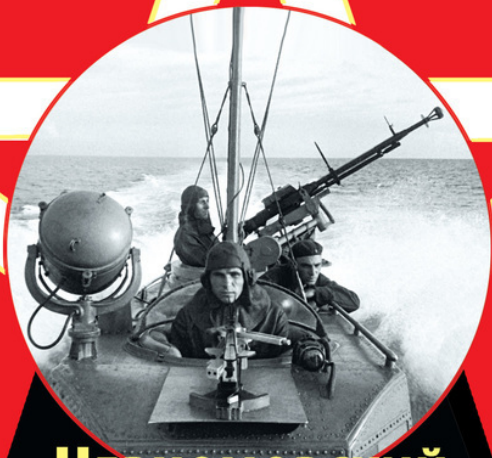


**ПОБЕДА
БУДЕТ
ЗА НАМИ!**



**Мирослав МОРОЗОВ
Андрей КУЗНЕЦОВ**



ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ В ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЕ

Краткий курс боевых действий

**Мирослав Эдуардович Морозов
Андрей Ярославович Кузнецов
Черноморский флот в
Великой Отечественной войне.
Краткий курс боевых действий
Серия «Победа будет за нами!»**

Издательский текст

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=11789757

*Черноморский флот в Великой Отечественной войне. Краткий курс
боевых действий: Яуза-пресс; М.; 2015
ISBN 978-5-9955-0779-6*

Аннотация

Такой книги еще не было! За четверть века, прошедших после распада СССР, не создано ни одной полноценной аналитической работы о действиях советского флота в Великой Отечественной войне. Выходили либо ревизионистские «разоблачения», либо разборы отдельных сражений – но обобщающих трудов, осмысливающих ситуацию в целом, до сих пор не издавалось. Эта книга – первая. В новом исследовании ведущих историков ВМФ, основанном на материалах как отечественных, так и западных архивов, вы найдете не только исчерпывающую информацию о боевом применении Черноморского флота в

Великой Отечественной войне, но и профессиональную оценку планов сторон и их воплощения в жизнь, а также уникальные статистические данные, публикуемые впервые.

Содержание

Введение	6
Строительство Рабоче-крестьянского Красного флота в межвоенный период и его подготовка к войне	13
ВМФ накануне войны (1938–1941)	36
Боевые действия на Черном море	53
Кампания 1941 г.	53
Конец ознакомительного фрагмента.	69

**Мирослав Морозов,
Андрей Кузнецов
Черноморский флот в
Великой Отечественной
войне. Краткий курс
боевых действий**

© Морозов М.Э., 2015

© Кузнецов А.Я., 2015

© ООО «Яуза-пресс», 2015

Введение

Идея написания данной книги родилась из периодически возникавших вопросов читателей: «А что вы могли бы порекомендовать прочесть, чтобы составить общее представление о действиях советского флота на море в 1941–1945 гг.? Как шла война на морских театрах, кто кого побеждал и почему? Мы знаем, что литература советского периода не отражает всей правды о войне, но неужели нет новых исследований, ведь с момента распада СССР прошло уже более 20 лет!» Необходимость в ответе на эти вопросы многократно возросла в этом году, когда вся страна отмечает 70-летие Великой Победы. Поскольку порекомендовать было нечего, пришлось взяться за перо самим.

За прошедший с 1991 г. период на книжных прилавках появилось немало литературы, посвященной отдельным битвам Великой Отечественной войны и осмыслению войны в целом. Последние работы, написанные, как правило, с позиций исторического ревизионизма, делались с целью если не «разрушить мифы советского времени о войне», то по крайней мере строились на критике, а то и полном отрицании той литературы, которая появилась в «период развитого социализма». В то же время по своей исследовательской глубине эти новые монографии совершенно не могли заменить полноценных исследований. Такие тоже писались, но были по-

священы либо частным операциям войны, либо применению отдельного рода войск, сил или даже вида военной техники. Сильной стороной таких работ, по сравнению с трудами, написанными в советский период, было отсутствие политической конъюнктуры, а также широкая возможность привлечения оригинальных документов из фондов не только отечественных, но и зарубежных архивов. Однако полноценных исследований, которые могли бы обобщить эти частные достижения, пусть даже в рамках отдельных видов вооруженных сил или сфер борьбы (на суше, в воздухе или на море), либо не делалось, либо они носили конъюнктурный и потому не научный характер.

Работы зарубежных историков по данной тематике, написанные до 1991 г., в той или иной степени рассматривали советский Военно-морской флот и его действия в 1941–1945 гг. через призму идеологического противостояния времен «холодной войны», а после 1991 г. данная тематика перестала интересовать зарубежных специалистов практически полностью. Изданный в 2005 г. переводной труд швейцарского историка Ю. Майстера «Война в восточноевропейских водах 1941–1945 гг.» ввиду значительной неполноты данных, которыми в период подготовки своей работы (начало 50-х годов XX века) оперировал автор, представляет на сегодняшний день разве что историографический интерес. Более высокой оценки заслуживает изданный на правах грифовой литературы в 1959–1962 гг. отечественный трех-

томник «Военно-Морской Флот Советского Союза в Великой Отечественной войне». И все же его авторы не были свободны в своих выводах, а очень скудная зарубежная источниковая база не позволила правильно оценить боевую деятельность ВМС противников СССР.

Авторы настоящей работы в меру своих скромных возможностей попытались изменить создавшуюся ситуацию. Мы не всемогущи, но в рассматриваемой тематике не новички. На основании накопленного за предыдущие годы опыта мы предприняли попытку, не проводя на страницах книги глубоких исторических исследований по каждой из рассматриваемых проблем, но опираясь на результаты предыдущих собственных и чужих изысканий, дать широким массам заинтересованных читателей общее представление о ходе и исходе военных действий на море в годы Великой Отечественной войны.

При этом мы сочли необходимым придать труду следующие особенности:

Изложить материал в популярной форме с учетом тех вопросов, которые интересуют широкую аудиторию, но сознательно избегая узких прикладных академических тем, например таких, как развитие теории военно-морского искусства. О нем мы говорим только тогда, когда оно как фактор ощутимо влияло на результат в ту или иную сторону.

Несмотря на очерковый характер книги, мы постарались дать, в том числе в приложениях, оригинальный статисти-

ческий материал, который позволял бы читателям самостоятельно проанализировать минувшие события и в случае необходимости выработать отличную от авторов оценку.

Данная книга не является еще одним описанием действий ВМФ СССР в Великой Отечественной войне. Она посвящена вооруженной борьбе на море, а любая борьба, как известно, процесс двусторонний. Поэтому в работе равное внимание уделено обеим противоборствующим сторонам, а если и существует некоторый перекос в сторону освещения действий советского флота, то объясняется это исключительно худшей сохранностью немецких документов, многие из которых были уничтожены при капитуляции. При самом изложении материала нам было интересно не просто осветить хронологию событий, а показывать взаимосвязь между задачами сторон, их решениями, планами и действиями, развитием методов нападения и защиты. По каждой группе решавшихся задач для каждой из сторон мы старались выработать отдельные оценки и выводы, не стесняясь при этом говорить правду, но и не делая каких-то резких эмоциональных заявлений.

В силу ограниченности объема нам в большинстве случаев пришлось пожертвовать многими деталями боевых действий тактического уровня, в том числе и примерами героизма наших моряков. Мы их подвиг под сомнение не ставим, но эти лакуны в нашем описании восполнить проще всего благодаря широко доступным в настоящее время книгам, на-

писанным о действиях нашего флота в советский период.

По той же причине в работе не рассмотрены сюжеты, где части и соединения флота действовали за пределами морских театров – действия морских стрелковых бригад на сухопутных фронтах, действия ВВС и артиллерии флотов в битве за Москву, Тихвинской операции 1941 г. и т. п., а также действия на озерах и реках, за исключением Ладожского озера. Боевая деятельность речных и озерных флотилий это отдельная большая и интересная тема, и мы хотели бы верить, что и она найдет своих авторов. То же можно сказать и о действиях флотов в советско-японской войне 1945 г., которая являлась составной частью Второй мировой, но не Великой Отечественной.

Источниками для написания настоящего труда стали накопленные авторами более чем за десятилетний срок многочисленные материалы Центрального военно-морского архива и хранящиеся за рубежом документы ВМС бывших противников СССР, ставшие доступными благодаря распространению современных информационных технологий. По ряду тем мы пользовались и трудами коллег-историков, проводя самостоятельно экспертизу качества их материалов. Список современных трудов, заслуживающих, на наш взгляд, полного доверия и позволяющих углубиться в ряд специальных вопросов, рассмотренных нами в самом общем виде, приведен в последнем приложении.

Изначально мы планировали изложить весь «краткий

курс Великой Отечественной войны на море» в рамках пусть и толстой, но одной книги. Однако вскоре выяснилось, что даже краткое упоминание всех проблем, с которыми столкнулись противоборствующие стороны при решении своих задач, придаст будущей книге форму куба. Чтобы избежать этого, мы решили разделить ее на три части соответственно морским театрам, которые охватила Великая Отечественная война. Первая часть посвящается военным действиям на Черноморском ТВД. Описанию событий войны предшествует краткий анализ строительства Рабоче-крестьянского Красного флота в межвоенный период. Аналогично в третью часть работы, которую планируется посвятить Северному морскому театру, мы хотели бы поместить ряд материалов, где будут раскрываться особенности стратегического руководства ВМФ СССР в годы войны, а также строительство флота в военное время. Соответственно во второй части будет описано противоборство сторон на Балтике, где боевые действия носили наиболее ожесточенный и продолжительный характер.

Надеемся, что работа заинтересует не только специалистов, но и широкие круги читателей, которым важно знать правду о Великой Отечественной войне.

