



**1941**  
★  
**БАЛТИЙСКАЯ  
ТРАГЕДИЯ**  
**АТОНИЯ**



**ИГОРЬ БУНИЧ**

**Великие трагедии  
Великой войны**





**ВЕЛИКИЕ ТРАГЕДИИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ**

**1941**



**БАЛТИЙСКАЯ  
ТРАГЕДИЯ  
АТОНИЯ**



**ИГОРЬ БУНИЧ**



**ЭКСМО  
МОСКВА  
2009**



**ЯУЗА**

УДК 94  
ББК 63.3(0)6  
Б 91

Б 91 **Бунич И. Л.**  
1941. Балтийская трагедия : Агония / Игорь Бунич. —  
М. : Яуза : Эксмо, 2009. — 352 с. : ил. — (Великие трагедии Великой войны).

ISBN 978-5-699-33806-1

Знаменитая книга популярного историка, уже признанная классикой жанра.

Пронзительный рассказ об одной из самых страшных катастроф Великой Отечественной войны.

Хроника Балтийской трагедии августа 1941 года, когда наши корабли и суда с беженцами под ударами немецкой авиации, ценой чудовищных потерь, прорывались через минные поля Рижского залива и залив кричал человеческими голосами...

Но поначалу ничто не предвещало катастрофы. Советские войска задержали немцев под Таллином на два месяца, все попытки противника с ходу прорваться к гавани и сбросить защитников в море провалились. Несмотря на непрерывные обстрелы и бомбежки, нашему командованию удалось в кратчайшие сроки и с приемлемыми потерями провести масштабную операцию по эвакуации главной базы Балтийского флота — при этом был потоплен лишь один крупный транспорт, а боевые корабли серьезных повреждений не имели. Десятки тысяч человек, поднявшихся на борт транспортных судов, были уверены, что спасены, что самое страшное уже позади. Но это было лишь начало агонии...

УДК 94  
ББК 63.3(0)6

ISBN 978-5-699-33806-1

© Бунич М. Ф., 2009  
© ООО «Издательство «Яуза», 2009  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2009



## 26 АВГУСТА 1941 ГОДА. ВТОРНИК

*00:10*

Адмирал Пантелеев, еще раз взглянув на пришедшую из Кронштадта радиограмму, вопросительно посмотрел на адмирала Трибуца. Командующий взял бланк радиограммы, повертел его в руках и передал адмиралу Смирнову. Три адмирала сидели за сверкающим полировкой красного дерева столом в салоне штабного судна «Пиккер». Зеркальные иллюминаторы салона были зашторены, и нереальная тишина, казалось, давила на трех высших руководителей флота. У всех троих было что сказать, но они молчали.

– Хорошо, – сказал командующий, как бы подводя итог обмену мнениями, хотя никто из присутствующих не проронил ни слова. – Утро вечера мудренее. А ночи тем более.

Адмиралы молчали.

– Юрий Александрович, – продолжал Трибуц, – я попрошу вас поставить в известность об этом приказе командиров соединений. Прямо сейчас. Совещание на 10:00. Подработайте план прорыва и до совещания ознакомьте вчерне командиров соединений о задачах их кораблей в предстоящей эвакуации. Вас же, – обратился командующий к Смирнову, – я попрошу немедленно связаться с правительством Эстонии и с сухопутным коман-



дованием. Тех, кого необходимо информировать о полученном приказе, вы найдете в запечатанном конверте № 4 в вашем секретном отделе.

— Понятно, — сказал контр-адмирал Смирнов, пожевав губами.

— Прошу прощения, товарищ командующий, — подал голос Пантелеев, — ваш приказ предусматривает действия по первому варианту плана?

Первым вариантом плана был уход из Таллина только боевых кораблей, бросив все остальное на произвол судьбы и победителей.

Вставая из-за стола, Трибуц, не глядя на своего начальника штаба, сухо произнес: «Видимо, да».

Снова воцарилось молчание. Все трое чувствовали себя неловко, как соучастники какого-то грязного преступления.

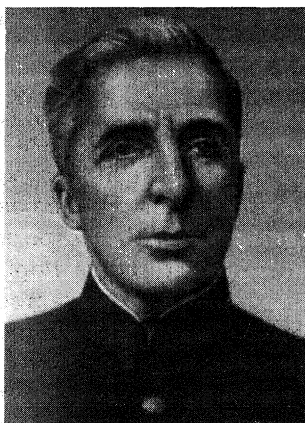
— И еще, — прервал молчание Трибуц, обращаясь к Пантелееву. — Подробнейшую сводку о дислокации надводных кораблей противника. Как можно подробнее. «Тирпиц» еще на Балтике?

— Похоже, что да, — ответил Пантелеев. — Еще не закончил испытания.

— Испытания, — повторил командующий. — Уверен, что его держат на Балтике, чтобы не дать нам прорваться в Кронштадт.

— Откровенно говоря, — вздохнул Пантелеев, — я не так боюсь «Тирпица», сколько подводных лодок и авиации.

Мин адмиралы почему-то совсем не боялись. Мины можно протралить, а с кораблями противника придется сражаться. Этого хотелось избежать любой ценой.



*Начальник штаба КБФ  
контр-адмирал  
Ю. А. Пантелеев*



Контр-адмирал Смирнов при этом, как обычно, не проронил ни звука.

*00:25*

Капитан 3-го ранга Горбачев – командир лидера «Ленинград» – не любил уходить с мостика. И его подчиненные чувствовали себя неуютно, когда на мостике не было командира. Несмотря на относительную молодость, капитан 3-го ранга Горбачев обладал тем таинственно необъяснимым качеством, свойственным некоторым (далеко не всем) старым капитанам, которое порождало и порождает многочисленные флотские легенды со времени изобретения корабельного компаса. Качеством этим являлось почти звериное чувство опасности, угрожающей кораблю. Объяснить это качество невозможно, как невозможно объяснить инстинкт. Но именно этот таинственный инстинкт подбрасывал среди ночи капитана в койке, заставлял выбегать на мостик и останавливать корабль всего в полукабельтове от неотмеченного на карте подводного рифа. Этот инстинкт заставлял, к удивлению всей вахты, неожиданно резко менять курс в тумане, избегая почти неизбежного столкновения. Этот инстинкт у Горбачева был мощным и, как ни удивительно, врожденным, ибо по молодости лет он не успел наплавать в должности командира того количества времени (30–40 лет), когда подобное качество хотя и вызывает некоторое удивление, но это уже скорее не удивление, а почти суеверное восхищение.

С первого дня войны капитан 3-го ранга Горбачев уверенно вел вверенный ему красавец-лидер через лабиринты своих и чужих минных заграждений, порой петляя, как лиса, чьи тропы обложили капканами, и постоянно приводя корабль на базу без единой царапинки. «Ленинград» не только ни разу не напоролся на мину, но даже и не подцепил ни одну параваном, когда по всей Балтике ежедневно мины пожирали боевые корабли и суда, порой со всеми экипажами.



Более того, Горбачев минимум за полчаса до появления первых самолетов противника чуял атаку с воздуха и тут, казалось, он совершенно точно знал, куда упадет каждая из сброшенных бомб, настолько четко он управлял рулем, иногда отстраняя рулевого и становясь лично за штурвал. Торпедные катера противника он, казалось, видел еще за горизонтом, давая целеуказания на орудия к великому смятению всех своих сигнальщиков, еще ничего не заметивших.

Начальство ценило Горбачева, но относилось к нему несколько настороженно, как в деревне к колдуну. Но когда при совершенно чистом небе на мачтах «Ленинграда» взвивался флаг, скажем, «Воздушная тревога» или «По курсу мины», все корабли немедленно репетовали сигнал, как будто Горбачев был адмиралом, и никогда не ошибались. От Горбачева требовали внедрения его метода на флоте, но поскольку метод, естественно, внедрить было невозможно, то его чуть не обвинили во вредительстве со всеми вытекающими по тем временам последствиями. К счастью, строевые командиры от такого старого военно-морского интеллигента, как адмирал Ралль, и до сталинского бурбона, как капитан 2-го ранга Святлов, все ценили необыкновенные морские качества командира лидера «Ленинград» и с удовольствием, как вспоминал позднее Иван Святлов, создали бы для него специальную должность вроде живого миноискателя или локатора, но поскольку подобную должность обосновать было невозможно, то она, конечно, создана не была, но сохранилась в качестве легенды-шутки в трагической истории КБФ.

Адмирал Трибуц во все эти глупости не верил и с каким-то непонятым даже ему самому злорадным чувством ждал сообщений о повреждениях «Ленинграда» от чего угодно: от мины, от авиабомбы, от дальнего снаряда с берега, пусть даже от подводного камня. Но в потоке подобных донесений о других кораблях о лидере «Ленинград» так и не было ни слова.

Капитан 3-го ранга Горбачев зашел в ходовую рубку. Рубочные часы показывали половину первого ночи.





00:30

В призрачном голубом свете боевого освещения неживыми фигурами застыла в рубке лидера полуночная вахта. Корабль принимал топливо с нефтеналивной баржи. После взрыва цистерн с горючим по всем эсминцам было объявлено о нормировании топлива. Флот начал тратить неприкосновенный запас базы. Страшный перерасход снарядов уже привел также к распорядению флагарта о строжайшей экономии боезапаса, в первую очередь артиллерийского. Но никакой другой боезапас и не расходовался. Глубинных бомб за два месяца войны было израсходовано меньше, чем за неделю последних предвоенных учений. Жуткой бессмыслицей торчали из аппаратов боеголовки грозных торпед. Это главное оружие лидера еще ни разу не было использовано и никогда не будет использовано в течение всей войны. Такой же бессмыслицей оказалась и почти сорокаузловая скорость лидера, на которой, по замыслу его создателей, «Ленинград» должен был выводить в торпедную атаку против линкоров Гранд-флита эскадренные миноносцы и затем преследовать разбегающиеся в панике английские крейсера. За всю войну раза три или четыре давали средний ход, а так все малый или самый малый, то есть тот диапазон боевых ходов, к которым этот сверхбыстроходный корабль был совершенно неприспособлен, не слушался руля, вилял, взбрыкивал кормой, как скаковой конь, которого постоянно держат на короткой узде, не давая сорваться в любимый галоп...\*

---

\* 11 ноября 1941 года в кошмарной операции по эвакуации гарнизона Ханко, капитан 2-го ранга М. Г. Горбачев, ведя «Ленинград» между минами, увидел, что путь далее невозможен. Игнорируя приказы контр-адмирала Москаленко, он остановил лидер, а затем повернул его обратно. Однако доказать суду, что он спас корабль от неизбежной гибели, Горбачев не смог и был разжалован в матросы, служа затем рулевым на разъездном катере. Наказание было очень мягким, поскольку за это полагался расстрел или, как минимум, отправка в мясорубку штрафных батальонов.



00:35

В штабной каюте на «Виронии» адмирал Пантелеев просмотрел сводку разведки флота о дислокации кораблей противника на 20 августа 1941 года. Сводка была прислана из ГРУ в Москве и с первого взгляда было ясно, что единственным источником ее составления была английская и немецкая открытая печать.

Глобальная система предвоенного шпионажа охватывала, конечно, и военно-морские вопросы, но занималась ими с упором на кражу технической документации, почти игнорируя при этом оперативно-технические вопросы. Мощные еврейские кланы нашей разведки в Европе, возглавляемые Орловым-Фельдбиным, Кривицким, Лернером, Маневичем и Мали, фактически не имели в недрах своих тайных организаций военно-морских специалистов, считая их ненадежными, особенно после провала на Вулвичском арсенале, где на волне сталинской идеи создания океанского флота наша английская резидентура пыталась похитить секретную документацию производства пятнадцатидюймовых корабельных орудий и погорела, главным образом, из-за полной неподготовленности прибывших из Москвы военно-морских экспертов.

Впрочем, не следует забывать, что все перечисленные кланы перед самой войной либо были разгромлены по приказу самого Сталина, либо перебежали на Запад и были арестованы, ожидая своей участи в тюрьмах почти всех европейских столиц.

Разведуправление Наркомата ВМФ в своей работе опиралось, как и принято, на военно-морские атташаты при посольствах. Однако, из-за более чем тройного подчинения военно-морских атташе и их постоянного переключения на не связанные с флотом вопросы, никак не могло наладить их работу, а потому более всего полагалось на открытую западную периодику и справочники. А чтобы создать большую убедительность источникам, получаемым по подписке, эти журналы и справочники, которые на Западе можно было купить в любом киоске,



попав в СССР, объявлялись совершенно секретными видимо для того, чтобы к ним относились с должным почетом, как к разведывательной информации.

Что касается разведки КБФ, то у нее в данный момент никаких собственных источников информации, кроме редких постов ВНОС и докладов авиации флота, фактически бездействующей, по существу не было. Военно-морской атташе в Стокгольме докладывал в Москву, а англичане, которые уже начали передачу стратегической разведывательной информации своему новому союзнику, делали главный упор в морских делах на арктический ТВД, полностью игнорируя Балтику, где десятилетиями ковался флот для их, англичан, окончательного сокрушения.

Единственная станция радиоперехвата, развернутая в Либаве и работавшая для нужд КБФ, была потеряна в первые же дни войны. Такая же судьба постигла и пеленгаторную станцию в Усть-Двинске, которая попала в руки немцев целехонькой со всей документацией и шифровальными книгами. Мощная станция радиоразведки на островах обслуживала ВВС, постоянно подчеркивая свою независимость от КБФ, то есть не давая ему никакой информации иначе как через Москву. Информация этой станции иногда была весьма ценной, но постоянно запаздывала или попросту терялась в непроходимых бюрократических дебрях.

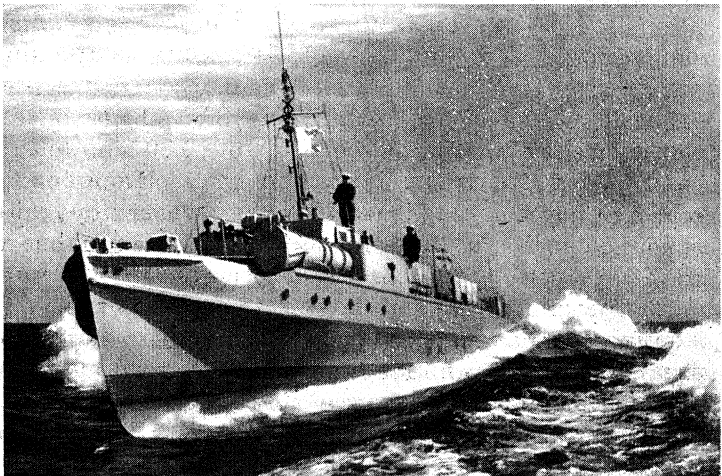
Армейская разведка принципиально игнорировала флот и не имела в своем штате ни одного человека, способного опознавать корабли хотя бы по основным классам...

Адмирал еще раз просмотрел сводку. «Шарнхорст» и «Гнейзенау» в Бресте. Оба тяжело повреждены ударами английских ВВС. Немцы этого не подтверждают. Как на самом деле – неизвестно. «Принц Ойген» – удачливый соратник «Бисмарка», чудом выскочивший из страшного капкана, расставленного англичанами в конце мая этого года, – также в Бресте и также, по английским данным,



тяжело поврежден авиацией. Немцы это не только не подтверждают, но и категорически отрицают. Они утверждают, что «Принца Ойгена» давно уже нет в Бресте – он находится в водах Фатерлянда. «Адмирал Хиппер» потоплен или тяжело поврежден английской подводной лодкой. По другим сведениям находится в Вильгельмгафене – то ли ремонтируется, то ли проходит модернизацию.

«Адмирал Шеер», по сообщениям англичан, минимум дважды поврежден во время последнего рейда в южную Атлантику и Индийский океан. Однако в немецком киножурнале «Ди Вохенрундшау» показана торжественная встреча вернувшегося из рейда карманного линкора – на нем не заметно никаких повреждений. По непроверенным сведениям находится в Киле на заводе «Германия». «Дойчлянд» – по имеющимся сведениям личным приказом Гитлера переименован в «Лютцев». 11 августа 1940 года торпедирован подводной лодкой. Потерял корму вместе с рулями и винтами. Ремонтируется уже более года в Киле.



*Вместо ожидаемого немецкого линкора «Тирпиц» активизировалась деятельность торпедных катеров*



«Тирпиц»! Все данные говорят о том, что он находится в Данциге, проходя последний цикл сдаточных испытаний. 36 часов хода – и он у Таллина! Вместе с ним в западной Балтике находится целая эскадра легких крейсеров, которые уже не рискуют выходить в Северное море, где англичане шлепают их как мух.

В Либаве, по непроверенным сведениям, находятся «Нюрнберг» и «Лейпциг», в Мемеле – «Эмден». С ними примерно два дивизиона эсминцев и дивизион подводных лодок учебного отряда. Непосредственно в восточной Балтике – два дивизиона торпедных и сторожевых катеров. Восточнее меридиана Або находятся три-четыре немецкие подводные лодки и, как минимум, две финские. В шхерах северного побережья находятся два финских броненосца «Ильмаринен» и «Вайномайнен», два дивизиона торпедных и сторожевых катеров. На финских шхерах базируются также несколько финских и немецких минных заградителей, два дивизиона катерных тральщиков и ряд вспомогательных судов, состав которых не уточнен окончательно.

Оперативники Пантелеева, анализируя сводку, пришли к выводу, что на перехват вышедших из Таллина кораблей и судов противник может выставить два линкора: «Тирпиц» и «Адмирал Шеер» (8 – 380-миллиметровых, 6 – 280-миллиметровых, 20 – 150-миллиметровых орудий), три легких крейсера «Нюрнберг», «Лейпциг» и «Эмден» (26 – 150-миллиметровых орудий), два броненосца береговой обороны «Ильмаринен» и «Вайномайнен» (8 – 254-миллиметровых и 16 – 120-миллиметровых орудий). Это не считая торпедного вооружения перечисленных кораблей (44 торпедных аппарата), торпед с эсминцев и катеров, а также массовой поддержки с воздуха. Картина, надо сказать, получается совсем безрадостная. Что мы можем противопоставить?

Девять 180-миллиметровых орудий «Кирова» и примерно 44 стотридцатки эсминцев. Ничтожную артилле-



рию «Новикова» (102-мм) можно вообще не учитывать. Торпеды тоже вряд ли удастся применить.

Не надо быть великим пророком, чтобы представить себе картину предстоящего боя. Корабли противника встанут вне досягаемости наших средств поражения и просто расстреляют, и даже не просто расстреляют, а буквально сметут с поверхности моря все наши корабли огнем тяжелой артиллерии и ударами с воздуха. Даже если боевые корабли пойдут на прорыв одни, бросив все вспомогательные и торговые суда в гавани. А если пойдут с конвоями, набитыми людьми транспортами, то и представить себе страшно, что произойдет.

Единственный выход – уходить вдоль берега южным фарватером. Туда немецкому флоту, даже лодкам, не дотянуться. Тут мы будем прикрыты и своими и чужими минными заграждениями. А уж от катеров как-нибудь отобьемся, если они появятся.

*00:45*

Капитан-лейтенант Мазепин, исполняющий обязанности командира эскадренного миноносца «Свирепый», и его старпом лейтенант Стрельцов молча наблюдали с высоты мостика за погрузкой боезапаса на корабль, проводимой под руководством старшего боцмана эсминца главстаршины Буданова. В течение почти всей светлой части суток эсминец вел непрерывный огонь по берегу, выполняя заявки трещавшего по швам фронта сухопутной обороны. Расход боезапаса был немислимым, а напроць расстрелянные орудия уже ни на что, кроме стрельбы по квадратам, не годились. Не прошедшие полного цикла испытаний машины «Свирепого» и его котлы нуждались по меньшей мере в плановом ремонте, обычном ремонте по устранению дефектов, обнаруженных после сдаточных испытаний, которых фактически не было.

Эскадренный миноносец «Свирепый» – новенькая «семерка-У» – был заложен на Ждановском заводе в Ле-



нинграде еще в качестве «семерки» 29 ноября 1936 года. Перезаложен 30 декабря 1938 года и спущен на воду 28 августа 1939 года, всего за три дня до начала Второй мировой войны и через пять дней после подписания рокового для всех договора Молотова–Риббентропа. Все главные последствия этого славного договора – вторжение в Польшу, оккупацию Прибалтики и неудавшуюся попытку захвата Финляндии – корабль провел у достроечной стенки, где флотские политработники, с перекошенными от страха и постоянного вранья глазами, рассказывали одуревшему от достроечных работ экипажу эсминца о «героической борьбе немецкого народа под руководством их любимого вождя Адольфа Гитлера с англо-французскими агрессорами, развязавшими преступную идеологическую войну против миролюбивой Германии».

Назначенный командиром эсминца капитан 3-го ранга Польский очень страдал из-за своей фамилии. По всей стране шли аресты поляков, уже гремели залпы массовых расстрелов в Катюши...

В ворохе этих событий как-то незаметно наступило 22 июня 1941 года. На эсминце шли швартовые испытания.

Когда же объявили, что началась война, то моряки вначале даже не поняли с кем. Ведь не с дружеской же Германией?!

23 июня, то есть на следующий день, эсминец объявили вступившим в строй. Экипаж взял сообразительство провести все оставшиеся незавершенными испытания в ходе предстоящих боевых действий. В «ленкаюте» повесили плакат: «Испытаем наши орудия на гитлеровских гадах!»

3 июля капитан 3-го ранга Польский привел эсминец в Таллин, где контр-адмирал Дрозд, проинспектировав новый корабль и изучив дефектную ведомость, приказал командиру дивизиона капитану 2-го ранга Маслову «как можно быстрее» довести корабль до ума, что было очень трудно, так как на «Свирепом» оказался в аварийном состоянии главный паропровод. В Таллине корабль



встал в док, где простоял до 10 июля, а затем проследовал на «острова», где в одной из тихих бухт Моонзунда пытался закончить незавершенные испытания.

15 июля авиация противника тяжело повредила в Рижском заливе эскадренный миноносец «Страшный». От прямого попадания авиабомбы на корабле выгорела корма. Что случилось при этом с командиром «Страшного» – неизвестно, но на поврежденный эсминец, чтобы довести его до базы, был назначен командир «Свирепого» капитан 3-го ранга Польский\*.

Сдав командование своему старпому Мазепину, Польский отправился на «Страшный», повел его в Кронштадт, потеряв по дороге на mine еще и носовую оконечность поврежденного эсминца, получив при этом легкую контузию. По этой или по какой-то другой причине капитан 3-го ранга Польский так и не вернулся в Таллин, а «Свирепый» под командованием Мазепина отправился в бухту Кейгусти, где встал на якорь.

В 09:32 снова появились самолеты противника. Мазепин приказал сниматься с якоря и открыть огонь. Бомбы, подняв тонны воды и ила, взорвались в 30 метрах от борта эсминца, но не причинили существенных повреждений. Было решено сменить якорную стоянку, и «Свирепый» Моонзундским проливом решил перейти на восточный рейд острова Хейнланд.

В 19:30 сигнальщики «Свирепого» заметили два самолета «Ю-88», появившихся со стороны кормы на высоте 5000 метров. Стремительно спикировав на корабль через завесу зенитно-заградительного огня, они сбросили четыре бомбы, рванувшие с обоих бортов в районе хо-

---

\* С личностью первого командира «Страшного» (в строю с 28.06.41 г.) связана, видимо, какая-то мрачная тайна. Автору не удалось выяснить не только его судьбу, но даже его фамилию. В одном из секретных источников против «Страшного» стоит прочерк, а в другом, также секретном источнике, его командиром числится Польский.





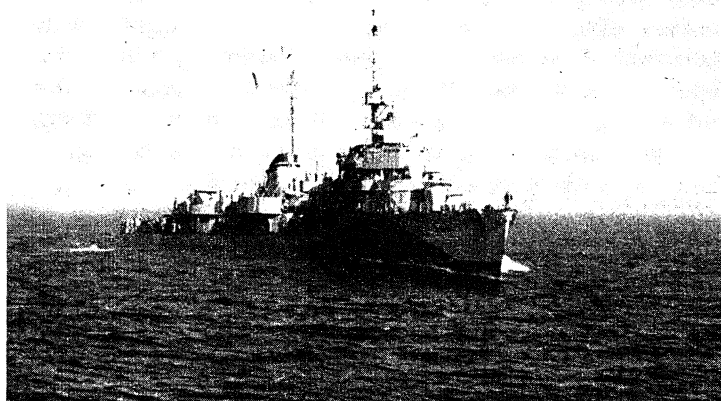
дowego мостика, обрушив на корабль тонны воды. «Свирепый» положило с борта на борт, капитан-лейтенанта Мазепина сбило с ног, но когда столбы воды опали, а «юнкеры» улетели, выяснилось, что корабль снова не получил никаких повреждений. Прибыв на восточный рейд острова Хейнланд, эсминец встал там на якорь.

16 июля в 09:30 на высоте 4000 метров над «Свирепым» появились два «Ю-88», которые, войдя в крутое пике и снизившись до высоты 500 метров, сбросили на эсминец две бомбы. Яростный зенитный огонь корабля заставил пикировщиков сбить прицел. Бомбы упали в 200 метрах по правому борту «Свирепого».

В 17:48 над якорной стоянкой появилась четверка пикирующих бомбардировщиков противника. Они шли со стороны кормы на высоте 4000 метров. Со страшным воем, пикируя почти вертикально вниз до высоты 400 метров\*, «юнкеры» сбросили 8 бомб, упавших с левого и правого бортов на расстоянии 10–30 метров от эскадренного миноносца. Сотни осколков ударили по бортам и надстройкам. Взрывной волной «Свирепый» подбросило в воде и повалило на борт. Один краснофлотец был убит, один пропал без вести и 9 ранены. Эсминец получил 65 осколочных пробоин, из них 4 – подводных. Сигнальщики уверяли Мазепина, что один самолет при этом задымил и, теряя высоту, скрылся за горизонтом. В 19:20 эсминец был атакован двумя «юнкерами»; чьи бомбы упали в 10–15 метрах от борта. Взрывная волна изогнула корпус корабля, контузив почти всех находившихся на постах верхней палубы. По левому борту, в районе 159–200 шпангоутов, разошлись швы. В эсминец хлынула вода, полностью затопив 5-й погареб, коридор левого гребного вала и нефтяную цистерну левого борта. В 20:23 три «Ю-88» совершили пятую за эти сутки атаку на «Свирепый». Сброшенные ими бомбы, упав метрах в 30 от эсминца, привели к смещению и

---

\* В данном случае угол пикирования составил 75 градусов.



*Эсминец «Свирепый»*

излому левого вала. Аварийные группы с трудом приостановили распространение воды через подводные пробоины и разошедшиеся швы.

17 июля «Свирепый» был трижды атакован пикировщиками противника. (13:34 – двумя «юнкерсами», 14:47 – двумя и 20:30 – тремя самолетами). Яростным зенитным огнем атака была отбита: «юнкерсы» не пробились через завесу и ушли, не сбросив бомб.

18 июля «Свирепый» перешел к острову Виртсу, поддерживая артиллерийским огнем высадку десанта. В 19:40 на корабле было принято радио со «Стерегущего», ведущего вместе с «Сердитым» бой в южной части Рижского залива. «Свирепому» приказывалось срочно прибыть на помощь. «Свирепый» полным ходом пошел в сторону Рижского залива, но по пути на эсминце вышел из строя гирокомпас и корабль вынужден был вернуться на якорную стоянку у острова Хейнланд.

19 июля на якорной стоянке «Свирепый» был восемь раз атакован самолетами противника (05:08, 06:45, 09:48, 10:00, 11:48, 14:05, 17:05 и 17:10). Плотным огнем эсминца и других стоявших в проливе кораблей, пи-



кировщики были отогнаны, не получив возможности войти в пике и сбросить бомбы. Между тем, повреждения корабля требовали срочного докового ремонта. Однако командование упорно продолжало держать «Свирепый» и другие эсминцы на неохраняемой якорной стоянке, все еще надеясь нанести сокрушительный удар по судоходству немцев в Рижском заливе.

Вечером 19 июля «Свирепый» перешел на якорную стоянку южнее острова Хейнланд, а в 00:20 20 июля сигнальщики «Свирепого» обнаружили в проливе Муховеин торпедные катера противника. Эсминец открыл огонь с дистанции 30 кабельтовых орудиями главного калибра. После 14 залпов торпедные катера отвернули и, укрывшись дымовой завесой, скрылись.

Утром 20 июля «Свирепый», наконец, получил разрешение вернуться в Таллин, поскольку из-за близких разрывов авиабомб и стрельбы орудиями главного калибра поврежденные швы обшивки разошлись еще в нескольких местах, увеличив поступление воды внутрь корабля.

В тот же день капитан-лейтенант Мазепин привел «Свирепый» на главную базу флота, где эсминец сразу же приступил к выгрузке боезапасов, топлива и снаряжения перед постановкой в док для ремонта.

25 июля «Свирепый» был поставлен в плавдок, где ремонтировался до 1 августа. После докования, приняв боезапас, «Свирепый», главным образом, стоял на якорю на Таллинском рейде, где экипаж, продолжая доводить эсминец «до ума», включился в оборону города, проведя уже 25 стрельб главным калибром по немецким позициям.

Над рейдом и городом под темным покрывалом августовской ночи стояла неестественная тишина. После дневной канонады, не прекращающейся ни на минуту, эта неестественная тишина вызывала не успокоение, а еще большую тревогу. Всполохи пожаров высвечивали низкие тучи, нагнанные все усиливающимся северо-во-



сточным ветром. Ветер нагонял волну, с шумом разбивавшуюся о волноломы.

00:55

Адмирал Пантелеев взглянул на офицеров своего штаба. В небольшой каюте на «Виронии» собрался мозг КБФ: офицеры, чьи знания и опыт обеспечивали всю жизнедеятельность столь сложного и хрупкого организма, каким является военно-морской флот, особенно в дни неудач, поражений и катастроф. Капитаны 1-го ранга Питерский, Пилиповский, Кудрявцев, полковники Ильин и Фрункин. Вкратце доложив адмиралу свои соображения, все они высказывались в пользу южного фарватера. Да, у фарватера есть свои недостатки. Он проходит близко к береговой черте, занятой противником. Но что значит 200 миль побережья, занятого противником? Это ведь не значит, что немцы уже успели оборудовать на побережье двенадцатидюймовые береговые батареи. Все что они смогут сделать, да и то если успеют, это выдвинуть на некоторых участках полевую артиллерию, которая легко будет подавлена огнем кораблей. Пока есть сведения, что по всей линии побережья, на меридиане Юминды, действует одна батарея. Эту батарею можно заранее нейтрализовать. Средств для этого достаточно. Узость фарватера, недостаточные глубины для маневрирования крупных кораблей при налете с воздуха. Это существенный недостаток. Но на центральном фарватере, практически, возможность подобного маневра будет столь же, если не более, ограничена из-за большой минной опасности, что хорошо продемонстрировала проводка последних конвоев.

Из-за недостатка тральщиков ширина протральной полосы будет весьма узкой. Едва ли эта полоса будет шире, чем на южном фарватере. Зато преимущества этого фарватера очевидны. Он прикрыт нашими минными полями. Противник знает это и не рискует, насколько это известно, посылать туда свои заградители. Путем



постановки перед прорывом дополнительных минных заграждений можно будет надежно прикрыть фарватер от любого проникновения подводных лодок и тем более крупных боевых кораблей противника. Чтобы балтийская эскадра немцев дотянулась до южного фарватера, противнику необходимо провести крупнейшую минно-тральную операцию, на что у него нет ни времени, ни средств.

Центральный фарватер, хотя и представляет кратчайший путь в Кронштадт, кишит минами, которые, как уже отмечалось, эффективно протралить вряд ли удастся. Кроме того, при следовании этим фарватером левый фланг флота не будет достаточно обеспечен от возможных ударов надводных кораблей противника. Достаточно взглянуть на карту, чтобы увидеть, как легко будет, скажем, тому же «Тирпицу» занять позицию для эффективного поражения наших кораблей, в то время как свои и чужие минные поля не дадут нам возможности атаковать линкор противника силами эскадренных миноносцев.

О северном фарватере и говорить нечего. Хотя минная опасность там резко понижается, но вероятность боя с немецкими надводными кораблями столь же резко увеличивается. А это, как ни крути, будет означать полный разгром флота. Силы слишком неравны. Прекрасную возможность на северном фарватере получают и подводные лодки противника, а ночью и торпедные катера, которые без труда добьют поврежденные днем корабли. При этом все прикидки сделаны с учетом того, что боевые корабли пойдут на прорыв одни. Если же придется тащить за собой транспорты, набитые людьми и грузами, то все уже перечисленные негативные факторы станут еще более острыми.

Адмирал Пантелеев был полностью согласен со своими подчиненными – южный фарватер представлялся для прорыва наиболее оптимальным. Он только спросил: не забыли ли его офицеры, что южный фарватер закрыт для



плавания специальным приказом маршала Ворошилова еще 9 августа? Капитан 1-го ранга Пилиповский, явно выражая мнение остальных, ответил адмиралу, что они этого не забыли, но фарватер закрыт для постоянного плавания одиночных торговых судов, что, конечно, очень опасно, если учесть, что все побережье захвачено противником. Но тут-то речь идет о прорыве. Поэтому в данном случае можно этот приказ и нарушить.

Выслушав мнение штабных и еще раз просмотрев карты с различными вариантами возможных путей прорыва, Пантелеев буркнул: «Решим сегодня на Военном Совете».

*01:00*

Флагманский артиллерист ОЛС капитан 2-го ранга Сагоян сидел за столом кают-компания эскадренного миноносца «Скорый», задумчиво помешивая ложечкой остывший чай. Затишье, неожиданно наступившее на сухопутном фронте, позволило на несколько часов понизить уровень боеготовности на борту эсминца, который до позднего вечера, сменив канонерскую лодку «Амгунь», вел огонь по берегу, поддерживая откатывающуюся к городу 22-ю дивизию НКВД на правом фланге обороны. Несколько офицеров «Скорого» спали на диванах и в креслах кают-компания. Некоторые разошлись по каютам, где спали не раздеваясь и не разбирая коек.

Сагояна очень беспокоили эти корабли «майско-июньского призыва», как их называли, имея в виду, что они не прошли ни полного цикла боевой подготовки, ни полного цикла сдаточных испытаний. Поэтому капитан 2-го ранга Сагоян постоянно посещал эти корабли, контролируя работу артиллерийских офицеров и комендоров, давая указания по новым, проверенным на боевом опыте, методикам повышения уровня боевой подготовки комендоров и управляющих огнем офицеров. А дел у капитана 2-го ранга Сагояна было по горло, что вполне понятно, если учесть, что Таллин, если еще и не был взят



немцами, то исключительно благодаря непрерывному артиллерийскому огню кораблей, поскольку никакой линии сухопутной обороны уже два дня фактически не существовало. Командование 10-го корпуса утратило возможность управления своими частями. Разрозненные части 10-й, 16-й и 22-й дивизий перемешались с многочисленными отрядами морской пехоты. Никто уже не знал, кто кому подчинен, кто кем командует, кому докладывать, от кого получать приказы. Впрочем, приказ был один – держаться. Но весь этот пехотный бардак, конечно, сказался и на действиях артиллерии.

Еще в период подготовки к обороне Таллина с 10 июля по 7 августа была разработана четкая система артиллерийской поддержки сухопутных войск. Централизованное управление морской артиллерией должно было вестись с РКП штаба сухопутной обороны, где заместителем командующего был назначен флагманский артиллерист КБФ капитан 1-го ранга Фельдман. К нему должны были поступать заявки сухопутных частей, которые после проверки распределялись: для корабельной артиллерии – через флагманского артиллериста ОЛС, то есть через Сагояна, для береговой – через начальника артиллерии береговой обороны базы майора Скородумова. Капитан 2-го ранга Сагоян в ходе этой подготовки проделал гигантскую работу. Была пересмотрена диспозиция боевых кораблей на внутреннем рейде, оборудованы 9 якорных огневых позиций, предусмотрены районы маневрирования кораблей на внешнем рейде. Совместно с флагманским штурманом ОЛС капитаном 3-го ранга Родичевым и гидрографической партией была произведена точная топографическая привязка якорных огневых позиций кораблей для стрельб с закрытых огневых, подготовлены огневые планшеты стрельбы, определены секторы обороны для каждого корабля.

Совместно с начальником артиллерии 10-го корпуса полковником Макаровым была разработана плановая таблица взаимодействия, плановые таблицы огня,



система целеуказания, схема связи и таблицы условных сигналов. Были организованы и развернуты наземные и подвижные наблюдательно-корректировочные посты для кораблей и береговых батарей. Часть кораблей и береговых батарей провели практические стрельбы с пристрелкой рубежей в заданных секторах обороны. Для систематического огневого содействия сухопутным войскам на приморском фланге был выделен отряд огневой поддержки в составе канонерских лодок «Москва» и «Амгунь» под командованием капитана 2-го ранга Антонова.

Вся эта продуманная система, конечно, очень быстро разладилась. Откатывавшийся назад фронт, уже прорванный во многих местах, а кое-где обойденный с флангов, представлял из себя слоеный пирог, уже даже отдаленно не соответствуя всем тщательно составленным планам, схемам и таблицам. Совершенно стихийно родилась новая система. Командиры пехотных подразделений от взводов и рот, не докладывая никому из своего непосредственного или прямого начальства, связи с которыми, как правило, не было, просто обращались к местному корректировщику, а тот уже «заказывал» артогонь. Ничего подобного не было уже никогда и нигде в течение всей войны, когда согласование огневой поддержки боевых кораблей шло уже на уровне армейских штабов и штаба флота...

Капитан 2-го ранга Сагоян остался доволен действиями «Скорого» по поддержке сухопутных войск. Флагманский артиллерист особо отметил командира группы управления артиллерийским огнем «Скорого» инженер-капитана Ежова. Этот молодой офицер за три месяца до начала войны с отличием и золотой медалью окончил Военно-Морскую академию, блестяще защитив дипломный проект, и был оставлен в адъютантуре.

Война застала Ежова во время стажировки на эсминце «Скорый». Он категорически отказался вернуться в Академию, оставшись на эсминце.





На «недоведенном до ума» эсминце Ежов в рекордно короткий срок добился отличной подготовки и слаженной работы личного состава центрального артиллерийского поста корабля. Совместно со старшим артиллеристом эсминца старшим лейтенантом Егоровым Ежов разработал новую систему эффективной стрельбы на поражение береговых целей, столь эффективную, что капитан 2-го ранга Сагоян решил внедрить ее на всех кораблях, организовав для этой цели специальный семинар артиллерийских офицеров и управляющих огнем...



*Командир группы  
управления  
артиллерийским огнем  
эсминца «Скорый»  
инженер-капитан  
М. Е. Ежов*

Допив остывший чай и взяв фуражку, Сагоян поднялся на мостик. Командир «Скорого» капитан 3-го ранга Баландин, штурман корабля старший лейтенант Мушников и военком Карликов о чем-то вполголоса переговаривались.

— Тихо? — спросил Сагоян.

— Пока тихо, — ответил командир «Скорого», посмотрев на светящийся циферблат часов. — Где-нибудь к концу вахты начнется.

01:05

«Таллин. Трибуцу, Пантелееву, Смирнову.

Решением Ставки вам надлежит немедленно приступить к эвакуации в Ленинград флота, гарнизона и имущества. Все, не подлежащее эвакуации, подлежит уничтожению.



Главком Северо-Западного направления,  
26 августа 1941 года.  
Передана в 00:07. Принята в 00:15.  
Расшифрована в 00:25. Доложена в 00:42.  
Номер квитанции 192/8».

Адмирал Трибуц отлично понимал, что эта радиogramма отнюдь не последняя. Сейчас они посыпятся как из решета. Причем каждая следующая будет опровергать предыдущую и в итоге, конечно, решение придется принимать ему самому. Интересная формулировка: «Все, не подлежащее эвакуации, подлежит уничтожению». Не означает ли это, что ему надлежит уничтожить Таллин и все его население, а также и тех своих людей, которым не хватает места на транспортах? Если флот пойдет с транспортами, то вероятность гибели и тех, и других очень сильно возрастает. Надо бы основные боевые корабли пустить северным фарватером и прорваться на полной скорости в Кронштадт. А транспорта с охранением из канлодок и морских охотников провести южным фарватером. Но пока еще принимать какие-либо решения рано. Неизвестно, чем его еще порадуют следующие инстанции, которым он подчинен: из Ставки, Наркомата ВМФ и штаба Северо-Западного направления. Все это неизвестно, но часа два поспать просто необходимо. Приказав адъютанту ни под каким видом не будить его ранее трех часов ночи, адмирал снял китель и, с удовольствием растянувшись на диване в своем салоне на «Пикере», уснул первый раз за более чем двое суток:

*01:10*

Старший лейтенант Амелько – командир учебного судна «Ленинградсовет» – с наслаждением подставил свое лицо под все усиливающиеся порывы холодного ветра. Один из самых молодых командиров КБФ командовал самым старым кораблем флота. Во всяком случае, в таллинских гаванях не было ни одного кораб-



ля, который был бы старше «Ленинградсовета». Даже ветеран «Амур» был моложе. Но тут не надо забывать, что если «Амур» уже не имел машины и являлся в сущности просто плавскладом, то «Ленинградсовет», несмотря на свой более чем почтенный возраст, был еще на ходу и в строю.

Корабль был введен в строй еще в XIX веке, 13 мая 1896 года, как учебное судно специальной постройки и был назван «Верный». В придачу к паровой машине тройного расширения «Верный» имел полное парусное вооружение корвета и в молодости мог развивать скорость до 11 узлов. Предназначался «Верный» для практического обучения матросов и унтер-офицеров артиллерийских специальностей, а потому и был весьма солидно вооружен, имея при водоизмещении 1287 тонн восемь 75-мм орудий, два 47-мм и два 37-мм орудия, а также пулемет. Из кампании в кампанию «Верный» мирно плавал по Балтике, готовя комендоров для боевых кораблей. Существовали планы его переоборудования в минзаг, но планы эти не осуществились, и в Первую мировую войну «Верный» сначала служил плавказармой, а затем был переоборудован в плавбазу подводных лодок.

1917 год застал «Верного» в Биорке. В ходе осуществления большевистского заговора по захвату власти в стране «Верный» пришел в Кронштадт и, взяв на борт две роты матросов под командованием Кузнецова-Ломанина, направился в Петроград, где 25 октября в 20:15 встал на якорь у Николаевского моста, приняв активное участие в перевороте.

В последующие годы «Верный» служил в качестве базы эсминцев, плавказармы фортов, брандвахты ОРК, плавбазы подводных лодок. В 1923 году судно переименовали в «Петросовет», поскольку над ним взял шефство Петроградский совет. Так что 1 января 1925 года старое учебное судно автоматически стало «Ленинградсоветом».

Летом 1927 года плавбаза «Ленинградсовет» была передана для штурманской практики слушателей парал-



лельных классов и курсантов Военно-Морского училища им. Фрунзе, совершив поход Кронштадт–Вибси–Кронштадт. «Ленинградсовет» более всего подходил именно для такого использования, поскольку, несмотря на возраст, был очень хорошо оснащен навигационными приборами. На нем имелись курсограф, авторулевой, четыре лага и другие приборы, необходимые для обучения штурманов. По ходатайству военно-морских учебных заведений «Ленинградсовет» был передан училищам для постоянного использования в качестве учебного судна. Из первых трех эхолотов, поступивших на флот, один был передан на «Ленинградсовет» (второй – на линкор «Октябрьская революция», третий – на крейсер «Профинтерн»). «Ленинградсовет» первым на флоте получил гирокомпас – сначала английский типа «Сперри», а затем отечественный ГО-3. Более современным стал и внешний вид корабля. Парусный рангоут был давно снят, дымовая труба кокетливо скошена назад, фок-мачта ликвидирована. Давно отсутствовал и бушприт. Именно таким и увидел «Ленинградсовет» шестнадцатилетний курсант Амелько в 1931 году, только что поступивший на штурманский факультет Военно-Морского училища им. Фрунзе.

Курсантам первого курса предстоял на «Ленинградсовете» дальний, по понятиям того времени, поход: по Балтике вокруг Гогланда и Готланда. За годы учебы старый корвет порядком надоел курсанту Амелько. С палубы старого ветерана он с вождением смотрел на новые эсминцы и лидеры, идущие в море с судостроительных заводов, мечтая служить на этих мощных и быстроходных кораблях, которым, казалось, самой судьбою было предназначено пронести по всему миру знамя пролетарской революции. Закончив училище, Амелько думал, что распрощался навсегда со старым учебным судном. Но судьба распорядилась иначе.

В 1939 году Амелько был назначен штурманом «Ленинградсовета», а в 1940 году стал командиром учебно-



го судна, тринадцатым командиром за все время службы корабля.

В зимнюю войну с финнами нашлась работа и такому старику, как «Ленинградсовет». Амелько командовал высадочными средствами при захвате острова Сескар и совершил поход на Ханко.

17 июня, находясь в Таллине, Амелько получил приказ привести судно в полную боевую готовность и срочно возвращаться в Кронштадт. В первые же дни войны «Ленинградсовет» в соответствии с мобилизационным планом был переоборудован в штабной

корабль и плавбазу бригады шхерных кораблей и уже 27 июня прибыл в Транзунд, где сосредоточивался отряд.

Однако вскоре по требованию адмирала Ралля «Ленинградсовет» был отозван из Транзунда, став штабным кораблем «Восточной позиции», а 4 августа корабль прибыл в Таллин, где штаб адмирала Ралля перебрался на «Амур», а «Ленинградсовет» стал плавбазой дивизиона катерных тральщиков и плавказармой для различных спешно формируемых частей морской пехоты...

Накануне старшему лейтенанту Амелько весьма прозрачно намекнули в штабе минной обороны, что в случае получения приказа на прорыв в Кронштадт «Ленинградсовет» придется взорвать, поскольку у такого старика нет никаких шансов уцелеть в таком прорыве при парадной скорости 9 узлов. Как ни жаль было Амелько своего старика, с которым была связана вся его морская биография, он понимал, что штабные правы. Да ему самому уже надоело командовать плавказармой.



*Командир корабля  
«Ленинградсовет»  
старший лейтенант  
Н. Н. Амелько*



01:15

Матрос Григорьев пришел в себя от боли. Все тело колело и жгло, во рту пересохло, страшно хотелось пить. К тому же его бил озноб. С трудом открыв глаза, он обнаружил, что лежит на топчане в каком-то тускло освещенном помещении, как ему показалось, без окон, похожем на подвал. Память медленно возвращала ему все произошедшее накануне. Но связной картины не получалось. Почему он не на крейсере? Где он находится? Как он сюда попал? Огромным усилием он приподнял голову. Вокруг вповалку, кто на топчане, кто на шинели, кто просто на голом полу — лежали раненые.

Они стонали, хрипели, что-то выкрикивали несвязное, бредили. Рядом с ним лежал Дима Федоров. Лежал на спине тихо, с закрытыми глазами. Не бредил и не стонал, как в кают-компании «Кирова». Григорьев так и не понял, что его друг уже давно умер. Голова его снова упала на топчан. Хотелось попросить пить, но вместо слов из его горла вырвался какой-то хрип. Матрос снова попытался приподняться, оперся на раненую руку, она подвернулась, острая боль пронзила все тело. Ему казалось, что он закричал, падая в какую-то бездну, не понимая, что на него просто снова обрушилось спасительное беспомощное...

Но боль снова привела его в чувство. Димы рядом уже не было. Во рту он почувствовал теплую влагу и только тогда понял, что его поят водой из фляги. Чей-то голос сказал: «Не раскисай, браток. Поцарапало тебя только. Через пару недель все заживет». И снова наступило забытие, но это был уже сон.

01:20

В своей каюте на «Виронии» полковой комиссар Вишневский читал книгу академика Тарле «Наполеон». Настроение было самое мрачное. Потому он и читал. Все знали, что если Вишневский читает, значит, он в самом плохом настроении, ибо во всех других на-



строениях он не читал, а писал. Исписанные нервным почерком листки и блокноты грудой лежали на столе каюты. Таким энтузиастическим натурам, к которым принадлежал Вишневецкий, плохое настроение свойственно редко. Для воодушевления восторга и энтузиазма масс всегда необходимо бодрое и хорошее настроение. Даже находясь в самом скверном расположении духа, Вишневецкий никогда не позволял, чтобы это видели посторонние. Все всегда правильно, все всегда верно, победа всегда будет за нами. Он лгал всю жизнь и, самое главное, лгал себе.

Всего час назад он вернулся с передовой, пробираясь через перегороженные баррикадами улицы города. На его бодрый вопрос: «Ну, как тут у вас дела?» – какой-то старшина, командовавший остатками того, что когда-то было батальоном морской пехоты, пожаловался, что из-за отсутствия сплошного фронта немцы, хорошо разведав дыры в обороне, просачиваются в тылы небольшими группами, там объединяются в силы, иногда до двух рот, и бьют с тыла. А что если они так накопят в тылу полк или больше? Что тогда делать?

Ни минуты не колеблясь, Вишневецкий ответил: «Как что делать?! Биться! Такая же картина была в Мадриде во время боев. Целые подразделения фашистов умудря-



*Всеволод Вишневецкий*



лись пробиваться через боевые порядки республиканских войск. И что же? Кто-нибудь отходил? Нет! Фашистов вылавливали, обезвреживали, а линию фронта держали на крепком замке».

Оборванные, небритые и голодные матросы, видимо, ждали от полкового комиссара Вишневого чего-то другого, а потому угрюмо молчали. А сам Вишневский неожиданно для себя подумал: «Что он несет! Разве удалось удержать Мадрид? Разве ему и многим его коллегам журналистам-полукомиссарам и полуразведчикам не пришлось бежать из Испании, прихватив с собой испанский золотой запас и разбазарив богатейшие сокровища национальных музеев? Кто-нибудь из них хоть намекнул в своих трескучих публикациях о том ужасе, свидетелями которого они были в Испании? Сейчас, когда все гибнет и рушится в их собственной стране, не является ли это возмездием за то, что они творили в Испании? Да разве только в Испании... А Западная Украина? А Бессарабия? А Эстония, где они сейчас попали в смертельную мышеловку?»

Вишневский сам испугался этих мыслей. Он знал, какая судьба постигла большинство журналистов, вернувшихся из Испании. Он хорошо знал, почему уцелел он сам, а потому не позволял себе даже в мыслях опускаться в бездну страшного прошлого и реального настоящего. А тут сорвался. Мысленно, конечно. Но это испортило ему настроение так, как будто его мысли были зафиксированы, запротоколированы и завтра, а может быть и сегодня, будут поданы куда следует с соответствующими резолюциями.

Пересиливая себя, Вишневский читал академика Тарле: «Пий VII панически боялся Наполеона и считал его насильником и грабителем. Наполеон же не верил ни одному слову Пия VII и считал его интриганом и лжецом. Такого мнения они держались друг о друге еще до того, как начались между ними переговоры, и после того, как переговоры окончились, и дальше, до самой смерти,





ни разу серьезно не усомнились в правильности взаимной оценки».

Вишневский резко захлопнул книгу, встал и вышел из каюты, сам не зная зачем. Гул возбужденных голосов доносился из соседнего помещения, где скопом жили и работали корреспонденты различных газет пониже рангом, чем он. Пренебрегая стуком в дверь, Вишневский вошел в помещение. Корреспонденты, сидя на койках и банках, громко смеялись, что-то обсуждая. Тут были Михайловский, Тарасенков, известные поэты Инге, Браун и Гейзель, недавний редактор журнала «Литературный Современник» Князев, молодой прозаик Соболевский и известный на всю страну литературовед, профессор Цехновицер.

Профессор рассказывал, как прибыв в батальон морской пехоты для «уставной пропаганды», он обнаружил там полное отсутствие командиров и, взяв в руку гранату, с которой не умел обращаться, повел моряков в атаку. Неизвестно, что в этом было смешного, но сам профессор и слушавшие его весело хохотали.

Филипп Князев поведал своим коллегам, что баррикады на улицах строятся вовсе не для уличных боев, а для фильтрации людей при эвакуации города: кого пропускать в гавани, а кого нет.

Вишневский хотел строго одернуть Князева: как он может говорить об эвакуации, когда есть приказ стоять насмерть. Но вместо этого просто спросил: «Все травите?» — и, не говоря больше ни слова, вышел из каюты.

### 01:25

Капитан Тихонов и его старпом Абросимов стояли на мостике плавмастерской «Серп и Молот», тревожно вслушиваясь в неправдоподобную тишину. Старая плавмастерская стояла в углу Минной гавани, а с обеих бортов ее, как утята около мамки, гнездились пришвартованные друг к другу подводные лодки.

Судно было построено еще в 1900 году в Англии в качестве грузового парохода с экзотическим названием



«Гурджистан». Русское Морское ведомство в разгар войны с Японией поняло ценность специально оборудованных плавмастерских для поддержания в строю боевых единиц флота и повсюду начало искать подходящие суда, которых катастрофически не хватало. Присмотрев «Гурджистан», морское ведомство планировало переоборудовать пароход в плавмастерскую для эскадры адмирала Небогатова, которой было суждено почти в полном составе угодить в плен к японцам. К счастью, переговоры с англичанами, которые никогда, а в те годы тем более не желавшими какого-либо усиления русского флота, затянулись, и договор о продаже судна удалось подписать только в конце мая 1905 года, когда полностью уничтоженный на Дальнем Востоке флот уже перестал нуждаться в каком-либо усилении.

Но любой конец – это всегда начало. В очередной раз уничтоженный флот начал стремительно возрождаться, и приобретенный английский пароход был 10 июня 1905 года включен в списки флота и назван «Ангара».

Судно было оборудовано в прекрасную плавмастерскую по образцу героической «Камчатки», погибшей в Цусимском бою. Механический, кузнечный и литейный цеха делали «Ангару» бесценной для обеспечения без отправки на завод ремонта стареющих и вечно ломающихся кораблей русского флота.

Смерч большевистского переворота протащил «Ангару» через ледяные торосы Финского залива на пути из Гельсингфорса в Кронштадт, где в последующие годы, когда красный паралич сковал большинство заводов, плавмастерская подобно кислородной подушке продлевала слабеющее дыхание умирающему ДОТу.

После Кронштадтского мятежа было решено, что название «Ангара» является слишком легкомысленным для пролетарского предприятия, пусть плавучего, но все-таки завода. Поэтому в канун нового, 1922 года плавмастерская получила новое звучное название «Серп и Молот», продолжая выполнять ремонтно-восстановитель-



ные работы на тех кораблях старого флота, которые еще каким-то образом было возможно вытащить из состояния ржавого металлолома. Две дымящие трубы – одна парходная, а вторая – литейно-кузнечного цеха – были в те годы единственным признаком жизни над мертвыми рейдами Кронштадта.

Стремительное строительство сталинского флота, особенно поточный ввод в строй новых серий подводных лодок, очень остро поставил вопрос материально-технического и тылового обеспечения. Строившиеся на «ура» подводные лодки требовали постоянного ремонта, и бывшая «Ангара» превратилась в плавбазу и плавмастерскую подводных сил КБФ, обслуживая, впрочем, при необходимости и другие корабли.

Начало войны застало «Серп и Молот» в Таллине. Рабочие плавмастерской во главе с воентехником 3-го ранга Гуриным, работая без сна и отдыха, были не в состоянии обеспечить ремонт избитых и искореженных подводных лодок, возвращающихся из боевых походов.

А у капитана Тихонова были свои заботы. Огромная плавмастерская водоизмещением почти в 6000 тонн и длиной 107 метров с ошвартованными по бортам подводными лодками занимала весь юго-западный угол Минной гавани, представляя прекрасную цель для самолетов и артиллерии противника. Одно удачное попадание снаряда могло вывести плавмастерскую из строя навсегда, а одна удачно попавшая бомба могла уничтожить и само судно, и стоявшие у его бортов подводные лодки.

Напрасно капитан 1-го ранга Египко просил разрешения, пока не поздно, перебазировать «Серп и Молот», учитывая его большую ценность и уникальность (в составе флота не было больше подобных судов), в Кронштадт вместе с лодками своей бригады. Адмирал Трибуц разрешения не давал.

Каждый день для капитана Тихонова был пыткой, каждый рассвет он считал последним. К счастью, немцы, сконцентрировав удары своей авиации и артиллерии



против кораблей артиллерийской поддержки, мало обращали пока внимания на вспомогательные суда, считая, что те все равно никуда не денутся. Еще 10 августа капитан Тихонов подал рапорт капитану 1-го ранга Египко перевести плавбазу, учитывая ее большую уязвимость от атак с воздуха, в какую-нибудь из многочисленных бухт прибрежных островов или архипелага. Египко передал рапорт по команде, и единственным результатом стала установка на плавмастерской двух пулеметов ДШК, сиротливо торчавших на носу и на корме стоявшего без хода судна. Это напоминало пистолет в кармане у паралитика.

Крепчавший ветер раскачивал стоявшие у борта подводные лодки. Скрипели тросы, а грохот чеканных молотов и кувалд казался удивительно мирным. На всех лодках кипели ремонтные работы. Работали и все цеха плавмастерской.

Тихонов отправил Абросимова отдыхать, а сам вместе с вахтой остался на мостике. На сердце было тревожно. Более всего пугала тишина. Не к добру.

01:35

Капитан-лейтенант Петров – командир подводной лодки «Щ-307» – со всеми офицерами лодки сидел за столом в крошечной кают-компании. За столом царило радостное, возбужденное настроение. Все офицеры и матросы чувствовали себя героями. Еще бы! «Щ-307» утопила немецкую подводную лодку «У-144», и совсем недавно в штаб бригады пришло подтверждение, что это именно так и произошло. На флагманской лодке «С-5», где разместились штаб капитана 1-го ранга Египко, капитана-лейтенанта Петрова и его комиссара старшего политрука Заикина горячо поздравляли с успехом, а в кают-компании «Щ-307» быстренько организовали импровизированный банкет, пустив по кругу флягу со спиртом.

Но ни в штабе бригады, ни на самой «Щ-307» еще не могли правильно оценить этого события. «У-144» была



первой подводной лодкой противника, потопленной кораблями КБФ, но, увы, первой из четырех, уничтоженных за всю войну. Пройдет почти ровно три года, прежде чем старший лейтенант Коленко на своем катере-охотнике уничтожит на Балтике еще одну немецкую лодку – «У-250». Хотя знает он, к чему приведет эта его победа, сто раз бы подумал, совершать свой подвиг или нет\*.

Но это еще в далеком и совершенно темном будущем. Никто и представить себе тогда не мог, что война продлится четыре года. А пока на лодке «Щ-307» царило ликование. Снова и снова вспоминались события еще совсем недалекого 10 августа. А дело было так.

Подводная лодка «Щ-307» вступила в строй в августе 1935 года, принадлежа к серии У-бис-2, имея 700 тонн подводного водоизмещения и шесть 533-мм торпедных

---

\* Уничтоженная старшим лейтенантом Коленко «У-250» была вскоре поднята, и обнаруженные на ней секретные немецкие акустические торпеды переданы для изучения союзникам. Этот, казалось бы, совершенно обычный военный эпизод стал причиной новой волны чисток на флоте, в ходе которых был снят с должности нарком Кузнецов, арестованы его ближайшие заместители, и сотни прошедших войну офицеров изгнаны со службы. Что же касается самого Коленко, то поскольку его имя постоянно мелькало в следственных протоколах как лица, создавшего «эпизод преступления», то есть потопившего немецкую подводную лодку, его фамилию запомнили, но в связи с чем она упоминалась – забыли.

В итоге у всех утвердилась мысль, что Коленко причастен к гнусной измене адмиралов. Кроме того, в процессе следствия был распространен слух, что торпеды были похищены прямо с немецкого завода нашими доблестными чекистами, а мерзавцы-адмиралы провалили всю нашу шпионскую сеть, передав торпеды союзникам. При этом уже никто не мог понять, какую же роль тут играл старший лейтенант Коленко.

В результате офицерская карьера Коленко была погублена. Его тихо выпихнули в отставку и он долгие годы работал скромным художником-оформителем в Военно-морской библиотеке.

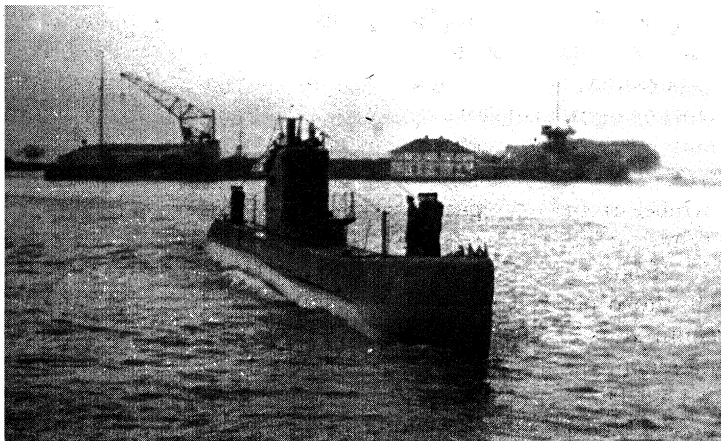


аппаратов. При закладке лодка была названа «Треской», что впоследствии вызвало немало ехидных шуточек.

В начале августа «Щ-307» патрулировала на линии Либава–Виндава. Ночью, когда лодка заканчивала зарядку аккумуляторов, была получена радиограмма из штаба бригады с приказом о немедленном возвращении на базу. В радиограмме говорилось, что у пролива Соэлозунд лодку будут ожидать тральщики. Подчиняясь приказу, «Щ-307» оставила позицию и взяла курс на Таллин. С рассветом 10 августа лодка погрузилась и продолжала переход в подводном положении, опасаясь налета авиации.

День уже заканчивался, когда «Щ-307», миновав оставшийся справа Сааремаа, подошла к проливу Соэлозунд. Вахтенный офицер штурман лодки старший лейтенант Никитин внимательно осмотрел в перископ горизонт. Лодке предстояло выйти на Кассирский плес мелководным фарватером, пролегающим между островами Моонзундского архипелага Сааремаа и Хиума, а далее – следовать Моонзундом в Таллин.

Горизонт был чист и только справа по курсу чернел какой-то предмет, вначале принятый Никитиным за боч-



*Подводная лодка «Щ-307»*



ку. Но присмотревшись внимательнее, штурман опознал рубку подводной лодки. Немедленно вызванный в центральный пост капитан-лейтенант Петров прильнул к перископу. Действительно, подводная лодка. Но чья? Лихорадочно полистали справочник. Рубка похожа на те, что у немецких лодок VII серии.

А вдруг своя? Но своих в этом районе вроде не должно быть.

Петров приказал готовиться к торпедной атаке.

Неожиданно неизвестная подводная лодка, стоявшая бортом к корме «Щ-307», дала ход и изменила курс. Создалось впечатление, что немцы (если это были немцы) также обнаружили «Щ-307» и начали маневрирование, чтобы самим выйти в атаку. «Щ-307» осторожно начала сближение. Неизвестная лодка снова остановилась, видимо, прослушивая гидроакустикой обстановку. «Щ-307» нырнула на глубину 15 метров и, совершив маневр под водой, снова всплыла под перископ. Неизвестная лодка снова оказалась бортом к корме «Щ-307».

В 22:20 с дистанции трех кабельтовых были выпущены две торпеды из кормовых аппаратов. Через 40 секунд на «Щ-307» услышали мощный взрыв. Петров приказал полностью всплывать. Поверхность моря покрывал соляр, в котором плавали спасательные пояса, предметы обмундирования, какие-то бумаги и книги. Капитан-лейтенант Петров приказал выловить из воды несколько книг. Хищные готические буквы рассеяли все сомнения – уничтожена подводная лодка противника. Книги предъявили в штабе, чтобы там сразу же не устроили истерики по поводу потопления собственной подводной лодки...

И вот пришло подтверждение. Потоплена «У-144». Немного разочаровывало то, что это была лодка не VII серии, как ее опознали на «Щ-307», а серии ПД – маленькая лодка водоизмещением 364 тонны и экипажем 25 человек. Но это легкое разочарование не умаляло радости победы, тем более, как выяснилось позднее, «У-144» успела наделать на Балтике немало бед...



Капитан-лейтенант Петров со своими офицерами поднялись на рубку покурить. Холодный ветер приятно обдувал разгоряченные лица. Слева в темноте возвышалась громада «Серпа и Молота». Впереди «щук», также ошвартовавшись друг к другу, стояли «малютки», прижавшись к высоким бортам плавмастерской...

01:40

Командира подводной лодки «М-98» капитан-лейтенанта Беззубикова не покидало чувство обреченности. Его «малютка» стояла пришвартованной к громаде «Серпа и Молота», у самого левого борта плавмастерской.

«М-98» вошла в строй в июле 1940, принадлежа к самой многочисленной XII-й серии подводных лодок, включающих 45 единиц. Имея 254 тонны подводного водоизмещения, 2 носовых 533-мм торпедных аппарата, 45-мм орудие и экипаж из 22 человек, лодки этой серии специально предназначались для действий в таких мелководных бассейнах со сложными фарватерами, как Балтика. В концепции использования подобных лодок была и идея проникновения в гавани противника, на охраняемые стоянки и рейды. Другими словами, лодки типа «М» должны были выполнять в меру возможностей задачи океанских и сверхмалых подводных лодок. Возможно, если бы этими лодками лучше управляли, они проявили бы свой так и нераскрытый за всю войну потенциал...

21 июля 1941 года капитан-лейтенант Беззубиков вывел свою лодку из бухты Триги на северном побережье Эзеля. Впереди шла однотипная «М-94» под командованием старшего лейтенанта Дьякова. Вслед за тремя катерными тральщиками лодки шли проливом Соэла-Вяйн, направляясь в Балтийское море.

Сложный фарватер пролива был преодолен, и тральщики повернули обратно. Лодки продолжали идти в надводном положении, не подозревая, что следуют в капкан, расставленный противником. Маленькая, но хищная,





как пиранья, немецкая подводная лодка «У-149» ждала их на выходе из пролива, находясь в подводном положении, несмотря на очень малую глубину.

Часы в центральном посту «М-98» показывали 07:55, когда над кормой «М-94» поднялся огромный столб воды и донного ила, и грохот взрыва резкой волной ударил по барабанным перепонкам капитан-лейтенанта Беззубикова и всех стоявших на рубке «М-98». Лодка мгновенно затонула, ударившись развороченной кормой о грунт. Часть носовой оконечности осталась торчать над водой. Взрывной волной сбросило в море находившихся на мостике командира «М-94» старшего лейтенанта Дьякова, дивизионного штурмана старшего лейтенанта Шпаковского, командира отделения рулевых Компанейца и старшину группы мотористов Лаптева. Штурман Шпаковский был тяжело ранен и вскоре утонул. Остальным удалось доплыть до возвышавшейся над поверхностью носовой части полузатонувшей лодки и взобраться на нее.

В момент взрыва «М-98» находилась от «М-94» на расстоянии четырех кабельтовых. Будучи уверенным, что «М-94» подорвалась на mine, Беззубиков застопорил ход и приказал спустить на воду надувную резиновую лодку, предоставив командиру «У-149» возможность повторить подвиг Отто Ведингера.

К счастью, уверенный в успехе командир «У-149» слишком высунул свой перископ, который был замечен тремя мокрыми и ошеломленными моряками «М-94», которые вскарабкались на носовую оконечность своей погибшей лодки. Старшина Компанеец, сорвав с себя мокрую тельняшку и взяв другую у Дьякова, быстро передал семафор на «М-98»: «Вас атакует подлодка противника, уходите». «М-98» успела дать ход и резко изменила курс. Выпущенная «У-149» торпеда прошла у нее за кормой.

Немец решил больше не искушать судьбу и скрылся, а возможно, у него и торпед больше не было.



Сняв с носа «М-94» уцелевших, Беззубиков вернулся на базу в бухту Триги, а оттуда перебазировался в Таллин, сохранив о своем первом боевом походе не самые приятные воспоминания.

В море, как и многие его коллеги, он совсем не рвался. По лодкам ходили мрачные слухи о существовании секретного приказа, предписывавшего расстреливать командира лодки, вернувшегося без результата из боевого похода. Говорили, что кого-то уже расстреляли в Кронштадте, называя разные номера лодок и фамилии командиров. Никто не мог проверить, так ли это. Расстреляны ли они или пропали без вести в пучине. Никто этого толком не может сказать и сегодня.

Инстинкт самосохранения заставлял вернувшихся из походов командиров в сговоре с экипажами придумывать своим лодкам немыслимые подвиги, развеять которые до конца не удалось историкам и через полвека после окончания войны. У подводников были все основания верить подобным слухам: предвоенный террор слизнул как корова языком, 120 командиров лодок и дивизионов, бросив подводные силы флота в русло дикой некомпетентности, откуда им не удалось выбраться до самого конца войны...

*01:45*

Командир подводной лодки «С-5» капитан-лейтенант Бащенко сидел в своей крошечной каюте с двумя своими непосредственными начальниками: командиром 3-го дивизиона капитан-лейтенантом Аверочкиным и комиссаром бригады Обушенковым. К прибытию из Кронштадта командира бригады капитана 1-го ранга Египко, которое ожидалось сегодня во второй половине дня, им было приказано составить очередной проект рапорта на имя начальника штаба КБФ адмирала Пантелеева с планом действия подводных лодок бригады до конца навигации 1941 года. В каждой строчке рапорта слышалась отчаянная мольба к штабу флота выпустить подводные лодки из Таллина.



План предусматривал два варианта. Если флот останется в Таллине, то оперативная обстановка, весьма сложная для активных действий надводных боевых кораблей (подводники подобрали самое мягкое выражение), напротив, диктует более активное использование подводных лодок. Если флот начнет эвакуацию своих сил из Таллина, то подводные лодки должны быть выведены с главной базы флота заранее, чтобы создать завесу на путях вероятного подхода боевых кораблей противника, сообщая об этом, а по возможности и атакуя. Всячески подчеркивалась нежелательность и нецелесообразность движения таких хрупких и уязвимых кораблей, как подводные лодки в конвоях с надводными кораблями и транспортами. Лодки будут вынуждены двигаться в надводном положении, беззащитные от мин, от ударов с воздуха и с моря, лишенные своего главного преимущества – скрытности.

Два предыдущих рапорта, поданных капитаном 1-го ранга Египко в течение прошедшего месяца, остались практически без ответа, если не считать холодного замечания Трибуца об этике подчиненности, когда Египко удалось пробиться лично на доклад к командиру. Пробив себе командировку в Кронштадт под предлогом организации бесперебойного планового ремонта лодок своей разделенной между двумя базами бригады, комбриг обещал своим офицерам, что «постарается добиться правды в Кронштадте вплоть до наркома», и все с нетерпением ждали его возвращения...

Оставив штабных в каюте, Бащенко вышел в центральный пост и поднялся на рубку, отмахнувшись от рапорта вахтенного. Темнота плотным покрывалом окутала гавань. Слева возвышалась громада «Серпа и Молота». В тусклом голубом подсвете маскировочного освещения угадывались силуэты пришвартованных к плавмастерской лодок. Его «С-5» была хорошей, надежной океанской лодкой, достаточно крупной – 1070 тонн подводного водоизмещения, способной пройти под дизе-



лями без дозаправки 5800 морских миль, если надо – со скоростью почти 20 узлов. Шесть 533-мм торпедных аппаратов (4 носовых и 2 кормовых), два орудия – стомиллиметровое и сорокапятимиллиметровое – делали лодку грозным морским оружием.

«С-5», введенная в строй 30 октября 1939 года, успела повоевать еще в финскую войну, совершив два, правда безрезультатных, боевых похода. В эту войну лодка была выбрана в качестве флагманской – на ней располагался не только штаб дивизиона, но и штаб бригады. Капитан 1-го ранга Египко желал сам вести в бой вверенную ему бригаду, но адмирал Трибуц категорически запрещал командирам бригад выходить в море без его личного разрешения, и ни одного разрешения за последний месяц получено не было. Видимо, командующий решил, что высшей справедливостью будет гибель в Таллине всех кораблей без исключения. Лодки, конечно, могут спастись, но пусть и они погибнут, чтобы никому не было обидно. Так остряли командиры лодок, так позволяли себе высказываться вслух при подчиненных и комбриги – герои Советского Союза Египко и Трипольский.

Капитан-лейтенант Башенко вздохнул, глядя на багровеющее на юго-западе небо. Это пылали пригороды Таллина, напоминая, как мало времени осталось у командования флотом для принятия решения. Башенко спустился в лодку, решив пару часов подремать на диванчике в кают-компании. Штабные плотно оккупировали его каюту. Даже прилечь отдохнуть было негде.

*01:50*

Капитан-лейтенант Автомонов, командир подводной лодки «М-79», закончил обход отсеков и, вернувшись в свою каюту, прилег, не раздеваясь, на койку. «Малютка» стояла пришвартованной к стенке в крошечном пространстве между массивной кормой «Серпа и Молота» и молотом. Вторым корпусом у стенки стояла «М-102». Как и все его коллеги капитан-лейтенант Автомонов был из-



дерган непонятным и ненужным бездельем в тесной мышеловке таллинских гаваней. Автомонов и его маленький экипаж из 17 человек буквально рвались в бой, тем более, что и лодка их считалась счастливой.

«М-79», малютка в полном смысле этого слова, принадлежала к лодкам так называемой серии VI-бис, имея всего 196 тонн подводного водоизмещения, длину 36 метров (только в два раза длиннее знаменитых двухместных «миджетов»), но мощное для своего размера вооружение, состоящее из двух носовых 533-миллиметровых торпедных аппаратов, 45-миллиметрового орудия и пулемета.

Вступив в строй 15 июля 1936 года, лодка прогремела на всю Балтику еще до войны с финнами, когда в сентябре 1938 года ее откровенно пытался протаранить финский броненосец береговой обороны «Вайнамейнен», хотя «М-79» по всем признакам находилась в нейтральных водах. Тогдашний командир лодки старший лейтенант Иванцов еле успел погрузиться. Финский броненосец прогрохотал своими огромными винтами над «малюткой», кильватерной струей лодку тряхнуло и отбросило в сторону, и этот случай лег в мрачную копилку взаимных обид и оскорблений, выплеснувшихся в кровавый конфликт ноября 1939 года.

Начало войны застало «малютку» в Либаве. К счастью, в отличие от большинства других лодок «М-79» находилась в полной боевой готовности, и в тот же день, 22 июня, лодка покинула Либаву вместе с двумя другими боееспособными лодками – «М-81» и «М-83». В Либаву «М-79» уже не вернулась, придя вскоре на Прибалтийскую базу около Риги, которую также пришлось эвакуировать к 27 июня, после чего лодка пришла в Таллин.

Некоторое время лодка находилась в распоряжении БОБРА – береговой обороны Моонзундского архипелага, – но вскоре генерал-майор Елисеев открыто заявил, что лодки ему для обороны островов совершенно не нужны и он с удовольствием обменяет их на зенитки. Получил ли отважный комендант архипелага зенитки или



нет — осталось неизвестным, но «М-79», придя в Таллин в начале августа, так и стояла там без действия и без всякой пользы, приткнувшись за широкой материнской кормой плавбазы «Серп и Молот».

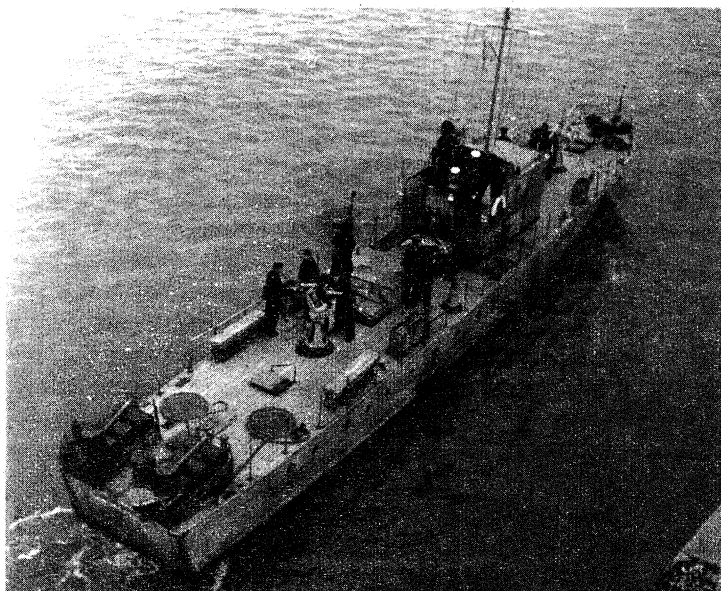
01:55

Капитан-лейтенант Гладилин, командир подводной лодки «М-102», наблюдал с рубки, как матросы во главе с боцманом Серегиным ремонтируют откатник сорокапятимиллиметрового орудия. Лодка стояла пришвартованной к «М-79» под кормой плавбазы. Стояла непривычная тишина, нарушаемая только лязгом гаечных ключей и руганью боцмана. Моросил дождь, крепчал ветер, заходя от норд-оста.

Подводная лодка «М-102» принадлежала к «малюткам» XII серии, насчитывавшей к началу войны 45 единиц. Эти лодки были несколько больше предыдущей серии и имели, при том же вооружении, лучшую автономность, будучи способными пройти в надводном положении со скоростью 14 узлов почти 3500 морских миль. «М-102» вступила в строй в декабре 1940 года, проплавала в апреле и мае 1941 года в восточной Балтике, сдавая различные задачи и совершенствуя боевую подготовку личного состава. В начале июня 1941 года лодка пришла в Таллин, где встала в док судоремонтного завода для производства планово-профилактического ремонта.

25 июня «малютка» вышла из Таллина, направляясь в свой первый боевой поход на позицию северо-западнее маяка Ристну, где пробыла 10 суток, ничего не обнаружив. 6 июля, когда «М-102» возвращалась в Таллин через проливы Созловэйн и Муховэйн, она чуть не погибла, с трудом уклонившись от торпед сидящей в засаде немецкой подводной лодки южнее острова Осмуссаар.

Вскоре лодка снова вышла в море, ведя разведку в районе маяка Верги, докладывая о минировании авиацией противника фарватеров.



