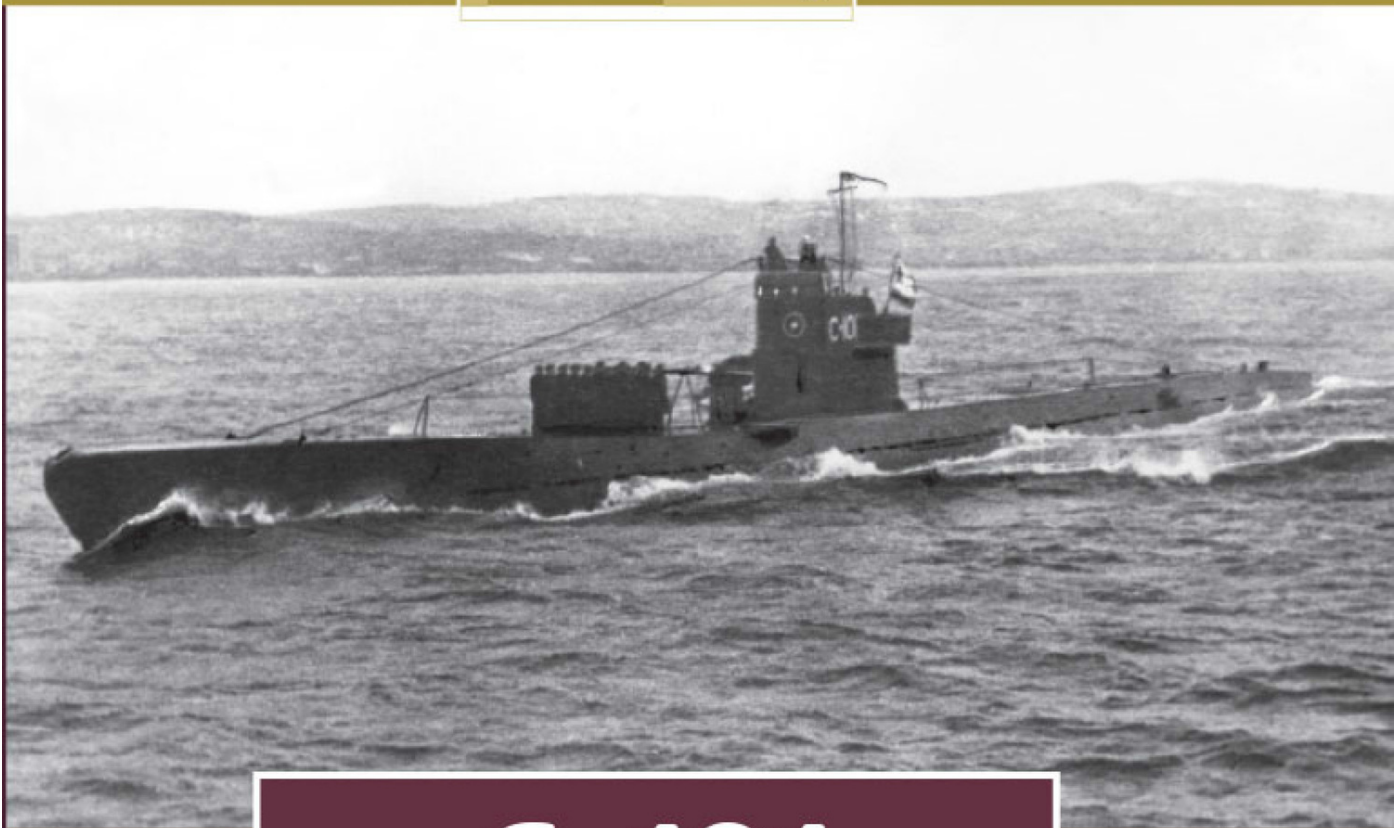


помни войну



С-101

В ВОСПОМИНАНИЯХ ЭКИПАЖА

Помни войну

Ольга Зимина

С-101 в воспоминаниях экипажа

«Гангут»

2015

УДК 359.3
ББК 63.3(2)521

Зими́на О. Г.

С-101 в воспоминаниях экипажа / О. Г. Зими́на — «Гангут»,
2015 — (Помни войну)

ISBN 978-5-9906891-0-7

Эта книга повествует об одном из эпизодов Великой Отечественной войны на Северном флоте – о боевой эпопее Краснознаменной подводной лодки С-101. Издание уникально: впервые история одной подводной лодки рассказана шестью моряками-подводниками, членами ее экипажа. Они прошли вместе свой ратный путь на этой лодке от первого и до последнего дня военных действий. Их воспоминания о событиях прошедших лет были написаны в 1970-х годах и присланы Г.А. Динцеру, служившему во время войны на С-101 командиром БЧ-5, и его дочери О.Г. Зиминой (Динцер) по их просьбе для воссоздания истории лодки. Сорок пять лет рукописи хранились в семье капитана 1 ранга Г.А. Динцера. В канун празднования 70-летия Победы в Великой Отечественной войне его семья посчитала своим долгом увековечить память моряков-подводников С-101, опубликовав их рассказы о боевых походах любимой и, как её постоянно называл боцман А.Г. Орищенко, «незабываемой подводной лодке». Авторы: Г.А. Динцер, О.Г. Зими́на, А.Г. Орищенко, Н.С. Таразанов, М.А. Филиппов, Н.Н. Фролов, М.К. Чуприков.

УДК 359.3
ББК 63.3(2)521

ISBN 978-5-9906891-0-7

© Зимина О. Г., 2015

© Гангут, 2015

Содержание

Предисловие	7
Пояснения составителей	8
Глава I	9
I. История создания книги	9
Конец ознакомительного фрагмента.	18

Сборник

С-101 в воспоминаниях экипажа

© Авторы, 2015

© ООО «Гангут», оформление, 2015

Предисловие

Книга, которую вы держите в руках, достойна того, чтобы ее прочитали, сразу по нескольким позициям.

