни с готовностями, занятиями. На сей раз смена позиции в район Лейзи и развёртывание там прошли удачно. Зимой дивизион участвовал в боевых стрельбах на полигоне: за меня ездил кто-то другой по причине моего малого опыта.

Сохранилась единственная фотография, сделанная 8 ноября 1965 года, когда полковник Бабенко вручал в дивизионе всему личному составу медали в честь 30-летия победы. Мы, стартовики, и то получали дополнительно молоко и витамины за соприкосновение с вредными компонентами ракетного топлива.

Когда Бахина куда-то перевели, на его место назначили меня и весной присвоили звание капитана.

В звании старшего лейтенанта я лет пять «переха-живал» из-за смены вида ВС.

Ещё в 1965 году у меня периодически возникали боли в правом боку, возможно причиной было соприкосновение с компонентами топлива.

По рапорту о переводе на должность, не связанную с топливом, меня назначили начальником отделения сборки технического дивизиона комплекса С-200, подготовка к его поступлению уже шла в Деево.

Приобретали современный вид довоенные казармы, построили большую котельную, строился двухэтажный дом офицерского состава, оборудовались стартовые позиции.

Мой перевод с назначением начальником 2-го отделения состоялся 28 октября 1966 года. Но сначала всё это было только на бумаге, шло формирование стартовых батарей и технического дивизиона (ТДН), состоявшего из трёх отделений – проверки аппаратуры, сборки и заправки, транспортировки.

Солдат и сержантов нашли в полку, часть офицеров – тоже. Остальные прибыли в учебный центр, где мы изучали С-75. Тогда там матчасть С-200 была тщательно скрыта брезентом от наших взоров.

Прибыли мы туда с личным составом в ноябре месяце, там увидели и командира ТДН майора Виктора Белоконева, начштаба Ерофеева, зампотеха Звягинцева, замполита Вересова. Сначала местные офицеры обучали нас, затем уже мы обучали своих солдат практическим действиям на так называемом «потоке».

Последний экзамен вместе с солдатами сдали 21 февраля 1967 года и через Таллин по ещё действовав-

шей узкоколейке прибыли в Виртсу уже в темноте. Весь пролив между островом Муху и материком был покрыт льдом. Маленький паром крутил прожектором в середине пролива и не двигался. Нас было всего человек сто.

Начштаба Корабельский спросил меня, доводилось ли мне ходить по льду. Я ответил, что много раз, но пути были короче.

Он приказал мне идти первым, остальные вереницей шли следом. Лёд был гладким, снега было мало, и мы пошли к родному берегу.

Примерно через час пограничники нас встретили уже на Муху. Встречавшие автобусы привезли всех в Деево.

Ещё в Таллине стало известно, что накануне в Орикюльском дивизионе случилось происшествие во время проведения регламентных работ из-за короткого замыкания в кабеле. Ракета стартовала из горизонтального положения, ударилась об обледеневшую обваловку позиции, стартовый двигатель оторвался, полетел в противоположном направлении, сама же ракета развалилась и упала недалеко в лесу, снежный покров принял компоненты топлива и окислителя, возможно, что и нейтрализовал их. Никто не пострадал.

Повреждённую боевую часть окружили высокой обваловкой в виде буквы U и подорвали на месте. Этому предшествовало распоряжение прибывшей комиссии: снять перед подрывом всех ракет с ПУ (пусковых установок), а также убрать РЛС (радиолокационную станцию).

Поскольку всё командование дивизиона было вызвано «на ковёр», готовить всё к подрыву почему-то вызвали из Деево меня. Я и инженер Пуппорт пытались доказать, что ничего снимать не надо, но с нами не согласились. Как мы и предполагали, взрывная волна ушла наверх и в открытую сторону обваловки. Оставалось только всё опять поставить на место.

Всё закончилось снятием с должности командира дивизиона майора Ялового. Позднее дивизион был расформирован, в полку осталось 3 дивизиона С-75 и технический дивизион этого комплекса.

Матчасть трёх каналов поступала частями в 1968 году, и оказалось, что один канал для нас лишний

За этой лишней матчастью из Сибири прибыл майор Школьников. При встрече я узнал бывшего сослуживца по артполку в Тоцком. Тогда, в 1957 году, он носил погоны техника-лейтенанта. Союз был велик, но неожиданные встречи иногда случались.

На темпы перевозки влияли и ледовая обстановка в проливе, а также требование осуществлять перевозку боевой техники только в тёмное время суток.

В марте мне с охраной довелось поехать на завод-изготовитель в Ленинград, но в гражданской одежде, что было проблемой для солдат. Всё же кое-какие телогрейки мы для них нашли, но из-под них торчали стволы автоматов – в приграничных частях незадолго до этого карабины были заменены на автоматы.

Мы довольно долго искали этот завод, даже милиция останавливала за наш «партизанский» внешний вид, но всё обошлось.

На заводе ранее побывавший у нас в части военпред хотел показать мне сборочный цех изнутри, но воинственная бабуся-сторожиха нас с ним туда не пустила.

Многонациональный ТДН С-125 на Сааремаа. 1977 год

Задачу мы, разумеется, выполнили. Доставили груз в Хаапсалу и разгрузили на лесной ветке.

Началась перевозка груза на остров, но она затягивалась из-за нехватки спецприцепов. Наш караул охранял груз, находясь в клубной машине, пока перевозка не закончилась.

Однажды, когда мне вновь довелось возглавлять охрану, на ту же ветку прибыл вагон, похожий на почтовый. Офицер в лётной форме потребовал от меня на время разгрузки закрыть всю мою охрану в машине. В этом я не возражал, но часового снять отказался. Но он всё настаивал на своём. Тут я не выдержал и сказал, что не стоит спорить, ведь я же знаю, что в этом вагоне. Он стал допытываться, откуда мне это известно, тогда я спросил, знает ли он офицера Кярманна, с которым мы служили в соседних полках РВСН, но семь лет назад. Больше вопросов не возникло, но этот вагон при мне разгружен-таки не был.

В дивизионах приступили к усиленным тренировкам – в середине августа предстояли боевые стрельбы на полигоне Сары-Шаган. К этому сроку всё необходимое было подготовлено, собрано, упаковано и погружено на машины. Ждали команду тронуться в путь для погрузки в заказанный эшелон в Хаапсалу. Совершенно неожиданно вместо этой команды объявили боевую тревогу и поставили задачу: к утру собрать и доставить на ОП (опорный пункт) столько-то ракет. Всё пришлось распаковать, и закипела работа по сборке ракет. Но никаких разъяснений о причинах этого никто не дал.

Усилили караульную службу. Офицерам выдали личное оружие. Лично мне пришлось переживать нечто подобное во время Карибского кризиса в 1962 году, находясь на службе в РВСН в Калининградской области.

Наконец, стала известна причина: ввод войск в Чехословакию.

Задача нами, конечно, была выполнена, но это стоило нескольких бессонных ночей.