*Сторожевой катер МО – «Морской Охотник»*

В начале августа «малютка» вернулась в Таллин, где встала на ремонт к плавбазе. Требовалось перебрать дизель, сменить крышки торпедных аппаратов, поврежденных от удара о грунт, и исправить откатник орудия. Хотя Гладилина постоянно предупреждали о том, что приказ о выходе в море может последовать в любую минуту, шли дни, а никакого приказа не поступало. «Малютка» стояла за кормой плавмастерской, ежеминутно рискуя быть уничтоженной попаданием шального снаряда...

*02:00*

Старший лейтенант Ефимов, морщась от боли в раненой руке, стоя за штурвалом своего тральщика «Т-203», подвел корабль в полной темноте к дощатому пирсу на острове Эзель. За кормой к пирсу приткнулся «Вистурис», а верный «МО-208», пройдя вдоль борта траль-



щика, пропал в темноте, заняв сторожевую позицию со стороны входа в бухту. На какую-то минуту зажглись и погасли навигационные огни, а с пирса сигналили синим маскировочным огнем, обозначая подход к причалам.

Моросил дождь, усиливался северо-восточный ветер. При подходе к причалу выставили кранцы. Какие-то люди в плащах с капюшонами, зловеще выглядевшие при свете нескольких синих маскировочных ламп, приняли концы. «Патрон» покачивало, наваливая на пирс. Приходилось обрабатывать машиной...

На мостик поднялись трое, представились: старший инженер бомбардировочного полка, военный инженер 2-го ранга Баранов, воентехники 1-го ранга Власкин и Прусаков.

— Доставлены ли тонные бомбы?

В вопросе была скрытая надежда на отрицательный ответ.

Командир тральщика ответил утвердительно. Доставлены. И тонные, и полутонные.

Началась разгрузка. Стрелой подавали бомбы в бомботаре на пирс. Матросы откатывали их к стоявшим у причалов двум «полуторкам», вручную закатывали в кузов.

Старший лейтенант Ефимов обошел корабль, выясняя состояние боеготовности тральщика. Двое убитых, шестеро раненых. Борта и надстройки изрешечены осколками. Несколько подводных пробоин, правда, не очень крупных. Боцман, главстаршина Шевченко, доложил, что все пробоины заделаны, вода внутрь тральщика не поступает. Имевшуюся спустили в междонное пространство и откачали за борт.

Ефимов вернулся в свою каюту и прилег отдохнуть, ожидая окончания разгрузки.

В дверь постучали.

Вошел командир отделения радистов старшина Нестеров с бланком радиограммы.





Ефимов прочел расшифрованный текст:  
«Немедленно возвращайтесь в Таллин. Ралль».

Поднявшись на мостик, Ефимов приказал готовиться к походу. Последним с корабля выносили ящик с детонаторами. Старший лейтенант Ефимов лично, из рук в руки, передал его военному инженеру 2-го ранга Баранову.

02:20

Известие о доставке 1000-килограммовых бомб на Эзель застало полковника Преображенского в разгаре совещания в штабном бункере с генералом Жаворонковым и представителем Ставки полковником Коккинаки, специально прилетевшим на аэродром Когоул на истребителе «И-16». Недавно вызванный к Сталину Коккинаки уверил вождя, что самолет «ДБ-3» вполне может нести бомбу в одну тонну. Прославленный летчик-испытатель был в этом искренне убежден. Но присутствовавшие на совещании летчики и штурманы доказывали ему обратное: состояние бомбардировщиков такое, что они не способны нести тонные бомбы (или две полутонных). Особенно много о ненадежности матчасти говорил сам полковник Преображенский, лично водивший свои бомбардировщики на Берлин. Над самым Берлином на его собственной машине отказал один двигатель, и он каким-то чудом дотянул на одном моторе обратно на свой аэродром. Да что там Берлин?!

Совсем недавно от командования обороной Таллина поступила заявка уничтожить командный пункт 18-й немецкой армии в Пярну. Преображенский решил вести звено сам. К его самолету были подвешены три бомбы по 250 килограмм. Стояла страшная жара, моторы перегрелись, что Преображенский почувствовал уже на взлете. Еле-еле оторвав машину от взлетной полосы и с трудом перелетев через небольшой участок леса, полковник убедился, что тяга одного мотора упала окончательно. Бомбардировщик, не успев набрать высоты, стал стремитель-



*Участник первого  
налёта на Берлин  
Е. Н. Преображенский*

но снижаться на какой-то луг, усеянный валунами. Сбросить бомбы уже было невозможно. Преображенский успел выпустить шасси, но когда они коснулись земли, выяснилось, что ко всем бедам еще отказали и тормоза. Самолет несло по инерции через пни и валуны. Стоило одной из бомб наткнуться на подобное препятствие, и машину разнесло бы на атомы со всем экипажем. К счастью, опустившийся хвост бомбардировщика зацепился за какой-то валун и самолет остановился, протаранив ветхий забор и положив левое крыло на камышовую крышу сарая одного из лесных хуторов.

Комиссар полка Оганезов напомнил присутствующим на совещании, как вернувшись с бомбардировки Берлина на посадке взорвались и сгорели бомбардировщики лейтенантов Кравченко и Александрова. Изношенность боевых машин, почти восьмичасовой полет в ночных условиях при кислородном голодании и арктическом холоде на высоте 7000 метров, не говоря уже об опасностях при подходе к Берлину и над ним, — все это изматывает летчиков до полусмерти. Физически и морально они устают так, что при заходе на посадку у них уже не хватает сил на точный расчет. В итоге экипажи гибнут все чаще.

Жаворонков и Кошкинаки терпеливо выслушали темпераментные высказывания летчиков, отлично понимая этих людей, но еще лучше понимая, что изменить ничего нельзя.

Во всех выступлениях сквозила невысказанная мысль: полеты на Берлин сейчас, когда сухопутные вой-



ска и флот так остро нуждаются в поддержке с воздуха, следует пусть временно, но прекратить. Военное значение их ничтожно, а нужный пропагандистский эффект достигнут еще предыдущими налетами. Но никто, разумеется, не осмелился ничего высказать вслух.

Коккинаки, напротив, был уверен в успехе. Разве не он лично еще в феврале 1937 года поднял на бомбардировщике «ДБ-3» целых ДВЕ тонны бомб на высоту более 11 километров?!

Жаворонков был не столь оптимистичен. Выслушав доклады летчиков, он даже подумал было связаться с адмиралом Кузнецовым и честно доложить ему о немыслимости задуманного. Но генерал тут же прогнал эту мысль. Только он и Коккинаки знали, от кого исходит идея сбросить на Берлин 1000-килограммовые бомбы. Это не оставляло никакой свободы для маневра.

Тем более, что всем становилось ясно – дни аэродрома Когул сочтены. Участились бомбардировки аэродромов немецкой авиацией. По ночам, подбираясь к стоянкам, бьют по бомбардировщикам зажигательными пулями группы кайтселитов – эстонских партизан, не прекращающих борьбы за независимость своей маленькой республики.

В момент, когда Жаворонков уже хотел подвести итоги совещания, в бункере появился старший инженер полка Баранов, только что доставивший тонные бомбы с причала в расположение полка. Было решено выслушать мнение технического специалиста.

Инженер Баранов доложил Жаворонкову и Коккинаки, что из базирующихся самолетов в Когуле только две машины, исходя из состояния их моторов, могут взять на внешнюю подвеску по тонной или две полутонные фугасные авиабомбы. Да и то с риском из-за недостаточной длины взлетной полосы и отсутствия на ней твердого покрытия. Машины эти – капитана Гречишника и старшего лейтенанта Богачева...

В этот момент зазвонил телефон. Дежурный сообщил, что по докладу постов ВНОС к острову приближаются



бомбардировщики противника. В крошечной темноте им помогают ориентироваться эстонские партизаны, освещающая из леса аэродром красными ракетами.

Загрохотали зенитки. Бункер вздрогнул от взрыва первых авиабомб.

02:45

Фрегаттен-капитан Гельмут Бриль шептал лютеранскую молитву. Его минно-заградительная группа «Кобра», состоявшая из трех вспомогательных заградителей «Кобра», «Кайзер» и «Княгиня Луиза», ставила очередную минную банку на траверзе мыса Юминда-Нина. Заградители, переоборудованные из старых каботажных грузовых судов, грузно раскачивало разгулявшейся под порывами северо-восточного ветра волной.

Гельмут Бриль хорошо знал эти воды. Ему пришлось ставить мины и тралить их еще в Первую мировую войну. Он участвовал в минно-тральных операциях в Рижском заливе, в устье Финского залива и при захвате Моонзундского архипелага кайзеровским флотом в 1917 году. После войны он ушел из распущенного кайзеровского флота, дослужившись до чина корветтен-капитана, и некоторое время плавал на рыболовных судах, а затем – в лоцманской службе Эмденского порта. Он уже подумывал, скопив немного денег, уйти, если не на покой, то по крайней мере на берег, когда грянула Вторая мировая война. Бриль был вызван из запаса, повышен в чине и направлен в знакомые ему воды снова, как и в прошлую войну, ставить мины.

Всего на Балтийском театре военных действий командование группой ВМС «Ост» развернуло три минно-заградительные группы: «Кобра», «Норд» (минзаги «Танненберг», «Бруммер», «Гезенштадт» и «Данциг») и «Пройссен» (минзаги «Пройссен», «Грилле», «Скагеррак» и «Версаль»). Для обеспечения действий минных заградителей им приданы две флотилии торпедных катеров (2-я и 3-я) и две флотилии тральщиков (2-я и 5-я).



Тайно сосредоточившись в финских портах (никто не обратил внимания на старых каботажников, чапающих по Балтике), три группы вспомогательных заградителей, взаимодействуя друг с другом и с двумя финскими заградителями «Риилахти» и «Рвотсинбалми», начали минные постановки за четыре дня до официального начала войны.

За три ночи – с 18 на 19, с 19 на 20 и с 20 на 21 июня – заградители «Пройссен», «Грилле», «Скагеррак» и «Версаль» под общим командованием капитана 1-го ранга Бентлаге выставили между Мемелем и островом Эланд 1500 якорных мин и 1800 минных защитников. Это обширное заграждение получило кодовое наименование «Варбург I-III».

В ночь с 21 на 22 июня начались минные постановки в оперативном тылу советского фронта. 2-я флотилия торпедных катеров под командованием корветтен-капитана Петерсена выставила 12 мин (заграждение «Кобург») на выходе из Соэлосунда и 12 мин – на выходе из Муховэйна (заграждение «Гота»).

В ту же ночь 3-я флотилия торпедных катеров под командованием капитан-лейтенанта Кемнаде выставила 12 мин в районе Либавы (заграждение «Эрфурт») и 12 мин в районе Миндавы (заграждение «Эйзенах»).

В то же время 5-я флотилия тральщиков под командованием капитан-лейтенанта Добберштейна поставила знаменитое заграждение «Веймар» на выходе из Ирбенского пролива.

В ночь с 22 на 23 июня 3-я флотилия торпедных катеров поставила еще 18 мин в Ирбенском проливе, на которые лихой Иван Святослав – начальник штаба ОЛС КБФ – и направил в то же утро свой отряд во главе с крейсером «Максим Горький», превысив даже рассчитанную немцами эффективность своих минных заграждений.

Пока 3-я флотилия минировала Ирбенский пролив, 2-я флотилия торпедных катеров выставила 36 мин у мыса Тахкуна.



В ночь с 24 на 25 июня 3-я флотилия торпедных катеров капитан-лейтенанта Кемнаде поставила еще 18 мин в Ирбенском проливе, а на следующую ночь минный заградитель «Бруммер» из группы «Норд» под командованием капитан-лейтенанта Тобиаса выставил в Моонзунде 100 якорных мин и 50 минных защитников. Действующие севернее финские минзаги поставили у Кипинолы заграждение «Ф-8» из 200 мин.

В ночь с 26 на 27 июня заградители «Бруммер», «Танненберг», «Гезенштадт» и «Данциг», действуя под прикрытием четырех торпедных катеров 3-й флотилии, выставили минное заграждение «Апольда» из 500 мин и 700 минных защитников в глубоком тылу советского флота на траверзе мыса Юминда-Нина. Сменившая их группа «Кобра» добавила к этому заграждению еще 400 мин (заграждение «Корбетта»).

Несмотря на разгар белых ночей, никто не мешал действиям минных заградителей, с которых за все это время ни разу не увидели ни одного советского корабля. Это было странно и суеверные кайзеровские минеры шептали лютеранские молитвы, благодаря Господа за чудо.

Между тем, чудеса продолжались. В начале июля минзаг «Бруммер», 5-я флотилия тральщиков и три флотилии торпедных катеров (на Балтику была переброшена еще одна флотилия торпедных катеров – 1-я) выставили в проливе Соэлозунд и у мыса Тахкуна еще 196 мин и 130 минных защитников.

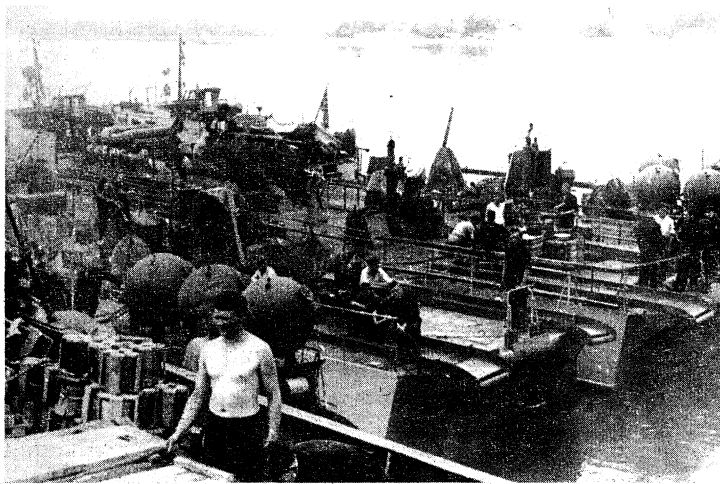
В середине июля (11-го, 13-го и 20-го) 5-я флотилия тральщиков осуществила три минные постановки в глубоком оперативном тылу противника, выставив еще 90 мин на траверзе мыса Юминда. Никакого противодействия флотилия не встретила. Это уже вызывало почти мистическое удивление. Ежедневно на этих минах подрывались и гибли боевые корабли и транспортные суда советского флота, но противник, имеющий подавляющее превосходство в надводных кораблях, не предпринимал решительно никаких действий, чтобы сорвать или хотя



бы помешать активным минно-заградительным операциям кriegсмарине в собственном тылу.

Начиная с 8 августа, немецкое командование с учетом обстановки, сложившейся под Таллином и на Ленинградском направлении, ежедневно ожидало, что советский флот предпримет какие-либо активные действия, чтобы не похоронить себя на таллинских рейдах. Альтернатив было мало. Предполагалось, что находящиеся в Таллине корабли с частью гарнизона предпримут попытку прорваться в Кронштадт. А это, принимая во внимание вероятность падения Ленинграда в самом ближайшем будущем, означало, что флот из одной мышеловки переходит в другую и при любом раскладе либо погибнет, либо попадет в руки стремительно наступающего вермахта, либо, в самом худшем случае, окажется запертым в Кронштадте, оставив море в распоряжении немцев на все время военных действий.

В штабе группы ВМС «Ост» существовало мнение, что командование советским флотом прекрасно отдаст себе отчет в том, что путь из Таллина в Кронштадт



*Немецкие катера-тральщики готовятся к постановке мин*



является не более чем переходом из одного капкана в другой.

А потому красное командование будет искать какие-то другие пути спасения. «Другим путем» мог быть только уход в нейтральную Швецию. Хотя подобный вариант считался маловероятным, его приходилось учитывать. На случай, если подобное произойдет, предполагалось сформировать оперативную группу кораблей в составе линкора «Тирпиц» и нескольких крейсеров с тем, чтобы перехватить в море и уничтожить советские корабли, прежде чем они получат возможность интернироваться в Швеции. Почему именно в Швеции? Потому что больше просто нигде!

Пока же все говорило за то, что русские будут прорываться в Кронштадт. И, прежде всего, концентрация в водах в районе Таллина и архипелага большого количества транспортов, о чем ежедневно сообщала разведка. 25 августа разведка группы ВМС «Ост» доложила командованию, что эвакуация флота и гарнизона Таллина должна начаться в пределах 48 часов. Судя по всему, боевые корабли во главе с крейсером «Киров», ведя за собой огромные транспортные конвои (не менее 70 судов различного водоизмещения), пойдут на прорыв так называемым центральным фарватером, ведущим прямо на огромное минное заграждение «Юминда». Южный фарватер закрыт приказом высшего командования Красной Армии.

Почему, если он наиболее безопасен? На это трудно было ответить точно. Разве что напомнить, что за прошедшие два месяца войны русское командование, решая оперативно-тактические задачи, из всех возможных вариантов всегда выбирало наихудшие. Возможно, что на это решение повлиял захват вермахтом береговой батареи на мысе Юминда, а возможно, и какие-то другие факторы. Массовая сдача в плен военнослужащих Красной Армии, имевшая место в июне и июле, хотя сейчас уже и пошла на убыль, но не прекратилась. Не исключено,





что южный фарватер закрыт, чтобы предотвратить массовую сдачу в плен кораблей и судов. Для этого им всего-навсего нужно приткнуться к побережью, уже захваченному немецкими войсками.

Но каковы бы ни были мотивы советского командования, закрывшего для плавания южный фарватер, начиная с 8 августа каждую ночь группа «Кобра» Гельмута Брилля, взаимодействуя с 1-й флотилией торпедных катеров и 5-й флотилией тральщиков, ставила мины, обновляя и расширяя заграждение «Юминда».

Каждую ночь на минные постановки в этот период выходили и финские заградители, ставя свои мины чуть севернее немецкого заграждения. Советские корабли не предприняли ни единой попытки помешать их кропотливой и многотрудной работе...\*

Фрегаттен-капитан Брильль взглянул на часы. Было 3 часа ночи 26 августа 1941 года. Мины были выставлены и пора было возвращаться на свои временные базы в финских шхерах. Он сверился по журналу минных постановок. Всего за период с 8 по 26 августа его миннозаградительная группа выставила на траверзе мыса Юминда-Нина 673 якорные мины и 636 минных защитников. За тот же период финские заградители поставили дополнительно 696 якорных мин и 100 минных защитников.

---

\* Та пассивность, с которой вел себя советский флот, несмотря на полное превосходство над противником на Балтийском театре военных действий, является одной из великих загадок войны. Равно беспрецедентна и подобная активность немецких вспомогательных заградителей, спокойно орудовавших в течение всего июля и августа в глубоком оперативном тылу КБФ.

Можно вспомнить, что следующим летом немцы усиленно трудились, перегораживая тремя рядами противолодочных сетей Финский залив, и снова никто даже не попытался им помешать, хотя в операции были задействованы более 240 барж, буксиров и плавкранов под охраной всего двух миноносцев типа «Т». А рядом в полном параличе стоял огромный Балтийский флот!



03:15

Командир канонерской лодки «Амгунь» капитан-лейтенант Николай Вальдман, упершись руками в поручни мостика, смотрел на вырисовывающийся на фоне бушующего в гавани пожара силуэт старого минного загорадителя «Амур». Именно на «Амуре», где Вальдман занимал должность вахтенного начальника, застал его октябрь 1917 года.

Всю жизнь в нем боролись два желания: стать моряком и стать скульптором. В 1913 году в возрасте 20 лет Вальдман все-таки решился стать моряком и поступил в юнкера флота, успев даже совершить плавание на знаменитом крейсере «Олег» по Средиземному морю. Война и революция подхватили его, все более удаляя от возможности посвятить себя искусству. Он сражался в составе Красной Онежской флотилии, командуя сначала миноносцем «Сторожевой», а затем дивизионом канонерских лодок; служил начальником, как тогда называли, «распорядительного отдела штаба Мурманского побережья», а в 1920 году был переведен на преподавательскую работу в училище Фрунзе.

То ли порядки, царившие тогда в училище, то ли старая мечта заставили его в 1923 году уволиться из Рабоче-Крестьянского Красного Флота и полностью посвятить себя искусству. Николай Вальдман оказался чрезвычайно талантливым скульптором, создав хорошо известную композицию «Ленин и дети», некогда стоявшую перед Михайловским дворцом в Ленинграде. В честь этой скульптурной группы была даже выпущена в 1937 году почтовая марка, попавшая во все каталоги, причем, без указания фамилии автора. За эти же годы Николай Вальдман успел побывать в ссылке (после убийства Кирова) и почти ежегодно призывался на сборы, главным образом для обучения молодых матросов.

В июне 1941 года 48-летнего скульптора снова призвали на флот, аттестовали в звании капитан-лейтенанта и назначили командиром канонерской лодки «Амгунь».



Назвать «Амгунь» боевым кораблем можно было только с большим допущением. «Амгунь» была одной из грунтоотвозных шаланд, построенных для нужд Балттехфлота в Германии в 1939–40 гг. Шаланда имела водоизмещение 1140 тонн, две паровые машины в 800 л.с. и могла развивать скорость до 8,5 узлов. С началом войны «Амгунь» и однотипные с ней грунтовозы были переоборудованы в канонерские лодки. Это была одна из самых блестящих импровизаций времен Отечественной войны. Бывшие «грязнухи» получили гордое прозвище «Ладожские линкоры», некоторые из них стали гвардейскими и краснознаменными.

6 июля 1941 года «Амгунь» была объявлена мобилизованной. В спешном порядке на шаланде были установлены два 100-миллиметровых орудия, три 45-миллиметровые пушки и один 20-миллиметровый зенитный автомат. В воздух с бортов надстройки грозно глядели счетверенные «Максимы».

15 июля на шаланде взвился военно-морской флаг, и «Амгунь» стала боевым кораблем.

8 августа капитан-лейтенант Вальдман привел «Амгунь» в Таллин и с тех пор канонерская лодка почти непрерывно поддерживала огнем своих орудий сухопутные войска, находясь на позиции в районе бухты Колгалахт.

Позицию на суше в этом северо-восточном секторе обороны Таллина занимала 22-я дивизия НКВД. По своей специфике дивизия НКВД занималась совершенно непривычным для себя делом, а потому ее боевые порядки были быстро прорваны немцами, которые вышли тут на побережье залива и пытались начать наступление вдоль побережья. Только ураганный огонь, который вели посменно «Амгунь» и однотипная с ней канлодка «Москва», не дал пока возможности противнику прорваться к городу с этого направления и подсесть всю нашу оборону.

Однако обстановка с каждым днем все ухудшалась. Оборона 22-й дивизии рушилась. Немцы подтянули тяжелую артиллерию, пытаясь отогнать назойливые шалан-



ды от побережья. А вчера на них впервые обрушились «юнкерсы». Неуклюжие тихоходные и высокобортные вооруженные шаланды маневрировали как могли, но избегали каким-то чудом прямых попаданий авиабомб.

Ночью канлодки были сменены эсминцем «Скорый», который, хотя и имел гораздо более мощную артиллерию, но не мог так близко подбираться в темноте к побережью, как это делали бывшие шаланды.

В темноте, освещаемой только отблесками пожаров, «Амгунь» принимала с баржи боеприпасы.

Капитан-лейтенант Вальдман смотрел на «Амур», преисполненный воспоминаниями. После производства в мичмана в 1915 году он был направлен на этот знаменитый заградитель и прошел на нем через огонь прошлой войны. Всплывали полузабытые лица его друзей-офицеров тогдашнего Балтийского флота, ушедших вместе со всей эпохой навсегда.

*03:50*

Старший лейтенант Орлов – командир сторожевого корабля «Снег» – лежал одетым на койке в своей каюте, пытаясь немного вздремнуть. Но сон не шел. Сквозь полуоткрытую дверь каюты слышалось бречание гитары, от звука которой командир морщился, как от зубной боли. Гитара принадлежала капитан-лейтенанту Гусельникову, который, к большому неудовольствию Орлова, обосновался на «Снеге».

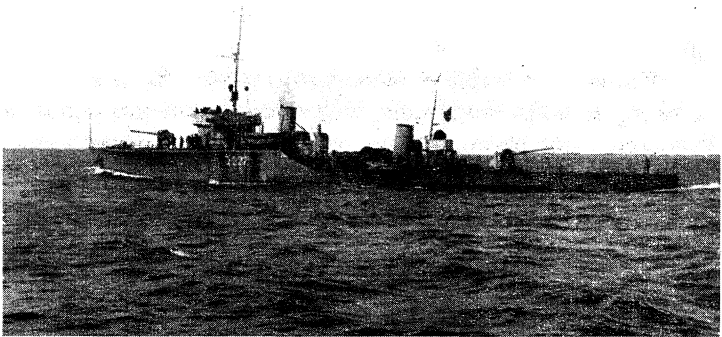
Капитан-лейтенант Гусельников являлся комиссаром дивизиона сторожевых кораблей, а потому свое неудовольствие по поводу его присутствия на сторожевике старший лейтенант Орлов держал при себе. Кроме гитары, военком дивизиона притащил на «Снег» своего любимца – пушистого сибирского кота, без которого просто не мог жить. Даже во время политзанятий держал его на коленях и поглаживал...

Три однотипных сторожевика – «Снег», «Буря» и «Циклон» – стояли в Минной гавани кормой к причалу



и лагом друг к другу. На флоте этот дивизион, в состав которого входила еще и «Туча», ныне ремонтирующаяся после подрыва на mine в Кронштадте, называли «дивизионом плохой погоды», часто вместо слова «плохой» употребляя более крепкое словечко.

Все эти сторожевики, принадлежащие к так называемому проекту 39, были построены на заводе им. Жданова в Ленинграде. Разговоры об их строительстве велись еще с начала 20-х годов, когда начали осуществляться планы по модернизации доставшихся в наследство от Императорского флота трех линейных кораблей. Линкорам необходимо было охранение и это легло в основу концепции создания новых сторожевиков, чье соединение так и называлось: «Дивизион сторожевых кораблей бригады линейных кораблей Краснознаменного Балтийского флота». Столь длинное и нескладное название, конечно, сразу было вытеснено фольклорным, но более звучным: «Дивизион плохой погоды», поскольку все сторожевики этой серии (а построено их было для всех морских театров 18 единиц) были названы в честь тех стихийных явлений природы, которые знаменуют плохую или очень плохую погоду.



*СКР из дивизиона «плохой погоды»*



Самый старый из стоящих в Таллине сторожевиков – «Циклон» – вошел в строй еще в июле 1932 года, а самый молодой – «Снег» – в конце сентября 1938 года, став последним кораблем всей серии. («Буря» вступила в строй в ноябре 1936 года.)

Все сторожевики, разнясь друг от друга мелкими деталями, имели 600 тонн водоизмещения, могли развивать скорость до 21 узла, несли два 102-миллиметровых орудия, две 45-миллиметровые зенитные установки, трехтрубный торпедный аппарат, 2 бомбомета и принимали на палубу до 20 мин.

Корабли принимали участие в войне с Финляндией, прошли после нее ремонт и с первых же дней этой войны включились в боевые действия на Балтике.

30 июня «Снег» и «Туча» под эскортом «малых охотников» выставили мины в Ирбенском проливе. 6 июля «Снег» был впервые атакован самолетами противника, когда в составе отряда эскадренных миноносцев следовал на очередную минную постановку. Из-за повреждения в машине сторожевик отстал от отряда и при появлении самолетов был вынужден освободиться от мин, сбросив их за борт. 12 июля «Снег» и «Буря» выставили четыремя банками 60 мин юго-западнее Ханко.

18 июля «Снег» и «Туча» вместе с эсминцами «Сердитый» и «Грозящий» ставили мины на подходах к Риге. Сторожевики имели на палубах по 30 мин. В самом начале операции под кормой «Тучи» взорвалась одна из выставленных мин. Сторожевик сильно потрянуло, мины подбросило на рельсах. Корму деформировало, погнуло гребные валы. Румпельное отделение оказалось затопленным. Мины пришлось сбросить за борт. «Снег» взял поврежденного собрата на буксир и повел его в Муховэйн. На переходе сторожевики 17 раз атаковались самолетами противника, но ни одна бомба в цель не попала.

5 августа «Снег» и «Циклон» выставили 60 мин на походах к о. Утэ, а 12 августа «Снег» и «Буря» вышли на



минную постановку в районе Ханко, после чего вернулись в Таллин, где и стояли с тех пор.

Угловатые, с огромным полубаком и двумя нелепо торчащими разновеликими трубами, эти сторожевики оставили по себе славную память и были любимы моряками. Они ставили мины прямо у оккупированного побережья (каждый с июня по август выставил более 300 мин), эскортировали транспорты, эсминцы и подлодки, спасали экипажи потопленных кораблей, обстреливали берега, занятые противником, перевозили десанты и боеприпасы, качались в дозорах, отбиваясь от бомбардировщиков противника, отгоняли от незащищенных пароходов хищные немецкие и финские торпедные катера.

Двухнедельная стоянка в Таллине ничем не ознаменовалась для этих маленьких кораблей. Авиация их игнорировала, а шальные снаряды — щадили...

Старший лейтенант Орлов встал с койки, надел фуражку и направился на мостик, чтобы не слышать брэнчания комиссарской гитары. Комиссар играл совсем неплохо, но командир сторожевика его терпеть не мог и не скрывал этого, за глаза называя скоморохом. Комиссар это чувствовал и редко в присутствии командира позволял себе подниматься на мостик. А если делал это, то стоял молча.

*04:15*

Генерал-майор Николаев, забывшийся коротким сном на жестком топчане своего командного пункта, почувствовал, как адъютант коснулся его плеча: «Товарищ генерал! Иван Федорович...»

Еще не открывая глаз, Николаев услышал гром начавшейся канонады. Немцы начали сегодня артподготовку раньше обычного.

Откинув шинель, генерал встал, подтянул ремень и подошел к столу с картой обстановки.

Помощник начальника оперативного отдела штаба майор Крылов, до этого что-то кричавший по телефону,



доложил командиру корпуса, что противник силами до двух полков пехоты при поддержке танков перешел в наступление в восточном секторе обороны города. В Пирите идут уличные бои. Возможно, что туда прорвались десантники, высаженные накануне на полуострове Виймси. Связи с ними нет. Пока противник наступает на парк Кадриорг и в направлении пригородного поселка Козе. Наступление поддерживается двумя тяжелыми батареями немцев. Полковник Парафило докладывает, что если ему срочно не подбросят подкреплений, то он сможет продержаться не более двух часов.

Генерал Николаев позвонил в штаб флота, где находились член его Военного Совета генерал Москаленко и военком 10-го корпуса Козлов. Генерал хотел узнать, почему прекратили огонь корабли. Возможно, в штабе флота не знают, что противник возобновил наступление и через несколько часов может ворваться в город.

Пока Николаев дозванивался до штаба КБФ, оттуда неожиданно позвонил оперативный дежурный и напомнил командиру корпуса, что он в 10 часов утра должен прибыть на совещание к командующему флотом.

Генерал о совещании знал, но забыл. А вспомнив, недовольно проворчал, что ежедневными совещаниями немцев не остановишь, и раздраженно спросил дежурного, почему корабли не ведут огонь на восточном секторе, где противник, похоже, снова прорвал фронт. Дежурный ответил, что корабли немедленно откроют огонь, как только получат данные с корректировочных постов. То есть с рассветом. Не по своим же лупить! Генерал хотел отчитать дежурного за излишнюю разговорчивость, когда на КП не вошли, а буквально вбежали Москаленко и Козлов. По их возбужденным лицам было ясно, что произошло что-то чрезвычайно важное и неожиданное.

- Что еще случилось? – хрипло спросил Николаев.
- Уходим, Иван Федорович! – выпалил Москаленко.
- Кто уходит, куда уходит? – не понял командир корпуса. – Докладывайте толком.





– В Ленинград уходим, – пояснил генерал Москаленко, бросая фуражку на стол и садясь, чтобы отдышаться. – Получен приказ Ставки и от Ворошилова.

– А почему Трибуц ничего не сообщает? – спросил генерал Николаев.

– Видимо, сегодня доведет на совещании, – предположил Москаленко. – Мы в штабе узнали от адмирала Пантелеева, что приказ получен. Он просил пока об этом не распространяться, но подготовиться к отводу войск таким образом, чтобы немцы не ворвались в порт на их плечах.

– На основании чего я дам директиву в войска, – удивился командир корпуса, – если у меня нет ни письменного приказа, ни даже устного указания?

– Директиву направим сегодня после совещания, – подсказал Москаленко. – А пока надо составить план отвода войск в гавани и план прикрытия...

Затрещал зуммер полевого телефона. Майор Крылов взял трубку.

Противник силами пехотной бригады при поддержке танков перешел в наступление на западном участке обороны, явно намереваясь отрезать Палдиски от Таллина по линии Кейла-Суурупи. Батарея № 187 на мысе Суурупи осталась без какого-либо прикрытия, один на один с противником и взывает о помощи...

*04:50*

Заместитель начальника медико-санитарной части КБФ военврач 1-го ранга Алексей Эдель-Смольников был удивлен, увидев, насколько осунулся и потерял свой былой щеголевато-подтянутый вид адмирал Пантелеев. Тем не менее начальник штаба КБФ был чисто выбрит, подтянут и спокоен. В красных от бессонницы глазах не было и тени тревоги. Однако опытный глаз врача по многим признакам определил, что адмирал находится на пределе нервного напряжения, сохраняя огромным усилием воли спокойствие и оптимизм.



*Заместитель  
начальника медицинско-  
санитарной части КБФ  
военврач 1-го ранга  
А. В. Смольников*

– Вам нужно отдохнуть, Юрий Александрович, – сказал Смольников. – Поверьте, это не дежурные слова, которые доктора всегда говорят политикам и военачальникам в книгах и кинофильмах, а те отмахиваются, говоря, что отдыхать в могиле будем. Аккумулирующая усталость помимо воли человека самым негативным образом отражается на оптимальности принимаемых решений, особенно в такой критической обстановке, как сейчас. Кроме того...

– Спасибо, доктор, – со смехом перебил его адмирал, – мы все уже дожинаем плоды оптимальности собственных решений. А сейчас решения принимаем не мы. Их принимают за нас и неизвестно, делают это выпавшие люди или нет.

Смольников счел за лучшее промолчать.

– Так вот, – продолжал Пантелеев. – Одно из важных решений уже принято и в связи с этим решением вам, Алексей Васильевич, придется в ближайшие дни здорово поработать. Тем более, что Кривошей еще не оправился после аппендицита.

Кривошей был начальником Медико-санитарного управления КБФ. Если подходить строго, Смольников вовсе не был его заместителем.

Совсем недавно Смольников был профессором Военно-Морской медицинской академии, созданной в 1940 году на базе морского факультета при 1-м Ленинградском медицинском институте имени академика Павлова. Медицинское обеспечение армии и флота было последним де-



лом, интересовавшим политическое и военное руководство СССР, намеревавшееся вести войну «малой кровью на чужой территории». Чудовищные потери, которые стали нести вооруженные силы с первых же дней войны привели к тому, что со всех театров боевых действий посыпались заявки об острой нехватке медицинского персонала. «Врачей, врачей, врачей!» – засыпало Ленинград заявками командование Балтийского флота.

В конце июля Смольников был вызван в Смольный, где на втором этаже правого крыла здания находился штаб Северо-Западного направления. Там начальник медицинской службы фронта Верховский вручил профессору предписание немедленно выехать в Таллин. В предписании говорилось, что Смольников направляется на главную базу КБФ «для согласования совместных мероприятий по эвакуации раненых, проводимых армейскими, флотскими и гражданскими органами здравоохранения».

Профессор Смольников был старым морским врачом и опытным медицинским администратором. В свое время он служил флагманским врачом Северного флота, а затем, в Москве, в Медико-санитарном управлении ВМФ, где он стал одним из создателей Военно-Морской медицинской академии. Он знал всех адмиралов, руководящих советскими военно-морскими силами, а те знали его. Многие даже были его пациентами.

Вместе со Смольниковым в Таллин был направлен главный врач морской авиации Афанасий Громов.

Таллин был в буквальном смысле слова набит ранеными. Они стали стекаться в город еще в июне, когда начались сражения за Прибалтику. А бои за город добавляли ежедневно к их числу до 2000 человек. Ни город, ни тем более база не были готовы к наплыву такого количества раненых. Госпитальная база гарнизона оказалась совершенно недостаточной. Гражданские медики развернули в Таллине несколько эвакогоспиталей, но и это было каплей в море.



Чтобы разгрузить Таллин от такого огромного количества раненых, требовались специальные госпитальные или санитарно-транспортные суда, хотя бы минимально приспособленные для перевозки раненых. Но их не было, поскольку в гигантской предвоенной сталинской программе создания океанского флота для госпитальных судов места не нашлось. Пришлось импровизировать на ходу; в спешном порядке переоборудовались для этой цели пассажирские и грузовые пароходы, разбросанные по ближайшим бухтам и шхерам в ожидании приказа об эвакуации.

Со свойственной ему энергией профессор Смольников взялся за дело. Вместе с доктором Беляевым, ответственным за эвакуацию раненых, он объехал несколько десятков транспортов, составляя графики подачи раненых на суда и распределения их по транспортам.

Ночной вызов к начальнику штаба флота несколько не удивил доктора Смольникова. День и ночь давно уже смешались у него, как и у всех, сражающихся в этой кровавой и беспощадной войне.

Адмирала Пантелеева Смольников знал уже давно, еще по службе на Севере, а потому мог позволить в разговоре с ним многое из того, что врачи позволяют себе в разговорах с пациентами, независимо от служебного положения последних.

Адмирал был, как обычно, приветлив, но быстро перешел к делу.

— Итак, — сказал он. — Вам придется здорово потрудиться. Получен приказ оставить Таллин. Начинайте эвакуацию раненых на суда. Свяжитесь с начальником отдела военных сообщений Гонцовым и батальонным комиссаром Поспешиним. Я дал им указания. Они обеспечат вас транспортом. Пока никого не информируйте о том, что я сказал. Пока. Я думаю, что еще в первой половине дня об этом будет объявлено по всем частям и подразделениям...

Вернувшись в главный военно-морской госпиталь, Смольников увидел, как с машин, повозок и телег сгру-



жают новые сотни раненых. Весь двор госпиталя был уставлен носилками. Раненые лежали на шинелях, плащ-палатках и на голой земле.

Смольников увидел мечущегося около машин начальника госпиталя Федора Синенко.

– Что случилось? – спросил он.

– Немцы прорвали оборону у Пириты, – глядя куда-то в пространство безумными глазами ответил начальник госпиталя. – Раненые оттуда.

Синенко помолчал и добавил:

– Немцы ворвались в Кадриорг. Находящийся там госпиталь эвакуируется. Куда – не знаю. У нас мест нет – и указал на сложенных во дворе раненых. – На следующую партию уже не хватит и двора.

Еще раз взглянув на раненых, лежащих на земле под моросящим дождем, Смольников сказал: «Федор Иванович, пройдем в ваш кабинет. Есть важные новости».

05:20

Начальник Особого отдела КБФ дивизионный комиссар Лебедев не нуждался в откровенностях адмирала Пантелеева, чтобы знать о предстоящем оставлении Таллина. Он знал даже больше штаба КБФ и командующего флотом. Во всяком случае, еще за сутки до того, как маршал Шапошников и адмирал Кузнецов упрасивали Сталина разрешить эвакуацию флота из Таллина, Лебедев по своим каналам получил уведомление о предстоящей эвакуации как о совершенно решенном факте. В связи с этим Особому отделу флота совместно с НКВД Эстонской ССР предлагалось провести ряд мероприятий, главным из которых было наиболее традиционное: чтобы занявшим город немцам не досталось решительно ничего из того, чем бы они могли воспользоваться для ведения дальнейшей войны против Советского Союза.

Первым и главным богатством Таллина был порт, судоремонтный завод, удобные гавани и рейды. Все это со-



гласно полученной директиве подлежало уничтожению или приведению в состояние, исключающее возможность какого-либо ремонта. Особому отделу флота и органам НКВД Эстонии, которые, естественно, не могли самостоятельно выполнить такой большой объем разрушительных работ, предлагалось эти работы только организовать и проконтролировать, предупредив исполнителей о «личной персональной ответственности».

Однако в полученной директиве существовал и еще один пункт, выполнить который могли и были обязаны только органы НКВД и Особого отдела КБФ. Если немцы ни в коем случае не должны были воспользоваться богатой инфраструктурой Таллинского порта, то в равной степени они не должны были воспользоваться и услугами людей, которые в силу многих различных обстоятельств сочувствовали им или могли сочувствовать. А поскольку совершенно нерационально было подобный враждебный или потенциально враждебный элемент куда-то из Таллина увозить, то вполне естественно, что их было необходимо ликвидировать до ухода войск и полного оставления Таллина.

Это являлось наиболее сложной задачей, поскольку катастрофически не хватало исполнителей. А привлекать к выполнению подобных задач сухопутные и военно-морские части считалось «нецелесообразным» по политическим соображениям. Однако все «чекисты» понимали важность поставленной перед ними задачи.

Ночью дивизионный комиссар Лебедев собрал совещание, на котором, кроме его заместителя – батальонного комиссара Клименко, – присутствовал сам нарком внутренних дел Эстонии Кумм, секретарь ЦК компартии Эстонии Каротамм и Уполномоченный ЦК ВКП(б) по Эстонии Бочкарев.

Нарком внутренних дел Эстонии Кумм с самого начала войны получил неограниченные полномочия от своего московского шефа Лаврентия Берия в наведении порядка на вверенной ему территории. Как и у всякого



представителя советской службы государственной безопасности, воспитанной на элегантных методах Ленина и Дзержинского, сами понятия порядка и безопасности всегда ассоциировались у Кумма с истреблением собственного народа. Он активно участвовал в предвоенных расстрелах и депортации эстонского населения, проявив при этом столько инициативы, что заслужил поощрение из Москвы с пожеланием несколько умерить свой «революционный пыл», поскольку катастрофически не хватало транспорта, чтобы отправить в Сибирь всех назначенных Куммом на депортацию и в ГУЛАГ. Однако вскоре из Москвы пришло



*Уполномоченный ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР В. Бочкарёв. Погиб во время прорыва кораблей КБФ из Таллина в Кронштадт в августе 1941 г.*

указание о новой депортации из Эстонии не менее 50 тысяч представителей коренного населения. Указание было датировано 14 июня 1941 года и, разумеется, никак не могло быть выполнено до начала войны.

С началом войны стоящие перед НКВД Эстонии задачи, с одной стороны, осложнились благодаря небывало стремительному продвижению вермахта по Прибалтике, но, с другой стороны, упростились благодаря законам военного времени. НКВД создал специальные части, честно назвав их «истребительными батальонами». Тюрьмы и многие приспособленные под тюрьмы складские и прочие помещения были набиты арестованными еще со времен первой волны расстрелов и депортаций 1940 года, не говоря уже об июне 1941-го. Под предлогом борьбы с полумифической «диверсионной»



организацией «Эрна», засланной в Эстонию абвером, истребительные батальоны прочесывали деревни и хутора, расправляясь с местным населением, наивно ожидавшим прихода немецких войск как освободителей. За одно подобное ожидание полагался расстрел.

К беде «истребительных» отрядов НКВД, остатки Красной Армии бежали на восток так быстро, что вскоре практически все истребительные батальоны оказались в Таллине, где простор для их деятельности был несколько ограничен. Кроме того, адмирал Трибуц решительно заявил, что ему не нужна в осажденном городе такая большая карательная армия и приказал влить указанные батальоны в состав 22-й дивизии НКВД, которая, панически убегая с самой западной границы, сумела несколько отдышаться только в Таллине.

Истребительные батальоны хотя и увеличили личный состав дивизии, боеспособности ей добавили мало. Тем не менее нарком Кумм написал на Трибуца донос, что тот, лишив его наркомат карательных батальонов, фактически вошел в сговор с противником, сорвав все мероприятия по наведению порядка в тылу.

Однако, как отлично понимали все присутствующие на совещании, подобные оговорки вовсе не освобождали от выполнения полученного приказа. Директива, выпущенная еще в первые дни войны и позднее неоднократно подтвержденная, категорически требовала ни в коем случае не оставлять немцам контингент следственных изоляторов, тюрем и лагерей. Москва не столько карала за брошенные совсекретные архивы, сколько за оставление противнику подследственных и заключенных. Все понимали, что времени в обрез и расстрелять весь контингент заключенных просто физически невозможно.

Нарком Кумм предложил тех, кто содержится в разных бараках и конюшнях, просто сжечь вместе с помещениями. А если помещения каменные, то взорвать их. И в том, и в другом случае всегда можно будет все сва-





лить на шальной немецкий снаряд. Или на преднамеренный. Кроме того, предложил Кумм, прислушиваясь к грохоту немецкой артиллерии, которая, видимо, подогрела творческую мысль наркома, можно часть заключенных погрузить в какую-нибудь баржу и утопить на рейде, сделав, таким образом, сразу два полезных дела: преградить немцам вход в бухту и выполнить приказ НКВД СССР.

При этом все посмотрели на дивизионного комиссара Лебедева, поскольку по должности всеми спецплавсредствами ведал именно он. И именно в его ведении имелась целая плавтюрма на каботажном пароходе «Венус».

Однако, дивизионный комиссар Лебедев хотя и с пониманием относился к проблемам республиканского НКВД, но имел и немало собственных, на решение которых времени практически не оставалось.

С первых же дней войны особый отдел КБФ столкнулся с несколько странным поведением капитанов прибалтийских судов, которые без всякого энтузиазма относились к лихорадочным усилиям флота хоть что-то эвакуировать со своих многочисленных баз, сдаваемых армией противнику.

Из Либавы, Вентспилса, Риги и Елгавы не удалось вывести более 20 крупнотоннажных транспортов, загруженных до отказа флотским имуществом. Особый отдел вполне справедливо подозревал, что подобное безобразие произошло не без содействия латвийских и эстонских моряков. Транспортные суда, которые удавалось вывести из горящих портов и чьи экипажи состояли преимущественно из прибалтов, также внушали серьезнейшие опасения: не посадят ли они вверенное им судно на мель, не сбегут ли в уже захваченный противником порт или в Финляндию. На транспортные суда срочно расписали офицеров КБФ, дабы те следили за действиями экипажей, особенно комсостава как социально чуждого по определению. Но и это не давало полной уверенности.



На фоне массовой сдачи в плен сухопутных войск под подозрение попадали все, независимо от национального и социального происхождения. Особый отдел заставил адмирала Трибуца подписать приговор о расстреле капитан-лейтенанта Афанасьева, вынужденного оставить в Либаве свой эсминец «Ленин», стоявший там с разобранными машинами. Правда, Афанасьеву удалось взорвать эсминец, но это, по мнению Особого отдела флота, никак не могло считаться смягчающим вину обстоятельством.

Тут как раз подоспел знаменитый приказ Сталина № 270 от 16 августа 1941 года, предписывавший уничтожать всех желающих сдать в плен «всеми средствами, как наземными, так и воздушными», а заодно выявлять тех, кто потенциально был бы не прочь сдать в плен (при удобном случае), поступая с ними соответственно, ибо по советским законам намерение совершить преступление приравнивалось к совершенному преступлению.

На подозрении были все: от простого матроса до командующего флотом, особенно – моряки-прибалты. А среди них первое место занимали латвийские моряки, чья маленькая республика была уже полностью оккупирована немецкими войсками. В самом деле, многие латыши стремились вернуться домой, где остались их семьи, совершенно не желая участвовать в схватке двух тоталитарных хищников на чьей-либо стороне.

Подобные настроения были быстро выявлены и столь же быстро принят ряд необходимых мер. С пришедших в Кронштадт и Ленинград судов бывшего Латвийского и Эстонского пароходств все моряки-прибалты списывались, а затем направлялись подальше от театра военных действий куда-нибудь на Каспий, Балхаш или Арал. Однако эта мера стала еще одним побудительным стимулом свернуть на пути в Кронштадт, или обратно в Ригу, или напрямиком в Хельсинки. Хотя таких случаев и не было, Особый отдел КБФ через сеть осведомителей хо-



рошо знал, что подобные разговоры ведутся на многих судах. Необходимо было провести серию воспитательных мероприятий, чтобы на конкретном примере отбить охоту у остальных предаваться подобным настроениям. Вскоре случай представился.

На Таллинском рейде с 8 августа находился латышский пароход «Атис Кронвалдс». Судно, которым командовал капитан Мартин Каксте, с большим трудом удалось провести из Пернова в Таллин через мины и постоянные налеты авиации противника.

Уже в Таллине с парохода исчез подручный кочегара Семен Григорьев – один из двух русских, включенных в судовую роль. Григорьева разыскать не удалось, но следствие быстро «выяснило», что к дезертирству кочегара склонили постоянные «пораженческие» разговоры, ведущиеся на борту «Атиса Кронвалдса» при полном попустительстве капитана и его помощников. Немедленно были арестованы 16 человек из состава команды судна во главе с самим капитаном Каксте и старшим штурманом Янисом Липниксом. Замыкал список семнадцатилетний матрос Рихард Липинс.

Собравшийся военный трибунал КБФ под председательством полкового комиссара Акимова при обвинителях Морозове и Титове приговорил 12 латышей к расстрелу по обвинению в измене Родине в форме способствования дезертиру и дезертирским настроениям. Это по сути, предумышленное судебное убийство латышских моряков в назидание остальным стало началом массовых репрессий против капитанов, штурманов и механиков, чьи двусмысленные высказывания, переданные агентурой, сочетались с нерусским происхождением.

Результатом подобной кампании явилась секретная директива штабу КБФ с требованием заменить на транспортах весь комсостав прибалтийского происхождения на русский. Адмирал Пантелеев, получив это указание, только пожал плечами. Менять опытнейших, прекрасно знающих балтийские воды капитанов и штурманов



на непонятных людей, все добродетели которых основаны на русских фамилиях, не хотелось, особенно в разгар боевых действий, когда от этого зависела жизнь тысяч людей.

Дивизионный комиссар Лебедев довольно образно, хотя и несколько витиевато, объяснил начальнику штаба КБФ, что невыполнением этой директивы он берет на себя ответственность за поведение каждого из примерно полусотни капитанов больших и малых судов, собравшихся на рейдах Таллина и в близлежащих бухтах.

Но подобными акциями многоплановая деятельность Особого отдела КБФ не ограничивалась. По традиции, основанной еще Дзержинским в годы гражданской войны и творчески развитой Сталиным в последующие времена идущих чередой «военно-троцкистских» и прочих заговоров, первой и наиболее важной задачей Особого отдела КБФ (как и всех особых отделов Вооруженных Сил СССР) являлся сбор компромата на командный состав. В первую очередь на самого командующего и его штаб, на командиров эскадр, отрядов и дивизионов, на командиров кораблей и так далее — вплоть до старшин-сверхсрочников. Фиксировалось все: вкусы, привычки, высказывания по разным вопросам, отношение к спиртному, отношения с женщинами, круг знакомств и многое другое, что при аресте могло бы создать прекрасный орнамент к вредительской, шпионской и любой другой деятельности, которую любовно трактовали 14 частей знаменитой 58-й статьи Уголовного кодекса и разные подзаконные инструкции военного и довоенного времени...

Недалеко от здания, где представители карательных и контрразведывательных органов собрались на свое последнее совещание в Таллине, грохнул немецкий снаряд.

Нарком Кумм испуганно взглянул на дивизионного комиссара Лебедева:

— Вы согласовали со штабом флота вопрос об эвакуации руководящего состава НКВД и прокуратуры?



– Да, – успокоил наркома Лебедев. – Мы пойдем в составе главных сил на эсминце «Сметливый».

Еще ни один человек на флоте не знал, каким образом будут подразделены соединения КБФ при прорыве из Таллина. Какие силы будут считаться главными, а какие – вспомогательными или силами прикрытия.

Никто не знал, а начальник Особого отдела КБФ знал. На то он и был начальником Особого отдела. Чего не знал ни он, ни его подчиненные – это планов противника, хотя, казалось, именно это должно было являться их главной обязанностью. Но даже ничего не зная, вполне можно догадаться, что времени на выполнение всевозможных директив, посыпавшихся из Москвы и Ленинграда, уже нет. Возможно, что уже не хватит времени и для собственного спасения.

*06:00*

Планы немцев были совершенно очевидны адмиралу Пантелееву. Для этого было достаточно взглянуть на карту обстановки. С рассвета противник начал наступление на город с трех сторон. Пока еще нет серьезного нажима в центре, но на флангах все уже рушится. К непрерывному гулу немецкой канонады прибавился и рев морской артиллерии с кораблей. Земля и море вздрагивали, когда в дело включалась 12-дюймовая батарея на острове Аэгна.

«26 августа. 6 часов утра, – быстро записывал адмирал Пантелеев впечатления этого утра в своем дневнике. – ...Все аэродромы заняты врагом. Наша авиация улетела на восток. Флот и город под бомбами и снарядами. Горит красавица Нирита... Горят и другие пригороды. Большие пожары в самом городе. Строятся заграждения и баррикады на подходах к гаваням. Повсюду дым... Огонь кораблей и береговых батарей не умолкает ни на минуту. Наш БФК в Минной гавани все время под огнем...»

В этот момент кто-то из штабных принес адмиралу дополнительные данные о транспортных судах. Панте-



леев отложил дневник, думая к нему вернуться через несколько минут.

Но больше адмиралу уже не удастся отвлечься. И эта запись оказалась последней, сделанной в Таллине.

Положение было отчаянным. За столь короткое время нужно было подготовить к переходу весь флот — огромный флот более ста девяноста вымпелов. В 5 раз больше, чем вел адмирал Рожественский в Цусимском бою. Какой огромной казалась тогда его обреченная армада из всего 37 вымпелов. А тут 190!

И хорошо, если в нашем распоряжении есть еще сутки. Судя по докладам с фронта, времени может оказаться гораздо меньше.

А за оставшееся время нужно снять войска с фронта, обеспечив им хоть какое-то прикрытие. Надо погрузить на корабли десятки тысяч человек и тонны ценного имущества.

49 крупных транспортов штаб КБФ разделил на три конвоя. Посадка войск на большие транспорты намечалась в бухте Копли-Лахт в Беккеровской гавани и в гавани бывшего Русско-Балтийского завода, на островах Найссаар и Аэгна, у полуострова Виимси, в Купеческой и Минной гавани, а также в уже отрезанном от Таллина Палдиски. В штормовых условиях (погода продолжала портиться), под огнем противника там предстояло поставить большие неуклюжие транспорты. На всех, конечно, не хватит стенок. Придется организовать доставку людей и грузов прямо на рейд, мобилизовав все возможные плавсредства.

В оперативном отделе штаба считали, что до выхода флота необходимо бросить все имеющиеся в распоряжении тральщики на очистку от мин фарватера, по которому предстоит идти главным силам флота и конвоям. Некоторые офицеры еще искренне верили, что командование в конце концов откроет южный фарватер; который, по данным разведки флота, был свободен от мин. Но если этого не произойдет, просто необходимо



перед прорывом провести массированное траление центрального фарватера!

Массированное траление! Конечно, соглашался адмирал Пантелеев, это было бы лучше всего. Но подобная операция невозможна. И даже не из-за отсутствия необходимого для ее проведения количества тральщиков, а из-за полного отсутствия времени. На траление такого участка пути хотя бы до Гогланда нужно несколько суток. К сожалению, разрешение на эвакуацию получено слишком поздно. Времени уже нет.

Кроме того, совсем некстати заштормило море, и синоптики предсказывают, что в ближайшие 24 часа погода станет еще хуже, делая невозможными какие-либо минно-тральные работы.

Тогда при условии, что флот двинется на прорыв центральным фарватером без предварительного траления при нынешнем количестве тральщиков, можно путем простейших методических расчетов предсказать потерю от мин: примерно 30–35% кораблей и судов. Плюс примерно 15% от действия авиации противника, поскольку рассчитывать на воздушное прикрытие прорыва также не приходится. Итого: будет потеряно приблизительно 50% кораблей и судов, участвующих в прорыве. Все возможные случайности, которые нельзя учесть в расчетах, могут увеличить это число еще минимум на 10%.

Таким образом, теоретические расчеты предсказывают неминуемую катастрофу. Так и будем сегодня докладывать командующему на совещании, что назначено на 10 часов утра?

Пантелеев напомнил своим офицерам, что выбора нет.

Во время прорыва погибнут 50% кораблей. Может быть, даже больше – процентов 70. Но если не идти на риск прорыва – погибнут все. Арифметика простая. Неизвестно, чем руководствовалось высшее командование (адмирал тщательно избегал упоминания каких-либо фамилий), до последнего момента не разрешая эвакуацию.



Значит, наверху были какие-то свои резоны. В армии вопросов не задают, но всем хорошо известно, что Военный Совет флота полторы недели подряд засыпал штаб Северо-Западного направления и Москву радиogramмами, прося разрешения на эвакуацию главной базы. А получил это разрешение только сегодня.

Взглянув на своих офицеров, адмирал Пантелеев понял, что они совсем не разделяют его фатализма.

Выбор есть. Это — ЮЖНЫЙ ФАРВАТЕР.

06:30

Капитан 2-го ранга Сухоруков надеялся, что сегодня воздушных налетов не будет. Впервые за две недели прекрасная летная погода сменилась сплошной низкой облачностью, морозящим дождем и сильным северо-западным ветром. Даже на рейде, между островами Аэгна и Найссаар, крутая, украшенная белыми гребешками волна жестко била в борта маневрирующего крейсера, с рассвета бывшего главным калибром по немецким позициям в районе Пириты. Сухоруков видел, как идущие впереди и слева от «Кирова» лидер «Минск» и эсминец «Славный» зарывались носами в волну по надстройку и, подняв тучи брызг, сбрасывая с себя каскады воды, давали залп из своих стотридцаток и снова проваливались в пенящийся водоворот набегающей волны.

Немецкие снаряды рвались по большей части в гаванях, поднимая грязно-коричневые столбы воды и ила. В порту горело несколько построек. Клубы черного дыма поднимались к тучам, клочьями стелясь над черепичными крышами домов.

Пронзительный вой сирен и прерывистые звонки воздушной тревоги дали понять капитану 2-го ранга Сухорукову, что все его надежды на плохую погоду оказались напрасными. Шестерка «Ю-87» вывалилась из облаков чуть севернее крейсера и заложила широкий круг над рейдами, видимо для того, чтобы разобраться в обстановке и выбрать цели.





Целью, как обычно, стал крейсер «Киров», на который «лапотники» пошли в пологое пике, держась один за другим.

Сухоруков дал команду на руль, и крейсер снова задрожал и завибрировал от резкой перемены курса и режима работы машин. Загрохотали «сотки», ударили длинными очередями ДШК с надстроек и мостиков.

Все комендоры крейсера, как впрочем и на других кораблях, уже хорошо знали, что немцы, бросив основные силы своей не очень многочисленной авиации на поддержку сухопутных войск на главных стратегических направлениях, здесь, в Таллине и над морем, используют так называемую Учебно-боевую авиагруппу, состоящую главным образом из стажеров-практикантов учебных центров Люфтваффе. Обычно звено таких стажеров вел более опытный пилот в чине лейтенанта или штаб-фельдфебеля. Достаточно было подбить или просто сбить с боевого курса ведущего, чтобы остальные пикировщики начали себя вести как птенцы, потерявшие мамку.

Так произошло и на этот раз. Не выдержав зенитного огня крейсера, ведущий отвернул и все остальные послушно повернули за ним, набирая высоту. Свернув с боевого курса, нацеленного на «Киров», «юнкеры», выходя из незавершенной атаки, один за другим пролетали над «Славным», сбрасывая бомбы. На корме эсминца сверкнула яркая вспышка, а столбы воды, поднявшиеся от близких разрывов авиабомб, совершенно скрыли «Славный» от наблюдателей на мостике «Кирова».

*06:38*

Капитан 3-го ранга Осадчий, увидев с мостика «Славного», что атакующие «Киров» пикировщики, не сумев пробиться через поставленную крейсером завесу зенитно-заградительного огня, повернули прямо на его эсминец, немедленно начал маневр уклонения.



Но было уже поздно. Весь бомбовый груз, предназначенный для крейсера «Киров», обрушился на эсминец. Четыре бомбы, видимо замедленного действия, упали в 5–10 метрах по правому борту эсминца на траверзе 1-го машинного отделения и разорвались под поверхностью воды. Одна бомба попала прямо в щитовое прикрытие кормового орудия главного калибра, засыпав палубу осколками.

Эсминец тряхнуло, повалило на борт. Капитан 3-го ранга Осадчий успел схватиться за ограждение и с трудом удержался на ногах. Рулевого отбросило от штурвала. На КДП ударило головой о переборку старшего лейтенанта Сергеева. Каска смягчила удар, но офицер на какое-то мгновение потерял сознание. Рулевой, тоже, видимо, потерявший сознание, лежал на настиле ходовой рубки. Эсминец, начав циркуляцию влево, вильнул на курсе, кренясь на правый борт. К штурвалу подскочил командир зенитного дивизиона лейтенант Зенин. Зенитные орудия и крупнокалиберные пулеметы вели немолкающий огонь.

В этот момент над эсминцем выросли огромные столбы воды от разорвавшихся у борта бомб замедленного действия. Тонны воды обрушились на корабль, залив через дымовые трубы топки котлов № 3 и 4, а через вентиляционные грибы – машинное отделение. Корабль лишился хода, грузно раскачиваясь на волнах. Вода, хлынувшая в машинное отделение, создала у машинной команды впечатление, что эсминец тонет. Началась паника. Люди ринулись на верхнюю палубу, давя друг друга.

«Всем стоять по местам, – заревел в мегафон с мостика Осадчий. – Прекратить панику! Машинная команда немедленно вниз!»

Порядок удалось быстро восстановить. Промокшие до нитки мотористы вернулись в машину, где вода стояла почти на метр над пойелами и продолжала прибывать. Оказалось, что от взрыва авиабомб в нескольких местах разошлись швы обшивки.



Разожгли потухшие котлы. Эсминец снова дал ход, идя на сближение с ушедшим далеко вперед «Кировым».

На мостик пришел доклад: кормовая «стотридцатка» выведена из строя, один матрос убит, трое ранены.

С «Кирова» запросили семафором: «“Славный”, все ли у вас в порядке?»

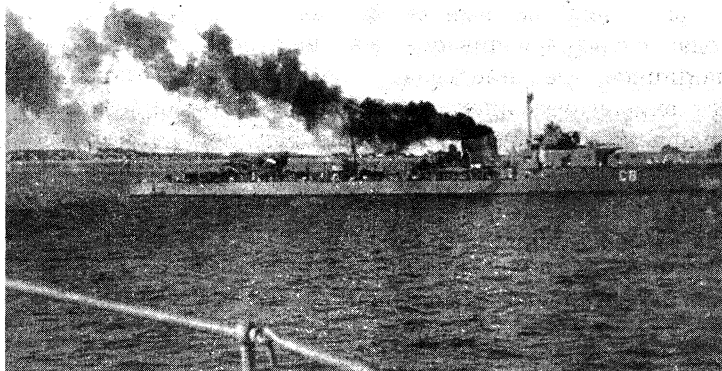
«Получили прямое попадание, — ответил Осадчий. — Имею повреждения и человеческие жертвы. Прошу разрешения выйти из боя для устранения повреждений».

«Добро», — просигналил «Киров».

*06:50*

Старший боцман эсминца «Сметливый» мичман Сергей Скворцов, глядя на засыпанную гарью и осколками палубу, на которой валялись стреляные гильзы и пыжи от снарядов, по-боцмански едко и заковыристо матерился. Надо было срочно произвести приборку и привести эсминец в надлежащий флотский вид, но люди продолжали стоять на местах по боевому расписанию, ожидая известий от высаженного накануне десанта на полуостров Вирсту.

Было видно, что в районе Пириты, куда должны были прорваться десантники для удара в тыл немецкой груп-



*Эсминец «Сметливый» на рейде*



пировке, наступающей на Таллин с востока, идет ожесточенный бой.

Но радио молчало. Не было ни звука и от корректировочного поста. На полубаке комендоры со снарядами в руках позировали кинооператору. Закончив снимать нужные кадры, тот поднялся на мостик.

– Разрешите, товарищ командир?

– Оставайтесь, – хмуро разрешил Нарыков. – День только начинается. Будет много интересных кадров.

Оператор приник к окуляру камеры, снимая носовые артустановки главного калибра, очень эффектно выглядывшие с мостика. На палубе настоящий боевой вид: грязь, гильзы, пыжи. Никто не скажет, что съемки липовые и бой инсценирован где-нибудь на тыловой базе...

Нарыков взглянул на часы. Без одной минуты было 7 часов утра. Эсминец продолжал ходить невычисленными курсами взад-вперед вдоль побережья полуострова.

В этот момент ожила переговорная труба из радиорубки: «Молния-1. Отбой. Вернуться на рейд».

Нарыков дал команду на руль. Описав широкую циркуляцию, эсминец развернулся, входя в пролив и оставляя по правому борту остров Аэгна. Внезапно гром и рокот прошел над проливом, давя на барабанные перепонки всем стоявшим на мостике. Сполохи огня и дыма поднялись над соснами Аэгны. Островок и море вздрогнули, как при землетрясении. Оператор испуганно взглянул на Нарыкова.

Командир, морщась от боли в ушах, крикнул: «Двенадцатидюймовая бьет... Береговая... Не завидую фрицам!»

На подходе к рейду сразу же открылась громада маневрировавшего «Кирова». Ведя огонь из всех трех башен главного калибра, крейсер вспомогательным калибром и всеми зенитными средствами отбивался от новой шестерки «юнкерсов», пикирующих на него с разных курсовых углов. Огромные столбы воды поднимались у самых бортов крейсера, но он продолжал идти полным ходом, подняв по носу огромный бурун.



Затаив дыхание, капитан 3-го ранга Нарыков смотрел за этой эпической картиной с мостика «Сметливого». Белые привидения водяных столбов медленно опали – и крейсер снова был ясно виден. На нем не было заметно никаких повреждений. Развернувшись, «Киров», задрвав свои девять 180-миллиметровых орудий, через каждые тридцать секунд выбрасывал на наступающего противника тонны огня и стали.

Не отрываясь от камеры и не замечая больше ничего, оператор снимал кадры бесценной хроники, которой, к сожалению, не суждено было сохраниться...

*07:10*

Адмирал Трибуц возвращался на штабное судно «Пиккер», стараясь поскорее прийти в себя от потрясений этого утра. Командующий был поднят на рассвете сообщением, что немцы ворвались в парк Кадриорг, смяв и обратив в паническое бегство части 156-го пехотного полка полковника Бородкина. Связи с полком не было, а из штаба 10-го корпуса сообщили, что немцы прорвались к штабу полка, и штаб, увлекая за собой другие подразделения, в панике устремился к гаваням. Это было самое страшное, чего боялся Трибуц. Если немцы, сокрушив остатки обороны, ворвутся в город до посадки войск на транспорты, погибнут все: и гарнизон, и флот. Подняв по тревоге истребительный отряд капитана Шаропова, состоящий из бывших пограничных и прочих отрядов НКВД, командующий сам направился к выходу из парка Кадриорг спасти положение. Туда же был вызван начальник штаба 10-го корпуса генерал Березинский и один из его помощников – майор Крылов.

Небритые, в окровавленных повязках, таща раненых, красноармейцы – кто с оружием, кто без – толпой вышли на подъехавшее начальство, даже не подумав останавливаться.

– Стоять! – закричал генерал Березинский. – Майор Пакрушин, ко мне!



Майор Пакрушин оказался начальником штаба 156-го полка, который первым начал отход, чтобы не попасть в окружение.

– Немедленно приведите людей в порядок, – приказал генерал, – и возвращайтесь на позиции.

– Какие позиции?! – заорал в ответ майор. – Нет там больше никаких позиций! Куда я поведу людей? В плен? Вы там на транспорты грузитесь, а нам здесь подышать?

– Расстрелять, – приказал Трибуц.

Люди капитана Шарапова действовали быстро и умело, что свидетельствовало об огромном опыте, накопленном, видимо, еще задолго до начала войны. Схватив начальника штаба полка и двух стоявших рядом с ним лейтенанта и сержанта (хотя никто этого не приказывал), «истребители» тут же на месте расстреляли офицеров из маузеров времен гражданской войны, которые они гордо носили в полированных деревянных кобурах.

В этот момент откуда-то появился сам полковник Бородкин, командир 156-го полка. Позднее выяснилось, что полковник находился во втором батальоне и о случившемся узнал чуть ли не позднее всех.

Увидев своего расстрелянного начальника штаба, командир полка пришел в дикую ярость на грани истерики. Выхватив наган, он кинулся к Трибуцу и Березинскому, изрыгая страшный мат. Двое ординарцев повисли у него на руках: «Не надо, товарищ полковник...»

– Пустите, – вырывался Бородкин. – Я им сейчас за Серегу Пакрушина...

– Обезоружить, – приказал генерал Березинский. – И расстрелять.

Обернувшись к майору Крылову, добавил: «Принимайте полк!»

Люди капитана Шарапова навалились на Бородкина, вырвали наган и потащили к кювету.

– Отставить! – приказал Трибуц. – Полковник Бородкин, подойдите ко мне. Успокойтесь и наведите порядок в полку. Дайте карту!



Полковник Бородкин, тяжело дыша и вращая безумными глазами, вынул из полевой сумки карту.

– Немцы отошли на линию Хозе-Нехату, – показал адмирал. – Днем они вряд ли сунутся дальше. Через артиллерийский барраж с кораблей им не пробиться. Соберите остатки людей и следите только, чтобы противник не просачивался за ваши линии мелкими группами и не накапливался в тылу. Ваш начальник штаба оказался паникером! Идет война, полковник. Придите в себя и выполняйте приказание!

– Слушаюсь, – ошалело ответил Бородкин, прикладывая руку к грязной и потной пилотке. Трибуц, ни на кого не глядя, пошел к своей «эмке».

Вернувшись на «Пиккер», адмирал поинтересовался, не было ли каких-либо новых радиogramм от наркома ВМФ или командующего направлением. Ему доложили, что пришла одна радиogramма из штаба маршала Ворошилова.

Еще не остыв от пережитого в парке Кадриорг, Трибуц прочитал послание. Это был очередной ответ на его предложение, направленное главному командованию еще в начале августа. Адмирал предлагал сосредоточить в Таллине части, эвакуированные с островов Моонзундского архипелага и Ханко, где они не приносят решительно никакой пользы, и нанести удар во фланг и тыл немецкой группировке, рвущейся к Ленинграду. Удар на приморском направлении обеспечит артиллерия флота.

Началась какая-то бесконечная переписка и бесчисленные запросы относительно возможностей эвакуации островов и Ханко, о наступательном потенциале предполагаемой таллинской группировки, об элементах авантюризма в планировании, но ничего по существу\*.

---

\* «План Трибуца», если его можно так назвать, был, без сомнения, смелым и интересным, хотя и нес в себе некоторые элементы авантюризма.

Эвакуацию гарнизонов Ханко и Моонзунда с их тяжелым вооружением Балтийский флот мог сравнительно легко органи-



Нынешняя радиограмма сообщала, что в связи «с недостаточностью наступательного потенциала» у планируемой группировки и с учетом нехватки грузового тоннажа для перевозки войск с Ханко и островов, командование Северо-Западного направления считает, что гарнизону Таллина следует продолжать выполнение прежней задачи по обороне города и отвлечению сил противника, наступающего на Ленинград. Радиограмма была датирована 14 августа, но отправлена только сегодня ночью...

07:45

Капитан 1-го ранга Египко приказал командиру катера МО, на котором он прибыл в Таллин из Кронштадта, сразу же подойти к борту «Пиккера», высадить его на борт штабного судна и ждать дальнейших распоряжений.

В специальном водонепроницаемом пакете капитан 1-го ранга Египко привез из Кронштадта запечатанный сургучом конверт, предназначенный для передачи лично командующему флотом. Однако, сказали ему, придется подождать. Командующий занят. К нему только что прошел начальник Особого отдела КБФ дивизионный комиссар Лебедев.

Все знали, что командующий флотом и начальник Особого отдела друг друга, мягко говоря, недолюбливали, и если встречались с глазу на глаз, то исключительно по делам чрезвычайной важности.

---

зовать и быстро осуществить. При неизбежных потерях от мин и авиации противника эта операция стоила бы гораздо меньших людских потерь в начале августа, чем в ноябре и декабре, когда командование Ленинградского фронта, наконец, вспомнило о брошенных в тылу противника гарнизонах. А наступление собранной в Таллине мощной группировки, поддержанной на фланге огнем кораблей, если и не кончилось бы полным успехом, то во всяком случае резко бы изменило все стратегическое положение немецкой группы «Север» и обстановку на Ленинградском фронте.





Египко позавтракал в кают-компании «Пиккера», беседуя со знакомыми офицерами из различных флагманских служб. Все, разумеется, уже знали, что получено разрешение на эвакуацию Таллина и не собирались это скрывать от Египко. Да и сам Египко уже многое знал. Эта весть дошла до Кронштадта еще быстрее, чем до Таллина, и, хотя информация считалась секретной, она мгновенно облетела штабы всех уровней. А затем уже в виде слуха стала известна практически всем.

Капитан 1-го ранга Египко ощутил смешанное чувство радости и волнения. Радостно ему было не только потому, что наконец им разрешили выбраться из мышеловки, но и потому, что именно в этот момент ему удастся лично поговорить с комфлотом и убедить его выслать подводные лодки в завесу, прикрыв отход флота с тыла и с левого фланга. План развертывания лодок на случай прорыва флота из Таллина в Кронштадт был составлен уже давно и представлен в штаб флота на утверждение. Если слухи о предстоящем прорыве в Кронштадт являются правдой, а похоже, что так оно и есть, то можно снова напомнить командующему флотом о целесообразности заблаговременного развертывания в море завесы подводных лодок.

Поглядывая на часы на отделанной тиком переборке кают-компаний, капитан 1-го ранга Египко ждал вызова к командующему. Ему страстно хотелось скорее вернуться на свою бригаду лодок. Хотя попытка найти «правду» в Кронштадте не увенчалась успехом, при нынешних обстоятельствах это уже не имело большого значения.

*08:35*

Адмирал Трибуц в сердцах грохнул кулаком по столу. Дивизионный комиссар Лебедев, резонно решив, что столь эмоциональное поведение командующего относится не к нему, сидел с бесстрастным лицом, усилием воли сдерживая злорадную усмешку.



Новость, сообщенная Лебедевым, в самом деле была сенсационной.

Вслед за первым секретарем ЦК Компартии Эстонии Россом к немцам сбежал и второй секретарь ЦК ВКП(б) Эстонии – Сяре, который должен был присутствовать на совещании, назначенном на 10 часов утра.

Собственно, совещание и было назначено именно на 10 часов утра по просьбе Сяре, поскольку тот сообщил Трибуцу, что должен съездить на свою виллу за очень важными документами. Вилла находилась недалеко от Нымме – пригорода Таллина. Сам Нымме уже был частично захвачен противником, но вилла Сяре еще находилась на территории, контролируемой частями 10-го корпуса. Трибуц согласился. Теперь выяснилось, что Сяре вместе с отрядом своих телохранителей, находящихся на балансе местного НКВД, напрямик отправился к немцам, прихватив с собой ту часть секретных документов, которые не успел доставить немцам его коллега по ЦК Росс.

Дивизионный комиссар Лебедев, докладывая об этом очередном ЧП Трибуцу, особо упирал на то, что поездка Сяре в Нымме была как бы согласована с командующим. Это вывело адмирала из себя.

– А вы куда смотрели? – резко спросил Трибуц своего начальника Особого отдела.

Лебедев ответил, что в его обязанности не входит слежка за членами ЦК местной компартии. Это дело товарища Кумма – наркома внутренних дел Эстонии. С него спросят, куда он смотрел. Его же, Лебедева, дело – Краснознаменный Балтийский флот, командование которого в последнее время встало на путь прямого игнорирования приказов и указаний, идущих из Москвы.

Адмирал с удивлением взглянул на начальника Особого отдела.

– В частности, – продолжил дивизионный комиссар, – полностью игнорируется приказ Наркома ВМФ, отданный еще 16 июня, о переименовании всех эстонс-



ких и латвийских пароходов на более понятные и звучные: «Маршал Тимошенко», «Маршал Ворошилов» и т.п. Что могут сказать простому советскому краснофлотцу-комсомольцу такие названия судов, как «Кришьянис Вальдемарс» или «Атис Кронвалдс»? Или такие фривольные, как «Элла», «Эмма» и тому подобные? Время вроде бы не такое. Кроме того, было прямое указание НКГБ, согласованное с наркоматом ВМФ, о замене всех латышских и эстонских капитанов русскими. Это ука-



*Командующий КБФ  
адмирал В. Ф. Трибуц*

зание практически выполняется только тогда, когда мы арестовываем этих капитанов по факту измены Родине. И тут, скажем, на том же «Кронвалдсе» расстрелянного капитана-латыша заменили другим латышом – Эсминьсом, которого тоже давно пора расстрелять, поскольку у него в Риге осталась семья...

– Артура Эсминьса я знаю давно, – возразил адмирал. – Это опытнейший капитан и исключительно порядочный человек. А то, что в Риге у него осталась семья – это трагедия...

– Именно, – согласился дивизионный комиссар Лебедев. – Но поскольку человек всегда стремится к своей семье, то подобное стремление в данных условиях становится преступлением. Тем более у капитанов, которые всегда стремятся воссоединиться со своими семьями, на вверенных им судах...

– Я что-то не помню ни одного подобного случая, – повысил голос командующий. – Или у вас есть другие сведения?



– Подобных случаев пока не было только потому, – жестко ответил Лебедев, – что нам удавалось их пресекать на стадии намерения. Но поскольку флоту сейчас предстоит прорываться в Кронштадт по узкому заливу, оба берега которого заняты противником, можете ли вы поручиться, что ничего подобного не произойдет? С учетом того, что вы не выполнили указания о замене капитанов.

Командующий демонстративно взглянул на часы:

– Транспорты пойдут в конвоях в сопровождении боевых кораблей. К тому же по протраленному фарватеру. Куда-нибудь отвернуть или свернуть будет практически невозможно. Сейчас назначать новых капитанов на суда – это чистой воды вредительство. Капитан должен привыкнуть к судну. Иначе оно обречено. А на переименование судов просто нет времени. Переименуем в Ленинграде.