Во-первых, главный герой повествования относится к той категории участников Великой Отечественной войны, о которой вообще трудно найти хоть несколько строчек во всех возможных воспоминаниях и исследованиях. Книжки пишут, издают воспоминания о военачальниках, о командирах кораблей, о Героях Советского Союза, а здесь ни первое, ни второе, ни третье. Главный герой данной книги – командир БЧ-5 или иначе электромеханической боевой части подводной лодки. Несмотря на то что на подлодках, как и на других крупных кораблях, у командира имеются официальные старшие и просто помощники, заместители, реально вторым после Бога, если первый – это командир, всегда был именно механик.

Во-вторых, данная книга о подводной лодке Северного флота С-101. Нельзя сказать, что она вообще не известна читателям, но, как правило, ее вспоминают лишь в связи с одним фактом – потоплением 28 августа 1943 года в районе мыса Желания германской подводной лодки U-639. Если учесть, что за всю войну советские воины претендуют на потопление порядка десяти подлодок противника, то, согласитесь, это очень высокий вклад. Однако за 46,6 месяца (22.06.1941 г. – 9.05.1945 г.) С-101 совершила 12 боевых походов, в которых провела 211 суток. Причем С-101, прежде чем прибыть в сентябре 1941 года на Север, успела свой первый боевой поход выполнить на Балтике. В 12 торпедных атаках, кроме подлодки, экипаж С-101 потопил 29 марта 1943 года в Конгс-фьорде германский транспорт «Ајах» (2297 брт), который перевозил 851 т фуража.

В-третьих, книга состоит не только из воспоминаний самого Георгия Александровича Динцера, но и его боевых товарищей, что, естественно, делает описание гораздо более объемным, ярким.

Наконец, посмотрите на авторов и составителей данной книги. Авторы – это самые настоящие «чернорабочие войны». Их видение происходящего – это видение абсолютного большинства матросов и солдат, старшин, младших офицеров, которые и привели нашу Родину к Великой Победе, пусть и под командованием мудрых полководцев.

Составители же книги – люди сугубо гражданские, в большинстве родившиеся уже после войны. С одной стороны, это, опять же, обеспечивает своеобразие взгляда – взгляда обычных людей на прошедшую войну, память о ней. С другой стороны, заслуживает большого уважения то, что они не просто сохранили эту память в виде воспоминаний, но и донесли ее до нас.

Доктор военных наук, профессор А. Платонов

Пояснения составителей

При подготовке рукописей к изданию составители позволили себе исправить орфографические, грамматические ошибки и опiski, раскрыть большинство сокращений. Прямая речь оформлена в соответствии с правилами русского языка. В некоторых предложениях в квадратных скобках помещены пояснения. Географические названия, а также фамилии моряков, служивших на подводной лодке С-101, упомянутые в рукописях, сведены в словари и список. Воспоминания подводников предваряют тексты их писем, адресованных Г.А. Динцеру и О.Г. Динцер.

Перевод рукописных и машинописных текстов в электронный вариант был сделан А.Л. Зиминым (зятем Г.А. Динцера). Тексты отредактированы Е.Г. Гинзбург (старшей дочерью Г.А. Динцера), А.Л. Зиминым и О.Г. Зиминой (младшей дочерью Г.А. Динцера). Схемы боевых походов подводной лодки С-101 составлены Е.Г. Гинзбург, Е.Ю. Гинзбургом (внуком Г.А. Динцера) и П.Е. Рятте (правнуком Г.А. Динцера). Словарь географических названий составлен А.И. Динцером (правнуком Г.А. Динцера), И.А. Динцером (внуком Г.А. Динцера), О.Г. Зиминой.

Список моряков, служивших на подводной лодке С-101, был составлен Г.А. Динцером, дополнен и отредактирован А.Л. Зиминым и О.Г. Зиминой. В список подводников вошли имена, воинские должности и звания моряков, из записной книжки Г.А. Динцера, а также упомянутые в воспоминаниях и письмах ветеранов-подводников и найденные в документах Центрального военно-морского архива МО РФ.

Составители книги выражают глубокую искреннюю благодарность сотрудникам Центрального военно-морского музея Министерства обороны РФ: хранителю С.Л. Васильевой, заведующей фондом хранения рукописей и документов Е.Е. Головки, фотографу П.Н. Тарасенко, заместителю директора музея А.Н. Чернавскому, директору Центрального Военно-Морского архива Министерства обороны РФ В.В. Павловскому и его сотрудникам, а также издательству «Гангут», добавившему приложения, за доброе участие и большую квалифицированную помощь.

ЦВМА МО РФ. Ф. 795. Оп. 2. Д. 39. Л. 5, 14, 20–22 об. Ф. 4750. Оп. 2. Д. 7. Л. 36–38. Д. 9. Л. 257, 257 об. Д. 94. Л. 771–772 об.

Глава I

Краснознаменная подводная лодка С-101 и ее экипаж

I. История создания книги

Эта книга необычна своим содержанием, историей создания и ее авторами. Она возвращает нас к событиям Великой Отечественной войны на Северном флоте и посвящена Краснознаменной подводной лодке С-101. О ее боевых походах рассказывают члены экипажа в своих воспоминаниях, написанных ими более 40 лет тому назад.

Прошло 70 лет, как закончилась самая жестокая и кровопролитная, самая Праведная и Великая Отечественная война. Она оставила незажившие раны и незарубцевавшиеся шрамы в душах и памяти уже нескольких поколений людей. О войне было издано огромное количество книг. О ней писали не только историки и журналисты, писатели и поэты. Прошедшие через все испытания знаменитые военачальники и обыкновенные герои – солдаты и матросы, политики и дипломаты, разведчики и участники партизанского движения публиковали свои мемуары, дневники, размышления, письма. Всем им было что вспомнить и рассказать.