Авторы выражают благодарность за всестороннюю помощь, оказанную в периоды накопления материала и непосредственного написания, В. В. Абатурову, И. В. Борисенко,

В. И. Жуматию, Т. В. Кузнецовой, К. Л. Кулагину, Р. И. Ларинцеву, С. А. Липатову, А. А. Лучко, А. Перестрону, П. В. Петрову, Л. А. Токаревой, И. В. Щетину.

Строительство Рабоче-крестьянского Красного флота в межвоенный период и его подготовка к войне

Строительство РККФ (ВМФ) в межвоенный период являлось составной частью строительства советских Вооруженных сил, но имело свои особенности.

В результате Гражданской войны флот лишился ряда оборудованных баз, судостроительных предприятий и запасов материально-технических средств. Более 700 кораблей и вспомогательных судов погибло или было уведено за границу, большинство оставшихся находилось в небоеспособном состоянии или на долговременном хранении. Число орудий береговой обороны по сравнению с 1917 г. сократилось на Балтийском побережье в 3 раза, на Черноморском – в 2,3 раза, причем значительную их часть составляли устаревшие артиллерийские системы.

Серьезные изменения претерпел и личный состав РККФ. Десятки тысяч кадровых моряков ушли на сухопутные фронты, партийную и советскую работу. В январе 1921 г. до 25 % рядового состава приходилось на молодежь, некомплект старшин достигал 35–57 %, а командные кадры по-

чти на 80 % состояли из бывших офицеров, многие из которых продолжали занимать выжидательную, а в отдельных случаях даже враждебную позицию по отношению к советской власти.

По завершении Гражданской войны закономерно встал вопрос о путях дальнейшего строительства флота. В конце 1920 г. В. И. Ленину был представлен проект плана восстановления Балтийского флота, однако он его не утвердил. В ответной записке к председателю Всероссийского совета народного хозяйства А. И. Рыкову Ленин писал: «Не поставить ли вопрос о большем обращении материалов и технических средств Морского ведомства на нужды производства средств производства? К чему нам новые броненосцы и пр.? Ко двору ли теперь?» Тем не менее в январе – феврале 1921 г. штаб командующего Морскими силами А. В. Немитца подготовил проект Декрета Совнаркома о воссоздании морской силы РСФСР. Последний прошел технико-экономическую экспертизу и в основном был признан реальным. К 1926 г. на Балтийском, Северном, Черноморском и Каспийском театрах предполагалось иметь 6 линкоров, 9 плавбатарей (переделанные старые линкоры), 4 крейсера, 65 эсминцев, 56 подводных лодок, 16 канонерских лодок, 32 сторожевых корабля, 6 минных заградителей, 134 тральщика, 20 вооруженных судов типа «Эльпидифор», 90 торпедных катеров и т. д. Его разработка была приурочена к открытию X съезда РКП (б), на котором намечалось обсудить направления послевоенно-

го развития Красной армии и РККФ. Однако открытие съезда совпало с началом Кронштадтского восстания (28 февраля – 18 марта 1921 г.). Кронштадтские события вызвали негативное отношение к флоту и недоверие к морякам среди многих партийных, государственных и военных руководителей. В результате проект Декрета на обсуждение X съезда даже не выносился. Вместо этого был взят курс на сокращение расходов на содержание флота и передачу его под контроль армейского командования.

В июле того же года была образована межведомственная комиссия по реорганизации флота. Ее деятельность контролировал лично В. И. Ленин. В записке, датированной 30 июля и адресованной председателю Реввоенсовета Л. Д. Троцкому, он писал: «Ликвидация Морского ведомства необходима. Комиссия при РВСР (Реввоенсовете республики. – *Прим. авт.*) по ликвидации Морского ведомства этот вопрос предрешила. Компетентные органы считают необходимым это дело ускорить». И требовал: «Прошу сделать соответствующее распоряжение и указать, какой срок вами назначен и кто является ответственным за проведение ликвидации». Уже 27 августа приказом РВСР была упразднена должность командующего Морскими силами республики, ликвидированы Штаб всех Морских сил, Морской генеральный штаб, все главные управления. Для обеспечения боевого и повседневного руководства флотом были учреждены должность помощника главнокомандующего по морским де-

лам (помглавкомор) и Морской штаб республики. С 22 ноября должность помглавкомора занимал Э. С. Панцержанский. До ноября 1923 г. продолжал существовать Наркомат по морским делам, но его независимость от Наркомата по военным делам была чисто формальной, поскольку оба наркомата возглавлял Л. Д. Троцкий. В результате этих реорганизаций флот впервые за все время истории России перестал быть отдельным ведомством. Из его состава была выведена береговая оборона (в 1925 г. передана назад в РККФ), началась беспорядочная передача в народное хозяйство и другим ведомствам учреждений и имущества военных портов, составлявших основу системы базирования и флотского тыла.

Новые веяния коснулись не только органов управления, но и корабельного состава. Ознакомившись с судоремонтной программой на 1922 г., Ленин направил И. В. Сталину, занимавшему в то время должности члена Бюро ЦК РСДРП (б) и члена Реввоенсовета, записку следующего содержания: «Я думаю, что флот в теперешних размерах, хотя и является флотишкой, по справедливому замечанию г. Склянского, все же для нас непомерная роскошь. Крейсер «Нахимов» надо достроить, ибо мы его продадим с выгодой, а в остальном я убежден, что наши морские спецы все же увлекаются непомерно. Флот нам не нужен, а увеличение расходов на школы нужно до зарезу». Представляется, что в этот момент мотивы политической тактики перевесили в глазах Ленина соображения долгосрочной внешнеполитической стратегии

и полноценного развития военной организации государства. До ликвидации флота дело, правда, так и не дошло, но ассигнования на судоремонтную программу были сокращены с 26 до 8 млн руб. Выделенные средства пошли на достройку эсминца и двух подводных лодок, капитальный ремонт линкора, четырех эсминцев, подводной лодки, пяти канонерских лодок, семи тральщиков и 15 вспомогательных судов. Это позволило поддержать в боеготовом состоянии ядро флота, на основе которого уже после смерти Ленина развернулась последующая работа по возрождению морской мощи. В то же время продолжавшиеся организационные преобразования свидетельствовали о стремлении высшего военно-политического руководства страны и далее осуществлять в отношении флота политику сокращения и экономии. В 1923 г. были ликвидированы Морские силы Северного моря, в 1926 г. – Морские силы Дальнего Востока. В 1924 г. должность помглавкомора была преобразована в должность начальника Морских сил СССР (наморси). С 9 декабря того же года ее занимал бывший комиссар Морских сил В. И. Зоф.

В 1921–1923 гг. боевая подготовка осуществлялась в составе сводных учебных отрядов, в которые включались все боеготовые на тот момент корабли на каждом из театров. В 1922 г. состоялись первые зарубежные визиты советских кораблей. В том же году на Балтийском море и в 1923 г. на Черном море впервые после окончания Гражданской войны

проводились общешлотские маневры. В 1924 г. были сформированы постоянные соединения флота – на Балтийском море дивизия линкоров, бригады эсминцев, подводных лодок, траления и заграждения, на Черном море – отдельные дивизионы эсминцев, подводных лодок, тральщиков, сторожевых и минных катеров. С летней кампании 1924 г. подготовка сил флота стала строиться на плановой основе в три этапа: подготовительный, учебно-боевой и заключительный.

Одновременно были приняты меры по укреплению флота кадрами (в первую очередь партийными), при общем сокращении численности личного состава. Уже к 31 декабря 1921 г. личный состав РККФ сократился с 86,6 тыс. (на начало года) до 41,2 тыс. человек. Большую материальную, кадровую и политическую помощь флоту оказал его шеф – комсомол (шефство установлено V съездом РКСМ 16.10.1922). В ходе добровольных мобилизаций и плановых призывов на флот до 1928 г. пришло более 18,5 тыс. комсомольцев.

В начале 20-х гг. проводилась работа по обобщению опыта Первой мировой войны на море, а также уточнение роли и места флота в военной организации государства. Этому способствовали дискуссии: «Какой РСФСР нужен флот?» (в 1922), «Флот морской или флот воздушный» (в 1922–1923), содержание которых можно почерпнуть из работ М. С. Монова.

Ставший в январе 1925 г. наркомом по военным и морским делам М. В. Фрунзе дал высокую оценку состоянию

флота и перспективам его развития: «...Реввоенсовет твердо и незыблемо стоит на той точке зрения, что флот нам крайне необходим, что мы должны его развивать и дальше... В отношении боеспособности, в отношении улучшения командного состава нужно констатировать, что мы достигли многого, и эти наши достижения нужно развивать и двигать дальше». Вместе с тем после смерти Фрунзе и назначения наркомом по военным и морским делам К. Е. Ворошилова (ноябрь 1925), дискуссия о роли и месте флота в системе Вооруженных сил разгорелась с новой силой.