Трибуц не хотел обострять отношений с Особым отделом, который долго еще не оставит командующего КБФ в покое. Но, видимо, знакомое и приятное слово «конвой», употребленное адмиралом, так приласкало ухо дивизионного комиссара, что он решил прервать полемику с командующим. Разберемся в Ленинграде. Главное – вовремя провести «профилактическую беседу». За любое ЧП на флоте так или иначе будет отвечать Трибуц. Даже побег членов ЦК компартии Эстонии спишем на него, хотя ответственность за это лежала полностью на Особом отделе, который, как всегда, увлекшись мелкими частностями, не видел главного...

*09:00*

«От Советского Информбюро. Утреннее сообщение 26 августа.

В течение ночи на 26 августа наши войска вели бои с противником на всем фронте... Немцы продолжают неистовствовать в захваченных районах. Фашисты глумятся над оставшимися жителями, женщинами и детьми. В



деревне Оземля Глусского района немецкие солдаты ворвались в дом врача Чернецкой и разграбили все ее имущество. Солдаты избили Чернецкую до полусмерти и унесли с собой все, вплоть до детской одежды... В деревне Подсолье пьяные немецкие солдаты арестовали председателя колхоза, а дом его сожгли...

Стальной стеной встают ленинградцы на защиту родного города – колыбели пролетарской революции. В ответ на воззвание товарищей Ворошилова, Жданова и Попкова трудящиеся вступают в ряды народного ополчения. Многие тысячи ленинградцев овладевают техникой и приемами борьбы с танками, учатся метать под танки связки гранат, бросать бутылки с горючим, делать волчьи ямы, завалы, рвы, совершенствуются в искусстве меткой винтовочной и пулеметной стрельбы. Нормировщик товарищ Чистов готовится занять на фронте почетное место снайпера. В совершенстве овладел ручным и станковым пулеметом токарь товарищ Мичурин... Бухгалтер товарищ Финогенов тренируется в бросании гранат. Рабочие Щец, Долгих и Савин каждый день после работы изучают штыковой бой. Профессор Педагогического института им. Герцена товарищ Вернадский вместе с другими профессорами института изучает винтовку и гранату. “Всячески стремлюсь, – говорит он, – не отставать от других бойцов, ибо я прекрасно понимаю, что...”»

Трибуц выключил радио. Сводки Информбюро составлялись таким образом, чтобы картина военной обстановки оставалась как можно более неясной. Фактически главной задачей сводок была не информация населения страны о ходе военных действий, а дезинформация противника.

Однако, не нужно было заглядывать в секретные сводки, где говорилось о продолжавшемся наступлении немцев на Ленинград со всех оперативных направлений, чтобы понять главное. В течение двухмесячных боев кадровая предвоенная армия, занимавшая самое важ-



ное место в глобальных политических планах товарища Сталина, оказалась практически полностью уничтоженной. Бесчисленное количество людей вместе с огромным количеством танков, самолетов и прочей военной техникой просто испарилось, растаяло как дым. А сейчас, в надежде замедлить стремительность продвижения немецких танков, под их гусеницы бросают необученных университетских профессоров, бухгалтеров и им подобных, которых годами уверяли, что их мирный труд надежно охраняет непобедимая Красная Армия, чем оправдывался гигантский размер этой армии и те огромные средства, которые она ежегодно пожирала.

Из задумчивости Трибуца вывело напоминание флагсекретаря о том, что капитан 1-го ранга Египко прибыл из Кронштадта с важным пакетом и ожидает вызова. Адмирал кивнул головой – пусть войдет.

*09:15*

Как только капитан 1-го ранга Египко заикнулся о своих подводных лодках, адмирал Трибуц сразу прервал его, напомнив, что меньше чем через час начнется совещание, где все эти вопросы будут обсуждены. А пока предложил командиру бригады подышать свежим воздухом на верхней палубе и собраться с мыслями.

Привезенный Египко пакет содержал в себе довольно обширное послание адмирала Кузнецова, которое можно было считать частным, если бы оно не было зашифровано флагманским шифром. Мягко говоря, послание не дышало оптимизмом. Нарком ВМФ сообщал командующему КБФ, что «наверху» (никакие фамилии, разумеется, не назывались) не верят в возможность удержать Ленинград. В штабе Северо-Западного направления царит растерянность, граничащая с паникой. Идея так называемого «народного ополчения», придуманная Ждановым и Ворошиловым, была принята в Москве без всякого восторга, поскольку там не без оснований боятся,



что под маркой «народного ополчения» оружие могут получить безответственные и социально опасные элементы. А это не только не поможет остановить противника, но приведет к каким-нибудь новым осложнениям, которые ныне еще трудно предвидеть.

Несмотря на витиеватый стиль изложения наркомовских мыслей, командующий без труда понял, чего боятся в Кремле. Боятся того, чего боялись ежедневно в течение многих лет – восстания народа, которое потенциально может поддержать и армия. За что поплатились головой три маршала и десятки миллионов простых людей как военных, так и штатских. И особенно обидно, конечно, было бы восстание вооруженного народа, который пришлось самим и вооружить.

С началом военных действий 22 июня обе стороны возлагали большие надежды на восстание народа в тылу противника. В Москве надеялись, что подобное восстание произойдет в Германии из пролетарской солидарности с «первым в мире государством рабочих и крестьян», как любовно называл Сталин свой кроваво-террористический режим. В Берлине с неменьшим основанием надеялись на восстание в СССР, чей народ столько претерпел от сталинской тирании, что, казалось бы, должен был воспользоваться любой возможностью для уничтожения большевистского режима в стране. Надежды Берлина подогревались еще и тем обстоятельством, что именно в первые два месяца войны добрая треть сталинской армии, как бы подтверждая прогнозы немецких аналитиков, перешла на их сторону с оружием в руках, а примерно половина – была захвачена в плен. Остатки Красной Армии откатывались на восток, нигде не оказывая особенно серьезного сопротивления. В таких условиях вооружать население было до крайности опасно.

Ничего подобного адмирал Кузнецов, конечно, не писал, но между строк все это читалось довольно отчетливо. Нарком ВМФ тоже не верил, что придуманное Ждановым «народное ополчение» даст какие-либо военные



результаты. А из этого вытекало, что Ленинград будет неизбежно взят.

Из подобной предпосылки сам собой вытекал вопрос: а что же делать флоту в таких условиях? Казалось бы, у флота не было выбора: либо погибнуть в Таллине, либо прорваться в Ленинград и погибнуть там.

Однако, сообщал адмирал Кузнецов, существует и еще один выход.

По сути Таллин стал первым местом, по крайней мере на Северо-Западном направлении, где немцы столкнулись с ожесточенным и хорошо организованным сопротивлением. Таллин стал тем местом, где флот остановил бегущую и деморализованную армию, заставив ее воевать. При этом он обеспечил армии небывалую еще с начала войны артиллерийскую поддержку, в результате чего противник топчется у города уже второй месяц. Полтора месяца боев под Таллином показали, что авиация и артиллерия немцев очень неэффективны в действиях против боевых кораблей. За этот период авиации противника, совершающей ежедневно сотни боевых вылетов, не удалось, например, добиться ни одного прямого попадания в крейсер «Киров». За это же время в крейсер попал всего один артиллерийский снаряд, причинивший незначительные повреждения. То же самое можно сказать и о других боевых кораблях.

За это же время огнем с кораблей подавлено несколько артиллерийских батарей противника, уничтожено немалое количество танков, прочей боевой техники и живой силы немцев. Немцы продемонстрировали полную неспособность прорыва своими мобильными соединениями через артиллерийский барраж с кораблей.

Все это можно повторить в еще большем масштабе под Ленинградом, где к артиллерийскому барражу прибавятся два линкора, еще два крейсера, по меньшей мере десять эскадренных миноносцев и тяжелые береговые батареи, включая одно 406-мм полигонное орудие. Гораздо более плотная насыщенность войск под Ле-





нинградом, плюс гарнизон Таллина, плюс гарнизоны островов и Ханко, плюс морские десантные части, снятые с кораблей, где предполагается оставить почти исключительно комендоров, в сочетании с огнем кораблей позволят остановить противника и продержаться до наступления зимы.

Исходя из подобной постановки задачи, главным становится прорыв из Таллина в Ленинград основной группы кораблей артиллерийской поддержки. А именно: крейсера «Киров», лидеров «Минск» и «Ленинград», эскадренных миноносцев: «Скорый», «Славный», «Свирепый», «Суровый», «Гордый» и «Сметливый». Это наиболее важная задача, связанная с прорывом из Таллина в Ленинград, а потому именно эта группа кораблей должна быть лучше всего обеспечена тральщиками и прочими видами прикрытия. Возглавить эту группу должен лично командующий флотом. Что касается остальных кораблей и судов, то их приход в Кронштадт хотя и важен (особенно транспортов с частями 10-го корпуса), но не так, как приход основной группы кораблей артиллерийской поддержки.

Далее нарком сообщал, что все его попытки добиться открытия южного фарватера не увенчались успехом. Все южное побережье залива уже занято противником, установившим в ряде пунктов мощные береговые батареи. В частности, на мысе Юминда. Официальные мотивировки отказа открыть южный фарватер главным образом основаны на опасении, что противник сможет в упор расстрелять с берега все идущие на прорыв корабли и суда. Возражение, что корабли легко подавят все береговые батареи немцев (самая мощная из которых имеет четыре орудия калибром 150-мм), во внимание не принимаются и не выслушиваются. Видимо, дело в том, что командование опасается возможности попадания поврежденных артиллерией и авиацией кораблей и транспортов в руки противника. А потому следовать придется исключительно центральным фарватером...



Чего боялись «наверху», тоже было понятно Трибуцу. Поврежденные (и даже неповрежденные) транспорты, подбитые авиацией или береговыми батареями, могли, вместо того, чтобы доблестно утонуть, выкинуться на занятый противником берег. Напуганное массовой сдачей в плен сухопутной армии высшее командование опасается такой же массовой сдачи флота, а потому и перестраховывается, закрывая фарватер, который, хотя и гораздо безопасней центрального, но проходит слишком близко от занятого противником берега, создавая ненужное искушение...

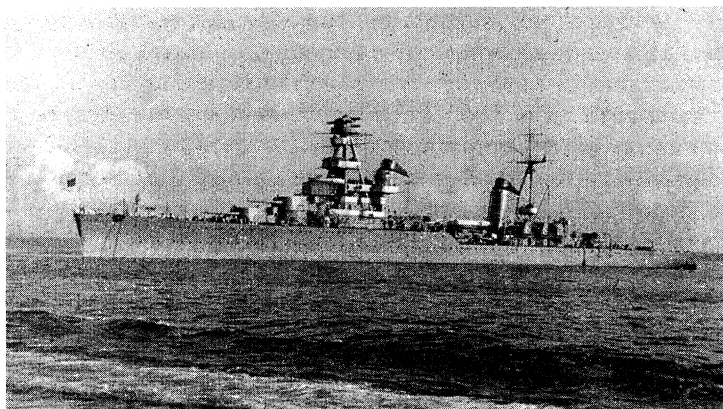
В заключение нарком сообщал Трибуцу, что 30–31 августа он предполагает быть в Кронштадте, что надеется встретиться с командующим КБФ и обсудить с ним все проблемы, стоящие перед флотом.

*09:50*

На палубе «Пиккера» начали собираться участники предстоящего совещания у командующего флотом. Прибыли адмиралы Пантелеев и Ралль, генералы Николаев и Березинский, последний из несбежавших к немцам членов ЦК компартии Эстонии Картотамм, председатель Совнаркома Эстонии Лауристин, Уполномоченный ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР Бочкарев, Уполномоченный Республиканского Комитета обороны ЭССР Веймер, командиры соединений и дивизионов боевых кораблей. Бросалось в глаза отсутствие адмирала Дрозда.

Капитан 1-го ранга Египко «дышал свежим воздухом и собирался с мыслями», как ему посоветовал командующий, на мостике посыльного судна. Он стоял, облокотившись на поручни, глядя на поднимающихся на палубу офицеров, большая часть которых была ему известна еще со времени обучения в училище.

Увидев капитана 1-го ранга Трипольского, Египко уже начал спускаться с мостика, когда услышал крики сигнальщиков: «“Киров”! “Киров”!»



*Крейсер «Киров»*

Египко обернулся. Вдали на рейде серым призраком неся крейсер, через каждые 40 секунд громыхая огнем девятиорудийного залпа. Даже без бинокля было видно, что «Киров», прекратив огонь, метнулся влево. Вокруг крейсера начали подниматься белые столбы воды, а под облаками – расцветать черно-оранжевые цветки зенитных разрывов.

«Раз, два, три, четыре, – считал сигнальщик. – Больше 10 самолетов!»

На мостике неожиданно возник сам командующий флотом. Взяв бинокль у вахтенного офицера, он лично наблюдал очередную (уже какую по счету!) воздушную атаку немцев на крейсер «Киров».

Самолеты ушли, а на крейсере не было заметно никаких повреждений. Корабль продолжал вести огонь по позициям противника. Маневрируя вместе с ним на рейде, огонь вели лидеры «Минск» и «Ленинград», эскадренные миноносцы «Свирепый», «Гордый» и «Сметливый».

Почти месяц они, маневрируя на ограниченной акватории Таллинского рейда, не давали возможности противнику ворваться в город, ежедневно, по нескольку раз в сутки подвергаясь воздушным налетам.



И, как заколдованные, в течение всего этого периода не получили фактически никаких повреждений.

*10:00*

Адмирал Трибуц открыл совещание, сообщив присутствующим, что Ставка и главное командование Северо-Западного направления разрешили оставить Таллин и перебазировать силы флота в Кронштадт. Командующий флотом сделал это сообщение сухим, спокойным голосом, как будто речь шла о простом переходе нескольких кораблей в условиях мирного времени.

После командующего выступил адмирал Пантелеев. Он говорил гораздо дольше. На схемах таллинских гаваней и подходов к ним, подготовленных его подчиненными, было показано, куда предполагается поставить под загрузку транспорты и какие подразделения армии и флота должны быть погружены на эти суда.

Все транспортные и вспомогательные суда решено было разделить на четыре конвоя. Каждый конвой, согласно плану, имел свое непосредственное охранение и должен был идти строго за выделенными ему тральщиками. Боевые корабли распределялись на отряд главных сил, отряд прикрытия и арьергард.

Отряд главных сил включал в себя крейсер «Киров», лидер «Ленинград», эсминцы «Гордый», «Сметливый», «Яков Свердлов», подводные лодки «С-4», «С-5», «Калев» и «Лембит», пять базовых тральщиков: БТЩ-204 «Фугас», 205 «Гафель», 206 «Верп», 207 «Шпиль» и 217; пять торпедных катеров: ТКА (73, 74, 94, 103 и 113); шесть катеров МО (112, 131, 133, 142, 203 и 208), штабное судно «Пиккер» и ледокол «Суур-Тылль».

Командовать главными силами будет лично командующий флотом вице-адмирал Трибуц, чей флаг будет поднят на крейсере «Киров».

Перед главными силами поставлена задача прикрыть первый и второй конвой на участке от мыса Юминда до острова Гогланд.



Отряд прикрытия под командованием начальника штаба флота адмирала Пантелеева (флаг на лидере «Минск») будет состоять, помимо лидера «Минск», из эсминцев «Скорый» и «Славный», четырех подводных лодок: Щ-322, М-95, М-98 и М-102; пяти базовых тральщиков: 203 («Патрон»), 210 («Гак»), 211 («Рым»), 215 и 218; четырех торпедных катеров и четырех катеров МО (2Л7, 210, 212 и 213), а также спасательного судна «Нептун».

В состав сил арьергарда, которым должен был командовать адмирал Ралль (флаг на эсминце «Калинин»), входили еще эсминцы «Свирепый», «Суровый», «Артем», «Володарский»; сторожевые корабли «Буря», «Снег» и «Циклон», двух торпедных катеров и пяти катеров МО. Задачей арьергарда былокрытие третьего и четвертого конвоя с тыла на всем пути следования.

Первый транспортный конвой включал: плавбазу «Ленинградсовет», транспорты «Колпакс», «Вирония», «Ярвамаа», «Алев», «Элла», «Атис Кронвалдс», ледокол «Криштъянис Вальдемарс», плавмастерскую «Серп и Молот», подводные лодки Щ-307, Щ-308, М-79, буксир ОЛС-7.

Непосредственное охранение конвоя осуществляют сторожевые корабли «Аметист» и «Касатка». Ведут конвой пять тихоходных тральщиков и пять катерных тральщиков под эскортом двух катеров МО.

Командовать конвоем назначен капитан 2-го ранга Богданов.

Указка адмирала Пантелеева продолжала летать по спискам кораблей и схемам.

— Во второй конвой, — продолжал начальник штаба КБФ, — входят: сетевые заградители «Онега» и «Вятка», гидрографическое судно «Азимут», транспорты «Иван Папанин», «Найссаар», «Казахстан», «Аргонаутис», «Эверита», «Шяуляй», «Сауле» и шхуна «Атта». Охранение конвоя осуществляют: канонерская лодка «Москва», сторожевой корабль «Чапаев» и два катера МО. Ве-



дут конвой четыре тихоходных тральщика и девять катерных тральщиков. Командовать конвоем назначен капитан 2-го ранга Антонов.

В салоне стояла мертвая тишина. Офицеры делали нужные пометки в блокнотах.

– Третий конвой состоит из транспортов: «Луга», «Тобол», «Люцерна», «Балхаш», «Аусма», «Кумари», «Вторая пятилетка», «Скрунда», танкера № 12 и спасательного судна «Колывань». В охране конвоя находятся канлодка «Амгунь», сторожевик НКВД «Уран» и два катера МО. Ведут конвой четыре тихоходных тральщика и четыре катерных тральщика. Командует конвоем капитан 2-го ранга Янсон.

В четвертый конвой, – закончил объяснять свои схемы адмирал Пантелеев, – входят три шхуны, три мотобота, баржа ТГ-1, которые будут следовать под эскортом канлодки «И-8», сторожевика «Разведчик», двух магнитных тральщиков и девяти катерных тральщиков. График движения конвоев будет согласован со всеми позднее.

Следовать всем без исключения надлежит по центральному фарватеру. Основными пунктами посадки на транспорты назначены: Купеческая, Минная, Беккеровская и Русско-Балтийская гавани, порт Палдиски, причалы островов Найссар, Аэгна и полуострова Вимси. Не исключено, что посадку придется проводить прямо на рейдах.

Адмирал Пантелеев, закончив свое сообщение, добавил:

– Рассчитывать на какую-то существенную помощь с чьей-либо стороны не приходится. Мы дали заявку на воздушное прикрытие и нам его даже пообещали, но, откровенно говоря, в условиях той обстановки, что ныне складывается под Ленинградом, очень сомнительно, чтобы нам выделили хотя бы звено истребителей.

Поблагодарив начальника штаба, адмирал Трибуц поинтересовался, не хочет ли кто-нибудь из товарищей командиров высказать свое мнение или предложения.



Товарищи командиры молчали. Распределение сил и средств между главными силами и конвоями говорило само за себя. Больше половины всех имеющихся в распоряжении базовых тральщиков ведут крейсер «Киров». Остальные ведут корабли прикрытия. Конвоям даны одни катерные тральщики, которые вообще не способны протральить полосу, через которую мог бы пройти при полной загрузке океанский пароход.

Слово попросил адмирал Ралль. Как начальник минной обороны Таллина он лучше других понимал опасность обстановки. Специалисты его штаба так рассчитали возможные потери: минимальная цифра составила 33%.

— От авиации, — сказал адмирал Ралль, — мы отобьемся. Два месяца боев показали, что немцы, к счастью для нас, летают над морем довольно неуверенно. Достаточно сравнить потери от ударов авиации противника и от мин. Вопросов нет. Тральщиков не хватает — это факт. Чтобы провести такое количество кораблей и транспортов через воды, где противник чуть ли не еженощно ставил мины, нужно иметь 100 базовых тральщиков. А в наличии их только 10. Как можно решить подобную проблему, то есть понизить, значительно понизить вероятность гибели кораблей от подрыва на минах? Только действиями, неожиданными для противника. Что ждут от нас немцы? Что мы пойдем центральным фарватером. За прошедшие две недели мы уже потеряли на этом фарватере четыре транспорта, эсминец, три базовых тральщика и ледокол. И все это в районе между островами Кери и Вайндло. А между тем, южный прибрежный фарватер был, по крайней мере до 9 августа, совершенно чист от мин. И после 9 августа, когда его закрыли, не было никаких данных, что противник там ставил мины. До 9 августа этим фарватером благополучно прошли в обоих направлениях 223 транспорта. Я совершенно не понимаю, почему мы сейчас не можем пойти на прорыв именно этим фарватером?



Адмирал Трибуц сухо пояснил, что этот вопрос не обсуждается, поскольку он сам уже три раза запрашивал штаб маршала Ворошилова о возможности прорыва южным фарватером и трижды ему напоминали, что пользование указанным прибрежным фарватером строжайше запрещено. Последний ответ пришел в весьма резкой форме. Командование имеет свои мотивировки: все побережье захвачено противником, который установил на разных участках побережья береговые батареи и может просто расстрелять, а еще хуже – захватить все суда, оставшие от конвоев.

Доводы командующего не убедили адмирала Ралля. Начальник минной обороны заметил, что одно дело – обсуждать, можно ли плавать запрещенным фарватером, а совсем другое – выбор направления прорыва главных сил флота с целью снижения возможных потерь. Боевые корабли легко смогут подавить береговые батареи противника, что они уже доказывали неоднократно, а поврежденным судам в условиях отсутствия минной опасности легко можно будет оказывать помощь буксировкой, эскортированием и прочими мерами.

Адмирала Ралля поддержали несколько офицеров штаба флота при сочувственном молчании адмирала Пантелеева. Они пытались доказать командующему, что при таком слабом тральном обеспечении и острой нехватке времени даже для проведения предварительного траления, чистым безумием было бы прорываться центральным фарватером при наличии свободного от мин южного пути.

Адмирал Трибуц, слушавший эти разговоры с мрачным видом, периодически демонстративно поглядывая на часы, в конце концов поднялся с места и приказал «эту теоретическую конференцию» прекратить.

Если командование закрыло южный фарватер, значит, на это были достаточно веские причины, которые, возможно, нам даже не известны. Приказ отдан совершенно ясно и нечего тратить время на его обсуждение.





Тем более, что времени уже фактически нет. Прежде чем покинуть Таллин, необходимо провести такой гигантский объем работ, на который в мирное время потребовалось бы месяца два. А сейчас, напомнил командующий, у нас, возможно, не будет и полных суток. Он попросил более не терять время на «общие рассуждения», а говорить конкретно и по существу.

Генерал Николаев был достаточно краток. Далее удерживать фронт нет уже никакой возможности. Но если начать сейчас отвод войск к гаваням, противник ворвется в город на их плечах. Целесообразно сегодня вечером провести серию контратак, особенно в направлении Пириты, откуда противник может самым коротким путем прорваться к порту. Однако резервов уже никаких нет.

– Резервы найдем, – пообещал Трибуц.

Капитан 2-го ранга Антонов, назначенный командовать 2-м конвоем, обратил внимание на недостаточное прикрытие конвоев от нападения надводных кораблей и подводных лодок противника. Нельзя ли несколько эсминцев перевести в непосредственное охранение? А то получается, что боевые корабли прикрывают сами себя, а транспорты идут под прикрытием вспомогательных сторожевиков и катеров. А на переходе вполне вероятным может стать нападение миноносцев и торпедных катеров, как немецких, так и финских, не говоря уже о подводных лодках. Командующий в связи с этим поинтересовался: прибыли ли в Таллин эсминцы «Суровый» и «Артем»?

Пантелеев ответил, что их приход ожидается сегодня вечером или ночью. Они задержались, так как обстреливали по пути скопление немецких войск в разных населенных пунктах вдоль побережья.

Командующий попросил Пантелеева подумать: может быть удастся выделить в непосредственное охранение конвоев два-три эсминца, чтобы отгонять от транспортов торпедные катера и подводные лодки.



Много раз порывавшийся взять слово капитан 1-го ранга Египко наконец его получил. Из выступления начальника штаба флота герой-подводник с недоумением отметил, что все подводные лодки распределены по конвоям и должны будут следовать в надводном положении среди транспортов и эсминцев. Это казалось ему настолько диким, что он на какое-то время позволил эмоциям вырваться наружу.

– Товарищ командующий! – почти закричал он. – Мы же с вами договаривались, что лодки будут заранее развернуты в завесах для прикрытия сил флота и транспортов! Где это видано, чтобы подводные лодки шли в конвоях?! Если авиация налетит, что от них останется?!

– Товарищ Египко, – прервал его командующий, – в армии не договариваются, а выполняют полученные приказания! Ваши лодки самостоятельно не дойдут до Кронштадта. Все подорвутся на минах.

– Как это не дойдут! – возмутился Египко. – Всегда доходили, а сейчас не дойдут? Мины что, только сегодня появились на фарватерах? Мы уже два месяца между мин ходим!

Он посмотрел на капитана 1-го ранга Трипольского, но тот молчал, опустив глаза.

Обстановку разрядил адмирал Пантелеев, который заметил, что пару-другую лодок действительно неплохо бы послать в прикрытия, чтобы застраховаться от неожиданного появления крупных надводных кораблей противника. Хотя данных, что немецкие крейсера готовятся помешать эвакуации Таллина, пока нет, но кто его знает, что им взбредет в голову в последний момент.

– Хорошо, – согласился командующий, обращаясь к Египко, – согласуйте этот вопрос с начальником штаба. Но не больше двух-трех лодок. Шхерные фарватеры закрыты, южный – закрыт. Возвращаться в одиночку будет очень тяжело.

Неожиданно для присутствующих слово взял Уполномоченный ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР Владимир



Бочкарев. Его хорошо знало все командование флотом и побаивалось. Бочкарев был очень известной личностью, которую вполне можно было назвать отцом-основателем Эстонской Советской Социалистической Республики. Занимая в свое время пост советского полпреда в Таллине, Бочкарев вместе с двумя авантюристами из Коминтерна Карлом Сяре и Михаилом Россом фактически организовал в Эстонии прокремлевский государственный переворот. В результате этого переворота Эстония лишилась независимости, а Бочкарев стал своего рода ее наместником, «умиротворяя» Прибалтику вместе с Вышинским и Деканозовым.

Подручные Бочкарева – Сяре и Росс вкупе с Лауристином, с энтузиазмом стали приводить Эстонию в «социалистический» вид, проводя массовые аресты, расстрелы и депортации. То, что они в итоге своей кипучей деятельности сбегут к немцам, Бочкарев не мог себе представить и в кошмарном сне. Однако, именно так и произошло, и Бочкарев справедливо предполагал, что на «большой земле», когда он туда доберется, его ждут крупные неприятности.

В Наркомат иностранных дел, который был филиалом НКВД, Бочкарев попал из ЦК ВЛКСМ, то есть из другого филиала НКВД, и хорошо знал советскую политическую логику. Переход к противнику Сяре и Росса будет воспринят однозначно – из преступной группы предателей двое сбежали, а двое просто не успели. Не успели он и, скажем, Лауристин. Правда, с началом войны, повинуясь острому инстинкту, который позволил ему пережить две смертельные чистки в ЦК комсомола и одну в Наркомате иностранных дел, Бочкарев еще в июле направил в Москву несколько предупреждений о ненадежности руководителей компартии Эстонии, осторожно намекая на то, что оба являются гитлеровскими агентами. Однако из Москвы не последовало никакой реакции на эти предупреждения, а сейчас, когда его дружки сбежали к противнику, он и сам оказался в весь-



ма дурацком положении. И даже ожидал ареста прямо в Таллине. Тем более что аресты, особенно в последние недели, шли масштабно и круглосуточно. Проводились они по особым спискам, присланным из Москвы, которая была озабочена тем, чтобы в руки немцев не попали еще уцелевшие представители политических, военных и интеллигентных кругов «буржуазной» Эстонии. Подавляющую часть предполагалось ликвидировать на месте, но кое-кого Москва требовала вывезти на предмет дачи показаний. Например, героя войны за независимость Эстонии, трижды кавалера «Креста Свободы», бывшего начальника генерального штаба Эстонской республики генерал-лейтенанта Реека\*.

Бочкаревнисколько бы не удивился, если бы и его фамилия оказалась в этих списках, тем более что его отношения с наркомом внутренних дел Куммом были весьма прохладными, и что Кумм по своим каналам докладывал в Москву, можно было только гадать\*\*.

Теперь, когда уход из Таллина стал фактом, необходимо было вывезти из столицы Эстонии массу секретнейших документов, касавшихся главным образом предвоенной деятельности различных советских ведомств, готовившихся к осуществлению сталинской мечты об освободительном походе в Европу. Нападение Гитлера несколько отодвинуло эту мечту по времени, но все политические разработки никак не могли попасть в руки немцев. Их надлежало вывезти, хотя за последние два года их накопилось не менее кубического километра.

– Товарищ Трибуц, – туманно начал Уполномоченный ЦК и Совнаркома, – вы продумали план эвакуации партийно-государственного актива Эстонии?

---

\* Позднее умер в ГУЛАГе.

\*\* Когда Берия 30 августа прибыл в Ленинград, у него имелись приказы на арест Бочкарева, Кумма и Лауристина за связь с изменником Сяре.



– Приглашаю всех на крейсер «Киров», – ответил командующий. – Там места хватит на всех.

Но как раз на крейсере «Киров» никому из «партийно-государственного» актива уходить не хотелось. Всем было ясно, что немцы приложат все усилия, чтобы утопить именно крейсер «Киров», чья громада подобно магниту будет притягивать к себе все бомбы, торпеды и мины противника. Хотелось чего-нибудь понезаметнее и побыстроходнее. Идеалом можно было считать эскадренный миноносец.

– Я хотел бы, – продолжал Бочкарев, – получить в свое распоряжение эсминец. Речь идет об эвакуации секретных документов государственной важности.

Игнорировать требование Уполномоченного ЦК Трибуц не мог.

– Хорошо, – вздохнул адмирал. – Вы получите эсминец.

– Я хотел бы, – настаивал Бочкарев, – конкретизировать этот вопрос. Какой именно эсминец будет передан для эвакуации аппарата ЦК и Совнаркома?

– Эсминцы разделены между главными силами, силами прикрытия и арьергардом, – заметил адмирал Пантелеев. – Где именно вы бы хотели находиться во время перехода?

– Я не разбираюсь в подобных вопросах, – ответил Бочкарев. – Мы бы хотели попасть на корабль, который не оказался бы втянутым в морской бой с противником.

– В данных условиях, – раздраженно сказал командующий, – никто вам такой гарантии дать не может. В бой могут быть втянуты все корабли...

Адмирал прервал свои объяснения и обратился к Раллю:

– Юрий Федорович, вы сможете разместить группу товарища Бочкарева на одном из своих эсминцев?

– Разве что на «Володарском», – ответил адмирал Ралль. – На «Калинине» я иду сам, «Артема» еще нет и неизвестно, в каком состоянии он придет. Так что милости просим на «Володарский».



Взрыв снаряда где-то поблизости потрянул и подбросил «Пиккер», вернув всех к мрачной действительности.

Адмирал Трибуц посмотрел на часы. Было 13:30. Немцы пообедали и возобновили обстрел.

– Все, – сказал Трибуц. – По местам, товарищи. Все детали согласуйте в штабах. Не теряйте времени. Все свободны.

Он взглянул на Пантелеева и Ралля:

– Вас, Юрий Александрович и Юрий Федорович, прошу задержаться на пять минут.

13:40

В иллюминатор своей каюты старший лейтенант Ефимов смотрел на бушующие в Таллине пожары. Ветер гнал над городом гарь и копоть. Тральщик «Патрон» только что пришел на базу, ошвартовавшись в Минной гавани. Крепчающий северо-восточный ветер разогнал даже в бухте крупную волну. Моросил дождь. Настроение было отвратительным. Двое из экипажа тральщика были убиты, многие ранены. Осколками были иссечены борта и надстройки «Патрона», повреждены механизмы. Страшно болела разорванная осколком рука.

Ефимов хотел уж было свалиться на койку и поспать хотя бы часок, когда наверху ударил колокол громкого боя, вызывая его на палубу и он услышал крик вахтенного: «Смирно! Товарищ контр-адмирал...»

Придерживая раненую руку, Ефимов поднялся на палубу.

По сходням на «Патрон» поднимались контр-адмирал Ралль и командир дивизиона тральщиков Резванцев.

Ефимов отдал рапорт.

– Доставили бомбы? – поинтересовался адмирал, осматривая осколочные пробоины на надстройках тральщика.

– Так точно, – доложил Ефимов. – Тысячекилограммовые.



*Командир базового  
тральщика «Патрон»  
М. П. Ефимов*

– Будем надеяться, что это принесет какую-то пользу, – вздохнул адмирал. – Потери и повреждения у тебя большие?

– Двое убитых, – сообщил Ефимов. – Есть раненые. 17 налетов пока дошли. Я сам ранен. Видите? Втроем спустились в каюту Ефимова.

– Получен приказ, – сказал адмирал Ралль. – Завтра к вечеру будем уходить в Кронштадт. Таллин оставляем.

Ефимов молча принял слова адмирала к сведению.

– Я пришлю рабочих с судостроительного завода, – продолжал Ралль. – Они тебя немного подлатают. К завтрашнему вечеру, Ефимов, все должно быть готово – корабль, механизмы, орудия. Погрузи боезапас, топливо, воду и продовольствие. Убитых похорони на берегу, раненых сдай на транспорты. Все ясно?

– Так точно, – ответил старший лейтенант, хотя ему было не совсем ясно, как он сможет выполнить все, сказанное адмиралом.

– Организуй все работы, – дополнил адмирала командир дивизиона, – и приходи в штаб. Уточним твою задачу во время прорыва.

*14:20*

На те пять минут, что адмирал Трибуц попросил задержаться у себя адмирала Ралля, командующий флотом предложил командующему минной обороны «проверить» фарватер, выслав в море катерные тральщики. Только катерные. Базовыми не рисковать ни в коем случае.

Ралль не стал возражать и тут же отдал необходимые распоряжения. Но маломощным корабликам эту задачу



выполнить не удалось. Даже без тралов они «не выгребали» против встречного ветра, захлестываемые волной.

Адмирал Ралль доложил об этом командующему флотом.

— Придется ждать погоды, — согласился Трибуц.

Ралль вспомнил, как в предвоенные годы срывались все программы строительства тральщиков, поскольку практически все деньги и фонды уходили на осуществление любимой программы товарища Сталина по созданию мощных эскадр линкоров и линейных крейсеров.

Линкоры так и не построили, а катастрофическая нехватка тральщиков поставила сейчас под удар главные силы флота. Те крохи, что еще оставались в распоряжении командующего, уже были, как известно, распределены «самым целесообразным образом». Пять самых лучших и надежных тральщиков были выделены для проводки за тралами главных сил флота, которые возглавлял лично командующий КБФ.

Оставшуюся пятерку базовых тральщиков специальной постройки придали отряду корабельного прикрытия во главе с начальником штаба флота. 17 тихоходных тральщиков пришлось распределить между четырьмя конвоями для защиты от мин транспортов с войсками, беженцами и ранеными. Получалось так, что арьергарду, которым должен был командовать сам адмирал Ралль, не досталось вообще ничего.

Теоретически в этом, казалось бы, не было ничего страшного. Считалось, что замыкающие огромную армаду эсминцы и сторожевики будут следовать в полосе, уже расчищенной от мин. Но адмирал Ралль был слишком опытным минером, чтобы не понимать, что на дистанции 14–18 миль невысказанно сохранить безопасную полосу движения. Приходилось уповать только на счастье.

До начала перехода кораблям адмирала Ралля предстояло выполнить еще одну задачу: выставить в порту и на подходах к Таллину более сотни различных мин, за-





топить в воротах гавани минзаг «Амур», на котором ныне находился штаб минной обороны, и ряд других судов, чтобы противник долго еще не мог бы сунуться к причалам. Адмиралу Раллю, как и всякому моряку, начавшему службу еще в Императорском флоте, до слез было жалко «Амура». Жалко старый минзаг было даже комиссарам, наслышанным о революционной истории корабля-ветерана. Но все понимали, что тащить «Амур» на буксире в Кронштадт было совершенно невозможно в создавшейся обстановке.

Предполагалось затопить и «Ленинградсовет», который был еще старше «Амура» возрастом. В штабе справедливо считали, что уж кто-кто, а «Ленинградсовет» обречен на гибель. Но старший лейтенант Амелько решительно был с этим не согласен. Он так горячо отстаивал достоинства своего древнего корабля, а искренность его устремлений сомнений не вызвала, поскольку именно ему предстояло вести старое учебное судно в Кронштадт или в ад, что адмирал Ралль в конце концов дал себя убедить и разрешил «Ленинградсовету» участвовать в переходе.

Мины в порту и около должны были выставить сторожевики из дивизиона «плохой погоды»: «Снег», «Буря» и «Циклон». Адмирал вызвал к себе командира дивизиона сторожевиков капитан-лейтенанта Филиппова и командиров: старших лейтенантов Орлова и Маклецова и лейтенанта Россиева, чтобы вручить им кальки минных постановок и обсудить дальнейшие детали.

Командиры были по-деловому спокойны. Что-что, а ставить мины и конвоировать транспорты они умели. Ничем другим с начала войны просто не занимались.

*15:20*

На аэродроме Когоул генерал Жаворонков и полковник Коккинаки наблюдали, как механики подвешивали тонную авиабомбу под бомбардировщиком капитана Гречишника. Накануне инженер полка Баранов



доложил командующему ВВС ВМФ и представителю Ставки, что только две машины, исходя из состояния их моторов, могут взять на внешнюю подвеску по тонной авиабомбе или по две полутонные фугасные авиабомбы. И назвал два экипажа: капитана Гречишникова и старшего лейтенанта Богачева. Самолет последнего базировался на аэродроме Аста. Экипажам объяснили, что им оказана честь выполнения личного приказа товарища Сталина.

Первым в воздух поднялось звено «чаек». Истребители-бипланы должны были прикрыть бомбардировщики при следовании в опасной зоне прифронтовой полосы. За ними вырулила на старт машина капитана Гречишникова. Бомбардировщик, которому предстоял долгий и опасный путь на Берлин с подвешенной тысячекилограммовой бомбой, долго ревел моторами на старте, прежде чем начать разбег.

Бомбардировщик медленно и тяжело побежал по полосе и с величайшей натугой оторвался от земли в самом конце взлетной полосы. Было очевидно, что моторам не под силу такая тяжесть.

Уже за пределами аэродрома бомбардировщик, сившийся набрать высоту, бросило вниз, и еще неубранные шасси ударились о землю, подломившись и отлетев в сторону. Самолет упал на брюхо, к которому была подвешена тонная бомба. Бомба своим чудовищным весом вспахала грунт, сыграв роль огромного тормоза и оставив машину. Бомбардировщик вспыхнул как спичечный коробок. Экипаж успел выбраться из машины и отбежать на безопасное расстояние, когда чудовищный взрыв буквально разнес бомбардировщик на атомы...

Еще более страшное ЧП произошло на аэродроме Аста, где взлетная полоса была еще короче. Старший лейтенант Богачев, пытавшийся поднять в воздух свой бомбардировщик с подвешенной тонной бомбой, вообще не смог оторвать машину от земли. Проскочив полосу, бомбардировщик не смог остановиться. Бомба заде-



ла за какие-то неровности земли и взорвалась. Весь экипаж погиб...

Опомнившись от шока, потрясенный Жаворонков запретил взлет остальных самолетов с подвешенными тонными бомбами. Коккинаки, потрясенный не меньше, согласился с приказом генерала.

Но это было еще полдела. Нужно было как-то сообщить о случившемся в Москву и, как говорится, ждать дальнейших указаний. В адрес наркома ВМФ адмирала Кузнецова была послана шифровка о том, что попытка поднять в воздух бомбардировщики с тысячекилограммовыми бомбами не удалась. При этом погибли два самолета, причем один – вместе с экипажем.

Было ясно, что Кузнецов немедленно доложит о происшедшем Сталину. Ожидание ответа из Москвы вконец подкосило генерал-лейтенанта Жаворонкова. В комнате отдыха командного пункта он лег на топчан, расстегнув воротник гимнастерки и ослабив ремень. Местные офицеры смотрели на него с печальным сочувствием. Генерал попытался заснуть, что ему, разумеется, не удалось.

Наконец, его адъютант майор Боков вошел в помещение и доложил, что из Москвы получен ответ.

Жаворонков рывком поднялся с топчана, поправил ремень, застегнул воротник гимнастерки и, решительно откинув плащ-палатку, которой был завешен дверной проем, шагнул за перегородку с таким видом, будто уже шел на расстрел.

Первым, кого увидел командующий ВВС ВМФ, был командующий обороной Моонзундских островов генерал-майор Елисеев. Глядя на Жаворонкова печальными глазами, Елисеев протянул ему телеграфный бланк. Текст расшифрованной радиogramмы оказался менее страшным, чем ожидал генерал. Радиogramма была от адмирала Кузнецова. В ней говорилось, что генерала Жаворонкова и полковника Коккинаки вызывают в Москву для личного доклада Сталину о случившемся.



Ловя на себе сочувственные взгляды местных офицеров, командующий ВВС стал готовиться к отлету с островов\*.

15:45

Адъютант второй эскадрильи 71-го истребительного авиаполка КБФ Дармограй, задрав голову, следил за развернувшимся в небе воздушным боем. Хотя адмирал Пантелеев еще утром отметил в своем дневнике, что вся авиация флота улетела на восток, он ошибался. На последнем импровизированном «пяточке» еще находилось звено «ишачков», которым командовал полковник Романенко.

«Юнкерсы», появившиеся со стороны Вышгорода, как обычно, направлялись к рейду для удара по кораблям. С причалов Русской гавани ударили зенитки. С земляной насыпи за «пяточком» застрочили пулеметы. Корабли в гавани стали закрываться дымзавесой.

Дармограй видел, как на звено «юнкерсов» ринулись в дерзкую атаку два флотских «ишачка» (И-16), стрекоча пулеметами. Один из «юнкерсов» стал терять высоту, оставляя за собой шлейф дыма. Вскоре в воздухе раскрылись купола парашютов. Остальные «юнкерсы», потеряв строй, сбросили бомбы над рейдом, не заходя в пикирование, и ушли на север. Пилота и стрелка со сбитого «юнкерса», которые опустились на парашютах вблизи «пяточка», взяли в плен и под взглядами десятков любопытных глаз отвели в штабную палатку. Поскольку немецкого языка в штабе никто не знал, то удалось только выяснить, что бомбардировщики вылетели из Раплы и, отбомбившись, должны были совершить посадку на одном из финских аэро-

---

\* Можно легко себе представить, что переживал генерал Жаворонков, если учесть, что все командующие ВВС от Алксниса до Рычагова были расстреляны по приказу Сталина. Однако на этот раз все обошлось. Гнев вождя удалось направить на нарком авиационной промышленности Шахурина.



дромов в районе Хельсинки. Затем пленных отправили в штаб флота\*.

В полку все уже знали о предстоящей эвакуации, и лейтенант Дармограй снова засел за документы. Главное было успеть перебазировать оставшиеся самолеты. Через пару часов два звена «чаек» должны были улететь на остров Сааремаа. В полку оставалось всего три «чайки» и восемь «ишачков».

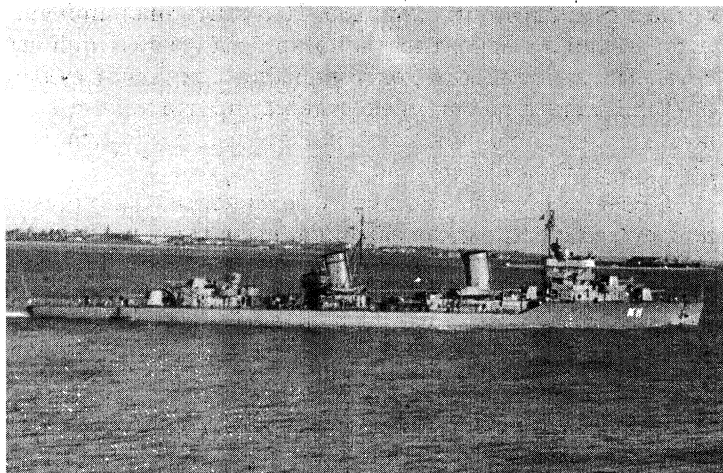
*15:50*

С мостика лидера «Минск» капитан 2-го ранга Петунин внимательно следил за развернувшимся в небе воздушным боем. Подобное событие было большой редкостью. Во всяком случае на кораблях успели уже отвыкнуть даже от мысли, что собственная авиация является каким-то фактором в этой войне, хотя Совинформбюро ежедневно сообщало астрономические цифры сбитых в воздушных боях самолетов противника. Но тут сказать было нечего: прямо на его глазах «ишачки» подожгли «юнкерс», который, оставляя шлейф дыма, стал резко терять высоту и упал где-то в море. А в сером небе повисли купола двух парашютов.

«Ю-87» шли на большой высоте. Атака истребителей сломала их строй, и Петунин ожидал, что они сейчас перестроятся и начнут пикирование на корабли. Но к его удивлению бомбардировщики противника, так и не перестроившись, с большой высоты сбросили над рейдом целую серию бомб. Главным образом мелких: от 10 до 50 килограммов. Одна из них, видимо десятикилограммовая, угодила в кормовую часть лидера. Когда самолеты пикируют, то уклониться от их атаки достаточно легко. Надо только внимательно следить, когда бомба оторвется от самолета, и дать соответствующую команду на руль.

---

\* В конце августа 1941 года в Таллине находились примерно 250 немецких военнопленных. Главным образом – летчики и моряки. Об их дальнейшей судьбе решительно ничего не известно.



*Лидер «Минск» выходит из Таллина*

Пикировщик уже не сможет сойти с боевого курса. Если даже пикируют с двух сторон, то своим поворотом ты собьешь прицел и второму.

Но когда бомбят с большой высоты, тут уж трудно что-либо предугадать, а только уповать на то, что бомбежка кораблей с горизонтального полета и большой высоты – дело совершенно безнадежное. Только чистая случайность позволит бомбе попасть в корабль.

Такая случайная бомба и угодила в корму лидера, с каким-то шипящим треском разорвавшись на палубе. Она даже не пробила палубу, повредив только настил. Осколками был ранен один матрос и разбит прицел сорокапятимиллиметрового зенитного орудия. Вспыхнувший было пожар на палубе тут же потушили. Похоже, это была «зажигалка», которыми немцы любили засыпать города. Но никто еще не слышал, что они сбрасывают «зажигалки» на боевые корабли.

Самолеты ушли, а лидер продолжал маневрировать у входа в Минную гавань. Противник продолжал интенсивно обстреливать рейд. То там, то здесь поднимались



столбы от падающих снарядов. Получить шальной снаряд — такая же вероятность, как и бомбу с большой высоты. Но уж слишком долго корабли искушают судьбу на Таллинском рейде, предоставляя противнику с каждым днем все большую возможность вытащить счастливый лотерейный билет.

С боевых постов доложили о готовности и отсутствии повреждений. Короткая заминка, вызванная очередным налетом авиации, кончилась. Боевые корректировщики передали на лидер целеуказания, и «Минск» снова загрохотал своими пятью стотридцатками.

*16:20*

С кормового мостика крейсера «Киров» старший помощник командира капитан 3-го ранга Дегтев видел, как из туч вывалилась новая шестерка немецких пикирующих бомбардировщиков. Еще три «юнкерса» появились со стороны левого борта. Загрохотали зенитки. На этот раз пикировщиков никто не пытался перехватить на подходе к цели. Ведущая машина с воем упала на крыло и ринулась на корабль, увлекая за собой остальных. Черные разрывы завесой встали перед самолетами. Навстречу им ринулись красные и зеленые трассы крупнокалиберных очередей.

Это был уже тринадцатый налет за сегодняшний день!

Вздываясь на разгулявшейся волне, «Киров» шел на крутом зигзаге, грузно кренясь с борта на борт в зависимости от перекладки руля. По бортам крейсера встали сплошные столбы воды. Казалось, что когда эта водяная стена обрушится, от крейсера останутся одни обломки. Зенитки вели непрерывный огонь. На стволах орудий горела краска. Стволы чернели как головки использованных спичек. Тонны обрушившейся воды сбивали с ног людей у зенитных орудий и автоматов. Над головами свистели осколки, с характерным звоном ударяя по орудийным щитам и надстройкам.



Самолеты на этот раз пикировали сразу по три с разных курсовых углов. Выйдя из атаки, они перестроились и снова ринулись на крейсер. Пулей слетев по трапу на палубу, старпом побежал на ходовой мостик. Ему показалось, что по переговорной трубе сообщили о ранении командира. Взлетев на мостик, он к великому своему облегчению обнаружил, что капитан 2-го ранга Сухоруков цел и невредим.

Очередная тройка пикировщиков в этот момент шла на корабль через завесу зенитного огня. Не отрывая взгляда от падающих на корабль «юнкерсов», Сухоруков скомандовал: «Лево на борт!», переводя ручки машинного телеграфа с «Малого» на «Самый полный вперед». Заскрежетав и нырнув носом в волну, «Киров», скидывая с себя тонны воды, покатился влево. Все бомбы упали по правому борту, примерно в 10–12 метрах от корабля. Старпом с восхищением взглянул на командира. Его искусство, доведенное до немислимого совершенства, уже который раз спасало крейсер от прямых попаданий авиабомб.

Внепрекращающемся грохоте зениток потонули крики сигнальщиков. Визжа моторами и воя включенными сиренами, на «Киров» заходила еще одна тройка немецких пикировщиков.

Новая команда на руль и звонок машинных телеграфов. Новые столбы воды, поднимающиеся у самых бортов и рушащиеся на палубу.

**16:40**

Инженер капитан-лейтенант Шатилло, не доверяя эту важную работу никому из своих подчиненных, сам стоял на маневровых клапанах центрального поста управления машинами «Кирова». Пот градом струился по его широкому лицу, светлые волосы прилипли ко лбу. Он понимал, что идет смертельная игра, и если он промешкает хоть мгновение, он может погубить корабль и жизни многих своих товарищей. Но «смертельная игра»





шла в небывало быстром темпе. Инженер едва успевал выполнять приказы с мостика и переводить штурвал реверса из одного положения в другое...

Взвывла сирена, извещая центральный пост управления, что крейсер находится под воздушной атакой. Стрелка машинного телеграфа заметалась как бешеная. Со «Среднего хода» стрелка переметнулась на «Стоп», а затем – на «Задний ход». И тут же – на «Малый вперед».

Гидравлические удары от близких разрывов авиабомб глушили машинную команду, несущую почти бесшумную вахту у главных машин, вспомогательных механизмов, насосов и моторов. Никто лучше механиков не знал, в каком ужасном состоянии уже находится все машинно-энергетическое хозяйство крейсера, давно нуждаясь в капитальном ремонте. Каждую минуту механики и мотористы ждали, что какая-нибудь авария выведет машины крейсера, а следовательно и сам «Киров», из строя навсегда. От близких разрывов выбивало предохранители турбин, лопались трубопроводы, ломались насосы. Расходились швы обшивки, пропуская воду. Механики делали все возможное, чтобы сохранить корабль в боеспособном состоянии, поскольку боевая обстановка не давала им времени даже на проведение самого необходимого ремонта.

17:00

Флагманский артиллерист ОЛС (Отряд легких сил) капитан 2-го ранга Сагоян, стоя на мостике эсминца «Скорый» рядом с его командиром капитаном 3-го ранга Баландиным, со смесью ужаса и восхищения наблюдал, как волна за волной немецкие бомбардировщики с разных сторон пикируют на крейсер «Киров». Вода кипела и вздымалась огромными гейзерами, полностью закрывая «Киров». Столбы воды, поднятые авиабомбами, еще не успевали обрушиться, как вздымались новые. Выставив вокруг себя зенитную полосу и разноцветную паутину трассирующих очередей, «Киров» метался на



волнах как разъяренное доисторическое чудовище, отбивающееся от роя гигантских ос.

С-мостика «Скорого» было ясно видно, как один из пикировщиков неожиданно ярко вспыхнул и, не выходя из пике, рухнул в воду метрах в 50 от крейсера, подняв огромный фонтан из воды, огня и черного дыма.

Все находящиеся на мостике «Скорого» закричали: «Ура!»

Эта атака продолжалась мучительно долго. Наконец, самолеты ушли, и «Киров», внешне совсем невредимый, который, маневрируя и уклоняясь от бомб, ушел чуть ли не к самому Найссаару, развернулся и возвращался на рейд, подняв по носу огромный, заливающий башни главного калибра, бурун. Крейсер развернулся, страшивая с себя воду, девять 180-миллиметровых орудий плавно развернулись по борту, задираясь вверх. «Скорый» качнуло от бортового залпа крейсера.

Сам «Скорый» также с интервалами бил по берегу из своих четырех 130-миллиметровых орудий. Авиация почти не замечала эсминцев, постоянно атакуя «Киров». Это было и понятно. Во время атаки самолетов крейсер прекращал обстрел немецких позиций, давая возможность немецким танкам и пехоте совершить очередной бросок вперед. Поэтому атаки на него следовали практически одна за другой. И хотя прямых попаданий в корабль немцам достичь так и не удалось, они эффективно отвлекали крейсер от решения главной боевой задачи.

До 13:30 «Скорый» вел огонь, стоя на якоре на внешнем рейде. Когда немцы возобновили обстрел рейда, корабль снялся с якоря и перешел на самостоятельное маневрирование, продолжая вести огонь. Снаряды противника падали как-то хаотично: то близко от эсминца, то совсем далеко — ближе к гавани. Было не совсем понятно, что же немцы обстреливали — рейд или гавани. Сагану казалось, что снаряды, падающие на рейде, это перелеты. Немцы пытаются поразить внутренние бассейны



гаваней, но, не имея хорошей корректировки, пускают снаряды с большим разбросом.

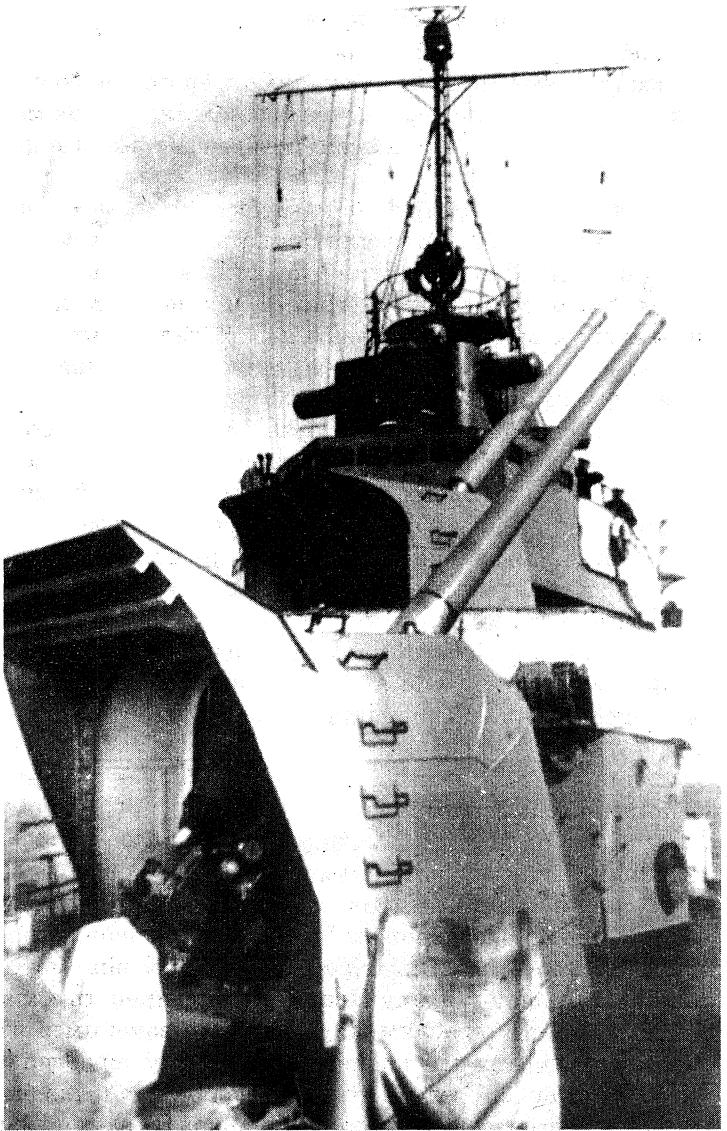
В 17:40 один из таких снарядов калибром 150 мм угодил в палубу «Скорого» в районе 219 шпангоута по левому борту. К счастью, он разорвался прямо на верхней палубе, засыпав надстройки осколками и ранив двух краснофлотцев. Эсминец тряхнуло, накренило и захлестнуло волной. Опасаясь дальнейших попаданий, капитан 3-го ранга Баландин приказал совершить широкий координат вправо и сделал это вовремя. Это не было шальным попаданием. Не успел «Скорый», набирая ход, уйти в сторону, как на том месте, где он только что находился, упал залп из трех или четырех снарядов.

Проверили полученные повреждения. На верхней палубе образовалась пробоина размером 150 x 250 мм. Было несколько более мелких пробоин, в ряде мест осколки перебили силовые кабели, была перебита противоминная обмотка. Однако никаких повреждений, влияющих на ход, управляемость и боевой потенциал корабля, обнаружено не было.

Все облегченно вздохнули, понимая, что дешево отделались. Все знали, сколько бед наделал такой же снаряд, попавший накануне в крейсер «Киров».

*17:55*

Капитан-лейтенант Мазепин, исполняющий обязанности командира эсминца «Свирепый», увидел, как три немецких бомбардировщика типа «Хе-III» приближаются к рейду со стороны моря на высоте примерно 3000 метров. Эти бомбардировщики никогда не снисходили до пикирования, сбрасывая бомбы с горизонтального полета и большой высоты, оставаясь на пределе дальности огня зенитной артиллерии. Обычно «хейнкели» бомбили городские площади, позиции войск, порт или скопление кораблей в гаванях, но редко выбирали в качестве цели какой-то отдельный корабль. На то существовали пикировщики.



*Носовые орудия эсминца «Свирепый»*



Однако сейчас капитан-лейтенант Мазепин с удивлением убедился, что бомбардировщики, судя по всему, облюбовали в качестве цели именно «Свирепого», который даже в мощные прицелы должен был выглядеть как маленькая серая черточка на свинцовом фоне волнующегося моря.

Видя, как бомбардировщики в пологом снижении заходят на его корабль, Мазепин приказал открыть заградительный огонь и, увеличив скорость, пошел навстречу самолетам. Из бомболюков ведущей машины маленькими бусинками вывалились бомбы. Казалось, что они падают прямо на эсминец. А раз так казалось, значит, они в корабль никогда не попадут.

Первая серия бомб упала метрах в 50 по правому борту «Свирепого». Вторая серия — еще дальше: метрах в ста. Но особенно отличился последний бомбардировщик. Одна из его бомб упала прямо за кормой «Свирепого», но, к счастью, не взорвалась, окатив холодным душем поднятой воды расчеты кормовых орудий. Находившийся на кормовом мостике старпом лейтенант Стрельцов снял фуражку и вытер платком мокрое лицо. Могло быть значительно хуже, взорвись эта последняя бомба. Руль и винты наверняка бы повредила, и комендоров кормовых орудий выкосила осколками.

Вернувшись на свое прежнее место, «Свирепый» возобновил огонь по берегу.

*18:20*

Адмирал Трибуц находился на флагманском узле связи, ожидая сообщений из Кронштадта. Вчера он направил приказ командиру Кронштадтской военно-морской базы контр-адмиралу Иванову сформировать «для помощи боевым кораблям и судам, прорывающимся из Таллина, и их встречи» специальную группу кораблей и вспомогательных средств. Эта группа должна была базироваться на острове Гогланд, а командовать ею должен был начальник штаба ОЛС знаменитый капитан 2-го ран-



га Иван Святлов – человек лихой доблести и вулканической энергии.

Кронштадт молчал, но зато с позиций сухопутной обороны сыпались сообщения одно хуже другого. С 16:00 немцы начали наступление на Таллин по всему фронту. Бои шли в предместьях города и в парке Кадриорг. Стоило на минуту кораблям артиллерийской поддержки прекратить огонь, как немцы бросались в атаку, сминали оборону и откатывались обратно, засыпаемые корабельными снарядами. Тогда в контратаку поднимались морские пехотинцы полковника Парафило, усиленные двумя ротами курсантов училища им. Фрунзе, и отбрасывали противника еще дальше. Но в бригаде полковника Парафило оставалось не более четверти бойцов от ее первоначального состава, а необученные сухопутному бою курсанты несли чудовищные потери.

В распоряжении Трибуца в качестве последнего резерва оставались еще две роты курсантов училища им. Фрунзе, но адмирал всячески оттягивал их посылку на передовую – то есть на верную смерть. Это были курсанты четвертого курса – почти готовые офицеры флота, впитавшие в себя за годы учебы все те огромные знания, без которых невозможна служба флотского офицера. Расходовать их в сухопутных боях было обидно до слез – как топить печку сторублевыми ассигнациями. Четвертую войну подряд происходит одно и то же. Между войнами моряков учат океанской стратегии, блокадам, рейдам в открытом море, лихим торпедным атакам, а в войнах снимают с кораблей и расходуют в пехотном строю и в штыковых атаках.

Однако, деваться было некуда. Чтобы обеспечить погрузку войск, раненых и учреждений флота на транспорты, необходимо было провести серию контратак при поддержке огня с кораблей. Особенно на флангах. А резервов никаких нет, кроме курсантов Военно-Морского училища имени Фрунзе...



Размышления командующего прервал дежурный по узлу связи, доложивший о радиограмме из штаба Северо-Западного направления. Адмирал прочел бланк.

Это была новая директива за подписью маршала Ворошилова.

«В настоящее время, – говорилось в ней, – основной задачей флота является усиление минных заграждений Гогланда и тыловых позиций по намеченному плану. Дополнительно заградить район Выборгского залива, Нарвский залив, Лужскую губу...»

Первой реакцией Трибуца было смять этот бланк и бросить его в иллюминатор. Он пересилил себя и положил радиограмму на стол.

Все-таки интересно, как в штабе маршала Ворошилова представляют себе ситуацию, в которой сейчас находятся главные силы Балтийского флота? Видимо, всех в штабе направления раздражает, что столько боевых кораблей укрылись на своей главной базе и бездельничают, чем намерены заниматься и впредь. Иначе как объяснить все эти директивы: послать отряд эсминцев для бомбардировки Хельсинки, совершить во главе с крейсером «Киров» набег на Данцигскую бухту и тому подобное. И все эти директивы неизменно упоминают «по намеченному плану». Наверное, поднимают предвоенные документы, когда планировались и более лихие действия флота. Там же находится адмирал Исаков. Мог бы и объяснить что к чему.

Адмирал приказал составить ответ, в котором подчеркнуть, что в настоящее время, по мнению Военного Совета КБФ, главной задачей флота является прорыв из Таллина в Кронштадт.

А из Кронштадта все еще не было никаких известий.

*19:00*

Начальника штаба ОЛС капитана 2-го ранга Святова знал весь флот. До войны он носил прозвище «морской



Чапаев», полученное не только за большие пушистые усы, но и за поведение, очень похожее на поведение легендарного героя гражданской войны в трактовке киноактера Бабочкина, создавшего образ Чапаева в одноименном фильме. На этом образе воспитывалось несколько поколений командиров армии и флота в предвоенные годы. Лихость, безумная смелость, простота и грубость в обращении как с начальниками, так и с подчиненными и, конечно, беспредельная преданность вождю и его партии.

Непосредственным начальником Святова был контр-адмирал Дрозд. Оба они друг друга, мягко говоря, недолюбливали. Святов считал Дрозда некомпетентным пере-страховщиком, а тот его – просто хулиганом, предложив однажды даже написать рапорт о переводе в кавалерию или погранвойска, где Святов в молодости и начинал свою службу.

С началом войны, когда лихой кавалерийский выход Святова в море привел к полному разгрому вверенного ему отряда, образ Чапаева как-то сразу поблек. Погибли эс-минец и тральщик, а новейший красавец-крейсер «Максим Горький» лишился носовой оконечности по первую



*-Начальник штаба ОЛС капитан 2-го ранга И. Г. Святов*





башню и с огромными трудностями был отбуксирован в Кронштадт. Еще несколько подобных эпизодов, в ходе которых Святлов с какой-то беспощадностью приказывал добывать поврежденные минами корабли, принесло ему не менее почетное, но очень характерное новое прозвище — «Иван Топитель» (или «Топихин», как говорили некоторые). Однако никто не мог отказать ему в личной храбрости, кипучей энергии, работоспособности и несомненном таланте командира-организатора.

Все последние дни капитан 2-го ранга Святлов занимался подготовительными работами по постановке в док подорвавшегося турбоэлектрохода «Молотов» и поврежденного при его конвоировании своего любимого эсминца «Стерегущий». Затем он собирался на «попутном тральщике» вернуться в Таллин, но тут из Таллина пришел приказ об организации группы прикрытия прорывающихся из него кораблей.

Получив назначение командовать этой группой, капитан 2-го ранга Святлов со свойственной ему энергией принялся за дело, хотя сил и средств для развертывания в районе Гогланда специальной спасательной группы было до смешного мало. Из состава сил Кронштадтской военно-морской базы в группу Святлова удалось выделить 12 тихоходных тральщиков («Краб», «Киров», «Сом», «Ляпидевский», «Орджоникидзе», «Озерный», «Безмянный», а также ТЩ № 121, 42, 43, 44 и 47), четыре переоборудованных из гражданских судов сторожевых корабля («Коралл», «Степан Разин», «Чапаев» и ЛК-1), ледокол «Тасуя», буксир «Шквал», пять торпедных катеров, восемь катеров МО, два катера типа «Рыбинец», четыре мотобота и несколько барж.

Святлов еще раз перечитал переданный ему приказ. «На сформированный вами отряд, — говорилось в приказе адмирала Трибуца, — возлагается задача оказания помощи поврежденным кораблям, проводка их за тралами, снятие людей с гибнущих судов и кораблей, спасение людей, оказавшихся в воде...»



Как было ясно из сформированного в приказе задания, переход боевых кораблей и транспортов из Таллина в Кронштадт мыслился командованием как прорыв с боем, в котором неизбежно будут потери. Святлов вздохнул. Ему самому страшно хотелось поучаствовать в грядущем бою, стоя на мостике какого-нибудь лидера или эсминца, а не работать спасателем. Но приказ есть приказ.

Приказав своему помощнику капитану 2-го ранга Зозуля быстро подготовить к выходу в район Гогланда выделенных ему плавсредств, Святлов решил, не дожидаясь окончательного формирования своего отряда, в ближайшее время самому отправиться на Гогланд на одном из морских охотников.

Задача формирования отрядов кораблей всегда сложна и требует значительной подготовки и планирования. Необходимо было продумать условия базирования кораблей и катеров на Гогланде, определить нужное количество топлива для них, продовольствия и других предметов снабжения, а также организовать командный пункт управления вновь создаваемым соединениям. Необходимо было собрать командиров, продумать процедуры связи и сигнализации и массу других вопросов, которых требует любая операция на море. Даже спасательная.

*19:30*

Старпом крейсера «Киров» капитан 3-го ранга Дегтев просматривал вахтенный журнал за 26 августа. Командир спустился на полчаса в каюту поужинать и отдохнуть. Дегтев замечал его на мостике крейсера, продолжавшего маневрировать на Таллинском рейде. «Киров» временно прекратил огонь. С берега сообщили, что после очередного огневого шквала с кораблей немцы откатились и перегруппировываются. Старший артиллерийский офицер капитан-лейтенант Шварцберг переговаривался по радио с корректировочными постами, уточняя координаты скопления немецких танков и мотопехоты.



Капитан 3-го ранга Дегтев пробежал глазами утомительно однообразные записи вахтенного журнала:

«9 часов 50 минут. Воздушный налет. Сброшено 24 фугасных бомбы весом от 100 до 500 килограммов...

16 часов 30 минут. Воздушный налет. Сброшено 42 фугасных бомбы весом от 100 до 500 килограммов...

17 часов 56 минут. Воздушный налет. Сброшено 38 фугасных бомб весом до 250 килограммов...

18 часов 12 минут. Воздушный налет. Сброшено 22 фугасных бомбы весом от 100 до 250 килограммов... Все бомбы ложились в восьми-десяти метрах от корабля...»

И ни одного прямого попадания! Потрясающе!

Более того, сегодня удалось точно сбить один бомбардировщик противника. Собственно претензии на сбитые немецкие самолеты поступали чуть ли не от всех расчетов зенитных орудий и автоматов. Но подтвердить все это было трудно. Самолет задымил и ушел за горизонт. Поди определи, отчего он задымил и что с ним потом стало. От береговых постов и от дозорных кораблей никаких подтверждений не поступало. А сегодня на глазах у всех, прямо не выходя из пикирования, «юнкерс» вспыхнул и рухнул в море почти рядом с крейсером! Все ликовали. А комиссар Столяров решил по этому поводу даже выпустить специальный «Боевой листок» как экстренный выпуск многотиражной газеты «Кировец».

Битва крейсера с противником на рейде Таллина явно шло в пользу «Кирова». Сколько танков и пехоты немцев они уничтожили?! Никто не мог сказать сколько, но все знали, что много.

Сколько немецких танков ушло в воду, когда снаряды «Кирова» уничтожили переправу через реку Кейла! И плюс сбитый бомбардировщик.

20:10

Командир катера МО-407 старший лейтенант Воробьев имел приказ стоять у борта штабного судна «Пиккер» для выполнения «особых поручений» командующе-



го флотом. Катерники ни днем, ни ночью не знали покоя. Их использовали и по прямому назначению – для противолодочного патрулирования, и для конвоирования транспортов, и для боя с катерами противника, но в конкретных условиях сложившейся в Таллине обстановки – чаще всего в качестве посыльных судов, гоня по разным бухтам для освещения реальной ситуации штабам различных уровней.

Катера МО строились в советском флоте самыми массовыми сериями. Кто-то их даже сравнил с морским вариантом знаменитых штурмовиков «Ил-2», если не по огневой мощи, то, по крайней мере, по активности в ходе боевых действий. После войны никто даже толком не мог сказать, сколько их всего было построено и сколько погибло. В то время как крейсера и эсминцы, не говоря уже о линкорах, стояли на базах, укрывшись непроницаемой вуалью маскировочных сетей, радуясь сталинскому приказу, запрещающему им выход в море, «мошки» не знали и секунды покоя, активно демонстрируя



*Катер МО отражает атаку противника*



советскую военно-морскую мощь на всех театрах, в любую погоду и перед любым противником.

Крошечные кораблики, чье водоизмещение варьировалось от 50 до 65 тонн, несли тем не менее весьма грозное для своего размера вооружение: два 45-миллиметровых орудия и два крупнокалиберных пулемета, а установленные на них авиационные двигатели позволяли катерам развивать скорость до 25 узлов. Немецкие и финские торпедные и сторожевые катера, вооруженные только пулеметами, их побаивались и предпочитали не связываться.

Мин «охотники» не боялись из-за своей исключительно малой осадки и по большей части деревянных корпусов, но сами могли их ставить прямо под носом противника. Угодить в них авиабомбой было практически невозможно, а огнем своих орудий и пулеметов они могли отогнать от себя и от конвоируемых ими судов любое количество бомбардировщиков.

Они спасали людей с погибших кораблей и судов, высаживали десанты и диверсионные группы, сражаясь не только на морях, но и на озерах и речках, где вообще появление боевого корабля считалось чуть ли не чудом. И хотя их мореходность официально ограничивалась пятью баллами состояния моря, они выходили в открытое море в любую штормовую погоду, продирались через льды, а если и гибли, то, как правило, мгновенно и со всем экипажем из 10–15 человек...

С борта «Пиккера» Воробьева окликнул кто-то из штабных и передал приказ командующего идти к острову Найссаар, найти там транспорты «Иван Папанин» и «Тобол», а затем направить их в бухту Копли, где они должны встать под погрузку. Приказание им отдано уже несколько часов назад, а от них ни слуху ни духу. На радиозапросы не отвечают. Не случилось ли чего?

Уже на выходе из гавани катер захлестнуло волной и стало кидать из стороны в сторону. Шторм уже разыг-



рался баллов на 7. Погода всегда была главным врагом «морских охотников». Промокший с головы до ног, Воробьев довел катер до острова и пошел вдоль его побережья, разыскивая пропавшие транспорты. Вскоре он увидел громаду «Ивана Папанина». Океанский пароход стоял на якоре, покачивался и лениво дымил. Погода была ему нипочем. Он и не такое видел.

«На транспорте! – заорал в мегафон Воробьев. – Вам приказано идти в бухту Копли». На «Папанине» долго не отвечали. Наконец, усиленный мегафоном голос, перекрывая шум ветра, ответил: «Без буксира не пойду. Буксир давайте!»

С полуминутными интервалами вода окатывала Воробьева с головы до ног. Держась одной рукой за поручни, а в другой держа мегафон, Воробьев крикнул:

– С кем я говорю?

– С капитаном, – ответили с «Папанина». – Капитан Смирнов.

– Вы поняли приказ? – прокричал Воробьев.

– Понял, – ответил капитан Смирнов. – Но без буксира не пойду.

«Тобола» Воробьев так и не нашел. Возможно, что транспорт ушел не в ту бухту, куда ему было приказано, а в другую.

Поняв, что уговорить капитана «Папанина» идти без буксира он не сможет, а «Тобол» ему не найти, Воробьев решил возвратиться к «Пиккеру».

20:45

Командир эскадренного миноносца «Артем» старший лейтенант Сей резко перевел ручки машинных телеграфов на «Стоп». В параване следовавшего в полукабельтове впереди эсминца «Суровый» с грохотом взорвалась мина. «Суровый» подбросило на волне, и он остановился, раскачиваясь с борта на борт.

Эсминцы возвращались в Таллин, задержавшись, поскольку по заявке из штаба КБФ «Суровый» обстрелял



скопление резервов противника у Рохукюля. Теперь корабли находились в районе банки Неугрунд северо-восточнее острова Осмуссаар.

На «Суровом» подняли сигнал: «Не имею хода».

Выяснилось, что на «Суровом» от гидравлического удара «выбило» обе турбины. В нескольких местах разошлись швы обшивки, затоплен ряд помещений.

Решено было доложить обо всем в штаб КБФ и попросить прислать тральщики для провода эсминцев на главную базу флота.

Вскоре начнет темнеть, и путь через неизведанные минные поля станет просто самоубийственным.

*21:15*

Редактор многотиражки крейсера «Киров» капитан 3-го ранга Абрамович-Блэк и военком корабля Столяров находились в редакционном помещении крейсера, смежном с «ленкомнатой», просматривая сигнальный отпечаток нового «Боевого листка», посвященного сегодняшнему бою «Кирова» с немецкими бомбардировщиками и уничтожению одного из них.

Сергей Иванович Абрамович-Блэк начал службу на флоте еще до Первой мировой, поступив в 18-летнем возрасте в юнкера флота с первого курса Петербургского Политехнического института. Сдав все положенные экзамены за курс Морского училища, он в 1915 году был произведен в мичмана и служил на прославленном и легендарном линейном корабле «Цесаревич», переименованном после февральской революции в «Гражданин».

Как крестьянский сын, выбившийся в офицеры флота через черное гардемаринство, мичман Абрамович-Блэк стал членом судового комитета линкора, на котором в октябре 1917 года участвовал в знаменитом Моонзундском бою с кайзеровским флотом; командуя кормовой 12-дюймовой башней «Гражданина». Затем Абрамович-Блэк участвовал в Ледовом переходе Балтийского флота в 1918 году, а в 1919 году воевал в Волжско-



Камской флотилии, участвовал во взятии Елабуги и Перми. В 1920 году он вернулся на Балтику, где сначала командовал группой моторных тральщиков, а затем стал командиром эскадренного миноносца «Инженер-механик Зверев».

В 1922 году Абрамович-Блэк был переведен на Дальний Восток, где до 1926 года командовал монитором «Свердлов», а в 1927 году снова вернулся на Балтику, где принял в командование эсминец «Железняков». Кажалось, что биография Абрамовича-Блэка, как боевая, так и революционная (некоторые утверждали, что он был даже участником штурма Зимнего), открывала ему широкую дорогу стать одним из флагманов Красного флота, особенно учитывая его крестьянское происхождение. Однако ничего подобного не произошло. А напротив, в 1928 году, когда на флот уже пришло три первых выпуска красных военморов из училища Фрунзе, Абрамовича-Блэка вместе со многими другими командирами из бывших младших офицеров и гардемарин Императорского флота демобилизовали или «вычистили», как любили тогда выражаться.

Ходили слухи, что Абрамович скрыл свое происхождение, выдав себя за крестьянского сына, хотя в действительности происходил из старинного белорусского дворянского рода Абрамовичей. И что его отец служил лейтенантом еще в русско-японскую войну на крейсере «Аскольд». Другие говорили, что всему виной пристрастие Абрамовича-Блэка к спиртному и женщинам и привычка, приобретенная еще в годы Первой мировой войны, проводить в ресторанах все свободное от службы время.

Сам же Абрамович-Блэк уверял, что демобилизовался добровольно, поскольку неожиданно почувствовал тягу к литературному творчеству. И действительно, вместе с «вычищенными» в одно время с ним бывшими гардемаринами Колбасьевым и Соболевым, Абрамович-Блэк вскоре заявил о себе как об очень талантливом писателе-маринисте.





Одна за другой стали выходить его книги: «Невидимый адмирал», «Русские в Средиземном море», «Североморцы», «Капитан-лейтенант Лазо». Он редактирует газету «Красный Балтийский флот», снимает по своему сценарию фильм «Моряки» (1939 год), является одним из создателей первой в СССР морской радиогазеты «Красный моряк», пишет ряд радиопьес, из которых наиболее известна «Первая радиограмма». Его перу принадлежат 162 морских рассказа и около 1000 очерков по истории флота и морской жизни.

Вместе с тем он участвует в гидрографической экспедиции в Якутии и руководит морской секцией ОСОА-ВИАХИМа, развернутой на бывшем минном заградителе «Амур», командиром которого он номинально числился. Все работы Абрамовича-Блэка пишутся в русле сталинской политики создания океанского флота и дышат любовью к партии большевиков. Его «Невидимый адмирал» — это тоже большевистская партия.