Время неумолимо. Люди, пережившие войну, уходят, оставаясь в памяти своего народа и в книгах об их бессмертных подвигах. Каждые воспоминания бесценны, в них – уникальная информация, индивидуальное видение происходивших событий, дух эпохи, горечь утрат и радость побед. С каждым годом издаваемых мемуаров становится все меньше и меньше, некому больше вспоминать, некому их писать. Поэтому сохранившиеся в государственных и семейных архивах неизвестные до наших дней записи участников войны должны стать предметом изучения, обсуждения, оценки и, по возможности, публикации.

Большинство авторов военных мемуаров о Великой Отечественной войне – это известные полководцы, маршалы, генералы, адмиралы, старшие офицеры. Делились своими воспоминаниями и ветераны, которые прошли фронтовые дороги младшими лейтенантами, сержантами, рядовыми. Книги о боевых действиях на море среди всех изданных военных материалов составляют достаточно объемную библиотеку. Не был обойден вниманием и Северный флот.

Замечательные воспоминания были написаны военачальниками: народным комиссаром Военно-Морского Флота, адмиралом Николаем Герасимовичем Кузнецовым (1904–1974) и командующим Северным флотом, адмиралом Арсением Григорьевичем Головкиным (1906–1962). Изданы мемуары командиров дивизионов бригады подводных лодок, базировавшихся в городе Полярном: контр-адмирала, Героя Советского Союза Ивана Александровича Колышкина (1902–1970), капитана 2 ранга командира подводной лодки М-172, Героя Советского Союза Израиля Ильича Фисановича (1914–1944), а также начальника подводного плавания Северного флота, адмирала Николая Игнатьевича Виноградова (1905–1979).

О боевых действиях подводных лодок Северного флота писали их командиры: Герой Советского Союза капитан-лейтенант командир М-171 (после войны – вице-адмирал) Валентин Георгиевич Стариков (1913–1979), капитан-лейтенант командир Д-3 (после войны капитан 1 ранга) Филипп Васильевич Константинов (1911–1990-е), Герой Советского Союза капитан 2 ранга командир С-56 (после войны – вице-адмирал) Григорий Иванович Щедрин (1912–1995), капитан-лейтенант командир С-15 (после войны – вице-адмирал) Георгий Константинович Васильев (1916–1994), капитан-лейтенант командир Л-20 (после войны – капитан 1 ранга) Виктор Федорович Тамман (1903–1984).

О походах подводных лодок Северного флота сохранились воспоминания не только командиров. Знаменитый поход подводной лодки «Щ-402» в феврале – марте 1942 года опи-

сан его участником, инструктором политуправления флота, капитаном 3 ранга (после войны – капитан 1 ранга) Сергеем Сергеевичем Шаховым (? – не ранее 1987). Были изданы воспоминания старшины электриков С-104 мичмана Льва Александровича Власова (1913–1993). Каждый мемуарист рассказывал о наиболее ярких и важных событиях, походах, отдельных эпизодах во время своей боевой службы.

Моряки С-101 тоже публиковали свои воспоминания. В 1957 году вышла книга старшего лейтенанта штурмана С-101 (после войны – капитан 1 ранга) Михаила Константиновича Чуприкова «Советские подводники». Небольшие заметки о походах лодки публиковал в газетах и журналах Краснодарского края бывший радист (после войны – капитан 3 ранга) Александр Трофимович Ювков.

Из мемуарной литературы история подводной лодки С-101 известна лишь некоторыми, часто одними и теми же эпизодами, которые рассказываются достаточно кратко и только в контексте военных действий на Северном флоте. В последние годы стали выходить работы по истории Северного флота, в которых используются и архивные материалы. В них рассказывается о подводных лодках, в том числе и о С-101, их боевых действиях и результатах походов, но из всего экипажа лодок упоминаются, как правило, командиры кораблей.

Начало 1970-х годов. Почти 25 лет прошло как закончилась война, моряки С-101 разъехались по всей стране и вернулись к повседневной жизни. По-разному сложились их судьбы. Вот лишь некоторые из них. Радист Александр Трофимович Ювков после окончания Ростовского государственного университета работал в партийных учреждениях, преподавал в Кубанском государственном аграрном университете на кафедре научного коммунизма. Боцман Антон Григорьевич Орищенко служил на Амурской флотилии, в Управлении речного Енисейского пароходства. Старший электрик Иван Яковлевич Оченаш больше 20 лет был председателем богатейшего колхоза в Кировоградской области. Старшина группы мотористов Владимир Станиславович Полоний стал машинистом и водил пассажирские поезда.

Память о боевом братстве сохранилась у подводников навсегда. Каждый год 9 Мая, в День Победы, из городов и поселков Советского Союза они приезжали в Ленинград. Место встречи всегда было постоянным: Сенатская площадь, у памятника Петру I «Медный всадник». В эти праздничные дни они собирались и у нас дома, у капитана 1 ранга, во время войны – командира БЧ-5, впоследствии флагманского механика Георгия Александровича Динцера (1911–1984). Мы, его дети, всегда были вместе с ними, слушали, запоминали. Ветераны говорили о своих походах, о лодке, на несколько лет ставшей им родным домом, о тех, кого уже не было с ними. Так случилось, что отца не стало 3 мая 1984 года, накануне Дня Победы. Собранный на праздник в Ленинграде экипаж подводной лодки С-101 сумел проститься с бессменным командиром БЧ-5...