На основании собственного и зарубежного опыта военно-политическое руководство СССР пришло к выводу, что одним из решающих условий эффективного руководства ведением войны является единство военной доктрины и военной стратегии. Этот вывод лег в основу мероприятий по реформированию Вооруженных сил во второй половине 20-х гг. В целом правильная идея в тот период приобрела радикальные формы – группа влиятельных командиров во главе с начальником штаба РККА М. Н. Тухачевским призывала целиком передать руководство применением всех видов Вооруженных сил в руки армейского командования. Письменное оформление эти взгляды нашли в подготовленных в апреле 1926 г. штабом РККА «Соображениях по вопросу организации Морских Сил», которые шли вразрез с мнением моряков о необходимости сохранения ВМФ как самостоятельного вида Вооруженных сил. Борьба вокруг структуры и

функций органов управления флотом завершилась тем, что 22 июля того же года был издан приказ РВС СССР, в соответствии с которым вместо ликвидируемого штаба РККФ создавалось Управление Военно-морских сил РККА. С 23 августа должность начальника управления и наморси занял видный политработник Р. А. Муклевич, никогда ранее на флоте не служивший. На УВМС РККА была возложена ответственность за боевую подготовку и материально-техническое обеспечение РККФ, комплектование и подготовку личного состава, контроль над реализацией планов строительства кораблей. Функции штаба РККФ перешли к Учебно-строевому управлению УВМС, которое возглавляли А. А. Тошаков и М. А. Петров (с августа 1928). Функции оперативного управления силами флота и планирование их развития и применения перешли к штабу РККА, в составе которого был сформирован морской (2-й) отдел. Фактически же наморси – начальнику УВМС приходилось решать и эти вопросы, поскольку специалисты морского отдела штаба РККА не являлись достаточно компетентными в данной области.

Оперативно-стратегическое обоснование и плановое задание к первой советской кораблестроительной программе было утверждено Советом труда и обороны (СТО) 26 ноября 1926 г. Утвержденная шестилетняя «Программа строительства Морских сил РККА на 1926/27–1931/32 гг.» отражала попытку моряков удовлетворить минимальные потребности флота в рамках весьма ограниченного финансирования.

Первые работы по шестилетней программе начались уже в декабре 1926 г., в марте – апреле следующего года были заложены шесть подводных лодок, а в августе и октябре – восемь сторожевых кораблей. В 1926/27 и 1927/28 гг. расходы на флот составили 58 и 75 млн руб. соответственно, или 10,7 и 10,1 % от суммы общего военного бюджета СССР.

Следует подчеркнуть, что производство подавляющего большинства современных типов морского оружия, корабельных приборов и механизмов на тот момент в СССР либо отсутствовало, либо осуществлялось полукустарным способом. Попытки создания морских орудий, мин и торпед нового поколения силами отечественных специалистов в конце 20-х – начале 30-х г. дали неоднозначный, в основном отрицательный, результат. Судостроительная промышленность осуществляла программу коммерческого судостроения и на РККФ работала мало. Ввиду сложившегося положения приборы и механизмы для нового строительства и поддержания в исправном состоянии даже небольшого количества находившихся в строю флота кораблей приходилось приобретать за валюту за границей, что вызывало дополнительную напряженность в отношениях УВМС с РВС СССР и штабом РККА.

1 ноября 1928 г. Управление ВМС направило заместителю Председателя РВС И. С. Уншлихту доклад «Состояние Военно-морских сил РККА», в котором подводился итог возрождению флота. Флот имел твердую организационную

структуру, восстановленный корабельный состав, в основном укомплектованные кадры командиров и младших специалистов, приступил к плановой учебно-боевой подготовке по отработке поставленных задач. В боевой состав ВМС РК-КА входили корабли различных классов, в том числе 3 линкора, 4 легких крейсера, 17 эсминцев, 14 подводных лодок. Все они были заложены до 1917 г. по проектам, разработанным до начала или в начале Первой мировой войны. Морская авиация включала ВВС Балтийского моря (31 самолет) и ВВС Черного моря (48 самолетов). Береговая оборона Балтийского моря имела 91 орудие калибра 75–305 мм и 22 зенитные пушки, Черного моря – 76 орудий калибра 120–305 мм и 24 зенитные пушки. В состав береговой обороны входили также стрелковые части, инженерные подразделения и СНИС. Запасы морских боеприпасов было сложно назвать большими. На всех морских театрах и центральных складах на 1 января 1931 г. насчитывалось 89 533-мм и 740 450-мм торпед, 500 мин образца 1926 г. и 14,5 тыс. дореволюционных образцов, 20 больших и 2700 малых глубинных бомб.

Проверкой на зрелость молодого РККФ стало участие в военном конфликте с Китаем на Китайской восточной железной дороге (КВЖД) в 1929 г. Силы Дальневосточной военной флотилии (командующий Я. И. Озолин) разгромили китайскую Сунгарийскую речную флотилию и десантами захватили города Лахасуссу и Фугдин. За активное участие в разгроме китайских милитаристов постановлением ЦИК

СССР ДВВФ была награждена орденом Красного Знамени, а 59 моряков удостоены высоких правительственных наград. Тем не менее военно-политическое руководство СССР отдавало себе отчет в том, что по своему боевому составу РККФ был способен к активным действиям только в операционной зоне своих военно-морских баз. Он мог в случае войны успешно противостоять силам сопредельных государств, но при появлении на Балтийском и Черном морях кораблей ведущих мировых держав ориентировался на оборонительные действия с опорой на минно-артиллерийские позиции.

В 1927–1930 гг. УВМС пришлось пережить период довольно напряженной борьбы с командованием Красной армии, стремившимся распределить ассигнования на строительство Вооруженных сил в предстоящей пятилетке по максимуму в свою пользу. Разногласия между двумя ведомствами вынудили руководство Наркомата по военным и морским делам созвать 8 мая 1928 г. специальное расширенное заседание Реввоенсовета. Председательствовал на нем К. Е. Ворошилов, с основными докладами выступили М. Н. Тухачевский и М. А. Петров. По итогам обсуждения было принято постановление, определившее характер развития ВМС РККА на десятилетие вперед. Оно внесло определенность в отношения между руководством армии и флота и послужило началом утверждения концепции так называемой малой войны на море как основы официальных взглядов на строительство и применение Военно-морских сил. В принятом

постановлении Реввоенсовета указывалось: «При развитии военно-морских сил стремиться к сочетанию надводного и подводного флотов, береговой и минно-позиционной обороны и морской авиации, отвечающему характеру ведения боевых операций на наших морских театрах в обстановке вероятной войны». Таким образом, официально принятая концепция строительства ВМС РККА предусматривала создание сбалансированного флота, состоящего из кораблей всех классов, авиации и береговой обороны. Позже основные положения данной концепции нашли отражение во введенном в действие в феврале 1930 г. Боевом уставе Военно-морских сил РККА (БУ-30). Он стал первым в истории отечественного ВМФ нормативным документом, в котором излагались единые требования и рекомендации по подготовке и ведению морского боя, а также основы подготовки и ведения совместных с армией и самостоятельных операций.

Как парадоксальный можно оценить тот факт, что фактические создатели концепции «малой войны на море» – Б. Б. Жерве и М. А. Петров – подверглись шельмованию со стороны группы молодых слушателей и адъюнктов Военно-морской академии, окрестившей себя «молодой школой». «Старой школе» вменялось в вину неприятие марксизма, приверженность «буржуазной» теории «владения морем», недооценка новых средств вооруженной борьбы, что фактически не соответствовало действительности. Тем не менее в октябре 1930 г. в тюрьме ОГПУ оказался М. А. Петров, а также

около двух сотен командиров РККФ из бывших офицеров и ряд конструкторов. В феврале 1931 г. был арестован и Б. Б. Жерве. После волны арестов 1930–1931 гг. сделали стремительную карьеру многие из числа командиров «новой формации». Начальником Учебно-строевого управления УВМС стал представитель «молодой школы» И. М. Лудри, а начальником ВМС РККА с июня 1931 г., вместо «потерявшего политическую бдительность» Муклевича, В. М. Орлов, являвшийся до этого начальником Морских сил Черного моря.

По времени это совпало с дискуссиями, развернувшимися вокруг программы развития ВМС РККА на первую пятилетку. Новый ее вариант, рассчитанный на выполнение в 1929–1933 гг., был утвержден Советом труда и обороны 4 февраля 1929 г. Расходы на программу оценивались в 321 млн руб. при том, что в октябре 1928 г. РВС просил утвердить в качестве минимальной цифру в 460 млн рублей. Военное кораблестроение составляло в рамках этих расходов чуть более половины всех затрат. Тем не менее уже 15 июля 1929 г. Политбюро ЦК ВКП (б) решило сократить ассигнования еще на 84 млн руб. Несмотря на прямое обращение Муклевича к Сталину в декабре того же года, решение было подтверждено постановлением СТО «О реорганизации военной промышленности» в январе 1930 г. Изучение вопроса показывает, что документ был принят высшим государственным руководством под влиянием письменных и устных докладов М. Н. Тухачевского и В. К. Триандафиллова, ратовавших за ско-

рейшее выполнение программы строительства бронетанковых войск.

Ситуация начала меняться после назначения на должность начальника штаба РККА Б. М. Шапошникова и смены в середине 1931 г. руководства УВМС. 11 июля состоялось заседание Комиссии обороны при СТО, названное позже «поворотным». Морякам рекомендовалось при планировании состава РККФ взять за основу постройку в период 1932–1935 гг. 200 подлодок, 40–50 эсминцев и 250 торпедных катеров, что превышало их самые смелые запросы. С этого момента ежегодно флоту начало выделяться столько финансовых средств, что он физически не мог их освоить. Основным тормозом теперь стало состояние производственной базы военного кораблестроения, причем как по качественному, так и по количественному параметрам. Известно, что по состоянию на 1931 г. вся судостроительная промышленность страны располагала всего лишь 27 стапелями на 52 стапельных места. При условии осуществления трех спусков кораблей в год (чего фактически никогда не было!) промышленность бралась сдавать корабли и суда суммарным водоизмещением до 250 тыс. т ежегодно. По расчетам «Союзверфи» с учетом сохранения темпов гражданского судостроения для успешного выполнения кораблестроительной программы второй пятилетки требовалось увеличить пропускную способность верфей в 8 раз!