Ещё оказалось, что за одну ночь были развёрнуты все 6 комплексов С-125, матчасть которых была на консервации. На позициях для этих дивизионов не было ничего, кроме колышков, обозначавших место

Выступает командир ТДН С-200 майор В. Белоконев. Деево. 1969 год

расположения станции наведения. Люди, приступив к оборудованию стартовых позиций, строительству помещений, жили в палатках, кузовах машин. Время было исключительно напряжённым.

Несколько возвращаясь назад, хочу сказать, что наш полк был к тому времени развёрнут в 210-ю бригаду.

В феврале части за достигнутые успехи вручили переходящее Красное знамя. Его в торжественной обстановке вручал тогдашний первый секретарь райкома КП Эстонии Энне Ранд. Командиром бригады остался полковник Тихонов С.Е., это звание ему вскоре присвоили.

Поездку на полигон пока отменили, но подготовка продолжалась до конца декабря.

Грузиться вновь нам пришлось 2 января 1969 года. Начальником эшелона назначили В. Белоконева, его заместителем – меня. Погрузка производилась не в лесу, а прямо на станции. Для людей выделили плацкартные вагоны. Старшим начальником в эшелоне с нами поехал начальник штаба бригады подполковник Шостак Л.А.

Тронулись вечером 3 января. Ехали по маршруту Нарва – Ленинград – Череповец – Вологда – Киров – Пермь – Свердловск – Курган – Петропавловск – Целиноград и 11 января были на месте.

В пути были морозы до -38 °С, снежные бураны.

Солдат разместили в захудалых, но всё же тёплых казармах, офицеров – в общежитии по четыре человека в комнате. Своевременному началу помешало то, что железнодорожники по ошибке отправили привезённую нами с собой ракету на площадку ПРО (противоракетной обороны). Чтобы её оттуда вернуть, потребовалось ждать разрешения из Москвы.

Наконец мы собрали нашу ракету в присутствии инструктора, офицера со странной фамилией Занузданный. Уже в темноте я повёз её за 60 км по заснеженной степи огневикам.

К нашему огорчению, старт мы не увидели. Он задержался, а мы не выдержали долгого ожидания в буранной степи. Получив за стрельбу чистую «пятёрку», 20 января мы отправились в обратный путь, который пролегал по несколько изменённому маршруту – через Казань, Муром, Ковров, Ярославль.

Командование улетело самолётами, руководство эшелоном осталось прежним.

А 2 февраля в Деево состоялось чествование победителей с участием районного руководства, как это практиковалось в то время. У меня сохранились фотографии этого мероприятия.

Сам я сразу же ушёл в отпуск за прошлый год, и меня не коснулась дизентерия, вспыхнувшая в Деевском гарнизоне. Причиной стала заправка на какой-то станции одного из вагонов нашего эшелона технической водой. На это событие наш знаменитый поэт майор Яськов написал меткое стихотворение.

После полигона комплекс С-200 был допущен к несению боевого дежурства, но наш технический дивизион по-прежнему оставался на временной позиции, так как основная ещё строилась.

Весной 1969 года мне неожиданно предложили должность начальника штаба огневого дивизиона С-125 в Техумарди, которым командовал подполковник Лямзин.

Там шло строительство казармы из заводских щитов, оборудование ОП. С мая по ноябрь мне пришлось руководить строительством шестиквартирного щитового дома для офицеров, когда он в основном был готов.

Солдаты в тесноте жили в старом сельском доме, офицеры – в ещё более старом доме, кишевшем здоровенными крысами. Командир жил в городе.

Замотехом дивизиона был хорошо знакомый мне по гарнизону Деево инженер-капитан Шафоростов, замполита вначале не было.

Мне приходилось там очень трудно – комплекса я не знал, дисциплина в дивизионе хромала, возможно, из-за царившего там некоторого либерализма.

В начале ноября штормовой ветер свалил мачту с тарелкой станции связи которая увлекла за собой вторую мачту. Все крепления соответствовали инструкциям, но местный песчано-гравийный грунт, куда были «ввинчены» ломы под углом 45 градусов, подвёл. Мне объявили выговор, но когда я доказал свою невиновность в происшествии, его сняли.

Впредь мы стали замуровывать в бетон трубу, а уж потом в неё вкладывать лом, и, несмотря на сильные ветры, подобного не случалось.

Приходилось нести боевое дежурство, продолжая обустраивание огневой позиции.

Вскоре Лямзина куда-то перевели, появился новый командир – майор Шишов.

В ноябре меня послали на курсы изучения комплекса С-125 в Костерёво. Вместе со мной от нашей бригады там были майоры Ольховик и Михайлин. Моим соседом оказался капитан Корняков с Дальнего Востока, мы по очереди раздавали и собирали рабочие тетради.

Учёба на курсах завершилась сдачей экзаменов в конце декабря, и я вернулся в дивизион. Дела у нового командира шли ничуть не лучше, его сняли с должности. А в феврале командование произвело «рокировку» – подполковника Ладнюка из Куревере перевели командиром сюда, его там заменил начштаба Ольховик, здесь на мое место назначили физрука Михайлина, а меня перевели к Ольховику.

И там тоже всё ещё строилось. Нам с командиром пришлось жить в канцелярии, находившейся под одной крышей с караульным помещением. Воду достав-

ляли из Деево, туда же возили личный состав в баню. Заказать для этого машину было довольно затруднительно – их просто не хватало.

Несколько позднее пробурили скважину и появилась своя вода. Баню удалось построить через несколько лет. Сборно-щитовую казарму и дом офицерского состава собрали раньше. Основной мантрой и здесь была высокая боеготовность, но ещё надо было строить хранилища для ракет, выбирать и оборудовать деревянными макетами ложные позиции.

Жизнь понемногу налаживалась, но осенью 1971 года вновь напомнили о себе боли в боку, и у меня обнаружили тяжёлую почечную болезнь. Пришлось семь месяцев провести в Таллинском военном госпитале, а в дальнейшем периодически проходить обследования. Меня не комиссовали лишь потому, что лечащие врачи Штеренберг, Абрамович, Шнайдер и Амитин с этим не согласились и пообещали вылечить меня. Их поддержал и врач дивизии полковник Файнштейн. И они меня действительно вылечили! Только медкомиссия признала годным к нестроевой службе.

До выхода на пенсию мне оставалось ещё несколько лет, а поскольку в части нестроевых должностей не было и все мои попытки перевода в гражданскую оборону или военкомат успеха не имели, я продолжал службу на прежней должности.

Почему-то я приглянулся командованию, и меня часто отрывали от работы в дивизионе, чтобы замещать начальников инженерной и химической служб во время их отсутствия.

После краткосрочных курсов мне приходилось исполнять роль военного дознавателя. Превратился чуть ли не в «штатного» перевозчика демобилизованных в Таллин, приходилось участвовать в мероприятиях, связанных с местным населением, хотя бы в качестве переводчика.