С началом войны Абрамовича-Блэка снова мобилизуют на флот, аттестуют как капитана 3-го ранга и назначают редактором многотиражки на крейсер «Киров». Крейсер гордится присутствием в составе своего экипажа известного на всю страну писателя и морского общественного деятеля, участника Моонзундского боя и героя гражданской войны, стоящего у самых истоков зарождения нового Красного флота.

С ним часто в своем салоне обедает командир корабля, в кают-компании он сидит справа от старпома, а военком крейсера на него просто не намолится. Абрамович-Блэк и политбеседы с матросами проводит и, благодаря ему очерки о крейсере заполнили полосы многих центральных газет, он друг самого Всеволода Вишневского, а адмирал Трибуц, посещая крейсер, редко с него съезжает, не поговорив со знаменитым писателем. Даже сам грозный Иван Рогов, однажды побывав на «Кирове», своим рукопожатием удостоил только двоих: адмирала Трибуца и Абрамовича-Блэка.



– Ну как? – спросил Абрамович-Блэк комиссара, когда тот закончил чтение «Боевого листка».

– Здорово! – признался Столяр. – Ничего не скажешь. Завтра, после второй вахты, надо бы раздать по всем боевым частям.

– Завтра раздадим, — согласился Абрамович-Блэк, — а сегодня неплохо бы это дело обмыть.

И достал самодельную флягу-поплавок со спиртом.

Провозгласили «смерть немецким оккупантам» и выпили по стопке. Стопки тоже были самодельные из светлого металла и крепились с двух сторон к фляге.

– Ревельское изобретение, — пояснил Абрамович-Блэк, показывая на флягу, отдаленно напоминающую сорокамиллиметровый снаряд от зенитного автомата. — Был когда-то в Ревеле кондитер Карл Штуде. Так он...

– Да, я читал все это в вашей книге, Сергей Иванович, — сказал комиссар. — Здорово вы придумывать умеете...

– Придумывать? — обиделся Абрамович-Блэк. — Все так и было, как я написал. И вот это было.

Он подтянул рукав кителя и показал браслет из вороненой стали. Браслет был выполнен в виде якорной цепи, на которой была закреплена пластинка с надписью: «В море — дома».

– На «Цесаревиче-Гражданине» выдавали офицерам, прослужившим на линкоре не менее 13 месяцев. Не выдавали даже, а скорее награждали, в кают-компаниях, с большой торжественностью... Это было время, Володя, скажу тебе...

– Тоскуете по тому времени, Сергей Иванович? — осторожно поинтересовался комиссар.

– По молодости тоскую, конечно, — сознался Абрамович-Блэк. — Если ты читал мою книгу, то мог бы догадаться, что мичман Валицкий — это я.

– Догадался, конечно, — усмехнулся комиссар. — У всех бывших офицеров тоска какая-то по тем временам. Неужто тогда лучше было служить, чем сейчас?



Абрамович-Блэк хотел что-то ответить, но в этот момент дверь каюты открылась и в помещение вошел командир крейсера капитан 2-го ранга Сухоруков.

– Трудитесь, комиссары? – спросил он. – Что хорошего придумали?

Столяров протянул ему «Боевой листок», увенчанный орнаментом из профиля товарища Сталина и скрещенных военно-морских флагов.

Сухоруков прочел текст, где сбитый немецкий бомбардировщик чудесным образом превратился в целую эскадрилью.

– Не много ли? – спросил командир. – Целая эскадрилья?

– Так это же, – пояснил Абрамович-Блэк, – не только за сегодняшней бой, а почти за месяц. Мало ли, что нам их не засчитывали, когда мы видели, как они горели и дымили.

– Хорошо, – согласился Сухоруков. – Надо людям повысить настроение. Скоро уходим в Ленинград. Сегодня на Военном Совете официально зачитали приказ Ворошилова. Оставляем Таллин.

– А в Ленинграде что будем делать? – спросил Абрамович-Блэк. – Что будем делать, если немцы возьмут Ленинград, как Таллин?

– Сражаться будем, – сказал Сухоруков. – Корабли взорвем, если надо будет, и уйдем за Ладогу. Но если честно сказать, то уверен, что никогда немцам не прорваться будет через огонь двух линкоров, кронштадтских фортов и наших двух крейсеров. Если они под Таллином два месяца топтались, то под Ленинградом два года протопчутся, но не возьмут.

По лицу Абрамовича-Блэка было видно, что он совсем не разделяет оптимизма командира корабля.

– После Ледового перехода, – сказал он, – все тоже были уверены, что немцы возьмут Петроград, и нужно будет взрывать корабли. Не думал я, что мне что-то подобное придется переживать снова.



– Да, – задумчиво подтвердил Сухоруков. – История всегда повторяется, особенно в истории нашего флота. Повторяется, но ничему не учит.

Все трое присутствующих в каюте – капитан 2-го ранга Сухоруков, комиссар Столяров и писатель-маринист капитан 3-го ранга Абрамович-Блэк – уже незримо были повязаны общей судьбой, но еще не знали этого.

*22:00*

В штабном помещении на «Виронии» адмирал Пантелеев просматривал суточную сводку за 26 августа, прежде чем ее подписать и отправить в штаб Северо-Западного направления.

Сводка обобщала действия флота, связанные не только с обороной Таллина, но и на всем Балтийском театре военных действий. Хотя, по понятным причинам, больше всего в ней говорилось именно об обороне Таллина.

«Авиация КБФ бомбардировала и штурмовала неприятельские войска в районе Кингисепп–Керстово–Котлы, уничтожая немецкие танки, автомашины и фургоны с солдатами.

На эстонском участке фронта противник ночью, после артиллерийской подготовки атаковал Таллин, но был отбит и стал просачиваться к городу мелкими группами. Части 10-го СК и КБФ имели значительные потери. За 14 дней боев было вывезено более 6000 раненых.

Таллинский аэродром Лагсберг подвергся артиллерийскому обстрелу противника. Нами были взорваны ангары и другие аэродромные здания. Части авиации КБФ были перебазированы из района Таллина на восточные аэродромы. В Таллине осталось 22 истребителя.

К вечеру противник подошел вплотную ко всей юго-восточной окраине Таллина. С запада неприятельские войска находились в 6–8 км от города.



КР “Киров”, ЛД “Ленинград” и “Минск”, ЭМ “Гордый”, “Свирепый”, “Славный” и “Сметливый”, одна КЛ и БС вели артиллерийский огонь по противнику, наступавшему на Таллин.

Неприятельская артиллерия обстреливала корабли на Таллинском рейде и производила обстрел г. Таллин. В городе начались пожары.

Авиация противника много раз безрезультатно атаковала наши корабли, стоявшие в Таллине.

Пехота противника в составе полка, усиленного танками, наступала на Палдиски. В этом районе наши войска захватили четыре орудия противника.

Оказывая содействие обороне района Хаапсалу-Рохукюля от наступавшего противника, ЭМ “Суровый” обстрелял местечко Тойбала, находившееся в руках немцев. Было разрушено 16 построек и уничтожено неустановленное количество солдат противника.

В Финском заливе были обнаружены: одна ПЛ в районе о. Соммерс, 2 СКА и 3 НСУ\* – в Хельсинки.

В северной части Рижского залива наша радиоразведка в 11:00 обнаружила неприятельскую ПЛ.

В 14:30 наши самолеты обнаружили к зюйду от мыса Колкасрагс 3 ТР противника, шедшие курсом 180 градусов.

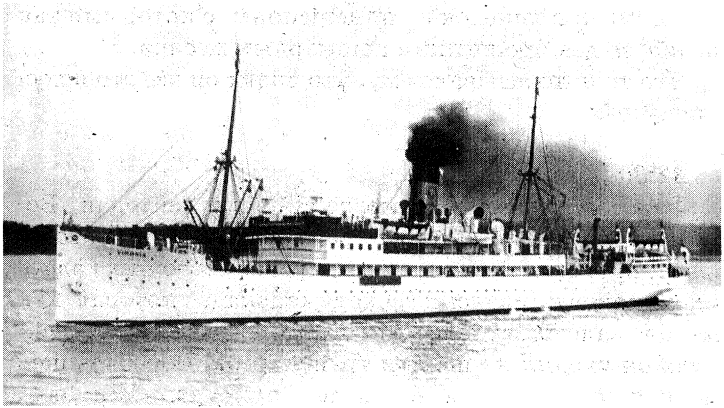
В это же самое время к норду от маяка Овизи были замечены 2 эсминца и 3 неприятельских транспорта, следующие на зюйд-вест...»

Адмирал Пантелеев подписал сводку и передал ее дежурному оператору.

Адмирал прошелся по помещениям «Виронии», где с начала войны размещалась оперативная группа штаба

---

\* Неопознанное судно – НСУ.



*Пароход «Вирония»*

КБФ. В старые дни этот сравнительно небольшой, но очень комфортабельный пассажирский пароход, названный в честь Виру – одной из провинций Эстонии, – совершал увеселительные круизы по Финскому заливу. По субботам он брал на борт туристов – главным образом учащуюся и рабочую молодежь – и уходил в Хельсинки, а в понедельник утром возвращался в Таллин. На пароходе были бары, рестораны, концертные и танцевальные залы. Увы, все это легкомыслие кончилось вместе с независимостью Эстонии. Концепция жизни была заменена концепцией смерти...

Именно в увеселительных помещениях бывшего прогулочного лайнера и разместились службы штаба. У входа в танцевальный зал стоял часовой. В самом зале – узел связи: десятки телефонов, аппаратов «Бодо», коротковолновых передатчиков. В бывшей бильярдной все завешено картами, на столах планшеты обстановки...

Штаб готовился к переходу на лидер «Минск», который под флагом Пантелеева должен был возглавить силы прикрытия. Однако, все привычное штабное хозяйство: узел связи, ситуационные помещения и тонны документации, естественно, оставались на «Виронии».



Адмирал прошелся по помещениям, с которыми так свыкся за два прошедших кошмарных месяца.

Что-то подсказывало ему, что видит он все это в последний раз...

22:30

Уже совсем стемнело, когда старший лейтенант Воробьев привел свой катер МО обратно в Минную гавань. Ориентируясь по всполохам пожаров, бушующих над городом, прислушиваясь к грохоту канонады, которая, как ему показалось, звучала уже гораздо ближе к городу, чем когда он уходил на поиски транспортов, Воробьев шел вдоль пустынных пирсов, пытаясь отыскать «Пиккер». К его великому удивлению, штабного судна на месте не оказалось.

Порыскав по гавани, Воробьев подвел свой МО к одному из причалов и сошел на стенку. Примерно через полчаса ему удалось отыскать какого-то главстаршину, который оказался дежурным по причалу. Тот сообщил, что «Пиккер» ушел к острову Аэгна, где отстаиваются порожние транспорты. Видимо, командующий желает сам поставить задачу капитанам. Воробьев ответил, что он только что вернулся от Найссаара и обнаружил там всего один транспорт — «Иван Папанин».

Дежурный напомнил, что он говорил об острове Аэгна, а не о Найссааре. Идти к острову Аэгна и там искать «Пиккер» Воробьеву страшно не хотелось. Хотелось встать где-нибудь в укромном месте, немного поспать и дать отдохнуть своим морякам. Но надо было кому-то доложить, что транспорт у острова Найссаар просит буксир. Ведь найти его приказал сам командующий флотом! Шутка ли.

Главстаршина нагнулся к уху Воробьева и, как о великой тайне, сообщил командиру «охотника», что тому надо найти лидер «Минск», поскольку там, по слухам, находится начальник штаба флота контр-адмирал Пантелеев.

— А где «Минск»? — поинтересовался Воробьев.



Старшина этого, разумеется, толком не знал. «Где-то на рейде».

Проклинаая все на свете, Воробьев повел катер на поиски лидера. Волна била его в лоб, обливая с головы до ног.

### 23:10

Адмирал Ралль вышел на палубу старого минзага «Амур», с удовольствием подставляя разгоряченную голову под холодный и сильный ветер. Весь вечер командующий минной обороной вел совещание с командирами тральщиков, инструктируя каждого фактически персонально.

Главным тральщиком, которому предстояло вести через мины главные силы флота, был выбран «Шпиль» (БТЩ-207) под командованием старшего лейтенанта Николая Дебелова. Именно Николай Дебелов, будучи молодым лейтенантом, поднял 26 сентября 1938 года военно-морской флаг на крейсере «Киров», ознаменовав вступление крейсера в строй.

Теперь ему предстояло вести этот крейсер через обширные минные поля, выставленные противником: Все присутствующие понимали, что под термином «главные силы», на обеспечение провода которых брошено больше половины имеющихся в распоряжении базовых тральщиков, фактически имеется в виду прежде всего (никто тогда еще не мог сказать «только») крейсер «Киров». На флоте все всё понимают достаточно хорошо и без слов. По многим кораблям уже ходил слух, что товарищ Сталин приказал провести «Киров» в Кронштадт под «личную персональную ответственность» командующего флотом, а, возможно, и всего Военного Совета КБФ. Никто из понимающих это не протестовал ни громко, ни в душе. «Киров» являлся гордостью флота и каждый был готов на самопожертвование ради спасения флагмана. Таков суровый закон морской войны.

А десятки тысяч солдат и беженцев, которые питали иллюзии относительно того, что они под прикрытием та-





кого мощного корабля, как крейсер «Киров», который будет отгонять от них немецкие корабли и бомбардировщики, ничего, естественно, не знали и ни о чем не догадывались.

Они просто хотели вырваться живыми из той смертельной ловушки, в которую их загнала война...

Из раздумий адмирала Ралля вывел один из офицеров его штаба – капитан-лейтенант Игнатьев. Пришло сообщение: эсминец «Артем», ведя на буксире эсминец «Суровый», пришел к входному бую Таллинского рейда. С эминцев просят прислать тральщики для проводки в гавань.

Повреждения «Сурового» из-за взрыва мины в параване незначительны. К утру корабль снова будет приведен в боеспособное состояние силами экипажа.

23:45

На тральщике «Верп» (БТЩ-206) адмирал Ралль прибыл на «Артем», за кормой которого на обвисшем буксире темнел «Суровый». Старший лейтенант Сей отдал рапорт. Адмирал поинтересовался, готов ли эсминец к переходу в Кронштадт вместе со всеми остальными кораблями. Командир «Артема» посетовал, что неплохо бы постоять хотя бы денек в доке. Очень много мелких повреждений: лопасти винтов, котельные трубки, разные насосы. Во многих местах разошлись швы обшивки, вмятины. Держатся на цементе и заглушках. На больших ходах в корпус проникает вода. Но до Кронштадта, конечно, дойдем. А там надо подумать о серьезном ремонте. Адмирал Ралль обещал прислать рабочих сегодня же ночью для устранения наиболее серьезных повреждений.

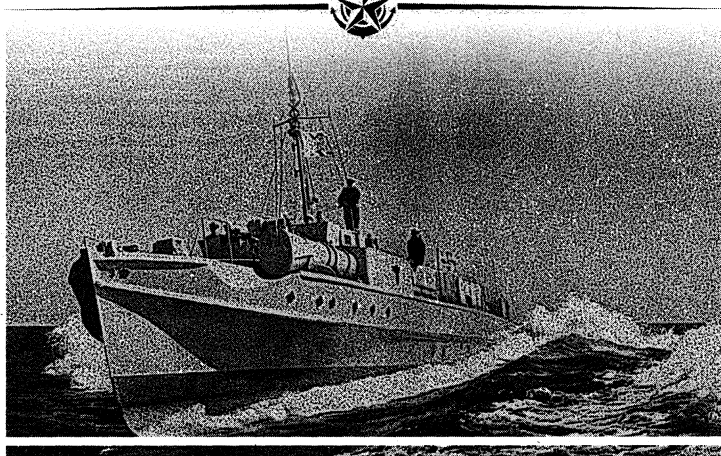
Когда корабли входили в Минную гавань Таллина, в темном небе раздался гул самолетов.

Обычно немцы по ночам рейды не бомбили. Но сегодня, видимо, решили попытаться это сделать, ориентируясь по полыхающим в городе и порту пожарам.



Кроме того, они, наверное, пронюхали, что город будет оставлен в самое ближайшее время и ожидали обнаружить в гаванях толчею транспортных судов. В таких условиях пара удачных попаданий могла бы дезорганизовать всю операцию по эвакуации главной базы советского флота.

Самолеты кружили, высматривая цели в отблесках пламени горящих портовых построек.



## 27 АВГУСТА 1941 ГОДА. СРЕДА

*00:10*

Пронзительные звонки воздушной тревоги сорвали с койки командира лидера «Минск» капитана 2-го ранга Петунина, всего за 20 минут до этого прилегшего, не раздеваясь, отдохнуть впервые за прошедшие сутки.

Удивляясь, что за воздушная тревога может случиться глубокой ночью, Петунин, схватив фуражку и застегивая на бегу китель, ринулся на верхнюю палубу.

Он еще неся по трапу, когда услышал, как залпом грохнули кормовые орудия главного калибра лидера.

На мостике Петунин застал старшего артиллериста лидера старшего лейтенанта Волкова и вахтенного офицера лейтенанта Сергеева. На вопрос «что случилось?», Петунину доложили, что в ночном небе явственно слышался гул и рокот нескольких самолетов. Поэтому была сыграна воздушная тревога и дана команда сниматься с якоря.

В этот момент с эстонской шхуны, стоявшей неподалеку, лидер «Минск» был внезапно освещен прожек-



тором. Выяснить, как это произошло, времени не было. Шхуна была немедленно потоплена огнем кормовых орудий.

Эстонская шхуна догорала метрах в двухстах от лидера. Петунин подумал было послать туда шлюпку, чтобы выяснить, что это за шхуна и кто ее капитан, когда она внезапно взорвалась с ужасающим грохотом, выплыв в небо страшный багрово-красный фейерверк.

Лидер вздрогнул и задрожал, как потревоженный боевой конь.

Проверили по кальке диспозиции кораблей и судов на рейде. Оказалось, что это шхуна «Мара», служившая плавскладом для глубинных бомб, имела смешанный русско-эстонский экипаж, капитана эстонца и его военного помощника мичмана сверхсрочной службы. Всего 21 человек.

Находящийся на «Минске» начальник оперативного отдела штаба КБФ капитан 1-го ранга Пилиповский задумчиво пожевал губами. Он поднялся на мостик позднее остальных и молча выслушал рапорт Петунина о случившемся, а затем посетовал: был секретный приказ на всех судах сменить комсостав, состоящий из прибалтов, на русских. Да не успели его выполнить в связи со всеми событиями.

«К утру чтоб был рапорт», – приказал он Петунину и хотел что-то еще сказать, как сигнальщик доложил, что с «Виронии» запрашивают, что за взрыв произошел на рейде.

«Ответьте, – приказал Пилиповский, – что капитан 1-го ранга Пилиповский сейчас прибудет на «Виронию» с рапортом начальнику штаба. Приготовьте мне шлюпку».

Капитан 2-го ранга Петунин не успел отдать необходимых распоряжений, как из ночной темноты раздался усиленный рупором голос: «На “Минске”! Разрешите подойти к борту! Старший лейтенант Воробьев, МО-407».



Вынырнувший из темноты катер МО малым ходом подходил к лидеру.

– Отлично, – обрадовался Пилиповский. – Отставить шлюпку! Я на нем и пойду на «Виронию».

Поднявшийся на палубу «Минска» старший лейтенант Воробьев кратко доложил о своих злоключениях сегодняшнего вечера и ночи.

– Полтора часа битых вас на рейде искал, – признался Воробьев. – Если бы вас прожектором не осветил кто-то, то и не нашел бы.

Пилиповский приказал Воробьеву доставить его на «Виронию». «Там разберемся», – пообещал капитан 1-го ранга.

*00:34*

Последние донесения, поступившие с сухопутного фронта, убедили адмирала Пантелеева в том, что снять войска с позиций для погрузки на транспорты будет очень непросто, если вообще возможно.

Немцы наращивали удары по всему фронту, прекрасно используя темное время суток для подавления нашей обороны массированным артиллерийским и минометным огнем, засыпая позиции пулеметно-автоматными очередями. Противник буквально выдавливал обороняющиеся части морской пехоты и 10-го корпуса на направлениях Нахату–Вяс–Козе, продвигая вдоль железной дороги на Нымме и северной оконечности озера Юллемистэ-Ярв. Если противник прорвется в город – все пропало. Что же делать? Впрочем, делать необходимо только одно: во что бы то ни стало продержаться еще сутки на занимаемых рубежах. А простой взгляд на карту показывает, что немцам уже удалось выйти к восточной окраине города, создавая реальную угрозу срыва эвакуации.

Всем тыловым частям был отдан приказ строить на улицах Таллина баррикады, чтобы в случае чего задержать немцев хотя бы на час. С одной стороны, это хоро-



шо, но с другой – это замедлит движение войск к гаваням. Одно на одно и получится: где-то час выиграешь, где-то потеряешь от прежнего выигрыша.

Еще необходимо собрать рассредоточенные по бухтам транспорты и координированно направить их на нужные причалы и стоянки, создавая им возможность отхода в случае обстрела. Много ли транспорту надо? Одно хорошее попадание снарядом – и он готов.

Командующий обещал, что сегодня утром даст решение ввести в бой последние резервы, состоящие из курсантов военно-морских училищ, прибывших в Таллин на плавательную и преддипломную практику.

Отрадно только одно, что по крайней мере уже сейчас началась эвакуация раненых, если доктор Смольников правильно понял полученный им приказ.

*01:20*

Взяв на себя обязанности начальника санитарно-медицинской службы флота, профессор Смольников носился по ночному городу от одного госпиталя к другому, отдавая необходимые распоряжения по доставке раненых на транспортные суда.

Его машина подъехала к школе на улице Нарва-Манте, давно превращенной в госпиталь. У госпиталя стояло несколько санитарных машин и полуторок с открытыми кузовами. Санитары выносили и выводили раненых. Стоны и крики заполнили улицу. Некоторые раненые, не понимая что происходит, пытались даже сопротивляться, спрыгнуть с носилок. Их приходилось удерживать силой. В воздухе стоял густой плотный мат.

С трудом разыскав в темноте главврача госпиталя, Смольников распорядился: «В Купеческую гавань. Транспорт “Луга”. Грузите в носовой и кормовой трюмы. Там оборудованы нары в четыре яруса. Капитан Мионов. Барановский заболел. Я назначил начальником медицинской службы судна Коровина. Давайте быстрее. К утру надо всех погрузить».



С моря несло гарью и пороховым дымом. Горевшее рядом здание освещало небритые лица медперсонала и страшные до фантастичности лица раненых.

Смольников сел в машину и, объезжая воронки, завалы, обломки, строящиеся баррикады, помчался по освещаемым пожарами улицам города к следующему госпиталю, которых в осажденном Таллине было развернуто более 60. Сколько точно, не знал никто. Госпитали слишком часто меняли свое местоположение, не успевая сообщать, а порой и не зная, кому об этом докладывать. Но доктор Смольников был полон решимости не оставить в городе ни единого раненого на милость победителей.

*01:50*

Когда матроса Петра Григорьева санитары укладывали на носилки, он пытался сопротивляться: «Я сам, я сам...»

«Лежи спокойно!» – грубо приказал один из санитаров.

Искусанное осколками тело матроса откликнулось волной боли, когда носилки заталкивали в кузов полуторки. Григорьев хотел сесть на носилках, прислонившись спиной к борту кузова, но понял, что на это не хватит сил, и продолжал лежать на спине. Моросил дождь, освежая саднящее лицо. Полуторку мотало на каких-то ухабах по затемненным улицам. Носилки подпрыгивали, бились о дно кузова, съезжали к борту.

Какие-то раненые в бинтах и лубках, крича от боли, сваливались на Григорьева. Он пытался их отпихнуть. Со стороны могло показаться, что в кузове происходит какая-то непонятная борьба людей, замотанных в окровавленные повязки. Они напоминали оживших мумий из фильмов ужасов.

На очередном ухабе Григорьев от страшной боли потерял сознание. Очнулся он от того, что носилки, взяв за ручки, снова потащили по дну кузова. Матрос застонал



от боли и открыл глаза. Машина стояла на пирсе Купеческой гавани. Его пронесли по сходням и положили вместе с носилками на палубу большого грузового парохода. Вся палуба была заполнена ранеными, беспомощными, как дети.

Откуда-то сверху раздался усиленный рупором командный голос: «Всех раненых в трюм! Быстро очистить палубу!»

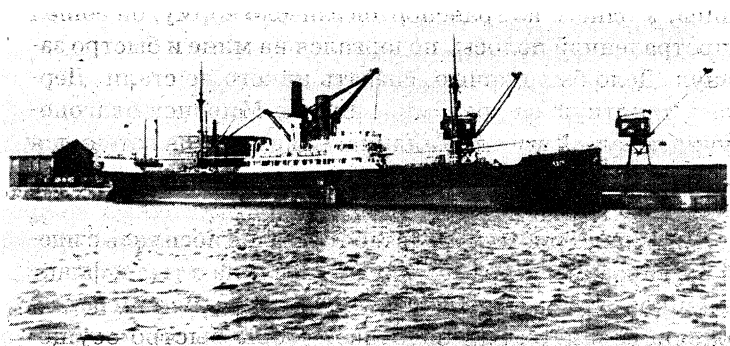
Засуетились какие-то тени в призрачном свете синих маскировочных фонарей.

Не обращаясь конкретно ни к кому, Григорьев спросил:

- Что это за пароход?
- «Луга», — кто-то хрипло ответил из темноты.

02:05

Капитан санитарного транспорта «Луга» Василий Миронов наблюдал с мостика, как непрерывно подъезжавшие на пирс санитарные фургоны, грузовые машины и даже конные повозки доставляли к его судну раненых, которых носили на борт санитары и поднятые по авралу матросы его команды.



Пароход «Луга».





Грузовой турбоход «Луга» был построен в Германии в 1922 году и назван «Ирмгард». Судно имело 2390 тонн водоизмещения и предназначалось для плавания по портам Балтийского и Северного морей.

В ноябре 1932 года турбоход был приобретен Советским Союзом, переименован в «Лугу» и передан в БГМП. Судно совершало почти регулярные рейсы между Ленинградом и портами Прибалтики, Германии и Скандинавии, а в апреле 1939 года даже попало в газеты, когда, спасая в Финском заливе пароход «Челюскинец», само получило пробоину и ремонтировалось на Канонерском заводе в Ленинграде.

С началом войны «Луга» была мобилизована, перекрашена в шаровый цвет и получила индекс ВТ-518 (военный транспорт-518).

5 августа 1941 года капитан Миронов вышел в составе конвоя из Ленинграда в Таллин, имея на борту груз вооружения и боеприпасов, а также 600 человек личного состава береговой обороны КБФ. Караван вели тральщики, пытаясь прошмыгнуть южным фарватером. На траверзе Кунды транспорты были обстреляны немецкой артиллерией. Пришлось взять мористее и идти в Таллин через минные поля центрального фарватера.

В районе острова Стеншер в тралах стали рваться мины. У одного из транспортов занесло корму, он сошел с протральной полосы, подорвался на mine и быстро затонул. Дело было ночью, спасти никого не стали. Держась вплотную за тралами, капитан Миронов благополучно довел «Лугу» до Таллина. Сдав груз, он готовился совершить обратный рейс в Ленинград, но был задержан до особого распоряжения штаба КБФ.

Адмирал Трибуц и его штаб тогда еще носились с идеей организации удара со стороны Таллина в тыл и фланг немецкой группировке, наступающей на Ленинград, и транспорты держали наготове, чтобы быстро осуществить эвакуацию гарнизонов Ханко и архипелага.



Больше трех недель «Луга» отстаивалась по разным близлежащим бухтам вдали от любопытных глаз вражеской авиации. В одной из этих бухт ее и обнаружил профессор Смольников, облюбовав под госпитальное судно, хотя «Луга» ни по каким параметрам под этот статус не подходила.

Еще вчера – 26 августа – «Луга» специальным приказом была передана медицинской службе флота. На судно были направлены 5 врачей, 13 медсестер и 32 санитаря, возглавляемых военврачом 3-го ранга Коровиным. Еще шла погрузка раненых, когда на «Луге» уже была развернута операционная. Опытный хирург военно-морского госпиталя Яновский и его ассистент Игнатьев начали оперировать раненых...

Машины турбохода находились в полной готовности. С первыми лучами рассвета ожидался шквальный обстрел Купеческой гавани, и капитан Миронов был готов немедленно отдать швартовы и отойти на рейд, где погрузка раненых должна была осуществляться с барж, катеров и прочих плавсредств, которые специально для этой цели собрали подчиненные доктора Смольникова.

02:30

Нарком ВМФ адмирал Кузнецов ехал по затемненным улицам Москвы, возвращаясь из Кремля, где он имел очередной и довольно неприятный разговор со Сталиным. Всю предыдущую неделю и начало нынешней адмирал безуспешно пытался пробиться к Верховному главнокомандующему, чтобы убедить его и главкома Северо-Западного направления маршала Ворошилова в необходимости эвакуации соединений Балтийского флота из Таллина. Его либо не принимали, либо не слушали, отговариваясь такими нелепицами, что создавалось впечатление осознанного решения принести во имя какой-то неведомой цели в жертву весь Балтийский флот.

Вчера, после того как Кузнецов сумел доложить суть дела начальнику Генерального штаба маршалу Шапош-



*Народный комиссар  
ВМФ Н. Г. Кузнецов*

никову, ему неожиданно позвонил Сталин. Верховный фактически, по своему обыкновению, не сказал ничего определенного, но по его раздраженному голосу и заданному вопросу: «Вы нарком ВМФ или вы не нарком ВМФ?» адмирал прекрасно понял, что именно его желают сделать ответственным за то, что лучшие силы Балтийского флота оказались в таллинской ловушке. Поэтому, не получив еще никаких официальных указаний или приказов, адмирал начал отдавать все необходимые

предварительные распоряжения, связанные с оставлением главной базы КБФ.

Поздно вечером 26 августа адмирал Кузнецов был вызван к Сталину. Как он и предполагал, речь снова зашла о Таллине. Причем диктатор начал разговор с того, что виноватым во всем объявил адмирала Трибуца, чьи излишне оптимистические доклады дезинформировали командование Северо-Западного направления.

Позавчера, 24 августа, Сталин ясно дал понять Кузнецову, что полностью разделяет мнение маршала Ворошилова о том, что Таллин может еще держаться бесконечно долго, сведя весь вопрос к уходу в Кронштадт крейсера «Киров», «ибо час флота еще не наступил». Сегодня же выяснилось, что Ворошилов и сам Сталин стали жертвами авантюристических прожектов адмирала Трибуца, засыпавшего штаб Северо-Западного направления своими предложениями о наступлении из Таллина в тыл немецкой группы армий «Север», наступающей на Ленинград. И, конечно, в штабе Ворошилова все решили, что уж если находящиеся в Таллине войска способны наступ-



пать, то свой оборонительный потенциал они далеко не исчерпали. А теперь выясняется, что Таллин на грани катастрофы, что удерживать его дальше невозможно, что нужно срочно уходить без всякого плана, импровизируя на ходу.

Затем вождь снова заговорил о крейсере «Киров», подчеркнув, что немцы уже минимум дважды объявляли о потоплении крейсера. Вождь намекнул, что он не совсем уверен в лживости немецкой пропаганды и несколько не удивится, если все это окажется правдой, о которой ему «постеснялись» доложить. Например, о том, что крейсеру «Максим Горький» оторвало носовую часть, он, Сталин, узнал через три недели после этого происшествия и то совершенно случайно.

Адмиралу Кузнецову уже не в первый раз приходилось сталкиваться со сталинской непоследовательностью и его умением сводить любую проблему к частностям, которые на первый взгляд выглядели абсолютно несущественными. Действительно, когда новейший крейсер КБФ «Максим Горький» на второй день войны подорвался на mine, впопыхах кошмарных июньских дней это событие никому не показалось особенно трагичным, чтобы бояться об этом доложить Сталину. Дело было в том, что сам Сталин стал более-менее вникать в сводки и доклады только после 3 июля, а до этого находился в состоянии полной протрации, как любой человек, осознавший крушение всех своих жизненных планов. Когда же Сталин узнал о подрыве «Максима Горького», то отнесся к этому факту вполне спокойно и даже удостоил Ивана Святова, которому удалось вывести корабль из смертельной ловушки, своей стереотипной похвалой – «Малладэц». Тем более, что вождю доложили не столько о повреждении крейсера, сколько о героических усилиях по его спасению и о том, что в настоящее время «Максиму Горькому» в ударном порядке сооружают новый нос.

А на «Кирове» Сталин просто зациклился. Все связанные с Таллином вопросы, он немедленно сводил к



судьбе крейсера. Так и сегодня он первым делом стал выяснять у адмирала Кузнецова, ушел ли «Киров» из Таллина. Кузнецов (в который раз) попытался объяснить вождю, что для проводки такого крупного корабля «через контролируемые противником воды» необходима предварительная подготовка, которая затягивается из-за неблагоприятных погодных условий, царящих в настоящее время на Балтике.

Сталин прекрасно знал, что когда адмиралы начинают ссылаться на погоду, их можно сразу расстреливать: они не владеют обстановкой. Поэтому приказал: пусть Трибуц садится на «Киров» и уходит немедленно. Рассказывать Сталину о том, что кроме «Кирова» на адмирале Трибуце висит еще целый флот и 50 тысяч человек, что тральщики в такую погоду не смогут обеспечить проводку «Кирова» через минные заграждения противника и тому подобное, было бесполезно. А потому нарком ВМФ ответил: «Есть, товарищ Сталин».

Но это была только преамбула. Самое интересное адмиралу Кузнецову еще предстояло услышать, и то, что он услышал, ошеломило адмирала.

Прежде всего, он понял, что Сталин совершенно не верит в возможность удержать Ленинград. Он был уверен, что город придется сдать. А потому необходимо подготовить к уничтожению все корабли флота, а также всю военно-морскую и кораблестроительную инфраструктуру как в Ленинграде, так и в Кронштадте. А личный состав и малые корабли уводить на Ладогу и за Ладогу вместе с армией, фактически уже попавшей в Ленинграде в «котел».

– Товарищ Сталин, – стараясь придать своему голосу побольше твердости и убедительности, сказал Кузнецов, – мы отстоим Ленинград!

Однако Сталин, казалось, не услышал реплики наркома ВМФ.

Верховный снова подтвердил свой приказ, предписывавший адмиралу Кузнецову отправляться в Ленинград



и Кронштадт, но не только для наведения порядка на флоте, но и для подготовки флота к уничтожению в случае сдачи города на Неве.

Возникал закономерный вопрос: зачем поднимать столько шума по поводу находящегося в Таллине крейсера «Киров» и прилагать столько усилий для проводки крейсера в Кронштадт, если там его все равно придется взорвать? Причем было видно, что Сталин в душе вполне уже смирился с подобным исходом событий. Но только в Ленинграде, а не в Таллине!

Адмирал Кузнецов был далеко не первым, который обратил внимание на полную иррациональность сталинского мышления, ее гнетущую непоследовательность и склонность к панической истерии. И надо сказать, что для подобного поведения у товарища Сталина было достаточно оснований. Конечно, адмирал Кузнецов не осмелился в связи с этим задать диктатору какие-либо вопросы, но все-таки позволил себе поинтересоваться, что будет с трехмиллионным населением города, когда армия и флот, уничтожив свои инфраструктуры, уйдут «на Ладогу и за Ладогу»?

Сталин стал набивать трубку, бросив на адмирала быстрый взгляд.

– Мы об этом позаботимся, – пообещал вождь, явно давая понять наркому ВМФ, что этот вопрос его не касается.

Но был вопрос, который прямо касался адмирала Кузнецова и мог быть решен только Сталиным.

Нарком ВМФ не мог приехать в Ленинград и готовить командование Балтийским флотом к уничтожению своих кораблей, доков, мастерских, складов и учреждений, не имея на то письменной директивы, подписанной кем-то из вышестоящего командования. Лучшее всего – самим Сталиным. О чем нарком ВМФ прямо и поставил вождя в известность.

– Сами и отдайте такой приказ, – предложил Верховный главнокомандующий. – Вы – нарком ВМФ.



Ну уж нет! Как и все военные, работающие в прямом контакте с вождем, адмирал Кузнецов хорошо уже знал повадки своего Верховного. Получишь устное приказание, выполнишь, а тебя же потом за него и расстреляют. Кто приказал? Вы только вождя нашего народа в это дело не впутывайте!

– Нет, товарищ Сталин, – твердо заявил Кузнецов. – Я таких приказов отдавать не имею права.

– А кто имеет право? – поинтересовался вождь, глаза которого стала заливать тигриная желтизна.

– Только вы, товарищ Сталин, – бледнея, ответил адмирал.

– Харашо, – согласился на компромисс вождь. – Подготовьте нужный документ. Шапошников подпишет.

Вернувшись в наркомат, адмирал Кузнецов набросал проект телеграммы: «В случае вынужденного отхода из Ленинграда все корабли военного флота, торговые, промышленные и технические суда подлежат уничтожению... Уничтожения произвести с максимальной степенью разрушения на возможно длительный период».

Адмирал еще раз перечел текст проекта телеграммы и некоторое время сидел, положив голову на руки. Он даже не знал, имеет ли он право или нет ознакомить с текстом этой телеграммы коллегия наркомата ВМФ.

Затем он позвонил в Генштаб Шапошникову. В аппарате начальника Генерального штаба после некоторых колебаний ответили, что маршал примет Кузнецова в 8 часов утра.

Начала раскрываться одна из самых интересных и показательных военно-морских интриг в годы войны, сказавшая о всех высших руководителях страны и флота больше, чем десятки тонн архивных документов.

*03:00*

Поток радиограмм, хлынувших на его имя из разных вышестоящих инстанций – от наркома ВМФ, Главного морского штаба, штаба Северо-Западного направления,



Ленинградского обкома ВКП(б), — встревожил адмирала Трибуца. Главным образом потому, что командующий КБФ был совершенно сбит с толку, не понимая, чего от него хотят? Первым, что бросалось в глаза, это присутствие во всех депешах в том или ином контексте упоминания о крейсере «Киров». Но и тут не было абсолютно никакой ясности. Из одних радиogramм можно было сделать вывод, что от благополучной проводки крейсера в Кронштадт чуть ли не зависит исход всей войны. Из других — можно было понять, что «Киров» лучше всего затопить где-нибудь в достаточно глубоком месте, поскольку обстановка складывается так, что его все равно придется взорвать по прибытии в Кронштадт. В третьих, выражалось сомнение, что крейсер удастся довести до Кронштадта. Немцы сконцентрируют на нем все усилия своей бомбардировочной авиации, и «Киров», не имея возможности маневрировать на узком протраленном фарватере среди мин, так или иначе будет потоплен.

Но все они недвусмысленно указывали на то, что судьба самого командующего флотом неразрывно связана с судьбой крейсера.

От всего этого уже веяло каким-то мистицизмом при полном отсутствии здравого смысла.

Надо сказать, что сам адмирал Трибуц вовсе и не собирался при прорыве в Кронштадт поднимать свой флаг на крейсере «Киров», считая, что наличие сразу двух адмиралов на борту — много даже для «Кирова», где пусть номинально, но находится адмирал Дрозд.

Командующий флотом уже твердо для себя решил, что будет руководить прорывом с борта своего любимого эскадренного миноносца «Яков Свердлов», куда уже заблаговременно распорядился доставить свой личный багаж в количестве трех чемоданов и сам предупредил об этом командира эсминца капитана 2-го ранга Спиридонова.

И дело заключалось не только в воспоминаниях о тех прекрасных годах, когда Трибуц командовал этим кораб-

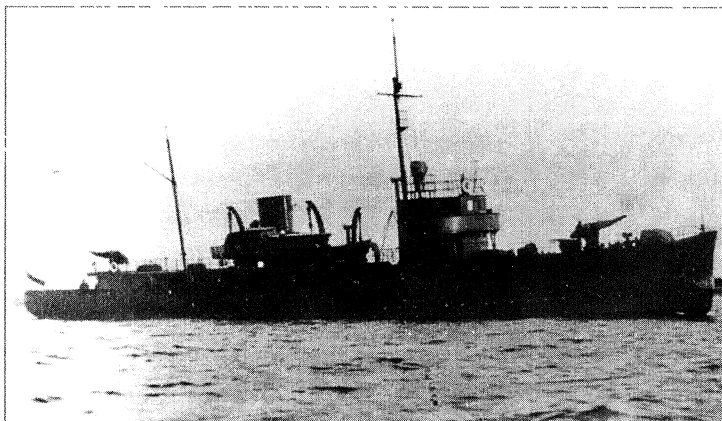




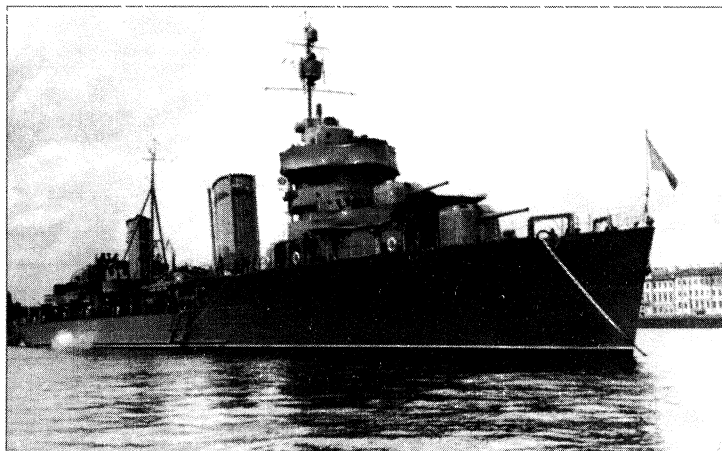
*Контр-адмирал  
Ю. А. Пантелеев*



*Контр-адмирал  
Ю. Ф. Ралль*



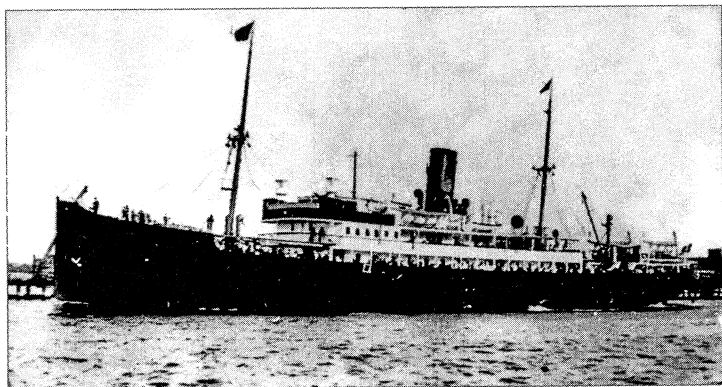
*Штабной корабль «Пикер»*



*Лидер «Ленинград» на Неве*



*В кают-компании лидера «Ленинград».  
Командир корабля Горбачёв Г. М. (сидит 1-й слева)*



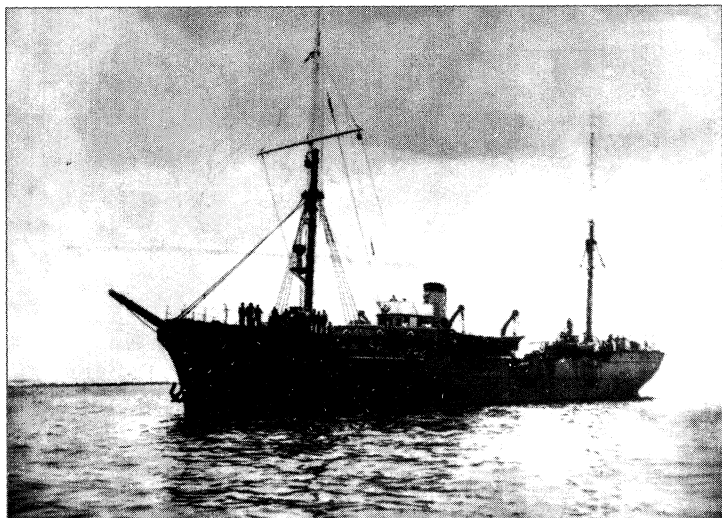
*Штабной корабль «Верония»*



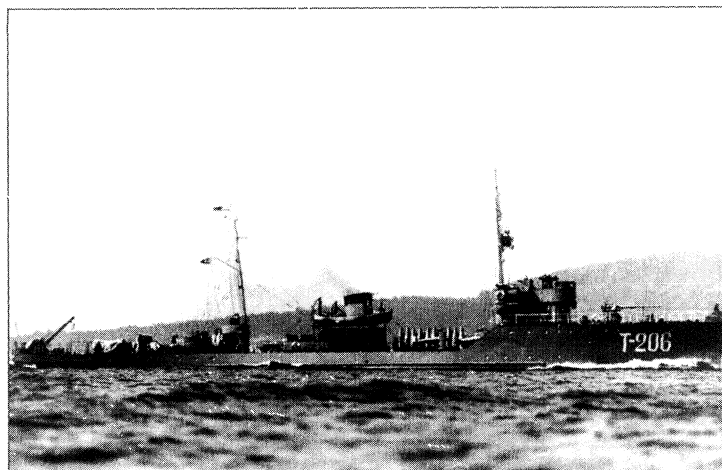
*Командир «Ленинградсовета»  
старший лейтенант Н. Н. Амелько*



*На рубке подводной лодки типа «М»*



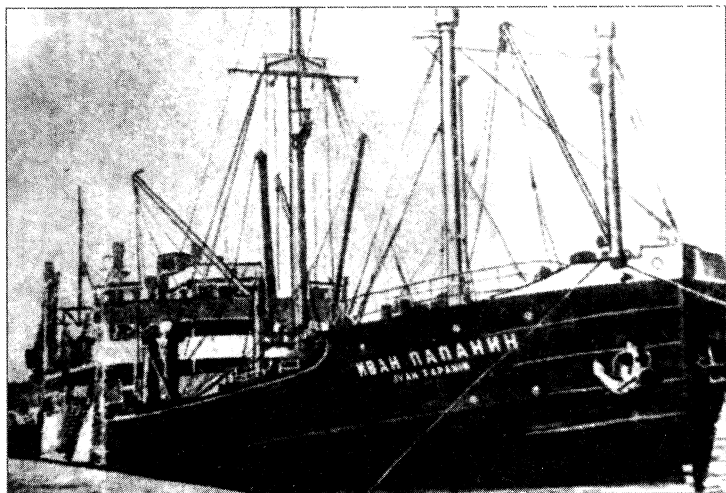
*Учебное судно «Ленинградсовет»*



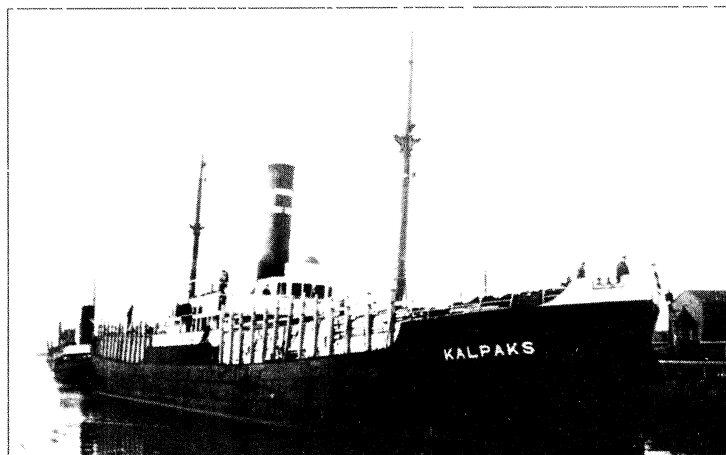
*БТЩ «Верх» (Т-206)*



*Командир канонерской лодки «Амгунь»  
Н. Ф. Вальдман.  
Последняя фотография.  
1948 г.*

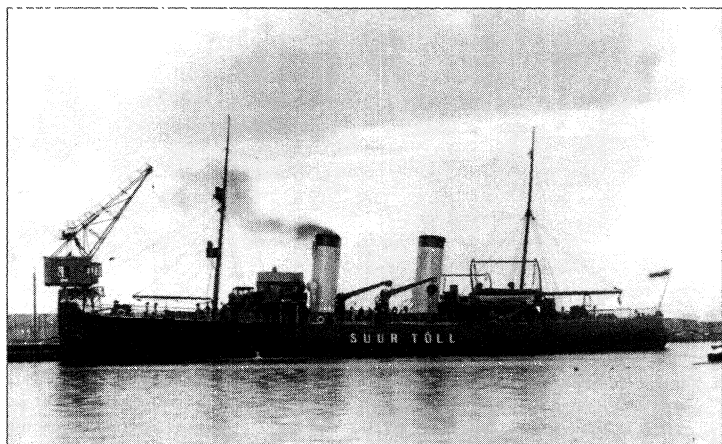


*Теплоход «Иван Папанин»*

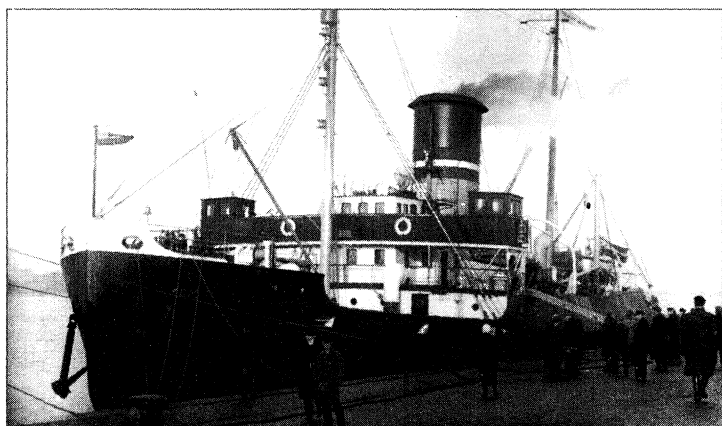


*Транспорт «Калпак»*

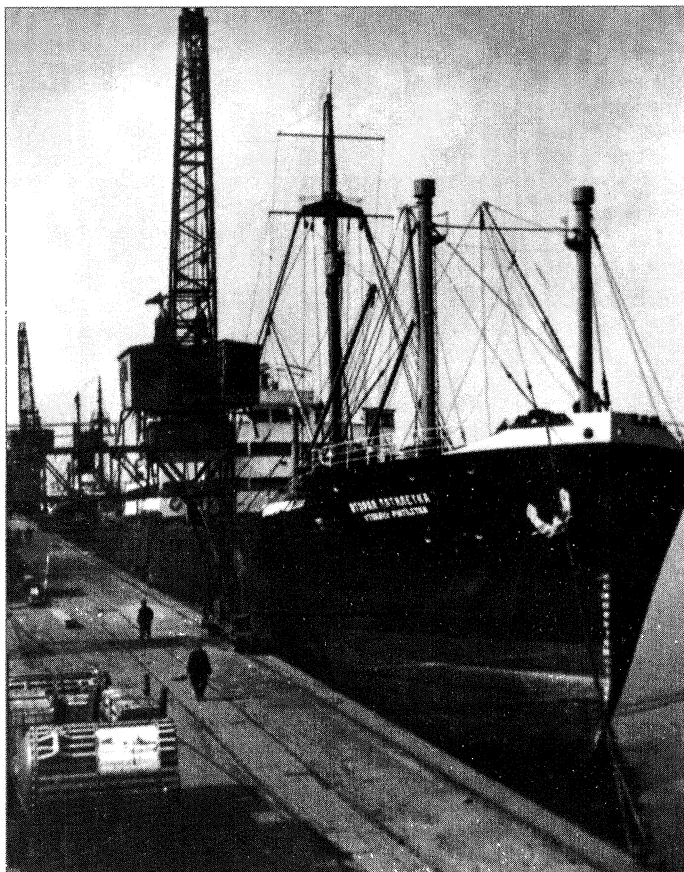




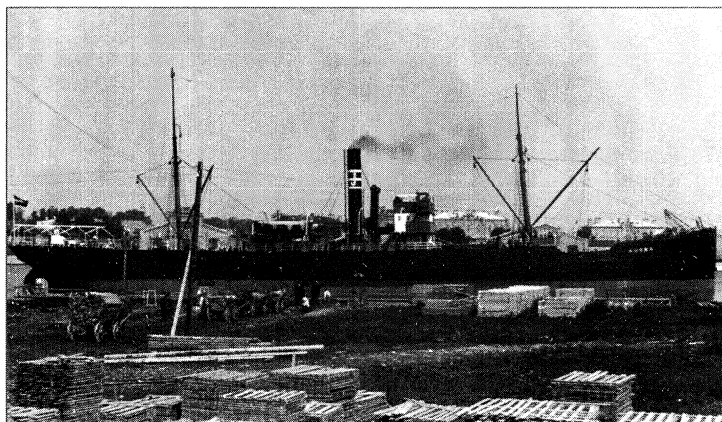
*Ледокол «Суур-Тылл»*



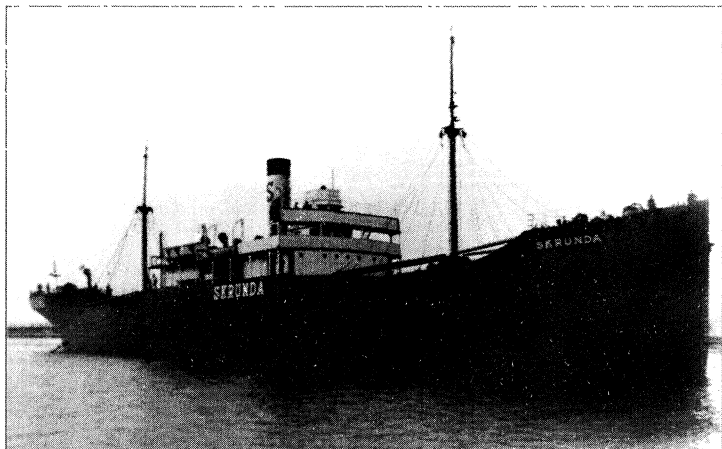
*Ледокол-спасатель «Кришьянис Вальдемарс»*



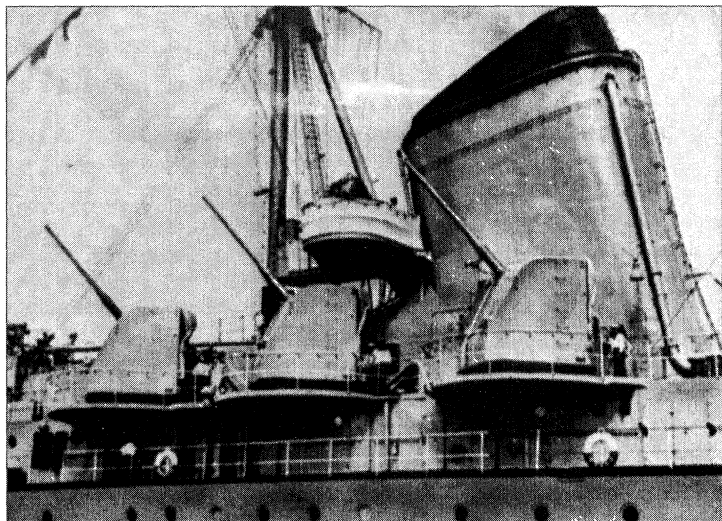
*Теплоход «Вторая пятилетка»*



*Пароход «Аусма»*



*Пароход «Скрунда»*



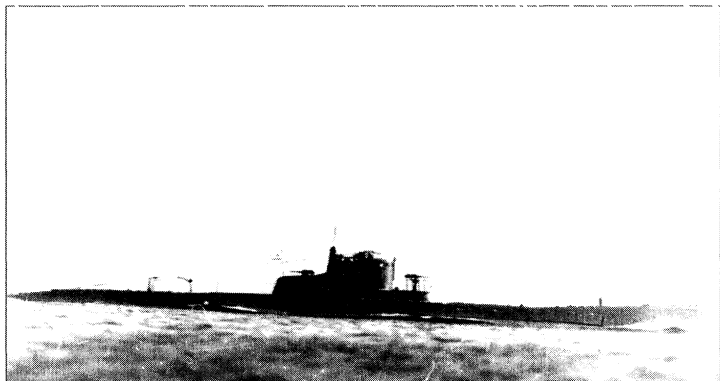
*Зенитная батарея старшего лейтенанта  
А. Ф. Алесандровского на крейсере «Киров»*



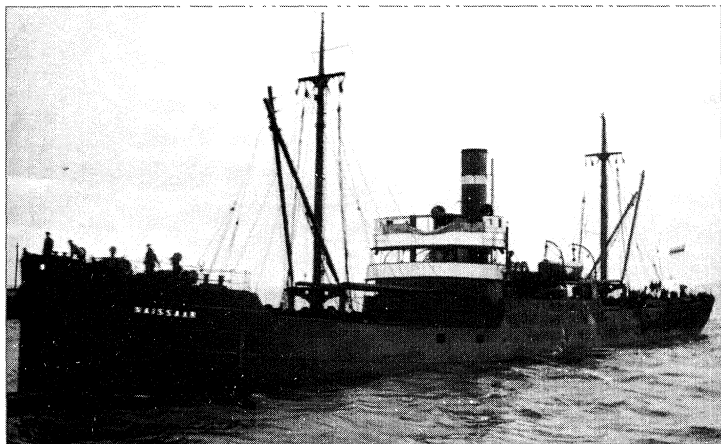
*Катер «МО-IV» выходит на задание*



*Командир звена  
охотников  
И. П. Чернышёв.  
Фото 1943г.*



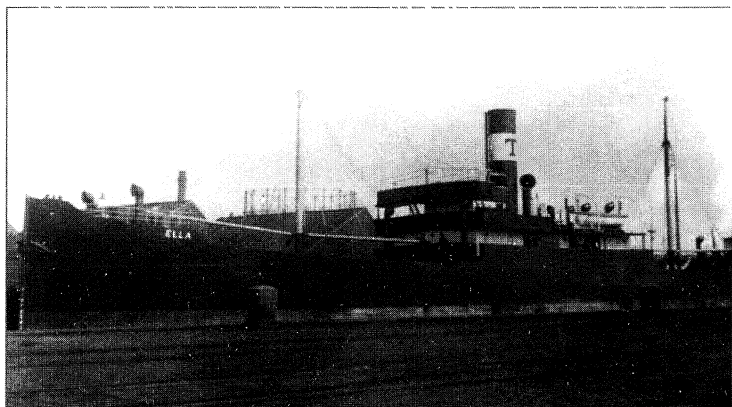
*Подводная лодка «Щ-307»*



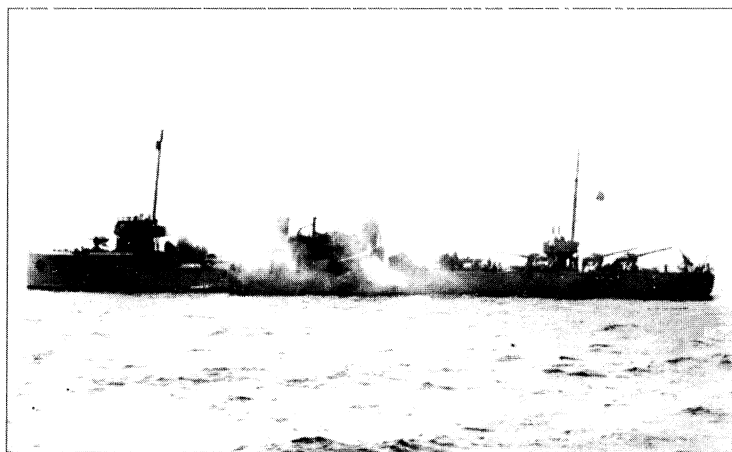
*Пароход «Найссаар»*



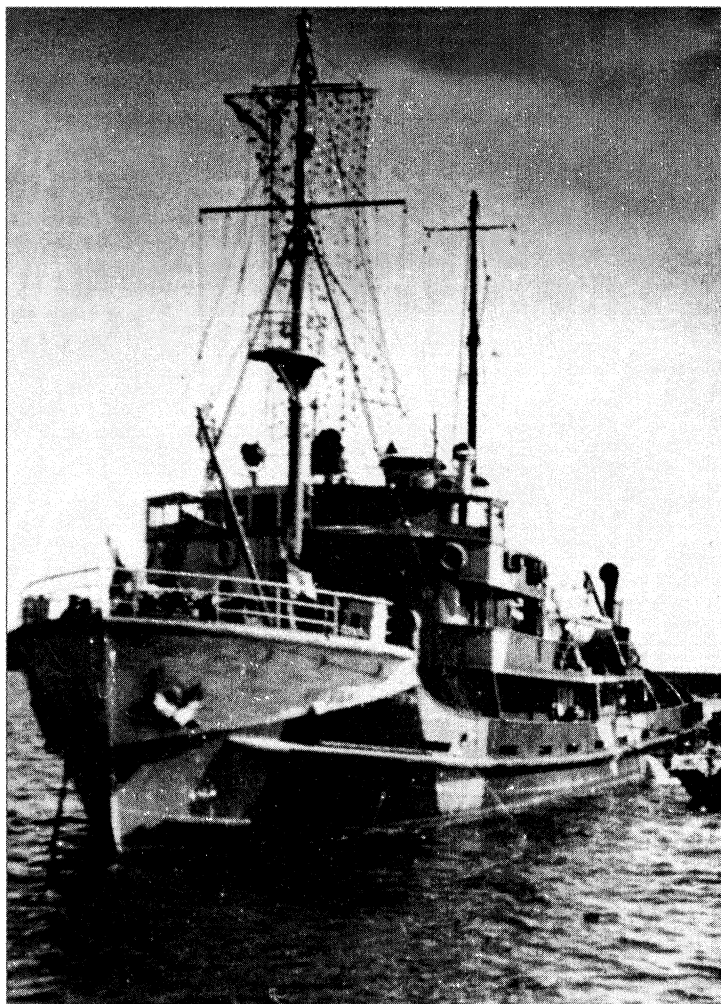
*Краснофлотец  
И. К. Дубровский –  
человек, трижды  
возвращённый  
могилой*



*Пароход «Элла»*



*Эсминец «Володарский»*



*Спасательное судно «Сатурн»*





лем. Он считал, во-первых, что у старого, но еще быстроходного «Новика» больше шансов благополучно добраться до Кронштадта, чем у такой громадины, как «Киров», напоминающего в порядке слона, идущего в сопровождении антилоп. А, во-вторых, в предвоенные годы «Яков Свердлов» был переоборудован в корабль управления и связи, и командующий искренне считал, что с такого неприметного эсминца будет много легче управлять переходом, чем с «Кирова» под ливнем немецких авиабомб. Его присутствие на «Кирове», считал он, может привести к тому, что 190 кораблей и транспортов останутся без управления, а это значительно облегчит противнику задачу их уничтожения.

Теперь адмирал понял, что у него нет альтернативы, кроме как следовать на «Кирове», а объяснять командованию нецелесообразность подобного решения стало уже очевидно невозможным. Кто-то, наверное, на самом верху, достаточно подогрел всю эту истерию...

Война – есть война, а приказ – есть приказ. И получи Трибуц ясный приказ поднять свой флаг на «Кирове» и, обеспечив крейсер необходимым охранением, уходить из Таллина, бросив всех остальных на произвол судьбы и на милость победителей, он бы так и поступил, хотя вовсе этого и не хотел. Но никто подобного приказа не отдавал, как никто и не требовал открытым текстом его личного присутствия на крейсере в ходе прорыва. Но формулировки типа «под вашу строжайшую персональную ответственность» говорили сами за себя. Все, что это означало в переводе с канцелярской новоречи на обычный человеческий язык, адмирал Трибуц, только в силу своего положения и лежащей на нем ответственности должен был понимать лучше других.

Пойди он, как и предполагалось, на «Якове Свердлове», он вполне мог попасть в положение, в которое четверть века назад попал адмирал Рожественский после Цусимского боя. Снятый с погибающего «Суворова» на эсминец, командующий 2-ой Тихоокеанской эскадрой



мог бы без больших проблем достичь Владивостока. Но и он, и офицеры его штаба отлично понимали всю неуместность своего появления во Владивостоке, когда половина вверенных ему боевых кораблей оказалась потопленной, а вторая половина – захваченной противником; когда более 5000 моряков ушли в пучину вместе с кораблями и столько же угодило в плен. Конечно, по тем временам никто бы не расстрелял командующего и его штаб прямо на причале и даже не арестовал бы. Но Рождественский и его штабные все-таки предпочли тоже попасть в плен, нежели при таких обстоятельствах появляться на Родине.

Что произойдет, если он, Трибуц, прибудет на «Якове Свердлове» в Кронштадт, а «Киров» – нет? Сейчас не либеральные времена Николая II. Адмирал смирился с мыслью, что ему придется разделить судьбу крейсера «Киров». Но как бы ему не намекали на желательность вывода из Таллина ТОЛЬКО крупных боевых кораблей, адмирал не собирался поступать подобным образом. Он твердо решил вывести из Таллина все, что может идти и все, что можно погрузить на корабли и суда.

Подобная гигантская по масштабам операция по проведению крупных конвоев и соединений боевых кораблей через узость заминированного залива, оба берега которого уже захвачены противником, чья авиация безраздельно господствовала в воздухе, требовала длительного и тщательного планирования, солидной подготовки и мастерского исполнения. На все это, помимо времени, которого не было, необходима была целая плеяда опытных специалистов по управлению конвоями и соединениями боевых кораблей, которых не было тоже. Сам Трибуц, хотя и занимал должность командующего флотом с апреля 1939 года, не имел опыта командования крупными соединениями в море, тем более в тех условиях, что сложились в настоящее время. Что касается его подчиненных на всех уровнях командования, требующего управления отрядами, бригадами и дивизионами ко-



раблей, то им вынес свой приговор сам нарком ВМФ адмирал Кузнецов, отметивший при подведении итогов боевой учебы за 1940 год «полнейший провал по оперативно-тактической и боевой подготовке» всех звеньев управления КБФ. Эти обидные слова наркома Трибуц не забывал никогда; и сейчас, когда приходилось импровизировать на ходу, чтобы под огнем противника скоординировать действия десятков боевых кораблей и сотен транспортных плавсредств, обеспечить их безопасную погрузку и вывод из заблокированного Таллина, командующий создал группу из шести лично отобранных офицеров, которые носились по рейдам и бухтам, инструктировали капитанов транспортов, объясняя им чуть ли не на пальцах, где и когда им нужно появиться у причалов (или на рейдах), погрузиться по последнюю марку и быстро отойти в водное пространство между островами Найссаар и Аэгна.

Это была небывалая в военно-морской практике импровизация.

Но другого выхода не существовало.

Сам Трибуц на «Пиккере» обошел бухты Найссаара, проинструктировав капитанов нескольких транспортов и убедив, кстати, капитана «Ивана Папанина» Александра Смирнова по возможности обходиться без буксира.

*03:40*

Капитан теплохода «Иван Папанин» Александр Смирнов прослужил в торговом флоте более пятидесяти лет. Диплом капитана он получил еще задолго до революции. В 1921 году, после семи лет блокады Балтики для русского мореплавания, вызванной войнами, хаосом, политическими катаклизмами и кровавыми междоусобицами, Смирнов первым провел пароход «Амгунь» по портам Западной Европы. В середине 30-х годов старый капитан ушел на пенсию, некоторое время работал капитаном-наставником в морской инспекции, а затем — в Научно-исследовательском институте морского флота.



С началом войны находящийся на пенсии старый капитан пришел к одному из своих бывших учеников – начальнику БГМП Безрукову – и попросил направить его на любое судно хотя бы третьим помощником.

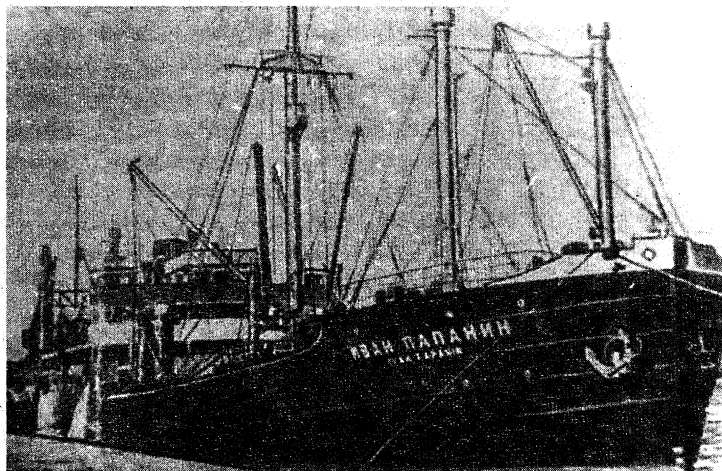
Многие старые капитаны мечтают умереть на море. Сухопутному человеку этого не понять.

Никто лучше начальника БГМП Безрукова не знал о способностях капитана-ветерана Смирнова и о хронической нехватке капитанов дальнего плавания, пожираемых неумными аппетитами военного флота.

Смирнову немедленно предложили должность капитана парохода «Иван Папанин», который в тот момент срочно переоборудовался в военный транспорт у стенки Ленинградского торгового порта.

Теплоход «Иван Папанин» был построен в 1933 году на Северной судостроительной верфи в Ленинграде. Судно имело водоизмещение 3500 тонн, дизельную машинную установку и парадную скорость 9,5 узлов.

Строился теплоход в качестве лесовоза для Черноморского пароходства с припиской к Одессе. В ходе постройки



*Пароход «Иван Папанин»*



ки судно сначала нарекли «Ураллес», а затем «Мурмансклес». Однако после спуска на воду оно было переименовано в «Карл Лепин» и носило это имя до 1938 года, когда Лепин был разоблачен как троцкист и враг народа. После этого по коллективной и единодушной просьбе экипажа, поддержанной парторганизацией пароходства, теплоходу была оказана высокая честь нести на своем борту имя железного наркома Николая Ежова. После расстрела последнего в 1939 году судно стало называться «Иван Папанин» в честь знаменитого полярника, который даже на плавучей льдине не расставался с именным чекистским маузером\*.



*Капитан теплохода  
«Иван Папанин»  
А. П. Смирнов*

Когда капитан Смирнов прибыл на борт «Ивана Папанина», переоборудование теплохода уже практически закончилось: корпус и надстройки были выкрашены в шаровый цвет, вокруг радиорубки и мостика установили броневые щитки, а на носу нарисовали номер 505. (ВТ-505).

Первой крупной транспортной операцией военного времени на линии Ленинград–Таллин явилась эвакуация огромных таллинских продовольственных складов в Ленинград. Вместе с другими крупнотоннажными транспортами – «Луначарский», «Тобол», «Ауралия», «Выборг», «Лиина» и «Мария» – «Иван Папанин» включился в перевозку продовольствия в Ленинград.

Через минные поля, которые с каждым днем становились все обширнее и плотнее, транспорты везли в Ле-

---

\* Ныне хранится в Музее Арктики и Антарктики в Санкт-Петербурге.



нинград продовольствие и раненых, отбиваясь от участвовавших налетов немецкой авиации.

7 августа, когда немцы вышли к побережью Финского залива, «Иван Папанин» находился в море, держа курс на Таллин.

Там он и был задержан командованием КБФ на случай сбора на главной базе флота гарнизонов Ханко и Моонзундского архипелага...

На мостике «Ивана Папанина», тщательно вглядываясь в темноту, находился весь комсостав теплохода: капитан Смирнов, его старший помощник Масловский и второй помощник Аргановский.

Величественно-громоздкий, как и подобает идущему порожняком лесовозу, с массивными грузовыми стрелами в носовой и кормовой части, с надстройкой на миделе, увенчанной прямой широкой дымовой трубой, «Иван Папанин» малым ходом шел к назначенному месту в Купеческой гавани. Несмотря на наличие на мостике всего комсостава теплохода, команду на руль отдавал молодой старший лейтенант, назначенный на «Иван Папанин» приказом адмирала Трибуца на должность «военного команданта» транспорта. От этих молодых офицеров почти целиком зависело выполнение первого этапа плана адмирала Трибуца – быстрой погрузки на суда.

*04:20*

Небо на востоке начало сереть, когда старший лейтенант Ефимов повел свой тральщик «Патрон» к темнеющему вдали острову Аэгна, где было намечено место сбора двух дивизионов базовых тральщиков.

Над морем и над городом поднимался рассвет, снимая покров темноты с Таллинской бухты, буквально забитой кораблями и судами всех типов и классов. Сновали буксиры, дымили огромные транспорты, медленно продвигаясь в отведенные для них места по диспозиции дня.



По рейду пронесся гром: крейсер «Киров», дождавшись первых заявок от своих корректировщиков, ахнул по немцам из всех девяти орудий главного калибра. Эскадренные миноносцы на полных ходах проскакивали через всю эту круговерть пароходов и пароходиков, с заданными вверх орудиями, готовясь к открытию огня. И все это находилось в постоянном движении. Город горел. Дым пожаров тянулся вверх, полз над домами, над деревянными башнями, над стенами Вышгорода. Из-за горящих городских кварталов возобновила огонь немецкая артиллерия, и первые столбы от падающих снарядов начали подниматься на рейде.

С рукой на перевязи Ефимов стоял на мостике. Рядом с ним, раненные и перебинтованные, находились: рулевой старшина Бойцов и сигнальщик Большаков.

Задувал сильный ветер с норд-веста, моросил дождь, по рейду гуляла крупная волна. Ефимову стало ясно, что план командующего флотом, о котором командир «Патрона» узнал на совещании у адмирала Ралля, вряд ли удастся осуществить из-за разыгравшейся погоды. Тральщики с выставленными тралами просто не выгребут против такой волны.

И не похоже, что погода вскоре изменится к лучшему.

*05:15*

Сержант Васильев — командир роты 3-го батальона 186-го стрелкового полка — пересчитал своих людей. Их было 16, как и накануне. Никого даже не поцарапало. Орудия старшего сержанта Кузьмина тоже оставались в полном порядке. Правда, боезапас был на исходе. А вот моряков фактически не осталось.

Ночью, когда немцы насели на их позиции в монастыре, что господствовала над Нарвским шоссе, моряков бросили в контратаку. Немцы после этого надолго успокоились, но из моряков ближе к рассвету вернулись только трое. Они были хмурыми и неразговорчивыми, но принесли с собой несколько пачек трофейных немецких си-



гарет. Сигареты были страшное дерьмо, но махорка у всех давно кончилась. А тут какое-никакое, а курево.

Когда немного рассвело, близко от берега сержант Васильев увидел две баржи. По крайней мере, он их считал баржами, пока те не открыли огонь из орудий по скоплению немецких войск и танков, готовящихся к очередной атаке. Моряки объяснили, что это две наши канонерские лодки «Амгунь» и «Москва» и что теперь немцам точно здесь не пройти. Однако сделав несколько залпов, канонерки неожиданно густо задымили своими расположенными в корме короткими трубами, которых Васильев раньше даже не заметил, и стали отходить от берега, закрываясь дымовой завесой.

Причина вскоре стала понятна, когда низко над водой прошла по направлению к Таллину первая шестерка «юнкерсов», постепенно набирая высоту для пикирования.

А на шоссе стояла напряженная тишина.

Неожиданно со стороны города раздался шум моторов и появились три полугорки, набитые моряками. Командовавший ими молоденький лейтенант сказал старшему сержанту Кузьмину:

— Снимайтесь и следуйте в город. Начинается эвакуация. Разыщите свои части. В штабах знают, кому куда грузиться. А мы вас здесь сменим, чтобы задержать немцев.

Васильев с тоской смотрел на «войско», приведенное лейтенантом. Это оказались даже не матросы, а курсанты училища — совсем пацаны. В новых форменках с голубыми гюйсами-воротниками и до блеска надраенными бляхами на ремнях. Сколько эти необстрелянные ребята смогут продержаться против вышколенной немецкой пехоты?

05:50

Капитан 3-го ранга Осадчий перебросил ручки машинных телеграфов на «Полный назад». Три бомбардировщи-





ка «Ю-88» и два истребителя «Ме-109», вынырнув из расцветной дымки, смешанной с дымом пожаров, где-то на высоте около 2000 метров, ринулись в крутом пике на «Славный». Эсминец задрожал от изменения режима работы машин и осадил назад, как поднятый на дыбы конь. Первая серия бомб легла в пятидесяти метрах по носу.

Примерно до 3-х часов ночи «Славный», стоя на якоре, ремонтировал полученные накануне повреждения. В 03:33 пришла заявка на артиллерийский огонь по берегу. Стрельба велась без корректировки. Цель была задана координатами по квадрату на дистанции 59 кабельтовых. В течение 5 минут «Славный» выпустил по указанному квадрату 20 фугасных снарядов главного калибра.

С первыми проблесками рассвета, в 04:20, противник возобновил обстрел рейда тяжелой артиллерией. «Славный» немедленно снялся с якоря, набирая ход для маневрирования...

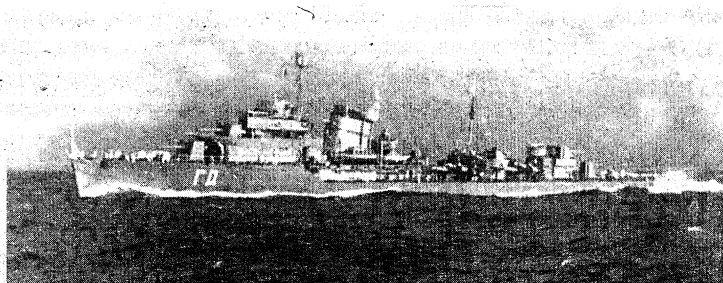
Осадчий резко поставил ручки телеграфов на «Малый», а затем «Полный вперед», одновременно дав команду на руль «Право на борт». Кренясь на борт, «Славный» заложил крутую циркуляцию, когда оба истребителя противника пронеслись почти над самыми мачтами эсминца, вспарывая воду вокруг него пушечно-пулеметными очередями. «Руль прямо!» – скомандовал Осадчий одновременно с новым криком сигнальщиков: «Воздух!»

Осадчий вскинул бинокль.

На этот раз шестерка «юнкерсов», идя на высоте около полутора тысяч метров, появилась над рейдом, выбирая цель для атаки. Уже над рейдом самолеты рассредоточились. Одна тройка пошла к находящемуся мористее «Кирову», вторая – выбрала на этот раз эсминец «Гордый», маневрировавший примерно в трех кабельтовых от «Славного».

*06:10*

Капитан 3-го ранга Ефет стоял на мостике «Гордого», задрав голову и держа руки на ручках машинных теле-



*Эсминец «Гордый»*

графов. По отработанной еще в начале войны методике, сразу же после выхода бомбардировщиков противника на боевой курс, давался задний ход. Немцы шли в пике с упреждением на ход корабля вперед и поэтому почти всегда промахивались, когда эсминец неожиданно начинал пятиться кормой вперед.