О тяжелой ситуации, сложившейся на производстве, гово-

рило и положение с выполнением ранее принятых решений. К концу 1932 г. удалось ввести в строй только шесть подлодок и семь из восьми сторожевых кораблей 1-й очереди программы 1926 г., т. е. то, что согласно планам должно было пополнить флот к концу 1929 г. При этом приборы и механизмы для сторожевых кораблей повторяли конструкции времен Первой мировой войны, а для подлодок закупались за границей, поскольку попытки организовать собственное современное производство увенчались успехом далеко не сразу из-за отсталости производственной базы и нехватки квалифицированных кадров.

Как следствие, в современной исторической литературе большинство проектов первых советских кораблей подвергается разноплановой и довольно жесткой критике. При сравнении их с иностранными кораблями того же назначения, советские, как правило, проигрывали и по боевым, и по эксплуатационным характеристикам. Наибольшее отставание в сравнении с флотами ведущих государств наблюдалось в разработке приборов управления стрельбой, обнаружения и целеуказания, в особенности радиолокационных и гидроакустических станций.

Отставание с разработкой новых систем морского оружия привело к вынужденному использованию систем, оставшихся в наследство от дореволюционного флота, закупкам оружия за рубежом и принятию на вооружение образцов, не удовлетворительных по целому ряду важных параметров. Лишь

в середине – конце 30-х гг. им на смену пришли относительно современные образцы. Проиллюстрировать это можно на следующем примере: лишь в мае 1939 г. была принята на вооружение вполне современная и надежная 533-мм торпеда 53–38, которая являлась не чем иным, как адаптированной под возможности отечественной промышленности итальянской торпедой 53F. При этом следует подчеркнуть, что работа по внедрению изделия в производство велась с 1934 г. и заняла более четырех лет! До этого момента серийно производились торпеда 53–27 с дальностью хода всего 3700 м, что фактически исключало возможность применения ее с эскадренных миноносцев, поскольку не соответствовало реальным дистанциям морского боя того времени. Пришедшая ей на смену в 1935 г. торпеда Д-4, также конструкции «Остехбюро», так и не была принята на вооружение РККФ из-за целого ряда серьезных недостатков.

В этом примере, как и во многих других, наглядно проявилась тогдашняя слабость отечественной конструкторской базы, недостаточная культура производства, устарелость промышленных технологий. Серьезно затрудняли работу промышленности постоянные требования по внесению изменений в проекты кораблей и морского оружия со стороны военных моряков. Неоднократно случалось так, что, будучи инициаторами создания тех или иных типов кораблей или систем вооружения, представители УВМС за время практической реализации успевали охладеть к своему де-

тищу. Так случилось, в частности, с проектом подлодок типа «Правда», лидером торпедных катеров Г-6, некоторыми типами мин. Кроме того, лихорадка с нововведениями, зачастую еще не освоенными в серийном производстве, приводила к тому, что сроки строительства любого более-менее крупного корабля, обладавшего большим количеством сложных систем и механизмов, резко возрастали.

Военные моряки не проявили склонности к пониманию состояния, в котором находилась отечественная промышленность, сосредоточив свое внимание на формировании кораблестроительных программ, построенных исключительно на оперативных расчетах требуемого числа кораблей для выполнения тех или иных конкретных задач в будущей войне. Само решение задач планировалось осуществить в соответствии с методами «малой войны на море», что обусловило явный перекос в сторону ударной составляющей (легкие крейсера, эсминцы, торпедные катера и подлодки), в ущерб сторожевым и противолодочным кораблям и катерам, тральщикам, а также вспомогательным судам. Несмотря на то что во главу угла при отработке задач оперативной подготовки ставилось взаимодействие с сухопутными войсками, десантные корабли в течение всего межвоенного периода практически не строились. Экономический фактор в расчет при составлении программ также не принимался. Не учитывались также состояние и перспективы развития флотской инфраструктуры, в первую очередь судоремонтной базы.

Неравномерно распределялся флот и по морским театрам. Наиболее сильными получились те флоты, где наличествовала судостроительная база, – Балтийский и Черноморский. В то же время они находились на закрытых морских театрах, в то время как находившиеся на открытых океанских театрах Северный и Тихоокеанский в сумме обладали примерно третью от общей численности корабельного состава РККФ. Это определялось не только оперативными соображениями, но и слабостью системы базирования и судоремонта на Севере и Дальнем Востоке.

Свою лепту в формирование облика нового флота вносила и промышленность. Стремление к выполнению и перевыполнению планов в условиях неспособности строить крупные современные корабли обусловило стремление навязать руководству ВМС через правительство заказы на строительство в больших количествах подводных лодок и торпедных катеров прибрежного действия, которые, как показал опыт войны, не обладали ни достаточными боевыми возможностями, ни мореходными качествами.

На развитии флота и подготовке его сил к войне также сказывалось и отсутствие полноценного штаба. Одним из последствий этого стало длительное отсутствие у Военно-морских сил РККА системы руководящих боевых документов. После победы представителей «молодой школы» любые дискуссии относительно роли и места флота прекратились, поскольку стали расцениваться как критика указаний воен-

но-политического руководства страны. Это соответствующим образом сказывалось не только на содержании планов строительства ВМС, но и на развитии теории применения сил флота. Только 26 марта 1937 г. – т. е. на год позже соответствующего Полевого устава РККА – был введен в действие Временный боевой устав Морских сил РККА 1937 г. (БУМС-37), отражавший изменения в боевых возможностях РККФ.

Утвержденная постановлением СТО от 11 июля 1933 г. программа развития ВМС РККА предусматривала значительное увеличение объема финансирования военного кораблестроения. В 1933–1935 гг. подлежали сдаче 157 подводных лодок, 269 надводных кораблей и катеров. В действительности, несмотря на все старания кораблестроителей, эти цифры достигнуты не были – с учетом кораблей, проходивших испытания на момент окончания указанного срока, в обозначенный период были закончены постройкой 92 подлодок и до 200 кораблей и катеров. К концу 1935 г. по количеству субмарин – 113 единиц (в том числе 106 новой советской постройки) – РККФ вышел на первое место в мире, оставив позади флоты США (84), Франции (77), Японии (70), Италии (69) и Англии (54). Именно прогресс подводного судостроения в сочетании с межтеатровым маневром по внутренним водным и железнодорожным путям позволил восстановить Морские силы Дальнего Востока (1932 г., с 1935-го – Тихоокеанский флот). В 1933 г. на Север по Бело-

морско-Балтийскому каналу переведены две новые подводные лодки, два эсминца и два сторожевых корабля. Они стали ядром сформированной в том же году Северной военной флотилии с базированием ее на незамерзающий Кольский залив. Позднее, в 1937 г., флотилия, пополненная новыми кораблями, была преобразована в Северный флот. В 1935 г. были преобразованы во флоты и Морские силы Балтийского и Черного морей. В том же году морская авиация была выведена из состава Воздушных сил РККА и подчинена начальнику Морских сил. Правда, в июле 1937 г. ее вновь передали в ведение ВВС Красной армии, где она находилась до создания наркомата ВМФ.

В то же время достигнутые показатели, хотя и превосходили аналогичные за первую пятилетку, продолжали заметно уступать плановым. В начале 1936 г. комиссия заместителя председателя СТО и СНК, председателя Госплана СССР В. Н. Межлаука констатировала, что за оставшиеся два года пятилетки кораблестроительная программа выполнена не будет. Из восьми крейсеров, предусмотренных программой, успели заложить только два, и их строительство, так же как и первых советских эсминцев, находилось в начальной стадии. Даже по освоенным промышленностью подлодкам темпы строительства составляли около 50 % от запланированных, что объяснялось недостаточным количеством стапельных мест на заводах.

Несмотря на эти обстоятельства, в том же году нача-

лась работа по созданию «Большого флота». Это объяснялось прежде всего произошедшим в середине 30-х гг. крутым поворотом во взглядах высшего военно-политического руководства страны на роль флота в обеспечении национально-государственных интересов страны в мирное и военное время. В основу перспективного планирования состава флота были положены соображения о необходимости иметь на каждом театре, кроме Северного, флоты, превосходящие или равные силам вероятных противников. Главной задачей по-прежнему считалась оборона побережья и внутренних вод СССР от вторжения с моря, но, в отличие от программы 1933 г., легкие ударные силы флота должны были при этом поддерживаться полноценной группировкой линейных кораблей. Перспективная программа развития ВМС РККА была утверждена постановлением СТО 16 июня. С учетом кораблей, построенных и строившихся по планам первой и второй пятилеток, программа 1936 г. предусматривала создание флота из 533 боевых кораблей основных классов общим стандартным водоизмещением около 1307,3 тыс. т. Всего для четырех основных морских театров предполагалось построить 24 линкора, 20 легких крейсеров, 17 лидеров, 128 эскадренных миноносцев, 90 больших, 164 средних и 90 малых подводных лодок. Завершить грандиозный план военно-морского строительства предстояло в семилетний срок (1937–1943). Интересно отметить, что если программы военного судостроения рассматривались и принимались Сове-

том труда и обороны, то сопутствующие им программы развития флотской инфраструктуры, береговой обороны, морской авиации и т. д. на такой уровень выносились гораздо реже. В частности, между 1933 и 1938 гг. вопрос о перспективах развития морской авиации выносился на обсуждение СТО только один раз – в апреле 1935 г. Это и объясняло хроническое недофинансирование данных статей.

Развертывание столь масштабной программы требовало создания соответствующих органов управления, а также пересмотра места и роли РККФ в системе Вооруженных сил. Приказом наркома обороны от 17 января 1937 г. при начальнике Морских сил был образован Штаб Морских сил РККА. 28 марта наркомом обороны было введено в действие «Положение о начальнике Морских сил РККА», в соответствии с которым он приобретал права заместителя наркома обороны.