В 1975 году завершился десятилетний период командования полком и бригадой полковника Сергея Емельяновича Тихонова (1924–1985), последнего ветерана войны нашей части. Он был очень требовательным в службе командиром, но всегда оставался справедливым, старался помочь подчинённым в случае необходимости. Его все вспоминают добрым словом. Пенсионером он остался жить в Таллине, там же на военном кладбище и похоронен.

Новым командиром стал 39-летний подполковник Логинов. Его представили в октябре 1975 года. В этом же году начальника политотдела Обелова сменил подполковник Молотокас. Куда-то перевёлся и Вернигора.

7 ноября довольно скромно отметили 47-ю годовщину нашей части, у меня сохранилась фотография с этого мероприятия. Также перевели склады части, расположенные на окраине города, на территорию 34-го городка. Отпала необходимость назначать туда караул. Производилась «рокировка» с назначением офицеров. Имевших детей школьного возраста перевели в ближайшие к городу дивизионы, там были организованы «школьные машины», возившие детей на учёбу. Старшими машин назначали офицеров. Детей Деевского и Орикюльского гарнизонов перевозила одна машина.

Майор С. Труверт (слева) и подполковник Вечорко на учениях. Сааремаа. 1978 год

Для замены Донуса из Венгрии прибыл по замене майор Владимир Карабулин, который принял дивизион. На пенсию проводили главного инженера части полковника Амоса Мальцева, страстного рыболова и игрока в нарды. Новым стал майор Черепенников (погиб в авиакатастрофе над Львовом в 1985 году).

С 21 августа меня опять направили на стройку с отрывом от прямых обязанностей в дивизионе. Туда вместо переведённого замполита Залевского прибыл из Тапа капитан Мишин.

28 августа в 34-м военном городке начали строить здание гауптвахты, туда временно направили и несколько солдат из моей команды. Командарму Смирнову присвоили звание генерал-полковника, Черненко стал генерал-лейтенантом. В ноябре меня опять отозвали со стройки, чтобы в качестве военного дознавателя со стороны части совместно разбираться со следователями военной прокуратуры с имевшим место в Таллине случаем изнасилования. В нём оказался замешанным один солдат нашей части, бывший там в командировке. Расследование заняло довольно много времени, окончилось трибуналом.

Всё же в конце месяца мне удалось быть в Деево на проводах своего уважаемого командира Донуса. Это совпало с принятием присяги молодым пополнением. Присутствовали Соколов, Молотокас и Рейнтам. Донус прощался со знаменем части – так положено по уставу офицерам от командира дивизиона и выше.

Закончив участие в расследовании, доложил дома командиру о результатах. К этому времени в части опять сменился командир – Соколов командует дивизией, у нас же – старый знакомый по Костерёвским курсам подполковник Корняков. Васильев уже уволился, Пуппарт собирается проходить медкомиссию. Левченков стал майором, Бондарь – подполковником.

Моя служба продолжалась в дивизионе. Стало известно, что в апреле ожидается поездка нашего диви-

Комбриг рапортует первому секретарю райкома компартии Эстонии Энне Ранду. Справа командиры дивизионов. 1968 год

зиона на полигон. Начали к этому готовиться, но меня во время учений привлекали исполнять обязанности начхима.

Рейнтаму присвоили звание подполковника перед выездом на полигон. Проводилась тщательная подготовка в масштабе всей бригады в соответствии со сложившимися традициями. По результатам стрельб наша часть получила оценку «отлично».

В мае в Таллине военные дознаватели прошли кратковременные курсы в дивизии, учили нас в основном юристы Акулич и Калинин. И тут же случилась автоавария, когда Каллемяэский школьный газик, выезжая на главную дорогу, не пропустил «Запорожец» старого образца, столкнулся с ним и его водитель погиб на месте.

Командир поручил дознание мне, прибыл также из Таллина капитан юстиции Калинин. После проведения всех необходимых действий водитель рядовой Яковлев был признан виновным и осуждён на 4 года. Но это произошло не сразу, а значительно позднее.

Тут мне приходилось на учениях не раз работать за химика, проводить занятия с сержантами.

Внезапно был вызван в прокуратуру опять в связи с изнасилованием, совершённым солдатами из тамошней бригады. Меня, видимо, вызвали как знакомого со старым городом, где было совершено преступление, и как владеющего эстонским языком. Виновники были задержаны и осуждены. Один был только что уволен, второй самовольно ушёл его провожать.

Много беготни было с комплектованием едущих на химполигон – я всё ещё исполнял обязанности химика. 26 июля шла погрузка в Таллине. После этого была попытка выбить в Кунда дополнительное количество цемента для части, но напрасная – завод и так не выполнял план. Командир в отпуске, замещает его Даньшин.

В конце месяца пришлось поехать в район Алуксне (Латвия) искать солдата нашего дивизиона Тевиньша, который из краткосрочного отпуска по болезни матери в часть к сроку не вернулся.

Пришлось изрядно поколесить по Латвии, разыскивая его. Должен был обратиться за помощью в милицию, а через неё – в местное отделение КГБ. С их помощью обнаружил его рано утром под одеялом с любовницей. В это время его мать умирала в больнице от рака. Доставил солдата в часть.

3 сентября во время подведения итогов внезапно вызвали сначала командира, затем врача и меня. Выехали с командиром в сторону Деево, нам навстречу попалась госпитальная машина. Оказалось, что в караульном помещении группы сержант Алексеев непроизвольно застрелил из пистолета начальника караула Карлина зашедшего старшего лейтенанта, который умер в санитарной машине. Пол был залит кровью, караульные были в шоковом состоянии, виновник находился в камере гауптвахты. Утром появились из дивизии начальник политотдела Зарин и другие начальники – майор Ольшевский из прокуратуры и эксперт подполковник Невенчаный из Риги. После проведения необходимых следственных действий и посещения морга дальнейшие действия командир поручил опять мне. Виновник всё ещё находится в шоковом состоянии, с ним контактировать пока было невозможно.

Через несколько дней на гауптвахте удалось виновника допросить, но ему ещё не говорили, что офицер мертв. Производил приятное впечатление, единственный сын у матери, москвич, посылал ей деньги из своей сержантской зарплаты.

Параллельно с расследованием меня привлекали к осенней проверке дивизионов по ОМП (оружию массового поражения), так как нового начхима пока не было.

Тут же получил приказ доставить пистолет (орудие убийства) в 70-ю судмедлабораторию в Риге для баллистической экспертизы, что и было сделано. Сержанту Алексееву предъявили обвинение по статье «Убийство по неосторожности», ознакомили вдову убитого Лушникова с материалами следствия.

Комиссию из дивизии возглавлял Пронин. Из Валги приезжал мне помогать настоящий химик Завалин. Ему и Мельцасу довелось показывать достопримечательности острова.

По результатам проверки химслужбы наша часть получила хорошую оценку.

18 октября состоялось выездное заседание трибунала по делу сержанта Алексеева. Прибыл председатель трибунала полковник Пищев с секретарём. Обвинителем был Черенков, один из заседателей – пограничник, прапорщик Гришин. Прокурор требовал 3 года, получил Алексеев 2,5 года дисбата.