Так произошло и на этот раз. Бомбы легли на том месте, где эсминец находился несколько минут назад.

«Юнкерсы» вышли из пикирования, четко всем звеном совершили боевой разворот и вновь, завывая сиренами, ринулись на «Гордый».

Следя за ними, капитан 3-го ранга Ефет давал отрывистые команды рулевому, играя, как на сложном музыкальном инструменте, ручками машинных телеграфов. «Гордый» то устремлялся вперед, то, задрожав всем корпусом, резко отскакивал назад, уклоняясь от бомб.

Среди водяных столбов, поднятых бомбами, поднимались несколько меньшие по размеру, но более частые столбы воды от падения артиллерийских снарядов.

Дым стелился по берегу. Снаряды рвались в гаванях и на рейде. Над палубой эсминца свистели осколки. На мостике ясно слышали пулеметную дробь и ружейные выстрелы.

Ожило УКВ. Береговой корректировочный пост, связи с которым не было всю ночь, дал координаты для стрельбы.



Зашевелились стотридцатки «Гордого», плавно двигаясь вдоль правого борта. Корабль рвануло от бортового залпа, оглушающий грохот ударил по барабанным перепонкам. Через 15 секунд – еще один залп.

«Отбой! – сообщил корректировщик. – Откатились, сволочи!»

На берегу творилось что-то невообразимое. В порту горели склады и административные постройки. Над городом поднимались клубы дыма, расцветали султаны взрывов, поднимая в дождливое небо тучи обломков и кирпичной пыли. Такого интенсивного обстрела еще не было. А из нижней кромки облачности тройками продолжали выскакивать самолеты. Более десятка их кружилось над рейдом по часовой стрелке, выбирая цели для координированной атаки.

Военком «Гордого» Носиков, спустившись в каюту, открыл свой дневник и быстро записал нервным и стремительным почерком:

«27 августа 1941 года. Таллинский рейд. Четвертый день в городе и вокруг него сплошной ад. Артиллерийская канонада не смолкает ни на минуту. Рейд буквально засыпается снарядами. Мы прикрываем огнем отходящие войска. Вчера пять раз налетали бомбардировщики, причем три раза по семь самолетов. Четыре бомбы легли в 8–15 метрах от корабля. На палубе масса осколков от снарядов и бомб, но, к счастью, потерь нет, только легко ранен вестовой Вилков. Сейчас еще нет 7 часов утра, а на корабле уже было три боевых тревоги. Сейчас пишу эти строки, а в воздухе свистят осколки, над кораблем рвутся снаряды. Один осколок я оставил на память... Канонада усиливается. Маневрируем под сплошными разрывами. Обстреливаем немецкие позиции. Писать некогда. Идет бой».

Захлопывая дневник и поднимаясь обратно на мостик, военком Носиков еще не знал, что сделанная только что запись в его дневнике станет последней...



06:45

Капитан Демидов с мостика своего сухогруза «Балхаш» наблюдал за погрузкой на борт раненых и персонала Палдиского военно-морского госпиталя, а также бойцов и командиров гарнизона Палдиски.

Пароход «Балхаш» водоизмещением в 2150 тонн был построен в Нью-Йорке в 1918 году и назывался «Страум». Пароход был куплен СССР в 1934 году и передан в БГМП. Война застала «Балхаш» на Канонерском заводе в Ленинграде, где «старый американец» проходил капитальный ремонт.

Поскольку в начале войны главной опасностью на Балтике было велено считать немецкие подводные лодки, «Балхаш» раскрасили в противолодочный камуфляж, нанеся на борта черной и белой краской полосы под разными углами. Считалось, что подобная окраска не позволит немецким подводникам быстро и точно рассчитать данные, необходимые для торпедной атаки. А на носу парохода нарисовали цифру 501. Военный транспорт № 501 «Балхаш».

В Таллине «Балхаш» был осмотрен доктором Смольниковым и по его требованию передан в распоряжение медицинской службы, став санитарным транспортом. Демидову было приказано подойти к причалу отрезанной от Таллина бухты Палдиски, где на борт парохода поднялся начальник медицинской службы береговой обороны Заборский. На мостике его встретил сам Демидов, его второй штурман Клименов, раненный в первый день войны на «Луге» и еще не совсем оправившийся, и замполит Пономарев. Вместе составили план погрузки. Заборскому помогала его жена – молодой врач Галина Польская. Генерал Кустов – комендант береговой обороны Палдиски – предложил Галине Польской следовать в Кронштадт на штабном судне «Вирония», почему-то считая, что на нем будет безопаснее. Но Галина отказалась. Ее госпиталь со всеми ранеными предполагалось эвакуировать на «Балхаш». И на этом транспорте дол-



жен был находиться ее муж. Молодая женщина считала, что у нее нет выбора...

Штормовой ветер наваливал «Балхаш» на стенку. Трещал привальный брус. Где-то недалеко что-то взрывалось, горело, едкий дым стелился по бухте. Саперы минировали причал. По двум сходням, перекинутым на стенку, на «Балхаш» непрерывным потоком поднимались люди. Солдаты и матросы белели окровавленными повязками. Некоторых вели под руки, других несли на самодельных носилках. Из санитарных фургонов выгружали тяжелораненых.

Капитан Демидов имел инструкцию: закончить прием на борт людей к рассвету завтрашнего дня, чтобы еще успеть прийти на Таллинский рейд и занять отведенное ему место в конвое.

07:05

Командир катера МО-407 старший лейтенант Воробьев, бормоча про себя ругательства, возвращался на Таллинский рейд, ведя на буксире целую коллекцию шлюпок и мотобот. Глубокой ночью доставив с «Минска» на «Виронию» капитана 1-го ранга Пилиповского, Воробьев, мечтавший где-нибудь отстояться до рассвета и немного отдохнуть, получил новое задание: идти к передовым позициям на западном участке обороны, «разузнуть» обстановку и, по возможности, эвакуировать раненых.

– Где проходит передовая? – спросил Воробьев, не имевший ни малейшего понятия об обстановке на сухопутном фронте.

Оказалось, что и в штабе об этом имеют весьма смутное понятие.

– Где-то в районе полуострова Какумяэ.

В сердцах Воробьев рванул с места так, что чуть не протаранил рейдовый катер, стоявший у борта «Виронии».

Первое, что увидел Воробьев, подходя к указанному ему полуострову, это сидящую на мели эстонскую шху-



ну. На шхуне он обнаружил раненых как моряков, так и пехотинцев. Легкораненые, как выяснилось, вплавь добрались до берега и бесцельно бродили по пляжу. Костер разводить боялись из-за близости немцев.

Подойти к борту шхуны Воробьев не мог, опасаясь повредить винты. Было слишком мелко. Пришлось переправлять раненых на шлюпках. Раненые быстро забили все микроскопические кубрики и каюты «малого охотника», заняли верхнюю палубу. Что делать с остальными?

У берега обнаружили водолазный бот. На него погрузили находившихся на пляже. Загрузили до отказа три шлюпки. Все это хозяйство взяли на буксир и пошли обратно на рейд.

Снова стали искать «Минск». Сначала казалось, что его обнаружили, но затем выяснили, что это «Ленинград». Лидер вел огонь по берегу и подойти к нему было нельзя. «Минск» обнаружили ближе к берегу. Корабль стоял, вздрагивая от поворачиваемых турбин, готовый в любой момент дать ход.

Импровизированная флотилия Воробьева появилась на рейде в тот момент, когда в артиллерийском обстреле рейда возникла какая-то непонятная пауза. Немцы то ли пили кофе, то ли разгружали боеприпасы. «Минск» также не принял раненых, приказав Воробьеву сдать их на тральщик и эсминец «Скорый», стоявший на катере чуть мористее. Не успел Воробьев отойти от лидера, как на рейд снова посыпались немецкие снаряды.

07:25

Глядя на поднимающиеся то тут, то там столбы воды от немецких снарядов, старший лейтенант Воробьев повел свою санитарную флотилию к указанному тральщику. Но прежде чем МО дошел до него, тральщик неожиданно дал ход и ушел куда-то в сторону острова Найссаар. Второй тральщик под сочный мат какого-то старшины принял раненых со шлюпок и бота,



но тут же дал ход, чуть не опрокинув «охотник», и тоже ушел к Найссаару.

– На «Скором»! – завопил в рупор Воробьев. – Примите раненых!

Эсминец уже снялся с якоря, начав маневрирование под обстрелом, но, видимо, в призыве Воробьева было столько горечи, что капитан 3-го ранга Баландин, невзирая на обстрел, приказал застопорить ход и закричал Воробьеву в мегафон:

– Подходи к борту, быстрее перебрасывай!

Подскочив к борту «Скорого» и перебросив на эсминец швартовые концы, Воробьев начал передавать раненых, которыми был буквально набит его маленький катер.

– Шевелитесь, шевелитесь! – торопил в мегафон Баландин, с тревогой поглядывая на встающие по рейду водяные столбы.

Матросы Воробьева делали все, что в их силах, перебрасывая тяжелораненых на эсминец. Корабли мотало на волне, било друг о друга, «малый охотник» то проваливался вниз, то его палуба поднималась выше палубы эсминца.

Порой раненых просто кидали на палубу «Скорого». Они кричали и ревели от боли, а находившиеся без сознания шлепались на настил молча и страшно, как манекены.

Упавший вблизи снаряд накрыл водяным столбом и катер, и эсминец. Стоявших с кранцами матросов сбило с ног. Тут же вблизи грохнул еще один снаряд.

– Отваливай! – заревел в мегафон командир «Скорого». – В вилку берут! Видишь?

Воробьев не успел дать команды «Отдать швартовы», как на полубаке «Скорого» сверкнула яркая вспышка, эсминец трянуло, катер подбросило, над головой Воробьева засвистели осколки.

Он не успел еще сообразить, что в «Скорый» попал снаряд, как эсминец дал ход, волоча МО за собой.



С треском лопнули швартовы, катер развернуло и бросило под форштевень «Скорого». Раздался страшный треск проламываемого корпуса, «охотник» отшвырнуло в сторону и отбросило в кильватерную струю эсминца. На какой-то момент Воробьеву показалось, что катер сейчас опрокинется.

Наконец удалось запустить двигатель и осмотреть повреждения. Борт «охотника» был проломлен как раз напротив восьмиместного кубрика, заполненного ранеными, которых так и не успели передать на эсминец. Раненых залило водой. Хорошо еще, что МО был деревянным и плавал как пробка, а то бы и утонули. Необходимо было срочно подвести под пробоину пластырь и куда-то сдать раненых, двое из которых уже умерли, раздавленные форштевнем «Скорого».

Направляясь к берегу, Воробьев заметил, как с кормы лидера «Минск» клубами поднимается черно-желтый дым. Лидер, видимо, также получил попадание.

07:40

С мостика «Виронии» адмирал Пантелеев ясно видел, как стена воды от разрывов падающих снарядов поднялась вокруг лидера «Минск» и эскадренного миноносца «Скорый». Оба корабля прекратили огонь и, отчаянно маневрируя, начали уходить из-под обстрела.

Стоявший рядом с адмиралом сигнальщик, не отводя бинокля от глаз, отрывисто докладывал: ««Минск» — накрытие. «Скорый» — попадание. «Минск» — попадание. «Скорый» — еще одно попадание».

Сердце у Пантелеева сжалось. По плану перехода он должен был поднять свой флаг именно на «Минске», командуя силами прикрытия. Неужели на кораблях случилось что-нибудь серьезное и их придется оставить в Таллине, предварительно взорвав?

Еще до рассвета Пантелееву поступило донесение, что транспорт «Тобол» так и не встал под погрузку к назначенному месту в Купеческой гавани.





Купеческая гавань находилась не только под артиллерийским, но уже и под минометным огнем. Телефонной связи не было, и адмирал решил сам отправиться на поиск пропавшего транспорта. На причале начальника штаба флота ждал «газик». Вскочив в машину вместе с ординарцем, адмирал приказал ехать в Купеческую гавань.

Все вокруг было окутано дымом и пылало. Местами машина проскакивала прямо через стену огня. Мостовые, некогда удивлявшие всех прибывших из России своей изумительной чистотой, были засыпаны грудями щебня, обломков и битого стекла. Повсюду чернели остовы сгоревших автомашин и трамвайных вагонов. Оборванные трамвайные провода свисали с накренившихся столбов...

В Купеческой гавани на причалах рвались мины. Пантелеева удивило, что над головами свистели пули. Он не мог сообразить, кто стреляет. Впечатление было такое, что вся Купеческая гавань охвачена пламенем. Резервуары с горючим были разбиты, кругом разливалось огненное море. Из воды торчал хобот затонувшего плавкрана. В воздухе было горячо и душно. Но самое удивительное – в гавани не было ни одного судна. На пирсе стояло несколько сгоревших санитарных фургонов.

К счастью, в этот момент из-за какой-то разбитой постройки выскочила «эмка» доктора Смольникова, который доложил адмиралу, что грузившие раненых транспорты «Луга» и «Элла» были вынуждены по причине сильного обстрела отойти от причалов и встать на рейде, где и продолжают принимать раненых с плавсредств. Из-за сильного волнения работа проходит очень медленно. Не хватает плавсредств и средств погрузки на рейде. Но другого выхода не было.

На «Луге» от близкого попадания снаряда посыпались стекла на ходовом мостике, легко ранив капитана и еще несколько человек. На транспорте «Элла» попаданием снаряда повреждена ключина одного из трюмов.



Кроме того, взрывами мин на пирсе уничтожено несколько санитарных фургонов и фур. Убиты санитары и раненые. Комендант порта приказал всем транспортам встать на рейде или переходить в Минную гавань.

Только врожденная интеллигентность помешала адмиралу Пантелееву громко, по-боцмански, выругаться. От досады он ударил кулаком по капоту машины.

Почти все воинские части уже получили пакеты, где им предписывалось идти на погрузку в Купеческую гавань. Теперь можно легко предположить, что произойдет. Придя в Купеческую гавань и не застав там никого, все бросятся в Минную, создавая хаос и неразбериху, в которой невозможно будет найти нужные транспорты. И как их найти, если они будут стоять на рейде?!

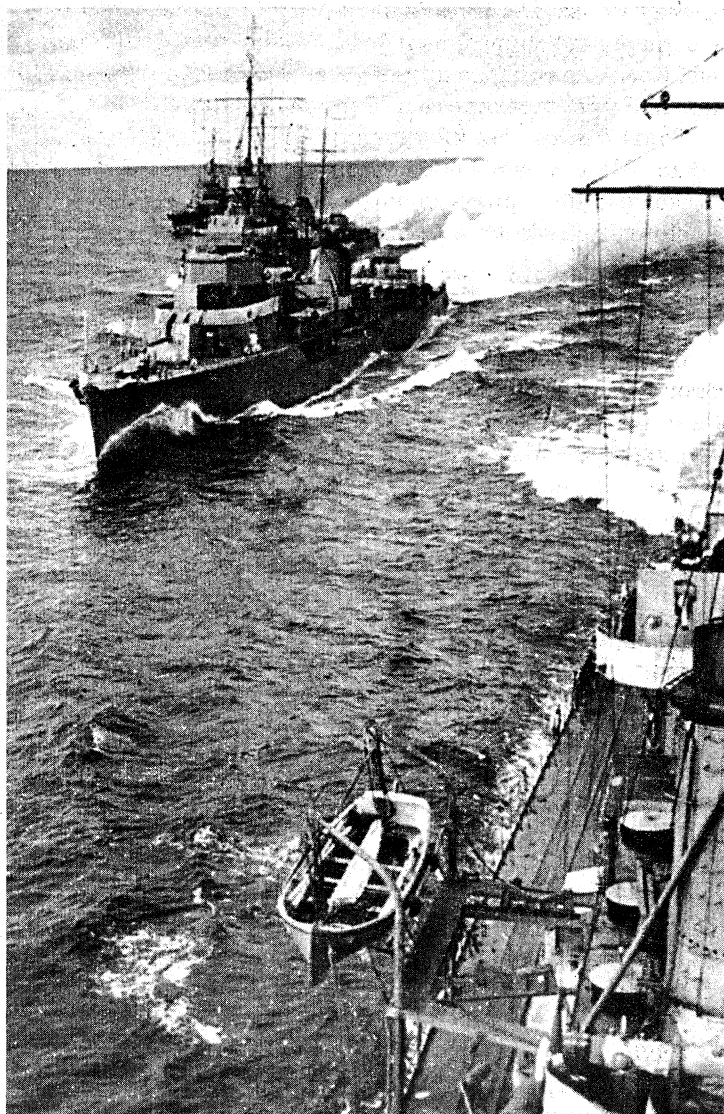
Близким взрывом снаряда адмирала и Смольникова засыпало комьями земли. Надо было возвращаться на «Виронию», чтобы успеть отдать необходимые распоряжения...

С мостика «Виронии» в Минной гавани было хорошо видно горящий арсенал и слышен жуткий гул беснующегося пламени. И в довершение всего — еще и прямые попадания в лидер и эсминец.

Вскоре, однако, оба корабля семафором доложили о полученных повреждениях. Адмирал с трудом подавил вздох облегчения. К счастью, все обошлось более-менее благополучно. На «Минске» были повреждены кормовые орудия главного калибра. Четверо ранены. Ремонт займет несколько часов. На «Скором» также незначительные повреждения от попадания двух 75-мм снарядов. Один человек ранен. Но все же, куда пропал транспорт «Тобол»?

08:05

Капитан транспорта «Тобол» Борис Виноградов понял, что ему не только не удастся подойти к причалам Купеческой гавани, но и не войти в саму гавань, засыпа-



*Эсминцы КБФ ставят дымовую завесу*



емую немецкими снарядами. Взрывы разрушали береговые постройки. Было непонятно: работают ли это наши подрывники или свирепствует немецкая артиллерия. Рушились здания, взлетали вверх обломки. Снаряды падали в опасной близости от бортов транспорта. Виноградов решил вернуться на рейд, встать там на якорь, после чего доложить о невозможности подхода к причалам. Развернувшись, «Тобол» встал чуть мористее «Луги» и «Эллы», покинувших Купеческую гавань из-за артобстрела.

Капитану Виноградову было всего 30 лет. Уроженец сибирского города Кургана, он в семнадцатилетнем возрасте уже участвовал в гидрографической экспедиции, проводящей научные исследования в Тихом океане. Позднее он плывал штурманом на знаменитом пароходе «Челюскин», чья попытка в 1933 году пройти в одну навигацию трассу Северного морского пути закончилась катастрофой, ловко превращенной пропагандой в триумф. Вместе с остальным экипажем «Челюскина» в составе 105 человек Борис Виноградов провел два месяца на плавающей льдине, за что впоследствии был награжден орденом Красной Звезды. В последующие годы Виноградов много плывал на разных судах и перед самой войной был назначен капитаном грузового парохода «Тобол», имевшего 2758 тонн водоизмещения и скорость 10 узлов.

Пароход был построен в Германии в 1911 году и, плавая под немецким флагом, назывался «Росток». В 1934 году был куплен СССР для ВГМП. С началом войны «Тобол» перекрасили в шаровый цвет и присвоили бортовой номер 512. (ВТ-512 «Тобол»).

Встав на якорь, Виноградов приказал поднять на мачте свой опознавательный флаг и пытался связаться по радио с береговыми службами, ведающими распределением войск и грузов по транспортным судам.

Большой океанский пароход величественно раскачивался, стоя на якоре. Транспорт «Тобол» был одним из немногих торговых судов, на которых с началом войны



помимо перекраски в шаровый цвет и присвоения бортового номера были установлены и крупнокалиберные пулеметы, чтобы отбиваться от авиации противника. Участвуя в эвакуации продовольствия из Таллина в Ленинград в июле, зенитчики «Тобола» уже имели немало случаев ими воспользоваться. Хотя ни одного самолета при этом сбить не удалось, но и немцам пока не удавалось повредить транспорт атаками с воздуха...

Вскоре с подлетевшего катера МО в мегафон передали приказ идти к острову Аэгна и принять на борт грузы и личный состав береговых и зенитных батарей.

Капитан Виноградов удивился. Всю предыдущую ночь он простоял у острова Аэгна, а потом получил приказ встать под погрузку в Купеческую гавань. Теперь нужно было возвращаться к Аэгне.

Снявшись с якоря, «Тобол», грузно вздымаясь и опускаясь в килевой качке, дал ход, держа курс к острову Аэгна.

*08:40*

Маршал Шапошников, прочтя проект телеграммы об уничтожении кораблей и инфраструктуры Балтийского флота в Ленинграде и Кронштадте, недоуменно развел руками и с удивлением взглянул на адмирала Кузнецова.

– Что вы, голубчик, – в своей мягкой манере сказал начальник Генерального штаба. – Это дело чисто флотское. И я своей подписи под этим документом ставить не буду.

Мудрый маршал не первый день работал с вождем всех народов.

– Но это указание товарища Сталина, – попытался возразить нарком ВМФ. – Он мне прямо так и приказал идти к вам, чтобы вы подписали эту телеграмму.

– Вы, видимо, просто не поняли слов Верховного, – ответил Шапошников. – Я просто не имею права подписывать подобных документов, поскольку не являюсь Вер-



ховным главнокомандующим. Извольте убедиться: флот оперативно подчинен главкому Северо-Западного направления. А главкому, фактически командующему флотом, директивы может направлять только Верховный главнокомандующий.

– Но товарищ Сталин явно дал понять, что он не желает подписывать подобной директивы, – продолжал настаивать адмирал. – Он приказал, чтобы под документом стояла ваша подпись, товарищ маршал.

– Надо попытаться убедить его в том, – продолжал терпеливо учить Кузнецова придворным манерам начальник Генштаба, – что необходим именно его авторитет для подготовки к выполнению и выполнения подобных директив. Так что отправляйтесь к Верховному и доложите ему мое мнение.

– Я думаю, – твердо ответил адмирал, – что нам следует отправиться к товарищу Сталину вдвоем. Мне одному его не убедить.

Всем, кто работал в близком контакте со Сталиным, было известно, что светлое время суток из-за постоянных воздушных тревог Верховный главнокомандующий проводит на одной из станций метрополитена, имевшей выход в небольшой особняк. Когда же немцы сменили время налетов на Москву, распорядок жизни и местонахождение вождя также соответственно изменились. Утренние часы, примерно до полудня, Сталин проводил в своем кремлевском кабинете, а потом исчезал неизвестно куда, будоража наркомов и главкомов неожиданными звонками из своей таинственной Ставки.

На этот раз Сталин еще находился в своем кабинете, и Шапошников, созвонившись с Поскребышевым, попросил приема по срочному делу. Маршалу и самому хотелось сбросить с себя новую обузу.

С первых же слов начальника Генерального штаба Сталин понял, что никто не хочет брать на себя ответственность за авторство подобных документов. Но и Сталину в равной степени не хотелось брать авторство на



себя. Прочитав текст подготовленной телеграммы, вождь приказал оставить документ у него.

– Мы подумаем, – заявил он, а затем поинтересовался у адмирала Кузнецова, на чье имя эту телеграмму дать.

– На имя адмирала Трибуца, конечно, – подсказал нарком ВМФ.

– Думаю, нецелесообразно, – засопел в усы Верховный. – Дадим на имя адмирала Исакова, а тот уже спустит директиву адмиралу Трибуцу.

И адмирал Трибуц не должен был знать, что подобная инициатива исходит из Кремля. Пусть думает, что это приказ адмирала Исакова, назначенного заместителем главкома Северо-Западного направления, то есть инициатива высшего командования ВМФ.

Но для адмирала Кузнецова все эти тонкости уже не имели значения. Впоследствии он не раз поздравлял себя с тем, что не подписал этой телеграммы один. Его подпись ниже подписи Сталина не играла никакой роли и не была заметна решительно никому. Подпись ниже сталинской вообще можно было считать просто распиской об ознакомлении с приказом, а не фактором равного разделения ответственности.

Через год уже стало ясно, что инстинктивно правильное поведение наркома ВМФ спасло жизнь адмиралу Трибуцу, а, возможно, и самому Кузнецову.

*09:00*

Со своего командно-дальномерного пункта управления зенитным огнем правого борта крейсера «Киров» лейтенант Александровский с волнением смотрел на клубы дыма и всполохи огня, поднимающиеся над остроконечными кирхами Таллина. Город застилала черная пелена. Во всей этой картине было что-то жуткое и неестественное.

Александровский был заядлым фотографом, являясь фактически единственным офицером на крейсере, имевшим разрешение держать фотоаппарат в каюте, а не в секретной части. Через каюту, которую занимал лейте-



нант, проходила стальная труба – одна из четырех ног знаменитой мачты «Кирова», где были смонтированы все командно-наблюдательные посты крейсера. В пространстве между этой трубой и переборкой Александровский поместил свой огромный фотопортрет по пояс. По крейсеру ходила легенда, что один из подчиненных Александровскому матросов, пойманный в городе без увольнительной, клялся, что получил на то разрешение лейтенанта, испрошенное через полуоткрытую дверь каюты. Лейтенант, правда, ничего не ответил, а молчание, по мнению хитрого матроса, было знаком согласия..

Сейчас Александровскому захотелось запечатлеть на память страшную панораму горящего Таллина. Но аппарат остался в каюте, а уйти со своего боевого поста лейтенант не мог. Из низко плывущих туч в любой момент могли вывалиться на крейсер бомбардировщики противника.

С рассвета крейсер бил по пригородам Таллина орудиями главного калибра, прижимая к земле немецкую пехоту, местами вышедшую уже к городской черте. Под огнем тяжелых орудий «Кирова» уже рушились дома таллинских окраин.



*Артиллерийские офицеры-зенитчики крейсера «Киров»: командир батареи В. Г. Киташев, командир зенитного дивизиона А. М. Бренайзен, командир батареи Е. Г. Кравцов, командир батареи А. Ф. Александровский*





09:15

Лейтенант Дармограй с тоской в глазах проводил взглядом последние три «чайки» и несколько «ишачков», взлетевших с «пяточка». Это все, что оставалось от двух полков морской истребительной авиации полковников Романенко и Коронца. Сделав круг над горящим городом, истребители взяли курс на Ленинград.

Из штаба флота поступил приказ отправить в Русскую гавань на транспорт «Иван Папанин» все штабные документы и младших авиационных специалистов. Всех быстро погрузили на машину и направили в гавань. На импровизированном аэродроме оставалось около 20 человек. Два катера дежурили у пирса, ожидая дальнейших приказаний. Все оставшееся имущество — два поврежденных истребителя, несколько дощатых построек и много чего по мелочам — Дармограй приказал сжечь. Постройки и самолеты облили бензином и подожгли. Глядя на гудящее пламя, пожирающее остатки имущества двух истребительных полков, слушая грохот канонады и видя дым и обломки зданий, поднимаемые взрывами над городом, лейтенант Дармограй, может быть впервые за все эти дни, подумал, удастся ли ему вырваться из этого ада.

09:20

Об этом же думал и военный корреспондент Михайловский, возвращаясь в порт с позиций морских пехотинцев полковника Парафило, где корреспондент провел большую часть ночи и все утро.

Михайловский не был в городе менее суток, но его поразили произошедшие перемены. Подходы к городу были забиты людьми, машинами и повозками. Небритые, промокшие до нитки солдаты и моряки шли по направлению к гаваням. На подходе к гаваням улицы были перегорожены баррикадами из толстых бревен, связанных колючей проволокой. Баррикады охраняли солдаты НКВД, пропуская через узкие проходы отходящие с фронта части.



Минная гавань встретила Михайловского разрыва-ми снарядов, гулом канонады, тучами кирпичной пыли, горящими складами и пакгаузами. Трещат сходни под натиском людей, хриплые команды, матерная ругань, прерываемая истошным криком: «Воздух!»

Взглянув в небо, Михайловский увидел приближающиеся с разных направлений черные точки. Загрохотали зенитки. Шапок разрывов почти не было видно на фоне низких свинцовых туч. И снова, как и накануне, главной целью бомбардировщиков становится крейсер «Киров», отчаянно маневрирующий на рейде.

Михайловский оцепенел: столбы воды закрыли крейсер со всех сторон, а он, окутанный дымовой завесой, отбивался от «юнкеров» огнем зенитных автоматов.

На какое-то мгновение все в порту остановилось. Солдаты, поднимающиеся по сходням, подъемный кран, подхвативший с пирса противотанковое орудие – крановщик высунул голову из окна кабины, – все смотрели на исход очередного боя «Кирова» с авиацией противника.

Казалось, что прошла вечность, прежде чем самолеты скрылись в облаках, а огромные столбы воды от упавших бомб осели, открыв взорам знакомые башни и надстройки красавца-крейсера. На нем не было заметно никаких повреждений.

Михайловский хотел уже следовать дальше, к «Виронии», когда увидел, что около причалов остановилась серая трофейная малолитражка и из нее вышел Всеволод Вишневецкий. Прищурившись, он долго смотрел на пожары, на окутанный дымом рейд, а затем повернулся к своему шоферу и приказал подорвать машину. Шофер пытался протестовать, но Вишневецкий с торжественным видом изрек:

– Вы приказ знаете: ничего врагу не оставлять. Выполняйте приказ.

Через гул канонады Михайловский ясно слышал очереди из автоматов и пулеметов, звучащие на соседних улицах. Там уже шли уличные бои, но не с немцами, а с



бойцами эстонского сопротивления, по-русски именуемыми «кайтселитами». Засев на крышах и чердаках, они огнем провожали уходящие войска, готовясь сменить одну оккупацию на другую.

Михайловскому, как и большинству других журналистов, как военных, так и гражданских, было определено идти в Кронштадт на штабном судне «Вирония». Исключение было сделано только для Вишневого. Он должен был прорываться в Ленинград на одноименном лидере. На лидере «Ленинград».

09:45

Доктор Смольников, стоя на мостике санитарного транспорта «Калпак» рядом с его капитаном Эрнестом Вейнбергсом, наблюдал за погрузкой раненых на судно.

«Калпак» находился у стоянки Русской гавани, где интенсивность обстрела была гораздо ниже, чем в Купеческой.

Грузовой пароход «Калпак» водоизмещением 2190 тонн был построен во Франции в 1913 году и назван «Лейтон». В 1926 году пароход был куплен Латвийской республикой и переименован в «Калпак».

После оккупации Латвии Красной Армией «Калпак» был «национализирован» и передан сначала во вновь организованное Латвийское Государственное Морское пароходство, а затем в БГМП.

18 июня 1941 года «Калпак» вышел из Риги, направляясь в Гамбург, но, к счастью, по дороге сел на мель, что спасло судно от неминуемого захвата немцами.

С первых же дней войны «Калпак» совершил несколько смелых рейдов на острова Сааремаа и Хьюма, а также на полуостров Ханко, доставляя туда боеприпасы, продовольствие и пополнение для гарнизонов. В обратные рейсы судно, как правило, вывозило раненых.

Шли белыми ночами, прижимаясь к берегу или границам отмелей, удачно избегая атак подводных лодок, торпедных катеров и авиации противника.



В начале августа «Калпак», пройдя переоборудование в Ленинграде и получив вместе с наименованием «военный транспорт» бортовой номер 524 (ВТ-524), пришел в Таллин, где приказом от 22 августа 1941 года был передан санитарно-медицинской службе КБФ.

«Калпак» был одним из немногих транспортов, более-менее приспособленных для перевозки раненых, а потому доктор Смольников, пользуясь властью, полученной от адмирала Пантелеева, немедленно забрал пароход для своих нужд. На нем предполагалось эвакуировать главный военно-морской госпиталь Таллина, несколько центральных медучреждений КБФ, офицерские семьи, русских беженцев и многих других. Команда «Калпакса» состояла в подавляющем числе из латышей. Старшим помощником капитана являлся 25-летний Айрис Коппель, радистом – Янис Эрликис и так далее, вплоть до повара – 48-летней Лины Апинис. Лишь несколько матросов и мотористов были русскими.

По этой и по ряду других причин судно находилось под пристальным вниманием Особого (3-го) отдела КБФ и его начальника дивизионного комиссара Лебедева. После расправы над моряками «Атиса Кронвалдса» следующим на очереди был комсостав «Калпакса».

И неизвестно, что бы произошло, если бы за экипаж парохода горой не встал доктор Смольников и в действия Особого отдела самым резким образом не вмешался адмирал Пантелеев.

Дивизионный комиссар Лебедев вынужден был померить свой пыл, сказав своим подчиненным: «Ладно! В Ленинграде разберемся со всеми!» И слово свое, как и подобает чекисту, сдержал, хотя и не полностью. Но это уже по не зависящим от него обстоятельствам.

А пока доктор Смольников, убедившись, что погрузка раненых идет быстро и организованно, распределил на «Калпак» четырех врачей, 9 медсестер и 20 санитаров. Старшим был назначен врач-терапевт Копырин, а его помощницей, молодая выпускница Военно-медицин-



ской академии хирург Татьяна Разумеенко. Не теряя времени, они стали разворачивать на транспорте операционную и перевязочную каюты.

*10:05*

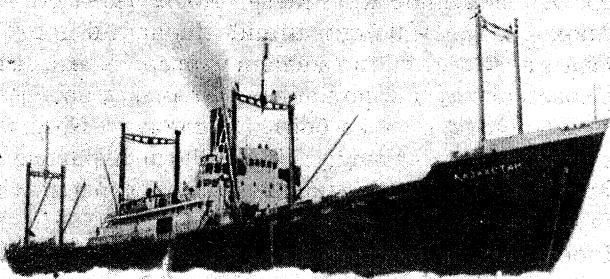
Профессор Смольников, хотя и мог показаться удовлетворенным, когда он наблюдал за быстрой и организованной погрузкой раненых на пароход «Калпак», в действительности был весьма далек от какого-либо чувства, хотя бы отдаленно напоминающего удовлетворение.

Количество транспортов, которые ему с огромным трудом удалось кое-как приспособить под госпитальные суда, явно уступало тому числу раненых, которое было подсчитано в первом приближении на основании официальных рапортов. Пришлось распределять раненых по транспортам, которые были совершенно не приспособлены, по 200–300 человек, договариваясь с капитанами и их военными помощниками.

«Эмка» доктора Смольникова мчалась в Беккеровскую гавань, где к причалу был поставлен большой транспорт «Казахстан».

Прибыв к причалу, Смольников обнаружил у схода «Казахстана» огромную толпу самого разнообразного люда. Грузились, как всегда первыми, всевозможные тыловые учреждения флота, какие-то хитрые «спецчасти», руководимые людьми в кожаных куртках без знаков различия, но с заметной военной выправкой. Портовый кран опускал в раскрытый зев трюма автомашину с непонятной башенкой на крыше, отдаленно напоминающей броневик времен гражданской войны.

С трудом пробившись на борт, Смольников поднялся на мостик, где нашел капитана судна Вячеслава Калитаева. Выслушав просьбу Смольникова, капитан заметил ему, что «Казахстан» совершенно не приспособлен для перевозки раненых, но если речь идет просто о месте для их размещения, то, разумеется, такое место найдется.



### *Пароход «Казахстан»*

Местом для раненых оказался пустой бункер для угля и часть пространства носового трюма. Если бы кто-нибудь до войны показал Смольникову подобные помещения как место для размещения раненых, он, наверное, сошел бы с ума. Но теперь искренне обрадовался. На «Казахстане» можно было разместить не менее 300 человек.

*10:25*

Капитан «Казахстана» Вячеслав Калитаев и его второй штурман Леонид Загорулько спокойно наблюдали за погрузкой. Время от времени в Беккеровской гавани взрывались снаряды, но обстановка здесь была еще вполне терпимой. А к дымам пожаров, поднимавшимся над городом, уже успели привыкнуть.

Капитан Калитаев был очень известным человеком не только в пароходстве, где он работал с 1925 года, но и во всей стране. Известность капитану принесла довольно темная история, когда, командуя пароходом «Кузнецкстрой» на Дальнем Востоке, он по воле случая был арестован японскими властями в порту Хакодате. Случаем, в результате которого пароход «Кузнецкстрой», следовавший из Владивостока в Магадан, оказался в японском порту, явился неожиданно вспыхнувший на судне



пожар. Это вынудило Калитаева, чтобы избежать гибели парохода, зайти в ближайший японский порт. Настырные японцы страстно желали проверить, что за груз везло советское судно, но капитан Калитаев наотрез отказался допустить их на борт. За плечами Калитаева были уже походы в воюющую Испанию на пароходе «Коперация», и он умел охлаждать пыл иностранных портовых властей\*.

Японские власти держали «Кузнецкстрой» под арестом в течение 48 суток, но так на борт судна допущены и не были. В чем была истинная сущность этого инцидента, так и осталось неизвестным, но капитан Калитаев получил всесоюзную известность как герой, «отстоявший в труднейших условиях честь и достоинство нашей советской Родины».

В 1939 году Калитаев был назначен капитаном нового грузового парохода «Казахстан» водоизмещением в 3039 тонн. «Казахстан» (и однотипный с ним «Узбекистан») был построен в 1938 году во Франции по заказу СССР для Северного морского пути. Несмотря на крупный тоннаж, судно имело один винт и во льдах ходило плохо. Тем не менее, в том же 1939 году Калитаев провел «Казахстан» из Мурманска до устья реки Яны без перевалки грузов в Тикси, за что был награжден орденом «Знак Почета».

«Казахстан» вернулся на Балтику в разгар зимней войны с Финляндией, сопровождая переброску на театр военных действий знаменитого ледокола «Ермак» и служа, как было элегантно отмечено в секретной инструкции, «отвлекающим фактором для подводных лодок противника». Балтика встретила оба судна такими льдами, через которые был не в состоянии пробиться даже «Ер-

\* Существует версия, что «Кузнецкстрой» перевозил в Магадан заключенных, которые устроили в трюме пожар, частично задохнувшись от дыма, частично погибнув от перегретого пара, направленного в трюм. Это не более чем версия; не имеющая никаких доказательств.



мак». Зажатые льдами суда чуть не попали в руки финнов, но все в итоге обошлось...

В июне 1941 года «Казахстан» был передан командованию КБФ, покрашен в боевые цвета и классифицирован как военный транспорт № 523 (ВТ-523).

С первых же дней войны по заданию командования флотом «Казахстан» осуществлял перевозку грузов на Ханко и острова, порой попадая в самые критические ситуации, из которых выходил исключительно благодаря мореходному искусству своего капитана.

Адмирал Трибуц, вынашивая планы быстрой эвакуации гарнизона Ханко, давно держал на примете все крупнотоннажные транспорты. И хотя с его планами относительно Ханко так ничего и не вышло, теперь собранные адмиралом транспорты должны были обеспечить эвакуацию главной базы флота – Таллина. А «Казахстан» был крупнейшим из них. На его борту можно было вывезти не менее 5 тысяч человек.

*10:50*

Адмирал Трибуц со своего узла связи на «Пиккере» пытался доложить обстановку в штаб маршала Ворошилова. На что не мог адмирал пожаловаться, так это на связь. Служба связи флота всегда была на высоте, несмотря на вечную нехватку оборудования и радиопротиводействие немцев. Впрочем, немцы в этом деле действовали не очень эффективно. Слишком стремительное наступление почти так же, как и паническое наступление, приводит средства связи в состояние полного хаоса. Двухмесячная жесткая оборона Таллина на средствах связи, напротив, отразилась очень благоприятно. Всегда четко и фактически бесперебойно работал радиоцентр главной базы в Таллине, узел связи командования КБФ, радиостанции Кронштадта, Ханко, острова Сааремаа и так далее, вплоть до одиночного тральщика или подводной лодки, находящейся в море. Начальник связи флота полковник Зернов делал все возможное, чтобы его обшир-





ное хозяйство стало единственной отдушиной отрезанной и блокированной базы с внешним миром.

Но связаться со штабом Северо-Западного направления всегда было очень сложно, хотя в их распоряжении имелось оборудование гораздо более мощное и современное, чем у флота. Кроме того, Ворошилов мог пользоваться средствами связи Ленинградского обкома ВКП(б) и управления НКВД, не говоря уже о мощнейших передатчиках Ленинградского военного округа, в чье подчинение входили даже части на Кольском полуострове.

Несколько часов связаться со штабом направления не удавалось. Адмирал пытался сообщить, что завтра, 28 августа, с первыми лучами солнца главные силы флота и транспорты начнут прорыв из Таллина в Кронштадт с тем, чтобы наиболее опасный участок пути на траверзе мыса Юминда, где противнику удалось выставить обширные минные заграждения, пройти в светлое время суток. Адмирал просил обеспечить воздушное прикрытие флота, поскольку вся имеющаяся в его распоряжении авиация улетела либо в Ленинград, либо на острова. Кроме того, адмирал просил штаб Северо-Западного направления организовать в период 28–29 августа удары по аэродромам противника бомбардировщиками, а истребителями с подвесными баками для горючего прикрыть корабли и суда на максимальном расстоянии.

В дополнение к этому адмирал просил перебросить с Ладожского озера в залив «морские охотники» для охраны фарватеров, а также защиты кораблей и судов от самолетов и подводных лодок противника.

Штаб Ворошилова выдал квитанцию о приеме адмиральского послания, но по многим признакам становилось ясно, что оно не вызвало там ни малейшего интереса.

Штаб КБФ, отрезанный в Таллине, лишь примерно знал обстановку под Ленинградом и уж, конечно, понятия не имел, какая паника ныне царила в штабе маршала Ворошилова. Еще 24 августа Сталин по телефону пре-



дупредил Жданова и Ворошилова, что ось немецкого наступления, по мнению маршала Шапошникова, смещается с Лужского направления в сторону Мги. Это вызвало у Ворошилова лишь кривую усмешку по поводу «больно умного Шапошникова». Однако в тот же день 16-я немецкая армия начала наступление от Чудово вдоль железной дороги Москва–Ленинград. Советская 48-я армия, охранявшая железную дорогу Москва–Ленинград на линии Тосно–Ушаки примерно в 45 километрах юго-восточнее города, как можно было легко предвидеть, не выдержала внезапного удара немецких войск на свои позиции. Но вместо того, чтобы начать отступление на север, в сторону Ленинграда, 48-я армия покатила на восток, открывая немцам дорогу на Мгу, которую, естественно, никто не охранял. И только в этот момент, как уверяли позднее злые языки, в штабе Ворошилова, наконец, заметили Мгу на одной из своих стратегических карт, вспомнили предупреждение Сталина и с величайшим ужасом обнаружили, что взяв Мгу, противник полностью отрезает Ленинград с суши от остальной страны, которую долгих три года придется называть «Большой землей».

В штабе начался переполох. С берегов Ладоги начали срочно снимать для переброски под Мгу 164-ю стрелковую дивизию, которую еще предстояло перевезти на кораблях Ладожской флотилии. А пока под гусеницы немецких танков бросили наспех сформированную 4-ю дивизию народного ополчения – необученную и необстрелянную. Между тем, немцы заняли Любань, а именно в тот момент, когда штаб КБФ пытался связаться со штабом Ворошилова, туда пришло донесение, что немцы уже вплотную подошли к Тосно, захват которого неминуем. А падения Мги следует ожидать в течение следующих 24 часов, то есть завтра. В лучшем случае – послезавтра.

Маршал Ворошилов обязан был сообщить о подобном катастрофическом развитии событий в Москву. Однако, парализованный ужасом, – он пренебрег советом, полу-



ченным от самого товарища Сталина! – маршал ничего в Москву не сообщал. То ли намеренно, надеясь еще исправить положение, то ли потеряв голову от страха. Можно себе представить, насколько в подобной обстановке «первого красного маршала» интересовали вопросы взаимодействия с Балтийским флотом!

Адмирал Трибуц, не зная тогда всех этих подробностей, тем не менее хорошо понимал, что в создавшейся обстановке ему нечего надеяться на какую-то помощь извне. По меньшей мере до меридиана острова Готланд. И если он запрашивал какую-то помощь, то скорее для того, чтобы еще раз напомнить штабу вновь созданного Ленинградского фронта о своем существовании...

Адмирал посмотрел на часы. Было 11 часов утра. Приказа об отводе войск в гавани официально еще отдано не было, хотя во всех гаванях уже шла погрузка на транспорты. Грузились раненые, разные управления и тыловые учреждения флота. Во многих местах погрузка шла стихийно. Некоторые части начали отход без всякого приказа, грузясь на первый же попавшийся пароход. Коменданты на причалах были бессильны им как-то помешать. Это очень быстро могло привести к неконтролируемой панике.

Адмирал выжидал до последней возможности. Все в нем сопротивлялось этому последнему приказу. Обстановка на фронтах представлялась такой, что казалось, немцы ворвутся в гавани прямо на плечах отступающих защитников города, а то и раньше них.

Но больше ждать было нельзя, если он хотел завтра с первыми лучами рассвета, когда синоптики обещали резкое улучшение погоды, вывести флот в море.

– Всем кораблям артиллерийской поддержки, – передал приказ Трибуц, – открыть ураганный огонь по позициям противника. Батареям островов Вульф и Нарген стрелять до выхода из строя материальной части.

Адмирал обернулся к приданному в его распоряжение от штаба X корпуса майору Крылову:



– Свяжитесь с генералом Николаевым. Начать отход к гаваням согласно графику движения и утвержденных маршрутов. Начать уничтожение в городе фабрик, заводов, складов и прочих объектов военного значения.

*11:15*

Главный режиссер и художественный руководитель театра Балтийского флота Александр Пергамент имел свободный вход к командующему. Штаб и Военный Совет КБФ любили свой театр, понимали его значение и, говоря несколько старомодным языком, всячески ему покровительствовали. Теперь, когда вопрос встал об эвакуации труппы с ее довольно обширным имуществом и декорациями, Пергамент столкнулся с довольно нервным реагированием на его просьбы некоторых офицеров, задерганных обстановкой и бессонными ночами.

– Да вы что, Александр Викторович, рехнулись? – сказал один из них. – Куда мы будем грузить ваше барахло? У нас людей всех погрузить места нет. В Ленинград прибудем – там все новое сделаете.

И Пергамент пробился к адмиралу Трибуцу.

Тот, несмотря на замученный вид, встретил режиссера приветливо, поздоровался за руку. Внимательно выслушал.

– Все погрузите на пароход «Суур-Тылл», сами на нем пойдете и человек 30 можете с собой взять, – приказал командующий флотом и хитро улыбнулся. – Это мой личный ледокол, – признался он. – Самое ценное имущество повезет. А пойдет прямо за тральщиками. Я бы и сам на нем пошел, если бы имел право...

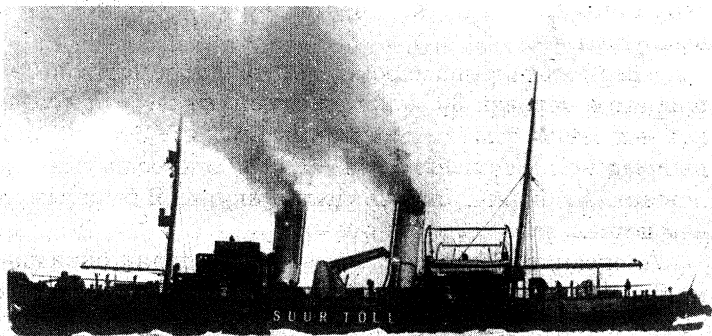
Александр Пергамент совсем не разделял оптимизма адмирала Трибуца, намекнувшего, что на ледоколе «Суур-Тылл» будет безопаснее всего во время прорыва.

Старый невооруженный ледокол «Суур-Тылл» был построен по русскому заказу в Германии накануне Первой мировой войны. И назывался он тогда «Царь Михаил Федорович». Для своего времени он был достаточно круп-



ным и мощным судном, имея водоизмещение 3600 тонн и машину мощностью 5880 л.с. В сентябре 1914 года ледокол мобилизовали и включили в состав Балтийского флота. Он был трудягой флота, проводил боевые корабли из Невеля и Гельсингфорса в Рижский залив и обратно, водил сквозь льды миноносцы на передовые позиции и занимался многими другими задачами боевого ледокола.

В мае 1917 года ледокол был переименован в «Волынец» в честь Волынского полка, чей мятеж послужил началом беспорядков, приведших к падению царского режима в России. В феврале 1918 года «Волынец» вывел русские боевые корабли из Ревельской ловушки в Кронштадт, а в марте — обеспечивал знаменитый Ледовый переход Балтийского флота из Гельсингфорса в Кронштадт. 29 марта 1918 года «Волынец» при выходе из Гельсингфорса был захвачен финнами, переименован в «Вяйнямейнен» и под финским флагом отведен в Ревель, где отдан в распоряжение немецкого флота. После заключения Юрьевского мирного договора ледокол должен был быть возвращен Советской России, но вместо этого (с согласия Москвы) был передан Эстонской республике и переименован в «Суур-Тылл».



*Ледокол «Суур-Тылл»*



В августе 1940 года после аннексии Эстонии Советским Союзом ледокол был национализирован и включен в состав Эстонского государственного морского пароходства, входящего в систему Народного Комиссариата Морского флота. С началом войны «Суур-Тылл» был передан БГМП.

О нем вспомнили, когда встал вопрос об эвакуации Таллина и даже существовали планы перенести на него с «Пиккера» командный пункт адмирала Трибуца. Идея эта, впрочем, довольно быстро заглохла. На старом ледоколе и в помине не было таких шикарных помещений, как на бывшей яхте бывшего президента Эстонской республики.

Хотя Пергамент вовсе и не пришел в восторг от перспективы предстоящего плавания на ледоколе-ветеране, тем не менее вопрос о погрузке театрального реквизита и декораций был решен. Но на «Суур-Тылл» было разрешено кроме самого режиссера взять не более 30 человек, а в распоряжении Пергамента, носившего скромные нашивки старшего политрука, было около 200 человек. Часть из них, после неудачной попытки их использования на рытье окопов, находилась в помещении театра КБФ на улице Пикк, часть – должна была вернуться с островов Моонзундского архипелага и ждать распоряжений в политуправлении флота. Часть из них удалось пристроить на «Виронию», часть – на латвийский ледокол «Кришьянис Вальдемарс».

*11:40*

Капитан ледокола-спасателя «Кришьянис Вальдемарс» Петер Мауритис вместе со своим 1-м штурманом Александром Интенбургом стояли на мостике, наблюдая суету в гавани и клубы черного дыма, поднимавшиеся над Вышгородом. Ледокол, дымя своей высокой полнотелой трубой, стоял на рейде недалеко от входа в Русскую гавань, ожидая распоряжений, определяющих номер причала, куда он должен был встать для приема людей и грузов.



Ледокол водоизмещением 1932 тонны был построен в Англии по заказу Латвийской республики в 1925 году и был назван в честь известного моряка и педагога Кришьяниса Вальдемарса, воспитавшего не одно поколение латвийских моряков. Ледокол обслуживал Рижский порт и вместе со всем прочим имуществом Латвии перешел в ноябре 1940 года в собственность СССР.

Война застала ледокол в Риге и, когда встал вопрос о его срочной эвакуации в связи со стремительным продвижением к городу немецких войск, выяснилось, что «Кришьянис Вальдемарс», имевший осадку почти в 7 метров, не в состоянии пройти Моонзундским проливом. Но бросать столь мощный ледокол немцам тоже было невозможно, и «Кришьянис Вальдемарс» было решено, как и крейсер «Киров», протащить через Моонзунд. Ледокол максимально разгрузили, оставив на нем угля и воды ровно столько, сколько было необходимо для прохода через пролив. Все это удалось осуществить благодаря опытнейшему старшему механику ледокола, 64-летнему Якобу Шуполсу, который еще в 1899 году плывал на «Ермаке» под командованием адмирала Макарова.

30 июня «Кришьянис Вальдемарс» вошел в пролив. В полной темноте, ориентируясь лишь по слабо заметным буям, экипаж ледокола вел свое судно по коварному и мелкому проливу. Корпус ледокола постоянно касался грунта, винты гнали мутную воду, приходилось то давать ход вперед, то резко осаживать назад, чтобы сняться с очередной мели. Содрогаясь всем корпусом, ледокол останавливался, отходил назад и вновь пытался нащупать дорогу через Моонзунд. На следующий день в 10 часов утра «Кришьянис Вальдемарс» вышел на чистую воду, а в начале июля прибыл в Ленинград, буксируя 130-тонный плавучий кран.

В Ленинграде спасенный ледокол был передан в распоряжение БГМП, поскольку Латвийское пароходство к этому времени перестало существовать.



Пройдя ремонт и переоборудование с учетом военного времени, ледокол совершил несколько рейсов на острова, а затем пришел в Таллин.

Еще в середине августа встал вопрос: зачем в разгар лета в Таллине держать столь много мощных ледоколов, когда через несколько месяцев их острая нехватка сможет блокировать все действия флота в Кронштадте и Ленинграде? Было решено еще до прорыва главных сил флота перебросить ледоколы обратно в Ленинград. Однако, первая попытка сделать это привела к гибели ледокола «Трувор». Поэтому решили остальными не рисковать и провести их в Ленинград в составе формирующихся конвоев.

12:00

Старший лейтенант Воробьев, отогнав свой катер МО подальше от падающих снарядов и снующих по рейдам кораблей, решил силами экипажа отремонтировать «охотник», так некстати получивший пробоину при столкновении со «Скорым».

Прежде всего нужно было завести на пробоину пластырь, которого на катере не было. Пришлось импровизировать на ходу. На пластырь пошли два одеяла, вся имеющаяся на катере фанера и найденный в порту лист железа. Заводили пластырь матросы и боцман. Распоряжался всем механик, давая им консультации, перегнувшись через борт.

С импровизированной заплатой на борту катер Воробьева приобрел какой-то неказистый и комичный вид.

За этим занятием катерников застал дивизионный механик военинженер 3-го ранга Василий Серговский. Оглядевшись взглядом знатока заплату на борту катера, Серговский спросил Воробьева:

- Сумеешь идти своим ходом?
- Сумею, – уверенно ответил Воробьев. – Дойду.

Нужно было заправиться горючим, уточнить, где находится штаб дивизиона, а в самом штабе узнать свое место в порядке и поставленную задачу.





Погода продолжала портиться. Катер даже у пирса захлестывала волна. С пирса Воробьеву были видны бесконечные массы людей, направляющиеся к транспортам. В непрерывном грохоте артиллерии трудно было слышать человеческие голоса, хотя кричали все: и коменданты причалов, и ответственные за погрузку на транспортах и, конечно, те, кто на эти транспорты стремился. Воробьев видел, как смертельно уставшие пехотинцы, поднявшись по трапам и сходням, получив место прямо на верхней палубе, немедленно падали на нее и засыпали. Никакая сила уже не могла разбудить вышедших из многодневных боев солдат.

*12:10*

Капитан теплохода «Вторая пятилетка» Николай Лукин имел предписание встать под погрузку в Купеческую гавань. Однако этот приказ был отменен, и портовый буксир повел судно в Беккеровскую гавань. «Вторая пятилетка» была построена как лесовоз для Черноморского Морского пароходства в 1933 году на заводе Марти в Ленинграде. Судно имело грузоподъемность 3974 тонны и скорость 9,5 узлов.

Застрававшее в результате начала Второй мировой войны на Балтике, «Вторая пятилетка» в итоге была передана БГМП. 22 июня 1941 года застало судно в Ленинградском порту, где в срочном порядке оно стало переоборудоваться в военный транспорт для перевозки «крупногабаритных и тяжеловесных» военных материалов. «Вторую пятилетку» покрасили в шаровый цвет, присвоили ей бортовой номер 543 (ВТ-543), закрыли командный мостик броневыми щитками и назначили военного помощника капитана.

Однако этим дело не ограничилось. Судно решили и вооружить, установив на него четыре 37-мм зенитных автомата и несколько спаренных пулеметов. В июле капитану Лукину удалось весьма озадачить шестерку «юнкеров», открыв по ним очень плотный зенитный огонь.



Немцы отказались от пикирования, сделали над «Второй пятилеткой» несколько удивленных кругов, как вспугнутые птицы, и улетели, не сбросив бомб...

Капитан Лукин должен был эвакуировать портовые запасы и оборудование судоремонтного завода, а также запасы стали, железа и цветных металлов — бесценные материалы для поддержания в строю боевых кораблей, особенно в военное время.

12:25

Сержант Васильев с остатками своей роты в потоке отходящих к гаваням солдат и матросов добрался до Купеческой гавани.

В гавани рвались снаряды, не давая возможности подойти к причалам, часть которых была уже разрушена. Никого из начальства в гавани не было, что в общем-то не вызывало особенного удивления. В подобных условиях отыскать какое-либо начальство всегда невероятно сложно. Удивительно было другое: в гавани не было ни одного судна.

Никто, конечно, не позаботился сообщить отходящим с передовых позиций частям, что посадка на транспорты в Купеческой гавани признана невозможной из-за шквального обстрела акватории противником.

Войска все прибывали и прибывали, и чем их становилось больше, тем меньше становилось порядка. Люди бегали взад-вперед по причалам между горящих и разрушенных зданий, что-то крича, что-то требуя друг у друга, зверая от непонимания обстановки.

В этот момент над головами появились «юнкерсы». Неизвестно куда и в кого они целились, но по меньшей мере две авиабомбы угодили в плавучий док, подняв над ним тучу огня, дыма и обломков.

Док стал быстро тонуть. Картина была настолько трагически-величественной, что многие, забыв об опасности, смотрели на это зрелище, приоткрыв от удивления рты. Гигантское, циклопическое сооружение погружа-



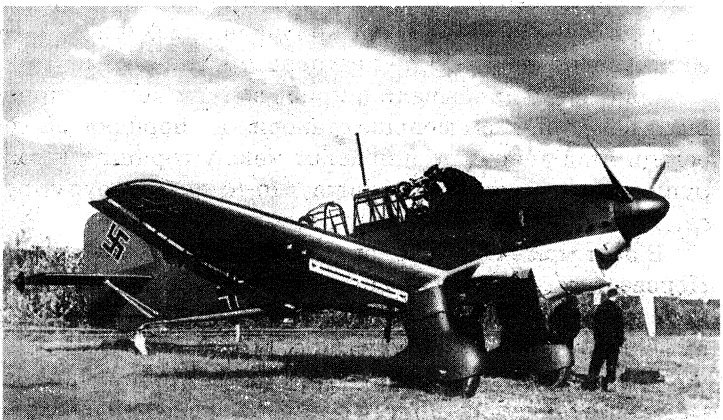
лось в воду с громким чавканьем и шипением, при этом продолжая гореть и изрыгать клубы оранжевого дыма...

Наконец среди растерянных людей появился какой-то начальник со знаками различия батальонного комиссара, сопровождаемый отделением солдат с петлицами пограничников.

— Здесь погрузки не будет, — закричал комиссар, стараясь перекричать грохот канонады. — Всем следовать в гавань Беккера и Русскую. Товарищи командиры! Немедленно уводите отсюда своих людей! Не создавайте паники!

А людей становилось все больше и больше.

Поскольку сержант Васильев понятия не имел, где какая гавань в Таллине находится, то он и его 12 бойцов попали вместо Беккеровской гавани в Минную. По дороге прошли через две баррикады из бревен и колючей проволоки, охраняемых энкаведешниками. Опытный взгляд Васильева быстро определил, что эти баррикады поставлены вовсе не для того, чтобы в случае необходимости задержать немцев к местам погрузки, а для фильтрации отступающих к порту.



*Немецкий пикирующий бомбардировщик Ju 87 готовится к вылету*



Но самого Васильева и его людей, называемых ротой, пропустили без всяких разговоров. Видимо, их внешний вид в выгоревших гимнастерках и пилотках вызывал уважение. Кроме того, каждый из бойцов Васильева нес по две-три винтовки, а некоторые еще имели в придачу трофейные автоматы. Двое волокли на плечах станок и ствол от «Максима». Поэтому задавать им любимый вопрос всех КПП, пропускающих солдат с передовой в собственный тыл: «Куда девал оружие?» — было бессмысленно...

В Минной гавани бурлила и волновалась огромная толпа народа. Трещали сходни стоявших у причалов пароходов. На глазах у Васильева рухнули перила одного из трапов, и люди посыпались в воду. К трапам было не пробиться. Можно было даже не пытаться.

Чуть в стороне стоял пароход, у которого не было никакого скопления людей. Не то чтобы вообще никого не было, но был полный порядок. Группы военных в морской и армейской форме человек по двадцать подъезжали к сходням на машинах, выгружали какие-то ящики, тюки и поднимались на борт. На корме парохода Васильев прочел название: «Вирония». Однако на поверку оказалось, что весь причал вокруг «Виронии» оцеплен людьми в форме старшин-сверхсрочников флота.

На проход через оцепление требовались специальные пропуска. На вопрос, что делать ему и остаткам роты, Васильеву ответили, что он должен обратиться к коменданту, ведающему посадкой. Тот пристроит его на какое-нибудь судно.

Взглянув на царящий вокруг бедлам, Васильев даже и не пытался найти коменданта.

Его люди молча ждали, какое решение примет их сержант, выведивший их уже два месяца из самых казалось бы безвыходных положений.

Пройдя вдоль причала, где не было транспортов, а стояли какие-то баржи, набитые досками, тюками, металлоломом и еще непонятно чем, Васильев увидел ма-



ленький буксир с высокой трубой, готовый оттащить пару пришвартованных друг к другу барж куда-то от стенки.

Подчиняясь тому необъяснимому инстинкту, который с самого начала войны помогал ему принимать оптимальные решения, Васильев скомандовал своим бойцам: «Быстро! Давайте на эту баржу!»

– Очистить баржу! – закричал кто-то с буксирчика. Видимо, шкипер.

– Красноармейцы! На барже быть запрещено! Сходите на стенку!

В ответ бойцы Васильева дружно защелкали затворами.

Отчаянно дымя, буксирчик все дальше уводил баржи от горящих причалов обреченного города.

12:35

Капитан грузового парохода «Атис Кронвалдс» Артур Эсминь с тревогой смотрел на столбы воды от немецких снарядов, вздымающиеся все ближе и ближе к его судну, стоящему на рейде Таллина в ожидании своей очереди на погрузку.

Артур Эсминь принял командование пароходом после расстрела предыдущего капитана Мартина Какста со всем комсоставом, вплоть до радиста. Расстреляно было и несколько матросов, остальные либо арестованы, либо списаны с судна. Из старой команды на пароходе остались только 2-й штурман Гаральд Раутенчилдс и матрос Вольдермарес Кибулис.

Сам капитан Эсминь с начала войны плавал вторым штурманом на пароходе «Эверига» (4650 тонн), затопленным 3 июля на входе в Пярнусский порт, а совсем недавно был назначен капитаном «Атиса Кронвалдса».

Этот грузовой пароход вместимостью в 1230 тонн был построен в Ростке и назывался «Хильда Горн». Купленный в 1925 году Латвийской республикой и переименованный в «Абаву», пароход впоследствии сменил еще



семь названий, пока в 1939 году не получил нынешнее – «Атис Кронвалдс». 4 декабря 1940 года судно было «национализировано» Советским Союзом, а с началом войны переклассифицировано в военный транспорт с бортовым номером 563 (ВТ-563).

Арест и показательный расстрел практически всего экипажа судна не прибавил, разумеется, хорошего настроения тому сборному экипажу из «политически надежных» моряков, которых после проверки Особым отделом назначили на пароход. И прежде всего, капитану Эсминю.

На судне чувствовалась какая-то обреченность. Многие считали, что им неизбежно придется последовать за своими предшественниками: либо по приговору Особого отдела, либо от немецких мин, бомб и торпед.

Недоверие и подозрительность по отношению к прибалтийским морякам принимало уже откровенные и грубые формы. Даже к тем, кто ненавидел немцев гораздо острее, чем русских. На войне мало кого-то ненавидеть, надо кого-то и любить. И великая трагедия прибалтийских моряков в том и заключалась, что любили они свои маленькие республики, разодранные и растоптанные двумя тоталитарными монстрами, разбирающимися друг с другом на их территории. А это отлично понимали как в Москве, так и в Берлине.

12:45

«Атис Кронвалдс» безжалостно мотало на якоре. С качающегося мостика Артур Эсминь увидел, что к его судну идет маленький буксир «Эзро», ведя за собой несколько барж и понтонов, до отказа забитых людьми. «Эзро» был когда-то портовым буксиром в Риге и не был там брошен исключительно благодаря своему капитану Янсону, ненавидевшему Гитлера и его идеологию.

С кучей приключений маленький буксир добрался до Таллина и стал обслуживать его гавани.

Сейчас капитан Янсон вел «Эзро» прямо к борту «Кронвалдса». Было видно, как встречная волна зах-



лестывала буксир, заливая баржи и смывая за борт находящихся там людей. Вокруг рвались снаряды, вздымались водяные смерчи. Солдаты и моряки барахтались в бурлящей воде, призывая к помощи. Им бросали концы, но больше пытались подбодрить через мегафон, призывая плыть к стоящим на рейде судам или добираться до берега.

Буксирчик «Эро» подпрыгивал на волне у самого борта «Кронвалдса», подводя к нему вздымающиеся вверх и вниз баржи.

«На “Кронвалдсе”! – закричал Янсон. – Принимайте людей. К стенкам в Купеческой не подойти! Утопят!»

Привальный брус «Кронвалдса» нависал над баржами, которые «Эро», отдав буксир, пытался носом придвинуть поближе к транспорту.

За борт были сброшены шторм-трапы и грузовые сети, по которым люди стали отчаянно карабкаться на борт.

Дождавшись конца разгрузки, Янсон снова ювелирно подхватил баржи на буксир, готовясь к новому рейсу в гавань.

В этот момент с «Эро» увидели, как стоявшая ближе к берегу парусно-моторная шхуна была поражена сразу двумя снарядами. Шхуна сразу накренилась и стала оседать кормой.

Бросив баржи, Янсон повел буксир к шхуне. На корме ее была надпись «Тир». Оказалось, что шхуна налита ранеными и продержится на воде не более 15–20 минут.

Таковы случайности войны. Крупные транспорты, несмотря на интенсивный артиллерийский обстрел гаваней и рейдов, каким-то чудом избегали прямых попаданий, а маленькая, вместимостью всего в 65 тонн, парусно-моторная шхуна «Тир» получила сразу два снаряда и была обречена на гибель.

Однако времени на философствование о капризах войны не было.



Быстро подхватив тонущую шхуну на буксир, Янсон поволок ее в Минную гавань, где и поставил у причала.

Затем Янсон повел «Эзро» на рейд и поймал свою баржу. Понтон куда-то унесло. Вернувшись в гавань, он принял на баржу раненых с «Тира», который все больше погружался в воду, и повел наполненную забинтованными солдатами баржу обратно к «Атису Кронвалдсу».

*13:00*

Капитан парохода «Аусма» Рудольф Кунтсберг и 1-й штурман Альберт Стиркишс, стоя на мостике небольшой старомодной надстройки «Аусмы», наблюдали быструю, хорошо организованную погрузку пехотных частей из гарнизона военно-морской базы Палдиски. Солдат подводили к спущенным трапам, командир давал команду: «Справа по одному на борт судна бегом марш!» – и все исполнялось так четко, будто вокруг не падали снаряды, а база не горела, подожженная со всех сторон. На борту солдат встречал старший механик Якоб Берг, распределяя их по трюмам и другим помещениям парохода.

Капитан Кунтсберг был сыном «красного латышского стрелка», всю жизнь мечтавшего установить в Латвии большевистский режим, не брезгуя для этого никакими методами, вплоть до убийства полицейских. Пока отец сидел в тюрьме, его сын Рудольф поступил в Рижское мореходное училище, которое окончил через шесть лет с отличием, получив помимо диплома еще и золотые часы в качестве высшей награды за достигнутые в учебе успехи. Почему-то больше всего с демократией борются именно те, кто плодотворно пользуется ее благами.

Сын революционного экстремиста, сам напичканный с детства утопическими идеями коммунистического братства и равенства, Рудольф Кунтсберг, став штурманом дальнего плавания, неоднократно бывал в советских портах, все более мечтая о том, чтобы его родина, потеряв независимость, стала провинцией Советской империи.





Однако, пока этого не произошло, Кунтсберг поступил на работу в Вентспилское акционерное общество «Юра», где получил в командование свой первый пароход «Аусма», что по-латышски означало «Аврора».

Пароход «Аусма» грузоподъемностью 1790 тонн был построен в Англии аж в 1889 году и назывался «Эстгат».

Изношенный пароход было опасно выпускать в море и вскоре его отправили на ремонт в Амстердам, где его и застала Вторая мировая война. В результате действий немецкой авиации вход в амстердамский порт оказался заблокированным. Попавшая в ловушку «Аусма» дождалась в Амстердаме и прихода немецкой армии, и, к великой радости капитана, известия о «присоединении» Латвии к Советскому Союзу. Кунтсберг, не дожидаясь никаких формальностей, приказал поднять на «Аусме» советский флаг. Прибывший вскоре на борт представитель советского консульства в Амстердаме официально узаконил этот поступок капитана.

Немцы в период страстной любви между Гитлером и Сталиным приняли все меры для скорейшего вывода «Аусмы» из заблокированного порта. В конце 1940 года «Аусма» вернулась в Лиепаю. С началом войны пароход был превращен в военный транспорт, покрашен в шаровый цвет, а на его ветхом носу была нарисована цифра 546 (ВТ-546).

С трудом вырвавшись из горящего Вентспилса, Кунтсберг привел пароход в Таллин. В ходе войны он совершил несколько рейсов на острова Моонзундского архипелага, хорошо понимая, что любое повреждение для дряхлого 50-летнего парохода будет последним.

С середины августа «Аусма» отстаивалась на Таллинском рейде.

До Кунтсберга доходили слухи о репрессиях, принимаемых против латышских моряков, но он старался в это не верить, также как некогда старался не замечать депортаций и арестов десятков тысяч латышей с первых же дней оккупации его родины Советским Союзом.



Он не мог не заметить случая с «Атисом Кронвалдсом», когда трибунал приговорил к расстрелу весь состав парохода. Воспитанный отцом в духе классовой ненависти, он готов был оправдать любые преступления режима. Однако события начинали принимать такой оборот, что заставляли задуматься даже его. На каждого человека действует всегда что-нибудь исключительно индивидуальное. Кунтсберга больше потряс не расстрел моряков «Кронвалдса», а известие о том, что хорошо ему знакомый капитан парохода «Сауле» Эмиль Смильтенс по прибытии в Ленинград был отстранен от должности и отправлен на Балхаш. Кунтсберг не поверил в это и пытался отправиться на «Сауле», чтобы самому проверить эту информацию. Но где находится «Сауле», он так и не выяснил. А его «Аусма» была направлена в Палдиски для эвакуации гарнизона.

*13:20*

Первый штурман парохода «Шауляй» Эдварде Слисорайтис вздрогнул от ужаса и неожиданности. В огне и дыму страшного взрыва высоко в воздух взлетела броневая башня 12-дюймовых орудий, что составляли гордость системы береговой обороны главной базы КБФ. Артиллеристы, расстреляв по немцам все свои огромные запасы, принялись взрывать батареи.

Пароход «Шауляй» стоял у пирса острова Аэгна, ведя погрузку всего, что можно было вывезти с острова: запасы продовольствия, обмундирование, артиллерийскую оптику, прожектора, электродвижки и многое другое...

Одни орудия взлетали в воздух, другие еще вели огонь.

Командир дивизиона майор Барановский и его военком Ечин несколько раз уже побывали на «Шауляе», заглядывая в трюмы, соображая, что еще можно погрузить и доставить в Ленинград.

Старший штурман Слисорайтис нервничал. Никто не назначал его капитаном транспорта. Но капитан Ме-



диньш ушел позавчера в какой-то штаб и не вернулся. Слисорайтис нервничал. Он поделился своими опасениями со вторым штурманом Эриком Деетженсом и механиком Виктором Пушкатисом. Если на «Кронвалдсе» всех расстреляли за то, что у них пропал русский кочегар, то что могут сделать с ними за пропажу капитана? Слисорайтис доложил об исчезновении капитана русскому офицеру, который находился у них на борту с середины августа. Тот нисколько не удивился и сказал, что должны прислать нового капитана. Но того так и не прислали. Слисорайтису пришлось командовать самому, отводя глаза от молчаливых вопросов матросов. Литовцы обычно не очень разговорчивы. Они молчали и сейчас. У каждого своя судьба. Свой пароход первый штурман знал очень хорошо.

«Шауляй» был большим грузовым пароходом грузоподъемностью в 2500 тонн, построенным в 1920 году в Германии, где он назывался «Эбба». В 1937 году судно было куплено Литвой и переименовано в «Шауляй». Затем судно было национализировано Советским Союзом, а с началом войны переклассифицировано в военный транспорт с бортовым номером 550 (ВТ-550).

На «Шауляе» не знали, что делается в Таллине, не знали даже, в чьих он уже руках. За клубами дыма и всполохами огня не было видно ничего. Зловещая черная туча как траурное покрывало висела над городом.

13:45

Мичман Генрих Попенкер и двое его подчиненных: старшина 1-й статьи Ромадин и матрос Алексей Тряпкин сидели на каких-то ящиках в Минной гавани и, невзирая на обстрел и царящую вокруг суматоху, уничтожали банку мясных консервов, запивая ее кипятком из добытого по случаю чайника. Все трое были приданы в распоряжение механика дивизиона «морских охотников» военинженера 3-го ранга Серговского и имели боевую задачу привести на всех катерах двигателя в



такое состояние, чтобы они без помех могли дойти до Кронштадта и ни один из них не был оставлен по этой причине в Таллине. Общеизвестно, что судьба любого «морского охотника» почти полностью зависит от состояния машинной установки и компетенции личного состава БЧ-5.

С самого рассвета мичман Попенкер и двое мотористов подобно бригаде шабашников обходили все катера дивизиона, проверяя состояние двигателей, помогая в ремонте, консультируя механиков и мотористов. Почти все командиры предлагали им идти на прорыв именно на их катере.

Наконец мичман объявил «перекур» на обед. Перемазанные с головы до ног, промокшие от непрекращающегося дождя, механики присели перекусить. За этим занятием их и застал механик дивизиона Василий Серговский. Собранные в Таллине на складах запчасти к двигателям и вспомогательным механизмам «морских охотников» до слез было обидно бросать при отступлении. Потом, в Кронштадте и Ленинграде, ничего не найдешь и ничего не допросишься. А если кого и будут постоянно гонять в море – так это «морских охотников».

– Кончайте сачковать, – сказал военинженер, обращаясь к Попенкеру. – Пройдитесь по складам и мастерским, соберите все резервные моторы и запчасти. Все погрузите на машину, отвезите в Русско-Балтийскую гавань. Там найдете транспорт под названием «Лейк Люцерне» или просто «Люцерна». Все на него погрузите.

Машину в Минной гавани было найти легко. Десятки их стояли в ожидании уничтожения. Специальная команда, еще не начавшая действовать, должна была все их сжечь или сбросить в воду. С невероятным трудом на нее погрузили несколько здоровенных ящиков с двигателями для «морских охотников» и запчастями.

Перегруженная машина ехала медленно, как похоронный катафалк. Шофер постоянно сигналил, пробираясь через несметные толпы, валящие по дороге к гаваням.



Никто их не проверял и не останавливал. Чувствовалось, что обстановка на пирсах во многом уже начала выходить из-под контроля.

«Люцерну» они нашли быстро. Сначала механики решили, что судно брошено, настолько странно оно выглядело. И главное – около него не было никого. В отличие от других транспортов, у трапов которых бесновались толпы народа.

Вахтенный у трапа объяснил им, что транспорт поврежден и никуда не пойдет. Его решено затопить в гавани.

Матрос Тряпкин отодвинул вахтенного в сторону и все трое поднялись на борт. Капитан Герман Касьяк, которого они обнаружили в салоне комсостава, подтвердил им, что судно действительно хотели затопить, поскольку корпус его поврежден дважды: от посадки на камни у берегов Швеции еще до войны и близкого разрыва мины в проливе Моонзундского архипелага совсем недавно. Судно старое, еще 1909 года постройки. Но его жалко. Он послал в штаб своего старпома Конга переубедить русских. Они попытаются довести «Люцерну» до Кронштадта. Можно ли погрузить их имущество? Это как решит военный комендант судна.

Военным комендантом «Люцерны» оказался старший лейтенант Вахтанг Торадзе. Совсем недавно он командовал одним из катеров МО и прекрасно знал мичмана Попенкера. Выслушав просьбу катерников, Торадзе не без важности сказал:

– Я военный комендант этого транспорта, и мои распоряжения на нем закон. Поэтому идите на береговой кран и грузите свое хозяйство хоть вместе с машиной.

Кран стоял покосившись, крановщика на нем, разумеется, не было. Поднявшись по вертикальному скоб-трапу в кабину крана, мичман Попенкер сразу убедился, что кран выведен из строя близким разрывом снаряда. Грузить вручную эти ящики на судно было немыслимо. Решение нашли быстро: использовать для этой цели грузовые стрелы и лебедки самого транспорта.



14:10

Военный корреспондент Михайловский видел, как на «Виронию» прибывает все больше и больше людей. Штабные офицеры, работники политуправления, сотрудники прокуратуры и трибунала. Все с кипами каких-то бумаг и документов. Правда, мелкота. Крупного начальства всех этих ведомств нет. Старшие офицеры флота, напротив, собираются съехать с «Виронии» на «Минск». Начальник Политуправления КБФ адмирал Смирнов не собирался покидать Таллин на чем-либо менее прочном, чем крейсер «Киров». Руководство Особого отдела, прокуратуры и трибунала выбрали эсминец «Сметливый», который, согласно ордеру, пойдет между «Кировым» и тральщиками – в мертвом пространстве для мин.

Каюты и помещения переполнялись. Люди стояли, сидели и лежали в проходах, коридорах и на палубах. Многие отсыпались после серии бессонных ночей.

Перешагивая через них, Михайловский вышел на верхнюю палубу. Его поразило, что от дыма пожаров на рейде было темно как ночью. Флажные семафоры невозможно было различить. Сигналы передавались прожекторами. По всему побережью бушевал огонь. Черное небо озарялось багровыми отблесками пожаров. Недалеко от «Виронии» полыхало старинное, украшенное высокими колоннами здание Арсенала. Факелы огня поднимаются над Купеческой гаванью – горят цистерны с нефтью...