Идею воссоздания независимого от Наркомата обороны морского ведомства к этому времени разделял и лидер советского государства И. В. Сталин. 30 декабря 1937 г. ЦИК и СНК СССР приняли постановление об образовании Народного комиссариата Военно-морского флота. Нарком ВМФ получил право непосредственно обращаться в Политбюро ЦК ВКП (б), в Комитет обороны и СНК СССР. В январе 1938 г. на базе Штаба Морских сил РККА был создан Главный морской штаб (ГМШ).

Ретроспективно решение о создании независимого нар-

комата невозможно оценить однозначно. С одной стороны, в результате него несколько упростился порядок формирования и прохождения кораблестроительных программ, нарком ВМФ получил достаточный номенклатурный вес для решения вопросов с промышленностью. С другой стороны, усложнилось взаимодействие с органами военного управления РККА, что имело проявившиеся много позднее негативные моменты по организации взаимодействия армии и флота при разработке планов отражения агрессии и решении вопросов о руководстве силами флотов в условиях военных действий.

Определенные успехи в рассматриваемый период были достигнуты в ходе боевой подготовки на флотах. По мере вступления новых кораблей возобновилась практика осуществления дальних (так называемых стахановских) походов, которые совершались не только одиночными кораблями, но и целыми соединениями. Возрос масштаб общесфлотских маневров, на которых практически отрабатывались элементы сосредоточенного и комбинированного ударов. До сотни советских военно-морских советников принимали участие в боевых действиях в период Гражданской войны в Испании (1936–1939). Двое из них – подводники И. А. Бурмистров и Н. П. Египко – были удостоены звания Героя Советского Союза.

ВМФ накануне войны (1938–1941)

При подборе кандидатов к назначению на руководящие должности в новом наркомате и ГМШ сразу выяснилось, что реорганизация системы управления флотом хуже всего обеспечена в отношении кадрового состава. Это стало прямым следствием репрессий против высшего и среднего начсостава флота в 1930–1931 и 1937–1938 гг. Летом 1937 г. был арестован и репрессирован наморси В. М. Орлов. Почти одновременно с созданием наркомата И. В. Сталин отстранил преемника Орлова – флагмана флота 1-го ранга М. В. Викторова – от руководства Морскими силами. Позже он был арестован и также расстрелян. Первым наркомом ВМФ стал бывший сухопутный политработник армейский комиссар 1 ранга П. А. Смирнов, имевший самые приблизительные представления о порученном ему деле. В августе 1938 г. органами НКВД был арестован и он. Вместо него 5 ноября был назначен командарм 1-го ранга М. П. Фриновский, до того работавший в пограничной охране НКВД. Его «правление» продолжалось всего восемь месяцев, после чего и он последовал за предшественниками. В марте 1939 г. заместителем наркома ВМФ был назначен флагман флота 2-го ранга Н. Г. Кузнецов. 24 апреля 1939 г. И. В. Сталиным было принято решение о назначении его третьим за 16 месяцев с момента образования наркомата народным комиссаром Во-

енно-морского флота. Всего в ходе репрессий 1937–1938 гг. было арестовано или уволено из рядов РККФ более 3 тыс. человек командного и политического состава, незначительная часть из которых была реабилитирована и успела вернуться на флот перед началом Великой Отечественной войны.

Несмотря на кадровую чехарду, программа строительства «Большого флота» продолжала выполняться, хотя в нее и вносились постоянные изменения. В феврале 1938 г. была подготовлена «Программа строительства боевых и вспомогательных кораблей на 1938–1945 гг.». Эта программа, хотя и без официального утверждения, с небольшими изменениями реализовывалась фактически до начала войны. Срок выполнения намечался на 1 января 1946 г., а общий объем строительства по кораблям основных классов составил 424 единицы суммарным стандартным водоизмещением 1918,5 тыс. т. Учитывая, что на 1 января 1938 г. ВМФ насчитывал в строю 174 корабля основных классов водоизмещением 191,2 тыс. т, новое судостроение должно было в течение восьми лет обеспечить более чем 10-кратное увеличение корабельного состава флота. План сохранял принципиальные недостатки предыдущих программ 1936–1938 гг. – почти равномерное распределение сил по четырем изолированным театрам, не обеспеченное созданием соответствующей флотской инфраструктуры, ничтожное количество планируемых к постройке авианосцев и т. п. 91,6 % водоизмещения в новом строительстве приходилось на надводные ко-

рабли и только 8,4 % – на подводные лодки.

Помимо подлодок фактически сворачивалось производство боевых катеров. Строительство торпедных катеров типа Г-5 переводилось с завода № 194 (Балтийский завод) на заводы в Херсоне и Керчи, до того к выполнению флотских заказов не привлекавшихся. Но что еще хуже, в начале 1940 г., в связи с принятием новой программы интенсивного производства боевых самолетов для ВВС РККА, было фактически свернуто производство единственного отечественного типа катерного мотора ГАМ-34. В производстве, да и то в количестве 350 штук в год, была оставлена модификация данного двигателя для речных бронекатеров, в то время как модификации с форсированным наддувом для торпедных катеров полностью снимались с производства. Задумывавшиеся как смена ГАМ-34 легкие судовые дизели М-50 прошли государственные испытания в конце 1940 г., но освоение их промышленностью затянулось (до начала войны выпущено не более 10 дизелей), и серийное производство развернулось уже после 1945 г. Кроме того, дизеля не обеспечивали высоких скоростных характеристик, что отечественные специалисты считали весьма важным, особенно для торпедных катеров. В результате выполнение программы в части, касаемой катеростроения, оказалось в кризисном положении уже к весне 1941 г., т. е. до начала войны, конверсии производства судостроительных заводов для нужд сухопутного фронта, эвакуации промышленности в тыловые районы и т. п.

Возможности промышленности в части, касающейся возможности реализации судостроительной программы, по-прежнему оценивались излишне оптимистично. Игнорировались финансовые расчеты, хотя в предвоенные годы объем финансирования ВМФ достиг своего максимума. В 1939 г. расходы на флот выразились в цифре 7,553 млрд руб., что составило 18,5 % всех расходов на оборону и 4,9 % расходной части госбюджета СССР. В 1940 г. Наркомату ВМФ, включая судостроение, было отпущено 10 млрд 359,6 млн руб. (18,2 % расходов на оборону), на 1941 г. – 12 млрд 692,7 млн руб. (15,3 %). Некоторое сокращение доли флота в общих расходах на оборону объяснялось значительным увеличением затрат на модернизацию бронетанковых войск и авиации РККА, а также на строительство оборонительных сооружений на западной и дальневосточной границах.

Всего в 1936–1941 гг. для ВМФ было заложено 4 линкора, 2 тяжелых крейсера, 11 легких крейсеров, 4 лидера эсминцев, 69 эсминцев, 15 сторожевых кораблей, 51 тральщик, 10 сетевых заградителей, 6 мониторов, 10 больших охотников за подводными лодками и 139 подводных лодок. Из 533 заложенных в годы советской власти боевых кораблей к 22 июня 1941 г. были сданы флоту 312 единиц общим водоизмещением 243,2 тыс. т, а также 477 морских и речных боевых катеров различных типов. Вступили в строй 4 легких крейсера, 7 лидеров эсминцев, 30 эскадренных миноносцев, 18 сторожевых кораблей, 38 тральщиков, 1 минзаг, 8 мони-

торов и 206 подводных лодок. Только в течение 1940 г. количество самолетов в авиации ВМФ выросло на 39 %, а общее число батарей береговой обороны – на 43 %.

В октябре 1940 г. по решению правительства строительство крупных надводных кораблей было прекращено, а все усилия направлены на строительство малых и средних боевых кораблей. Это позволило за первую половину 1941 г. сдать флоту легкий крейсер «Молотов», 9 эскадренных миноносцев, 6 подводных лодок, 2 тральщика, 2 сетевых заградителя и несколько десятков катеров. В постройке к началу войны оставались 3 линкора и 2 тяжелых крейсера, 10 крейсеров (включая купленный у Германии «Лютцов»), 2 лидера, 45 эскадренных миноносцев, 15 сторожевых кораблей, 95 подводных лодок и значительное количество малых боевых кораблей и катеров, вспомогательных судов и плавучих средств общим водоизмещением около полумиллиона тонн. Приведенные данные свидетельствуют о значительных успехах советского судостроения, особенно во второй половине 30-х – начале 40-х гг. Однако они же показывают, что к началу войны флот получил реальное пополнение только в части подводных лодок и легких надводных кораблей, составлявших несколько более половины от общего числа боевых единиц, предусмотренных программой 1933 г.

Отдельного разговора заслуживает качественная сторона программы «Большого флота». При строительстве кораблей и производстве их механизмов отечественной промыш-

ленности удалось достичь заметных успехов, особенно если учесть то состояние, с которого пришлось начинать. Хотя ряд проектов и подлежал заслуженной критике за недостаточную мореходность и невысокие эксплуатационные характеристики, в целом как корабли, т. е. платформы для размещения на них соответствующих комплексов оружия, они находились примерно на одном уровне с кораблями аналогичного назначения из флотов других великих держав мира. А вот с морским оружием и всевозможными «умными» приборами, призванными обеспечить эффективное применение этого оружия, действительно образовалось серьезное отставание. Это относилось к счетно-решающим приборам артиллерийской и торпедной стрельбы, радиолокации и гидроакустике, неконтактным минам и средствам размагничивания, современным тралам, противотральным устройствам и минным защитникам, шумопеленгаторам и обесшумливанию своих подводных лодок, антеннам для связи подлодок из подводного положения и многому другому. Все это либо только начинало проектироваться, либо выходило на испытания, причем перспективы серийного производства были весьма туманными. На вооружение зенитной артиллерии начали поступать вполне современные артсистемы, но они являлись аналогами сухопутных и не во всем соответствовали требованиям ВМФ. В частности, из-за незаинтересованности армейского командования в развертывании крупносерийного производства 25-мм автоматов флот не получил это весь-

ма важное оружие, пригодное для вооружения малых боевых кораблей и катеров.