Сообщили о кончине от рака начальника ЗРВ (зенитно-ракетных войск) дивизии полковника Котова. Начштаба бригады стал подполковником. Командир группы Ольшаных добился перевода, его временно замещал Сергий.

На полигоне часть получила отличную оценку, балл нашего технического дивизиона – 4,70, но вроде бы огневой дивизион из Гвардейска Калининградской области, которому мы готовили ракеты, получил неуд.

1 октября истёк мой срок службы – 25 лет, а в декабре я достиг пенсионного возраста – 45 лет. Надо было думать о выходе на пенсию, о чём написал рапорт командиру. Отгуляв отпуск, занимался делами в дивизионе.

Карабулин добивается перевода, делами заправляет в основном замполтех Голков. Прибыл новый начальник политотдела Габнис, литовец. Их в последнее вре-

мя довольно часто можно было встретить на высоких должностях.

По сложившейся традиции дежурным по полку в новогоднюю ночь заступает тот, кому предстоит выход на пенсию. Я традицию не нарушил и Новый 1980 год там и встретил. Проверял караул, поздравил солдат.

В начале года стало известно о вводе войск в Афганистан, но никаких достоверных данных об этом не поступало. Сообщили о кончине генерала Рыскина, начальника ЗРВ армии.

С 11 по 31 января проходил медкомиссию в Таллинском военном госпитале. Признали негодным в мирное время, ограниченно годным – в военное. Никаких остаточных следов бывшей тяжёлой болезни не обнаружили, выписали в часть. Там сменился начштаба Рейнтам, добился перевода на должность начоперотдела Гражданской обороны ЭССР, новым начштаба стал подполковник Гашинский.

Мои документы ушли в Ригу на утверждение – мы ведь тогда стали подчинятся ПрибВО (Прибалтийскому военному округу). 18 февраля Кэбин вручил бригаде очередное переходящее знамя. С этого дня начался мой последний уже 45-суточный отпуск. Вернувшись, узнал, что мои документы из Риги пришли лишь 7 апреля и в Москву их не успели отправить.

Карабулин стал подполковником. В апреле от рака скончался кадровик дивизии «юбилейный полковник» Бахромкин, в своё время отказавшийся содействовать моему переводу.

В мае пришлось лететь в Ташкент, где формировался эшелон для новобранцев в ПрибВО, но часть оставили в Оренбурге и Куйбышеве. Дивизии досталось их всего 110 человек, бригаде – 27.

В начале июня пришлось в очередной раз командовать лагерем школьников и рабочей молодежи по линии военкомата. Их стали устраивать с 1968 года, когда сократили сроки действительной службы и в школах ввели начальную военную подготовку.

Тут нагрянули Олимпийские игры в Москве и парусная регата в Таллине. Опять были введены ограничения – усиление караульной и внутренней служб и т.п.

Именно в это время мне пришлось дважды на УАЗе съездить в Таллин за спецгрузом по линии спецсвязи. Этому мешали установленные знаки дорожного движения там, где их раньше не было. Везде была уйма милиционеров. Но задача была выполнена. Пограничники всё искали следы какого-то судна эстонских эмигрантов в Балтийском море.

К этому времени командир в квартирной комиссии добился выделения мне жилплощади – однокомнатной квартиры, ибо без предоставления жилплощади нельзя было меня уволить. Тут же предложил мне должность начальника КЭЧ (квартирно-эксплуатационной части), но меня с нетерпением ждал директор новой школы – преподавать там НВП (начальную военную подготовку). После освобождения квартиры получил ордер и ключи. Там требовалось произвести ремонт.

Пока же занимался текущими делами в дивизионе – в основном бумагами, дежурствами по гарнизону. От этого опять оторвали, когда в Риге надо было уладить дело, связанное с угоном там машины нашим солдатом-отпускником. Уголовное дело возбуждено

Маяк на острове Вильсанди

не было, но содеянное обошлось его родителям в 93 рубля, и солдата я привёз в часть. Всё было оформлено с помощью тамошних юристов в соответствии с законодательством Латвии.

Один раз пришлось съездить в Пярну за двумя солдатами, сбежавшими с полигона и сидевшими там на гауптвахте. Это было моим делом, связанным с дознанием в части.

Приказ на меня пришёл в часть 19 июля, я получил обходной, начал собирать подписи, времени на это было отведено до 29 августа, так как зарплату мне выплатили за полный месяц. Пронин Пустельникова на мое место не утвердил.

Первым делом сдал на склад служивший мне около 15 лет пистолет ПМ за номером 8344. Получил на складе причитающееся вещевое имущество, собрал к сроку все подписи и получил приказ в 9 часов 5 сентября стоять перед строем в 34-ом городке.

Зачитали приказ, вручили ветеранскую медаль, пожелали успехов в гражданской жизни. Этим завершилась моя 25-летняя служба в рядах Советской армии от курсанта артучилища до майора войск ПВО, начальника штаба техдивизиона.

Днём позже перед строем Деевского гарнизона вручили памятный подарок опять с добрыми пожеланиями. В ночь на 7 сентября в «Мельнице» состоялась моя «отвальная». Из Деево участвовали Карабулин, Зайцев, Шафоростов, Левченков и др., из штаба – Тицкий, Бочкарёв. Корняков не пришёл. Все закончилось за полночь довольно весело.

О службе в бригаде скажу, что, входя 1 февраля 1964 года через КПП на территорию бригады, никак не мог предположить, что моя служба здесь продлится 16 лет, 7 месяцев и 5 дней и здесь же и завершится. За это время пришлось 7 раз менять место службы внутри бригады.

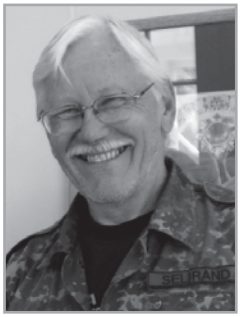
Сохраню глубокую благодарность врачам госпиталя, обещавшим меня вылечить и вылечившим, и это не привело к комиссованию меня по болезни до достижения пенсионного возраста, а также командирам всех степеней за понимание сложившегося положения и чуткость.

Копия приказа осталась на память. Уже через 25 суток я стоял перед классом в школе в роли преподавателя начальной военной подготовки, что продлилось 9 лет.

Иллюстрации предоставлены автором

«БРОНЕНОСЕЦ» ХИЙУМАА

«DREADNOUGHT» HIIUMAA



Урмас Селиранд
Эстония
Хийумаа
Кярдла

Второй по величине в Эстонии остров Хийумаа можно было бы назвать бронированным кораблём или морской крепостью. Вероятно, это звучит излишне громко, однако история острова оставила на его территории очень много чётко выраженных следов военного прошлого.

Хотя во все века Хийумаа был больше известен как солнечный остров, как край миролюбивых праздников и святых рощ, приходится его также считать и островом крепостей, поскольку во времена Первой и Второй мировых войн здесь было построено изрядное количество береговых защитных батарей.