Ветераны-подводники постоянно переписывались между собой, рассказывали друг другу о своем житье-бытье, обменивались адресами боевых товарищей. Они подтрунивали над своими болезнями, подбадривали друзей, коротко и очень сдержанно, по-мужски, сообщали об ушедших товарищах. В их письмах к отцу, сохранившихся в нашем семейном архиве, очень часто встречаются имена членов экипажа, о которых находилась новая информация. Из этой корреспонденции известна послевоенная судьба людей, всю войну проводивших в одном небольшом пространстве своей лодки и сохранивших братские отношения друг с другом до последних дней своей жизни. Они, будучи уже не очень молодыми и здоровыми, все время строили планы о встречах друг с другом, со школьниками, студентами, ветеранами-судостроителями их подводной лодки на заводе в Сормове. Они собирались создать альбом с биографиями и фотографиями экипажа своей лодки, написать ее краткую историю, изготовить схему-карту боевых походов с указанием районов ее действий.

Некоторые из них пытались записывать свои воспоминания о прошедшей войне. Одни просто для памяти, другие – потому что слишком сильными и незабываемыми они были, и

необходимо было «выговориться», изложить их на бумаге, третьи собирались потом, когда выйдут на пенсию, написать статью, книгу или защитить диссертацию. Боевые соратники часто при встречах и в письмах говорили моему отцу, прослужившему на С-101 от поднятия флага до последнего дня войны, о том, чтобы он начал писать историю боевых походов их лодки. В конце 1960-х годов после долгих раздумий, переписки со своими соратниками и сотрудниками Военно-морского музея Северного флота, изучения вышедшей к этому времени литературы он начал делать первые черновые записи. Они сохранились в нашей семье: отдельные листочки бумаги, блокноты, листки отрывных календарей. Все эти подготовительные работы к 1970 году завершились двумя рукописями, написанными частично на листах бумаги (А4), частично в ученических (по 12 листов) тетрадях. Одна из них, без названия, посвящена истории подводной лодки С-101 с начала ее строительства и до списания как боевой единицы. Вторая была озаглавлена отцом «Подвиг на берегу», она повествует об одном эпизоде военного времени, связанном с лодкой С-101.

Георгий Александрович Динцер родился 5 мая 1911 года в городе Армавире Краснодарского края. В 1913 году его дед Георг Фридрих Динцер, родом из поволжских немцев, построил в Ростове-на-Дону трехэтажный доходный дом. Два нижних этажа сдавались в наём, на третьем этаже жил хозяин с семьей¹. Его сын, мой дед, Александр Георгиевич Динцер, в это время жил в Армавире. Согласно семейному преданию, он служил на Владикавказской железной дороге инженером, а также занимал должность члена совета в банке Сельскохозяйственного общества взаимного кредита (основан в 1911 г.)².

Валентина Михайловна Куликова, супруга Александра Георгиевича, также была служащей на железной дороге. Там и произошло их знакомство. В семье было трое детей: сын Георгий и две дочери, Виктория и Наталия. Вскоре они переехали в Ростов-на-Дону и поселились в доме деда, Г.Ф. Динцера. Дети были крещены в православной вере. Отец любил вспоминать о своем детстве, в частности о своих обязанностях прислужника в церкви. Бывало, он с другими мальчишками во время службы шлодил в храм: они рассыпали молотый перец, и прихожане начинали чихать. В выходные дни его отец, Александр Георгиевич, водил детей на концерты в филармонию. На всю жизнь у моего отца осталась любовь к классической музыке. Он часто вспоминал разные любопытные моменты жизни в Ростове. Например, как осенью, в самый сезон, вся семья отправлялась на базар и покупала телегу арбузов, которые дома закатывались под кровати. Потом их хватало надолго.

В 1927 году после окончания школы мой отец пошел работать на завод «Смычка». С 1928 по 1934 год трудился слесарем и бригадиром слесарей в инструментальном цехе на Ростсельмаше, отсюда в 1934 году по комсомольскому набору был направлен учиться в Ленинград в Высшее военно-морское инженерное училище имени Ф.Э. Дзержинского. Он поступил на первый курс по специальности «судовые двигатели внутреннего сгорания», был старшиной роты и окончил училище в 1939 году, получив диплом с отличием и квалификацию «инженер-механик»³.

Отец любил вспоминать своих преподавателей, особенно тех, кто был из «бывших», образованных, интеллигентных, воспитанных и учтивых по отношению не только друг к другу, но и к курсантам. Он рассказывал, что в курсантской столовой столы были с белыми скатертями, салфетками и столовыми приборами, что их учили правилам поведения за столом и в обществе.

В Ленинграде он, курсант третьего курса, познакомился с девушкой по имени Рита, с моей матерью Генриэттой Исидоровной Зайчик (1910–2013), работавшей тогда копировщицей на заводе «Знамя труда». Предприятие было основано в Петербурге в 1878 году и располагалось на пересечении Каменноостровского проспекта и Дивенской улицы. Тогда это был чугунолитейный механический и арматурный завод «Лангензипен и К°». Свое название он получил

от фамилии немецкого (прусского) подданного Р.Л. Лангензипена, владевшего им с 1887 года. А еще раньше это был механический завод Гроша. В 1918 году завод был национализирован и с 1922 года стал называться «Знамя труда». Биография моей мамы была обычной для молодежи того времени. С 1920 по 1926/1927 год мама училась в 17-й Советской единой трудовой школе имени Некрасова и окончила полный курс I-й и II-й ступени, получив 11 июня 1927 года удостоверение об ее окончании⁴.

По окончании школы она работала штамповщицей на Государственном механическом заводе Наркомтруда на Малой Разночинной улице, училась на чертежном и конструкторском отделениях Ленинградских курсов «Техмасс», а также в Ленинградском арматурном техникуме⁵. По вечерам она занималась в музыкальном техникуме по классу фортепиано.