Аналогичные по своему характеру планы выдвигались в отношении развития морской авиации. В 1938–1940 гг. было подготовлено несколько подобных планов, предусматривавших доведение численности авиации ВМФ к 1 января 1943 г. до 3131, к началу 1947 г. до 5168 самолетов. Ни один из них утвержден не был. Характерной особенностью этих планов был упор на развитие гидроавиации, хотя в тот момент уже явно обозначилось превосходство по летно-техническим характеристикам самолетов с колесным шасси.

Береговая оборона была ориентирована на строительство стационарных батарей, в то время как будущий противник главный упор сделал на подвижные батареи на механической тяге, где орудия и командно-наблюдательный пункт располагались на большом удалении друг от друга, а связь между ними поддерживалась по телефонам или радио. Это обусловило большие потери материальной части батарей в первый период войны при вынужденном отступлении. Хотя на маневрах РККФ регулярно отрабатывалась высадка десантов, до 1940 г. морской пехотой флот не располагал, а десантные корабли не строились и даже не проектировались. Лишь после завершения войны с Финляндией на Балтийском флоте была сформирована бригада морской пехоты, в том же году на Красноармейской судовой верфи в Сталинграде были построены четыре десантные баржи, переведенные до начала войны

в Ленинград. Остальные флоты до 22 июня своей морской пехотой так и не обзавелись.

Необходимо отметить, что столь стремительное развертывание новых флотских соединений во второй половине 30-х гг. не было обеспечено соответствующей программой подготовки кадров. Вкупе с последствиями репрессий это привело к значительному омоложению руководящего состава флотов и флотилий, командиров кораблей и частей всех степеней. Низким был процент командиров, прошедших обучение в Военно-морской академии (ВМА), насыщения этими специалистами штабов флотов и соединений.

Выпуски командного факультета ВМА

Год	Всего	В т. ч. распределены в штабы
1938	29	19
1939	47	24
1940	34	11

В результате по состоянию на конец 1940 г. только 8,4 % штабных командиров окончили ВМА, 66,3 % имели только училищную подготовку, 11,3 % окончили гражданские вузы, а 14 % и вовсе не имели высшего образования. Наличие последней категории в штабах объяснялось просто – это были бывшие писари, оформившие на себя направление на курсы

младших лейтенантов и вернувшиеся после их окончания на старые должности.

Значительным был общий некомплект начсостава. На 1 февраля 1941 г. по штату в ВМФ должно было проходить службу 35 228 командиров, однако по списку имелось лишь 25 054 (некомплект составлял 29 %). Стремясь исправить это положение, в марте 1941 г. Главный военный совет ВМФ принял специальное постановление о подготовке командных кадров Военно-морского флота, но это мероприятие явно запоздало.

Еще на заседании Главного военного совета ВМФ, прошедшего 16–19 декабря 1938 г., отмечалось, что уровень личной подготовки командиров кораблей и соединений резко понизился и не обеспечивает готовности даже тех сил, которыми ВМФ располагал к началу большого строительства. Были отмечены стремительный рост аварийности и неспособность новых командующих флотами и флотилиями на должном уровне организовать службу штабов, оперативную и боевую подготовку.

Помимо подготовки кадров флот накануне войны испытывал еще целый ряд проблем, оказавших влияние на его боеготовность и действия в начале войны.

Весьма напряженная ситуация складывалась с судоремонтом. И государственные судостроительные заводы, и флотские судоремонтные были по максимуму загружены заказами на строительство новых кораблей. Передача заказов на

предприятия других наркоматов, различным техническим мастерским флота и т. д. приводила к резкому увеличению сроков ремонта. Поскольку одновременно приказами Наркома ВМФ определялись максимальная квота ремонтируемых кораблей и минимальный состав боевого ядра для всех соединений и объединений, это приводило к удлинению межремонтных сроков и, как следствие, плохому техническому состоянию кораблей, формально числившихся в строю.

Это положение можно проиллюстрировать на примере Черноморского флота, действия которого рассматриваются в данной книге. На 22 июня из крупных кораблей, числившихся в составе флота (приложение № 1), боеготовы были: линкор, из пяти крейсеров – ни одного, из трех лидеров – один, из 13 эсминцев – семь, из 44 подлодок – 16.



Крейсер «Молотов»

Имелись проблемы и в области мобилизационной готовности ВМФ. Суда гражданских наркоматов в мирное время практически не привлекались к сборам и маневрам, хотя в конце 1939 г. ряд таких судов и был временно мобилизован в связи с советско-финляндской войной. Количество вооружения для них на складах флота было явно недостаточным, в нем практически отсутствовали современные образцы, в частности автоматические зенитные пушки и крупнокалиберные пулеметы. Следующая ситуация складывалась с морским боезапасом:

Вид, тыс. шт.	В наличии на начало 22.06.1941	Укомплектованности от расчетной нормы, %	Получено от пром-ти за время ВОВ	Фактически израсходовано в ходе ВОВ
Торпеды	8,7	46,3	2,8	3,7
Мины	49,7	64,2	37,3	40
Глубинные бомбы	63,3	28,2	117,1 за 1-й год	23,6 за 1-й год
Тралы	1,8	56,5	1,0 за 1-й год	0,56 за 1-й год

Из анализа приведенных в таблице данных видно, что укомплектованность всеми видами морского оружия была много меньше расчетных требований. К счастью, расчетные требования оказались сильно завышены, и фактически расход морского боезапаса в годы войны по большинству на-

именований не превысил довоенного задела. Это, конечно же, не касалось новых типов боеприпасов и средств, таких как электроторпеды, противолодочные и авиационные донные мины, все виды неконтактных тралов и т. д., чего на флотских складах к началу войны просто не было.

На заседании Главного военного совета руководством ГМШ впервые за много лет был поставлен вопрос об уточнении многих положений теории боевого применения сил флота, в частности, об уточнении основных положений БУМС-37, а также о разработке «Наставления по ведению морских операций».

Последнее, введенное в действие в ноябре 1940 г. (НМО-40), стало основным оперативным документом ВМФ СССР на весь период войны. В нем впервые регламентировались порядок и организация планирования и проведения силами ВМФ морских операций, они подразделялись на самостоятельные флотские и совместные с сухопутными войсками операции. В «Наставлении...» особое внимание во всех видах операций уделялось организации взаимодействия надводных кораблей с подводными лодками и авиацией, а в совместных операциях с сухопутными войсками – взаимодействию с группировками приморских флангов фронтов. Помимо него в предвоенные годы было утверждено «Наставление по боевой деятельности штабов соединений ВМФ» (НБДШС-40) и откорректирован «Боевой устав Морских сил» (БУМС-37). На флотах к началу войны (ин-

струкция утверждена 11.11.1939) была отработана система оперативных готовностей, которая давала возможность по мере нарастания угрозы нападения по кодированному сигналу из Наркомата ВМФ повышать оперативную готовность флотов и флотилий от готовности мирного времени (ОГ № 3) до полной готовности к ведению боевых действий (ОГ № 1).

Наиболее слабым местом оставались вопросы стратегического применения ВМФ. Курс на создание «большого морского и океанского флота» не подкреплялся в должной степени теорией, что неудивительно, поскольку в главном научном центре ВМФ – Военно-морской академии – в период репрессий сменилось шесть начальников. По словам наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова, «...накануне войны у нас не было четкой военной доктрины, а потому не могло быть и четко сформулированных задач флоту, не была определена и его роль в системе Вооруженных сил».

Начавшаяся Вторая мировая война поставила перед Советским Союзом новые проблемы по укреплению безопасности и вынудила предпринять ряд дипломатических, экономических и военных мер. Вхождение в состав СССР прибалтийских государств, воссоединение украинского, белорусского и молдавского народов позволили расширить районы базирования на Балтийском и Черном морях. На базе сформированной Днепровской военной флотилии были созданы Дунайская и Пинская военные флотилии.

Зимой 1939/40 г. СССР провел хотя и победоносную,

но чрезвычайно кровопролитную для себя войну с Финляндией. Эта война выявила низкую боеспособность Красной армии, объективно обусловленную прежде всего слабостью подготовки командного состава. Военно-морской флот проявил себя не лучше, поскольку главные из поставленных перед ним задач – уничтожение ВМС противника и установление морской блокады Финляндии – так и остались не решены. Тем не менее многие моряки продемонстрировали пример исполнения воинского долга, 22 из них были удостоены звания Героя Советского Союза.

В декабре 1940 г. Н. Г. Кузнецов провел совещание и сборы руководящего состава ВМФ, на которых пытался добиться единства взглядов по вопросам ведения операций, роли и места ВМФ, родов его сил, кораблей в русле единой военной стратегии. Критически оценивая действия ВМФ в советско-финляндской войне, обращая внимание на успехи немцев и англичан в боевых действиях на море, нарком отметил, что «флоты не имеют сколько-нибудь удовлетворительных результатов в оперативно-тактической подготовке», сохраняется высокая аварийность. Его приказом в течение 1941 г. командующим флотах предлагалось отработать взаимодействие родов сил ВМФ в типовых операциях, обратив особое внимание на подготовку к совместным действиям с Красной армией, и в первую очередь на высадку десантов. Однако времени на исправление положения уже практически не оставалось.