В северной части острова находятся пять батарей, на востоке – одна, на западе – три, на юге – тоже три – всего более сотни железобетонных сооружений, кроме того, существует ещё десяток пулемётных огневых точек или дотов по всему побережью острова.

К счастью или к несчастью любителей, охраняемого железобетоном «железного лома» осталось относительно немного – человек присваивал его и во времена Эстонской республики, и во времена немецкой оккупации, и в советский период, и в жадный до металла сегодняшний день. Тем не менее, до сих пор ещё много интересного можно найти как на поверхности, так и в глубине земли.

Военное прошлое, без сомнения, придаёт острову дополнительную привлекательность. Его исследованием и популяризацией занимаются созданное в 2003 году Общество военной истории Хийумаа и действующий с 2007 года Хийумааский военный музей.

Из Хийумаа получился военный остров

К числу первых крепостных сооружений Хийумаа относятся средневековые укреплённые церкви Пюхалепа и Кяйна, а также здание мызы Валипе, построенное в XIII–XVI веках.

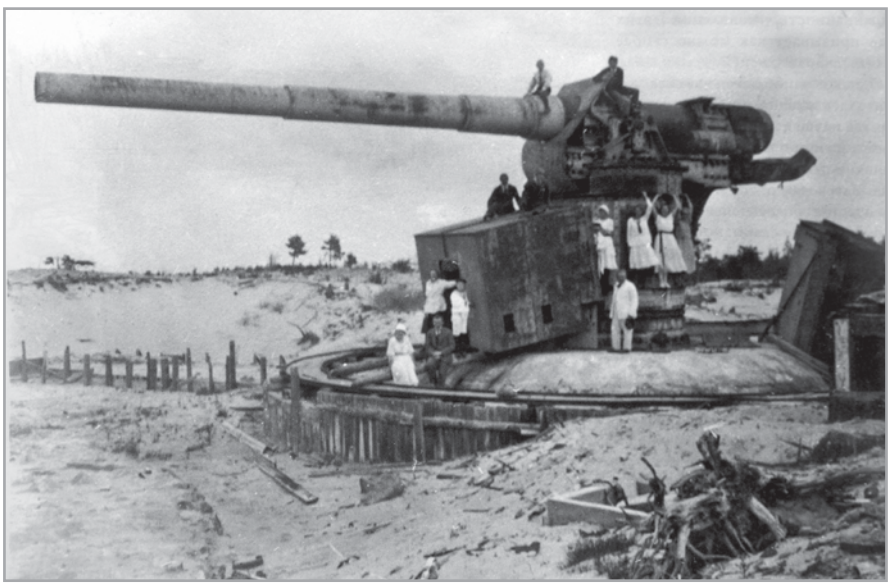
В настоящие большие военные планы остров Хийумаа (тогда он назывался Даго) включили лишь в конце XIX века, когда для защиты столицы Российской империи Санкт-Петербурга началось создание огромной позиции Морской крепости императора Петра Великого, форпостом которой стал Хийумаа.

Непосредственно на острове строительством военных объектов стали заниматься лишь во время Первой мировой войны – в 1914–1917 годах.

Свою главную задачу береговые батареи выполнили: вместе с противостоящими береговыми батареями Финского берега, расположенными на полуострове Ханко и островах, и минными заграждениями в море они закрыли вход в Финский залив. Таким образом, немецкий военный флот не смог штурмовать Петроград.

Береговые артиллерийские батареи имело смысл создавать только в том случае, если имелись хорошая пристань и железная дорога, соединяющая её с батареей.

В результате уже в 1914 году в наиболее важном стратегическом месте Хийумаа, на полуострове Тахкуна, было построено около шести километров узкоколейной (колея 750 мм) железной дороги, ведущей от пристани Лехтма в Тахкуна, т.е. в расположение будущих батарей.



12-дюймовое артиллерийское орудие из состава 39-ой тяжёлой береговой батареи в Тахкуна в 1922 году

В следующем году на Хийумаа прибыла команда исследователей и строительные работы начались.

Поскольку война уже шла полным ходом и войска Германии довольно энергично продвигались по суше, на большинстве батарей успели справиться со строительством только некоторых, особо остро необходимых сооружений. Рассмотрим их здесь по одному и в порядке значимости.

Передовая позиция Тахкуна – Ханко

Южное крыло передовой позиции Тахкуна – Ханко охватывало три береговых батареи, две из которых были расположены на Хийумаа.

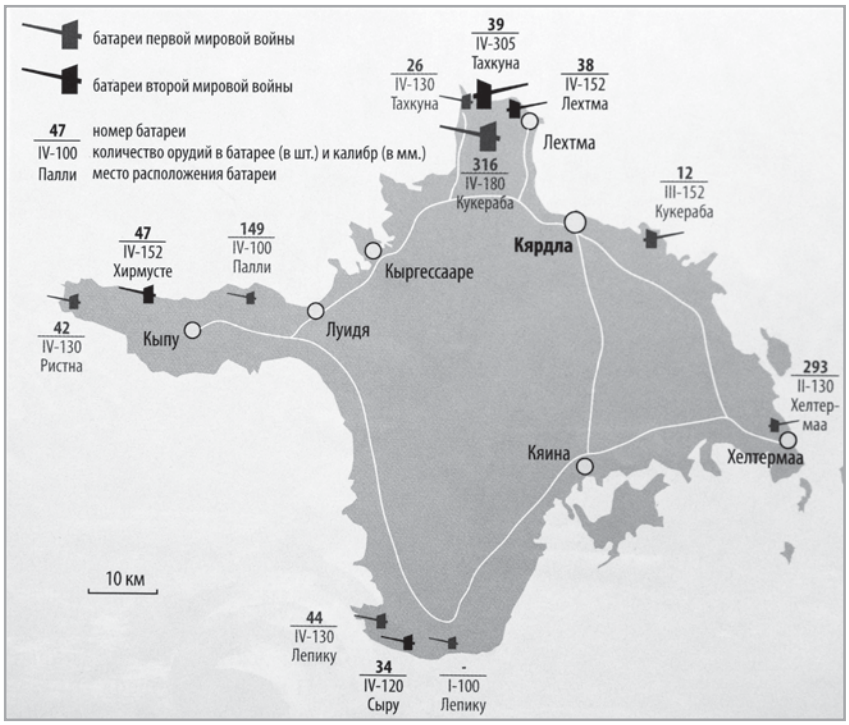
Первая из них – это 39-ая тяжёлая береговая батарея: IV – 305/52 (IV –

число орудий на батарее, 305 – калибр орудий в миллиметрах, 52 – длина ствола в калибрах), дальность стрельбы – 140-152 кабельтовых (кблт) или 26-28 километров.

За 1916–1917 годы успели уложить около 1700 м³ железобетона, что составляло приблизительно 12 % от намеченного (14 200 м³).

Ещё в настоящее время в лесу можно заметить полотно железной дороги, четыре впечатляюще огромных основания для орудий, развалины командного пункта, фундаменты камнедробилки, электростанции и несколько мест расположения, построенных из брёвен бункеров.