4 декабря 1937 года мои родители поженились. Регистрация брака происходила в ЗАГСе Куйбышевского района, который располагался во дворце Белосельских-Белозерских на Невском проспекте. Длинная очередь желающих зарегистрировать брак, развод, рождение и смерть тянулась по лестнице в одну комнату, где происходило оформление всех жизненных ситуаций. Был сильный мороз, мама долго ждала моего отца, курсанта, который никак не мог получить увольнительную. Родившийся через год их первенец Владимир умер, не прожив года. 20 августа 1940 года родился второй сын Александр.

После окончания училища Г.А. Динцер приказом НК ВМФ № 01564 от 13 июня 1939 года был назначен командиром моторной группы подводной лодки С-9 бригады подводных лодок КБФ⁶. 23 февраля 1939 года им была принята военная присяга⁷. В январе 1940 года он был принят в ряды КПСС⁸.

С-9 строилась на Сормовском заводе и осенью 1939 года совершила в транспортном доке переход из Сормова в Ленинград для достройки и испытаний. Командиром лодки был назначен капитан-лейтенант С.А. Рогачевский, воентехником 1 ранга¹ Г.А. Динцер. Вместе с этой лодкой совершала переход еще одна лодка С-8. Движение началось в середине октября и закончилось 5 ноября 1939 года. У причалов поселка Свирица обе лодки в транспортных доках остановились. Староладожский и Новоладожский каналы были уже подготовлены к зиме и судоходство по ним закрыто. Окончание перехода могло быть осуществлено только через Ладожское озеро. Управление пароходства, которое осуществляло буксировку доков, требовало расписки в надежности доков и находящихся в них подводных лодок при буксировке их озером. Между тем внешнеполитическая обстановка, особенно в отношениях с Финляндией, накалялась – вскоре началась Советско-финская война (30.11.1939– 12.03.1940), – поэтому требовались оперативность и скрытность перехода. Воентехник 1 ранга Г.А. Динцер написал пароходству расписку в надежности доков и находящихся в них подводных лодок, и движение в Ленинград по Ладоге продолжилось.

Так впервые по Ладожскому озеру был совершен переход транспортных доков. В дальнейшем все подобные операции производились таким маршрутом. Особенно он пригодился во время войны, когда производилось перебазирование подводных лодок из Ленинграда на Северный флот и в Каспийское море.

22 июня 1941 года, в первый день войны, С-9 находилась в Лиенае и заканчивала ремонт. Вечером этого дня лодка начала переход из Лиенаи в Ригу. При выходе из аванпорта Лиенаи, около 20 часов, на группу подводных лодок была совершена атака немецких торпедных катеров. Маневрированием С-9 уклонилась от торпедного залпа катеров. В 16 часов 23 июня 1941 года лодка пришла в Болдерая, под Ригой. Там Г.А. Динцер получил назначение командиром БЧ-5 подводной лодки С-101.

¹ Очевидно, командиром БЧ-5. – *Ред.*

Строительство С-101 началось 20 июня 1937 года. Менее чем через год, 20 апреля 1938 года, она была спущена на воду, а в мае 1940 года был совершен переход из Сормова по Волго-Балтийскому каналу в Кронштадт, где прошли швартовые, ходовые и государственные испытания. В ноябре того же года лодка перешла из Кронштадта в Либаву. Там 26 декабря 1940 года (по другим данным, 15.12.1940 г. или 31.12.1940 г.) на С-101 был поднят военно-морской флаг и гюйс, она вступила в строй боевых кораблей Балтийского флота², этот день стал ее корабельным праздником. Первая половина 1941 года прошла в боевой подготовке лодки, отработке задач по «Курсу подготовки лодки».

В феврале 1941 года моя мама с полугодовалым сыном Шуриком на поезде отправились к месту службы мужа через Ригу в Либаву. Туда же за два дня до начала войны, 19 июня, из Ленинграда к своей дочери и внуку приехала моя бабушка. Она была школьной учительницей и в середине июня получила отпуск. В купе вместе с ней ехал мужчина. В разговоре, узнав, что она направляется в Либаву, он произнес фразу, показавшуюся тогда очень странной, но смысл ее стал понятен 22 июня: «Вы совершаете ошибку, не надо ехать в Либаву».

Великая Отечественная война началась для нашей семьи в ночь на 22 июня 1941 года. Ранним утром, после телефонного звонка, отец срочно собрался и, ничего не объясняя, ушел на службу. Потом вошла хозяйка квартиры и сообщила, что началась война. Через некоторое время маме позвонили и предупредили, чтобы они были готовы к отъезду, за ними приедут. Вскоре подъехал грузовик, всех троих посадили в кузов и отвезли на железнодорожную станцию. А в небе кружили вражеские самолеты, были слышны взрывы бомб. Мама получила разрешение Береговой базы 1-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота на эвакуацию в Ленинград. В нем записано, что оно выдано жене командира Динцера, она

действительно эвакуируется из города Либавы в Ленинград. Для проезда были выданы перевозочные документы по форме № 1 от станции Либавы до станции Ленинград⁹. На вокзале сначала подали состав из железнодорожных платформ, потом, поняв ошибку, заменили теплушками, выдали черствые баранки, и началась эвакуационная эпопея в Ленинград под бомбежками, многочисленными пересадками и практически без еды. Неделю состав двигался по направлению к Ленинграду. К счастью, они прибыли живые и невредимые на Варшавский вокзал и далее – пешком, в сопровождении носильщика с тележкой, на которую усадили маленького ребенка, добрались до улицы Жуковского, где они жили до войны.