К июню 1941 г. советский Военно-морской флот включал Краснознаменный Балтийский, Северный, Черноморский (вместе с Дунайской военной флотилией) и Тихоокеанский (с Северной Тихоокеанской военной флотилией) флоты, Пинскую, Каспийскую и Амурскую Краснознаменную военные флотилии. В его состав входили 3 линейных корабля, 7 легких крейсеров, 54 лидера и эскадренных миноносца, 212 подводных лодок, 21 сторожевой корабль, 20 мониторов, 23 канонерские лодки, 15 минных заградителей, 79 тральщиков и 20 катеров-тральщиков, 270 торпедных катеров, 68 катеров – охотников за подводными лодками, 84 бронекатера, 17 сторожевых катеров, 4 десантных судна, 2429 самолетов, 260 батарей береговой артиллерии, 971 зенитная пушка противовоздушной обороны. На флоте проходили службу 353,7 тыс. человек, что составляло 7,6 % от общей численности личного состава Вооруженных сил. Почти половина кораблей ВМФ (главным образом боевых катеров и подводных лодок), а также орудий береговой обороны входила в состав Тихоокеанского флота, там же была треть всего состава авиации. Крупные надводные корабли – линкоры и крейсера были только в составе КБФ и ЧФ.

Несмотря на кажущуюся внушительность этих сил, их боевой потенциал значительно снижался целым рядом нерешенных проблем, о которых говорилось выше. Флот ощущал нехватку командных кадров, уровень их подготовки не соответствовал современным требованиям. Как следствие, со-

единения и корабли в лучшем случае были готовы к действиям в простых условиях обстановки. Не были установлены все запланированные к развертыванию батареи береговой обороны. Авиация ВМФ находилась в начальной стадии перевооружения на машины новых типов. Оборона военно-морских баз с суши не была подготовлена. Система базирования не могла полностью обеспечить выполнение поставленных перед флотом задач. Большинство морских и авиационных баз на Балтийском море и на Северном морском театре находилось в стадии развертывания, часть из них только начинала строиться, их ПВО была слабой. Достаточные ремонтные возможности имелись только в Ленинграде, а также на расположенных сравнительно недалеко от границы южных заводах. Очень затруднило деятельность флота в начале войны непродуманное распределение по пунктам базирования боеприпасов и топлива. Оправдать это можно было только тем, что Красная армия собиралась громить врага в стратегическом наступлении.

Подводя итог развитию РККФ в межвоенный период, можно утверждать, что благодаря самоотверженному труду советского народа за двадцатилетний период был создан Военно-морской флот, способный вести боевые действия как совместно с сухопутными войсками, так и самостоятельно в прилегающих к побережью страны морях, главным образом в целях обороны своих берегов и срыва морских перевозок противника. Заложенный в предвоенные годы фунда-

мент позволил поддерживать боеспособность флота на протяжении всей войны. В 1941–1945 гг. на долю ВМФ выпали нелегкие испытания, но благодаря героическим усилиям командиров и краснофлотцев большинство поставленных перед флотом задач было выполнено.

Боевые действия на Черном море

Кампания 1941 г.

Накануне войны Черноморский флот (вице-адмирал Ф. С. Октябрьский) организационно состоял из эскадры надводных кораблей (в ее составе бригада крейсеров), отряда легких сил, двух бригад подводных лодок, двух бригад торпедных катеров, береговой и противовоздушной обороны, военно-воздушных сил, а также частей специального и тылового обеспечения. Главной базой флота являлся Севастополь. Кроме того, система базирования включала военно-морские базы: Одесскую с Очаковским сектором береговой обороны, Николаевскую, Новороссийскую с Керченским сектором береговой обороны и портами Керчь и Туапсе, Батумскую с портом Потти (с 31 августа преобразована в Потийскую ВМБ). После начала войны были созданы Керченская (с 1 сентября) и Туапсинская (с 13 ноября) ВМБ. Военному совету флота подчинялась также Дунайская флотилия, главной базой которой являлся Измаил. В конце июля была создана Азовская флотилия, и до 20 ноября в составе флота их было две, после чего Дунайскую расформировали. В состав флота входили линейный корабль «Парижская коммуна», пять крейсеров, 15 лидеров и эскадренных миноносцев, 44 под-

водные лодки и более 150 кораблей и катеров других классов (приложение 1). В течение кампании флот пополнился кораблями, находившимися на завершающей стадии постройки на судостроительных заводах (2 эсминца, 8 подлодок) и полученными по мобилизации (4 минзага, 11 канонерских лодок, 7 сторожевиков, 26 тральщиков).

ВВС ЧФ включали две авиабригады (в их составе пять полков), разведполк и 10 отдельных эскадрилий, насчитывавших в общей сложности 639 самолетов (приложение 3). После начала войны на театре был развернут еще целый ряд частей, в результате чего к концу 1941 г. в составе ВВС ЧФ действовали уже 10 авиаполков и 13 эскадрилий. В то же время из-за больших боевых потерь (до конца 1941 г. ВВС ЧФ потеряли около 600 боевых самолетов) количество машин сократилось до 345.



Командующий Черноморским флотом в 1939–43 и 1944–48 гг. Ф.С. Октябрьский

Береговая и зенитная артиллерия к началу войны располагали 118 и 192 орудиями соответственно. В результате развертывания новых частей и поступлений от промышленности на 1 января 1942 г. имелось 226 и 304 орудия соответственно.

Задачи флоту на случай войны с Германией и ее союзниками были поставлены директивой наркома ВМФ Н. Г. Кузнецова от 26 февраля 1941 г. Ею предусматривалось обеспечить господство нашего флота на море, не допустить прохода флота противника (Италии) в Черное море через проливы, подвоза войск и боевого снаряжения морем в порты Румынии, Болгарии и Турции, не допустить высадки десантов на советское побережье, блокировать побережье Румынии, уничтожить или захватить румынский флот, быть готовым к высадке своих тактических десантов, содействовать приморскому флангу нашей армии.

После начала войны стоявшие перед флотом задачи значительно скорректировались. 28 июня нарком ВМФ указал, что главной задачей ЧФ в данный период является защита морских коммуникаций, и в первую очередь обеспечение перевозок жидкого топлива. Уже 13 июля своей директивой № 9/63 нарком сообщил, что «основной задачей в ближайшие дни считать оборону побережья». И лишь 7 ноября ди-

рективой Ставки ВГК было указано: «Главной задачей ЧФ считать активную оборону Севастополя и Керченского полуострова всеми силами».



Начальник штаба ЧФ в 1941–44 гг. И.Д. Елисеев

Такая частая смена приоритетов вытекала из отсутствия сколько-нибудь серьезных разведданных относительно замыслов противника. Военно-морские силы черноморских государств нашей разведкой были изучены неплохо, но содержание последних немецких приготовлений осталось нераскрытым. И разведка ЧФ и Разведуправление ВМФ регулярно направляли в штаб флота данные о готовящихся морских десантах противника в Крым и на Кавказ, что являлось не чем иным, как вражеской дезинформацией. В первые месяцы войны эта дезинформация сыграла весьма негативную роль, заставив развернуть главные силы флота для обороны побережья, а не использовать их для ударов по вражеским коммуникациям и поддержки сухопутных войск.

В немецком плане нападения на СССР (директива верховного главнокомандования вермахта (ОКВ) № 21 от 18 декабря 1940 г., известная как «план Барбаросса») и на состоявшемся 4 февраля 1941 г. в ставке А. Гитлера совещании по военно-морским вопросам никакого конкретного плана действий на Черноморском театре не предлагалось. Главком немецкого ВМФ гросс-адмирал Э. Редер лишь высказывал просьбу дать указания командованию люфтваффе нанести внезапные удары по советским военно-морским базам, а также обязать Румынию и Болгарию осуществить необходимые мероприятия по защите устья Дуная и своего черноморского побережья. Именно задача обороны побережья от

возможных вражеских десантов была поставлена перед румынской морской дивизией командованием ВМС Румынии оперативным приказом № 44 от 21 июня в качестве главной.

В апреле 1941 г. ОКВ подготовило тезисы к докладу о значении Черного моря и проливов в операции «Барбаросса». Планировалось оборонять румынское и болгарское побережье береговыми батареями и минными заграждениями, особенно в районе портов Бургас, Варна и Констанца. Последняя представляла особый интерес, так как соседствовала с нефтеносным районом Плоешти, имела большой нефтяной терминал и являлась морскими нефтяными воротами стран «оси». Немецкое командование считало группировку Красной армии в Северном Причерноморье небольшой по численности и не представлявшей угрозы для нацеленной на Украину группы армий «Юг». Главный удар немецко-румынских войск предполагалось нанести значительно севернее черноморского побережья. Поэтому морские перевозки в Черном море могли быть радикально сокращены. Немецкое командование не планировало проводить каких-либо специальных операций по захвату ВМБ Черноморского флота, считая, что отступавшие советские войска не окажут серьезного сопротивления. До момента захвата советских баз планировалось снизить активность кораблей ЧФ при помощи демонстративного минирования самих баз и подходов к ним.

Разведывательное обеспечение действий противника на

театре было довольно слабым. Более-менее оперативно поступали данные радиопеленгования советских кораблей, а сведения воздушной разведки советских баз и коммуникаций, осуществлявшейся самолетами 4-го воздушного флота, поступали с запозданием. Дешифровальная служба направляла свои материалы в штаб военно-морской группы «Юг», которая непосредственно ведением боевых действий на театре не занималась и своим подчиненным штаба эти сведения не передавала. В результате немецкая разведка оставалась в полном неведении планов советского командования, лучшим подтверждением чему стала неожиданная для противника эвакуация войск Одесского оборонительного района в октябре 1941 г.