Четыре 12-дюймовых орудия располагались парами, с разделением в 30 саженей или 64 метра, расстояние же между парами достигало 110 метров. Орудия были помещены в высокие т.н. полубашни, выполненные из лёгкой стальной брони.



Батареи Первой и Второй мировых войн на острове Хийумаа

Фундаменты башен, которые сейчас напоминают приземлившиеся НЛО, выполнены из бетона. Их диаметр достигает 15 метров, а глубина погружения в землю доходит до 4 метров.

Верхняя часть основания – это усечённый конус высотой 60 см, на котором крепились 30 анкерных болтов для крепления башни. Диаметр круга болтов – чуть больше трёх метров.

Столь массивное сооружение требовалось для того, чтобы орудие, выстреливающее 12-дюймовые или 305-мм снаряды, оставалось на своём месте.

Длина орудийного ствола составляла 15 метров, вес – 50 тонн. Сам снаряд весил 450 кг, и для заряда необходимо было 130-160 кг пороха.

Подсчитана цена одного выстрела, и в настоящее время она достигает 10 000 евро – война всегда была очень дорогим делом.

Пробные выстрелы сделали в июне 1917 года, после чего батарею признали готовой к бою.

Для защиты 39-ой батареи с воздуха поблизости была создана противоаэропланная батарея под номером 39а.

Первоначально в ней было три 57-мм пушки, в 1917 году их заменили четырьмя 75-мм пушками. К сожалению, их точное месторасположение сейчас неизвестно.

Вторая батарея (вблизи пристани Лехтма) имела номер 38. Включала в себя четыре орудия IV – 152/50, дальность стрельбы достигала 85 кблт или 15 км.

На батарее располагались наиболее распространённые в Первую мировую войну 6-дюймовые (152-мм) береговые орудия системы французского инженера Канэ (Canet), готовой к бою её признали в конце 1916 года.

На 38-ой батарее орудия были установлены на деревянных основаниях позади песчаных дюн. Только для одной из огневых позиций успели соорудить слабенький железобетонный защитный вал, называемый бруствером, для остальных же просто были созданы обвалования из камней и песка.

Несмотря на это, и в настоящее время здесь можно увидеть железные болты и опорный круг одного из орудий из 24 болтов.

Своеобразной примечательностью, однако, являются окружающие батарею осушительные рвы глубиной в три метра, а также густые лесные дебри, простирающиеся между ними и основаниями орудий. Сосны, выросшие на позиции батареи, достигают в высоту 30 метров.

В береговой зоне и в других местах поблизости от батареи сохранилось много окопов, некоторые, возможно, даже с 1917 года.

Аналогичную 47-ую батарею (IV – 152/45) предполагалось построить в местечке Хирмусте на северном берегу полуострова Кыпу.

Там установили орудия также на временных деревянных основаниях и успели частично укрепить брустверы камнями.

Позиция залива Соэла на южном Хийумаа

Это часть позиции залива Муху.

Для того, чтобы защитить пролив Соэла между островами Сааремаа и Хийумаа, в деревне Лепику волости Эммасте уже в 1915 году была построена временная береговая батарея № 35 (IV – 75/50) вместе с зенитной батареей.

В следующем году вместо этих сооружений в деревне Хинду была построена батарея № 34 на мысе Сыру (IV – 120/50), на ней находились пушки Vickers с дальностью стрельбы 70 кблт или 13 км. Пушки стояли на бетонных основаниях, перед которыми успели построить также бетонные защитные брустверы.

Батарея в Сыру оказалась единственной береговой батареей, которая реально участвовала в сражениях.

Военная деятельность войск Германии на Хийумаа началась 12 октября 1917 года, когда произошло артиллерийское сражение 34-ой батареи с германским

Найденный в 2003-м году в болоте Кукераба ствол 180-мм орудия – единственный в Прибалтике. Охотники за металлом украли ствол в 2006 году, но его удалось сразу же обнаружить, хотя и распиленным пополам

линейным кораблём «Байерн» и крейсером «Эмден».

В результате батарея на Сыру вынуждена была замолчать и команда покинула её ещё до первого десанта немцев в тот же день.

Оккупация Хийумаа в действительности началась только 15 октября, а через 5 дней весь остров был в руках немцев и около 750 русских солдат были взяты в плен.

Поскольку береговые батареи предназначались для борьбы с объектами с моря, их практически невозможно было использовать для точного обстрела целей на земле. По этой причине выпущенные наобум выстрелы не могли причинить фактически никакого вреда наступавшим с суши.

Поэтому 38-ая и 39-ая батареи были взорваны подрывной командой уже 20 октября. До сих пор подо мхом в лесу и на побережье всё ещё можно найти отдельные металлические детали от взорванных береговых батарей.

Земля Хийумаа хранит военный металл. В Военном музее выставлен оставшийся практически целым орудийный замок 180-мм пушки с 316-ой батареи 1941 года, а также найденные детали 38-ой и 39-ой батарей 1917 года.

О количестве погибших на Хийумаа солдат царской России данных нет. Лишь только на установленном жителями Хийумаа большом надгробном камне высечен текст *«Два солдата из Акмолинской земли. 1917-ый год»*. Камень поставлен как памятный знак о расстреле немцами вблизи мызы Партси двух солдат обоза, которых заподозрили в шпионаже.

До сегодняшнего дня на кладбище Кассари сохранилось серое бетонное надгробие с немецкой надписью *«Matrose Anton Kühne, gefallen 15. X. 1917»*, а на кладбище Кури – камень с надписью *«Jäger Barthold Brauer – fürs Vaterland gest»* с датой смерти – 1917 год.

Очень похожие захоронения можно найти и на кладбище Кярдла. Сохранились надписи *«Ldstm. Gottlieb Senk»* и *«Ldstm. Gustav Höhne»*, оба умерших похоронены в 1918 году.

Из этого можно заключить, что, в отличие от Сааремаа, на острове Хийумаа никаких заметных сражений не происходило.

Следы предвоенного периода и Второй мировой войны

Во время недолгой независимости Эстонии в 1918–1940 годах береговые батареи не имели никакого значения в системе защиты государства, в результате чего в 1923 году их демонтировали и увезли на металлолом. Кое-что, однако, застряло на хуторах Хийумаа – «..а вдруг понадобится».

В соответствии с советско-эстонским договором о базах, в 1939 году в Эстонию прибыли советские войска, которые сразу же начали создавать батареи.

Первые военные части прибыли на Хийумаа в конце октября, за день на пристани Хелтермаа высадилось около 2000 советских солдат. Жители поговаривали, что воздух Хийумаа стал плохо пахнуть.

По новому проекту обороны острову Хийумаа отводилась роль северного сектора береговой обороны. Этот проект был примерно таким же, как и план Морской крепости имени императора Петра Великого, использовавшийся во время Первой мировой войны. Батареи Ханко с севера и батареи Хийумаа с юга простреливали Финский залив насквозь, а между зонами обстрела находились минные поля. Вся эта позиция защищала подступы к Ленинграду.