На «Виронии» собрались, помимо всех прочих, почти все писатели и журналисты, так



*Писатель-маринист  
Н. Г. Михайловский.  
Снимок 1943 г.*



или иначе очутившиеся в Таллине. Там находились: недавний редактор журнала «Литературный современник» Филипп Князев, литературовед профессор Орест Цехновицер, поэт Юрий Инге, молодой прозаик Евгений Соболевский, юморист Марк Гейзель.

Михайловский увидел, как по трапу поднимается с винтовкой и рюкзаком поэт Николай Браун, работавший в газете «Красный Балтийский флот». Он рассказывал, что уже с большим трудом добрался от редакции до Минной гавани. Все улицы забиты войсками. Бесперывными потоками к гаваням двигаются машины, фургоны, повозки, походные кухни, пушки, двуколки. Большинство баррикад сметено. Михайловский рассказал Брауну о последних новостях и слухах и проводил его в помещение, занятое литераторами.

Не успели они туда прийти, как в дверях каюты неожиданно появился Всеволод Вишневский. Войдя в помещение, он закричал: «Газеты!» Все непонимающе взглянули на главного флотского агитатора. «Газеты, — снова повторил полковой комиссар Вишневский. — Никто не взял сегодня из типографии последний номер “Советской Эстонии”. Там моя статья. Быстро за мной!»

При этом Вишневский ткнул пальцем в Михайловского, в корреспондента «Комсомольской правды» Анатолия Тарасенкова и поэта Юрия Инге. Они побежали обратно в город мимо разрушенных баррикад и горящих зданий, навстречу потоку людей и повозок. Серое четырехэтажное здание, где находилась редакция газеты, горело. Но здание, где располагалась типография газеты, почти не пострадало. Там было мрачно и тихо.

Несколько эстонцев-печатников, еще находящихся в типографии, с удивлением и испугом взглянули на трех русских во флотской форме, стремительно вбежавших в помещение. Оглянувшись по сторонам, Вишневский увидел, что на так называемом почтовом окне, ведущем в экспедицию, лежит пачка свежеотпечатанных номеров газеты «Советская Эстония». Ее последний номер от 27



августа 1941 года... Раскрыв газету и обнаружив свою статью, занимающую полторы полосы, Вишневский пришел в радостное возбуждение.

– Товарищи, – сказал он сопровождавшим его корреспондентам. – Смотрите, как здесь здорово сказано: «Товарищи краснофлотцы, красноармейцы и командиры! Встанем как один...»

У Михайловского сложилось впечатление, что Вишневский собирается читать им свою статью полностью. Графоман, пригретый когда-то талантливými маринистами Абрамовичем-Блэком, Колбасьевым и Соболевым, Вишневский приходил в какой-то экстаз при виде своих агитпроповских текстов, напечатанных где бы то ни было: от академического сборника до листовки.

Разорвавшийся неподалеку снаряд вернул всех к реальности. Здание дрогнуло, с потолка посыпалась штукатурка, зазвенели еще уцелевшие где-то стекла.

Корреспонденты выскочили на улицу, которая вся была забита спешившими в порт войсками. Ездовые нахлестывали лошадей. Трещали повозки. Солдаты тащили под руки раненых, несли их на шинелях. Непрерывно сигнала шли какие-то машины с кузовами, закрытыми брезентом.

С крыши одного из домов неожиданно ударил пулемет. Раздались крики, ругань. Пронзительно завизжала раненая лошадь, падая и опрокидывая повозку с ранеными. Очередь хлестнула над головами корреспондентов. Падая на брусчатку мостовой, Михайловский с удивлением обнаружил, что все еще держит в руках газету со статьей Вишневского, лично подаренную автором.

*14:30*

Лейтенанта Ивана Ефимова – исполняющего обязанности помощника начальника связи 16-й стрелковой дивизии – выгрузили на носилках прямо на причал Беккеровской гавани. Причал был заставлен носилками с ра-





ненными. Некоторые были без памяти, некоторые хрипели и стонали от боли, другие, подобно Ефимову, пытались сесть на носилках, чтобы осмотреться в этом оглушающем кошмаре. Ревела канонада.

Далеко на рейде боевые корабли сверкали вспышками выстрелов, ведя огонь по берегу. В гавани на рейде поднимались водяные столбы от падения немецких снарядов. Над пирсами стлался черный дым.

Вокруг все горело и рушилось. Сходни стоявших у стенок транспортов брались штурмом. Стояла давка и слышались крики. Казалось, что никто посадкой не руководит. Госпитальные суда, приняв до отказа раненых, отошли на рейд, опасаясь немецких снарядов и хаоса на пирсах. А раненые все прибывали и прибывали. Их отвозили на рейд десятки катеров, самоходных и буксируемых барж, понтонов и даже весельные шлюпки.

Ефимов был ранен в ногу осколком мины накануне, 26 августа, когда остатки 16-й стрелковой дивизии в самоубийственных контратаках не давали немцам сгруппировать силы для прорыва в город.

Ефимова вытащили с передовой и направили в городской госпиталь, а оттуда доставили на причал.

— Потерпите, потерпите, — упрасивала раненых медсестра, сама еле державшаяся на ногах. — Вот идет катер. Это за нами.

Действительно ли этот катер шел именно за ними или нет, выяснить не удалось. Шальной немецкий снаряд попал в него, и он исчез в яркой вспышке разрыва.

Через некоторое время подошел другой катер. Ефимов, считавшийся ходячим раненым, был спущен в него, обо что-то ударился раненой ногой и от резкой боли на какое-то время потерял сознание. Он уже терял сознание в госпитале, когда из ноги без наркоза извлекали осколок мины. Наркоза в госпиталях и на госпитальных судах не было уже давно.

Идущий дождь, холодный ветер и волна, бросающая катер вверх и вниз, привели Ефимова в себя. Он открыл



глаза, когда над катером нависла огромная корма транспорта. Ефимов успел прочесть название «Скрунда». В этот момент немецкий снаряд упал между транспортом и катером, обрушив на него столб воды. Катер закрутило на месте, но опытный рулевой справился и уверенно направил катер к борту «Скрунды».

Ефимов не помнил, как оказался на палубе парохода. Все было как во сне. Мелькали чьи-то лица, слышались крики и стоны. Где-то что-то гремело. Его положили на настил палубы. Лейтенант не мог точно сказать, заснул он или снова потерял сознание от боли в раненой ноге.

*14:40*

Капитан парохода «Скрунда» Сергей Остапенко, подрабатывая машиной, настороженно следил за падением немецких снарядов, готовясь в любую минуту отойти еще мористее. Он нервничал, поскольку был еще плохо знаком с пароходом, не понимая некоторых тонкостей, свойственных любому судну при маневрировании. Остапенко и его первый штурман Михаил Дубровский были назначены на «Скрунду» совсем недавно, после ареста ее капитана и двух штурманов.

Грузовой пароход «Скрунда», предназначенный для перевозки угля, был построен в Вильмингтоне в ноябре 1918 года и был назван «Линчбург». В 1928 году судно было куплено Латвийской республикой и в течение 10 лет возило уголь из Англии. 5 ноября 1940 года «Скрунда» была национализирована Советским Союзом и включена в состав Латвийского Государственного Морского пароходства.

Война застала «Скрунду» в Риге вместе со «Второй пятилеткой». Оба парохода вынуждены были разгрузиться, чтобы проскочить мелководный Моонзундский пролив, поскольку Ирбенский пролив был уже заблокирован противником. По прибытии в Ленинград «Скрунда» была перекрашена в шаровый цвет и получила бортовой



номер 520 (ВТ-520). Когда капитан Остапенко принял «Скрунду», из старого комсостава оставался только 3-й штурман Карлис Эзерс. В машине также сохранилось несколько мотористов-латышей, 2-й механик – эстонец Микелес Абель, радист – литовец Эвальдс Озолинш и боцман Кришс Карпенскис.

Кроме того, новому комсоставу в наследство была оставлена буфетчица Анна Роговскис.

Трюмы «Скрунды» были покрыты густым слоем угольной пыли. Промыть их не успели. Тяжелораненых опускали прямо в угольную пыль, легкораненых располагали на второй палубе.

Баржи и рейдовые катера продолжали доставлять на транспорт все новых и новых пассажиров. Среди них были не только раненые, а самый разнообразный люд – военный и гражданский. Все, кто совсем не желал попасть в лапы немцев.

Когда «Скрунда» вздрагивала от близкого падения бомб и снарядов, над транспортом поднималось целое облако угольной пыли. Со стороны могло показаться, что над судном встает какой-то черный гриб.

Угольная пыль хлопьями оседала на надстройку и верхнюю палубу, смешиваясь с дождем, как хлопья черного снега, покрывая лица, форму и бинты раненых. Порой это даже вызывало веселье.

*14:50*

Главстаршина Глеб Веретенников – солист ансамбля песни и пляски Балтийского флота, – услышав команду построиться на улице с оружием, был уверен, что их всех сейчас бросят на передовую, куда-нибудь в район парка Кадриорг.

Вечером 25 августа, когда всех артистов ансамбля сняли с оборонительных работ по копанию окопов и Пергамент привел их в помещение театра КБФ на улице Пикк, дом 40, они продолжали находиться там весь день 26 августа и сегодня, спасаясь от обстрелов и дождя.



Город выглядел страшно. Свинцовые тучи, смешавшись с дымом пожаров, казались абсолютно черными. Артисты ждали решения своей судьбы и, получив команду построиться с оружием, были убеждены, что судьба их решена. Но все обошлось, потому что перед робко ждавшим дальнейших команд артистическим строем снова появился главный режиссер театра КБФ Александр Пергамент.



*Солист ансамбля КБФ  
главстаршина  
Глеб Веретенников*

— Силами своей бригады, — приказал он, — организуйте погрузку реквизита и инструментов на автомашину. Доставите в порт на ледокол «Суур-Тылл». На все дается 40 минут. После погрузки отправитесь в Минную гавань. Там найдете транспорт «Вирония». Я вам выдам на нее пропуска. На этом транспорте пойдете в Ленинград. Я с частью труппы пойду на ледоколе «Суур-Тылл».

Веретенников поинтересовался, прибыла ли бригада с островов? Пергамент подтвердил, что прибыла и находится теперь на ледоколе «Вальдемарс».

Времени терять было нельзя, и ансамбль песни и пляски принялся грузить театральное имущество на подъехавший грузовик-фургон.

*15:05*

Катер, на котором лейтенант Дармограй и оставшиеся от 71-го истребительного полка техники и механики следовали для погрузки на суда, вынужден был часто менять курсы, направляясь на белые водяные столбы от падения немецких снарядов. Старое поверье гласит, что снаряд не попадает дважды в одно место.



В полученном от штаба КБФ предписании Дармограю и его подчиненным надлежало прибыть на эскадренный миноносец «Славный», который далеко на рейде покачивался на якоре.

Катер направился прямо к эсминцу. Неожиданно между ними встали белые водяные столбы нащупывающих цель снарядов немецких дальнобойных батарей. На глазах у авиаторов «Славный» снялся с якоря и, дав ход, пошел к другому месту стоянки. С мостика пролаяли в мегафон: «К борту не подходить! Ждать команды!»

Захлестываемый волной катер шел за маневрирующим эсминцем, ожидая конца обстрела этого участка рейда.

Наконец со «Славного» дали разрешение подойти к борту.

С мостика приказали: «Старшему подняться на борт!»

Лейтенант Дармограй, поднявшись на мостик, представился капитану 3-го ранга Осадчему. Командир «Славного» выглядел не очень гостеприимно.

— Отсчитайте 12 человек, — приказал он. — Остальных на эсминец «Калинин».

В кают-компании, куда спустился Дармограй, встретивший его старший лейтенант, не называя своей фамилии, сообщил, что сам Дармограй и его подчиненные будут включены в состав постов наблюдения.

— Расставьте своих людей по левому борту от носа до кормы, — сказал старший лейтенант, — и будете наблюдать.

— Что наблюдать? — спросил Дармограй, ошалевший от предыдущих бессонных ночей и страшного напряжения последних дней.

— За минами, — пояснил старший лейтенант и, взглянув на Дармограя, добавил: «Это когда выйдем в море. А пока отдыхайте».

В тепле и уюте кают-компании лейтенант Дармограй сразу размяк. Не успев опуститься в кресло, он сразу же провалился в бездонную пустоту.



15:15

Старшина 2-й статьи Алексей Аврашов внимательно следил, как стрела транспорта «Казахстан» подняла вверх и потащила к горловине трюма любимый «Форд» адмирала Пантелеева.

Аврашов служил шофером при штабе флота. Многие важные лица бросали свои машины прямо на пирсе, даже не уничтожая, как того требовала инструкция. Некоторые, как это сделал Всеволод Вишневский, заставляли своих шоферов сжигать машины или подрывать их гранатами.

Адмиралу Пантелееву свой «фордик» уничтожить или бросать было очень жалко. Собственно, эта машина не принадлежала адмиралу Пантелееву. Она принадлежала штабу КБФ, но адмирал к ней сильно привык. А потому решил доставить ее в Кронштадт. На глазок выбрал транспорт понадежнее. Прямо по секретному списку. В глаза бросился «Казахстан». И транспорт надежный, и капитан – опытнее не бывает. И приказал старшине Аврашову погрузить машину на транспорт «Казахстан» и самому следовать на нем с тем, чтобы вовремя подогнать «фордик» к дверям штаба флота в Кронштадте.

Аврашов подъехал к «Казахстану» в Беккеровской гавани в тот момент, когда вокруг схода стояло столько народа, что нечего было и думать к ним подступиться. Хорошо, что Аврашова сопровождал один из порученцев адмирала капитан-лейтенант Чижов. Они подошли к командному трапу, охраняемому двумя автоматчиками, поднялись на борт, нашли коменданта транспорта и быстро обо всем договорились.

Убедившись, что машина опущена в трюм и надежно принайтована, Аврашов подошел к коменданту и попросил разрешения поспать в его каюте. Все равно тому придется торчать на палубе до конца погрузки. Комендант охотно разрешил. Адмиральские шоферы на флоте всегда пользовались авторитетом не меньше самих адмира-



лов и были известны каждому офицеру. Отправляясь в каюту, Аврашов бросил взгляд на бесконечный поток людей, идущих по трем сходням, переброшенным с «Казахстана» на берег.

15:35

Командир штабной роты зенитного полка лейтенант Петр Абрамичев подумал, что у него уже не хватит сил подняться по сходням на борт «Казахстана». Последнюю неделю рота не выходила из боев, а вчерашний день и утро сегодняшнего слились в один какой-то кровавый калейдоскоп. Полк, расстрелявший прямой наводкой по противнику весь боезапас и подорвавший свои орудия, был брошен в контратаку. Немцы, которые еще в прошлую войну не очень любили воевать штыками, в эту войну не любили этого и того пуще. Поэтому видя, что автоматнo-пулеметным огнем идущих в штыковую атаку русских не остановить, поспешно отступили. Это в итоге дало возможность зенитчикам сняться с позиций и начать отход. А немцев от прежних позиций отрезал артиллерийский огонь кораблей. Им опять приходилось дожидаться темноты.

Зенитчики на шинелях и носилках тащили на транспорт своих раненых. Сам Абрамичев вместе с одним из бойцов тащил на носилках своего раненого политрука Зарубина.

Сгрузив раненых в отведенные для них помещения — в носовой трюм и бункер, — зенитчики не пожелали оставаться без дела. Часть из них влилась в расчеты зенитных орудий и пулеметов транспорта, другие помогали грузить раненых, третьи — какие-то ящики с грозными предупредительными надписями «Не вскрывать!»

У Абрамичева было большое желание повалиться сразу на палубу и поспать хотя бы часик. Но он пересилил себя и поднялся на надстройку судна, где с правого и левого бортов были смонтированы счетверенные пулеметы «Максим».



Весь рейд был окутан дымом. Катера-дымзавесчики, шныряя между кораблей, ставили дымзавесы, прикрывая эсминцы и транспорты, принимавшие людей прямо на рейде.

Со стороны города остроконечные шпили кирх и башен торчали из черной пелены дыма, как горные пики из туч. На шпиле господствующей над городом башни, прозванной «Большой Герман», красным на черном фоне веял флаг СССР.

Где-то очень близко гремели взрывы. Слышалась стрельба.

Из белого дыма химических завес над рейдом, гудя над транспортами и гаванями, пролетали в сторону противника тяжелые снаряды с кораблей и еще не взорванных береговых батарей.

В гаванях был сплошной лес мачт и дымовых труб, извергающих клубы черного угольного дыма, смешивающегося с дымом пожаров и дымом химзавес в совершенно фантастическую картину.

А люди все шли и шли по сходням, заполняя трюмы и палубы.

Абрамичев хотел у кого-нибудь выяснить, когда транспорт уйдет от стенки. Но никто не знал этого. А на ходовой мостик его не пустили.

*16:00*

Старший лейтенант Николай Амелько малым ходом выводил свой «Ленинградсовет» на внешний рейд Таллина. На таких малых ходах корабль-ветеран плохо слушался руля, но, к счастью, матрос-рулевой Базин был виртуозом своего дела, хорошо изучившим капризные повадки «старика».

Еще позавчера старшему лейтенанту Амелько было объявлено, что его ветхое судно предполагается затопить в одной из гаваней Таллина перед эвакуацией, и даже познакомили с командиром группы минеров-подрывников капитаном 3-го ранга Вольским.





Амелько поинтересовался, куда ему выгружать уйму имущества, которое накопилось на судне, служившим с начала августа плавбазой тральщиков и плавказармой морских пехотинцев? Адмирал Ралль задумчиво потербил бородку и отослал старшего лейтенанта обратно с приказом ждать дальнейших распоряжений.

Дальнейшие распоряжения последовали через 10 часов. «Ленинградсовет» решили не уничтожать. Более того, ветхое учебное судно должно было принять на борт все имущество, находящееся на борту несамоходного «Амура», где также накопилась масса всякого минно-трального снаряжения и разной шкиперской номенклатуры, с которой начинается и кончается флот.

Охотников прорываться в Кронштадт на «Ленинградсовете», разумеется, не было. Начальство в разговоре с Амелько отводило глаза, как бы уже считая его и его корабль покойниками.

Но Амелько обрадовался. Жаль было оставлять старика-ветерана немцам даже в подорванном и затопленном виде. Пусть уж затонет на переходе сражаясь, как и подобает ветерану.

Старший лейтенант Амелько, который при назначении командовать «Ленинградсоветом» был крайне недоволен, рассматривая это как чуть ли не крушение своей военно-морской карьеры, сейчас чувствовал к старому учебному судну что-то похожее на нежность, как к родному престарелому дедушке. И даже готов был умереть вместе с ним.

*16:10*

Эрих Руткис – капитан портового буксира «Меднис», стоя на мостике вместе со своим штурманом Эдуардом Казаксом, руководил буксировкой от стенки громады теплохода «Иван Папанин». Буксир, плюясь паром, подавал команды на теплоход резкими гудками, вполне слышными, несмотря на гром взрывов и канонады.



Буксир «Меднис» водоизмещением 84 тонны был построен в 1893 году в Копенгагене под названием «Фремад». В 1931 году буксир был приобретен Латвийской республикой и назван «Иманта», в 1939 году переименован в «Меднис». «Меднис» продолжал служить буксиром Рижского порта, когда в ноябре 1940 года его национализировал Советский Союз вместе со всей Латвийской республикой.

С началом войны, в суматохе первых дней, о находившемся в Риге «Меднисе» просто забыли и он наверняка попал бы в руки немцев, если бы капитан Руткис по собственной инициативе не увел его в Таллин, прихватив на буксир еще и баржу с флотским имуществом.

28 июня «Меднис» вместе со спасательным судном «Нептун» прибуксировал в Таллин торпедированный эсминец «Сторожевой», вся носовая часть которого по вторую трубу была оторвана взрывом. «Меднис» привел в Таллин оставшуюся на плаву кормовую часть эсминца, а затем оттащил ее в Кронштадт для восстановительного ремонта.

Весь июль и август «Меднис» трудился в Таллине, иногда совершая рейсы в проливы архипелага, чтобы оказать то или иное содействие боевым кораблям и транспортным судам, постоянно попадающим там в критическое положение.

Капитан Руткис к русским относился сдержанно, а суть идей большевизма просто не понимал. Трагических последствий потери своей родиной независимости он просто не успел осознать. Но он откровенно не любил немцев и ненавидел нацизм. И готов был сражаться с ними. Руткис даже хотел перейти в военный флот, где он как опытейший судоводитель и штурман мог принести много пользы. Но получил хотя и вежливый, но твердый отказ.

Неожиданно громаду «Ивана Папанина» потащило куда-то в сторону, а между ним и «Меднисом» вырос высокий столб воды от немецкого снаряда. Что было следствием, а что причиной, капитан Руткис так и не понял.



Буксирный конец лопнул, как перерезанный бритвой. Буксир подбросило в воде и повалило на борт. Встречная волна стала сносить «Ивана Папанина» обратно к стенке. Теплоход, подрабатывая машиной, пытался удержаться на месте.

Руткис приказал приготовить новый конец и, отдавая короткие команды рулевому, стал подводить свою корму под высокий нос теплохода.

*16:20*

Капитан Григорий Покидов малым ходом подводил пароход «Алев» к месту у причала, освободившемуся после отвода буксиром «Ивана Папанина». «Алев» был отобран доктором Смольниковым в качестве госпитального судна, и на него был выделен медперсонал: 4 врача, 9 медсестер и 20 санитаров. Весь день пароход принимал раненых на рейде с различных плавсредств, а теперь получил приказ подойти к причалу.

Грузовой пароход «Алев» был построен в Англии в 1909 году и назван «Бромгстроу». С вместимостью в 1446 БрТ, «Алев» имел ход всего 8 узлов, но зато большую автономность. В 1935 году судно было приобретено Эстонией и переименовано в «Алев».

С началом войны «Алев» был переклассифицирован в военные транспорты и получил бортовой номер 511 (ВТ-511).

«Алев» подходил к стенке, отрабатывая задним ходом машиной. Привальный ветер подгонял пароход к причалу. Матрос Сергей Заяицкий спрыгнул на стенку, чтобы принять швартовый конец и на минуту замешкался. На пирсе под холодным дождем вповалку лежали раненые. С ними не было никого, кроме молоденькой медсестры, которая уже была близка к истерике.

*16:30*

Ледокол «Суур-Тылл», важно дымя из своих двух труб, медленно отошел от стенки, направляясь на рейд.



*Художественный  
руководитель, главный  
режиссер театра,  
народный артист  
РСФСР А. В. Пергамент.  
Снимок 1945 г.*

Главный режиссер театра Балтийского флота Александр Пергамент, стоя на палубе в окружении артистов и других работников театра, смотрел на удаляющуюся гавань со смешанным чувством радости и горечи. Он радовался, что в итоге ему удалось вырваться из этого ада и даже спасти большую часть театрального имущества и реквизита. Но, с другой стороны, было больно оставлять этот город, где прошло все становление театра КБФ и его, Пергамента, как художественного руководителя. Именно здесь прошли премьеры поставленных им пьес: «Падь серебряная», «Павел Греков» и «Предложение» Чехова...

Капитан ледокола с трудно произносимой фамилией Тынниссоо радушно поздоровался с актерами, но дал понять, что ни на какие вопросы отвечать не намерен и совсем не разделяет словоохотливость людей искусства. Зато военный комендант ледокола — молодой капитан-лейтенант, не назвавший своей фамилии, сразу дал понять актерам, что не позволит им бездельничать на судне в боевых условиях.

Выяснив, что старшим среди артистов является Пергамент, капитан-лейтенант обратился к нему:

— На нашем ледоколе, — сказал он, — кроме вашей театральной команды, военных нет. Назначаю вас, товарищ старший политрук, ответственным за порядок на корабле. А теперь постройте своих людей.



Переписав фамилии всех актеров, капитан-лейтенант стал объяснять их новые обязанности. Одни вошли в посты наблюдения за затемнением, другие должны были наблюдать за небом и горизонтом. Технические работники театра – краснофлотцы и старшины – были зачислены в аварийные группы. Наиболее многочисленную группу составили наблюдатели за минной опасностью.

– Вы представляете себе, что такое минная опасность? – спросил капитан-лейтенант. – Установите наблюдение за морем. Вот вам схема. В ней указано, где должны стоять краснофлотцы и старшины и в каком секторе должны вести наблюдение. В каждой вахте определите старшего из самых ответственных товарищей.

– А какая она, мина-то? – спросил кто-то из актеров.

– Рогатая и круглая, – впервые улыбнулся капитан-лейтенант.

«Суур-Тылл» уходил все дальше от берега к острову Найссаар. Причалов уже не было видно за сплошной пеленой черного дыма. Зато очень хорошо был виден берег острова и пирс, у которого стоял крупный транспорт. Ледокол прошел мимо него. На корме транспорта все могли прочесть его название – «Найссаар». «Как интересно, – подумал Пергамент, – у острова Найссаар стоит транспорт “Найссаар”».

*16:45*

Капитан Калью имел приказ принять на борт своего парохода «Найссаар» гарнизон острова с одноименным названием. Сначала из-за путаницы в приказах к острову подошел транспорт «Тобол», но его вскоре куда-то отозвали и соответствующий приказ был отдан «Найссаару». Видимо, в штабе КБФ у кого-то было сильно развито чувство символики.

Пароход «Найссаар» грузоподъемностью 1892 Брт был построен в Англии в 1911 году и назван «Форт Кастл». Под английским флагом судно участвовало в Первой мировой войне, обеспечивая действия британс-



кого флота в Дарданелльской операции и Адриатическом море. В 1933 году пароход был куплен Эстонией и получил свое нынешнее название.

Национализированный Советским Союзом после аннексии Эстонии, «Найссаар» с началом войны был мобилизован, перекрашен и получил бортовой номер 584 (BT-584).

Пароход совершил несколько рейсов из Таллина в Ленинград, вывозя из Прибалтики запасы продовольствия, доставлял пополнение на Ханко и острова архипелага, избегая, как и в прошлую войну, мин и торпед с подводных лодок и катеров противника.

Стоя у причала, капитан Калью терпеливо ждал. Часть гарнизона острова грузилась на борт, часть – еще вела бой. Оглушительно гремели орудия береговых батарей. С ними сливался рокот взрывов от подрываемых на острове зданий, построек и складов. С разных сторон острова в свинцовое небо поднимались клубы дыма.

С мостика «Найссаара» был хорошо виден маневрировавший неподалеку крейсер «Киров», чьи орудия каждые двадцать секунд гремели залпами, посылая снаряд за снарядом в сторону агонизирующего города.

*17:05*

Главстаршина Глеб Веретенников, обеспечив со своей бригадой песни и пляски погрузку театрального имущества на ледокол «Суур-Тылл», пытался добраться до Минной гавани на «пикапе», полученном от Александра Пергамента.

Но машину вскоре пришлось бросить. Дороги были забиты колоннами войск, автомашинами, повозками и даже тракторами. Веретенников со своей группой решил дальше пробираться пешком, что тоже было в такой толчее совсем нелегко. В гавани же артисты никак не могли отыскать «Виронию», а когда нашли, то ужаснулись от количества людей, набившихся на пароход. Все помещения уже были набиты битком. Люди, чуть ли не впри-



тык друг к другу стояли и сидели на верхней палубе, на надстройке и даже в спасательных шлюпках.

Кое-как нашли место на верхней палубе. Хлестал холодный дождь, штормовой северо-восточный ветер приносил на пароход дым и гарь пожарищ.

Неожиданно громкоговоритель корабельной трансляции проревел металлическим голосом: «Главстаршине Веретенникову подняться на мостик! Повторяю: главстаршине Веретенникову подняться на мостик!»

Не поверив сначала своим ушам, но потом поняв, что речь идет именно о нем, главстаршина поднялся на мостик, где его встретил командир «Виронии» капитан 3-го ранга Ростик.

— Выделите из своей бригады трех краснофлотцев, — приказал Ростик, — для выполнения особого задания в распоряжение батальонного комиссара Бусыгина. Он ждет людей у главной конторы порта.

Батальонный комиссар Бусыгин «курировал» от Политуправления КБФ всю культурно-просветительную деятельность на флоте: театры, ансамбли и, конечно, печать.

Взяв двоих певцов из своей бригады, Веретенников побежал к конторе порта. Здание горело, но у его входа стоял батальонный комиссар Бусыгин. Главстаршина доложил о прибытии и услышал в ответ:

— Давай-ка назад, Веретенников. И пришли шофера! Позарез нужен!

Веретенников побежал обратно на «Виронию». Шофер Михаил Ткачев страшно обрадовался. Он почему-то решил, что батальонный комиссар Бусыгин будет прорываться из Таллина на автомашине. А это значит, что не придется идти морем: Ткачева очень сильно укачивало.

Промокшие и продрогшие артисты ансамбля устроились под вентиляционным раструбом у дымовой трубы, посадив в середину балерин: Машу Григорьеву и Таню Дандрэ.



С высоты надстройки открылся вид оставляемого Таллина. Дым пожаров поднимался к Вышгороду, к небу, стлался над городом. По рейду сновали эсминцы, на ходу стреляя из орудий по берегу. Глухо бухал главный калибр крейсера «Киров». На рейде тут и там поднимались белые султаны разрывов.

17:10

Уставший, перепачканный грязью и кирпичной трухой военный корреспондент Михайловский возвращался на «Виронию» вместе с корреспондентом «Комсомольской правды» Тарасенковым и поэтом Инге. Попав под огонь партизанского пулемета у здания типографии газеты «Красный Балтийский флот», писатели во главе с Всеволодом Вишневским дворами перебрались на соседнюю улицу, потом на какую-то другую, где попали в руки блокпоста НКВД, развернутого у импровизированной баррикады.

Журналисты надеялись, что присутствие среди них столь известной личности, как Всеволод Вишневский, избавит их от всех проверок и подозрений, естественных в городе, находящемся на осадном положении. Однако старшему поста – приземистому человеку с раскосыми азиатскими глазами и тремя кубиками на синих петлицах НКВД – фамилия Вишневского не говорила ровным счетом ничего. А уж остальных – тем более.

Он потребовал у задержанных и документы, и предписания и долго изучал их, натужно шевеля губами. Как выяснилось, командир поста оказался казаком и по-русски читал с трудом. Михайловский нервничал. Недалеко от блокпоста лежали три трупа в форме красноармейцев. Возможно, они погибли от случайного снаряда, а возможно, потому, что командир поста имел очень широкие полномочия. Вишневский, столкнувшись с подобным обращением, сразу сник и приуныл.

Наконец, командир поста прочел все, что ему предъявили, приложил руку к буденовке и сказал: «Проходите!»





В Минной гавани царил еще больший хаос и суматоха, чем несколько часов назад. Видимо, штаб КБФ имел только приблизительное представление о количестве войск, державших столь продолжительное время оборону города. Войска прибывали и прибывали. И конца им не было видно. Помимо солдат и матросов по гавани металась какие-то группы гражданских лиц, женщины с детьми на руках, громко кричащие в поисках кого-то. Груды каких-то узлов и чемоданов. На всех лицах испуг и отчаяние. Ужас внушают и темно-серые громады транспортов. Многие военные и гражданские, видимо, вообще никогда не были на кораблях, а если и надеялись познакомиться с морем в своем первом плавании, то уж, конечно, не при подобных обстоятельствах. Горящие здания, взрывы падающих близко снарядов, гром канонады, крики тысяч людей – все это создавало атмосферу какой-то еще небывалой катастрофы...

Всеволод Вишневский, удрученный тем, что казах из НКВД ничего о нем не слышал, отправился искать катер, который бы доставил его на лидер «Ленинград». Михайловский с остальными стал пробираться через толпу к «Виронии».

Неожиданно, к своему большому удивлению, он столкнулся на причале с председателем Совнаркома Эстонии Иоганнесом Лауристином. Глава правительства Эстонской ССР был одет в синий плащ и лыжную шапочку с длинным козырьком. За плечами у него был набитый вещами рюкзак. Он и сопровождающие его несколько человек – не то телохранителей, не то работников его аппарата – выглядели несколько растерянными. Михайловский знал Лауристина, а потому остановился и стал выяснять что случилось.

– Мне рекомендовали в штабе флота, – сказал Лауристин, – идти на ледоколе «Суур-Тылл». Мы пришли как нам было сказано, но ледокол уже ушел.

В голосе главы эстонского правительства звучали обида и досада.



– А почему вы не хотите пойти на «Кирове»? – спросил Михайловский.

Он сам пытался получить место на «Кирове», но ничего из этого не вышло. Но одно дело корреспондент, пусть даже известный, другое дело – глава правительства, пусть даже марионеточного.

Лауристин замылся, но выражение его лица показывало, что как раз на «Кирове» он идти не хочет. Не хотел он и искать катер, который бы мог его доставить на «Суур-Тылл».

– Нет, – сказал председатель Совнаркома. – Я хочу вместе со всеми нашими. Я пойду на «Володарском».

На «Володарском», как известно, намеревался идти уполномоченный ЦК ВКП(б) и Совнаркома СССР по Эстонии Бочкарев со своей свитой. Видимо, именно его и имел в виду Лауристин, говоря «я хочу быть вместе со всеми нашими».

Михайловский пожал плечами. Пожелав Лауристину встретиться в Ленинграде, корреспондент стал пробираться на «Виронию».

17:25

Машинный турбинист эскадренного миноносца «Калинин» Иннокентий Дубровский, пристроившись у светового люка машинного отделения, вырубал прокладки к антикварному компрессору фирмы «Уайтхед», который стоял на эсминце еще со времен его строительства в Первую мировую войну.

Дивизион «новикив» был выведен из Купеческой гавани, где уже было опасно оставаться из-за ураганного обстрела, в Минную гавань. При этом «Калинин» умудрился намотать себе на винты обрывок сети бокового заграждения. К счастью, водолазы быстро очистили винты, и эсминец, чуть запоздав, перешел на новое место. «Артем» и «Володарский» стояли рядом с «Калининым» кормами к стенке.



О предстоящем выходе в море знали уже все, и на эсминцах царила суета. Везде что-то грузили. На «Волodarский» солдаты НКВД весь день таскали какие-то ящики и коробки, а капитан 3-го ранга Фалин лично сходил на стенку и рапортовал каким-то важным пассажирам, прибывающим на эсминец, а затем провожал их куда-то в нижние помещения корабля, быстро выскакивая оттуда с красным лицом и ошалевшими глазами.

На «Калинин» матросы, матерясь, затаскивали мотоцикл с коляской, принадлежавший адмиралу Раллю. Сам адмирал в кают-компании проводил какие-то бесконечные совещания.

Никуда не отвлекали только машинную вахту, в которой нес службу краснофлотец Дубровский. Он любил флот и любил свое дело, получая даже удовольствие от нахождения во 2 машинном отделении эсминца, где его обязанностью было обеспечение работы вспомогательных механизмов – компрессоров и насосов: конденсатного, циркулярного и масляных.

Призванный на флот из Горького Дубровский после окончания Машинной школы в Кронштадте попал на эсминец «Карл Маркс», на котором и встретил войну.

Он чудом уцелел, когда в начале июля «Карл Маркс», погнавшись за померещившейся командиру подводной лодкой, подорвался кормой на магнитной мине и с поврежденной кормовой частью был отбуксирован на Морзавод в Кронштадте для ремонта.

Он уцелел и второй раз, когда немецкие самолеты настигли 8 августа «Карл Маркс» в бухте Локса и утопили его. Доставленные в Таллин на борту спасательного судна «Аметист» моряки «Карла Маркса» сразу же были брошены в мясорубку сухопутного фронта.

Исключение было сделано для Дубровского и еще нескольких машинистов – представителей наиболее сложных специальностей БЧ-5. Дубровский был направлен на эсминец «Калинин» как специалист по компрессорам для торпедных аппаратов. Эта специальность почему-то все-



гда считалась наиболее важной на эсминцах, хотя случай применить торпедное оружие им еще не предоставлялся. И не предоставится уже никогда, но этого еще никто не знал.

На «Калинине» Дубровский еще не успел ни с кем толком познакомиться, а тем более подружиться, проводя фактически круглые сутки в машинном отделении. Иногда даже там засыпая. Бывалые матросы не любили спать в кубриках. Из кубриков было почти невозможно выбраться при внезапном подрыве эсминца на mine или прямом попадании авиабомбы. А потому без всякого раздражения предоставляли жилые помещения раненым и пассажирам.



*Краснофлотец  
Иннокентий Дубровский —  
человек, трижды  
возвращенный могилой*

**17:40**

Не успел старший сержант Амелько встать на якорь на внешнем рейде Таллина, как его сигналом вызвали в штаб минной обороны, который в данный момент находился на эсминце «Калинин».

Пришлось возвращаться на катере в Минную гавань и ушедшая было вдаль картина пожаров и толчеи на причалах остатков разбитых частей снова со всей своей кошмарностью надвинулась на Амелько.

В кают-компании «Калинина» Амелько застал контр-адмирала Ралля, его начальника штаба капитана 1-го ранга Александрова, командира «Калинина» капитана 3-го ранга Стасова и еще нескольких незнакомых ему офицеров.



Предложив Амелько сесть, адмирал Ралль поинтересовался, не сможет ли «Ленинградсовет» взять на буксир два катера «каэмки», не имеющих хода. «Бросать жалко. Они нам еще как пригодятся».

Амелько согласился, хотя подобная буксировка еще уменьшит и так черепашую скорость «Ленинградсовета». Но было совершенно очевидно, что его вызвали не для этого. Приказ о буксировке катеров можно передать семафором или прожектором.

Суть дела заключалась в том, что пока старший лейтенант Амелько выводил «Ленинградсовет» из гавани на рейд, в штабе минной обороны кому-то пришло в голову сделать «Ленинградсовет» лоцманским судном первого конвоя, а следовательно, и всех остальных, поскольку все четыре конвоя должны были по плану операции следовать по протральной полосе одной кильватерной колонной друг за другом.

Лоцманом 1-го конвоя был назначен старший лейтенант Борис Шанько – бывший штурман лоцманской службы БГМК, призванный с началом войны в КБФ. С началом обороны Таллина Шанько успел провести из Таллина в Кронштадт и обратно три конвоя.

Капитан 1-го ранга Александров вручил старшим лейтенантам Амелько и Шанько, которых тут же представили друг другу, кальку, на которой был проложен маршрут перехода. Маршрут по диагонали пересекался огромным минным заграждением, перекрывающим Финский залив от мыса Юминда-Нина до опушек шхер. Заграждение было очень густым и достигало ширины 7–10 миль. Лоцманский фарватер проходил южнее этого заграждения. Говоря профессиональным языком, южнее Зюйдовой вехи у мыса Юминда-Нина. Старший лейтенант Шанько недоумевал, почему нельзя вести конвой курсом южнее этой вехи?

– Нельзя и все, – ответили ему в штабе.

Что касается старшего лейтенанта Амелько, то он понял все очень быстро. Сама по себе лоцманская провод-



ка в таких условиях превращается в абсурд, а «Ленинградсовет», которым, разумеется, никому не жалко пожертвовать, превращается в минопрорыватель.

Но он ничего не сказал, а только ответил: «Есть, товарищ адмирал».

– Но вы меня поняли? – спросил Ралль.

– Так точно, – ответил Амелько, хотя не понял ничего, кроме чьего-то желания утопить первым именно «Ленинградсовет».

Возвращаясь на судно вместе с Шанько, Амелько первый раз подумал о том, что нет ли в приказе адмирала Ралля скрытого смысла? Не желает ли адмирал, чтобы «Ленинградсовет», будучи лоцманским судном, сам пошел бы курсом южнее Зюйдовой вежи и увлек за собой на свободный от мин фарватер остальные транспорты?

Когда офицеры вернулись на «Ленинградсовет», северо-восточный ветер достиг уже штормовой силы. Стоявшее на якоре старое учебное судно нещадно раскачивало и сносило в сторону берега. Пришлось сняться с якоря и отойти немного к северу – в водное пространство между островами Найссаар и Аэгна, где было немного поспокойнее. Вскоре туда стали подтягиваться и другие суда, закончившие погрузку.

17:55

Евгений Субботин – капитан спасательного судна «Сатурн» – взрыва не слышал, но увидел, как стрела огромного плавкрана, возвышающегося над Купеческой гаванью, отделившись от корпуса, страшно и сверхъестественно на какое-то мгновение зависла в воздухе, а затем, подняв смерч воды и ила, упала в бухту. Немецких самолетов в воздухе не было. Штормовая погода и низкая облачность надежно прижала их к стоянкам на полевых аэродромах. Видимо, кран подорвали.

«Сатурн» стоял у потопленного накануне транспорта «Луначарский», снимая с него ценное навигационное оборудование и пулеметы. В кормовую часть паро-



хода угодило сразу несколько немецких бомб. Он сразу погрузился кормой, а затем повалился на борт. Погибли 7 моряков из его экипажа. Это было очень досадно, поскольку «Луначарский» был одним из самых крупных транспортов (3648 БрТ), и на него очень рассчитывало командование при эвакуации.

Теперь спасателям с «Сатурна» предстояло спешно снять с погибшего транспорта, почти загоревшего бухту Копли-Лахт, наиболее ценное оборудование.

Именно этим «Сатурн» занимался с первых дней войны.

Спасательное судно «Сатурн» водоизмещением в 800 тонн было построено по заказу ЭПРОНа на Балтийском заводе в Ленинграде совсем недавно – в 1940 году, и оснащено самым современным на то время оборудованием.

С началом войны «Сатурн» был мобилизован флотом и не было ни дня, чтобы «спасатель» и его экипаж оставались без дела. «Сатурн» помогал буксировать поврежденный крейсер «Максим Горький»; оттаскивал в Таллин эсминец «Страшный», потерявший корму от попадания авиабомбы; снимал экипаж и оборудование с подорвавшегося на mine эсминца «Статный»; первым пришел к месту гибели «Сердитого» – два снятых с «Сердитого» пулемета ДШК установили у себя на мостике; снимал экипаж и вел демонтаж навигационного и артиллерийского оборудования на разбитом бомбами эсминце «Карл Маркс»; спасал экипажи потопленных транспортов, перевозил беженцев, занимался всеми видами буксировки.

Приданный по плану прорыва 1-му конвою спасатель «Сатурн» получил четкие инструкции от адмирала Ралля по поводу своих обязанностей по пути из Таллина в Кронштадт: буксировка поврежденных кораблей и судов, спасение людей из воды и снятие их с погибающих транспортов и, по возможности, передача их на другие корабли и суда.



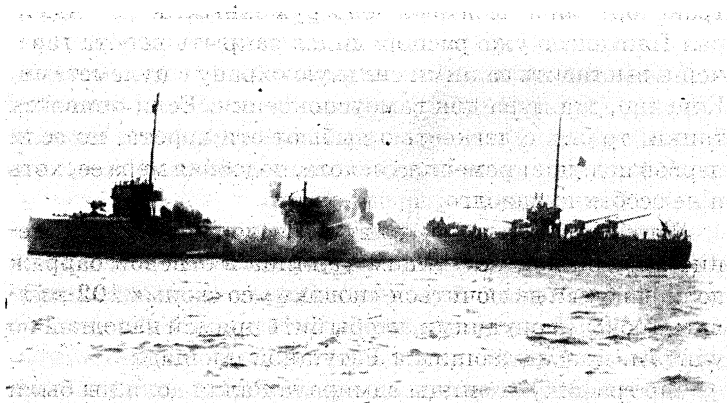
Капитан Субботин был спокоен. С начала войны ему и его экипажу ничем другим заниматься не приходилось.

Оглушительный взрыв заставил всех вздрогнуть на мостике спасательного судна. Еще один кран дико и неестественно повалился на бок.

В гаванях полным ходом шли подрывные работы.

18:15

Флагманский артиллерист ОЛС капитан 2-го ранга Сагоян в кают-компании эскадренного миноносца «Артем» собрал совещание командиров и артиллерийских офицеров дивизиона «новиков». В тесном помещении кают-компании собрались все: командир «Калинина» капитан 3-го ранга Стасов и управляющий огнем лейтенант Атаманюк, командир «Артема» старший лейтенант Сей и его артиллерист лейтенант Дицкий и старший лейтенант Попик – управляющий огнем эсминца «Володарский». Отсутствовал только командир «Володарского» капитан 3-го ранга Фалин, занятый размещением на эсминце высокопоставленных пассажиров. Не успел он разместить на «Володарском» уполномоченного ЦК Бочкарева со свитой и багажом, как на эсминце прибыл со всем своим окружением предсовнаркома ЭССР Лаурис-



Эсmineц «Володарский»





тин, а затем Председатель Президиума Верховного Совета ЭССР Варес...

Капитана 3-го ранга Фалина не было на совещании, но зато на нем присутствовал капитан 2-го ранга Сидоров, командир дивизиона «новики», исключительно знающий, мужественный, но очень скромный и незаметный человек, чьи уставные обязанности фактически исполнял адмирал Ралль, которого на совещании также не было.

Капитан 2-го ранга Сагоян, который собрал это совещание, чтобы поставить перед офицерами новую боевую задачу, был несколько подавлен, поскольку владел информацией в гораздо большем объеме, чем строевые корабельные офицеры. Обстановка ухудшилась до предела. Немцы ворвались в город с южного и юго-восточного направлений, отрезав многие отходящие части от гавани. Группы автоматчиков противника пробились уже непосредственно к Ратуше. А между тем, пока еще удалось погрузить на суда не более половины личного состава, и, судя по всему, вывезти всех из Таллина вряд ли удастся.

Сейчас существует реальная опасность, что немцы, имея проводников среди местного населения, смогут неожиданно появиться прямо на причалах, еще занятых транспортом и тысячами непогруженных людей. Адмирал Пантелеев уже распорядился закрыть ворота гаваней и выставить за ними сильную охрану с пулеметами. Конечно, эта мера для самоуспокоения. Если появятся танки, то они с легкостью выбьют эти ворота, но если первой подойдет немецкая пехота, подобная мера ее, хоть и не особенно надолго, но задержит.

Чтобы еще на какое-то время задержать продвижение противника по улицам Таллина в огневой барраж должны были включиться «новики» со своими 102-миллиметровыми орудиями, чтобы бить прямой наводкой по улицам, примыкающим к Ратушной площади.

По графику эсминцы адмирала Ралля должны были выходить на рейд не позднее, чем через два часа. Теперь



им придется задержаться для проведения этой, ранее не предусмотренной, артподготовки.

Руководить огнем будет сам Сагоян с эсминца «Артем». На нем он решил и идти до Кронштадта.

Получив указания, командиры эсминцев и их артиллеристы разошлись по своим кораблям.

Эсминцы вибрировали и дрожали от проворачиваемых машин, выкидывая из своих стройных труб потоки раскаленного воздуха.

Боевые ветераны дрожали от возбуждения, чувствуя, что грядет их последний бой.

*18:30*

«Отдать кормовые!» – скомандовал капитан плавбазы «Серп и Молот» Андрей Тихонов, стараясь перекрычать грохот разрывов. У брашпильей находился старпом Георгий Абросимов, руководя выборкой якорей.

Вся верхняя палуба «Серпа и Молота» была занята лежащими и сидящими солдатами, еще не пришедшими в себя от ожесточенных боев на окраинах города. Прямо из пекла передовой их повели на погрузку. Многие, не обращая внимания на взрывы и канонаду, спали как убитые ничком на палубе под проливным дождем.

Трюмы судна были забиты машинами, тракторами, оборудованием судоремонтного завода, листами стали, кислородными баллонами.

Огромная плавмастерская величественно разворачивалась в Минной гавани с помощью двух портовых буксиров «КП-6» и «С-101».

По размерам этот плавучий завод с цехами, включая литейный, разнообразными мастерскими и бездонными складами превосходил только крейсер «Киров», значительно, впрочем, уступая ему по стоимости и значению. Храня в своем мощном корпусе и шести тысячах тонн водоизмещения память о глобальной океанской стратегии, загубленной русско-японской войной, нестареющая «Ангара» выходила на рейд огромным призраком ушедшей навсегда эпохи.



Четыре 45-миллиметровых зенитных орудия, два пулемета ДШК и два «Максима» уставились стволами в низкие тучи, готовые открыть огонь. Штормовой ветер и крутая волна пока еще не в силах были раскачать это величественное судно.

«Серп и Молот» был назначен следовать в 1-м конвое за малыми тральщиками типа «Ижорец». Но если бы кто-нибудь в штабах думал о будущем флота, «Серп и Молот» следовало поставить либо впереди «Кирова», либо даже вместо него под прикрытие базовых тральщиков и мощного зенитного огня боевых кораблей, ибо крейсера очень быстро стареют, почти не принося пользы даже в среднем возрасте, а океанские плавмастерские приносят флоту огромную пользу в течение многих десятилетий и фактически бессмертны. Но никто тогда не понимал этого.

18:45

В помещении, занимаемом на «Виронии» писателями и журналистами, неожиданно для всех снова появился батальонный комиссар Бусыгин. Осмотрев пишущую братию удивленным взглядом и убедившись, что здесь находится практически вся редакция газеты «Красный Балтийский флот», комиссар закричал:

– Вы что, с ума посходили! А если потопят «Виронию», кто газету выпускать будет?! Немедленно рассредоточиться по другим кораблям!

И приказал Николаю Брауну, Марку Гейзелю, Юрию Инге и Евгению Соболевскому перейти на ледокол «Кришьянис Вальдемарс». Все четверо подчинились с большой неохотой. «Вирония» казалась воплощением безопасности. Как-никак штабное судно, на котором следует добрая половина офицеров штаба КБФ и весь штабной архив. Это представлялось синонимом непотопляемости.

38-летний Николай Браун был самым старшим в этой группе писателей и поэтов. Самым младшим был 32-лет-



ний Марк Гейзель. Особенно известным среди них был поэт Юрий Инге. Инге был призван на флот и служил в бригаде торпедных катеров, будучи одновременно корреспондентом бригадной многотиражки «Атака». Участвовал в войне в Финляндии, часто высаживаясь на занятые противником побережье вместе с первой волной десантов. Он был человеком своего времени, полным революционного романтизма. «Нам жизнь борьбу предсказывала с детства», – писал он в одном из предвоенных стихотворений. Но наибольшую известность Юрий Инге получил 22 июня 1941 года, когда по ленинградскому радио несколько раз было передано его стихотворение «Война началась!», написанное поэтом по заказу радио почти за три месяца до начала войны на волне военной истерии, бушующей в стране.

Находясь в Таллине все два месяца его обороны, Юрий Инге редактировал сатирические плакаты из серии «Бьем!». В сатирическом разделе газеты «Красный Балтийский флот» «Полундра» постоянно присутствовал придуманный им герой – матрос Митя Клотик. Его стихотворение «Боевой листок» обошло многотиражные газеты всех фронтов. Но, видимо, события первых месяцев войны, проходившие совсем не так, как представлял их себе на волне своего восторженного романтизма поэт в стихотворении «Война началась!», где советские корабли и танки с первых же минут войны развернули глобальное наступление на Германию, смяв вермахт и кригсмарине, оказали сильное влияние на настроение Инге. Старые друзья не узнавали его. Поэт стал замкнутым, держался отчужденно и уже почти не шутил.

Когда Николай Браун и остальные писатели спустились в нижние помещения ледокола, Инге остался на верхней палубе – мрачный, отчужденный и задумчивый.

Позднее Николай Браун скажет, что Инге, видимо, предчувствовал свой близкий конец...

Николай Браун, спустившись в кают-компанию ледокола, к своему удивлению обнаружил там известную



артистку театра КБФ Валентину Богданову и ее мужа – руководителя концертной бригады Мирского, одетого во флотскую форму с нашивками политрука. Большая концертная бригада была вчера вечером на каком-то буксире доставлена из городка Кууре-Сааре на острове Сааре-маа. С начала войны бригада успела побывать на Ханко и во многих гарнизонах архипелага.

Все артисты, к удивлению Брауна, были настроены очень оптимистично. Через сутки они уже будут в Ленинграде!

Смеющиеся миловидные женщины подняли настроение Николаю Брауну.

На ледоколе, хотя и было много народа, но не было такой тесноты и скученности, как на «Виронии». Да и выглядело все гораздо добротнее и крепче, чем на бывшем круизном лайнере.

19:00

Капитан 2-го ранга Нарыков пытался держать «Сметливый» на месте, подрабатывая машинами. Матросы вывалили за борт парадный трап. К эсминцу с левого борта подходил катер, наполненный важными пассажирами, которым штаб флота определил следовать из Таллина на эскадренном миноносце «Сметливый». Старпом эсминца старший лейтенант Климов встал у трапа, держа руку у козырька фуражки.

Первым на палубу эскадренного миноносца ступил нарком внутренних дел ЭССР Кумм. Он был мрачен. В Ленинграде ожидалась встреча с Берией, и Кумм справедливо полагал, что она не обещает ему ничего хорошего.

Вслед за Куммом по трапу поднялся его заместитель Гульст, а за ним – политический руководитель армии и военного министерства Эстонии (было и такое!) Пауль Кээдро. Следующим на «Сметливом» появился последний из секретарей ЦК компартии Эстонии, еще не сбежавших к немцам, Каротамм. Эстонцы дисциплинированно и молча проследовали в отведенные для них каюты. Все



были при тяжелых портфелях и саквояжах. На другом катере подвезли целую кучу каких-то коробок и чемоданов, которую матросы сгрузили в командную баню, а у входа выставили часового.

Затем на палубу «Сметливого» стали грузиться зловещие чины военного трибунала Таллина, отправившие на тот свет военных и гражданских моряков не меньше, чем бомбы и мины противника: председатель военного трибунала генерал-майор юстиции Колпаков, утвердивший только в Таллине 1875 смертных приговоров; член коллегии военного трибунала бригадный комиссар Акимов, приговоривший к расстрелу среди прочих и моряков «Атиса Кронвалдса»; дивизионный юрист Дорман и еще пятеро членов трибунала. Они поднимались по парадному трапу «Сметливого» с чувством выполненного долга. Им не пришлось маяться на причалах и штурмом брать сходни транспортов. Их организованно доставили на катер, а затем на эсминец. Правда, в Ленинграде их упрекнули, что они плохо выполняли свои обязанности в Таллине. Расстреляй они больше, может быть и город дольше бы продержался.

Следуя по палубе «Сметливого», военюристы настроженными глазами искали на рейде буксиры, на которые заблаговременно были погружены их мебель, машины и прочее имущество, благоприобретенное в еще недавно буржуазной Эстонии.

Последним на эсминец прибыл командир дивизиона капитан 2-го ранга Солоухин. Он поднялся на мостик, выслушал рапорт Нарыкова и приказал поднять на мачте свой вымпел. Он также решил следовать на «Сметливом».

С мостика эсминца хорошо были видны красивые башни, соборы и кирхи Таллина, охваченные огнем и дымом. Почти весь день «Сметливый» вел огонь по прорвавшимся в город немецким войскам, выпустив более 200 снарядов.

Разгулявшаяся волна мешала артогню. Посоветовавшись с Солоухиным, Нарыков решил временно отве-



сти эсминца под защиту острова Найссаар. Раскачиваясь с борта на борт, «Сметливый» стал разворачиваться, чтобы взять курс к острову, когда с мостика увидели еще один катер, мотающийся на волне в туче брызг и пены.

— На эсминце! — закричали с него. — Примите людей! Тонем!

Катер захлестывало волной и он еле держался на плаву.

Не останавливая корабль, Нарыков приказал вывалить шторм-трапы. На палубу вскарабкались 22 мокрых до нитки человека. Это оказались офицеры аэродромной службы 10-й авиабригады и команда катера.

Следующим ударом волна перевернула катер, закружила в водовороте, еще раз на мгновение выкинула на поверхность и утащила на дно.

19:15

Капитан 2-го ранга Спиридонов вел свой эсминца «Яков Свердлов» в широкий пролив между островами Найссаар и Аэгна. Встречная волна захлестывала полубак эсминца, брызги долетали до мостика.

Весь сегодняшний день капитан 2-го ранга Спиридонов ожидал прибытия на корабль командующего флотом. Он привел «Яков Свердлов» в Минную гавань и ошвартовался у стенки за кормой «Пиккера».

Через некоторое время приехала машина, с которой несколько краснофлотцев с «Пиккера» под командованием главстаршины сгрузили личные чемоданы адмирала Трибуца, что служило еще одним подтверждением намерения командующего КБФ поднять свой флаг на лю-



*Командир дивизиона эсминцев капитан 2-го ранга С. Д. Солоухин. Фото 1943 г.*



бимом эсминце «Яков Свердлов». В конце концов, это был единственный корабль, которым адмиралу Трибуцу приходилось в своей жизни командовать.

Томительно текло время, а командующего все не было. «Пиккер» то куда-то уходил со своего места, то его было видно стоящим на якоре на рейде, то он снова возвращался на свое место. Но Трибуц все не прибывал.

Наконец, пришло распоряжение выводить «Яков Свердлов» из гавани к острову Найссаар – на внешний рейд Таллина. Командующий принял решение руководить переходом с крейсера «Киров», а «Яков Свердлов», согласно утвержденной диспозиции главных сил, должен прикрывать флагман со стороны левого борта.

Капитан 2-го ранга Спиридонов испытывал по этому поводу смешанное чувство удовлетворения и досады.

Присутствие командующего флотом на борту любого корабля всегда создает лишние хлопоты и напряжение у всего экипажа, в первую очередь у командира. Но, с другой стороны, разве это не огромная честь командовать флагманским кораблем флота во время такого перехода, который предстоит завтра? Тем более, что после переоборудования в штабной корабль в 1940 году на эсминце был развернут современный и мощный узел связи и управления. И, конечно, с «Якова Свердлова», не очень заметного эсминца, командовать таким количеством боевых кораблей и транспортов было бы куда надежней, чем с «Кирова», который наверняка немцы будут бомбить на всем пути от Таллина до Кронштадта. Да и в Кронштадте наверняка тоже...

Эсминец уменьшил ход, войдя в водное пространство между островами. Там на якоре уже покачивалось более двух десятков различных судов и боевых кораблей. С другой стороны, за небольшим мыском, также торчал часток мачт и труб.

Капитан 2-го ранга Спиридонов перевел телеграфы на «Стоп» и приказал отдать якорь. Хотя здесь, между островами, волна была гораздо меньше, но все-таки дос-





таточно большой, чтобы нещадно мотать тонкий, как веретено, корпус бывшего «Новика», вздымая его вверх и вниз и бросая с борта на борт.

19:35

Капитан парохода «Элла» Лепни с тревогой смотрел на выбитые в рубке стекла – результат взрыва немецкого снаряда, когда пароход принимал раненых в Купеческой гавани. Пароход отошел на рейд, где, стоя на якоре, продолжал прием раненых и здоровых, словом, всех, кого подвзоили баржи и катера.

Пароход «Элла» грузоподъемностью 1523 БрТ был построен в Швеции в 1904 году и назван «И.Д.С.А-дольф». В 1937 году судно было приобретено Эстонией, а в 1940 году вместе с Эстонией национализировано.

С началом войны пароход был мобилизован, обращен в военный транспорт с присвоением бортового номера 530 (ВТ-530) и передан в распоряжение КБФ.

«Элла» совершила несколько рейсов на Ханко и острова Моонзундского архипелага и даже однажды, впрочем безуспешно, использовалась командованием в качестве судна-ловушки.

В Таллине доктор Смольников приказал приспособить пароход под плавгоспиталь, выделив для сопровождения раненых 3 врачей, 4 медсестры и 6 санитаров. Это было явно недостаточно, поскольку на 19:00 пароход уже принял 693 раненых и 212 военнослужащих армии и флота из самых разных частей. Итого: 905 человек, набитых в трюмы и между палубами.

Раненые продолжали прибывать, но их уже регистрировали не столь тщательно, поскольку проблемой было их размещение. У молчаливых эстонцев из команды «Эллы» не хватало духу гонять обратно в гавань или к другим транспортам катера и лихтеры с ранеными, которых накрывало волной, кружило как щепки в водоворотах, бидо кранцами о борта транспортов, в то время как раненые страшными неподвижными куклами лежа-



ли в их грузовых отсеках в мокрых, пропитанных морской водой бинтах.

19:50

Капитан-лейтенант Григорий Мигула – командир спасательного судна «Нептун», – стоя на качающемся мостике, давал команды на руль, пытаюсь подхватить на буксир лагом баржу с ранеными, которая дрейфовала, грозя ежесекундно перевернуться под ударами волн.

Баржу тащил на буксире какой-то рейдовый катер. Очередным ударом волны конец оборвало, катер унесло куда-то в сторону, баржу накренило и понесло к берегу.

С «Нептуна» кинули на баржу спасательный конец, но, видимо, на барже были только раненые – никто конец не принял.

Дав задний ход, Мигула снова подвел спасатель к вздымающейся барже и на нее спрыгнул с «Нептуна» матрос Дорошенко, таща за собой трос, который он ловко накинул на ржавые и покосившиеся кнехты баржи. На «Нептуне» завернули конец троса на шпиль и стали подтягивать баржу к борту...

Спасательное судно «Нептун» – однотипное с «Сатурном» – было также построено на Балтийском заводе в Ленинграде в 1940 году для ЭПРОНа и мобилизовано флотом с началом войны. В отличие от «Сатурна» на «Нептун» был назначен военный командир. И так же, как и его собрат, «Нептун» с первых же часов войны не знал ни минуты покоя.

Катастрофа отряда Ивана Святова, когда погиб «Гневный», затонул тральщик, подорвался «Гордый», а крейсер «Максим Горький» лишился носовой части, втянула спасательное судно «Нептун» во Вторую мировую войну. «Нептун» буксировал тяжело поврежденный крейсер на долгом и трудном пути от места катастрофы до Таллина, а оттуда до Кронштадта.

Он носился, как пожарная машина, из конца в конец Финского залива, спасая экипажи тонущих кораб-



лей и судов, снимая с погибших кораблей ценное оборудование, буксируя подбитые тральщики, сторожевики и «морские охотники», сам постоянно рискуя подорваться на mine или стать добычей немецкой авиации...

Баржу с ранеными удалось подтянуть к борту «Нептуна» и пришвартовать ее лагом к спасателю.

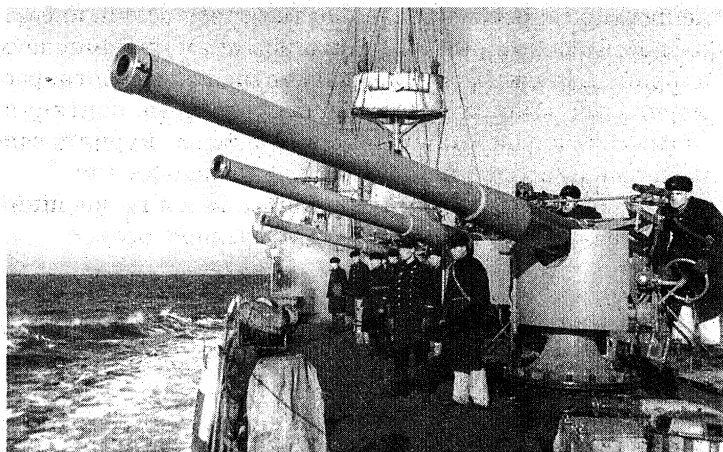
Капитан-лейтенант Мигула оглянулся: ближе всех к нему покачивался на якоре транспорт с бортовым номером 530. И «Нептун» направился к нему...

20:00

Будучи свободным от вахты в машине, матрос Дубровский встал на подачу снарядов к орудию № 4 на эсминце «Калинин». Все три «новика», работая машинами на месте, посылали залп за залпом по Вышгороду, уже занятому противником. Огнем руководило какое-то «большое начальство» с «Артема». Уже давно старые «новики» не вели столь интенсивного артиллерийского огня из своих изношенных орудий. Особенно всех беспокоили откатники орудий. Но тем не менее все шло хорошо и слаженно. Дубровский считал залпы: 10, 15, 18, 20...

А на причалах шумела и бесновалась солдатско-матросская масса, как в фильмах про Октябрьскую революцию. Прибыв из Купеческой гавани в Минную, воинские части обнаружили, что к сходням транспортов пробиться совершенно невозможно и им, вероятно, придется оставаться на причалах до прихода немцев, которые уже били с высоты города по причалам из танковых орудий, ротных минометов и даже пулеметов. С закрытых позиций по рейду продолжала палить дальнобойная артиллерия противника. Залпы эсминцев по крайней мере заставили откатиться те немецкие части, которые хотели прорваться к побережью...

Выпустив 25 залпов, «новики» прекратили огонь. Дубровский решил, что сейчас все три корабля уйдут, как и было задумано, на внешний рейд. Но, видимо, в последний момент дрогнуло сердце у адмирала Ралля,



*Кормовая батарея эсминца «Яков Свердлов»  
готова к открытию огня*

глядявшего с мостика «Калинина» на обреченную толпу на причале, потому что все три корабля неожиданно развернулись и пошли кормой вперед к стенке.

Не подавая швартовы, работая машинами, эсминцы перекинули сходни с кормы на берег, и солдатская масса бросилась по ним к спасательным палубам. Солдаты бежали, наверное, уже ничего не видя, роняя винтовки, срываясь в воду, повисая на леерах, спотыкаясь и падая на палубе, глядя на моряков безумными красными глазами. Многие были легко ранеными. «Калинин» принял примерно 250 человек. Другие, наверное, столько же. Взять больше не было никакой возможности. По сигналу с «Калинина» эсминцы дали ход, сходни упали в воду вместе с теми, кому не повезло. Такова жестокая логика всех эвакуаций.

Принятых на борт отправили в нижние кубрики. Матрос Дубровский, уже по собственному опыту зная, что во время войны нет более опасного и ненадежного места, чем эскадренный миноносец, с некоторым удивлением обнаружил, что солдаты после многодневных



непрерывных боев наконец ощутили себя в полной безопасности. Некоторые, повалившись прямо на линолеум кубриков, тут же заснули. Другие стягивали сапоги, раскручивали обмотки, разворачивали мокрые портянки, вздыхали, что нельзя курить. А некоторые курили, закрывшись с головой пинелями и надрывно кашляя...

Набирая ход, «Калинин» направлялся на внешний рейд, ведя за собой «Артема» и «Володарского».

20:10

На мостике «Калинина» адмирал Ралль горестно вздохнул. Капитан 1-го ранга Александров встревожено посмотрел на флагмана.

Адмирал, опершись о поручни мостика, смотрел куда-то через морозящий дождь. Начальник штаба взглянул в том же направлении и понял все...

«Амур»!

Старый минзаг как-то странно дрожал, стоя на бочке, как бык перед последним ударом тореадора, и на глазах оседал в воду с небольшим креном на левый борт.

Прибуксированный в Таллин в первый день войны уже несамостоятельный «Амур» активно участвовал в обороне города. К его высоким бортам швартовались и сторожевики, и подводные лодки, и катера, и буксиры. На нем размещались подводники, катерники, морские пехотинцы, штабы дивизионов морских охотников, тральщиков и штаб самого адмирала Ралля. Адмирал даже подумывал о буксировке «Амура» обратно в Ленинград, но потом от этой затеи отказался. В создавшейся обстановке буксировка такого большого несамостоятельного корабля обрекала на верную гибель и его, и буксировщик. Решено было подорвать корпус ветерана минной войны на Балтике и затопить его в гавани.

С мостика «Калинина» было хорошо видно, как верхняя палуба «Амура» ушла под воду. Над поверхностью остались торчать только давно бутафорские трубы и мачты, на которых полоскался флажной сигнал «Погибаю!»



Адмирал Ралль с трудом отвел взгляд от этой картины, заметно помрачнев от нахлынувших воспоминаний...

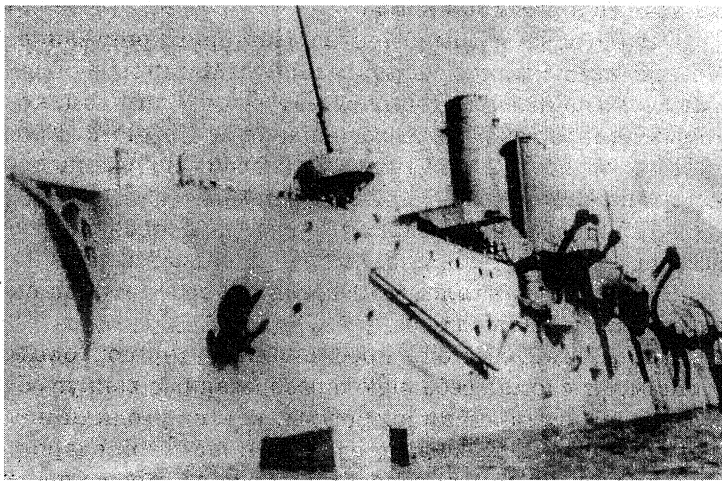
«Новики», ведомые «Калининым», подошли к западному побережью южной оконечности острова Найссаар и, развернувшись, дружно прогремели якорными цепями.

Адмирал Ралль приказал приготовить катер. У него еще было очень много дел.

20:15

Майор Крылов, помощник начальника штаба X армейского корпуса, фактически весь день «грузил» свое начальство – генералов Николаева, Березинского и военкома Москаленко – на штабное судно «Пиккер», с которого они должны были позднее перебраться на крейсер «Киров».

Майору помогали солдаты комендантского взвода, с которыми затем ему было приказано отправиться на «Виронию».



*Минный заградитель «Амур» в гавани Таллина после затопления*



Закончив все дела на «Пиккере» и приказав солдатам следовать на «Виронию», майор выпил стакан чая в кают-компании штабного судна и также поспешил на транспорт.

Сойдя на причал, майор, к своему удивлению, увидел стоявшего там адмирала Трибуца в окружении штабных офицеров. Крылов хотел пройти незамеченным, но командующий его увидел и неожиданно спросил: «Майор Крылов, вы чем сейчас заняты?»

Взяв под козырек, Крылов доложил, что направляется на «Виронию» согласно предписанию.

— На «Виронию» вы еще успеете, — прервал его адмирал. — Попробуйте сейчас проскочить в Русско-Балтийскую и Беккеровскую гавани. Проверьте, как там идет погрузка войск, а главное, выясните, не пришли ли туда два транспорта — «Тобол» и «Вторая пятилетка». Из-за артобстрела и пожаров они ушли из Купеческой гавани и неизвестно где сейчас находятся.

Ездить по гаваням майору в данных условиях совершенно не хотелось. Вполне можно было нарваться на огонь, а то и угодить в плен.

Однако деваться было некуда. Повторив приказание, Крылов попросил у Трибуца машину. Машины не оказалось, но нашелся мотоцикл с матросом-водителем, которых адмирал передал в распоряжение Крылова. Кроме того, он послал с ним одного из своих порученцев — капитана Николаева.

— Постарайтесь как можно быстрее доложить мне обо всем по телефону, — приказал Трибуц напоследок.

Майор Крылов плохо представлял себе, откуда он сможет позвонить адмиралу.

Неизвестно, как они проскочили по припортовым улицам, не сломав себе шею о разбросанные вокруг обломки, бревна и куски арматуры; как не угодили под какую-нибудь пулеметную очередь и шальной снаряд. Осколки свистели над головами, стуча по стенам построек. Близкие взрывы обдавали их комьями грязи, штукатурной и кирпичной крошкой. Крылов устроился в



коляске, капитан Николаев — на заднем сидении, а матрос-водитель, к счастью, оказался асом своего дела.

«Вторая пятилетка» еще грузилась, а «Тобол», как удалось выяснить, только-только отошел от стенки. Крылов мог видеть громаду транспорта, выходящего на рейд через целый лес всплесков от немецких снарядов.

Решено было в Минную гавань не возвращаться, доложить адмиралу обстановку по телефону и уходить прямо из Русской гавани на каком-нибудь транспорте. Скажем, на той же «Второй пятилетке».

В полуразрушенном и горевшем здании диспетчерской удалось найти каким-то чудом еще работавший телефон. Целую вечность дозванивались до «Пиккера». Решили даже, что штабное судно уже отсоединилось навсегда от береговой телефонной линии. Наконец ответил телефонист командующего, а через мгновение взял трубку и сам адмирал.

Крылов доложил ему обстановку: «Тобол» уже ушел, «Вторая пятилетка» заканчивает погрузку. Беспорядок полный. На пирсах скопилось огромное количество людей. Их посадкой на транспорты практически уже никто не руководит.

Трибуц слушал майора не перебивая, а затем сказал: «Хорошо, быстро возвращайтесь» — и положил трубку.

Это был сюрприз. Меньше всего на свете майору Крылову хотелось возвращаться в Минную гавань по тому маршруту, по которому он прибыл сюда. Тем более, что капитан Николаев категорически это делать отказался, уверяя, что адмирал Трибуц лично приказал ему садиться здесь на любой транспорт и явиться на службу уже в Кронштадте. Ему было легче, а Крылов получил прямой приказ возвращаться. Майор взглянул на матроса: что скажет он? Матрос был, видимо, из неунывающих удальцов. Он рассмеялся и сказал:

— Да не расстраивайтесь, товарищ майор. Как сюда приехали, так и обратно уедем. Немец-то по укрытиям сидит от артогня кораблей. Никогда в нас не попадет.





И стал заводить мотор мотоцикла, жестом руки приглашая Крылова обратно в коляску.

20:25

Капитан Виноградов вздрогнул и съежился от страшного взрыва, раздавшегося за кормой «Тобола». Виноградов выскочил на крыло мостика и обернулся назад. Над берегом встал огненный смерч, окутанный оранжевым дымом, который, формируясь в огромную поганку, поднимался к свинцовым тучам. Пламя волной побежало вдоль берега. Стоявшие на верхней палубе бойцы, подчиняясь уже выработанному инстинкту, упали ничком на настил.

Затем столбы огня поднялись в другом месте побережья. Стоял невероятный грохот, рушились здания, взлетали вверх обломки.

Рядом с «Тоболом» то справа, то слева стали вздыматься столбы воды. Приблизившиеся к берегу немецкие артиллеристы вели по транспорту беглый огонь. Вслед «Тоболу» летел снаряд за снарядом. Судно сотрясало от близких разрывов, осколки звенели по бортам и надстройке. Несколько человек на палубе были ранены.

Капитан беспрерывно менял курс и режим работы машин, звеня телеграфами, ведя зигзагами пароход на Большой Таллинский рейд.

С утра «Тобол» мотался по рейду как неприкаянный. Уйдя из Купеческой гавани, транспорт был направлен к острову Аэгна, чтобы снять оттуда личный состав береговых батарей. Но на подходе к острову выяснилось, что это уже делает транспорт «Шауляй». Затем последовало приказание перейти в Русско-Балтийскую гавань, куда sporadически залетали немецкие снаряды и еще можно было проводить погрузочные работы.

«Тобол» за несколько часов принял около 3500 бойцов и командиров – остатки трех стрелковых дивизий. Никто их точно не считал и, уж конечно, не регистрировал. Все трюмы, палубы, межпалубные пространства



и бункера были набиты людьми. Ими была заполнена вся верхняя палуба, на которой даже дымила пара полевых кухонь. Виноградов хотел вначале это запретить, опасаясь пожара, но потом, увидев, в каком состоянии находятся принятые на борт люди, решил, скрепя сердце, не обращать внимания на происходящее, лишь приказав боцманской команде внимательно следить за пассажирами.

«Тобол» уходил из-под обстрела и из видимости артиллерийских наблюдателей противника. Он подошел к указанному месту, где должен был формироваться 3-й конвой, и стал на якорь.

20:35

Командир дивизиона канонерских лодок, назначенный по совместительству командиром 2-го конвоя, капитан 2-го ранга Антонов держал свой вымпел на канонерской лодке «Москва».

Канлодка «Москва», как и «Амгунь», была переоборудована из грунтовозной шаланды, построенной в Германии для нужд Спецгидростроя НКВД в 1940 году. Шаланда имела водоизмещение 1140 тонн и могла со скоростью 7 узлов пройти на своих угольных машинах более 1700 миль с одной бункеровки.

6 июля «Москва» была мобилизована и на Канонерском заводе в Ленинграде переоборудована в канонерскую лодку. На шаланду установили два 100-миллиметровых, три – 45-миллиметровых и одно 20-миллиметровое орудие плюс три крупнокалиберных пулемета. Кроме того, шаланда могла ставить мины и сбрасывать на подводные лодки глубинные бомбы, что превращало бывшую «грязнуху» в довольно мощный корабль артиллерийской поддержки и охраны водного района.

19 июля 1941 года на «Москве» был торжественно поднят военно-морской флаг при построении всех 90 матросов и командиров ее нового экипажа. Пройдя ускоренный цикл боевой подготовки, канлодка «Москва» вмес-



те с канонерскими лодками «Амгунь» и «И-8» – также бывшими шаландами – пришла 8 августа в Таллин, немедленно включившись в артиллерийскую поддержку сухопутных войск.

Глубокой ночью 10 августа «Москва» и «Амгунь» вышли из Таллина в Колгалахт, чтобы своим огнем остановить продвижение немецких войск, прорвавшихся здесь к побережью. «Москва» обстреливала скопления войск противника в районе Асери и озера Кахала-Ярви, действуя отдельно и во взаимодействии с «Амгунью» и береговыми батареями острова Аэгна. Базируясь на заливе Иесуулахт, канонерка в течение нескольких дней не давала возможности немецкой пехоте пользоваться прибрежными дорогами для наступления на Таллин.

По бывшей шаланде била с берега немецкая артиллерия, ее атаковали самолеты, но за три недели канлодка не получила никаких повреждений. «Москва» и «Амгунь» постоянно были в боях, появляясь то на левом, то на правом фланге обороны города как раз в тот момент, когда казалось, что немцы вот-вот ворвутся в город на плечах наших измотанных войск. Огонь канонерок заставлял противника откатываться, терять боевое соприкосновение с нашими частями, давая тем возможность остановиться, прийти в себя и, перегруппировавшись, снова занимать оборону.

Канонерские лодки «Москва» и «Амгунь» стояли на якоре, пришвартовавшись лагом друг к другу у южной оконечности острова Аэгна. Неразлучные в течение всей таллинской эпопеи канлодки завтра должны были следовать отдельно: «Москва» – во главе 2-го конвоя, а «Амгунь» – в охране 3-го.

В каюте капитана 2-го ранга Антонова, на дверях которой еще сохранилась табличка «Баггермейстер», командир «Москвы» и командир «Амгуни» капитан-лейтенант Вальдман решили на всякий случай попрощаться. Опытные моряки, они не строили особых иллюзий по поводу исхода прорыва из Таллина.