Поскольку военная кампания против СССР планировалась скоротечной, никакого единого штаба для руководства действиями немецкого ВМФ на Черном море не создавалось. С марта 1941 г. в Софии расположился штаб Адмирала Юго-Востока, который в июле был переименован в штаб военно-морской группы «Юг» (адмирал Шустер), отвечавший за ведение военных действий в Адриатическом, Эгейском и Черном морях. В феврале 41-го были созданы морской штаб связи в Болгарии (капитан цур зее Веземанн) и немецкая военно-морская миссия в Румынии (вице-адмирал Фляйшер). Кроме того, в состав последней входило немецкое морское учебное командование в Румынии, призванное обеспечить подготовку румынского флота к участию в военных действи-

ях. Последний состоял из морской и речной дивизий. Морская, помимо боевых кораблей (четыре эсминца, три миноносца, подводная лодка, три канонерские лодки, три минных заградителя, три торпедных катера, несколько мелких кораблей и вспомогательных судов), включала также группу береговых батарей и флотилию гидросамолетов. Речная дивизия в составе семи мониторов, двух бронированных и четырех сторожевых катеров, группы батарей и трех батальонов морской пехоты находилась на Дунае. В Болгарии немцы ограничились контролем за действиями болгарского флота (четыре миноносца постройки начала XX века, два охотника за подлодками, три торпедных катера), который выполнял задачи охраны своего побережья, дозорной службы и конвоирования судов «оси» в своих территориальных водах. В начале сентября военно-морской группе «Юг» также подчинили немецкую Дунайскую флотилию, вошедшую в Черное море.

К началу Великой Отечественной войны единственными немецкими кораблями в бассейне Черного моря с определенной натяжкой можно было бы считать только находившиеся в речных портах Галац, Браила и Руссе корабли Дунайской флотилии (монитор, 13 катеров-тральщиков, 3 буксира, несколько вспомогательных судов). До конца года благодаря перевозкам и сборке на болгарских верфях в строй вступили 15 быстроходных десантных барж (БДБ), около 50 паромов Зибеля и около десятка сторожевых катеров.

Морская авиация, использовавшаяся противником на

черноморском театре, централизованного руководства не имела. В оперативном подчинении командования румынских ВМС находилась флотилия гидроавиации двухэскадрильного состава (38 гидросамолетов) и одна эскадрилья истребителей ПВО ВМБ Констанца. Немцы выделили для обеспечения ПВО объектов нефтяной инфраструктуры Румынии группу истребителей трехэскадрильного состава (47 Bf109). Немецкая гидроавиация к началу войны была представлена 8-й спасательной эскадрилей (шесть He59), самолеты которой нередко привлекались и к ближней разведке, а также поиску подводных лодок. В начале ноября с Балтики на театр были переброшены штаб и две эскадрильи 125-й морской разведывательной авиагруппы (около 20 самолетов Ar95A, BV138, Ar196).

В качестве ударной авиации над морем использовались бомбардировочные эскадры немецкого 4-го воздушного флота. В составе 4-го немецкого авиакорпуса, поддерживавшего 11-ю армию, войска в Донбассе и одновременно действовавшего против Черноморского флота в 1941 г., насчитывалось от 300 (в период боев на Перекопе) до 100 (в период второго штурма Севастополя) боевых самолетов, в том числе от 200 до 60 бомбардировщиков. Они имели постоянные задачи по поддержке сухопутных войск и потому, как правило, наносили удары по морским целям, только если те оказывались в прибрежной полосе. Исключением являлась группа II/KG4, специально выделенная для осуществ-

ления минных постановок на театре. В начале июля она была переброшена во Францию. Лишь во второй половине августа немецкое командование выделило для действий на театре два специализированных ударных подразделения – торпедоносные эскадрильи 1/KG 28 (действовала на театре до конца ноября) и 6/KG 26.

Болгарский флот к началу войны собственной авиацией не располагал. В начале августа была сформирована эскадрилья, реорганизованная в середине октября в полк двухэскадрильного состава, где насчитывалось 12 колесных бипланов чешского производства.

Первым к **развертыванию** своих ВМС на театре приступил, естественно, агрессор. Еще в июле 1940 г. в период обострения советско-румынских отношений из-за Бессарабии румынское правительство объявило о минировании территориальных вод на подходах к Сулине и Констанце. Мины близ Сулины ставились в июле 40-го, январе и июне 41-го, близ Констанцы – 15–19 июня 1941 г. Фактически на подходах к главной базе румынского флота была создана целая минно-артиллерийская позиция: пять минных заграждений включали 1000 мин и 1797 минных защитников, группа береговых батарей – шесть 280-мм (немецкие), шесть 152-мм и четыре 120-мм орудия. Хотя мины и минные защитники и представляли собой экземпляры периода Первой мировой войны, поставленные с достаточной густотой (каждое

заграждение состояло из двух рядов мин и двух рядов защитников; интервал между минами в каждом ряду – 100 м, защитниками – 50 м), они представляли серьезное препятствие в случае возможной попытки атаки порта.

В 01.15 22 июня по приказанию наркома ВМФ на Черноморском флоте была объявлена оперативная готовность № 1. Военные действия начались перед рассветом налетом одной эскадрильи постановщиков мин He111 на Севастополь. Заблаговременно приведенная в готовность противовоздушная оборона главной базы встретила немецкие самолеты плотным огнем. Это помешало противнику в первые сутки войны заблокировать Севастополь донными неконтактными минами, к борьбе с которыми наш флот оказался практически не готов. По немецким данным, с начала войны до 4 июля 1941 г. авиагруппа II/KG 4 выставила 91 мину в районе Севастополя и 49 в Днепровском лимане. По сведениям нашей стороны, начиная с первой военной ночи наблюдательным постам главной базы удалось заметить сброс 44 мин, из которых только 24 упали на выходе из Северной бухты. Таким образом, даже если допустить, что часть сброшенных мин осталась незамеченной, немцам удалось выставить в заданном районе только около четверти от намеченного числа мин, а остальные упали на сушу или на большую глубину в море, где они не представляли большой угрозы. Собственно, на Инкерманский створ, по которому шло основное движение, попадали единичные мины, и до их лик-

видации входившие и выходившие корабли просто обходили отмеченные места. Хотя флот понес на минах некоторые потери (получили тяжелые повреждения эсминец «Быстрый» и несколько мелких вспомогательных единиц), парализовать выходы из баз советских кораблей немцам не удалось.

Полностью и без задержек был выполнен план оборонительных минных постановок Черноморского флота у своих берегов – до 21 июля кораблями было выставлено 7115 мин и 1404 минных защитника. Правда, в дальнейшем эти постановки причинили советскому флоту больше трудностей и потерь, чем противнику: на них в 1941–1942 гг. погибли три эминца (в том числе один недостроенный на испытаниях), четыре транспортных судна и несколько малых боевых кораблей. Причинами этих потерь стали как недостаточная точность постановок, так и упущения в организации движения судов по фарватерам со стороны отвечавших за это штабов военно-морских баз. Потери противника на этих заграждениях, о чем речь пойдет ниже, пришлось на конец 1941 г. в связи с продлением вражеских коммуникаций в северо-западный район Черного моря.

Тем временем Черноморский флот приступил к выполнению поставленных перед ним задач, в частности, **уничтожению румынского флота**. Поскольку корабли противника не покидали своей главной базы в Констанце, это вылилось в серию ударов, нанесенных силами авиации, и набеговую операцию кораблей. Использование для ударов по порту надвод-

ных кораблей было вполне оправданным, поскольку лишённые истребительного прикрытия советские бомбардировщики не могли в результате дневных налетов поразить все намеченные цели и несли серьезные потери. Так, из 14 ДБ-3 и 18 СБ, принимавших участие в налете на базу утром 24 июня, на базу не вернулось три и семь машин соответственно. 25 июня немецкие истребители сбили еще пять ДБ-3. В этих условиях и было принято окончательное решение о нанесении удара по Констанце силами надводных кораблей, но в штабе ЧФ недооценили созданную немцами и румынами минно-артиллерийскую позицию. Утром 26 июня лидеры эсминцев «Москва» и «Харьков» обстреляли Констанцу. Согласно германским данным от попаданий снарядов загорелось несколько нефтяных резервуаров, а также железнодорожные цистерны, взорвался поезд с боеприпасами. Встреченные огнем румынских эсминцев и немецкой 280-мм береговой батареи «Тирпиц», лидеры были вынуждены отвернуть в море и при этом вторично пересекли минное заграждение. Ситуация усугублялась тем, что, маневрируя на больших ходах, корабли потеряли три паравана из четырех и шли противозенитным зигзагом, при котором вероятность подрыва на mine резко возрастала. Лидер «Москва» взорвался и вскоре затонул. От близких разрывов снарядов немецкой береговой батареи в котлах «Харькова» потекли водогрейные трубки, ход корабля временно упал почти в пять раз. Из-за этого ему не удалось оказать помощь экипа-

жу погибшего корабля, и 68 советских моряков, включая командира корабля, попали во вражеский плен.



Лидер «Харьков»

Некоторые специалисты высказывали и продолжают высказывать мнение, что обстрел Констанцы мог быть успешно выполнен одним из крейсеров со 180-мм артиллерией при условии корректировки стрельбы с самолета. Можно уверенно утверждать, что и этот замысел в условиях господства в воздухе немецких истребителей вряд ли удалось бы воплотить в жизнь. Целесообразнее всего было бы воздержаться от атаки Констанцы с моря до получения достаточно полных разведданных, а их не было. Поскольку задачу в связи с отсутствием данных разведки никто не отменил, удар все равно был бы произведен, а его результат вряд ли сильно отличался от того, что был реально достигнут 26 июня.

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.