Батареи на полуострове Тахкуна

На 26-ой батарее (IV – 130/50) было четыре зарытых округлым защитным щитом и заряжаемых вручную артиллерийских установки В-13, дальность стрельбы которых достигала 25 километров.

Орудия размещались в орудийных двориках с железобетонными круговыми брустверами. Рядом находилось также укрытие для боеприпасов, одно из помещений которого предназначалось для зарядов, а другое – для снарядов. Обстановка этих помещений в основном сохранилась и до наших дней.

Все убежища проектировались строго герметичными – газонепроницаемыми. Везде были электричество, центральное отопление и вода – всё это поступало с центральной электростанции и котельной.

Строительством батарей руководил военный инженер Белый, чей выцарапанный «автограф» хорошо заметен на бетонном бруствере одного из орудий.

Также во многих местах видны цифры: 20/V 41, что, очевидно, означает дату окончания железобетонных работ и время готовности батареи.

В общем, для 26-ой батареи была построена почти чёртова дюжина разнообразных железобетонных сооружений, кроме того, имелись и доты, которые должны были защищать батарею с тыла.

Во время обширных работ была восстановлена также и железная дорога из Лехтма в Тахкуна. К ней проложили ещё полукилометровый кусок, который обходил вокруг построенной ещё в Первую мировую войну 39-ой батареи и достигал новой батареи, также были созданы новые боковые дороги.

В настоящее время железнодорожное полотно заросло лесом. Однако, прогуливаясь здесь, можно увидеть, кроме четырёх орудийных укрытий, ещё и склады боеприпасов, медицинский пункт и электростанцию, насосную станцию, котельную и многое другое.

Местные бункеры теперь заселены летучими мышами нескольких видов, что, несомненно, интересно для натуралистов.

Очень своеобразной достопримечательностью является памятник, частично разрушенный в 1990-ых годах после вывода советских войск. Он был сооружён в 1976 году по начинанию одного жившего в Кярдла скульптора-любителя и посвящён советским морякам Балтийского флота 1941 года. Общеизвестно, что в береговых артиллерийских войсках служили именно матросы, т.к. точно такие же военные установки располагались и на броненосцах, только на кораблях была стальная броня, а на береговых батареях – железобетонная.

Самая мощная в те времена батарея

Батарея была создана на Хийумаа за горами Лыймасту в болотистой местности Кукераба: 316-ая крупнокалиберная батарея IV – 180/57.

Похожие мощные батареи были построены ещё на Осмуссааре (№ 314) и на перешейке Сырве (т.н. батарея Стебля или 315-ая). Ни в одном другом месте на Балтике таких мощных батарей построено не было.

Эта 316-ая батарея являлась для своего времени и самой современной, хотя была спроектирована ещё в 1932 году.

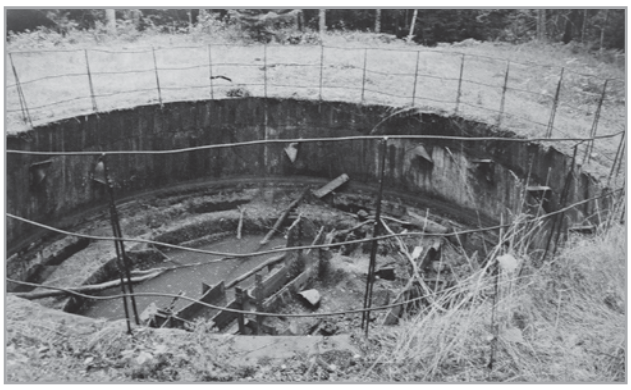
Сооружение представляло собой артиллерийскую башню для двух орудий, дальность обстрела которых достигала почти сорока километров.

Бронированные башни отстояли друг от друга на 400 метров, подземных этажей у каждой было по три (дно башни располагается на глубине приблизительно 7 метров).

Вспомогательных сооружений в Кукераба было три: котельная, электростанция и основание камнедробилки; кроме этого, доты – для защиты батареи с тыла и с боков.

На берегу моря в дюнах был построен массивный командный пункт, толщина бетонного потолка которого достигает 3,5 метра.

В этом центре, общей площадью в 500 квадратных метров, было 36 отдельных помещений разного назначения. В настоящее время их называют катакомбами



Первый этаж двойной орудийной башни 316-ой береговой батареи в Кукераба. Одну часть башни и орудий разобрали на металлолом в немецкое время, другую – в советское

Хийумаа. Эти подземные ходы в последнее время стали очень популярными среди туристов.

Наверху потолка центра управления находится бронированная башня для перископа, сбоку – такая же для дальномера. Последняя сейчас валяется у дороги – туда её оттащили в 1980 годах, когда устанавливали радар. И эта железная махина стала нарушать показания радара.

Поблизости находится котельная, которую при постройке радиолокационной станции приспособили как подсобное помещение. Здесь же расположена и парадная площадь РЛС, около неё до сих пор ещё виден нарисованный на стене большой красный контур – карта Советского Союза. Тут проходила церемония заступления личного состава станции на боевое дежурство по защите воздушных рубежей СССР.

События Второй мировой войны

Странно, но война пришла на Хийумаа вновь 12 октября, как это было и 1917 году, хотя шёл 1941 год.

И тогда, и теперь немцы вошли через пролив Соэла. Недостроенная 44-ая батарея (4 х 130 мм) Тохври не смогла противостоять десанту.

Кроме того, там и в Тахкуна было снято по одному орудию и временно переведено в Хелтермаа для создания там противодесантной батареи.

Из Паллинина (149-ая батарея: IV – 100/56) одно орудие было переведено на южный берег Хийумаа в деревню Лепику вблизи Сыру.

В результате к 20 октября все советские войска отступили к оконечности полуострова Тахкуна и тщетно ожидали катеров из Ханко, надеясь на помощь при отступлении.

По мнению эстонского военного историка Мати Ыуна, из 4300-4500 человек советского гарнизона на острове 3388 человек попали в плен.

Напомним ещё раз, что береговые орудия не могли взять на точный прицел объекты, расположенные со стороны суши – выстрелы посылались туда наобум. Однако из-за нехватки боеприпасов это было неразумно делать.

Кроме описанных выше сооружений, на Хийумаа можно встретить ещё многие специфические строения береговых защитных артиллерийских батарей. Некоторые из них созданы и после войны, часть сооружений тогда осталась недостроенной.

Наиболее интересный комплекс расположен на юж-

Туристы из Риги в Музее истории острова Хийумаа. Хор рижской Новой церкви св. Гертруды во время посещения островов Сааремаа и Хийумаа

ной оконечности Ристна: как на берегу, так и в лесу там видно более двух десятков железобетонных сооружений, построенных во второй половине сороковых годов, очевидно, для противовоздушной обороны.

Своеобразием Ристна, несомненно, является также и строившийся в разные времена военный городок, теперь полуразрушенный.