Капитан 2-го ранга Антонов достал из шкафчика заветную бутылку «Ленинградской водки» с горлышком, залитым белым сургучом. Настоящие ценители ставили ее много выше «Московской»...

20:45

Адмирал Пантелеев все еще находился на «Виронии». С берегового КП флота и штабных землянок на «Виронию» доставили кипы документов, аппараты полых телефонов и пишущие машинки. Отдав необходимые распоряжения по приведению в порядок и оприходованию документов, адмирал поднялся на мостик «Виронии», остановив жестом руки подлетевшего с рапортом капитана 3-го ранга Ростика.

Погода не улучшалась, ревел шторм, ветер прижимал корабли к стенкам, не давая им отойти без буксиров. Временами налетал мелкий противный дождь.

Бои шли уже очень близко к гавани. В грохот пулеметной и артиллерийской стрельбы врываются оглушительные раскаты взрывов. За домами полыхало зарево – то ярко-красное, то оранжевое, то почти белое, – и повсюду в небо поднимался густой черный дым.

На причале Пантелеев увидел фигуру начальника тыла фронта генерал-майора Москаленко, который своим могучим басом, заглушающим выстрелы, кого-то разносил, требуя немедленно вывести буксиры из-под огня минометов и артиллерии противника.

Один из снарядов плюхнулся в воду недалеко от «Виронии». Рухнувший водяной столб достал каскадом воды и до мостика «Виронии».

Обычно штабное судно стояло под покровом белой вуали дыма химзащиты, но теперь было совершенно открыто. Во-первых, при таком ветре ставить дымзавесу было невозможно, а во-вторых, дымсмеси уже практически не осталось. «Все потратили на вашу любимую “Виронию”, – сообщил Пантелееву начальник химслужбы флота капитан 1-го ранга Кудрявцев, докладывая о том, что



все химсклады опустошены и охвачены пожаром, а на катаках-дымзавесчиках дымсмеси осталось очень мало, чтобы обеспечить на переходе такое количество кораблей и судов.

– Пора уже уходить, – обратился Пантелеев к командиру «Виронии».

– Ждем буксир, товарищ адмирал, – ответил Ростик. – Самим не отойти. Сильно привалило к стенке.

Адмирал хотел что-то ответить, но в этот момент в новом раскате грома в темном закопченном небе возникла феерическая картина: тысячи разноцветных звезд поднялись в небо, рассыпаясь миллионами ярких звезд.

Взлетели на воздух флотские склады сигнальных ракет. Оторвав взгляд от этого небывалого салюта, адмирал спустился в штабное помещение. Стрелка часов приближалась к 21:00.

Пора было уходить с «Виронии». Начальника штаба ждали на «Пиккере», где должен был состояться последний Военный Совет перед окончательным оставлением Таллина.

### 21:00

Адмирал Трибуц, все еще находящийся в своем салоне на «Пиккере», выслушивал рапорт флагманского минера таллинского ОВРа капитана 3-го ранга Вольского об уничтожении военно-морской инфраструктуры Таллинского порта и о заграждении гаваней таким образом, чтобы противник какое-то достаточно длительное время не мог бы ими пользоваться. По плану операции южный вход в Купеческую гавань заграждался железнодорожными вагонами, паровозами и землечерпалкой. Северный вход – затоплением парохода «Гамма». На западном входе предполагалось затопить один из поврежденных тральщиков.

Подрывные работы в порту шли уже с полудня. В Русско-Балтийской гавани по специально оборудованной железнодорожной колее скатывались в море вагоны и па-



ровозы. У маяка Пакри с высокого берега уже было сброшено около 1000 вагонов. В Купеческой гавани подрывались вагоны с боеприпасами и нефтебаки.

Капитан 3-го ранга Вольский доложил, что у входа в Каботажную гавань уже затоплен бывший минзаг «Амур».

В этот момент, стяхивая с себя воду, в салоне появился контр-адмирал Ралль, пришедший на катере с рейда. Он сообщил, что в море шторм не меньше семи-восьми баллов. Немцы обстреливают рейд артиллерией. Судя по всему, обстреливают пока вслепую, ведя огонь по площадям. Почти все снаряды падают недолетами. Нам здорово повезло, что сегодня практически весь день не действовала немецкая авиация. Нет ничего лучше плохой погоды.

Адмирал Трибуц совсем не разделял радости командующего минной обороной по случаю плохой погоды. То, что авиация противника сегодня практически бездействовала, это было, конечно, хорошо. Но беспокоило другое.

Предполагалось к концу сегодняшних суток закончить вывод кораблей и судов из Таллина, сосредоточить их между островами Найссаар и Аэгна, а завтра с первыми лучами солнца начать движение. Это давало возможность пройти самый трудный участок севернее мыса Юминда в светлое время суток. Днем подсеченные плавающие мины видны и их можно уничтожить. Но погода явно не собиралась давать возможности осуществить этот план. При таком состоянии моря и силе ветра малые корабли, буксиры, катера, а тем более тральщики с тралами идти не могли. Приходилось, буквально говоря, сидеть и «ждать у моря погоды». Синоптики докладывали, что только завтра во второй половине дня возможно улучшение погоды. Пока же с каждым часом ветер крепчал, а море все более свирепело...

Адмирал Ралль прибыл на «Пиккер», чтобы еще раз согласовать схему минной постановки внутри таллинских гаваней, которые с рассветом должны были осуще-



ствить сторожевики из дивизиона «плохой погоды» и «морские охотники». В гаванях и на рейдах решено было выставить более 100 мин различных образцов. Уточнив с командующим кальку минной постановки, адмирал Ралль покинул «Пиккер», направляясь в тот угол Минной гавани, где еще оставались с грузом боевых мин на борту сторожевики «Циклон», «Снег» и «Буря». Командир дивизиона «плохой погоды» капитан-лейтенант Филиппов уже доложил адмиралу о готовности сторожевиков к минной постановке. Необходимо было скорректировать с ним некоторые детали согласно последним пожеланиям командующего флотом.

Затем в салоне появился адмирал Пантелеев. Сходя с «Виронии», он столкнулся с капитаном 1-го ранга Пилиповским, которого посылали в бухту Копли на розыск очередной пропажи – одного из наиболее крупных транспортов – парохода «Эверита», дабы направить его к острову Найссаар, поскольку одноименный транспорт смог принять на борт чуть меньше половины гарнизона острова.

Пилиповский разыскал «Эвериту», которая стояла в бухте на якорю без огней.

Хорошо было известно, что матерые капитаны-прибалты решили никуда не уходить, и проконтролировать подобные намерения в настоящих условиях было очень сложно. Судно как бы готовится к походу, грузы какие-то на борт берет, а выходить и не собирается. То о поломке какой-нибудь объявляет, то ждут прихода какого-то штурмана, побежавшего в город якобы за семьей, то еще чего-нибудь. Но все это касалось разной каботажной и портовой мелочи. А «Эверита» огромный транспорт. Неужели тоже собралась без огней переждать в бухте уход флота?

Капитан Янис Шпорре, однако, от перехода к Найссаару не отказался. Попросил только буксир, поскольку в такую погоду боялся самостоятельно идти к стенке. Пилиповский организовал буксир, и судно вышло к Найссаару.



21:15

Капитан Янис Шпорре и вахтенный штурман Янис Дисльерс следили с мостика парохода «Эверита» за швартовкой к причалу острова Найссаар. Буксир «Эзро», раскачиваясь на волне, ловко и быстро подталкивал работающий задним ходом транспорт к причалу. «Найссаар» был еще тут, нагруженный до предела. На верхней палубе почти вплотную стояли люди.

«Эверита» встала к причалу почти без всяких помех, и «Эзро», отсалютовав ей гудком, поспешил обратно в гавань — кого-то оттуда выводить.

Матросы во главе с боцманом Карлисом Бертманисом опустили трап и сбросили на причал грузовые сети, по которым потоком стали взбираться моряки и красноармейцы, затопляя верхнюю палубу.

Пароход «Эверита» вместимостью в 3251 тонну был построен в Англии в 1917 году и носил имя «Эфеларис». В 1932 году судно было приобретено Латвией, соответственно национализировано в ноябре 1940 года, а с началом войны переоборудовано в военный транспорт с присвоением бортового номера 545 (ВТ-545).

С начала войны судном командовал капитан Занис Озилинс, который неожиданно был заменен капитаном Шпорре. Сам Шпорре ранее командовал пароходом «Кандава», захваченном немцами в Пярну 3 июля 1941 года. Таким большим судном ему приходилось командовать впервые в жизни, и он заметно нервничал.

В переговорной трубе раздался голос радиста «Эвериты» Микелиса Козакса. Он только что прослушал немецкое коммюнике. Немцы сообщали, что Таллин ими взят и все суда, находящиеся в его гаванях, либо уничтожены, либо захвачены.

Шпорре и Дисльерс переглянулись. Оба вздохнули, но никак это сообщение не прокомментировали.

21:30

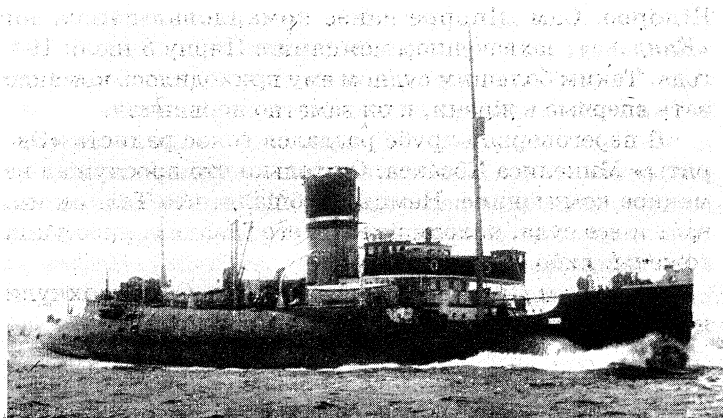
Фотокорреспондент ТАСС Николай Янов прибыл на ледокол «Кришьянис Вальдемарс», закончив свое почти





месячное пребывание в Таллине. Все это время он работал, не покладая рук, мотаясь со своей трофейной «лейкой» по всем воинским частям осажденного города. Он снимал летчиков Бринько и Антоненко на фоне сбитого ими «юнкерса», встречал объективом вернувшиеся из похода подводные лодки из бригад капитанов 1-го ранга Трипольского и Египко, фотографировал еще не остывших после боя морских пехотинцев полковника Парафило, выходил в море на торпедных катерах и снимал на пленку постановку ими минных заграждений.

Получив в Пубалте направление на ледокол «Вальдемарс», Янов вместе с операторами военной кинохроники Лампрехтом и Знаменским направился в порт. Даже выдавший виды фотожурналист несколько растерялся от увиденного. Горели склады, гулко ухали взрывы – взрывалось все, что невозможно вывезти. На пирсах громоздились горы брошенных чемоданов, вещмешков, шинельных скаток, касок, белые змеи окровавленных бинтов. Особенно бросались в глаза пирамиды брошенных винтовок. Где-то совсем рядом отрывисто лаляли немецкие автоматы. От пирса буксир выводил какое-то судно. Палубы, надстройки и даже такелаж были облеплены людьми...



*Ледокол «Кришьянис Вальдемарс»*



Не прошло и 20 минут после прибытия Янова на борт, как «Кришьянис Вальдемарс» стал отходить от стенки. Стоя с наветренной стороны, ледокол не нуждался в буксирах.

В помещении, куда попали корреспонденты, видимо, была столовая команды. Люди сгрудились вокруг большого продолговатого стола. Поняв, что ледокол начал движение, Янов схватил фотоаппарат и бросился на верхнюю палубу. Уже смеркалось, но он надеялся на свою пленку высокой чувствительности. Попытка увлечь за собой Лампрехта не увенчалась успехом. Кинооператор сидел, не снимая каски, положив голову на руки и ни на что не реагируя. На верхней палубе другой оператор – Знаменский – стрекотал своей кинокамерой, снимая уходящие за корму таллинские причалы...

На верхней палубе находился и Николай Браун, которому наскучил разговор с актрисами в кают-компани. С пирсов долетали звуки одиночных выстрелов, сменяемых оглушительным треском пулеметных очередей.

Ледокол раскачивало на волне благодаря особенностям его корпуса «восьмеркой». У многих пассажиров на палубе начались признаки морской болезни...

Актриса Валентина Богданова и другие женщины из концертной бригады политрука Мирского находились в каюте старшего механика ледокола, нисколько не растеряв своего оптимистического настроения. Тем более что механик, рассказывая им о ледоколе, особо подчеркивал, что «Кришьянис Вальдемарс» – судно специальное, спасательное, и его конструкция со множеством водонепроницаемых переборок и воздушных ящиков позволит ему долгое время держаться на плаву даже при получении самых серьезных повреждений. Не говоря уже о том, что на ледоколе большое количество спасательных шлюпок...

21:35

Командир лидера «Ленинград» капитан 3-го ранга Горбачев вежливо, но твердо попросил полкового комис-



сара Вишневого покинуть мостик и спуститься в отведенную для него каюту. Представитель Главпура решил использовать мостик лидера как трибуну для митинга, чьей аудиторией он рассматривал комендоров носовых орудий.

«Товарищи краснофлотцы, – кричал он через гром канонады. – Фашистские оккупанты уже истекают кровью!»

Артиллерийский офицер лидера старший лейтенант Нефедов уже несколько раз умоляюще смотрел на командира. От собственного огня вышли из строя выведенные на КДП динамики радиопередатчиков «Шторм» и «Бухта», используемых для связи с корректировочными постами. Было неизвестно, приняли ли корректировщики переданный им приказ возвращаться на лидер. Никто не вернулся и из 35 человек, отправленных с «Ленинграда» на сухопутный фронт, хотя в штабе флота уверяли, что все, снятые с кораблей, будут отозваны на них в первую очередь.

На мостике царила нервная обстановка, и капитан 3-го ранга Горбачев, прервав на полуслове какой-то очередной пламенный призыв Вишневого, предложил ему спуститься вниз. На лице маститого писателя, драматурга, публициста и лектора появилось выражение крайнего возмущения и он открыл уже было рот, чтобы поставить зарвавшегося командира лидера, который был младше его и по званию, и по должности, на место, но осекся и послушно стал спускаться по трапу. Видимо, и его военно-морских познаний было достаточно, чтобы понять, к каким последствиям может привести пререкание с командиром на мостике в боевой обстановке. Но случай этот капитану 3-го ранга Горбачеву еще припомнят...

Горбачева же в данный момент больше беспокоили не последствия его стычки с Вишневым, а состояние своего корабля.

Лидер «Ленинград», несмотря на свои превосходные номинальные проектные характеристики, был построен



с великим множеством заводских дефектов. Если говорить проще – был построен халтурно. После официальной сдачи лидера флоту 5 декабря 1934 года корабль до июля 1938(!) года простоял у стенки завода, исправляя немыслимое количество дефектов, обнаруженных при первом выходе в море. Проремонтировавшись почти четыре года, «Ленинград» начал свою первую кампанию лишь во второй половине 1938 года, но 31 июля 1939 года снова ушел на капремонт, когда на скорости 18 узлов у него стали лопаться трубки одного из котлов (№ 2). На заводе лидеру сменили 732 трубки. Старые трубки оказались дефектными и к тому же халтурно смонтированными.

А затем началась война с Финляндией, где «Ленинград» решили использовать в режиме линейного ледокола. Из своего первого боевого похода лидер вернулся иссеченный осколками финской береговой батареи, которая накрыла его первым залпом, когда «Ленинград», «Минск» и «Стерегущий» со своими «стотридцатками» были посланы подавить 10-дюймовую (243-мм) батарею противника.

Из второго боевого похода «Ленинград», пытаясь поспеть через лед за линкором «Октябрьская революция», вернулся с деформированными бортами на протяжении 60 шпангоутов. Вмятины достигали площади до трех квадратных метров со «стрелкой прогиба», говоря техническим языком, 300 мм.

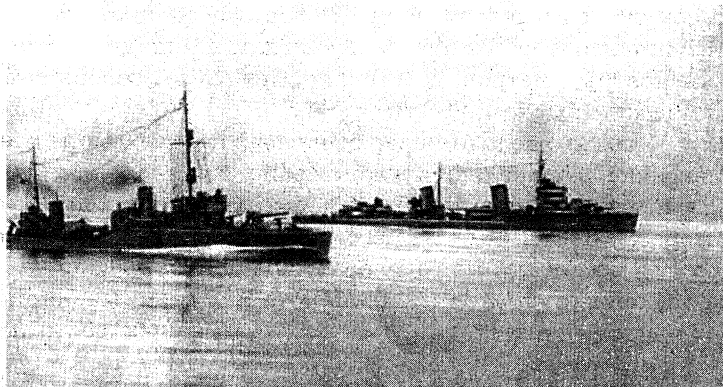
Через две недели лидер был снова послан в море для дозорной и блокадной службы в районе маяка Бенгтшер. Сила ветра достигала 9 баллов, был двадцатиградусный мороз, «Ленинград» валило с борта на борт – размахи качки достигали 42 градусов, корабль накрывало волной, орудия, торпедные аппараты и глубинные бомбы обмерзли, ледяной покров на верхней палубе достигал 30 сантиметров, а на надстройках – 15. Никакими видами оружия пользоваться было невозможно и любой вооруженный финский каботажник мог легко лидер утопить. К счастью, этого не произошло.



В следующем походе лидеру пришлось преодолевать, чтобы вернуться на базу, тридцатисантиметровый лед. «Ленинград» деформировал себе корпус от 0 до 140 шпангоута. Некоторые вмятины корпуса достигали высоты 2 метров, ширины 6 метров и прогиба до полуметра. Лопнули два и деформировались десять шпангоутов. Во многих местах разошлись швы обшивки и топливных цистерн. Почти в состоянии металлолома «Ленинград» был поставлен в ремонт. Кому и зачем понадобилось так бесполезно калечить новейшие корабли Балтийского флота, видимо, никто не узнает. Это одна из великих тайн финской войны.

До 31 мая 1941 года «Ленинград» вышел на ходовые испытания после ремонта и тут же начали лопаться трубки котлов. Снова пришлось возвращаться на завод. С момента окончания финской войны и до начала нынешней лидер 9 раз ходил в док для клепки расползающихся листов подводной части корпуса, смены котлов и изъеденных кавитацией гребных винтов.

К настоящему времени, через 2 месяца после начала войны, «Ленинград» снова отчаянно нуждался в доковом ремонте. От близких разрывов снарядов, мин и авиа-



*Лидер «Ленинград» и сторожевой корабль из дивизиона «плохой погоды»*



бомб во многих местах разошлись листы обшивки, часть междонных помещений была заполнена водой, из-за недоброкачественных трубок пришлось отключить котлы № 1 и 2.

При каждом бортовом залпе искалеченный корпус лидера изгибался и скрежетал так, что все на мостике ощущали нечто, похожее на острую зубную боль.

Но капитан 3-го ранга Горбачев был убежден, что сумеет отбиться от любого количества самолетов и доведет свой корабль до Кронштадта.

21:45

Командир эскадренного миноносца «Суровый» капитан 2-го ранга Андреев понял, что ему придется идти на прорыв под одной машиной. Накануне ночью, когда «Суровый» и «Артем» возвращались из Рижского залива, в параване «Сурового» взорвалась мина и ему пришлось добираться до Таллина на буксире у «Артема». Сразу же после взрыва приступили к ремонту машин. Правую турбину удалось запустить, а с левой своими силами было не справиться. Необходима была помощь завода. Но завод уже горел и куда подевались все его специалисты, никто не знал. Хотелось надеяться, что они на каком-нибудь из транспортов.

Как и все новейшие эсминцы типа 7-У, введенные в строй в конце 40-го и первой половине 41-го года, «Суровый» был таким же «неотработанным» кораблем, то есть не прошедшим положенного цикла сдаточных испытаний и необходимого объема боевой подготовки.

Уже три таких эсминца: «Статный», «Смелый» и «Сердитый» погибли, а два: «Сторожевой» и «Страшный» получили такие тяжелые повреждения, что было сомнительно их дальнейшее боевое использование по меньшей мере в течение этой войны.

Экипажам этих эсминцев постоянно приходилось бороться с морем, врагом и материальной частью. Особенно много нареканий вызывали машинные установки и



вспомогательные механизмы, а также котельное оборудование. В нормальных условиях нужно было бы сразу вернуться на завод-изготовитель, постоять там еще месяца три-четыре и все потихоньку исправить согласно дефектной ведомости. Но о нормальных условиях все забыли, да и не могло быть нормальных условий у эсминца, чей приемный акт был подписан представителями флота 31 мая 1941 года.

Командование хорошо знало о состоянии «семерок-У» вообще и «Сурового» в частности. Капитан 2-го ранга Андреев доложил о выходе из строя турбины и получил приказ следовать в Кронштадт в составе кораблей арьергарда контр-адмирала Ралля, то есть в составе отряда, почему-то считавшегося наиболее безопасным. Недаром все партийно-политические бонзы Эстонской ССР и московская номенклатура решили спастись на «новиках».

Капитан 2-го ранга Андреев съездил к адмиралу Раллю на «Калинин», представился новому командиру (капитан 2-го ранга Солоухин уже съехал к этому времени на «Сметливый») и обсудил с ним некоторые вопросы совместного плавания, включая и возможность взятия «Сурового» на буксир в случае необходимости. В свою очередь «Суровый», также в случае необходимости, должен был прикрыть огнем действия сторожевиков дивизиона «плохой погоды», которому завтра с рассвета предстояло ставить мины во внутренних гаванях Таллина.

Вернувшись на «Суровый», капитан 2-го ранга Андреев, к своему большому удивлению, обнаружил там своего старого знакомого еще с училищных времен капитана 2-го ранга Богданова.

– Какими судьбами, Николай Григорьевич? – спросил командир «Сурового», когда они спустились в его каюту.

– Назначен командиром 1-го конвоя, – сообщил Богданов. – Приказано поднять вымпел на «Суровом».

Доковылять до Кронштадта под одной машиной в составе арьергарда Антонов еще надеялся, но быть флаг-



маном конвоя на поврежденном эсминце ему совсем не хотелось.

Но выполняется, как известно, всегда последнее приказание.

22:00

Капитан Голофастов был назначен на пароход «Ярвамаа» два дня назад, когда куда-то исчезла почти половина эстонского экипажа парохода.

«Ярвамаа» был очень старым пароходом грузоподъемностью 1363 тонны, построенном в Англии в 1894 году и названным «Харилад». Судно имело старую паровую машину тройного расширения и могло развивать скорость при наличии опытных кочегаров до 8,5 узлов.

Никто из вновь назначенных на транспорт моряков совершенно его не знал, а потому больше 4 узлов из старого парохода выжать не могли.

По документам он числился военным транспортом номер 547 (ВТ-547), но был покрашен не в шаровый цвет, а камуфлирован в черные, белые и коричневые полосы.

Подойдя к стенке Каботажной гавани, судно успело принять на борт около 800 человек – военных и штатских – и было быстро выведено на рейд в связи с необходимостью затопления у входа в гавань старого минзага «Амур».

На рейде с катеров, шлюпок и понтонов на борт было принято еще около 200 человек.

Пароход был переполнен. Обстановка осложнялась еще и тем обстоятельством, что на «Ярвамаа» практически не было продовольствия и пресной воды, которую не успели забункеровать. Поговаривали, что единственный водолей выбросило где-то на мель. Даже команда парохода давно сидела на уполовиненном рационе. Хорошо еще, что у некоторых пассажиров сохранились с собой остатки сухого пайка.

Капитан Голофастов пытался доложить о сложившейся на борту ситуации. Ему никто не ответил, но че-





рез некоторое время к борту «Ярвамаа» подскочил спасатель «Сатурн», передав на пароход два мешка картошки и мешок с крупой. Это, конечно, было каплей в море, но немного повысило настроение. До Кронштадта можно и потерпеть.

22:15

Немцы возобновили артобстрел как раз в тот момент, когда долгожданный буксир наконец подошел к «Виронии».

Военные корреспонденты Михайловский, Тарасенков и Цехновицер, перегнувшись через фальшборт, наблюдали, как с буксира на лайнер заводят буксировочные концы. Были отданы швартовы, и грузная «Вирония», отойдя от стенки, стала медленно разворачиваться.

И в этот момент посыпались снаряды. Уже стемнело и немцы скорее всего не видели отхода «Виронии», продолжая вслепую, по площадям обстреливать рейд и гавани. Несколько снарядов упало совсем близко от борта, водяные столбы обрушило на палубу, ударной волной резануло по ушам. Следующим снарядом, как всегда случается в таких случаях, перебило буксирный трос. Семibalльный ветер понес «Виронию» на стенку.

Видимо, на буксире в какой-то момент не заметили обрыва троса, поскольку капитан 3-го ранга Ростик с нотками истерики в голосе закричал в мегафон: «На буксире! Заводите новые концы! Новые, говорю!» Голос командира тонул в шуме и грохоте.

Михайловский увидел вздымающуюся на волне корму буксира, откуда ловко бросили на полубак «Виронии» бросательный конец, а вслед за ним к носу «Виронии» потянулся, как удав, толстенный буксирный конец.

Обстрел прекратился так же внезапно, как и начался. Грузно покачиваясь, «Вирония» выходила на рейд, оставляя слева по борту остров Найссаар, черневший своими берегами, поросшими густым лесом. На острове слышались взрывы. В небо вздымались языки пламени.



За кормой оставался Таллин, окутанный дымом пожаров. Языки пламени в наступающей темноте стали видны еще более отчетливо. Темными силуэтами проектировались вдали башни и шпили, то открывающиеся, то вновь затягиваемые темной пеленой дыма.

В памяти Михайловского навсегда остался неповторимый силуэт Таллина...

«Вирония» встала на якорь под защитой берега, ожидая дальнейших распоряжений.

22:30

Попрощавшись с капитаном 2-го ранга Антоновым, командир канонерской лодки «Амгунь» капитан-лейтенант Вальдман перешел на свой корабль и спустился в каюту. На его столе лежал листок бумаги, на котором Вальдман сделал карандашный рисунок затопленного «Амура». Профессиональному художнику хорошо удалось передать трагедию и боль принесенного в жертву корабля-ветерана, с которым у него было связано столько воспоминаний. На «Амуре» он начинал свою службу вахтенным офицером и командиром роты после производства в мичманы.

Со вздохом он взял рисунок и положил его в учебную тетрадку, которая заменяла на канонерке книгу приказов.

Взглянув на часы, Вальдман поднялся на мостик канонерки. Там находились штурман и по совместительству его старпом лейтенант Ефимов и артиллерийский офицер (командир БЧ-2) младший лейтенант Чуксинов. Далеко на баке – вся командная надстройка бывшей шаланды находилась на корме – боцман канонерки главстаршина Журков хлопотал с матросами у шпилевого устройства. Вальдмана сильно беспокоила нехватка боеприпасов на канлодке. Особенно зенитного. Он хотел его пополнить сегодня, но такой возможности не представилось. Хорошо еще, что удалось погрузить достаточное количество угля.



В этот момент Вальдман увидел, как по сходням, соединяющим «Амгунь» с «Москвой», прошли на его канлодку два офицера. Один из них был начальник штаба дивизиона капитан-лейтенант Власко-Власов, второго же Вальдман не знал.

Офицеры поднялись на мостик.

Капитан-лейтенант Власко-Власов объявил Вальдману, что канонерская лодка «Амгунь» назначена флагманским кораблем 3-го конвоя.

А пришедший с начальником штаба дивизиона канонерских лодок офицер был капитан 2-го ранга Янсон, назначенный командиром этого конвоя.

22:45

Командир канонерской лодки «И-8», назначенный командиром 4-го конвоя, капитан 3-го ранга Глуховцев более всего беспокоился, что вверенным его попечению судам просто не удастся покинуть Таллин из-за штормовой погоды. В подчинении Глуховцева находились малые суда, чье водоизмещение не превышало 200 тонн.

Сама канонерка «И-8», будучи самым крупным кораблем в конвое, имела водоизмещение 580 тонн. Канонерка была перестроена из древней грунтовозной шаланды, построенной еще в 1913 году. До ноября 1939 года шаланда, громко именуемая «Кронштадт», трудилась в Спецгидрострое НКВД. Она была мобилизована флотом и вооружена еще в начале финской войны. После войны с финнами разоружена, возвращена Балттехфлоту и переименована в «И-8». В июле 1941 года старая шаланда снова была мобилизована и после вооружения и направления на нее военного экипажа подняла 26 июля 1941 года военно-морской флаг, войдя в сослав КБФ в качестве канонерской лодки.

Для своего водоизмещения «И-8» имела мощное вооружение, не уступающее фактически вооружению канлодок типа «Амгунь», которые были вдвое больше ее. На «И-8» стояли те же два 100-миллиметровых орудия,



два – 45-миллиметровых, одно 37-миллиметровое орудие и два пулемета ДШК. Конечно, «И-8» значительно уступала им в мореходности, а потому не использовалась при артиллерийской поддержке сухопутных войск с той интенсивностью, как «Амгунь» и «Москва». Зато ее орудия и пулеметы всегда включались в зенитную завесу при налете бомбардировщиков на гавани и рейд...

Рядом с канонеркой покачивалась на якоре эстонская парусно-моторная грузовая шхуна «Атта» с грузом боеприпасов и примерно 50 бойцами на борту. Шхуну мотало так сильно, что Глуховцев приказал ей подойти к «И-8» и пришвартоваться.

23:00

Капитан Калитаев продолжал держать «Казахстан» у стенки Беккеровской гавани, не давая приказа к отходу, хотя транспорт принял уже гораздо больше планируемых 2500 человек. А людей на причале все пребывало. Находящийся на борту уполномоченный от Военного Совета КБФ полковой комиссар Лазученков уже поднимался на мостик, чтобы выяснить, когда Калитаев собирается выводить «Казахстан» на рейд, и получил ответ: «Когда не останется людей на стенке». Лазученков растерянно посмотрел на переполненную людьми верхнюю палубу. Скученность была такая, что невозможно было подобраться ни к пожарным средствам, ни к шлюпкам. Даже зенитные орудия и пулеметы торчали из-за спин и плеч людей. Находящиеся на транспорте какие-то крупные чины из Политуправления пытались также побудить капитана отвести транспорт на рейд, но не были даже допущены на мостик.

По причалам уже прямой наводкой били немецкие танки. Артиллеристы прямо с пирсов вели по ним ответный огонь, а расстреляв боезапас, вкатывали орудия на «Казахстан» по широким сходням. За борт были вывалены около десятка штормтрапов, по которым со всех сторон карабкались солдаты.



Время от времени прямо в центре скопившихся на причале людей взрывались снаряды и мины. По толпе пробегал даже не крик, а какой-то всхлип. Толпа снова смыкалась, живые переступали через мертвых, стремясь к спасительным трапам. Вся эта жуткая до неправдоподобия картина, напоминающая ожившие фантазмагории Босха, освещалась пожарами полыхающих неподалеку складов, где рвались ящики с патронами и гранатами.

В отблеске этих пожаров стоявший на крыле мостика капитан Калитаев все еще не давал команды к отходу. Возможно, он предчувствовал, что это его последний рейс и сам не хотел в него идти.

### 23:20

Капитан Калитаев понял, что ждать больше невозможно. Его первый помощник Желтов доложил, что на транспорт принято более 5000 человек и неучтенное количество грузов. Все грузовые марки ушли под воду. Спустить кого-нибудь на пирс, чтобы отдать швартовы, было уже невозможно. Ему было бы просто не добраться через огромную толпу до причальных кнехт.

Буксира не было.

Имея опыт действий в разных экстремальных ситуациях во время плавания по Севморпути, капитан Калитаев решил отвести транспорт на рейд без буксира, несмотря на сильный привальный ветер.

Швартовы обрубили. Манипулируя ручками машинных телеграфов и давая четкие команды на руль, Калитаев стал отводить «Казахстан» от стенки. Две широкие сходни с людьми упали в воду. Десятки людей остались висеть на шторм-трапах, продолжая карабкаться вверх. Толпа на берегу охнула и загудела. Взрывы заглушали крики, а крики – взрывы.

Толпа на удаляющемся причале быстро превращалась в темную, безликую, воющую массу, особенно страшную на фоне багровых языков пламени...



23:40

Завотделом печати Ленинградского горкома партии Александр Зонин, находившийся в кают-компании состава «Казахстана», понял, что транспорт наконец отошел от стенки, и облегченно вздохнул.

Полковой комиссар Лазученков – уполномоченный Военного Совета КБФ – даже высказал предположение: не собирается ли Калитаев дожидаться немцев прямо у причала Беккеровской гавани, чтобы сдать им пароход вместе с несколькими тысячами пленных?

Возможно, это была шутка, но по тону ничего веселого в голосе Лазученкова не чувствовалось.

– Мы еще у него выясним, чего он так долго ждал, – посулил уполномоченный.

Зонин молчал. Сорокалетний писатель-политработник уже имел за плечами богатую политическую и литературную биографию. В годы гражданской войны он, несмотря на молодость, успел побывать комиссаром полка, подавлял Кронштадтский мятеж, за что получил орден Боевого Красного Знамени, был делегатом X съезда партии и даже начальником отдела печати политуправления реввоенсовета республики.

Ему прочили большое будущее, но, видимо, из-за сомнительного социального происхождения (он был сыном фотографа из Елизаветграда) его карьера резко оборвалась.

После окончания литературного отделения Института красной профессуры он занимал должности замредактора в разных толстых журналах, иногда поднимаясь до редактора, ведя, по его собственным словам, «яростную борьбу за пролетарскую литературу». Перед войной он занимал должность главного редактора печально-знаменитого в будущем журнала «Звезда», откуда его и взяли зав. отделом печати горкома партии. В Таллин Зонин прибыл, поскольку именно там находилось Политуправление КБФ, где ему была подготовлена новая и весьма интересная должность инструктора-литератора ПУРа Балтийского флота.



Как известно, тогда в СССР никакой цензуры, считавшейся одной из самых страшных гримас «проклятого прошлого», не было. Были инструкторы-литераторы.

Из Таллина литературный отдел Политуправления КБФ должен был уходить на «Виронии». Но на «Виронию» все они опоздали и устроились на «Казахстане». Задремав в пружинном кресле салона, Зонин с удовольствием подумал о том, что самое большое через двое суток он снова будет в Ленинграде...

А в другом конце огромного транспорта лейтенант Абрамичев, увидев, что «Казахстан» наконец отвалил от стенки, работая локтями, протиснулся в помещение, где лежал раненый политрук Зарубин.

Голова и лицо Зарубина были полностью забинтованы. Только глаза смотрели из бинтов.

– Уходим, – радостно сообщил ему Абрамичев. – Скоро будем в Питере. Потерпи...

«Казахстан» прогрохотал якорной цепью на траверзе острова Найссаар, оставив по правому борту горящий Таллин.

23:55

На борту еще стоявшего у стенки Минной гавани штабного судна «Пиккер» адмирал Пантелеев пробежал глазами последний рапорт об обстановке:

«Положение на 0 часов 28 августа. Все транспортные суда и боевые корабли покинули гавани, сосредоточившись в районе островов Найссаар и Аэгна, формируясь в походные конвои.

В гаванях временно, для выполнения специального задания, остались: ЭМ «Гордый», СКРы «Циклон», «Снег» и «Буря» и полудивизион катеров МО. Их выход на рейд ожидается до 8 часов утра.

В гаванях и по близлежащим бухтам осталось также некоторое количество каботажных и малотоннажных судов, принадлежавших Эстонскому и



Латвийскому Государственному Морскому пароходству. Причины разные: от аварий до откровенного нежелания уходить. Способов принуждения их к уходу в нашем распоряжении уже не имеется. Предполагается, что часть этих судов завтра на рассвете будет потоплена огнем сторожевых кораблей и катеров МО...»

Далее шел длинный список транспортов с указанием количества принятых на борт военнослужащих армии и флота. Как обычно, с точностью до 1000 человек. Даже беглого взгляда на этот список было достаточно, чтобы убедиться, что в Таллине пришлось бросить на произвол судьбы примерно 15 тысяч только военнослужащих. То есть около трети личного состава\*.

---

\* В этой связи несколько странно звучат слова адмирала Пантелеева о том, что «ни одного взвода солдат и ни одной исправной пушки мы не оставили врагу в Таллине» (Ю. А. Пантелеев. «Морской Фронт», Москва, 1965, стр. 117).

Послевоенные документы показали, что в Таллине немцы взяли в плен 11 432 военнослужащих армии и флота, захватив в качестве трофеев 97 полевых, 52 противотанковых и 144 зенитных орудия, 91 бронемашину, 2 бронепоезда, 304 пулемета, 4000 мин, 1000 авиабомб, 3500 торпед и т. д.





## 28 АВГУСТА 1941 ГОДА, ЧЕТВЕРГ

*00:10*

Командир крейсера «Киров» капитан 2-го ранга Сухоруков, дождавшись смены вахт в 0 часов, спустился в свою каюту. Нужно было немного привести себя в порядок перед прибытием на крейсер командующего флотом со своим походным штабом и поспать хотя бы пару часов.

Приказав к 2 часам ночи вызвать в каюту матроса, исполняющего на крейсере обязанности парикмахера, а его самого разбудить на 15 минут раньше, Сухоруков снял китель и ботинки, улегся на диван, надеясь сразу же заснуть мертвым сном. Все-таки он даже не вздремнул в течение почти полутора суток.

Но сон не цел. Почему-то вспомнились события двадцатипятилетней давности, когда также в конце августа, но 1916 года, он, крестьянский паренек из забытого Богом села Купасовка Курской губернии, приехал в скопище железнодорожных вагонов, палаток и сараев, из которых постепенно вырастал город Романов на Муроме, позднее названный Мурманском. Там Сухорукову удалось устроиться подручным кочегара на паровозе.

Шла война, и в 1917 году Сухорукова призвали на флот. Пройдя предварительную подготовку в Архангельском полуэкипаже, он был назначен строевым матросом



на тральщик (№ 23), конвоировавший пассажирские и грузовые суда на пути между Архангельском и Мурманском. В 1918 году Сухоруков был переведен на легендарный линкор «Чесма» – бывшую порт-артурскую «Полтаву», выкупленную из японского плена и совершившую переход с Дальнего Востока с тем, чтобы попасть в плен вторично, на этот раз к англичанам. Вместе с линкором в плен попал и 20-летний Максим Сухоруков.

В мае 1919 года по настоянию правительства Чайковского англичане отпустили пленных, и Сухоруков снова вернулся к своим обязанностям строевого матроса на линкоре «Чесма». После ухода белых и англичан и занятия Архангельска Красной Армией Сухоруков продолжал служить на «Чесме», ржавеющей в Архангельском порту, и лишь весной 1921 года был переведен на знаменитую яхту «Ярославна», позднее переименованную в «Боровский» и бывшую тогда самым крупным из действующих боевых кораблей на Севере. К этому времени Сухоруков служил уже старшиной роты.

В декабре 1921 года 23-летний моряк был послан в Петроград на учебу в подготовительное Военно-Морское училище, где опытным морякам давали главным образом общее среднее образование. В 1924 году всех курсантов подготовительного училища зачислили в Высшее Военно-Морское училище им. Фрунзе, где вместе с Сухоруковым в одной группе учился и нынешний нарком ВМФ адмирал Кузнецов. Окончив училище в 1926 году, Сухоруков был назначен вахтенным офицером на линкор «Марат», а затем после короткой службы на спасателе «Коммуна» снова был направлен на учебу на штурманский факультет ВСКОСа.

В 1929 году – служба штурманом на эсминце «Яков Свердлов», а с 1 июня 1931 года – флагманским штурманом бригады эсминцев Балтийского флота.

В 1932 году он становится командиром эскадренного миноносца «Войков», еще четыре года назад носившего имя «Троцкий», на котором совершает беспримерный в



то время переход Северным морским путем во Владивосток. Далее следует период службы на Тихоокеанском флоте: командиром дивизиона сторожевых кораблей, начальником штаба бригады эсминцев и с 8 октября 1940 года – командиром строящегося в Комсомольске-на-Амуре крейсера «Калинин», существовавшего тогда только в днищевом наборе. 26 декабря 1940 года Сухорукова внезапно отозвали на Балтику и назначили командиром крейсера «Киров».

Крейсер ремонтировался после посадки на мель, за что собственно и был снят его прежний командир капитан 2-го ранга Волков.

Не успел Сухоруков освоиться на новом месте, как грянула война.

Военная обстановка и приказы командования постоянно ставили крейсер «Киров» на грань гибели, которая временами казалась просто неминуемой. Только воля и мастерство Сухорукова спасали корабль и когда его волоком тащили через Моонзундский пролив, и в двухмесячном страшном хороводе со смертью под ливнем снарядов и бомб на рейде осажденного Таллина.

Сегодня крейсеру предстояло новое испытание: пройти почти 200 миль по Финскому заливу, оба берега которого захвачены противником, фарватеры завалены минами, а в небе безраздельно господствует вражеская авиация.

Та истерия, поднятая в Москве относительно крейсера «Киров», была в достаточной степени известна Сухорукову, чтобы понять, что его голова снова поставлена на кон, как в Моонзунде, когда ему совершенно недвусмысленно дали понять, какая его ждет судьба, если крейсер придется бросить в Рижском заливе. Правда, тогда ответственность как бы делилась с адмиралом Дроздом. Видимо, эта ответственность в сочетании с сериями обидных поражений и нелепых неудач сломали Дрозда, не без оснований ожидающего, что ему в конце концов припомнят всю летнюю кампанию 1941-го года на Балтике.



И сейчас Сухоруков остался один. Кто вообще был в состоянии провести огромный корабль по протраленной полосе, едва превышающей по ширине длину самого корабля? И это при весьма реальной перспективе постоянных атак с воздуха, когда самолеты противника могут взлетать с берегов залива, а у крейсера не будет пространства даже для следования обычным зигзагом.

Обстановка становилась еще более сложной оттого, что через несколько часов на «Киров» должен был прибыть сам командующий флотом со своим походным штабом, а также с командованием 10-м армейским корпусом.

Наличие на мостике крейсера сразу трех адмиралов создавало атмосферу почти полной безнадежности. Способности Дрозда принимать в боевой обстановке абсолютно неверные решения и способности адмирала Трибуца в любой обстановке вообще не принимать никаких решений дополнялись склонностью контр-адмирала Смирнова впадать в панику по любому случаю. Хотя существовала слабая надежда, что адмиралы нейтрализуют друг друга и не будут мешать ему управлять кораблем.

*00:40*

Никто не сообщил капитан-лейтенанту Грачеву, когда его подводная лодка «Щ-301» подошла к главной базе флота, возвращаясь из боевого похода, что флот уходит из Таллина.

«Щ-301» была заложена еще в феврале 1930 года, принадлежала к 111-й серии советских подводных лодок, тайно спроектированных и построенных с помощью безработных немецких специалистов времен Веймарской республики. В строй «Щ-301» вошла 11 ноября 1933 года и, будучи головной лодкой серии, получила название «Щука», дав индекс «Щ» многочисленным лодкам разных серий, прототипом которых она являлась. Впрочем, название «Щука» лодка сохранила лишь до 15 сентября 1934 года, когда в интересах секретности и, видимо, для



введения в заблуждение многочисленных врагов Советского Союза у подводных лодок отобрали названия, оставив только индексы и номера.

«Щ-301» имела 692 тонны подводного водоизмещения, экипаж 35 человек, была вооружена шестью (4 в носу и 2 в корме) торпедными аппаратами, а также двумя сорокапятимиллиметровыми орудиями. Серия подводных лодок, к которой принадлежала «Щ-301», оказалась весьма неудачной и ограничилась четырьмя вечно ремонтирующимися единицами. Все четыре лодки были брошены в бой с первых же дней войны, и единственная уцелевшая из них — «Щ-303» — была удостоена в 1943 году гвардейского звания.

Что касается лодки Грачева, то война застала ее на ремонте в Ленинграде. Только в начале августа «Щ-301» вышла в море, приступив к патрулированию на позиции западнее Готланда на меридиане маяка Ландсорт.

Капитан-лейтенант Грачев был опытным подводником, участником войны в Испании, где благодаря его мужеству и находчивости была спасена от гибели республиканская подлодка «С-1».

Несколько дней «Щ-301» патрулировала без всякого результата, но вечером 19 августа обнаружила транспорт противника водоизмещением, как определил Грачев, примерно в 8000 тонн. Транспорт шел в охранении миноносца и двух катеров. Грачев выпустил по транспорту две торпеды и, уходя от бросившихся на него катеров, ясно услышал два взрыва и решил, что отправил транспорт на дно.

Уклоняясь от посыпавшихся на нее глубинных бомб, «Щ-301» ударилась о грунт, сильно помяв себе легкий корпус и горизонтальные рули. А потому Грачев мечтал поскорее добраться до Таллина и там отремонтировать повреждения под материнским боком плавбазы «Серп и Молот», а то и в доке.

Подойдя к внешней кромке минных заграждений, капитан-лейтенант Грачев дал свои позывные и запро-



сил тральщики для проводки на рейд. С лодки увидели большое количество кораблей и судов, собравшихся между островами Найссаар и Аэгна, но не поняли, что бы это могло означать.

Ждать пришлось достаточно долго, когда из темноты появился катер МО, откуда голосом передали приказ «Щ-301» стать на якорь и ждать дальнейших распоряжений. На вопрос: «Что случилось?», был получен ошеломляющий ответ: «Уходим из Таллина. В городе немцы. В гаванях уже никого нет».

Капитан-лейтенант Грачев, его комиссар Кобликов и старший механик Тильзо продолжали стоять на рубке «Щ-301», вглядываясь в темноту и ожидая дальнейшего развития событий.

*00:50*

Капитан 1-го ранга Египко, стоя на рубке подводной лодки «С-5» вместе с ее командиром капитаном 3-го ранга Бащенко, командиром 3-го ранга дивизиона подводных лодок Аверочкиным и комиссаром бригады Обушенковым, наблюдал, как отделившись от колонны подводных лодок две «малютки» – «М-98» капитан-лейтенанта Беззубикова и «М-102» капитан-лейтенанта Гладилина – малым ходом двинулись за пятью тральщиками в сторону открытого моря.

Уход этих двух лодок – это было все, чего удалось добиться капитану 1-го ранга Египко в его настойчивых просьбах к командующему не тащить с собой в Кронштадт подводные лодки в надводном положении в составе конвоев. Для двух «малюток» нашли обоснование: «Для обеспечения отхода КБФ от внезапного нападения кораблей противника с веста». С этой целью «М-102» должна была патрулировать к востоку от маяка Порккалан-Калбода, а «М-98» – к югу от Хельсинки.

Остальные 9 лодок покачивались на якорях в небольшой бухточке острова Найссаар, ожидая приказа к походу.



Капитан 1-го ранга Египко еще раз осмотрел свою бригаду.

Непосредственно за «С-5» стояла подводная лодка «С-4» капитан-лейтенанта Абронисимова, затем «Лембит» капитан-лейтенанта Полещука. К «Лембиту» лагом был пришвартован «Калев» капитан-лейтенанта Ныркова. Далее стояла «Щ-307» капитан-лейтенанта Петрова, пришвартованная к «Щ-308» капитан-лейтенанта Маркелова. У неказистого деревянного пирса стояли лагом друг к другу еще три лодки: «Щ-322» капитана 3-го ранга Ермилова, «М-79» капитан-лейтенанта Автономова и «М-95» капитан-лейтенанта Федорова.

Ни одна из лодок не успела закончить ремонт, когда потребовалось срочно выводить из Минной гавани плавбазу «Серп и Молот». Чтобы освободить путь огромной плавучей мастерской, лодки отправили к Найссаару заранее и поставили в бухту, где они и стояли до сих пор.

Египко знал, что уже вернулась из боевого похода подводная лодка капитан-лейтенанта Грачева «Щ-301» и стоит где-то у входа на внешний рейд. Лучше бы было ее отправить обратно в море, чем заставлять следовать под ударами с воздуха через мины в надводном положении. Он уже хотел связаться с Грачевым в коротковолновом диапазоне и приказать ему именно так и поступить, но вспомнил, что на «Щ-301» наверняка в обрез горючего, а возможно лодка имеет и какие-нибудь боевые повреждения, что не позволит ей действовать автономно в условиях усиливающегося шторма.

Не прекращая моросил дождь, шквальный ветер раскачивал сосны на берегу. Мрачный от сознания своего бессилия и беспомощности капитан 1-го ранга Египко, сдерживаясь, ритмично постукивал кулаком по ограждению мостика.

*01:15*

Мичман Попенкер с двумя своими мотористами, закончив погрузку на транспорт запасных двигателей и



запчастей, шел по ночному пирсу Минной гавани, разыскивая в темноте катерá своего дивизиона.

Один из катеров стоял у пирса, и его командир старший лейтенант Бондарь страшно обрадовался, увидев сразу трех специалистов по машинной установке. Его собственные мотористы, недавно призванные из запаса колхозные трактористы, ничего толком не знали о катерных двигателях. Опытные механики Попенкера быстро устранили все неисправности, объяснив бывшим трактористам что к чему.

Пока они работали, к пирсу подошли еще несколько катеров: МО-142 старшего лейтенанта Обухова, МО-112 старшего лейтенанта Гимпельсона и МО-210 старшего лейтенанта Панцырного.

Прибывший на МО-142 командир дивизиона Капралов, увидев трех опытных «машинных духов», страшно обрадовался и, к великому огорчению Бондаря, приказал им отправляться на катер Гимпельсона МО-112, где обязанности механика выполнял старшина 1-й статьи срочной службы Кабанов.

У всех катеров, хотя они еще держались вместе, были разные задачи во время перехода. По возможности их распределили между различными отрядами боевых кораблей и транспортов, но пока держали вместе, поскольку им еще предстояло выставить мины в разных укромных уголках гавани. Два катера временно были оставлены в распоряжении начальника штаба флота адмирала Пантелеева и начальника тыла КБФ генерал-майора Москаленко, руководящего уничтожением флотских складов и имущества.

Задач у катеров как основных эскортирующих кораблей было великое множество. Они должны были предупреждать боевые корабли и транспортные суда о наличии плавающих мин у них на курсе, проводить поиск подводных лодок, вступать в бой с торпедными катерами противника, если те вздумают выйти в атаку на конвой, осуществлять связь между отрядами, служить посыль-





ными судами. Но самой главной их задачей, хотя она и не была им поставлена в качестве таковой, было спасение людей с тонущих судов. Эту задачу не надо было ставить перед катерниками. Каждый знал о ней с первых же дней войны.

*01:35*

Капитан Чижиков подвел свой пароход «Эвальд» к южной оконечности острова Аэгна, где приказал встать на якорь. Он не вполне еще освоился с судном, которым командовал всего четыре дня после таинственного исчезновения капитана-эстонца.

Старый маленький пароход «Эвальд» грузоподъемностью всего 719 БрТ был построен в Германии в 1894 году и назван «Христиан».

В 1938 году судно было приобретено Эстонской республикой и вместе с республикой стало собственностью СССР в ноябре 1940 года...

«Эвальд» был облюбован доктором Смольниковым в качестве госпитального судна. На «Эвальд» были выделены 3 врача, 4 медсестры и 6 санитаров. Весь день пароход, не подходя к причалу, стоял в Русско-Балтийской гавани под обстрелом, принимая раненых, доставляемых различными портовыми плавсредствами. Маленький пароходик загрузился до предела, приняв на борт 670 тяжелораненых бойцов и командиров.

Как и на большинстве других транспортов, на «Эвальде» не хватало продовольствия и воды для столь большого количества раненых.

А главное – не хватало спасательных плавсредств и даже пробковых поясов.

*02:00*

Капитан спасательного судна «Колывань» Плеханов с тревогой смотрел, как волны перекатываются через его суденышко, как будто «Колывань» была подводной лодкой, идущей в позиционном положении. Высота надвод-



ного борта перегруженного спасателя едва составляла 30 сантиметров.

Во всех помещениях «Колывани», как сардины в банке, находились люди – главным образом солдаты какого-то пехотного батальона, появившегося на причале Каботажной гавани в самый последний момент.

Капитан Плеханов относился к своему судну с большой осторожностью. Во-первых, оно было очень старое, а во-вторых, уже один раз гибло, причем со всем экипажем.

«Колывань» водоизмещением 770 т была построена в 1911 году в Христиании в качестве рыболовного траулера и названа «Гулла». В 1913 году судно было куплено Морским ведомством Российской империи и использовалось в качестве портового судна на строительстве крепости Петра Великого. Втянутая вместе с Россией в водоворот войн и революций «Колывань» участвовала в Первой мировой войне, совершила переход из Ревеля в Гельсингфорс и из Гельсингфорса в Кронштадт через непроходимые льды Финского залива, обслуживала ДОТ, а 10 августа 1918 года подорвалась на mine у маяка Шепелев и погибла вместе со всем экипажем. Семнадцать лет «Колывань» пролежала на дне моря и лишь в июне 1935 года судно было поднято ЭПРОНом, отбуксировано в Кронштадт, где и поставлено на капитально-восстановительный ремонт. В 1938 году «Колывань» снова вошла в строй в качестве судоподъемной плавбазы ЭПРОНа на Канонерском заводе в Ленинграде. При восстановительном ремонте на судне пытались смонтировать все новейшее судоподъемное оборудование, появившееся за то время, пока «Колывань» покоилась на дне Финского залива, что привело к сильной перегрузке судна. Даже при нормальном водоизмещении высота надводного борта не превышала 50 см, а при полном (950 БрТ) – надводный борт уходил под воду еще сантиметров на 20.

С первых же дней войны «Колывань» была мобилизована в качестве спасательного судна КБФ и бродила по



разным бухтам, поднимая грузы с потопленных барж, лихтеров и буксиров, стаскивая разные плавсредства с мели, снимая ценное оборудование и боеприпасы с затопленных и полузатопленных боевых кораблей. Кроме указанных задач, «Колывань» выполняла функции судна сопровождения и обеспечения, эскортируя эсминцы, тральщики и подводные лодки по смертельным фарватерам извилистых проливов Моонзундского архипелага.

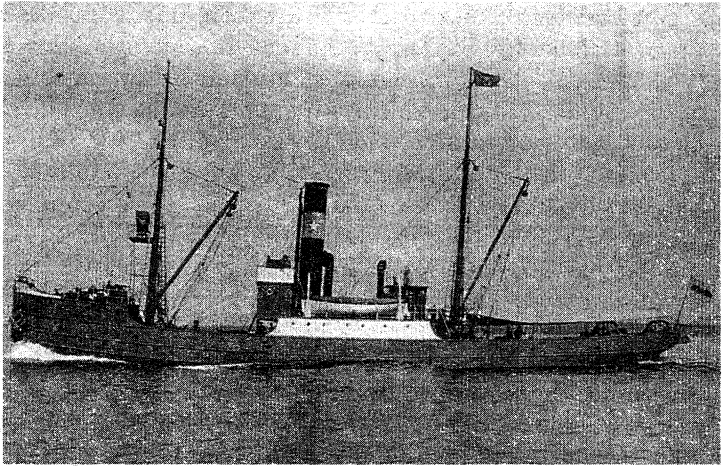
Первая жизнь судна продолжалась 5 лет – с 1913 по 1918 год. Вторая жизнь началась в 1938 году и никто не верил, что она продлится долго.

*02:20*

Александр Пунченко командовал, возможно, самым старым кораблем из всех находящихся в Таллине – спасательным судном «Метеор», построенным еще в 1877 году в Мотале и известным в первые 39 лет своего существования под названием «Гермес».

В 1914 году буксир «Гермес», потерпев аварию, затонул в Барезунде, но в 1916 году был поднят, отремонтирован и 24 ноября того же года включен в состав Балтийского флота под новым именем «Метеор» в качестве спасательного судна. В 1918 году «Метеор» за ветхостью, не позволявшей провести его через льды, был брошен в Гельсингфорсе, захвачен там немцами, а затем передан Эстонской республике. Пройдя в 1920 году очередной капитальный ремонт и перестройку, «Метеор» обслуживал торговый флот молодой республики в качестве спасательного буксира Таллинского порта. Перейдя в собственность СССР, «Метеор» в августе 1940 года был передан ЭПРОНу, а в первый же день войны мобилизован и вошел в состав КБФ, крутясь на «минах под авиабомбами, как и все другие боевые и вспомогательные корабли Балтийского флота.

Биографии «Метеора» в высшей степени соответствовала и биография его капитана Александра Пунченка, хотя он и был на 32 года моложе своего 64-летнего судна.



*Спасательное судно «Метеор»*

Родившись в 1909 году в семье прапорщика 148-го Каспийского полка, расквартированного в Новом Петергофе, Александр Пунченко с детства мечтал о двух вещах: стать моряком и писателем-маринистом. В 1925 году он поступил в Военно-Морское училище им. Фрунзе, но в 1928 году был оттуда отчислен как сын царского офицера. Однако это не убило мечту о море, и Пунченко поступил на работу матросом в Балтийское Морское пароходство, а затем – в Ленинградский Морской техникум, бросил его, не доучившись, и отправился плавать на Север штурманом рыболовного траулера. В 1933 году Пунченко снова поступил в Морской техникум, окончил его, плавал штурманом на различных судах ВГМП, а в 1939 году окончил специальные военноморские курсы и был аттестован на должность командира судов вспомогательного флота КБФ. Таким образом, изгнанный из училища Фрунзе 11 лет назад за социальное происхождение, Пунченко, совершив кордонат длиной в 11 лет, все-таки стал командиром военного флота.



Все эти годы он очень много писал, осуществляя и вторую свою мечту – стать литератором-маринистом. В 1939 году он был даже премирован на Всесоюзном конкурсе за киносценарий «На дальней заставе», а в 1940 году киностудия «Ленфильм» приняла к съемке другой сценарий, написанный Пунченком, – «12 жен», а совсем накануне войны была опубликована его пьеса «На высоте».

В первые же дни войны Александр Пунченко пошел добровольцем на флот. Его даже не аттестовали и в непонятном статусе «командира запаса» назначили командовать «Метеором». Но он был горд и этим. Он даже установил на рубке над мостиком счетверенную установку пулеметов «Максим», что придавало антикварному спасателю весьма грозный вид.

02:40

Командир сторожевого корабля «Аметист» капитан-лейтенант Сукач считал, что только чудо позволит его механикам устранить все повреждения, которые нанес древней машине сторожевика близкий разрыв авиабомбы.

Среди экзотических и антикварных кораблей, собранных военной судьбой в Таллине и готовящихся с первыми признаками улучшения погоды начать прорыв в Кронштадт, сторожевой корабль «Аметист» выделялся тем, что был не каким-нибудь буксиром или спасателем, а боевым кораблем специальной постройки и причудливой судьбы.

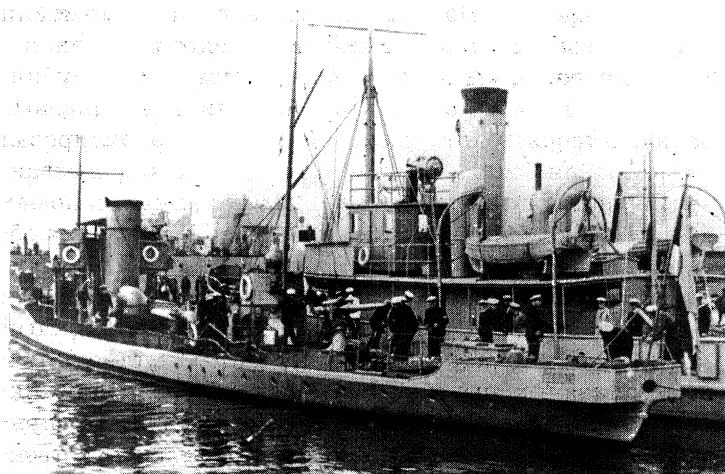
Построенный в 1916 году в Германии в большой серии миноносцев прибрежного действия типа «А», предназначенных для кайзеровского флота, и получив название «А-32», корабль принимал участие в операциях немецкого флота в восточной Балтике и 25 октября 1917 года был выброшен штормом на камни у побережья Эстонии. Миноносец простоял на камнях до 1923 года, после чего был снят, отремонтирован и включен под тем



же индексом «А-32» в состав военного флота Эстонской республики.

Бывший немецкий миноносец был в те годы существенной добавкой к слабому военному флоту молодой республики. При водоизмещении 250 тонн корабль нес два 88-мм орудия и один 450-мм торпедный аппарат и мог развивать скорость до 25 узлов. В 1932 году миноносец был переименован в «Сулев» и находился в строю до самой аннексии Эстонии Советским Союзом. 17 октября 1940 года корабль был переименован в «Аметист», переклассифицирован в сторожевой корабль и передан НКВД в качестве пограничного сторожевика.

С первых же дней войны «Аметист» был возвращен флоту и активно включился в боевые действия на Балтике, эскортируя минно-заградительные операции и занимаясь проводкой транспортов. К этому времени корабль был вооружен тремя 45-миллиметровыми орудиями, мог принимать на палубу мины и глубинные бомбы.



*Советские пограничники принимают бывший эстонский миноносец «Сулев». За ним стоит канонерская лодка «Лайне»*



25 июня 1941 года, получив сообщение с поста СНиС на мысе Юминда об обнаружении неизвестной подводной лодки, находящийся неподалеку «Аметист» направился полным ходом в указанный район. Около половины третьего ночи сигнальщик сторожевика Куимов заметил перископ на курсовом угле 30 градусов левого борта. Капитан-лейтенант Сукач повел корабль в атаку. По команде с мостика старшина 1-й статьи Косарев и матрос Папкевич сбросили большую серию глубинных бомб. На поверхности моря образовались воздушные пузыри и всасывающая воронка. Находившиеся на мостике слышали характерный металлический звук подводного удара. Развернувшись, «Аметист» сбросил еще серию глубинных бомб. На воде появились маслянистые и ржавые пятна. В течение пяти часов сторожевик патрулировал в этом районе сначала один, а потом вместе с вызванным на подмогу катером «МО-229», но никаких новых признаков наличия в этом районе подводной лодки обнаружить не удалось.

Затем «Аметист» участвовал в сложных и опасных операциях, сопровождая знаменитый колесный минный заградитель «Суроп», ставивший мины в устье Финского залива и к югу от о. Бенгтшер, обстреливал занятое противником побережье и отчаянно сражался с призраками немецких подводных лодок, когда искусственно раздутая противолодочная истерия заставляла принимать за перископ любое плавающее бревно или бочку.



*Командир  
СКР «Аметист»  
капитан-лейтенант  
А. Н. Сукач*



23 августа «Аметист» получил задание снять личный состав поста СНиС и погранзаставу в районе мыса Ихамуньиemi, которые уже были отрезаны противником. Немцы встретили «Аметист» на подходе к берегу пулеметным огнем. Ответным огнем своих трех «сорокапятков» «Аметист» уничтожил три пулеметные точки противника на берегу, снял людей и поспешил обратно в Таллин. Изношенные машины старого немецкого миноносца с трудом развивали скорость 18 узлов. На отходе «Аметист» настигла авиация противника. Тройка «юнкерсов» не поленилась сбросить на маленький сторожевик 8 тяжелых бомб, одна из которых взорвалась в каких-нибудь 10 метрах от борта. «Аметист» подбросило в воде и положило на борт, засыпав осколками. При этом вышла из строя половина антикварного набора питательных и циркуляционных насосов, обслуживающих старую немецкую турбину.

Доковыляв до Таллина, капитан-лейтенант Сукач узнал, что ему предстоит эскортировать 1-й конвой, а до этого еще ставить перед уходом мины во внутренних гаванях Таллина. Механики, вдохновляемые военкомом с замечательной для его профессии фамилией Комиссаров, делали все, чтобы старая машина позволила сторожевику сражаться со своими бывшими создателями – немцами.

Сменивший за четверть века службы три флага – немецкий, эстонский и советский – и три имени, сторожевик «Аметист» готовился к прорыву в Кронштадт.

Франтоватый, насмешливый и энергичный капитан-лейтенант Александр Сукач, перешедший в КБФ вместе с «Аметистом» из морской погранохраны, привык к своему старому сторожевику и был уверен в нем.

Беспокоила машина, но она беспокоила его с первых дней войны. Главным образом, из-за отсутствия антикварных запчастей. Каждую гайку приходилось вытачивать по индивидуальному заказу.





02:55

Капитан 2-го ранга Цобель – командир сетевого заградителя «Азимут» – также находился со своим судном еще в Минной гавани.

Капитан 2-го ранга Цобель был старым, опытным и образованным моряком. Был он даже капитаном 1-го ранга, занимая командные должности в штабе флота и эскадры, одно время считаясь кандидатом в адмиралы.

Цобеля губило, как и многих, пристрастие к спиртному. На флоте трудно найти вообще непьющего человека. Сама сущность морской службы, требующая, особенно от комсостава, постоянного нервного напряжения, диктует необходимость какого-то средства, позволяющего расслабиться в редкие минуты досуга. На всех флотах мира этим средством являлось спиртное, будь то ром, шнапс, саке или водка. Знаменитая дореволюционная чарка была отменена после 1917 года, но не только не улучшила положения с потреблением спиртного на флоте, но еще больше это положение усугубила. Однако и в царское, и в советское время с одинаковой строгостью действовало одно и то же правило: пристрастие к спиртному никак не должно было влиять на выполнение моряком положенных ему обязанностей. Если это правило соблюдалось, то на эту «слабость» почти всегда смотрели сквозь пальцы, если же нет, то, естественно, принимались меры карательного характера.

Во времена наркома ВМФ Фриновского, когда ни один из флотских офицеров не мог сказать, доживет ли он до утра, пьянство на флоте достигло уровня эпидемии. Капитан 1-го ранга Цобель, происходя из мичманов старого флота, естественно, считал себя потенциальной жертвой и стал, что говорится, «пить горькую». Возможно это его и спасло, поскольку пьянство, с точки зрения НКВД, если и считалось пороком, то «социально близким», но остановиться он уже не мог. Адмирал Кузнецов, приняв наркомат и оградив в силу своих возможностей флот от непомерной страсти товарища Сталина к



уничтожению всего живого, стал железной рукой наводить на флоте порядок из хаоса, оставленного его предшественником.

В итоге капитан 1-го ранга Цобель превратился в капитана 2-го ранга и был понижен в должности. Затем его понизили в должности еще раз и уже хотели было вообще выгнать от греха подальше из кадров ВМФ, но за него вступился сам Трибуц. Все-таки Цобель был моряком от Бога, прекрасным штурманом, великолепно знающим коварные воды Балтики. Кроме того, он клятвенно (правда, уже не в первый раз) обещал побороть в себе этот вечный российский и советский недуг.

В результате капитан 2-го ранга Цобель стал командиром сетевого заградителя «Азимут».

Заградитель «Азимут» водоизмещением в 459 тонн был построен в 1906 году и в качестве минного транспорта вошел в состав плавсредств Кронштадтской крепости. В те годы он так и назывался – «Заградитель».

Пробыв в этом статусе всю мировую войну, «Заградитель» после революции то включался в состав Морских Сил Балтийского моря, то снова передавался Кронштадтской крепости, пока в августе 1925 года не был сдан в порт на так называемое долговременное хранение, то есть законсервирован. В феврале 1927 года судно расконсервировали, переклассифицировали в ГИСУ (гидрографическое судно) и поставили на капитальный ремонт, переименовав по этому случаю в «Азимут». В январе 1935 года «Азимут» был включен в состав КБФ и служил в качестве гидрографа, пока 22 августа 1938 года не затонул в результате аварии в Лужской губе. 1 сентября того же года «Азимут» был поднят, поставлен на капитальный ремонт и введен в строй в конце 1940 года. После ввода в строй «Азимут» был спешно переоборудован и в очередной раз переклассифицирован в сетевые заградители, правда, без переименования. На носу заградителя установили 45-миллиметровое орудие, на мостике – два пулемета, а на гафеле подняли боевой флаг. Именно в это время на «Ази-



мут» пришел командиром опальный капитан 2-го ранга Цобель, заняв должность старшего лейтенанта.

С началом войны «Азимут» ставил сети в Лужской губе, а 10 августа был откомандирован в Таллин, приступив к постановке противолодочных сетей, прикрывающих подходы к Таллинскому рейду с северо-востока: от острова Кери до линии минных заграждений. 14 августа «Азимут» закончил свою работу, выставив в общей сложности 3 мили противолодочных сетей.

Сейчас, когда встал вопрос об оставлении Таллина, неожиданно стало понятным, что трудоемкую работу по постановке таких капитальных сетевых заграждений сделали фактически для немцев, которых эти сети на долгие годы защитят от прорыва на Таллинский рейд советских подводных лодок. «Азимут» получил приказ снять сети и уже приступил к его выполнению, как налетевший шторм сделал эту работу невозможной. «Азимут» отстайвался в Минной гавани, ожидая улучшения погоды, хотя все уже понимали, что времени для снятия или хотя бы затопления сетевых заграждений длиной в 3 мили уже нет. Тем более, что капитан 2-го ранга Цобель уже получил приказ следовать в Кронштадт в составе 2-го конвоя.

С началом войны Цобель взял себя в руки. Возможно, этому способствовала та трагическая обстановка, которая сложилась на Балтике с момента начала военных действий, а, возможно, и понимание простого факта: за что раньше могли достаточно мягко пожуричь, за то сейчас могли запросто расстрелять.

*03:15*

Командир катера МО-142 лейтенант Обухов, ежась под морозящим дождем, стоял на крошечном мостике своего корабля, ожидая приказа начать постановку мин внутри таллинских гаваней и на рейде.

По приказу командира дивизиона капитана 3-го ранга Капралова катера МО перешли из Минной гавани в



бухту Копли, где командиры катеров получили последние инструкции перед походом.

В бухте собрались почти все катера дивизиона. Рядом с катером Обухова стоял МО-210 лейтенанта Панцырного, МО-112 лейтенанта Гимпельсона, МО-207 старшего лейтенанта Воробьева с заплатой на борту, МО-211 старшего лейтенанта Козихина, МО-212 лейтенанта Яковлева, МО-202 старшего лейтенанта Козлова. Далее в темноте чернели катера 2-го дивизиона – всего 22 единицы.

Катер лейтенанта Обухова, как и все катера дивизиона, находился в боях с первых же дней войны, изнашивая механизмы в круглосуточной конвойной и дозорной службе.

Лейтенант Обухов вспоминал наиболее яркие эпизоды из боевой деятельности своего МО-142.

5 августа он вместе с катером МО-212 лейтенанта Яковлева конвоировал транспорт «Хильда» на переходе из Таллина на Ханко. Катер МО-212 слева за кормой на расстоянии 4 кабельтовых обнаружил перископ подводной лодки. Затем показалась ее рубка, и сигнальщики заметили след торпед, выпущенных по транспорту. Катер тут же ринулся на лодку и сбросил серию глубинных бомб. Взрыв третьей по счету глубинной бомбы по звуку был не похож на предшествующие, необычным был и всплеск от нее. Поверхность моря всколыхнул большой воздушный пузырь. Катер произвел повторное бомбометание. Гидроакустической аппаратуры на нем не было и приходилось действовать вслепую и вглухую. МО-142 оставался в охране транспорта. Обухов приказал сбрасывать глубинные бомбы по курсу движения. Взрывы бомб повлияли на выпущенные лодкой торпеды. Одна из них взорвалась, не дойдя до цели, вторая, сбитая взрывами с курса, прошла за кормой транспорта\*.

---

\* В результате атаки была повреждена финская подводная лодка «Весихииси».



8 августа катер лейтенанта Обухова вместе с МО-201 старшего лейтенанта Басова вышел в обратный путь, сопровождая конвой с Ханко в Таллин. В 13:40 прямо по курсу были обнаружены четыре торпедных катера, сближавшихся с конвоем. Охотники устремились навстречу им и открыли огонь из орудий. После первых залпов торпедные катера разделились на две группы. Одна из них пыталась снова выйти в атаку, но снаряды с МО-142 накрыли головной катер. Вся группа отвернула от конвоя и скрылась в направлении шхер.

Многое можно было вспомнить из боевой деятельности катера, но главное, как хорошо понимал лейтенант Обухов, было еще впереди. Хотя никто из них еще не представлял, что впереди еще так много войны.

*03:30*

В одной из бухточек северо-восточной части острова Найссаар готовились к предстоящему походу 10 базовых тральщиков: «Фугас», «Гафель», «Верп», «Шпиль», «Патрон», «Гак», «Рым», Т-215, Т-217 и Т-218.

Многое, если не все, зависело от этих кораблей, организационно сведенных в два дивизиона по пять единиц. Только они могли обеспечить более-менее надежное траление и проводку за тралами крупных боевых кораблей, пытающихся вырваться из таллинской мышеловки.

Все это были фактически однотипные корабли, построенные в период между 1937 и 1940 годами. При водоизмещении 476 тонн, длине 62 метра, ширине 7 метров и осадке 2,4 метра тральщики имели машинную установку в 2800 л.с. и могли развивать скорость до 18 узлов. Каждый из них нес одно 100-миллиметровое орудие, и одно 45-миллиметровое орудие, два пулемета, мог принимать на борт до 30 мин. Кроме того, тральщики были вооружены тралами Шульца, а также щитовыми и змейковыми тралами, представляя собой наиболее современные корабли этого класса в советском флоте.



Старший лейтенант Ефимов – командир «Патрона» – вместе с командирами других базовых тральщиков собрались в тесной кают-компании тральщика «Шпиль», где командир бригады траления капитан 2-го ранга Мамонтов, его начальник штаба капитан 3-го ранга Лихолетов, а также командиры дивизионов капитан 3-го ранга Резванцев и капитан-лейтенант Гадяцкий должны были дать им последние инструкции.

Старший лейтенант Ефимов еще не совсем пришел в себя после доставки тонных бомб на Эзель. Он похоронил убитых, сдал на госпитальные суда тяжелораненых (легкораненые остались на корабле), кое-как подлатал «Патрон», иссеченный осколками авиабомб, и, несмотря на смертельную усталость, был готов к завтрашнему походу. Поход с бомбами на Эзель, как и предстоящий переход в Кронштадт, были для Ефимова, в сущности, обычными боевыми эпизодами в бесконечной череде подобных, в которых тральщики принимали участие постоянно с первых же дней войны. Были ситуации и похуже.

Война застала тральщик «Патрон» в Кронштадте, и уже 23 июня Ефимов вместе со старшим лейтенантом Шкрептиенко – командиром тральщика «Гафель», повел из Кронштадта в Таллин транспорт «Казахстан». В районе острова Вайндло сигнальщики обнаружили сразу 6 всплывших мин. Пришлось спускать шлюпки для подрыва этих мин. Одну из них подняли на тральщик для исследования.

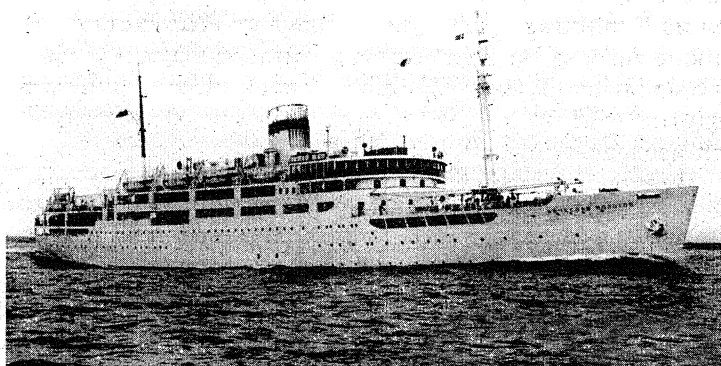
Вместе с другими тральщиками дивизиона «Патрон» старшего лейтенанта Ефимова участвовал в проводке крейсера «Киров» через Моонзундский пролив в Таллин, водил по смертельным фарватерам подводные лодки, ходил на Ханко, ведя за собой груженные транспорты.

Особенно запомнился эпизод, когда «Патрон» вместе с тральщиками «Буй» и «Бугель» проводил за тралами из Таллина в Кронштадт турбоэлектроход «Молотов» и эсминец «Стерегущий». Еще с конца июля стало



ясно, что наиболее тяжелая минная обстановка складывается именно на линии Таллин—Кронштадт, где с каждым днем появлялись все новые линии мин и минных защитников. 11 августа три тральщика повели «Молотов» и «Стерегающий» в Кронштадт. «Молотов» шел с выставленными параван-охранителями, один из которых захватил, но не подсек якорную мину, а, напротив, подвел ее к собственному борту. Мина взорвалась, причинив «Молотову» значительные повреждения. Пока устраняли повреждения, налетела мгла, резко ухудшилась видимость, тральщики попали в район плотного минного заграждения, подсеченные мины не успевали уничтожать, взрывы перебивали тралы. Вышедший к ним на помощь тральщик «Крамбол» на глазах у Ефимова подрывался и затонул.

18 августа «Патрон» снова вышел в боевой поход, проводя за тралами вместе с «Верпом» (Т-206) заградитель «Урал» и госпитальное судно «Сибирь». Погода была свежая; ветер достигал силы 6 баллов. Авиация противника периодически налетала на медленно идущий за тралами конвой. С «Урала» и тральщиков били зенитки в



*Турбозлектроход «Вячеслав Молотов» Балтийского  
морского пароходства*



неверной надежде отогнать атакующие самолеты. Две немецкие бомбы попали в плавгоспиталь «Сибирь», на борту которого находились 1350 человек, из которых 650 составляли раненые. Тральщики, убрав трал, подошли к борту госпитального судна, где бушевал пожар, вызванный попаданием авиабомб. Люди с палубы прыгали в воду. В невероятных условиях – прямо на минном поле, под непрекращающимися ударами авиации – удалось организовать снятие раненых и беженцев, главным образом женщин с детьми. Из своих шлангов «Верп» пытался потушить пожар, а «Патрон», подойдя к борту «Сибири», снимал людей. Крупная волна била «Патрон» о госпитальное судно. На тральщике сломалась стеньга фок-мачты. Разница в высоте бортов еще более затрудняла прием людей, но Ефимову всё-таки удалось снять около 500 раненых, прежде чем он был вынужден отойти от «Сибири», поскольку нужно было возобновить проводку «Урала»...

А затем был поход с бомбами на Эзель под непрерывными атаками вражеской авиации, возвращение в Таллин для участия в прорыве на Кронштадт, который ни Ефимову, ни другим командирам тральщиков не казался на фоне уже пережитого чем-то особенно необычным.