Спустя месяц, 28 июля 1941 года, старшему инженер-лейтенанту Г.А. Динцеру была выдана справка о том, что он «действительно находится на Военно-Морской службе в Краснознаменном Балтийском флоте и на его иждивении находятся жена, Динцер Генриэтта Исидоровна, сын, Александр Георгиевич, мать жены, Зайчик Берта Семеновна». Документ служил «для предъявления в госучреждения по месту жительства» и был подписан командиром подводной лодки С-101 капитаном 3 ранга Игорем Кузьмичом Векке и военкомом политруком Камшилиным¹⁰.

Семья Г.А. Динцера была эвакуирована из Ленинграда 15 августа 1941 года. Справка об эвакуации была выдана районной комиссией по эвакуации Куйбышевского района 14 августа 1941 года¹¹. На обороте приведен список местностей, куда производилась эвакуация: Кировская, Молотовская, Свердловская, Омская, Акмолинская, Карагандинская, Павлоградская, Актюбинская, Кзыл-Ордынская, Южно-Казахстанская области и Удмуртская АССР. На маминей справке были подчеркнуты: Павлоградская и Южно-Казахстанская области.

Так моя мама с годовалым сыном и своей матерью оказалась сначала в Северном, а затем в Южном Казахстане (ныне Республика Казахстан). Сохранился документ, выданный моей матерью поселковым советом Кайманачихи Восточно-Казахстанского района Казахской ССР. В

² Фактически в состав флота лодка вошла 27 декабря 1940 г. – *Ред.*

нем подтверждается, что «она действительно была эвакуирована с сыном и матерью в августе 1941 г. из г. Ленинграда, проживает на территории мясомолочного совхоза Кайманачиха и работает в качестве счетовода»¹². Там она трудилась до 2 мая 1942 года и, получив этот документ, со своими родными была отправлена в Южный Казахстан¹³. В справке, выданной ей в колхозе «Восток», станция Луговая, подтверждается ее работа в этом колхозе с мая 1942 года по февраль 1944 года. Справка написана от руки, чернилами на газете, изданной на казахском языке. Штамп и печать расплылись и трудночитаемы¹⁴.

Родители отца сразу после начала войны были высланы из Ростова-на-Дону в Казахстан, в город Ленинск. Они были немцами, а их сын, советский офицер, коммунист, воевал в Красной Армии. Оставаться им в Ростове было смертельно опасно, да и советские органы власти не могли позволить немцам встретить наступающие германские войска. Противник захватывал город дважды: осенью 1941 года и летом 1942 года. В феврале 1943 года в ходе общего наступления Красной Армии, после победы под Сталинградом, Ростов-на-Дону был окончательно освобожден. В 1944 году моя бабушка Валентина Михайловна вернулась домой одна, без мужа, он умер 13 июня 1943 года и был похоронен в Ленинске. В марте 1944 года моя мама получила разрешение приехать поближе к месту проживания семьи мужа, но не в Ростов-на-Дону, город был еще закрыт, а в расположенный рядом Батайск¹⁵. Оттуда было уже проще перебраться в Ростов.

Сначала мама устроилась на месяц, с 24 апреля 1944 года в ростовский областной трест «Росглавмаслопром» на должность техника-технолога, а с 29 мая 1944 года стала работать в Особой строительно-монтажной части «Кавэлектромонтаж» № 2 техником¹⁶. Она участвовала в восстановлении и благоустройстве Ростова-на-Дону, с 18 по 20 сентября проводила электрическое освещение на Ворошиловском проспекте города. Она отработала 25 часов и выполнила задание на 105 %, о чем была сделана запись в соответствующем документе¹⁷. Мама попыталась вернуться в Ленинград и послала запрос в Исполком Куйбышевского районного Совета, того района, где она с семьей проживала до эвакуации. 26 марта 1945 года она получила отрицательный ответ: «Исполком Куйбышевского Районного Совета депутатов трудящихся сообщает, что въезда в г. Ленинград нет, а поэтому оформить пропуск на въезд не представляется возможным»¹⁸.

День Победы семья Г.А. Динцер встретила в Ростове-на-Дону. А в июле 1945 года последовал вызов в город Полярное Мурманской области к месту службы мужа¹⁹. Отец сам приехать не мог, был в походе. За мамой был послан матрос. Он помог собрать вещи, достать билеты, сесть в поезд и добраться с пересадками до Мурманска и далее катером в Полярное. В Полярном у отца была комната в коммунальной квартире на IV линии (так назывались улицы в военном городке), в доме № 1, в квартире № 4.

Был полярный день, от круглосуточного солнца окно было закрыто газетами. В одном углу комнаты были сложены консервные банки – паёк отца, американские продукты, полученные по лендлизу: тушенка, сгущенное молоко, крупы, шоколад. После многолетнего голодного существования это было невозможным счастьем. Так семья наконец соединилась, стала налаживать жизнь после войны. Через два года после приезда в Полярный наша семья переехала в четырехкомнатную квартиру на третьем этаже знаменитого «Циркульного» дома на улице Гаджиева (современный адрес – ул. Душенова, 5). Две комнаты занимали мы, в двух других жила семья командира подводной лодки С-103 Николая Павловича Нечаева. Окна наших комнат выходили на Екатерининскую гавань, на пирс и причалы, где стояли подводные лодки. Рабочий кабинет отца располагался в одной из кают плавбазы «Печора», бывшего немецкого судна «Отто Вюнше» (Otto Wuensche), по репарациям переданного СССР. Она стояла здесь же, в Екатерининской гавани. Мама в Полярном нашла себе работу в Доме Красной Армии и

Флота (впоследствии – Дом офицеров флота): с 25 декабря 1946 года по 21 января 1948 года она учила детей игре на фортепиано²⁰.