Своеобразное природное сообщество

К настоящему времени на Хийумаа из-за военной «железобетонности» сложилась своеобразная природная обстановка: т.н. «военная природа», где одно другому не мешает.

Можно увидеть, сколько чужеродных сооружений способна выдержать природа и как с течением времени принесённые туда человеческими руками чуждые природе вещи сначала сливаются с нею, а потом потихоньку просто теряются, прекращают своё существование.

Так случилось, что все береговые артиллерийские сооружения находятся в прекраснейших местах природы Хийумаа. Батареи Тахкуна занимают северную оконечность и её окрестности.

Путешествуя от одного сооружения к другому, преодолеваешь по тропинке песчаные дюны, проходишь по морскому берегу, по прибрежным песчаным и болотистым лесам, оказываешься в различных ландшафтах, часто для городского жителя невиданных.

Растущая на дюне чахлая сосенка превращается в стройного великана, рядом возвышаются многометровые ели со стволами – одному никак не охватить, пара мужчин требуется. Немного дальше – десятиметровая могучая рябина, которая в борьбе за солнечный свет отвоевала себе у сосен и елей дорогу к небу.

В болотистых топях вода обычно доходит до колена, но в хорошую погоду путешественники могут наслаждаться своеобразным чувством, которое возникает, когда бредёшь в высокой сухой шуршащей болотной траве.

Из расположения батареи времён Первой мировой войны в Сыру виден берег залива Сыру и через пролив Соэла – остров Сааремаа.

Батарея Второй мировой войны прячется в низком лесочке, облагороженном многочисленными дубами. В дождливое время здесь без резиновых сапог не пройти.

В Паллинина – пологий песчаный берег с разнообразной растительностью, с украшающими ландшафт крепенькими сосенками и можжевельником.

Южная оконечность Ристна совсем особенная: с галечным пляжем в северной части и грубым песком в южной. И как прекрасны восхитительные закаты осеннего солнца с башни маяка…

Трудно найти слова обо всём этом и писать бесполезно – надо самому увидеть и испытать. Хорошо, если можно позвать с собой кого-то, кто знает историю здешних мест и события прошлого.

Можно заказать специального гида из Военного музея и Общества военной истории Хийумаа и совершить путешествие – пешком, на велосипеде или на машине.

Мы хотим напомнить, что как природа, так и военные сооружения на острове находятся под двойной охраной: все постройки на береговых батареях охраняются законом как памятники архитектуры и старины, а природа вокруг них преимущественно заповедная.

Люди на Хийумаа всегда рады туристам со всех стран мира!

Иллюстрации предоставлены автором

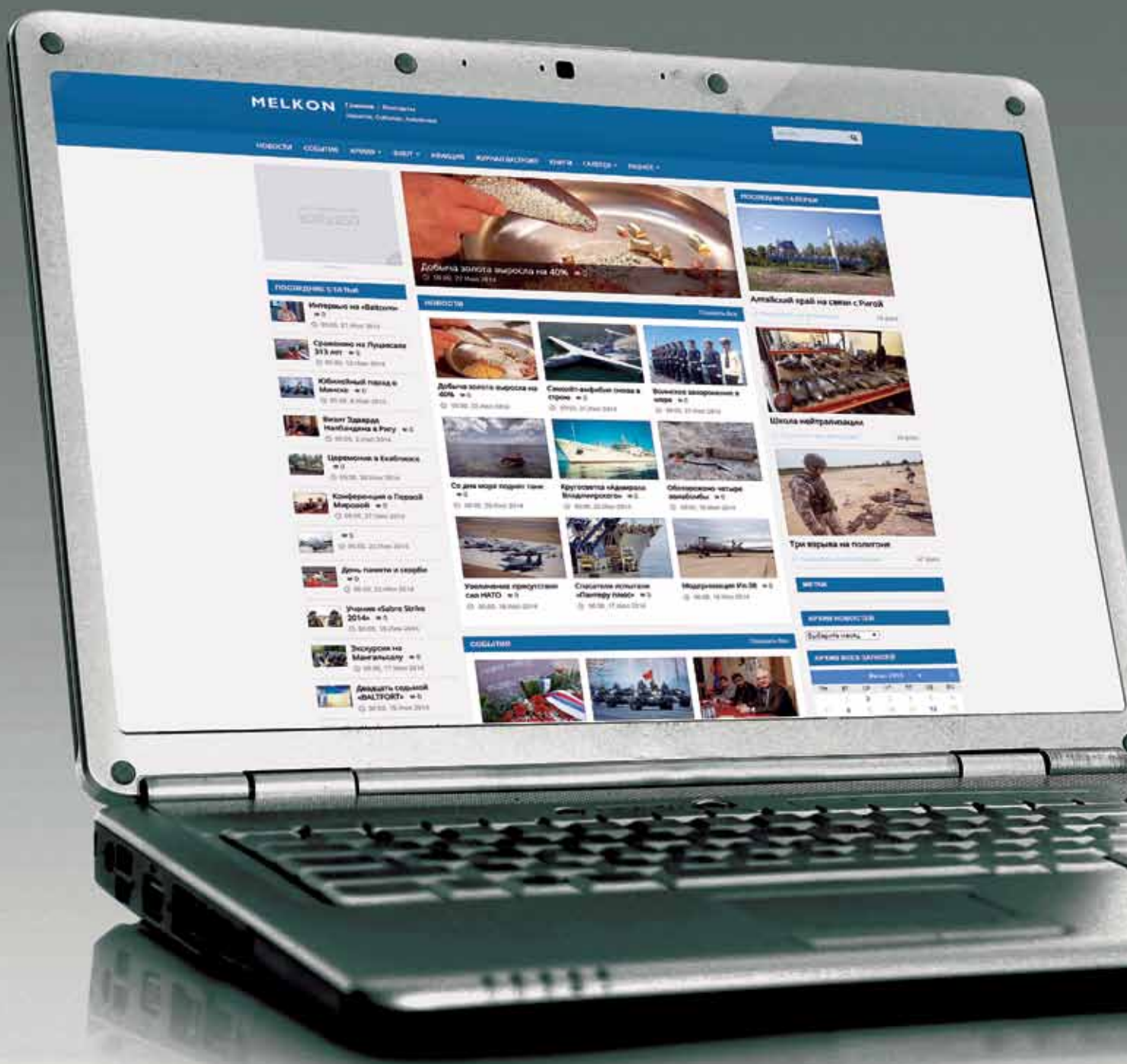
Встреча старых друзей в Музее истории острова Хийумаа. Юрий Мелконов и Урмас Селиранд

Поздравление Сулеву Труверту от лётчика-космонавта В. А. Соловьёва

Сулев Труверт на конференции по истории острова Сааремаа на Сырве. 2014 год

Информационный портал
www.melkon.lv

- **Военные новости стран Балтийского региона**
- **Статьи и фоторепортажи о военных учениях**
- **События, публикации, аналитика**
- **Балтийский военно-исторический журнал «BALTFORT»**
- **Военная история**



Сайт основан в 2001 году