Старший лейтенант Ефимов обвел своих товарищей глазами. Здесь были все командиры базовых тральщиков, уцелевшие на сегодняшний день: старшие лейтенанты Гиллерман, Шкребтиенко, Бадах, Дебелов, Становой, Панков, Савлевич, Дусь и Маевский.

Капитан 2-го ранга Мамонтов заканчивал инструктаж. По сведениям разведки, на 27 августа центральный фарватер прегражден немцами 30 линиями мин и минных защитников. Тральщики пойдут свернутым строем уступа с параван-тралом, что должно создать протраленную полосу шириной около 3 кабельтовых. Головным пойдет тральщик «Шпиль» (Т-207) под флагом самого командира бригады траления. С ним вместе пойдут: «Гафель» (Т-205) старшего лейтенанта Шкребтиенко,





«Верп» (Т-206) старшего лейтенанта Бадаха, «Фугас» (Т-204) старшего лейтенанта Гиллермана и «Т-217» старшего лейтенанта Станового. Им предстоит вести за тралями главные силы флота.

Вторую группу тральщиков возглавлял «Гак» (Т-210) старшего лейтенанта Панкова. На нем должен был держать свой вымпел начальник штаба бригады траления капитан 3-го ранга Лихолетов. За ним строем уступа должны были следовать: «Рым» (Т-211) старшего лейтенанта Панкова, «Патрон» (Т-203) старшего лейтенанта Ефимова, «Т-205» старшего лейтенанта Дуся и «Т-218» старшего лейтенанта Маевского. Им предстояло вести силы прикрытия адмирала Пантелеева.

Все присутствующие на совещании понимали, что в Таллине больше оставаться невозможно, но все так же отчетливо осознавали, что и прорыв в Кронштадт, даже если он удастся, не сулит ничего хорошего с учетом сложившейся обстановки под Ленинградом. Не ждет ли их там второй Таллин в гораздо более крупном и худшем масштабе?

Из Таллина еще существовала возможность уйти в Кронштадт. А куда уходить из Кронштадта, если Ленинград, как и Таллин, будет захвачен противником? И будет ли он еще в наших руках, когда флот доберется до Кронштадта?

03:45

Заместитель наркома внутренних дел Эстонии Кингисепс с группой оперативных работников совершенно неожиданно для себя очутился на палубе парохода «Ярвамаа». Впрочем, что это «Ярвамаа», они выяснили только поднявшись на мостик и поговорив с капитаном Голофастовым. Никто из них не собирался следовать в Ленинград на этом ветхом судне. Вместе со своим наркомом Куммом все они должны были прибыть на эсминец «Сметливый», но, как всегда бывает при спешке и неразберихе, прибыв в Минную гавань, выяснили, что спе-



циальный катер, поданный для руководящего состава местного НКВД и военного трибунала, уже ушел, а найти новый катер оказалось очень сложной проблемой. К счастью, «Пиккер» еще стоял у стенки, и хотя их на него пустили, какой-то офицер, присланный адмиралом Трибуцем, взялся найти для них катер. Опоздала же группа Кингисеппа по весьма уважительной причине. Кумм поручил своему заместителю перед уходом «почистить» все тюрьмы и КПЗ Таллина, на что ушло гораздо больше времени, чем предполагалось.

Выделенный командующим офицер искал катер бесконечно долго. Стемнело, моросил дождь, усиливался холодный ветер. Кингисепп и его оперативники ждали на причале, дрожа от холода и сырости. Хорошо еще, что немцы прекратили артиллерийский обстрел причалов, перенеся огонь на выходы из гаваней, надеясь поразить там какое-нибудь выходящее судно.

Из города доносилась стрельба. Видимо, шел бой с какими-то нашими частями, пытавшимися прорваться к гаваням. Наконец, появился катер, на который погрузились промокшие и продрогшие оперативники. Но это было только начало их приключений.

Не успел катер, который и внутри бухты мотало на волне как щепку, выйти на волнорез, как его накрыло волной, затем второй, создавая полную иллюзию всемирного потопа. Конечно, найти «Сметливый» в темноте среди скопища кораблей и судов у Найссаара и Аэгны не удалось.

С какого-то корабля их даже угостили пулеметной очередью. А в довершение всех бед у катера стал барахлить мотор. Его упорно разворачивало бортом к волне, грозя перевернуть. Молчаливые черные громады раскачивающихся на якоре транспортов никак не реагировали на крики с катера принять пассажиров. Наконец, обнаружили какой-то пароход, у которого за борт свисал шторм-трап. Наверное, забыли убрать.

Кингисепп и его оперативники вскарабкались на борт. Пароход и оказался «Ярвамаа».



Капитан Голофастов совсем не пришел в восторг при виде новых пассажиров, появившихся из темной бездны за бортом, и первым делом принялся отчитывать боцмана за неубранный шторм-трап.

Кингисепп оценил подобное проявление гостеприимства и потребовал, чтобы капитан вызвал к борту эскадренный миноносец «Сметливый», на который они намерены перейти. Капитан отказал в этом требовании, сославшись на то, что световые сигналы запрещены, а пользоваться рацией разрешено только на прием, за исключением чрезвычайных ситуаций.

Но полностью игнорировать новых пассажиров капитан, разумеется, не мог. Поскольку все помещения парохода были уже забиты ранеными и беженцами, то пришлось уступить чекистам собственную каюту. Капитан понимал, что ему вряд ли удастся уйти с мостика до прихода в Ленинград, а отдохнуть можно и в крохотной походной каютке за штурманской рубкой.

*04:00*

Капитан 2-го ранга Сухоруков и военком крейсера капитан 3-го ранга Столяров стояли у верхней ступеньки трапа, глядя через сетку сыплющего дождя, как к левому борту «Кирова» подходит штабное судно «Пиккер».

С помощью фалрепных с «Пиккера» на трап крейсера сошел командующий флотом адмирал Трибуц, а за ним – член Военного Совета КБФ контр-адмирал Смирнов и начальник походного штаба при командующем флотом капитан 1-го ранга Пилиповский, а также часть флагманских специалистов, офицеры связи и шифровальщики. Следующим по трапу на крейсер поднялся генерал-майор Николаев со штабом X-го корпуса, а последним, как и положено, на палубе крейсера появился начальник Особого (3-го) отдела КБФ дивизионный комиссар Лебедев. Честно говоря, Лебедеву совсем не хотелось идти именно на «Кирове», но ряд полученных им инструкций требовал именно этого.



Затем с «Пиккера» на крейсер передали укрытое в чехле знамя Балтийского флота, врученное от имени ЦК ВКП(б) еще в 1928 году.

Сопровождаемые Сухоруковым Трибуц и Смирнов поднялись на мостик «Кирова». Небо на востоке начало сереть. Противный предосенний дождь сыпал, не переставая. Порывы штормового ветра раздували пожарища на берегу. Клубы дыма застилали город. Со стороны гаваней доносились мощные взрывы.

Море продолжало штормить, делая выход невозможным, поскольку тральщики в такую погоду действовать не могли.

Задержка из-за погоды выводила командующего флотом из себя. Он тешил себя надеждой на то, что район мыса Юминда флот форсирует в светлое время суток. Тогда можно было бы просто визуально увидеть мины — как плавающие, так и поставленные на небольшую глубину. Шторм перечеркивал все эти расчеты. Основное минное заграждение предстояло преодолеть ночью...

На мостик поднялся контр-адмирал Дрозд, побритый и посвежевший. Адмиралы сухо приветствовали друг друга приложением рук к козырькам фуражек. На лице Трибуца было выражение человека, с трудом сдерживающего себя, чтобы не наговорить резкостей. Если Дрозд вернулся к исполнению своих обязанностей, он обязан был встретить командующего на мостике, если нет — то непонятно, зачем он на мостике вообще появился, когда там уже находился командующий. Адмиралы всегда очень болезненно относятся к любым нарушениям вековых ритуалов, чем бы они не были вызваны.

Нервничал и Сухоруков. Наличие сразу трех адмиралов на мостике крейсера неизбежно должно было создать здесь напряженную и нервную обстановку.

К счастью, все адмиралы спустились в салон Дрозда, приказав немедленно доложить, если появятся какие-либо признаки улучшения погоды.



Спускаясь вниз, адмирал Трибуц приказал отправить «Пиккер» обратно в гавань, чтобы забрать начальника тыла фронта генерал-майора Москаленко и его группу по руководству подрывными работами.

04:15

Небо на востоке стало светлеть, когда майор Крылов и сопровождающий его матрос-мотоциклист добрались, наконец, до Минной гавани. Мотоцикл по дороге пришлось бросить. По улице призрачными тенями перебежали немецкие автоматчики. В городе шел бой с какими-то нашими частями, пробивающимися в порт.

Крылов и его матрос несколько раз попадали под обстрел. Около полутора часов пришлось пролежать под прикрытием каких-то развалин, спасаясь от рвущихся вокруг мин. Судя по всему, наших.

Последние слова адмирала Трибуца, сказанные по телефону майору Крылову, были: «Хорошо, быстро возвращайтесь». Когда же они наконец добрались до Минной гавани, то не застали там ни Трибуца, ни «Виронии», на которой майор Крылов предполагал добраться до Ленинграда. Гавань вообще была пуста. Только далеко на рейде в тумане маячили силуэты каких-то судов.

Неунывающий матрос предложил майору тут же на причале сформировать партизанский отряд, благо было из кого. Тысячи солдат и матросов стояли на причалах, ожидая, что за ними пришлют какое-нибудь судно, когда станет светлее.

Майор Крылов пошел к тому месту, где обычно стоял «Пиккер». Эта часть гавани была огорожена от остальной железными воротами, охраняемыми матросами и солдатами НКВД с пулеметами. Ворота были закрыты. Охрана не желала вступать с Крыловым ни в какие разговоры.

К счастью, через прутья ворот майор Крылов увидел стоявших на причале адмирала Пантелеева и генерала Москаленко. Он позволил себе громко окликнуть начальника штаба флота. Адмирал обернулся и, хотя ничего не



понял из сбивчивых объяснений майора, кроме слов «по приказу командующего», приказал Крылова пропустить. После этого майор попытался доложить Пантелееву более подробно о том, как он выполнял личный приказ адмирала Трибуца.

Пантелеев слушал не очень внимательно, но сообщил Крылову, что скоро к причалу вернется «Пиккер», на котором тот сможет добраться до крейсера «Киров» и доложить командующему о выполнении приказа.

Выхода не было. Майору Крылову очень не хотелось попадать на «Киров». «Вирония» казалась ему гораздо более безопасной.

Он дождался «Пиккера» и был доставлен на крейсер «Киров». Позже майор Крылов, не умевший плавать, понял, что остался живым совершенно случайно. И до конца своих дней считал адмирала Трибуца человеком, спасшим его жизнь.

*04:30*

С кормы сторожевого корабля «Снег» валили клубы белого дыма дымзавесы. Сторожевики ставили мины в гавани, прикрывая себя завесой от возобновившегося артиллерийского огня противника. Чуть поодаль шли «Буря» и «Циклон», за их кормой также валили клубы белого дыма завесы. На отдаленных высотах пробегали быстрые молнии вспышек и вокруг сторожевиков поднимались розовато-серые водяные столбы. Ветер уносил куда-то хлопки разрывов и тяжелые орудийные выдохи.

«Снег» ставил завесу в Минной гавани, маскируя постановку мин, протянув дымную стенку вдоль причалов. Затем сторожевик направился в Купеческую гавань, пронесся мимо стапелей, пакгаузов, опрокинутых кранов. Старший лейтенант Орлов мастерски управлял сторожевиком. Резкие сигналы ревуном давали команду матросам на корме сбрасывать в воды гавани мины. Стоявший на мостике рядом с Орловым сигнальный старшина Супруненко видел толпы людей, теснящих-



ся на бетонных пирсах. Народ был самый разномастный: кто в зеленой армейской форме, кто в темной флотской, кто в пестрой гражданской одежде. Люди протягивали руки, зывали о помощи, грозили оружием. Супруненко показалось, что кто-то даже стрелял из винтовок по их сторожевику.

Было видно, как на верхних переулках немцы устанавливают минометы и мины начинают рваться на причалах и в воде. На пирсах начинается паника. Люди валились в воду, тонули, кто-то упорно плыл в центр гавани, на что-то упоая, кто-то метнулся в каменные закоулки портовых развалин.

Жестяные бочонки защитного цвета, установленные на корме, дымили вовсю. Желто-белые копны дыма мягко ложились на воду, разрастались, прикрывая акваторию.

У нижнего рея фок-мачты полоскался сигнал: «Минная постановка». Ставили мины банками. Корабль петлял по внутреннему рейду. Наконец, вышли на входной фарватер, миновали боны и пошли к острову Найссаар. На флагманском «Циклоне» виднелась фигура командира дивизиона капитана 3-го ранга Филиппова, а на мачте сигнал: «Встать на якорь по диспозиции».

У острова на якоре стояли десятки кораблей и судов. Стальные исполины, выглядевшие в утренней дымке светло-сиреневыми, казались фантастическими существами. У крейсера, лидеров и новых эсминцев трубы широкие, сдавленные с боков, чуть отклоненные назад, обведенные по самому верху черной каймой. У старых миноносцев типа «Калинин» и «Яков Свердлов» трубы прямые, высокие, точно колонны. Транспорты высились над морем в рассветных сумерках расплывчатыми громадами, напоминающими прибрежные скалы. Боевые корабли дрожали и вибрировали, тревожно взвизгивали ревунами, перемигивались, невзирая на запрет, прожекторами, извергая из труб потоки раскаленного воздуха. Между ними водяными паучками носились «мор-



ские охотники», торпедные и сторожевые катера, волоча за собой белые и длинные хвосты бурунов. Степенно дымили буксиры. Тысячи глаз смотрели на мачты «Кирова», ожидая сигнала начать движение. Дождь прекратился, но штормовой ветер с той же силой продолжал дуть с моря.

05:00

С мостика эсминца «Гордый» капитан 3-го ранга Ефет с тревогой поглядывал на берег. «Гордый» все еще маневрировал на внутреннем рейде, ведя редкий огонь по улицам Вышгорода, где уже визуально были видны позиции противника. С рассвета немцы возобновили обстрел гаваней и рейда. «Гордому» уже давно было пора выходить на внешний рейд, но Ефет ожидал возвращения с берега подрывной партии во главе с лейтенантом Гайдуковым, которой было приказано уничтожить минно-торпедный склад. Время шло, а группа Гайдукова не возвращалась. Командир «Гордого» с беспокойством поглядывал то на горевший берег, то на узкие ворота в боновом заграждении, через которые эсминцу предстояло пройти. Немецкая артиллерия, чьи наблюдатели уже видели и гавани, и рейд как на ладони, очень точно клала снаряды именно в этот проход. Ефет понимал, что в этой узкости «Гордый» может быть накрыт артогнем и чем это может кончиться, угадать нетрудно.

Наконец доложили, что катер с подрывниками вышел из Минной гавани. Маневрируя между разрывами снарядов, катер, прыгая на волнах, неся к эсминцу.

— Держать на катер! — приказал Ефет рулевому. «Гордый» повернул, сбавил скорость и на ходу поднял на борт катер вместе с людьми.

— Оба вперед средний! — скомандовал Ефет. — Курс во семьдесят градусов!

За кормой эсминца вздыбился пенный бурун. Штурман — старший лейтенант Лиценко — с удивлением взглянул на командира:





– Товарищ командир, курс на выход триста тридцать девять градусов.

– Курс восемьдесят! – подтвердил свой приказ Ефет.

«Гордый» на большой скорости уходил в сторону от обстреливаемых боновых ворот. Противник, не понимая маневров эсминца, перенес огонь с выхода из гавани на корабль. Вокруг корабля и впереди по курсу взлетели грязно-серые столбы воды. Ефет только и ждал этого момента. Стоявшие на мостике еще не успели сообразить, что задумал командир, как тот резко скомандовал: «Лево руля!»

Рулевой – старшина Лагутин – плавно положил руль на пятнадцать градусов влево. Эсминец положило на правый борт, в боевой рубке что-то с грохотом сорвалось с креплений.

– Одерживай! – крикнул Ефет рулевому. – Курс на боновые ворота.

«Гордый» проскочил проход в боновом ограждении, а разрывы немецких снарядов поднялись там, на курсе восемьдесят градусов, где минуту назад шел корабль...

Уменьшив ход, «Гордый» подошел к острову Найссаар и присоединился к стоявшим на якоре кораблям главных сил флота.

Снова пошел дождь. Северо-восточный ветер задувал с воем и каким-то остервенением. Море штормило. Но уже потому, что безумство ветра и моря достигло какого-то предела, бывалые моряки чувствовали, что силы шторма уже на исходе.

05:20

С мостика канонерской лодки «Амгунь» капитан-лейтенант Вальдман увидел на берегу большое скопление людей. В бинокль было видно, что это армейцы. Они размахивали руками, стараясь привлечь к себе внимание. Вальдман передал бинокль своему военному старшему политруку Пьянкову. Тот посмотрел, молча вернул бинокль командиру и вздохнул. Стоявший на мос-



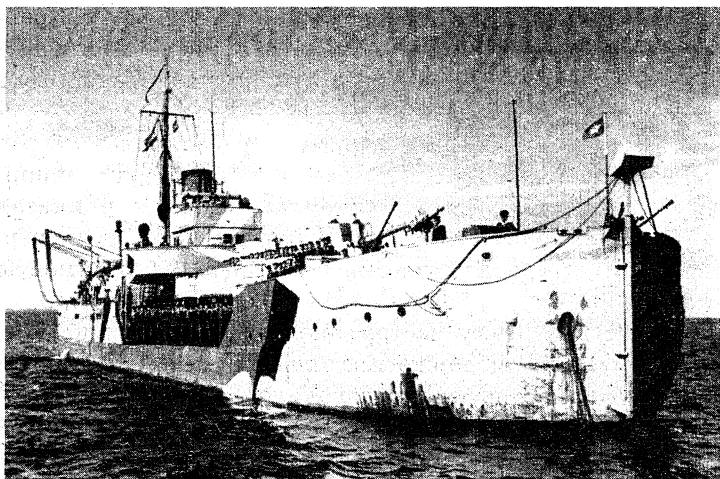
тике рядом с ними командир 3-го конвоя капитан 2-го ранга Янсон, также осматривавший берег в бинокль, не проронил ни слова.

Грузную шаланду вздымало на накатной волне. Ее тупой нос, обрушиваясь на спаде волны в воду, поднимал тучу беснующихся брызг.

— Большая вода, — сказал Вальдман, ни к кому конкретно не обращаясь. — Волна нагнала к берегу воды. Я попробую подойти.

Он взглянул на командира конвоя. Тот молчал. Значит, разрешал, поскольку не запретил.

Трюмы и прочие помещения канонерки были уже забиты до отказа солдатами 22-й дивизии НКВД, но место всегда можно найти «за счет естественной сжимаемости человеческого тела», как писал в одном из своих морских рассказов Проспер Мериме. Капитан-лейтенант Вальдман, как и всякий русский человек, получивший воспитание до 1917 года, любил людей гораздо сильнее, чем это полагалось делать в эпоху строительства социализма.



*Канонерская лодка «Амгунь»*



«Амгунь» пошла к берегу. Зоркие глаза сигнальщиков на крейсере «Киров» увидели вздымающуюся на волнах канонерку. На гафеле крейсера взвился сигнал: «Амгунь», идете ли вы куда-нибудь?»

На мостике крейсера, видимо, сложилось впечатление, что «Амгунь» собирается выброситься на берег.

В принципе «Амгунь» из-за наличия на ней капитана 2-го ранга Янсона тоже была флагманским кораблём 3-го конвоя и запрос с «Кирова» можно было проигнорировать, если бы на мачте крейсера уже не полоскался на штормовом ветру двухзвездный вице-адмиральский флаг — флаг командующего флотом.

Капитан 2-го ранга Янсон, как бы очнувшись от оцепенения, приказал поднять: «Ясно вижу».

«“Амгунь”, вернитесь на свое место!» — просигналили с «Кирова».

На тоненькой мачте бывшей грунтовозной шаланды поднялся ответный сигнал: «Человек за бортом!»

Веками на всех флотах мира подобный сигнал не мог быть отменен к выполнению никакими адмиралами. С сигнального фала «Кирова» упали флаги сигнала. Крейсер смущенно замолчал и только минут через десять поднял следующий сигнал: «“Амгунь”, нуждаетесь ли вы в помощи?».

Между тем «Амгунь», грузно переваливаясь с борта на борт, подошла к берегу. Удерживая канлодку машинами на месте, капитан-лейтенант Вальдман приказал спускать шлюпки. Матросы во главе с боцманом канонерки главстаршиной Журковым, несмотря на штормовую погоду, быстро спустили на воду две шлюпки и катер.

Бойцы на берегу быстро заполнили шлюпки до отказа. Многие плыли, держась за шлюпочные леера. Небольшое расстояние до берега позволило держать шлюпки на бакштове у моторного катера. Выгрести обратно против волны вряд ли бы удалось. Мокрые с ног до головы люди в армейской форме карабкались по шторм-трапам на борт канонерки.



К великому удивлению капитан-лейтенанта Вальдмана и всех остальных, находящихся на мостике «Амгуни», с берега оказался снятым в полном составе штаб 10-й стрелковой дивизии во главе с генерал-майором Фадеевым.

Со штабом оказалась еще какая-то хозяйственная часть дивизии и взвод комендантской службы.

Генерал никому не сказал, как случилось, что его штаб чуть было не был оставлен противнику. Он поднялся на мостик мокрый с головы до ног, но со всем величавым достоинством, свойственным любому генералу.

«Спасибо, моряки, — сказал он. — Век не забуду», — и поинтересовался, кто командир. Затем обнял и расцеловал Вальдмана, позволив себе потом чисто генеральский поступок: Вальдману был вручен на память маленький пистолет — «Маузер Первый номер».

На мачте «Амгуни» продолжал развеиваться сигнал «Человек за бортом». В сущности, это была чистая правда. Только за бортом оказался не один человек, а тысяча 15. Из них морякам «Амгуни» удалось спасти около ста. Но сигнал в любом случае нужно было спускать.

05:45

Матрос Виктор Шуванин пришел в себя от боли и открыл глаза. Он лежал на спине и его качало из стороны в сторону, а он никак не мог сообразить, в чем тут дело. Придя окончательно в себя, он понял, что лежит прямо на верхней палубе большого парохода, который раскачивается на волне. Вокруг него по всей длине верхней палубы лежали раненые в бинтах и лубках, как большие беспомощные дети. Но они считались легкоранеными и потому были оставлены на верхней палубе.

«Тяжелых» поместили в трюмах и других нижних помещениях.

В бою под Пиритой Шуванину осколком мины разворотило ногу. Шуванин потерял сознание. Пришел он в себя на операционном столе в госпитале, где ему без



наркоза вытаскивали осколок из ноги. Видя, что матрос пришел в себя, ему дали понюхать нашатырного спирта. Шуванин снова потерял сознание. Он снова пришел в себя, когда его куда-то несли на носилках и погрузили в кузов грузовика. Рана страшно болела, когда машину нещадно кидало по каким-то колдобинам по дороге в порт. Шуванин держался, пока его довольно грубо не шваркнули о пирс вместе с носилками ошалевшие от адской работы пожилые санитары. Вновь пришел в себя он уже на палубе транспорта.

Молодая женщина-врач, осторожно ступая через раненых, наклонилась к Шуванину, ловким движением поправила ему бинты и спросила:

– Ну, как себя чувствуете? Лучше? Во время операции вы вели себя молодцом. Обошлось без наркоза. Теперь самое страшное позади.

Шуванин заметил пушистую русую косу, выбившуюся из-под косынки женщины, и ему стало неприятно, что такая красивая молодая женщина видит его в столь беспомощном состоянии.

– Доктор, – спросил он, – на каком мы пароходе? Хотя ему было совершенно безразлично, на каком пароходе он находится.

– «ВТ-524», – ответила врач, выпрямилась и пошла дальше.

Это был пароход «Калпак», а к Шуванину подходила Татьяна Разумеенко – молодой хирург, выпускница Военно-медицинской академии.

Но раненый матрос узнает об этом много позже.

*06:10*

Капитан парохода «Эверанна» Федор Воробьев настолько был удивлен открывшейся перед ним картиной, что машинально перевел ручки машинного телеграфа на «Стоп». Маленькие катера, захлестываемые встречной волной, тянули на буксире за собой какие-то баржи и лихтеры, до отказа заполненные людьми. С мос-



тика «Эверанна» казалось, что вся эта флотилия утонет при следующем накате волны. Хотя «Эверанна» была уже переполнена, капитан приказал выбросить за борт шторм-трапы и начать прием пассажиров, явно терпящих бедствие.

«Эверанна» шла из Палдиски на соединение с конвоями, формирующимися у острова Найссаар. За ней, держась в кильватере, шел «Балхаш» и маленький каботажный пароходик «Кумари» грузоподъемностью в 237 тонн.

Все три парохода имели на борту отрезанный от Таллина гарнизон и личный состав Военно-Морской базы Палдиски.

Пароход «Эверанна» грузоподъемностью 2880 тонн был построен в 1908 году в Англии и назывался «Стамбул». В 1930 году судно было приобретено Латвией, а в декабре 1940 года национализировано Советским Союзом. Начало войны застало «Эверанну» под командованием капитана Роберта Купеша по пути в Германию. Полученная вовремя радиограмма заставила судно изменить курс и вернуться в Ленинград, где 8 июля 1941 года капитан Купеш был неожиданно арестован и заменен Воробьевым. Арестован был только капитан. На борту остались 1-й штурман Хуго Аузиньш, старший механик Рахомижс Фжоборовс и радист Заниш-Петерс Бризга.

Сама «Эверанна» была разгружена, мобилизована, перекрашена в шаровый цвет с присвоением бортового номера 502 (ВТ-502).

Как муравьи, с полузатонувших старых барж люди карабкались на борт так удачно подошедшего парохода.

Увидев по подтянутым к рее шарам, что «Эверанна» остановилась, застопорили машины «Балхаш» и «Кумари». Им также ничего не оставалось делать, как принять на борт всех, кто смог добраться до вываленных шторм-трапов и брошенных в кипящее море концов.

Только «Эверанна» спасла от гибели на Таллинском рейде 790 человек.



06:40

Адмирал Пантелеев основательно промок и продрог, добираясь на катере до лидера «Минск», стоявшего далеко на внешнем рейде. Встречная волна полностью накрывала катер, обрушиваясь через зарывшийся в воду нос прямо на рубку и перекатываясь затем на корму. Немцы продолжали довольно лениво обстреливать рейд из орудий и минометов. «Свечки» от падения снарядов неожиданно поднимались в разных местах гавани.

Адмирал с нетерпением смотрел, как ужасающе медленно вырастает впереди изящный и стройный силуэт лидера с его стремительным форштевнем, высокой носовой надстройкой и двумя элегантно наклоненными назад трубами, напоминающими прижатые уши тигра перед прыжком на добычу.

По плану прорыва Пантелеев являлся первым заместителем командующего флотом и командиром отряда прикрытия. Встреченный у трапа левого борта командиром «Минска» капитаном 2-го ранга Петуниным, адмирал в сопровождении командира спустился в теплый уют кают-компании корабля. Адмирал с удовольствием снял мокрую фуражку и опустился в мягкое кресло, вытянув ноги. Вестовой немедленно принес стакан крепкого горячего чая в серебряном подстаканнике с выгравированной надписью «Лидер “Минск”».

Назначенный на переход начальником походного штаба заместитель Пантелеева капитан 1-го ранга Питерский доложил адмиралу, что на «Минске» уже развернут флагманский командный пункт.

Пантелеев поинтересовался видами на погоду. Ему доложили, что шторм уже заметно стих, мягче стала волна, немного поднялась облачность. Синоптики предсказывают скорое резкое улучшение погоды. Но пока еще очень свежо и тральщики с тралами выгрести против волны не могут.

Адмирал Пантелеев, слушая доклад начальника своего походного штаба, понял, что после двух бессонных



ночей сидеть в таком мягком и удобном кресле очень рискованно. Он уже несколько раз засыпал, через мгновение тревожно встряхиваясь.

Адмирал решительно потянулся за фуражкой и, выйдя из салона, стал подниматься на мостик.

*07:05*

С мостика «Минска» адмирал Пантелеев осмотрел рейд в бинокль. Из своих сорока прожитых на свете лет адмирал уже отдал флоту 23 года, но ему еще никогда не приходилось видеть подобного скопления боевых кораблей и транспортов, не говоря уже о разной вспомогательной мелочи.

В бинокль адмирала попал маленький пароходик «Кумари» с занимающей почти полкорпуса цифрой 579 на борту.

Адмирал перевел бинокль на «Балхаш», а затем на «Эверанну». По поднятым до места шарам он понял, что пароходы стоят без хода и какое-то мгновение не мог сообразить почему. Потом все стало ясно: подошедшие из Палдиски транспорты остановились, чтобы принять из воды людей.

Стоявший рядом с Пантелеевым на мостике комиссар лидера Воспитанный привлек внимание адмирала, показав рукой в противоположную сторону – в направлении гавани, откуда сам Пантелеев прибыл чуть более получаса назад. Адмирал обернулся. И невооруженным глазом было видно, как из гавани, провожаемые уже пулеметными очередями немцев, выбираются, захлестываемые волнами, самые разнообразные катера, шлюпки, рыбацьи лодки, на которых гирляндами висели люди – военные и гражданские. Каждый накат волны смывал за борт несколько человек. Видны были отчаянные взмахи рук тонущих, как бы взывающих к небесам.

– Есть свободные помещения? – спросил Пантелеев у капитана 2-го ранга Петунина.





— Только в трюмах и форпике, товарищ адмирал, — ответил командир лидера.

— Возьмите сколько возможно, — приказал адмирал.

В ушах у него звенело, перед глазами плыли какие-то красные и зеленые круги. Впереди же было еще по меньшей мере две бессонные ночи.

Адмирал Пантелеев, видимо, лучше чем кто-либо другой понимал, что ждет флот, которому предстояло пройти 321 километр пути Финским заливом, где на протяжении 250 километров оба берега уже заняты противником, а 120 километров — густо заминированы. На обоих берегах узкого залива расположены немецкие и финские аэродромы с сотнями бомбардировщиков, а в шхерах притаились торпедные катера и, возможно, подводные лодки. Никаких точных данных о противнике и его намерениях штаб флота, как обычно, не имел, а исходил из предположения, что немцы скорее всего смогут предпринять, а не из сведений, что они предпримут точно. А предпринять немцы могли немного: помимо выставленных мин, они, взаимодействуя с финнами, могли атаковать конвои торпедными катерами и подводными лодками. Опять же больше всего боялись подводных лодок, поскольку имелась информация, что только за последние двое суток немцы сосредоточили в районе предполагаемого перехода около 15 подводных лодок. Возможно, это была немецкая дезинформация, поскольку ни одной подводной лодки противника в районе предполагаемого перехода не было. Но никто в штабе КБФ не знал этого. Напротив, все были уверены в обратном. И никто не задал себе простого вопроса: как лодки будут действовать на минных заграждениях такой ширины, глубины и плотности...

Адмирал Пантелеев решил, что ничего страшного не случится, если он позволит себе прикорнуть минут 40. Не похоже, чтобы в течение этих 40 минут погода намного улучшится или произойдут какие-то события, которые потребуют его личного присутствия на мостике лидера.



Бывалые моряки знают, что означают полчаса крепкого сна. Он начисто снимает усталость предыдущих бессонных ночей. Горячий душ и стакан крепкого чая (а можно чего и покрепче) дает запас бодрости еще на много и много часов бессменной вахты на ходовом или флагманском мостике. А бессменную вахту на кораблях несут только командиры и флагманы.

07:35

На эсминце «Гордый» в пятом – самом большом кубрике корабля – капитан 3-го ранга Ефет собрал всех свободных от вахты.

Командир поднялся на банку, чтобы все сгрудившиеся в кубрике могли его хорошо видеть. Моряки обратили внимание, как похудел и осунулся за последние дни не покидавший мостика командир корабля. У него были покрасневшие от бессонных ночей глаза, плотная щетина покрывала впалые щеки и широкий подбородок.

– Товарищи! – обратился Ефет к экипажу. – Армия и флот оставляют Таллин.

Командир глубоко вздохнул и зачем-то посмотрел себе под ноги.

В кубрике установилась мертвая тишина. Было слышно, как о борт с шумом разбивалась волна. Медленно поднималась вверх и с легким чавканьем оседала корма.

Капитан 3-го ранга Ефет преодолел волнение и заговорил громче:

– Нам предстоит очень тяжелый переход. На нашем пути будут минные поля. В воздухе – немецкая авиация. В финских шхерах – надводные корабли и подводные лодки. В этих условиях мы обязаны нести охрану крейсера «Киров», сберечь свой корабль и доставить в Кронштадт авиационную часть, которая находится у нас на борту.

Командир «Гордого» снова замолчал и затем добавил: – Прошу вас быть готовыми ко всему.



Капитан 3-го ранга Ефет пристально посмотрел на стоявших и сидевших перед ним краснофлотцев, словно желая понять, какое впечатление произвели его слова.

Матросы молчали. Если у них и были вопросы, то они хорошо знали, что ни командир, ни комиссар не в состоянии на них ответить.

– Тогда, – закончил Ефет, – все. По местам стоять!  
И спрыгнул с банки на качающуюся палубу.

07:50

Военный корреспондент Михайловский с палубы «Виронии» с интересом наблюдал, как обретает причудливые и прекрасные краски остров Найссаар. Ночью он чернел темной глыбой, в предрассветной дымке выглядел туманной серой массой, а сейчас, когда полностью рассвело, заиграл зеленью своих корабельных сосен, желтизной песчаных пляжей и вороненым гранитом валунов.

Кругом стояли корабли и суда. Таллин вдаль был закрыт облаками дыма, пеленой еще идущего дождя и стелящейся над гаванями гарью.

С рейда доносилась стрельба.

Неожиданно со стоявшего далеко от «Виронии», но хорошо видимого с нее лидера «Минск» загрохотали оружейные залпы.

На палубе «Виронии» началось оживление. Все показывали в сторону серого стремительного силуэта лидера, пытаясь понять, что происходит. Было видно, что орудия лидера развернуты в сторону открытого моря. С мостика «Виронии» кто-то закричал сильным голосом:

– Катера! Торпедные катера противника!

И тогда их увидели все – маленькие черные точки, развернутым строем несущиеся прямо на десятки сгрудившихся транспортов.

Истерически завизжали ревуны, тревожно запели гудки, завыли сирены. Некоторые суда начали сниматься с якоря, чтобы иметь возможность уклониться от выпущенных катерами торпед. Вслед за «Минском» загро-



хотали орудиями еще несколько эсминцев. Катера, развернувшись, стали уходить в сторону моря.

Михайловскому показалось, что он видел прямое попадание снаряда в один из катеров. От маленьких точек вверх взметнулись белые сгустки дыма. На горизонте сверкнули отблески пламени.

На палубе «Виронии» все восторженно закричали «ура».

Стрельба постепенно стихла. Все замахали руками, приветствуя лидер «Минск», идущий малым ходом по рейду.

— Молодец Петунин! — пробасил кто-то. — Дал им жару!\*

*08:15*

Короткий отдых быстро привел в себя адмирала Пантелеева. Приняв душ, он вошел в блистающую чистотой кают-компанию «Минска». Адмирал был моряком до мозга костей. Нигде он не чувствовал себя столь комфортно, как на борту боевого корабля. И ничего он не любил так, как кают-компания кораблей, живущие, несмотря на все политические перемены и катаклизмы, по выработанному веками ритуалу. Отделанные тиком или буком переборки, большой полированный стол для общего обеда, мягкий свет скрытых в потолке плафонов, мягкие кресла и диваны, пианино и шахматные столики, хрусталь, серебро и дорогой фарфор обеденных сервизов — почти все осталось неизменным при трансформации Императорского флота в Рабоче-крестьянский, включая строгое запрещение матросам (за исключением вестовых) переступать порог кают-компания. Разве что меньше стало офицеров, умеющих играть на пианино. Но адмирал Пантелеев умел и любил играть на фор-

\* В действительности это были наши торпедные катера 1-й бригады, высланные накануне на разведку опушек шхер. Катера, не понесая потерь, отошли в море и позднее присоединились к конвоям.

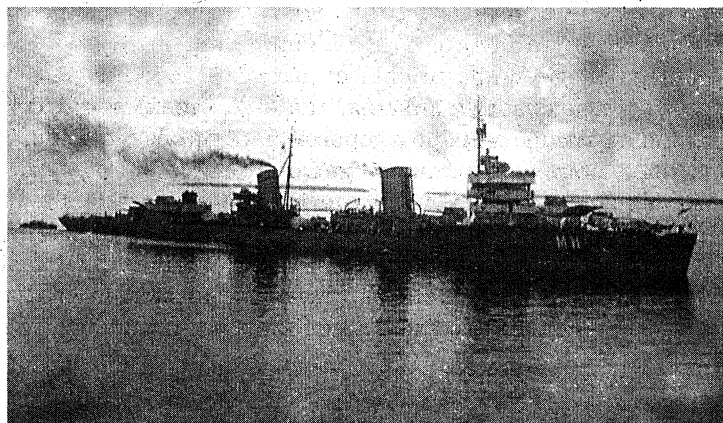


тепиано, хотя за последнее время ему редко предоставлялась такая возможность. Производство в адмиралы и назначение на должность начальника штаба КБФ требовали проведения большей части времени на берегу, что его сильно тяготило. Но уже практически ушли в Лету времена, когда командующие и начальники штабов флотов могли руководить вверенными им военноморскими соединениями, оставаясь на борту кораблей. Все руководство в масштабах флота уже велось исключительно с берега...

Офицеры завтракали. Они могли это делать до половины девятого утра. Пантелеев, сидевший между капитаном 1-го ранга Питерским и военкомом штаба КБФ бригадным комиссаром Серебренниковым, чтобы поднять им настроение рассказывал смешную историю, как еще будучи младшим командиром случайно окатил из шланга адмирала Галлера.

Грохот орудийных залпов заставил адмирала замолчать на полуслове. Сняв с колен салфетку и взяв фуражку, Пантелеев быстро поднялся на мостик.

— Что случилось? — спросил адмирал капитана 2-го ранга Петунина.



*Лидер «Минск»*



– Торпедные катера противника, – доложил тот, показывая биноклем в сторону северо-восточного горизонта.

Адмирал внимательно обследовал горизонт в бинокль, но не увидел ничего.

– Ушли, – сказал старший артиллерист лидера Волков, недавно повышенный из старших лейтенантов в капитан-лейтенанты.

Адмирал Пантелеев знал, что вчера вечером в сторону финских шхер был послан в разведку дивизион торпедных катеров 1-й бригады. Как раз к этому времени они должны были вернуться. В штабы соединений было дано оповещение. Но до «Минска», видимо, оно не дошло.

Это его промашка, поскольку «Минск», выбранный в качестве флагманского корабля сил прикрытия, непосредственно замыкался на штаб КБФ, а не на штаб ОЛС, как ранее.

Пантелеев ничего не сказал по этому поводу, а лишь осторожно поинтересовался у Волкова:

– Попали?

– Было накрытие, товарищ адмирал, – доложил старший артиллерист лидера. – О прямых попаданиях точно доложить не могу.

Адмирал Пантелеев подавил вздох облегчения и тут же вздрогнул от крика сигнальщика, показывающего в сторону города:

– Товарищ адмирал, смотрите!

08:35

Вскинув бинокль к глазам, адмирал посмотрел в указанном сигнальщиком направлении и стиснул зубы. На флагштоке башни «Длинный Герман» не было советского флага. На его месте полоскался по ветру сине-черно-белый национальный флаг республики Эстония. На мостике воцарилось тягостное молчание.



А через мгновение корабли открыли огонь по городу из всех орудий главного калибра\*.

Адмирал Пантелеев молча стоял на мостике, не спуская глаз с эстонского флага над Вышгородом и как бы не замечая грохота стрельбы. И, разумеется, не отдавая никаких приказов.

Все были очень возбуждены. Ясное осознание собственного поражения, сдача противнику своей главной базы, двухмесячный хоровод позорных неудач – все это требовало какого-то естественного выхода или выброса еще не истраченной предвоенной агрессивности.

Три снарядных всплеска, неожиданно поднявшихся недалеко от левого борта лидера, вернули всех находящихся на мостике из повышенного эмоционального состояния к реальности.

---

\* Впоследствии, уже спустя много лет после войны, адмиралы Трибуц и Пантелеев категорически отрицали, чтобы кто-нибудь из них отдавал приказ о «прощальной» бомбардировке Таллина. Сначала яростно отрицался даже сам факт бомбардировки. Затем сама бомбардировка сквозь зубы стала признаваться, но при этом указывалось, что приказ о ней не отдавался. Это была спонтанная реакция экипажей кораблей на появление над Таллином «фашистского» флага.

Адмирал Трибуц как-то рассказал, что он услышал стрельбу орудий «Кирова», находясь внизу – в адмиральском помещении. Выскочив наверх и поняв в чем дело, адмирал приказал немедленно прекратить огонь. В своих официальных воспоминаниях адмирал об этом инциденте не пишет ни слова. Что касается мемуаров адмирала Пантелеева «Морской фронт», многие слова в которых, как мы уже имели возможность убедиться, надо понимать «с точностью наоборот», то он следующим образом описывает свою реакцию на появление над городом эстонского флага: «Ударить бы из всех орудий по этому флагу: Бессмысленно...»

Однако старожилы Таллина помнят эту бомбардировку до сих пор. Интересно в этой связи отметить, что многие русские в Таллине искали убежища в соборе Св. Николая Угодника. В собор попали три снаряда с крейсера «Киров», разрушив здание и убив более 100 человек. Подобных свидетельств у автора много.



Сначала никто не мог толком понять, кто и откуда ведет огонь. Потом поняли. В перелеске полуострова Вимси немцы уже развернули полевую батарею. Три орудия били по «Минску», три – пытались достать до транспортов у Найссаара.

Целью немцев, видимо, было заставить «Минск» перенести огонь с города на них.

Так и произошло. Приблизительно оценив место батареи противника, «Минск» дал по ней два залпа. Судя по всему – не особенно удачных, поскольку следующие три немецких снаряда накрыли лидер: один упал с перелетом, два – с недолетом.

«Минск» встрепенулся, как боевой конь, и быстро набирая ход стал отходить подальше в море, идя зигзагом, чтобы сбить противнику наводку. Сейчас получить какие-нибудь серьезные повреждения от артогня было чрезвычайно опасно и могло вообще исключить участие лидера в переходе.

Отгнав лидер, немецкая батарея всеми орудиями стала бить по сгрудившимся у Найссаара транспортам, смутно виднеющимся из-за ключев белого покрова дымовой завесы.

09:00

Крейсер «Киров» вздрогнул от залпа всеми девятью орудиями главного калибра, что заставило адмирала Трибуца, завтракающего в салоне, недоуменно застыть с гренкой в одной руке и чашкой какао в другой. Командующий флотом заканчивал завтрак в обществе контр-адмирала Дрозда, генералов Николаева и Березинского и двух дивизионных комиссаров: Лебедева и Смирнова.

Командующий КБФ недоуменно посмотрел на Дрозда, который взял трубку телефона и связался с мостиком. Повесив трубку, он доложил Трибуцу, что над городом поднят фашистский флаг и комендоры стараются его сбить. Дивизионные комиссары согласно закивали головами, генералы оставались невозмутимыми.





Закончив завтрак, адмирал Трибуц поднялся на мостик. Крейсер продолжал огонь кормовой башней главного калибра, но не по фашистскому флагу, как выяснил Трибуц, а по батарее противника, прорвавшейся к побережью на полуострове Виимси и обстреливающей наши транспорты.

Засечь точное местоположение батареи оказалось делом трудным. С того места, где находился «Киров», было практически ничего не видно, а огонь по квадратам, как обычно, был неэффективен. Корректировать огонь было некому.

Трибуц приказал дать сигнал Раллю, чтобы его «новики», подойдя поближе к берегу, засекли и подавили эту батарею. Быстро же немцы действуют! Уже добрались до оконечности Виимси.

Адмирал посмотрел на небо. Облака стали уже значительно реже. В восточной части горизонта, упершись в море, вертикально стоял солнечный луч. Море еще катило пенистые маслянистые валы. Они были еще большими, но прежней ярости в них уже не было. Бушующий последние двое суток северо-восточный ветер сменился на восточный гораздо меньшей силы. Все говорило о том, что погода вскоре радикально улучшится.

А это означало, помимо всех положительных аспектов, новое появление на сцене немецкой авиации, которая не появлялась в небе уже более 12 часов.

В бинокль адмирал Трибуц осмотрел корабли и транспорты. Воспользовавшись улучшением погоды, транспорта построились поконвойно, ожидая сигнал начать движение. Погода была уже достаточно сносной, чтобы базовые тральщики могли идти с выставленными тралями, а боевые корабли — с параванами-охранителями. Но «Ижорцы» и катерные тральщики еще не имели возможности действовать. Приходилось ждать.

Адмирал видел в бинокль, как три эсминца контр-адмирала Ралля, построившись фронтом, развернулись и слаженно грохнули общим бортовым залпом по берегу.



09:25

С мостика эскадренного миноносца «Артем» флагманский артиллерист ОЛС капитан 2-го ранга Сагоян вдохновенно управлял огнем, как дирижер, управляющий устаревшим, но слаженным оркестром.

Сагоян стоял на мостике эсминца рядом с его командиром старшим лейтенантом Сеем. Лейтенант Дицкий управлял огнем кормовых орудий, а лейтенант Атаманюк – носовым. У «нови́ков» вся артиллерийская мощь – три 102-миллиметровых орудия – была сосредоточена на корме. На полубаке же у всех, исключая «Калинина», было по одному орудью. У «Калинина» на носу их было два. Он был единственным из всех, кто имел пять орудий главного калибра. Все остальные имели по четыре.

Три старых эсминца маневрировали следующим образом: идя строем фронта к берегу, представляя при этом наименьшую цель для немецких артиллеристов, корабли поворотом «все вдруг» перестраивались в кильватерную колонну, давали по противнику бортовой залп и тут же снова перестраивались в строй фронта, но на обратном курсе, то есть двигаясь от берега и давая залп из 9 кормовых орудий.

При обстреле кораблями береговых позиций главное – засечь точные координаты цели. Капитан 2-го ранга Сагоян за два месяца обороны Таллина прекрасно изучил местность, ориентиры и артиллерийские привязки, отлично зная на полуострове тот перелесок, где можно расположить шестиорудийную батарею, замаскировав ее на закрытой позиции и выставив артиллерийского наблюдателя либо в укромном месте у самого уреза воды, либо на какой-нибудь сосне.

Батарея успела выстрелить по «новикам» всего один раз (снаряды упали с недолетом и большим разбросом), как была накрыта эсминцами и больше не подавала признаков жизни.

После третьего залпа с эсминцев Сагоян наблюдал сильный взрыв, поднявший над соснами столб огня и



дыма, закрутившегося в гриб на тонкой ножке. Рванули, видимо, ящики со снарядами, опрометчиво сложенными где-нибудь недалеко от орудий.

На мачте «Артема» поднялся флаг, предписывающий прекратить огонь и автоматически передающий управление отрядом на «Калинин» адмиралу Раллю.

Три «новика» — «Калинин», «Володарский» и ставший концевым «Артем», построившись кильватерной колонной, средним ходом пошли к месту стоянки сил арьергарда.

Такими они и запомнились многочисленным наблюдателям с кораблей и судов: еще возбужденные боем с немецкой батареей, плюющие паром, дымящие из своих высоких стройных труб. Это был их прощальный салют перед уходом в бессмертие, ибо жить им оставалось чуть более восьми часов. Но никто еще не знал этого...

09:45

В адмиральском салоне крейсера «Киров» дивизионный комиссар Лебедев играл в шахматы с дивизионным комиссаром Смирновым\*.

Член Военного Совета КБФ играл в шахматы неважно, а начальник Особого отдела КБФ Лебедев, напротив, играть умел и даже, если верить знавшим его, имел чуть ли не первый разряд по шахматам.

Корабль покачивало, но уже значительно меньше и мягче, чем даже час назад, однако контр-адмирал Смирнов мучился приступом морской болезни, что всегда случалось с ним, когда он появлялся на борту корабля, даже стоящего на внешнем рейде. В прошлом профессиональный партработник Ленинградского обкома ВКП(б), Смирнов попал на флот случайно, по партийной разрядке, а настоящий солдат партии никогда не должен

\* Далее мы называем Н. Смирнова контр-адмиралом, во-первых, потому, что он вскоре им стал, а во-вторых, чтобы выделить его из большой компании комиссаров, кем он был в действительности.



пререкаться, когда его посылают на флот, или на сельское хозяйство, или куда-нибудь еще дальше...

Что касается дивизионного комиссара Лебедева, то он морской болезнью не страдал, равно как и никакими другими болезнями. Если контр-адмирал Смирнов сел за шахматный столик в надежде избавиться от подступающей к горлу тошноты, отвлекшись на игру, то Лебедев сделал это потому, что его мозг постоянно жаждал деятельности именно такого рода, какой обычно бывает осмысление шахматной партии.

Будучи начальником Особого отдела КБФ, дивизионный комиссар Лебедев, как это обычно бывает, находился в двойном подчинении: штабу флота и своему грозному начальству в Ленинграде и Москве.

С одной стороны, он был обязан выполнять все приказы адмиралов Трибуца и Пантелеева, но, с другой стороны, обязан был надзирать за ними, обеспечивать их безопасность и ликвидировать их в случае каких-либо чрезвычайных обстоятельств: скажем, выявленному желанию адмиралов сдать в плен или угрозе их попадания в плен по не зависящим от них причинам. В любом случае Лебедев отвечал за своих подопечных головой, а потому члены Военного Совета КБФ не имели права протестовать, если дивизионный комиссар Лебедев что-либо организовывал во имя их безопасности. Даже если бы адмирала Трибуца убило бы на мостике «Кирова» попаданием случайной авиабомбы, дивизионный комиссар Лебедев нес бы за это ответственность, поскольку не убедил командующего в данный момент не нахо-



*Член Военного Совета  
полковой комиссар  
В. А. Лебедев.  
Снимок 1943 г.*



даться на мостике. А потому адмирал Трибуц согласовывал с дивизионным комиссаром многие свои планы и поступки, а дивизионный комиссар Лебедев, со своей стороны, выполнял порой самые «деликатные» приказы командующего, что он опять-таки обязан был делать, разумеется, докладывая об этом своему командованию по линии НКВД. Приказы, передаваемые по линии НКВД, всегда имели верховенство над приказами, идущими по линии флота, даже если это были приказы от самого наркома ВМФ. А потому дивизионный комиссар Лебедев, не очень разбираясь во всех тонкостях военно-морского искусства, всегда должен был знать обстановку несколько лучше и подробнее, чем командование флотом.

Именно комиссар Лебедев всего два часа назад сильно испортил настроение адмиралу Трибуцу, представив ему рапорт о том, что благодаря халатности (граничащей с преступлением), проявленной некоторыми службами штаба КБФ, и открытого предательства со стороны экипажей в Таллине оставлены, а в настоящее время уже наверняка захвачены противником грузопассажирский пароход «Виире» грузоподъемностью 164 тонны, имеющий статус военного транспорта, с бортовым номером 573; грузопассажирский пароход «Сальми» грузоподъемностью 185 тонн, также имеющий статус военного транспорта, с бортовым номером 588 и грузопассажирский пароход «Сатурн» грузоподъемностью 402 тонны. Все три судна ранее принадлежали Эстонскому Государственному Морскому пароходству.

Кроме того, из-за нежелания разагитированных немецкой агентурой экипажей покидать Таллин в гавани остались: буксиры «Пернов» и «Уна», коллектор «Рамм-Тыстелев», водолеи «Моторвелаев» и «Яан Тээер», а также неустановленное количество более мелких судов.

В рапорте отмечалось, что о подобных настроениях некоторой части эстонских и латвийских моряков Особый отдел КБФ неоднократно докладывал командую-



щему, представляя списки судов и людей. Однако никаких практических мер командованием флота принято не было, что фактически привело к массовому переходу личного состава мобилизованных пароходов на сторону противника вместе с плавсредствами. В докладе отмечалось, что командование флотом, предупрежденное о намерении массового предательства со стороны «отдельной части» эстонских и латвийских моряков, обещало перед уходом уничтожить указанные пароходы, но не сделало ничего.

В заключении рапорта особо подчеркивалось, что силами Особого отдела КБФ под угрозой немедленного расстрела всей команды удалось вывести в море грузовой пароход «Эргонаутис» грузоподъемностью 205 тонны, имеющий мобилизационный номер 537 (ВТ-537), чей капитан, ссылаясь на аварию в машине, пытался задержаться в гавани до прихода немцев и сдать им более 300 человек из числа активистов советской власти эстонского происхождения. В конкретных условиях привлечь к ответственности капитана парохода Э. Саара не представлялось возможным, равно как и убедиться, действительно ли машина парохода находится в аварийном состоянии. Три оперативных сотрудника Особого отдела находятся на борту, и в дальнейшем следствие покажет, имела ли в данном случае место попытка измены Родины или нет.

Адмирал Трибуц, читая этот рапорт дивизионного комиссара Лебедева, не произнес ни звука, но хорошо понимая, что второй экземпляр документа будет передан (если еще не передан) командованию Лебедева в НКВД, только сказал стереотипное: «Хорошо. Потом разберемся», – как будто речь шла о пропаже бушлатов с какого-нибудь вещевого склада, а не о прямом саботировании строжайшего приказа самого товарища Сталина за номером 270 от 16 августа 1941 года, то есть менее двух недель назад, что дивизионный комиссар Лебедев не преминул отметить, поскольку уже имел приказ от своего



руководства собрать на Трибуца как можно больше компромата. Зачем? Это уже был вопрос, выходящий далеко за пределы того, что было положено знать дивизионному комиссару Лебедеву.

А положено ему было знать всегда, где находится командующий и где он предполагает находиться в ближайшем будущем. В настоящее время адмирал Трибуц находился на мостике «Кирова», а потому дивизионный комиссар расслаблялся за шахматной доской. Не он рекомендовал адмиралу Трибуцу командовать переходом с флагманского мостика «Кирова», но уж коль это произошло, необходимо было продумать ряд мер, чтобы обеспечить «доставку» (именно это слово употребил Лебедев позднее в своем «чекистском» отчете) адмирала в Ленинград, поскольку предполагалось сразу же отдать командующего флотом под трибунал, чего сам Трибуц, разумеется, не знал. Материала для трибунала уже было собрано вполне достаточно. От бездарного руководства флотом с момента открытия военных действий и паникерства до оставления в Таллине ряда судов и почти четвертой части личного состава. Поэтому дивизионный комиссар Лебедев был просто обязан знать все о планах командующего.

А планы были таковы. В случае, если оставаться на крейсере «Киров» было бы невозможно из-за конкретно сложившейся боевой обстановки (подрыв на минах, или вывод крейсера из строя авиацией противника, или по иным причинам), адмирал должен был перенести свой флаг на эскадренный миноносец «Яков Свердлов», с которого ранее собирался руководить всем переходом. Поэтому «Якову Свердлову» было приказано следовать с левого борта крейсера, чтобы по получении условного флажного или радиосигнала быть готовым подойти к «Кирову» и снять с него адмирала.

Кроме «доставки» в Ленинград адмирала Трибуца, у дивизионного комиссара Лебедева было еще немало хлопот.



Необходимо было «доставить» в Ленинград и Правительство Эстонской ССР. В первую очередь – предсовнаркома Лауристина и всю коллегия республиканского НКВД во главе с Куммом и Кингисеппом. Всю коллегия погрузили на эсминец «Сметливый», кроме оперотдела, который возглавлялся Кингисеппом. Куда девался Кингисепп, Лебедев пока не знал, и это его озадачивало. Не сбежал ли к немцам, как его приятель, секретарь ЦК Сярре? Все это озадачивало комиссара, но не очень волновало. Его командованию хватит и одного наркома Кумма, а если Кингисепп исчезнет, Кумму будет на кого валить.

В последнее время все как будто что-то почувствовали и стали вести себя несколько странно, как учуявшие неладное тараканы. Председателя совнаркома Эстонии Лауристина с его аппаратом было решено поместить на ледокол «Суур-Тылл», который должен был следовать почти непосредственно за тральщиками, как и «Сметливый», в теоретически «мертвой» минной зоне. Но тот на ледоколе не появился. Судя по всему, намеренно опоздал. Заявил, что пойдет на эсминце «Володарский». Наверное, чтобы по пути заручиться поддержкой Бочкарева. Так и не удалось получить точных данных – прибыл Лауристин на «Володарский» или нет. Если он исчезнет, это будет досадно, поскольку именно Лауристин мог дать убийственные показания о связях адмирала Трибуца с изменником Сярре!

Дивизионный комиссар Смирнов сделал очень неудачный ход конем, напав на ферзя дивизионного комиссара Лебедева. Тот улыбнулся, потер свои тонкие ладошки мыслителя-садиста и переводом одной незаметной пешки на другое поле поставил члену Военного Совета КБФ мат.

10:15

С рубки подводной лодки «Калев» капитан-лейтенант Нырков с болью в сердце наблюдал за той безумной яро-





стью, с которой корабли бомбардировали оставленный город. Там, за шапками разрывов и клубами черного дыма оставалась его невеста Шурочка Осипова, с которой ему так и не удалось встретиться за время почти недельной (с 21 августа) стоянки «Калева» в Таллине.

На следующий день после прибытия было столько дел, что вырваться в город не представлялось никакой возможности. 23 августа Нырков попросил разрешения у капитана 1-го ранга Египко сойти на берег по личному делу. Командир бригады выслушал благосклонно, но разрешения не дал. Он еще надеялся, что адмирал Трибуц выполнит данное обещание, и лодки выйдут в море для самостоятельных действий. Поэтому на всех подводных лодках сохранялось состояние часовой готовности к выходу и отпускать в таких условиях командира «Калева» было совершенно невозможно. Египко вовсе не был самодуром. При других обстоятельствах он бы не только разрешил Ныркову подобную отлучку, но и машиной бы снабдил. Но сейчас не мог.

Затем командир бригады уехал в Кронштадт, предупредив всех, чтобы ожидали радиограммы о возможном срочном выходе в море. Когда же он с большим трудом вернулся в Таллин на «морском охотнике» и еще раз убедился в том, что командующий флотом твердо намерен гнать его лодки в Кронштадт в надводном положении через минные поля, то готов уже был разрешить командиру «Калева» краткосрочный отпуск на берег. Но к этому времени в тот район, где жила невеста капитан-лейтенанта Ныркова, было уже не пробиться. Эта часть города стала линией фронта, по несколько раз в день переходя из рук в руки.

Никто не мог себе позволить так рисковать жизнью командира подводной лодки.

Понимая, что город уже захвачен противником, капитан-лейтенант Нырков не мог не думать о судьбе любимой девушки. Все уже были хорошо наслышаны, как ведут себя солдаты вермахта с мирным населением в за-



хваченных городах. И то, что сейчас на ее голову падают наши же снаряды, тоже было трагедией этой невиданной войны.

Осознавая масштаб обрушившейся на страну катастрофы, капитан-лейтенант Нырков предчувствовал – и не ошибся в том, что им уже никогда больше не суждено увидиться.

*10:40*

Командир тральщика «Шпиль» (Т-207) старший лейтенант Дебелов нервно поглядывал на часы и на пустые сигнальные фалы крейсера «Киров». Время уже приближалось к одиннадцати часам дня, а командующий флотом все еще не давал сигнала к движению.

В серых, сильно поредевших облаках было уже много голубых лагун, из которых все чаще и чаще выглядывало солнце, и в любую следующую минуту могли «выглянуть» и пикировщики противника. Для них такое скопище стоящих на якоре кораблей и транспортов могло стать столь легкой добычей, о которой им, наверное, не приходилось и мечтать. Просто странно, что они все еще не появились.

На мачте тральщика «Шпиль» вился вымпел командира бригады траления капитана 2-го ранга Мамонтова, который стоял на мостике рядом с Дебеловым, также нетерпеливо поглядывал на часы и сигнальные фалы «Кирова». Офицеры молчали. Настроение у старшего лейтенанта Дебелова было хуже некуда. Ни у кого из тысяч морских офицеров, находящихся в этот момент на борту сотен кораблей и транспортов, конечно, не могло быть хорошего настроения от одной мысли о том, что они оставляют противнику свою главную базу и уходят в Ленинград, который мог превратиться для флота в очередной капкан. Но человек индивидуален, и у каждого для плохого настроения были собственные причины. И у всех они были разные. Скорбели о погибших друзьях, страдали и мучились от полученных ран, от



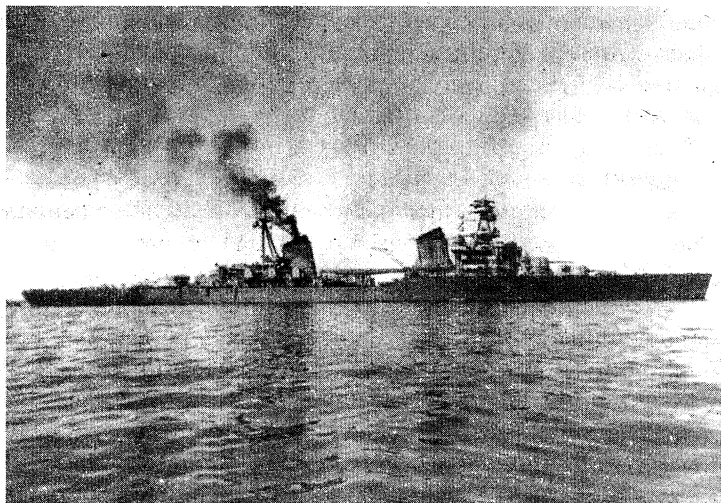
неизвестности собственных судеб, от дикой давки при посадке на транспорты, бедствовали от голода и холода на самих транспортах, от страха перед будущими опасностями.

Но настроение старшего лейтенанта Дебелова было испорчено напрочь одним эпизодом, свидетелем которого он стал в Минной гавани, когда «Шпиль» еще стоял у стенки, принимая боезапас и запасные тралы.

Старший лейтенант Дебелов был сильным и решительным человеком, достаточно агрессивным, как и многие офицеры флота, получившие воспитание в предвоенные годы, когда их готовили сражаться «малой кровью на чужой территории». Находясь с первых дней войны на передовых позициях «морского фронта» Балтики и ежечасно рискуя жизнью, Николай Дебелов не признавал никаких поражений. Он был уверен в конечной победе. Война началась немного не так, как все рассчитывали, но это не беда! Конечная победа будет за нами! И очень скоро.

С первых же дней войны на его лице заиграла насмешливая улыбка д'Артаньяна – улыбка человека, который никогда не признает себя побежденным, пока жив. Под градом авиабомб в походах по минным заграждениям, когда справа и слева гибли корабли и суда, а **ЗАЛИВ КРИЧАЛ ЧЕЛОВЕЧЕСКИМ ГОЛОСОМ**, насмешливая улыбка командира тральщика заставляла всех, кто видел ее, действительно верить, что конечная победа будет за нами.

Эта улыбка сошла с лица Дебелова лишь однажды. Вчера, идя по Минной гавани, возвращаясь на тральщик после совещания в штабе адмирала Ралля, старший лейтенант Дебелов увидел на одном из причалов целую гору овчинных полушубков и суетящегося вокруг них интенданта. Полушубки было приказано погрузить на какой-то транспорт, которого уже давно не было и в помине. Интендант метался, пытаясь погрузить свои полушубки на любой транспорт, размахивая накладными. Дебелов



*Крейсер «Киров»*

подошел к нему и попросил два-три полушубка, чтобы снабдить ими вахтенных.

Интендант посмотрел на Дебелова непонимающими глазами. «Они же казенные, — сказал он. — Как я могу их тебе дать? Выпиши требование, как положено, и хоть все забирай». В этот момент к интенданту подошел какой-то начальник, кажется, комендант погрузки, и сообщил, что принято решение полушубки сжечь, вручив ему соответствующую расписку. На глазах у Дебелова полушубки облили бензином и подожгли, вежливо попросив командира тральщика отойти в сторону и не мешать — «чтоб не опалило». Возможно впервые с начала войны с лица старшего лейтенанта Дебелова исчезла его насмешливая улыбка, сменившись выражением крайней растерянности, когда он смотрел на гигантский костер из новеньких полушубков...

Когда-то молодому лейтенанту Дебелову была оказана высокая честь — впервые поднять на крейсере «Киров» военно-морской флаг. Теперь ему была оказана еще боль-



шая честь – командовать головным тральщиком, чтобы вывести крейсер из очередной ловушки.

Но «Киров» продолжал хранить непонятное молчание. А время шло.

*11:00*

С флагманского мостика крейсера «Киров» адмирал Трибуц еще раз оглядел лес труб и мачт огромной армады, готовой к прорыву.

Вокруг, куда хватало глаз, стояли боевые корабли и нагруженные до отказа транспорты. Резко выделялись камуфлированными бортами суда, пришедшие недавно из Ханко, – на палубах пушки, грузовики и массы людей, главным образом солдаты и командиры, выведенные прямо с фронта на транспорты. Сплошной фон серых шинелей, на котором диким орнаментом прорисовываются белые повязки раненых. Транспорты заняли свои места в походных колоннах, дымя из своих высоких труб.

Над Таллином ширилось зарево пожаров, ярко-красные вспышки вырастали в оранжевые и белесые столбы огня. Небо над городом по-прежнему было иссиня-черным, как глубокой осенней ночью.

А над кораблями, хотя и перепачканное черным дымом из сотен труб, было почти голубое небо с клочьями рваных облаков. Дул теплый юго-восточный ветер. Но нагнанная двухсуточным штормом волна была еще очень крупной. Тральщики и катера швыряло из стороны в сторону, захлестывая волной.

Стоявший рядом с адмиралом на мостике капитан 1-го ранга Пилиповский с тревогой посматривал то на небо, то на адмирала. По его мнению, начать движение можно было уже час назад. Почему командующий медлит?

На другом крыле мостика молча и с обиженным видом стоял контр-адмирал Дрозд, рассматривая корабли в бинокль. Он появился на мостике вместе с Трибуцем,



и, судя по выражению его лица, между ним и командующим произошел какой-то очередной тяжелый разговор, поскольку после этого адмирал Дрозд не произнес ни слова. Впрочем, ни слова не произнес и командующий. С мрачным и суровым видом он стоял на мостике, время от времени поднося бинокль к глазам.

Казалось, что он должен быть удовлетворенным. В кратчайший срок, за какие-то двое суток, удалось осуществить фактически без четко разработанного плана гигантскую по масштабам операцию, связанную с эвакуацией главной базы КБФ. При этом с потерями, которые вполне можно было назвать «приемлемыми». Десятки тысяч человек были погружены на транспорты под непрерывным огнем и воздушными ударами противника. При этом был потерян всего один крупный транспорт «Луначарский», а ни один из боевых кораблей не получил даже каких-либо серьезных повреждений. План немцев прорваться к гавани и сбросить защитников Таллина в море полностью провалился. Не говоря уже о том, что именно под Таллином противник впервые встретил серьезное сопротивление на всем Северо-Западном направлении, застряв у столицы Эстонии на долгих два месяца. В сложнейших условиях адмирал Трибуц показал себя как способнейший и волевой военачальник и администратор.

Теперь ему предстояло показать себя в качестве флотоводца. А необходимого для подобной операции флотоводческого опыта у адмирала Трибуца не было. И не могло быть.

Даже великим адмиралам прошлого не приходилось вести за собой такого количества кораблей и судов. Адмиралы Джелико и Шеер вели в Ютландский бой соответственно 120 и 100 кораблей. Но все это были БОЕВЫЕ корабли, действующие в открытом море и управляемые созвездиями десятков адмиралов. Адмирал Рожественский в своем беспремерном походе через три океана к Цусиме вел под своим флагом около 50 боевых



кораблей и судов, имея в подчинении, как и Трибуц, всего трех адмиралов, причем одного мертвого. Чем это кончилось – общеизвестно. В бою под Цусимой 5000 человек погибло, 6000 – попало в плен. Но по пути сутками не сходящий с мостика Рожественский не потерял ни единого транспорта, ни одного 250-тонного миноносца. Он оказался незаурядным администратором, но плохим боевым адмиралом.

Его поход вполне можно было сравнить с организованным и осуществленным Трибуцем планом сбора транспортов и боевых кораблей с погрузкой на них примерно 60 тысяч человек и массы ценных грузов. Но впереди еще был бой. Прорыв боем. А им нужно было управлять с флагманского мостика крейсера «Киров».

В соответствии с последним приказом, отданным адмиралом Трибуцем, командиры отрядов имели право пользоваться радиосвязью только для докладов о противнике и в чрезвычайных обстоятельствах, требовавших вмешательства командующего флотом.

Каждый очень хорошо знал конечную цель похода – Кронштадт. Как для цусимцев был Владивосток.

Но от Либавы до Владивостока было 15 000 морских миль, а до Кронштадта всего 200. Но он казался еще дальше.

Адмирал медлил. Так медлит не умеющий плавать человек перед прыжком в воду, хотя и понимает, что другого выхода нет.

Около 200 кораблей и транспортов – точной цифры никто не знал даже тогда – ждали сигнала адмирала Трибуца. Сотни биноклей и тысячи глаз смотрели на сигнальные фалы крейсера «Киров».

Капитан 1-го ранга Пилиповский приложил руку к козырьку фуражки:

– Товарищ вице-адмирал, разрешите поднять сигнал о начале движения.

Трибуц помолчал и, не оборачиваясь к начальнику своего походного штаба, произнес:



– С двенадцати часов.

По сигнальным фалам крейсера «Киров» медленно поползли, разворачиваясь на ветру, флаги: «ФЛОТУ В 12:00 НАЧАТЬ ДВИЖЕНИЕ».

Было 11 часов 30 минут утра 28 августа 1941 года.

**КОНЕЦ 2-Й КНИГИ О ТАЛЛИНСКОМ ПЕРЕХОДЕ**

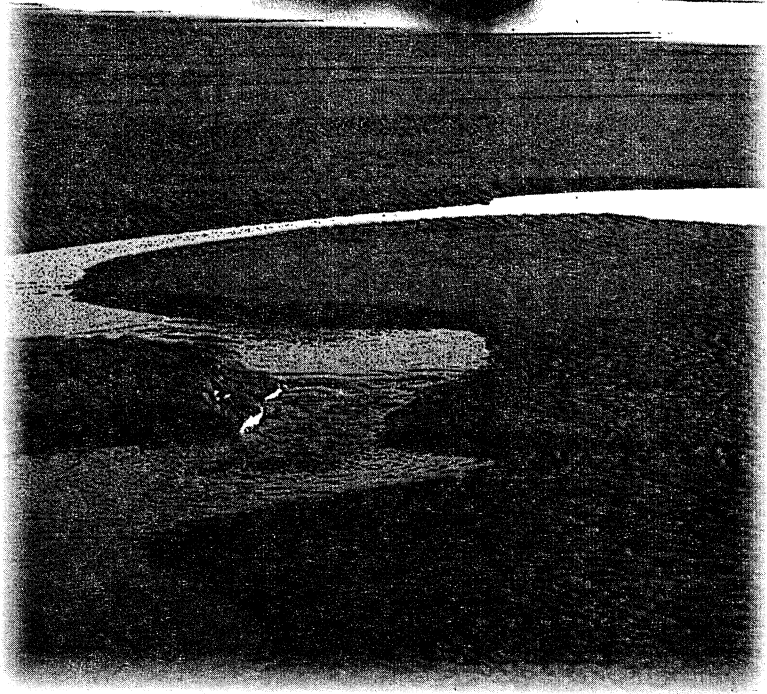
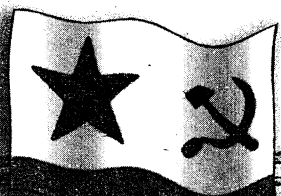
*17 августа 1995 года*





## СОДЕРЖАНИЕ

26 августа 1941 года. Вторник .....	5
27 августа 1941 года. Среда .....	147
28 августа 1941 года, Четверг .....	281



Научно-популярное издание  
ВЕЛИКИЕ ТРАГЕДИИ ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ

**Бунич Игорь Львович**  
**1941**  
**БАЛТИЙСКАЯ ТРАГЕДИЯ**  
**АГОНИЯ**

*Издано в авторской редакции*  
Ответственный редактор *Л. Незвинская*  
Художественный редактор *С. Курбатов*

В оформлении переплета использована иллюстрация художника *А. Заикина*

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

Для корреспонденции: 127299, Москва, ул. Клары Цеткин, д. 18/5.  
Тел.:(495) 745-58-23

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

Подписано в печать 14.09.2009.  
Формат 84x108<sup>1/32</sup>. Печать офсетная. Бум. газ. Усл. печ. л. 18,48+вкл.  
Тираж 3000 экз. Заказ № 4902545

Отпечатано на ОАО «Нижполиграф»  
603006 Нижний Новгород, ул. Варварская, 32.

**Оптовая торговля книгами «Эксмо»:**

ООО «ТД «Эксмо». 142700, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное, Белокаменное ш., д. 1, многоканальный тел. 411-50-74.

E-mail: [reception@eksmo-sale.ru](mailto:reception@eksmo-sale.ru)

**По вопросам приобретения книг «Эксмо» зарубежными оптовыми покупателями обращаться в отдел зарубежных продаж ТД «Эксмо»**

E-mail: [international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**International Sales:** International wholesale customers should contact Foreign Sales Department of Trading House «Eksmo» for their orders.  
[international@eksmo-sale.ru](mailto:international@eksmo-sale.ru)

**По вопросам заказа книг корпоративным клиентам, в том числе в специальном оформлении,**

обращаться по тел. 411-68-59 доб. 2115, 2117, 2118.

E-mail: [vipzakaz@eksmo.ru](mailto:vipzakaz@eksmo.ru)

**Оптовая торговля бумажно-беловыми и канцелярскими товарами для школы и офиса «Канц-Эксмо»:**

Компания «Канц-Эксмо» 142702, Московская обл., Ленинский р-н, г. Видное-2, Белокаменное ш., д. 1, а/я 5. Тел./факс +7 (495) 745-28-87 (многоканальный) e-mail: [kanc@eksmo-sale.ru](mailto:kanc@eksmo-sale.ru), сайт: [www.kanc-eksmo.ru](http://www.kanc-eksmo.ru)

**Полный ассортимент книг издательства «Эксмо» для оптовых покупателей:**

**В Санкт-Петербурге:** ООО СЗКО, пр-т Обуховской Обороны, д. 84Е.

Тел. (812) 365-46-03/04.

**В Нижнем Новгороде:** ООО ТД «Эксмо НН», ул. Маршала Воронова, д. 3.

Тел. (8312) 72-36-70.

**В Казани:** Филиал ООО «РДЦ-Самара», ул. Фрезерная, д. 5

Тел. (843) 570-40-45/46.

**В Ростове-на-Дону:** ООО «РДЦ-Ростов», пр. Стачки, 243А.

Тел. (863) 220-19-34.

**В Самаре:** ООО «РДЦ-Самара», пр-т Кирова, д. 75/1, литера «Е».

Тел. (846) 269-66-70.

**В Екатеринбурге:** ООО «РДЦ-Екатеринбург», ул. Прибалтийская, д. 24а

Тел. (343) 378-49-45.

**В Киеве:** ООО «РДЦ Эксмо-Украина», Московский пр-т, д. 9.

Тел./факс: (044) 495-79-80/81.

**Во Львове:** ТП ООО «Эксмо-Запад», ул. Бузкова, д. 2.

Тел./факс (032) 245-00-19.

**В Симферополе:** ООО «Эксмо-Крым», ул. Киевская, д. 153.

Тел./факс (0652) 22-90-03, 54-32-99.

**В Казахстане:** ТОО «РДЦ-Алматы», ул. Домбровского, д. За.

Тел./факс (727) 251-59-90/91. [rdc-almaty@mail.ru](mailto:rdc-almaty@mail.ru)

**Полный ассортимент продукции издательства «Эксмо»:**

**В Москве в сети магазинов «Новый книжный»:**

Центральный магазин — Москва, Сухареvская пл., 12. Тел. 937-85-81.

Волгоградский пр-т, д. 78, тел. 177-22-11; ул. Братиславская, д. 12. Тел. 346-99-95.

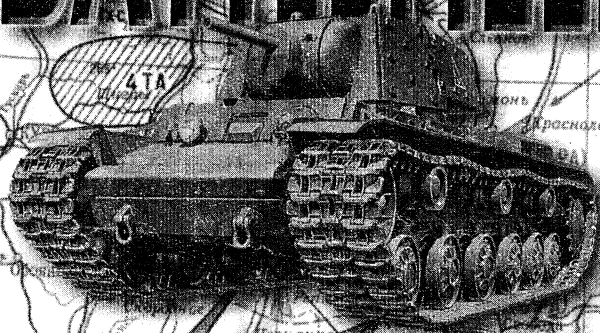
Информация о магазинах «Новый книжный» по тел. 780-58-81.

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

«Магазин на Невском», д. 13. Тел. (812) 310-22-44.

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

# THE RUSSIAN BATTLEFIELD



<http://www.battlefield.ru>

# Я ПОМНЮ



<http://www.iremember.ru>

★ ВЕЛИКИЕ ТРАГЕДИИ  
ВЕЛИКОЙ ВОЙНЫ



**З**наменитая книга популярного историка, уже признанная классикой жанра.

Пронзительный рассказ об одной из самых страшных катастроф Великой Отечественной войны.

Хроника Балтийской трагедии августа 1941 года, когда наши корабли и суда с беженцами под ударами немецкой авиации, ценой чудовищных потерь, прорывались через минные поля Рижского залива и залив кричал человеческими голосами...

Но поначалу ничто не предвещало катастрофы. Советские войска задержали немцев под Таллином на два месяца, все попытки противника с ходу прорваться к гавани и сбросить защитников в море провалились. Несмотря на непрерывные обстрелы и бомбежки, нашему командованию удалось в кратчайшие сроки и с приемлемыми потерями провести масштабную операцию по эвакуации главной базы Балтийского флота – при этом был потоплен лишь один крупный транспорт, а боевые корабли серьезных повреждений не имели. Десятки тысяч человек, поднявшихся на борт транспортных судов, были уверены, что спасены, что самое страшное уже позади. Но это было лишь начало агонии...