Жизнь семей моряков в Полярном была тесно связана с укладом военно-морской базы. Если лодка находилась в походе и наступало время ее возвращения, все родные жадно ловили любую информацию, передавали ее друг другу, всматривались в море, пытаясь первыми увидеть входящую в Екатерининскую гавань лодку. Дома шла подготовка к встрече, готовилась вкусная еда. В нашей семье, как и во многих домах, шли репетиции домашнего концерта, посвященного «Встрече дорогого папочки из похода». Потом бедный усталый папочка терпеливо выслушивал детскую программу выступлений. Раз в месяц мы получали паёк. Это были консервы, крупы, мука, сахар, сушеные овощи: картошка, морковь, свекла, лук, капуста, полагались и сухофрукты. За хлебом ходили в баталёрку, получали сразу несколько буханок. Зимой их везли на санках. Для нас, детей, сладостями были сушеная морковь, иногда карамельки – подушечки. Из свежей еды – рыба, осенью – грибы и ягоды, в изобилии росшие на сопках.

Город Полярный, или, как он назывался в годы войны, Полярное, имеет свою славную и интересную историю. Он расположен на берегу Екатерининской гавани, узкой, хорошо защищенной бухты Северного Ледовитого океана. Сама гавань находится в северо-западной части Мурманской области между Екатерининским островом и Кольским полуостровом при выходе из Кольского залива. Бухта под названием Корабельная или Корабельное Урочище известна с XVI века как место стоянки русских промысловых судов. В 1723 году там была создана база казенного Кольского китоловства с пристанью, верфью, складами и жилыми помещениями. Во время русско-шведской войны 1741–1743 годов Корабельная гавань использовалась как место стоянки русских военных судов под командованием капитана В.Ф. Льюиса (1689–1769). Здесь появились две казармы, госпиталь и служебные постройки.

В 1764 году русский мореплаватель адмирал В.Я. Чичагов (1726–1809) переименовал бухту в Екатерининскую гавань. В это время он был главным командиром Архангельского порта и дважды, в 1765 и 1766 годах, ходил на трех кораблях из Колы в «секретную экспедицию» для отыскания «морского прохода Северным океаном в Камчатку». Свое новое название бухта получила в честь императрицы Екатерины II (1729–1796).

С 1803 года Екатерининская гавань была основной базой Беломорской китобойной компании, здесь же в 1802–1813 годах располагались пристани Беломорской торговой компании. С этой гаванью в 1870 году ознакомились вышедшая из Кронштадта под командованием вице-адмирала К.Н. Посьета (1819–1899) эскадра. Вместе с вице-адмиралом в «путешествие по северным морям» отправился сын Александра II (1818–1881), великий князь Алексей Александрович (1850–1908). 20 июля 1870 года великий князь и его окружение осмотрели Екатерининскую гавань. Было принято решение о создании в гавани или на острове Кильдин портового города.

В 1880-х годах в гавани зимовали суда Товарищества Архангельско-Мурманского срочного пароходства. Решение о строительстве незамерзающего порта на Баренцевом море правительство Российской империи приняло в конце 1880-х годов. В это время в Екатерининской гавани русскими колонистами-поселенцами были построены первые жилые дома.

Идея создать военно-морской порт с незамерзающей круглый год гаванью и прямым выходом в море стала актуальной в годы царствования императора Александра III (1845–1894). В 1894 году он поручил министру финансов графу С.Ю. Витте (1849–1915) поехать на Север для поиска гавани, которая стала бы главной морской базой. Во время поездки по приморским районам Архангельской губернии С.Ю. Витте посетил несколько гаваней, в том числе Екатерининскую. Она произвела на него настолько сильное впечатление, что он сразу определил ее местом строительства нового порта. В его воспоминаниях сохранилась запись о Екатерининской гавани: «Такой грандиозной гавани я никогда в своей жизни не видел; она производит еще более грандиозное впечатление, нежели Владивостокский порт и Владивостокская гавань»²¹.

О результатах посещения Кольского полуострова граф С.Ю. Витте доложил Александру III и высказал мысль о целесообразности постройки в Екатерининской гавани военно-морской базы, а также строительства железной дороги и электростанции. На последнем пункте Витте особенно настаивал, его поразило полугодовое отсутствие солнца в этих местах. Не меньший интерес у него вызвали и белые ночи, время, когда солнце не уходит за горизонт. С.Ю. Витте в своих воспоминаниях отметил, что летом «ночью часто закуривал папиросу посредством зажигательного стекла»²².

К сожалению, Александр III не успел принять решение по этому вопросу. Вступивший на престол Николай II (1868–1918) на первой же аудиенции поинтересовался у С.Ю. Витте: «А где находится Ваш доклад о поездке на Мурман?»²³. При следующей встрече император высказал свое положительное мнение о создании военно-морского порта на Мурмане. Но одновременно с этим проектом существовал еще один – сооружение опорного пункта Российского флота в Прибалтике, в Либаве. Эта идея принадлежала дяде Николая II великому князю Алексею Александровичу, главному начальнику флота и морского ведомства. Он сумел убедить своего царственного племянника в правильности своего плана. Николай II одобрил его и только спустя два года, 8 апреля 1896 года Государственный совет одобрил новое предложение С.Ю. Витте, приняв решение о строительстве на берегу Екатерининской гавани коммерческого порта и уездного города Александровска-на-Мурмане (ныне – город Полярный). На эти нужды было выделено 400 тысяч рублей, руководителем работ назначили архангельского губернатора А.П. Энгельгардта (1845–1903).

Уже летом 1896 года бригада рабочих норвежского инженера Ульсена провела планировку местности и начала подготовительные работы по постройке порта и городских сооружений. За два года, с 1896 по 1898 год, береговая часть порта была облицована камнем, устроена пристань для швартовки крупных кораблей, построены складские помещения, пожарная часть, бассейн с пресной водой и городская железная дорога. Параллельно портовым постройкам проложили 600-метровое шоссе. В эти же годы были возведены помещения для Мурманской научно-промысловой экспедиции. В 1899 году сюда перевели Соловецкую биологическую станцию, получившую новое название: Мурманская биологическая станция. 24 июня 1899 года в присутствии великого князя Владимира Александровича (1847–1909) состоялось официальное открытие Александровска-на-Мурмане, города, названного в честь Александра III.

Из Александровска-на-Мурмане на поиски легендарной Земли Санникова в 1900 году на судне «Заря» отправилась экспедиция Э.В. Толля (1858–1902). В 1912 году отсюда уходили полярные экспедиции Г.Л. Брусилова (1884–1914) на шхуне «Св. Анна» и В.А. Русанова (1875–1913?) на судне «Геркулес». В начале XX века в городе проживало 500 жителей, там были построены православная церковь Николая Чудотворца, лютеранская кирха, школа, больница, училище, казначейство, здание полицейского управления и другие казенные строения. Город был хорошо обустроен и освещен электричеством.

Уже в 1916–1917 годах Александровск-на-Мурмане становится военным городом: в Екатерининской гавани располагалась база судов обороны Кольского залива. В 1926 году Александровск-на-Мурмане был лишен городского статуса и стал селом Александровск (Александровское), а через пять лет, в 1931 году, был переименован в Полярное. Его дальнейшую судьбу решили в 1933 году, когда эти места посетила партийно-правительственная комиссия во главе с И.В. Сталиным (1878/1879–1953). 6 ноября 1935 года государственный и военно-морской флаги СССР были подняты над Полярным, пунктом базирования Северной военной флотилии.

Командир 2-го дивизиона бригады подводных лодок Северного флота И.А. Колышкин в своей книге вспоминает, как проходил переезд моряков и их семей в Полярное. «Осенью 1935 года перед октябрьскими праздниками состоялось наше перебазирование в Полярное. Корабли, штаб, политотдел, семьи моряков – все перебрались к новому месту за один день. На берегу Екатерининской гавани, среди гор и скал, где когда-то ютился небольшой рыбацкий посе-

лок Александровск-на-Мурмане, нашим глазам открылся прямо-таки чудесный город. Здесь выросли большие красивые дома. В них имелось и паровое отопление, и электрический свет. Мало того, когда семьи моряков вошли в отведенные для них квартиры, то были поражены приятным сюрпризом: в комнатах были столы, стулья, диваны, шкафы, кровати с матрацами и все необходимое для житья. Полярное представляло собой благоустроенную базу, образцовый для северных условий военный городок. Подводники, например, получили жилье для краснофлотцев и старшин, столовую, лазарет, служебные помещения, баню, прачечную, котельную и электростанцию, которая, кстати, освещала весь город»²⁴. Статус города Полярному был возвращен в 1939 году.

О жизни и службе моего отца во время Великой Отечественной войны лучше всего рассказывают его воспоминания о боевых походах лодки, на которой он воевал всю войну. Командиром БЧ-5 С-101 инженер-капитан-лейтенант Г.А. Динцер был назначен 3 августа 1941 года приказом № 37 командующего Краснознаменным Балтийским флотом. Лодка числилась в составе действующей армии с 22 июня по 12 августа 1941 года и с 17 сентября 1941 года по 9 мая 1945 года, сначала на Балтике, а затем на Северном флоте²⁵.

В должности командира БЧ-5 отец воевал до 25 мая 1944 года, в этот день приказом № 0418 командующего Северным флотом А.Г. Головкин он, инженер-капитан 3 ранга, был назначен механиком 5 дивизиона бригады подводных лодок Северного флота²⁶. Далее, с июля 1945 года по декабрь 1946 года, он служил в должности помощника флагманского механика, а с декабря 1946 года по март 1952 года – флагманским инженер-механиком бригады подводных лодок.

В годы войны родители вели постоянную переписку. Отцом было написано 135 писем. Все они сохранились и являются ценнейшей частью архива нашей семьи. Их содержание очень личное, о своей жизни и работе отец писал крайне скупно из-за военной цензуры, но крупинки информации все же проскакивают между строк. В письме от 28 февраля 1942 года он, между прочим, сообщает: «Последнюю открытку послал тебе в ночь с 31 января на 1 февраля перед отъездом в командировку. Был все время в местах, где нет почтовых ящиков. Вернулись с некоторыми успехами. Если их опубликуют, пришлю вырезку из газеты»²⁷.

Следующее письмо им было отправлено 3 марта 1942 года, в нем находилась маленькая вырезка из газеты с сообщением Информбюро от 28 февраля 1942 года: «Нашими кораблями в Баренцевом море потоплен транспорт противника водоизмещением 5 тысяч тонн»²⁸. Часто в своих письмах отец писал маме, чтобы она не волновалась, если будет перерыв в письмах, это означало, что он «в командировке». Очень интересным был ответ отца на вопрос мамы о том, как он питается. Поскольку еда на берегу значительно отличалась от походной, ему пришлось написать так: «Не буду подробно описывать, только скажу, тогда, когда я пишу тебе письмо, мы кушаем свежее, в остальное время кушаем и свежее, и консервированное»²⁹.

28 мая 1943 года отец спрашивал у мамы: «Получила ли ты вырезки из газет? Там было то же самое, что и в марте 42 г., только в три раза больше. Думаю, что ты догадаешься, о чём идет речь»³⁰. Таким способом он сообщал об удачном походе лодки и об одержанных ею победах. О тяжелейших условиях жизни в походных условиях можно догадаться по фразе: «Пусть больше бегает на улице и дышит свежим воздухом, это большая польза, да и за меня пусть больше дышит свежим воздухом, а то мне приходится мало бывать на свежем воздухе»³¹.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.